

FLYV

OFFICIELT ORGAN
FOR
KONGELIG DANSK AEROKLUB

UNDER REDAKTION AF:

kaptajn JOHN FOLTMANN

27. ÅRGANG 1954

EJVIND CHRISTENSENS FORLAG
KØBENHAVN V.

INDHOLDSFORTEGNELSE

| | Side | | Side | Side |
|--------------------------------------|---------------|--|------------------------|---|
| Ålborg lufthavn, Ny adm.bygning i | 163 | Cessna YH-24 | 243 | Flyvevåbnet .. 11, 32, 53, 55, 83, 107, |
| Alleberg | 126, 244 | Civil Air Patrol's kongres i København | | 119, 130, 157, 176, 202, 230, 239, |
| Aero 45 | 241 | 77, 95, 104 | | 240, 249, 270 |
| Acro Commander 520 | 72 | Colonial C-1 Skimmer | 99 | Fokker bygger Hunter |
| Aerodyn | 11 | Convair RB-36 | 97, 225 | 80 |
| Aeroklub, Kgl. Dansk 22, 32, 42, 47, | | Convair XFY-1 | 97, 143, 202 | Fokker F-27 Friendship |
| 66, 77, 84, 90, 95, 114, 134, 182, | | Convair XF2 Y-1 Sea Dart | 123 | 28 |
| 210, 234, 251, 258, | 282 | Cumulus I | 35 | Folland Midge |
| Aerosport | 66, 258 | Custer CCW-5 | 73 | 218, 255 |
| Air France | 12, 81, 720 | Danske Flyvere | 42, 90, 234, 282 | Folland Gnat |
| American Helicopter XH-26 | 243 | Dansk Interplanetarisk Selskab .. | 42, 225 | 80 |
| Asmussen, Andreas | 123 | Dassault Mystère | 200 | Forbud mod reklameflyvning |
| Arktisk Flyvesikringstjeneste | 204 | DDL | se SAS | 152 |
| Armstrong Whitworth fjernstyret | | Decca Flight-Log | 74 | Forbudte områder |
| bombe | 9 | De Havilland Beaver | 9, 139 | 19, 50 |
| Auster B 3 skydemål | 57 | De Havilland Comet | 13, 72, 268 | Forretningsflyvemaskiner |
| Auster Mk 9 | 175 | De Havilland Comet 3 | 143, 193, 219 | 72 |
| Aviation Traders Accountant | 28 | De Havilland Dove | 269 | Fremmede flyvemaskiner over Danmark |
| Avro 707 | 1 | De Havilland Super Sprite | 9 | 124 |
| Avro Vulkan | 1 | DM-modelflyvning | 113, 128, 233 | Frihed, Luftens |
| Avtag | 209 | Doman LZ-5 | 141 | 71 |
| Axel, Prins | 77 | Douglas F3D Skyknight | 142 | Forslev, General |
| Ballonopstigninger 57, 90, 101, 133, | | Douglas F4D-1 Skyray | 25 | 240 |
| 166, 169 | 169 | Douglas Skyrocket | 5 | Generalforsamling i KDA |
| Banks, F. R. | 251 | Douglas X-3 | 5 | 90, 134 |
| Baumann Brigadier | 72 | Douglas DC-3 | 11, 27, 55 | Glenten (Robert Svendsen) |
| Beecraft Honey Bee | 98 | Douglas DC-7 | 13 | 29 |
| Beechcraft D-35 Bonanza | 99 | Douglas DC-6B | 41 | Gloster Javelin |
| Beechcraft Twin-Bonanza | 73 | Douglas YC-124 B | 80, 137 | 218 |
| Beechcraft D-18S | 73 | Douglas Nike | 142 | Greif III, IV, V |
| Bell 47 D-1 | 120, 121 | Douglas A4D Skyhawk | 175 | 35 |
| Bell X-1A | 93 | Douglas RB-66 | 209 | Grey, C.G. (†) |
| Bell YH-12 | 195 | Duke, Neville | 32 | 30 |
| Bell HSL-1 | 242 | Eagle Aviation | 175 | Grille |
| Bell XH-15 | 243 | Eckener, Hugo (†) | 224 | 35 |
| Blinkenberg, H. U. K. (†) | 268 | English Electric P. 1 | 201 | Grumman F9F-9 Tiger |
| BOAC | 13, 72 | English Electric Canberra | 240 | 201 |
| Boeing B-29 | 93 | EON Olympia startforbud | 181 | Gronland, Flyvning på 6, 12, 187, 201, |
| Boeing 707 Stratoliner | 81, 143, 193 | Ercoupe til Danmark | 142 | 263 |
| Boeing B-47 | 13 | Erhvervsflyvere, Nye lønsatser for .. | 174 | Gyrodyne GCA-2 C |
| Boeing C-97 Stratofreighter | 51 | FAI-kongressen i Istanbul | 242 | 243 |
| Breguet 901 | 126 | FAI modelkommission | 16 | Handley Page HPR-3 |
| Brevkasse 39, 63, 88, 130, 155, 180, | 257 | FAI svæveflyvekommission | 197 | 28 |
| Bristol 171 Sycamore | 121, 202 | Fairey FD-1 | 218 | Hangarskibe, Skæve |
| Bristol 173 | 45, 141, 219 | Falck's Flyvetjeneste | 12, 249, 269 | 49 |
| Brændstoffer | 209 | Farnborough | 9, 32, 218 | Hansen, Marius (†) |
| B & S-monoplanet | 29 | Fauvel AV-36 Monobloc | 59 | 249 |
| Boger 19, 39, 61, 87, 108, 133, 165, | 252, 267, 281 | Fletcher FU-24 | 225 | Hawker fabrik i Canada |
| Canadair CL-21 | 28 | Flyvedagskonkurrencerne (svæve) | | 13 |
| Canadian Pacific Airlines | 248 | 84, 126, 146, 182, 202, 225, 249, 279 | | Hawker Hunter |
| Canadisk luftfart og industri i 1954 | | Flyvedagskonkurrencerne (model) | | 155, 176, 219 |
| 139, 200 | 200 | 89, 133, 281 | | 195, 243 |
| Cessna 170 | 99 | Flyvedagskonkurrencerne (motor) | 134, 174 | Helikopter-landingspladser i Danmark |
| Cessna 180 | 99 | Flyvelotteriet | 71, 102, 133, 151, 179 | 75, 175 |
| Cessna 180 | 99 | Flyverhjemmeværnet | 53 | Helmo-Larsen, Overing. Børge |
| Cessna 195 | 99 | Flyveskole i USA, På | 107 | 57 |
| Cessna 310 | 73 | Flyveteknikere, Statsaut. Danske | 234 | Herning—Kiel i svæveplan |
| | | | | 229 |
| | | | | Hiller 12 B |
| | | | | 121 |
| | | | | Hiller Hornet |
| | | | | 141 |
| | | | | HKS-1 |
| | | | | 34, 191 |
| | | | | Hughes XH-17 |
| | | | | 243 |
| | | | | Hunting-Clan Air Transport Ltd. 56, 81 |
| | | | | 218 |
| | | | | Hunting Percival Jet Provost |
| | | | | 218 |
| | | | | Hunting Percival Pembroke |
| | | | | 219 |
| | | | | Hurel-Dubois HD-32 |
| | | | | 28, 157 |
| | | | | Hütter 17 b |
| | | | | 35 |
| | | | | IAR-19 C (Argentina) |
| | | | | 57 |
| | | | | Irving-faldskærmsfabrik |
| | | | | 80 |
| | | | | Isvinterens flyvninger |
| | | | | 77 |
| | | | | Jetmotorer, Nye typer af |
| | | | | 168 |
| | | | | Jetstrømme |
| | | | | 106 |
| | | | | Kaman K-240 |
| | | | | 141 |
| | | | | Kaman HTK-1 |
| | | | | 237 |
| | | | | Kaman HOK-1 |
| | | | | 243 |
| | | | | KLM |
| | | | | 12, 31, 56, 84, 97, 166, 201 |
| | | | | KNVvL-491 |
| | | | | 201 |
| | | | | Kranich 2 |
| | | | | 201 |
| | | | | Krebs, Georg (†) |
| | | | | 157, 176 |
| | | | | Kunstflyvemodeller, Konstruktion af .. |
| | | | | 150 |
| | | | | KZ-10 |
| | | | | 107 |
| | | | | Kædelinieflyvning |
| | | | | 220 |

| | Side | | Side | | Side |
|--|------------------|---|------------------|---|---|
| Københavns Lufthavn 41, 57, 81, 97, 126, 143, 175, 224, 248, 270 | | Polarruten 187, 205, 224, 248, 261, 263, 266 | | Skoleflyvning i provinsen | 32 |
| Landbrugsflyvning .. 100, 124, 225, 276 | | Polyt III | 59, 78, 181 | Skovlunde | 114, 239 |
| Lindbergh, Charles | 3, 252 | Prismuren | 215 | Sky | 84 |
| Lockheed T-33 | 83 | Privatflyvemaskiner, Amerikanske ... | 98 | Slottboe, Tage (†) | 197 |
| Lockheed Xfv-1 | 97 | Privatflyvning 27, 32, 51, 76, 90, 96, 100, 122, 145, 174, 222 | | Soar-Meteor | 219 |
| Lockheed C-130 | 200, 225 | Propeller til modeller | 36 | Sp-1 | 35 |
| Lockheed R7V-2 | 224 | Proteus-Ambassador | 218 | Sportsflyveklubben 134, 158, 182, 210, | 258 |
| Luftfartsdirektoratet 13, 56, 202, 257, 276, 282 | | Præmiekonkurrence, FLYV's 39, 63, 87, 113, 257, 276 | | Startspil til svæveplaner | 274 |
| Lufthansa | 224 | Rabat på indenrigsruterne | 134, 158 | Statsstøtte | 119 |
| Luftmeldekorpsset, se Flyverhjemme- vænet | | Radar | 192 | Svæveflyveklubberne, Fra 22, 41, 61, 66, 78, 157, 182, 234, 245 | |
| Lufttrafikregler | 19, 50 | Radiostyrede modeller | 281 | Svæveflyveskolen | 84, 111, 157, 245 |
| Madsen, Godtfred | 42 | Rally'er | 145, 210 | Svæveflyvning | 8, 22, 34, 39, 59, 61, 63, 78, 84, 96, 111, 114, 126, 146, 157, 181, 182, 190, 220, 225, 229, 234, 244, 263, 274, 279, 282 |
| MATS | 270 | Rawdon T-1 | 99 | Svæveplaner | 34, 59, 126, 129, 279 |
| Mc Culloch MC-4 C | 141 | Regent Rocket | 99 | Sylvest Jensen's Luftfart | 32, 33, 76 |
| Mc Kinnie 165 | 99 | Rekorder (FAI) .. 5, 32, 80, 97, 143, 166, 201, 225 | | Sølv-diplom-registret | 61 |
| Med FLYV i | 33, 241, 269 | Rekorder (svæveflyvning) | 61, 126 | Sørensen, Viggo (†) | 57 |
| Mestersvig | 6 | Rekorder (modelflyvning) | 151, 257 | Tallerkener, De flyvende | 250 |
| Meteorologi | 39, 63, 87, 106 | Repræsentantskabsmøder 89, 90, 114, 134 | | Taylorcraft Sportsman | 98 |
| Modelflyvning 14, 16, 36, 65, 89, 96, 113, 128, 133, 150, 164, 225, 230, 232, 233, 255, 257, 281 | | Republic F-84 G Thunderjet .. | 120, 270 | Taylorcraft Tourist | 99 |
| Modelmotorer | 36, 89, 113 | Restriktioner | 19, 50, 152 | Teori for at blive privatflyver, 40 % mere | 122 |
| Mooney M-18 C | 98 | Returspil | 8 | Thielst, C. | 56 |
| Mooney M-20 | 99 | Rhönschwalbe | 35 | THK-5 A | 12 |
| Motorer | 9, 168, 234, 251 | Riley Twin Navion | 72 | Tipspenge til KDA | 151 |
| Museum, Luftfarts- | 29 | Rolls-Royce »flyvende jernseng« | 251 | Topsøe-Jensen, S. H. (†) | 13 |
| Mü-13 E Bergfalke II | 35 | Russiske jetbombere i Østtyskland .. | 212 | Trafikflyvenyt 12, 56, 81, 97, 224, 248, | 270 |
| Møller Hansen, E. (†) | 30 | Ryan »Spirit of St. Louis« | 3 | Tyske svæveflyvere må ikke flyve her | 201 |
| Möwe | 35 | SAAB 32-Lansen | 216 | Tyske svæveplaner | 34, 129, 181 |
| NATO | 200, 225, 239 | SAAB 91 C | 122, 216 | Tøjhusmuseet | 29 |
| New Zealand, Flyvning i | 19 | SAAB Scandia | 12, 216 | Udveksling med CAP og ACLC 21, 42, 66, 76, 95, 104, 114, 133, 158, 187, 188, 226, 247 | |
| New Aaland-Racet | 84 | SAAB 210 Draken | 216, 217 | Ulykker 35, 55, 57, 78, 83, 113, 130, 157, 166, 248, 249, 263, 268, 279 | |
| Nordisk Motorflyvekonkurrence 80, 222, 245 | | SAAB J 29 | 216, 217, 248 | Vandel og Tirstrup | 11 |
| North American B-25 Mitchel | 247 | SAAB i Linköping | 215, 273 | Vandski, Flyvemaskiner på | 123 |
| North American B-45 Tornado | 240 | SABENA | 47, 270 | Varde Sportsflyveklub | 182 |
| North American F-86 Sabre | 240 | Saro rammotor | 9 | Variometre | 111 |
| North American TF-86 Sabre Trainer 55, 225 | | Saro Skeeter | 243 | Vejrkort og telefoto | 13, 52 |
| North American F-100 Super Sabre .. | 5 | SAS 12, 41, 56, 71, 81, 187, 224, 248, 261, 263, 266 | | Vejr på radarskærmen | 192 |
| Notam-Danmark 19, 88, 130, 143, 200, | 249 | Scheibe Spatz og L-Spatz 13, 35, 111, 129, 181, 249 | | Vestjysk Flyveklub | 234 |
| Orao | 191 | Scheibe Specht | 13, 35, 129, 147 | Vickers Supermarine 525 | 133, 219 |
| Orkester, USAF | 158, 197 | Sedbergh | 245 | Vickers Valiant | 9 |
| OSTIV | 197 | SE-3120 Alouette | 141 | Vickers Viscount | 143, 202, 270 |
| Pan American World Airways | 81 | SFECMAS 1402 Gerfaut | 200 | Vindkanaler | 273 |
| Piasecki H-21 | 195 | Short SB-4 Sherpa | 41, 218 | VM i modelflyvning .. 89, 113, 128, 139, 151, 161, 164, 196, 210, 225, 233 | |
| Piasecki YH-16 Transporter | 213, 243 | Short SB-6 Seamew | 9 | VM i svæveflyvning 84, 147, 163, 181, 190, 229 | |
| Piasecki HUP-1 | 195 | Siebel 204 D | 33 | V.O.R., Lidt snak om | 144 |
| Piasecki HRP-1 | 195 | Sikorsky R-4 | 195 | Værløse's nye startbane | 11 |
| Pilotforeningen | 174 | Sikorsky R-6 | 195 | Wakefieldmodeller | 14 |
| Piper PA-18 A | 69 | Sikorsky YH-18 | 195 | Westland S-55 | 13 |
| Piper PA-18 Super Cub | 98 | Sikorsky XH-39 | 225 | Ærespokal, KDA's | 77 |
| Piper PA-20 Pacer | 98 | Sikorsky S-55 | 48, 121, 175 | | |
| Piper PA-23 Apache | 72 | Sikorsky S-56 (-XHR-2 S) | 13, 243 | | |
| Plesman, Dr. Albert (†) | 31 | Sikorsky S-51 | 121 | | |
| | | Simulator, Flight | 56 | | |
| | | Skalategninger | 65, 255, 257 | | |
| | | Skandaek Mist | 239 | | |

FLYV

27. ÅRGANG

JANUAR 1954

PRIS 75 ØRE



Havde man set dette billede for nogle år siden, ville man have sagt: „Det er løgn!“
Men de flyvende trekanteder har vist sig at flyve glimrende. Billedet viser to Avro Vulcan bombere
og de mindre Avro-typer 707 A, B og C.

INDHOLD:

Første soloflyvning New York—Paris ★ Hurtig, hurtigere, hurtigst
★ Flyvepladsen ved Mestersvig ★ Returspil til svæveflyvepladser ★
Nemmere at bygge Wakefieldmodeller ★ Vil du til Amerika i sommer?

1

ANTI - SUBMARINE



For service in the Royal Navy — Fairey Gannets
will operate from Fleet and Light Fleet Carriers.
The Gannet is the latest specialised
anti-submarine aircraft produced in Britain.

FAIREY GANNET



FAIREY AVIATION

THE FAIREY AVIATION COMPANY LIMITED · HAYES · MIDDLESEX

Repræsentant for Danmark og Finland: Carl Konow, Rosenvængets Allé 11, København Ø., Danmark. Tlf. Øbro 3625

F L Y V

Officielt organ for
KONGELIG DANSK AEROKLUB og DANSKE FLYVERE
Motorflyvning - Svæveflyvning - Modelflyvning

Nr. 1

Januar 1954

27. årgang

De næste 50 år

DEN motordrevne flyvemaskines 50-års fødselsdag i sidste måned blev fejret verden over med flyvestævner, møder, fester og mange og lange mindeartikler. Synspunkterne varierede — et svæveflyveblad brugte således overskriften „50 års mekanisk assistance“ — men der er almindelig enighed om, at flyvemaskinens udvikling i dette halve århundrede har været af overvældende karakter med dybtgående virkning for hele menneskeheden.

Om udviklingen i det næste halve sekel skal man være forsigtig med at spå; men der er ingen tvivl om, at der vil ske mange betydningsfulde fremskridt.

Fra brodrene Wrights maskine og til dagens rekordmaskiner med lyd hastighed er der et stort skridt; og de nyeste fantastiske forsøgsmaskiner, som f. eks. den Douglas X-3, som Bill Bridgemann flyver, peger langt videre fremad.

Det vil ikke vare længe, for de militære flyvemaskiner som noget normalt flyver hurtigere end lyden, og mens man tidligere tvivlede på, at dette ville kunne betale sig for trafikflyvemaskiner, er man nu ikke længere så sikker på, at „lydmuren“ her vil standse den stadigt øgende hastighed.

Den private flyvning foregår imidlertid i dag ikke væsentligt hurtigere end for 25 år siden, og man kan ikke vente større ændringer her.

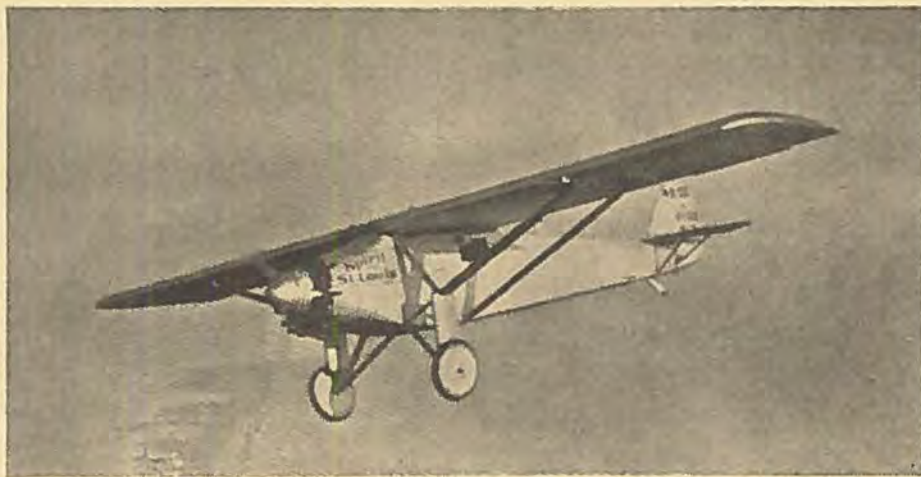
Hele den private flyvning, samlet i de forskellige landes aeroklubber, har haft stor betydning for flyveindustrien, den militære og den kommercielle betydning i det halve århundrede, der gik.

Med håbet om, at man også i det kommende halve århundrede vil erkende privat-flyvningens indsats og betydning, ønsker vi vore læsere et

GODT NYTÅR!

FØRSTE SOLOFLYVNING New-York—Paris

Ny bog af Lindbergh bringer den virkelige og udførlige beskrivelse af en af historiens mest opsigtsvækkende flyvninger



»Spirit of St. Louis«, Lindberghs berømte Ryan flyvemaskine, med Wright J-5C motor på 237 hk. Spændvidden var 14 m, startvægten 2330 kg, tophastigheden 200 km/t.

Da Charles Lindbergh i maj 1927 foretog sin opsigtsvækkende solo- og nonstopflyvning fra New York til Paris, var han en ukendt flyver, der med et slag blev verdensberømt. Men han var ikke — hvad mange troede — en uerfaren flyver, der var startet på lykke og fromme. Tværtimod. Han var en mand, der havde prøvet lidt af hvert indenfor den praktiske erhvervsflyvning og som følte sig hjemme i luften selv i de vanskeligste situationer. Nu har han skrevet en ny bog om denne berømmelige tur, og den er værd at læse. Den hedder »The Spirit of St. Louis« og er udkommet på John Murray's forlag i London. Den er på 532 sider.

DET hele begyndte egentlig i september 1926. Lindbergh var på det tidspunkt postflyver på strækningen St. Louis—Chicago, og på sine natlige ture havde han rig lejlighed til at filosofere. Fra Chicago skulle posten flyves videre til New York, og derfor var det en nærliggende tanke at spørge, hvorfor der skulle spildes tid med at foretage en mellemlanding og en omladning i Chicago i stedet for at fortsætte lige til New York. »Det ærgrer mig at skulle lande i Chicago; hvorfor kan posten ikke flyves

direkte til New York? Hvis vi anskaffede nogle maskiner, der kunne tage noget mere benzin, så kunne vi blive ved. Vi kunne flyve meget længere end til New York, vi kunne fortsætte udover Atlanterhavet — helt til Paris!«

Lindbergh kunne ikke slippe denne tanke; den dukkede stadig op under hans natlige flyvninger. »Jeg kunne flyve nonstop mellem New York og Paris, hvis jeg bare havde den rigtige maskine, og den findes. Bellanca'en kan gøre det. Og det kan vel ikke være mere risikabelt end at flyve med post om natten vinteren igennem? Navigationen vil også kunne klares; hvorfor skulle jeg så ikke kunne flyve fra New York til Paris? Jeg er snart 25 år. Jeg har fløjet i over fire år, og jeg har omtrent to tusinde flyvetimer. Jeg har fartet rundt med min maskine i det halve Amerika og foretaget rundflyvninger, kunstflyvninger og faldskærmsudspring. Jeg har fløjet med post i de værste nætter, man kan tænke sig. Jeg kender hvirvelvindene over Rocky Mountains og stormene i Mississippidalen bedre end de fleste andre. I det år jeg var flyverkadet, lærte jeg navigationens begyndelsesgrunde. Jeg er kaptajn i 110' observations-eskadrille under Missouri's hjemmevern. Mon jeg ikke skulle være dygtig nok til at foretage en sådan flyvning?«



Lindbergh skaffer de nødvendige penge

Fra tanke til handling er der ikke langt. Hvis den unge, ukendte flyver Charles Lindbergh skulle have chance for at gennemføre flyvningen New York—Paris for nogen anden, måtte han skynde sig. Han havde nemlig flere andre konkurrenter, bl. a. *Byrd* med en tremotoret Fokker og *Levine* med en Bellanca. Økonomisk set var der et meget vægtigt moment, som spillede ind: Orteig præmien på 25.000 dollars ville blive udbetalt til den, der først fløj nonstop fra New York til Paris. Derfor skulle der handles hurtigt. De to andre havde penge og maskiner, Lindbergh havde ingen af delene, men det afskrækkede ham ikke. Han havde selv sparet 2000 dollars sammen, og med den sum som indskud lykkedes det ham at få nogle flyveinteresserede forretningsfolk i St. Louis til at danne et konsortium, som garanterede ham de penge, han mente at have brug for, nemlig omkring femten tusinde dollars.

Nu gjaldt det om at få fat på den rigtige flyvemaskine. Lindbergh havde forlængst truffet sit valg. Han ville benytte en enmotoret maskine med stor lastevne, og den type, han tænkte på, var Bellanca med en Wright motor. De, der ydede ham økonomisk støtte, rådede ham til at benytte en søflyvemaskine, og hvis en sådan ikke fandtes, så en landflyvemaskine med tre motorer. Men det ville Lindbergh ikke høre tale om. En flyvebåd ville ikke kunne starte med den tilstrækkelige last af benzin, og en tremotoret Fokker ville koste altfor mange penge. Det sidste fik Lindbergh konstateret, da han bad Fokker om at give et tilbud på leveringen af en flyvemaskine, som kunne gennemføre flyvningen New York—Paris. Tilbudet var på 90.000 dollars og gjaldt en tremotoret maskine, fordi firmaet nægtede at levere en enmotoret maskine til en sådan flyvning.

Det var nu blevet november. Lindbergh havde forhandlet med firmaet Wright Aeronautical Corporation om køb af et Bellanca monoplan, som firmaet havde bygget for at prøve Whirlwind motoren i en moderne flyvemaskine, og han var i den anledning rejst til New York, hvor han havde en samtale med flyvemaskinens konstruktør, *Giuseppe Bellanca*. Desværre gav besøget i New York intet resultat. Den ene Bellanca, som eksisterede, var lige blevet solgt til et nyt konsortium, i hvis ledelse sad de to senere



Lindbergh og frue besøgte i 1933 Danmark på en forsøgsflyvning over det nordlige og sydlige Atlanterhav med en Lockheed Sirius. Ægteparret, der fik en stormende modtagelse i København, ses her med dav. statsminister Stauning.

atlanterhavsflyvere *Levine* og *Chamberlin*. Disse var nok villige til at sælge, men de ville selv udpege den besætning, som skulle med på turen. Og Lindbergh ville ikke have anden besætning med end sig selv.

Alle disse forhandlinger havde trukket længere ud, og januar 1927 var gået, uden at det endnu var lykkedes at få fat i en maskine til færden over Atlanten. Der var nu kun een udvej tilbage, og det var at prøve den lille, nystartede flyvemaskinefabrik Ryan Airlines. — Den 3. februar 1927 telegraferede Lindbergh til firmaet Ryan og spurgte, om det kunne bygge en flyvemaskine med en Wright motor, som kunne flyve nonstop New York—Paris samt, hvad den ville koste, og hvor lang leveringstiden var. Allerede dagen efter svarede Ryan Airlines, at det kunne bygge en sådan maskine for seks tusind dollars uden motor og instrumenter, og at leveringstiden ville være tre måneder. Så længe kunne Lindbergh imidlertid ikke vente, selv om det faktisk var en nykonstruktion, det drejede sig om, og ved en telegrafisk forespørgsel lykkedes det at få presset leveringstiden ned til to måneder.

Ryan monoplanet bygges på to måneder

Ryan Airlines fabrik lå i San Diego i Californien, hvor den havde til huse i en gammel faldefærdig bygning. Her rejste Lindbergh ned i slutningen af februar og sluttede kontrakt om leveringen af et højvinget Ryan monoplan, som skulle bygges i overensstemmelse med de krav, han stillede, og her blev han, indtil det var bygget færdigt. Lindbergh diskuterede samtlige enkeltheder ved konstruktionen igennem med firmaet Ryan's cheffingeniør. Alt skulle bygges op lige fra grunden, og der var kun to måneder til det hele. Ryan typens standardkrop kunne ikke bruges, bærepplanet måtte gøres større for at reducere planbelastningen i starten, halepartiet måtte ændres og flyttes længere bagud, mens motoren til gengæld måtte flyttes længere frem, og endelig måtte understellet bygges på en helt anden måde, end man plejede. Og det var ikke nok med, at bærepplanet skulle have tre meter større spændvidde, det skulle også have en anden planprofil.

Da cheffingeniøren *Donald Hall* spurgte Lindbergh, hvor denne ønskede at han skulle anbringe cockpittene for flyver og navigator, svarede Lindbergh ham: »Jeg har kun brug for eet cockpit, for jeg vil selv navi-

gere. Jeg vil hellere have noget mere benzin end en ekstra mand med, og når jeg er alene, har jeg selv ansvaret for det hele — også for navigationen.»

Blandt de mange andre ting, som Donald Hall måtte have rede på, inden han kunne tage fat på nykonstruktionen, var den benzinnængde, som Lindbergh ønskede at tage med. Han ville flyve den korteste vej, han ville følge storsirklen og regnede med benzin til 6400 km flyvning, og det svarede til ca. 400 liter. Motoren var man blevet enige om; det skulle være en af Wright fabrikkens nye J-5, fordi denne type havde tildækkede vippearne. Propellen skulle være af metal. Til instrumentudstyret skulle høre hældnings-, drejnings- og krængningsviser, en brændstofmåler og et jordinduktionskompas.

»Og hvor skal cockpittet indrettes?« spurgte Hall. »Lige bagved hovedtankene«, svarede Lindbergh, »jeg ved godt, at jeg i så fald ikke vil kunne se lige frem, men det gør ikke noget. Når man starter og lander, kigger man alligevel skråt ud til siden. Hvis vi indretter et cockpit øverst på kroppen, forøger vi blot luftmodstanden, og det må vi undgå.«

Nonstop-flyvningen gennemføres

Der var mange ting at tænke igennem og ordne for Lindbergh i de uger, der nu fulgte. Det gjaldt ikke blot om at få maskinen bygget færdig i rette tid, men han måtte også udarbejde et detaljeret program for prøveflyvningerne, overføringen fra San Diego til St. Louis og videre til New York, og sidst men ikke mindst for selve flyvningens gennemførelse. Der var ikke tid til mange svinkeærinder, for i begyndelsen af april var der fire konkurrenter: *Byrd*, *Fonck*, *Davis* og *Nungesser* — og han måtte også regne med *Chamberlin*.

Den 28. april blev maskinen trukket ud til sin første prøveflyvning. Den var forlængst blevet døbt »*Spirit of St. Louis*«, og nu skulle det vise sig, hvad den duede til. Alle præstationerne svarede til forventningerne. Den 10. maj kunne Lindbergh flyve sin nyerhvervede maskine fra San Diego til St. Louis, og den 12. gik det videre til New York, hvor han måtte vente en ugestid på passende vejr. Det kom den 19. maj, hvorefter han bestemte sig til at starte meget tidligt næste morgen. De sidste forberedelser tog så lang tid, at han ikke nåede i seng for henimod midnat. Han kunne sove i to og en halv time, og det måtte han nøjes med. Han var på benene igen den 20. maj en kvart over to; han nåede ud på flyvepladsen lidt for tre; »*Spirit of St. Louis*« var gjort klar og blev trukket ud til start, og ved solopgang var den i luften. Starten med den fuldt lastede maskine var forløbet uden mindste uheld; den lange rejse var begyndt, ene i sin maskine var Lindbergh på vej mod sit fjerne mål — og efter fire og tredivne timers forløb landede han velbeholdt på Le Bourget i Paris. Han havde gennemført sin opgave, han var blevet berømt over hele verden, og — hvad der måske var det aller vigtigste — han havde skabt en tillid til flyvemaskinens praktiske anvendelse, som hurtigt satte spor.

Forløbet af hans fire og tredivne timer lange soloflyvning er spændende og interessant læsning, som enhver flyveinteresseret bør fordybe sig i. Og så er bogen »*The Spirit of St. Louis*« knippelgodt skrevet.

J. F.



1219 km/t har denne North American F-100 Super Sabre fløjet med en Pratt & Whitney J-57 reaktionsmotor med efterbrænder.

DE OFFICIELLE REKORDER

FAI har nu anerkendt flere af de sidste måneders hastighedsrekorder, som vi tidligere har omtalt.

Englænderen *Lithgows* rekord med Vickers Armstrongs Supermarine Swift F 4, for hvilken der tidligere har været flere tal fremme, blev på 1184 km/t.

Og amerikaneren *Verdins* med Douglas Skyray blev på 1211,746 km/t for at tage alle decimalerne med. Over 100 km lukket bane fløj *Rahn* med Skyray 1171,788 km/t.

I en ny klasse over 15 km lige linie satte amerikaneren *Collins* den 1/9 en rekord med North American F 86 D på 1139 km/t.

I samme klasse har *Everest* i den nye North American YF-100 A Super Sabre fløjet hurtigere end Verdin over 3 km bane, og man venter derfor med interesse FAI's afgørelse af, om den så også anerkendes som absolut rekord, selv om den ikke overstiger Verdins med den krævede 1 %.

Nogle helikopterrekorder er også blevet forbedret. Amerikaneren *Dobyns* har den 4. 9. 53 med en Piasecki YH-21 opnået 236 km/t og to dage før en højde af 6739 meter.

Der er også anerkendt en del mærkelige klasserekorder for modeller, men da der ventes en ny og betydeligt indskrænket modelrekordliste efter nytår, er der ingen grund til at bringe dem.

— OG FANTASTISKE UOFFICIELLE REKORDER

Mens man synes, at fremskridtene på de officielle hastighedsrekorder har været imponerende de sidste år, så er der i USA med forsøgsflyvemaskiner opnået helt fantastiske resultater. Mens den officielle hastighedsrekord nærmer sig Machtallet 1,0 — så er den uofficielle omkring 2,0 og en maskine, der stræber mod 3 har fløjet mere end et år.

Første mand hurtigere end lyden var som bekendt *Charles Yeager*, der med Bell X-1 overskred lydshastigheden den 14. oktober 1947. Denne forsøgstype (med raketmotor) nåede følgende toppræstationer: Machtal



HURTIG HURTIGERE HURTIGST

1.5 (1947), fart 1556 km/t (1948) og en højde af 21.392 m (1949).

Med Bell-maskinen udeksperimenterede man start fra en bombemaskine i stor højde. Af X-1 er siden udviklet X-1A og X-1B. Den nyeste er X-2, bygget af rustfrit stål.

Douglas Skyrocket er den anden overlydstype. Med den nåede *Bill Bridgeman* i 1951 en hastighed på 1930 km/t og en højde på ca. 22,8 km. Den 21. august 1953 nåede *Marion Carl* en højde af 25.387 m. Samme år nåede han en hastighed af 1839 km/t og machttallet 1.7 i ca 20 km højde.

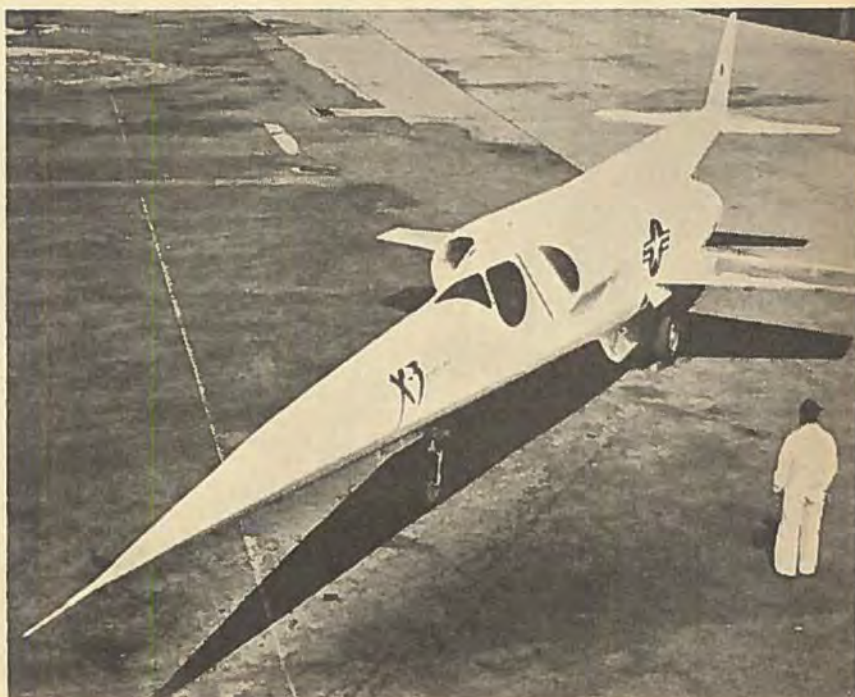
Og den 14. oktober nåede en anden flyver, *Scott Crossfield* machttallet 1.96 og en fart af 2046.6 km/t. Han er altså p. t., så vidt man ved, verdens hurtigste mand.

Alle disse præstationer er imidlertid nået efter start fra en moderflyvemaskine i ca 10 km højde, og hastighederne er opnået under dyk.

Siden oktober 1952 har *Bill Bridgeman* imidlertid prøvet fløjet Douglas-fabrikernes X-3, som der først i slutningen af 1953 kom billeder frem af. Med denne tilstræbes hastigheder med et machtal af 3, men de er næppe opnået endnu, da den foreløbig har svagere motorer, end der senere skal anvendes.

Den nålespidse flyvemaskine har en krop på godt 20 m længde, mens spændvidden kun er ca. 7 m. Planerne er nærmest kun et par barberblade, ganske tynde, formodentlig af stål og næsten massive. Planbelastningen menes at ligge mellem 1000 og 1250 kg/m², så start- og landingshastigheden må være over 300 km/t.

2046 km/t eller et machtal på ca. 2 opnåede Douglas Skyrocket (t.v.) i oktober under et dyk, men Douglas X-3 (f.n.) er beregnet til endnu større hastigheder op mod et machtal af 3. *Bill Bridgeman* flyver denne fantastiske forsøgstype.



MESTERSVIG — ET MESTERSTYKKE

Den nyeste danske flyveplads blev anlagt på to måneder trods de mange vanskeligheder i Grønland. — Flyvemaskinen muliggør forbindelse med Mestersvig hele året rundt mod kun 4—5 uger om året med skib.



Banen er taget i brug. En DC-4 er netop startet, efterladende en støvsky nede over startbanen. Bjergene i baggrunden ligger ca 25 km borte.

DET hele skete faktisk i en ruf. I løbet af et par sommermåneder i 1952 udførte en håndfuld danske mænd noget af en bedrift ved anlægningen af flyvepladsen ved Mestersvig i Østgrønland. Det var et virkeligt stykke mandfolkarbejde. Een ting er at trække en landingsbane på en dansk græsmark med overflod af mænd og materiel, let adgang til supplering af redskaber og hjælpemidler, med arbejdstid fra 0700—1600 og flæsketegen ventende derhjemme hos mor efter fyraften — noget ganske andet er at vende et velforsynet samfund ryggen, rejse sine telte i et nordøstgrønlandsk øde og med beskedne hjælpemidler gå til angreb på et vejløst, arktisk højdedrag, hvor lokale forhold og en stor opgaves tarv var bestemmende for arbejdstidens længde — og ikke en overenskomstmæssigt fastsat norm. Men alle vanskeligheder blev overvundet. Den 26. september 1952 landede den første SAS DC-4 på den første danskbyggede civilflyveplads i Grønland, medens mændene spændt fulgte landingen på »deres« bane.

Som det vil huskes, resulterede det arbejde, der blev udført af »Undersøgelsesudvalget vedrørende blymineforekomster i Østgrønland« i dannelsen af »Nordisk Blymineselskab« i april 1951, og en større arbejdsstyrke gik igang med at bore sig ind i klipperne. Så mange mennesker på et så af-

sides sted stillede samtidig krav til regelmæssige forbindelser med Danmark til transport af arbejdskraft, post og forsyninger. Da besejling af Mestersvig kun er mulig 4—5 uger een gang om året — i august måned, måtte man ty til flyvemaskinen, der også beredvilligt stillede sig til tjeneste. En flyveforbindelse betød bl. a., at en større arbejdsstyrke fra minen kunne hjemsendes 2—3 måneder senere, end hvis skib skulle have været benyttet, da man under alle omstændigheder fandt en overvintring af hele styrker for bekostelig. Dette var altså flyvepladsens hovedformål.

Det planlæggende arbejde blev udført i samarbejde mellem statens luftfartsvæsen, grønlandsdepartementet, Nordisk Mineselskab og post- og telegrafvæsenet. Opgaven lød på anlægning af en landingsbane og opførelse af barakker til en radio- og vejr-tjeneste, samt havne- og flyveledelse.

80.000 m³ grus og sten flyttet

Det var ingenlunde nogen nem opgave at føre ud i praksis for de teknikere, der i slutningen af juli slog lejr i nærheden af Rypesøen og udvalgte et højdedrag mellem to elvlejer til anlæg af pladsen. Jordmaterialet, der skulle flyttes, og som efterhånden blev til 80.000 m³, bestod af sten, grus og lerblandet sand, aflejret af smeltevandet fra gletcherne på bjergene bag ved. Det var

iovrigt karakteristisk for bjergene i denne egn, at formationerne ofte var så forvitrede, at de simpelthen faldt fra hinanden ved berøring — et resultat af årtusinders permafrost. Til gengæld var der ikke meget mere end 1 meter ned til permafrossen jord af en sådan hårdhed, at bulldozerens skær skød sig op og nægtede at bide sig igennem. Når skæret nåede et sådant lag, måtte arbejdet standse i 2 dage, medens optøning fandt sted. Det var derefter muligt at fjerne ca. 35 cm jord, hvorefter arbejdet atter måtte udsættes 2 dage med fornyet optøning.

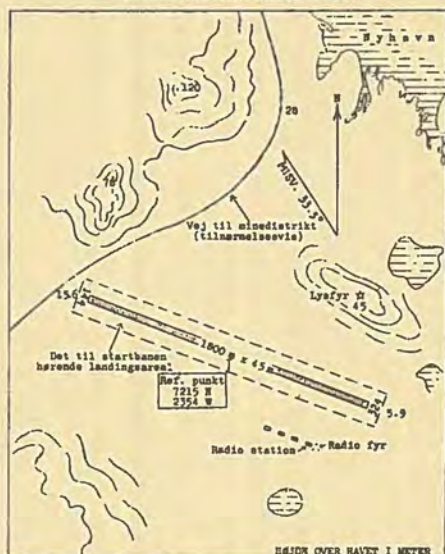
Dette var blot et enkelt eksempel på sådanne uforudsete problemer, som altid vil melde sig under arbejde i polaregnene, og som de udsendte teknikere da også gang på gang så sig stillet overfor. Et andet problem var således afvandingsforholdene, idet pladsen måtte sikres mod oversvømmelser fra de nærliggende elve.

Men en skønne dag var de store rydnings- og jordarbejder med afretning og tromling tilendebragt, og det grønne lys dermed tændt i Østgrønland for flyvemaskinen. Den anlagte »strip« af tromlet grus blev 45 meter bred i en længde af 1800 meter og med et tilhørende landingsareal på 1920×150 meter.

Indretning af radiostationen

En anden og ikke mindre vigtig del af projektet bestod i tilvejebringelse af de nødvendige radiohjælpemidler. Der blev rejst radiomaster, installeret sendere og modtagere for mellem- og kortbølge, diesel-aggregater til strømforsyning samt et MF-radiofyrr for anstyring til pladsen. Det er ikke svært at forestille sig, hvor ubehagelig manden for dette arbejde, tegner *K. Salbøl*, må have følt sig til mode, hvis han pludselig opdagede, at det halve af en sender var glemt i Københavns frihavn. Men intet manglede, og hr. Salbøl fortæller selv hvorfor. I København blev alle kasser med materiel mærket med det leverende firmas navn, indhold og bestemmelsessted. Desuden blev kasserne malet med en gul farve for flyvepladsen, en blå for blyminen og en sort for »Sorte hjørne« (en klippe i bunden af Mestersvig, hvor der skulle foretages nogle diamantboringer i sommerens løb). Da det var usikkert, om alt materialet nåede frem til bestemmelsesstedet, blev kasserne yderligere mærket med et »A« eller et »B«, således at alt »A« gik med eet skib og alt »B«

MESTERSVIG FLYVEPLADS (ØØV), GRØNLAND.



Kort over Mestersvig-flyvepladsen (fra Notam-Danmark).

med et andet. Denne opdeling havde til hensigt at sikre, at om blot eet skib nåede frem, ville der kunne etableres sender og modtager til sikring af forbindelse med omverdenen.

Radiostationen i Mestersvig har siden da haft nok at gøre, dels som luftfartsstation, dels som et led i det grønlandske net af offentlige telegrafstationer. Et meget stort antal meteorologiske telegrammer er afsendt og modtaget, der opretholdes daglige forbindelser mellem det øvrige Grønland samt Island, og der befordres et betydeligt antal telegrammer for blymineselskabet og dets personale. Normalt gennemføres radioforbindelserne uden vanskeligheder, og kun når »black-out« sætter ind, er man afskåret fra forbindelse med omverdenen. Fænomenet, som er velkendt i polaregnene og særlig fremherskende i forårsmånederne, kan indtræde i eet nu, som trykkes der på en knap, og kan vare i minutter, timer eller dage. Sålænge dette vedvarer, modtages der intet radiosignal — modtageren er død. Et andet forhold, der kan vanskeliggøre radiomodtagningen, er skyggevirksomhed fra de grønlandske fjelde.

Temperaturer mellem $\div 45$ og $+17^{\circ}$ C.

Sommeren i Mestersvig er kort, men skøn, og føles tidobbelt forjættende af folkene, der har overvintret deroppe. Vegetationen er lyng og græs samt piletræer, der med en gennemsnitshøjde på 10 cm dog ikke stræber mod himlen. I den varmeste måned — august — noteres temperaturer på $6-10^{\circ}$ C, nok til at vække myggene til live i så store mængder, at der bliver tale om en virkelig myggeplage, som det ikke er muligt at helgardere sig imod. En enkelt nats frost er dog nok til at tage livet af plageånderne. På de allervarmeste dage sætter termometret højerekorder på 17° . Til gengæld dykker det dybt i februar med minimumstemperaturer på $\div 45^{\circ}$ C. Skal au-

tomateriet, der normalt ikke benyttes under disse omstændigheder, alligevel startes, må man tålmodigt vente 10—12 timer, medens $6-8$ bes-ovne varmer op under motoren.

Ved en temperatur under 30° C og en fugtighedsgrad omkring 70 % eller derover har det iøvrigt vist sig, at udstødningsgassen fra motorkøretøjerne er tilbøjelig til at danne tåge. Man har derfor set sig nødsaget til at indføre forbud mod motorkørsel, når luftfartøjer under disse forhold er anmeldt. Kørsel med bulldozeren har tidvis helt kunne skjule landingsarealet i tåge.

Vindforholdene er gennemgående rolige. I februar er der således 70 % vindstille, og i 90 % måles under 5 kts.

Livet i den mørke vinter

Den mørkeste tid indtræder omkring 20. december, hvor det i klart vejr kun er muligt at læse en avis udendørs i ca. en halv time omkring kl. 1330 gmt. (til gengæld står det ikke godt til med middagsblade). Fjældtoppene mod nord og syd ses i tydelig silhuet i næsten en time. På himlen blinker stjernerne døgnet rundt. Hen imod slutningen af januar skyder solen sig endelig op over sytøppene og varmer sindene i forventning om det forjættende forår forude. Det er nu lyst i næsten 6 timer. Selv om snemængden er stærkt varierende, er reglen dog den, at al færdsel i området om vinteren foregår på ski. Når noret i løbet af juli måned bliver isfrit, kan der i en kort tid landes med vandfly.

Sundhedstilstanden har været god hos folkene i Mestersvig. Kun når en DC-4 eller en Catalina har landet et kuld friske forkølelsesbaciller, har hostesaften måttet tages frem. Fritiden bruges til udflugter i den storslåede natur og til jagt. Oplandet er velforsynet med moskusokser, der dog til dels er fredet. Dette gælder altid kalvene og tyrene, der er lederdyr for en flok. Skydes en sådan tyr, efterlader den en måbende og desorienteret flok okser. Fiskeri er der derimod så godt som intet af på grund af havets lave gennemsnitstemperatur.

Stationens kæledægger er to grønlanderhunde Lars og Saba, hvis livretter er tørfisk, medens de af en eller anden grund lader hånt om frisk kød.

Det sker også, at stationen får besøg af uventede gæster. I februar iår dukkede således en norsk fangstmand op, der på en slædretse fra Antartichavn til Kap Petersen var faret vild på Kong Oscars Fjord. Både manden og hundene var stærkt forkomne efter 5 dogns omflakken i snestorm på de ugæstfri ismarker.

Om det daglige liv deroppe er der iøvrigt fortalt mange små episoder, som kunne tyde på, at tilværelsen i en arktisk lufthavn trods alt ikke er uden kolorit. Det fortælles således, at en særlig opfindsom aerodrome official havde fået den geniale idé, at betonblandemaskinen måtte kunne bruges som vaskemaskine. — Og han gjorde forsøget. Sæbevand, vasketøj og et par sten indtog cementens plads, medens to blæselamper under maskinen fik vandet i kog, inden der blev sat omdrejninger på. Forsøget blev imidlertid ikke gentaget med det tøj, der måtte indkøbes til erstatning for forsøgs-materialet. — Der var også historien om grønlandereren, der ikke kunne få sæbevandet til at skumme, fordi en pakke havregryn viste sig ikke at have samme egenskaber som en pakke sæbespån.

Kun 6—8 timer fra Danmark

Med oprettelsen af flyvepladsen i Mestersvig er et stykke Grønland nærmest til det øvrige land. Opturen lægges gerne over Stavanger eller Reykjavik for tankning af hensyn til de sparsomme alternativer mod nord og varer da 8 à 9 timer. Nedturen flyves direkte Mestersvig—Kastrup. DC-6 OY-KLY satte på sin sidste rejse rekord med kun 6 timer 20 minutters flyvetid. Faktisk skete der det, fortæller luftfarts-kontrolør K. Bentzen, at han kl. 1400 var på vej fra blyminen til flyvepladsen i hundslæde over den grønlandske sne og kl. 2230 refererede sine oplevelser ved kaffebordet på Østerbro.

Så simpel er det, når piloten viser vej.

S. O. Madsen.

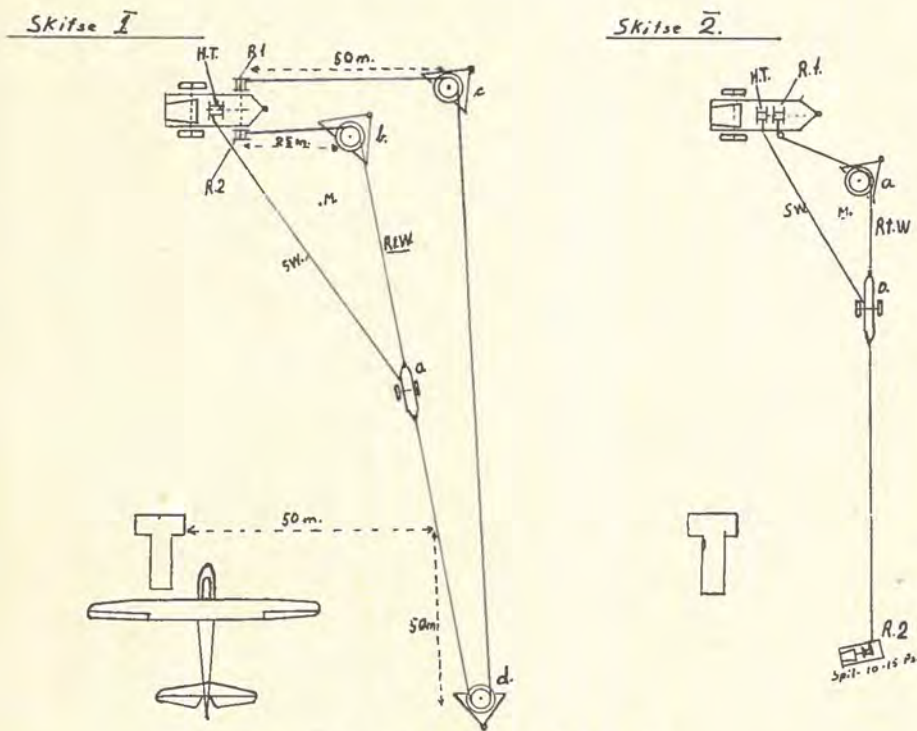


Radiostationen og den meteorologiske station ved Mestersvig.

RETURSPIL

Biografejer Ejvind Nielsen's rapport
om forsøg med returspil i Havdrup

Foruden „hunde“ kan man nu møde „orme“
og „skildpadder“ på svæveflyvepladserne



Skitse over de to systemer, der omtales i artiklen.

SOM følge af en idé, der blev udført efter en diskussion mellem ing. Feddersen, P.F.G., og undertegnede på Zell am See i sommer, har vi i Havdrup afprøvet en fornyet form for returkørsel af wire og derved indhøstet så gode erfaringer, at vi mener klubberne bør kende disse.

Skitse nr. 1

Returkørsel hvor al kørsel foregår fra spillet. Man anvender klubbens hovedspil, men ændrer wiretromlens anbringelse på trækakselen således, at den gennem en klobobling kan kobles fri af motor og gearkasse under returkørsel.

I forlængelse af trækakselen anbringes i en tværstilling et gammelt bilbagtøj, hvor fælgene oparbejdes til wiretromler og bremsesegmentet bibeholdes og anvendes, medens klumpen i differentialet fjernes og erstattes med en konisk tandhjuludveksling, der kan sættes i frigear eller trække på henholdsvis højre eller venstre wiretromle (returromle R 1 og R 2). Ved anbringelse af »skildpadderne« b og c på rigtig måde undgår man at bruge spolesystem til R 1 og R 2.

Dernæst laver man mindst 3 stk. skildpadder, på tegningen vist som b, c og d. Skildpadderne består af vandretliggende 16" hjulfælg, der løber på nav fra for eks. hestevogne. Navene er svejset på et trekantet

fundament, der kan tøjres i det ene hjørne med en pæl i jorden, og fælgen er afskærmet således, at wiren kan passere under en meget ringe afbøjning uden at kunne falde af fælgen eller på nogen måde komme i klemme.

Returwiren skal være 3000 m lang og have en brudstyrke på ca. 100 kg. Gammel startwire er udmærket til dette formål. For at trække denne returwire samt startwiren med en hastighed af 36 km/t. kræves ca. 10 til 15 hk.

Til fastgørelse af hovedwiren under returkørsel laver man en lille torpedoformet 2 hjulet vogn »ormen«. Dækstørrelse 8" — 16". Der påsvejses indkoblingskroge på en sådan måde, at man ved hjælp heraf kan dirigere vognens koreretning henover pladsen, og den beskyttes således, at den kan trækkes over alle mulige forhindringer, uden at wiren kan komme i hjulene; vognen kan påmonteres en kasse til anbringelse af faldskærm m. m. samt fastspændingsanordning til S.G. 38 under returtransport af planet ved begynderkøling.

Returspillet i brug

Efter start af svæveplanet og udkobling af wiren i tophøjde frakobles HT fra hovedtrækakselen, således at den løber frit, og dernæst tilkobles R. 2. Samtidig bremse-

belastes R. 1 med et passende tryk, og vognen O (ormen) trækkes mod spillet. Medens dette foregår, har en mand M samlet enden af startwiren op og bevæger sig i retning mod Rt. W. Når han møder ormen O, giver han signal til spillet. Ormen standser og spillet skifter om til træk på R. 1.

R. 2 og HT bremsebelastes, og ormen bevæger sig mod skildpadden d. Denne er anbragt ca. 50 m til siden for og 50 m bag ved startstedet. Når ormen er ca. 50 m fra d, gives signal til spillet. O standser, start wiren SW kobles fra O og er klar til start af planet. Spillet frakobler samtidig R 1 og tilkobler HT og er også klar til start.

Hovedregler

1. Vogn O må under ingen omstændigheder returnere mod spillet, før startwiren er faldet efter udkobling fra planet.
2. Spillet skal standse al returkørsel, når planet går til landing.
3. Ved start i sidevind skal returwiren anbringes i læ side og så langt fra landingsfeltet, at det er umuligt for planet under landing at sætte sig på wiren. Ligeledes skal startwiren efter udkobling fra planet køres så langt ind på HT, at den ligger fri af Rt. W.
4. Skildpadder og vogn O skal males med stærk gul farve, og opsamlingsmanden udstyres med et hvidt signalflag.

En anden udgave

I stedet for at anbringe et bilbagtøj i tilslutning til hovedtrækakselen på spillet, kan man lave et sæt dobbeltromler (på samme måde som på spillet) se skitse 2. Tromlerne skal kunne løbe frit begge på en gang og kunne tilkobles motoren enkeltvis.

Den ene tromle bruges til startwire, og den anden sættes i forbindelse med et lille returspil, der er anbragt ved startstedet.

Det er nødvendig at anvende spolesystem til begge tromlerne på hovedspillet. Ved anbringelse af en skildpadder ca. 50 m fra hovedspillet, og ved startstedet et returspil R 2, der består af en motor på ca. 10—15 hk med tilsluttet wiretromle (spolesystem unødvendig). Man kan også anvende det ene baghjul på en vogn (Jachtmann-spil). Returkørselen foregår mellem R 1 og R 2 på samme måde som beskrevet under skitse 1. Dog kræves der til denne metode kun 2000 m wire; men signalerne mellem de to spillkørere skal helst være blinklys.

Erfaringer

(Ved ca. 150 starter med Baby og skoleglider og indtil 3 planer på pladsen samtidigt).

1. Ingen kørsel på marken.
2. Mindre benzinformbrug.
3. Flere starter, idet wiren altid er tilbage inden planet (hastighed ca. 40 km/t).
4. Efter at begyndelsesvanskelighederne var overstået, havde vi overhovedet ingen sammensnoninger af wiren; men der skal være konstant vagt ved skildpadder d (skitse 1).
5. Systemet giver masser af »rygflyvere« og ingen slid på markerne.
6. Opstilling af systemet på flyvepladsen varer for 2 mand ca. ½ time.

E. Nielsen,
Havdrup.



Til venstre Vickers Valiant B Mk. II med Rolls-Royce Avon reaktionsmotorer. — Til højre de Havilland Beaver serie 2 med Alvis Leonides motor.

MERE FRA FARNBOROUGH 1953

I vore Farnborough-rapporter i fjor kunne vi ikke få alle enkeltheder med, men her er nogle flere billeder af flyvemaskiner og motorer fra de imponerende opvisninger

Short Seamew, der er udstyret med en Armstrong Siddeley Mamba turbine-motor, skal være en forholdsvis billig type til sit formål.

Ny bomberversion

Øverst til venstre: Vickers Valiant B MK II, Britternes nyeste bombertype. Den foretog sin første flyvning fredag den 4. september 1953 fra Vickers flyvepladsen ved Wisley i nærheden af Byfleet, Surrey. Den blev fløjet af Vickers-Armstrongs Chief Test Pilot G. R. Bryce.

Vickers Valiant B. MK. II er en videreudvikling af B. MK. I, som i øjeblikket leveres til RAF. MK II er et luftfartøj, som kan anvendes til forskellige formål, og den kan medføre en stor bombelast over meget lange distancer.

Den væsentligste forskel i udseendet mellem de to bombetyper er den, at Mark II har en længere næse og en ny type understel, som huses i udbygninger bag på planet.

En forbindelsesmaskine

Øverst til højre: De Havilland Beaver serie 2 er en videreudvikling af serie 1, og den er bygget af de Havillands canadiske datterselskab. Den er udstyret med en Leonides motor. Beaver'en med amerikansk motor har været anvendt i Korea af USA Army til forbindelsestjeneste og ambulancebrug under typebetegnelsen L. 20, og dens store fordel er evnen til at kunne operere fra meget vanskelige flyvepladser.



Luftfartøjets data er: spændvidde 14,8 m, længde 9,8 m, max. fuldvægt for begge serier 2.313 kg.

Anti-ubåds-luftfartøj

Midt på siden: Short Seamew S.B. 6 kaldes for »let anti-ubåds luftfartøj til forsvar af søforbindelser«. Den er specielt konstrueret til anvendelse fra NATO-styrkernes hangarskibe og til kystpatuljering fra mindre baser på land. Prototypen Seamew A.S. 1 blev bygget på 17½ måned. Den er udstyret med en meget effektiv afisningsanordning, den har en firebladet Rotol propel, katapultkroge, og den har spalteklapper på en del af det meget tykke haleplans forkant.

Pulserende rammotor

Forneden til venstre: SARO pulserende rammotor, bygget af Saunders-Roe Limited. Den er beregnet til anvendelse på en helikopterrotors bladtipp, og arbejdsprincippet i den er det samme, som vi kender fra tyskerens V-1. Saunders-Roe begyndte deres eksperimenter med rammotorer i 1952, og den første, de byggede, havde en reaktionskraft på 20 kg. Denne motor har været prøvekørt i mange timer.

Firmaet er nu i gang med at bygge en større rammotor af lignende type, som skal kunne yde en reaktionskraft på ca. 60 kg, og denne bliver prøvekørt på deres helikopterafdeling i nærheden af Southampton.

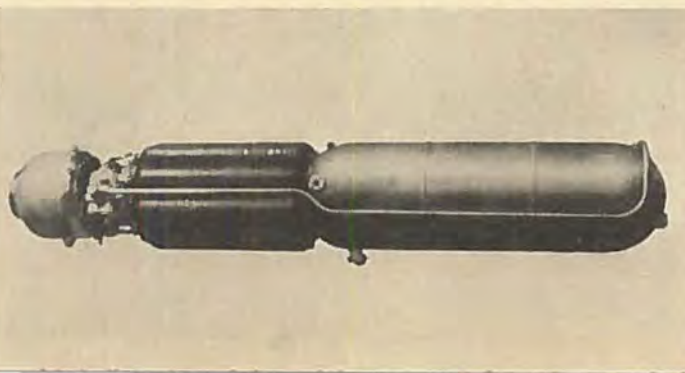
Raketmotor

Forneden i midten: De Havilland Super Sprite raketmotor. Det er en videreudvikling af typen Sprite og har en betydelig større ydelse end denne. Super Sprite er en såkaldt »varm« raket, som bruger brint-overilte som iltningmiddel, en fast katalysator af ukendt sammensætning og petroleum eller benzin (som den får fra luftartøjets tanke) som brændstof. Både Sprite og Super Sprite betegnes som raketmotorer til hjælp i starten.

Fjernstyret bombe

Forneden til højre: Armstrong Whitworth's raketdrevne, fjernstyrede bombe. Nærmere data foreligger endnu ikke.

Til venstre SARO's pulserende rammotor til anvendelse på helikopterblade. — I midten de Havilland Super Sprite raketmotor (til hjælp i starten). — Til højre en raketdrevne, fjernstyret bombe fra Armstrong Whitworth.



Forudsigelser

er nu **KENDSGERNINGER**

Hvad var det BEA og Vickers forudsagde om verdens første turbinedrevne luftliner? De sagde, at den ville være meget økonomisk i drift, ville trække flere passagerer til og give en god fortjeneste. Nu, allerede seks måneder efter den blev taget i brug, kan BEA give følgende Viscount tal:

| | |
|---------------------------|-----------------------|
| Samtlige indtægter | Kr. 27.100.000 |
| Samtlige udgifter | „ 19.450.000 |
| Fortjeneste, ialt | „ 7.650.000 |

For ialt 6.140 driftstimer giver dette en fortjeneste på:

Kr. 1240,- PR. FLYVETIME

Og dette er opnået i de første måneder af Viscount's driftsperiode, hvor udnyttelsesgraden kun har svaret til et årligt gennemsnit på 1560 timer.

I de samlede udgifter har BEA medregnet alle generalomkostninger og forrentning af investeringer. Den last-faktor, der giver balance, var de første seks måneder af BEA's drift på 51 %, med alle omkostninger medregnet. For at dække de direkte udgifter var denne last-faktor kun 28.1 %.

VICKERS **VISCOUNT**

FOUR ROLLS-ROYCE DART PROPELLER-TURBINE ENGINES

Vickers-Armstrongs Limited Aircraft Division Weybridge Surrey

Repræsenteret ved: **ALFRED RAFFEL AKTIESELSKAB, Vodroffsvej 46, Luna 2343, København V.**

VÆRLØSE'S NYE STARTBANE INDVIET

Flyvestation Værløse har nu startbane af NATO-standard

Lille opvisning ved indvielsen

»Arbejdet er blevet færdig to måneder tidligere end beregnet«, sagde chefen for Nordsjællands bygningsdistrikt, oberstløjtnant *Richard Nielsen*, da flyvestation Værløse den 1. december indviede sin nye startbane ved en højtidelighed, hvortil der var indbudt repræsentanter for en række civile og militære myndigheder og organisationer. Flyvestationens chef, oberstløjtnant *Michael Hansen*, indledede med at rette en tak til alle, som havde haft med anlæggets tilblivelse at gøre og sagde, at flyvepladsen i Værløse nu var i overensstemmelse med de krav, der stilles til flyvepladser i NATO-forsvaret.

Anlægget af de nye cementbaner har medført en meget betydelig udvidelse af flyvepladsen, som nu råder over to parallelle baner, en startbane på 2500 m og en halvt så bred rullebane af samme længde. I tilslutning hertil er indrettet eskadrilleområde, nye tankanlæg og vej-anlæg, bl. a. omfattende en såkaldt perimetervej, som forbinder hangar- og værkstedsanlæggene med selve lejren.

Da oberstløjtnant *Michael Hansen* officielt havde overtaget de nye anlæg, gav han ordre til at tage banen i brug, og så fulgte en lille parade i luften. Fire Spitfire viste en nydelig formationsflyvning, hvorefter gæsterne hilste på repræsentanter fra flyvevåbnets Oxford, Firefly, Harvard, DC-3 og Catalina. Desværre fik tilskuerne ikke de flyvemaskintyper at se, som anlægget i virkeligheden er bygget til: jetjagerne var der ikke.

Når belysning, radio- og radaranlæg kommer iorden, vil flyvestation Værløse i en given situation kunne blive et værdifuldt supplement til Københavns lufthavn, Karstrup.



Ved indvielsen af Værløses præsenterede flyvevåbnet for første gang sin nyeste type, en Douglas DC-3, der skal bruges til forbindelses-tjeneste mellem flyvestationerne.

Fra udgangen af december 1953 at regne er flyverløjtnant af 1. grad uden for nummer i flyvevåbnet *B. A. Jeppesen* (østre flyvebasiskommando) afskediget efter ansøgning i nåde af krigstjenesten.

Fra den 1/12 1953 at regne er kaptajnerne *Evald Kristian Birkhede* og *Walther Lonsdale* udnævnt til oberstløjtnanter i flyvevåbnet og er henholdsvis ansat til rådighed for flyverstaben og som chef for flyvestation København.

Vandel og Tirstrup

Først i december meddelte regeringen, at man havde besluttet at nedskære den plan-

lagte udbygning af Vandel og Tirstrup flyvepladserne. I stedet for at indrettes til at rumme et stort personel, gøres de kun til støtte-flyvepladser i denne omgang. Herved nedskæres udgifterne fra 100 til 60—70 millioner kroner.

Jonstrup Seminarium overtages af flyvevåbnet

Forsvarsministeriet har fået finansudvalgets bemyndigelse til at erhverve og indrette Jonstrup Seminarium til brug for flyvevåbnets officersskole, fenrikskole og reserve-officersskole.

FLYVEVÅBNET

Efternævnte sergenter i flyvevåbnet er udnævnt til flyverløjtnanter af 2. grad i reserven fra den 30. okt. 1953 at regne og ansat således: *A. H. S. Garsdal* (v.flbk.), *B. Juncher* (v.flbk.), *J. Kås-Jensen* (ø.flbk.), *M. C. Kristensen* (ø.flbk.), *M. M. Pedersen* (ø.flbk.) og *J. S. Jensen* (ø.flbk.).

Efternævnte flyverløjtnanter af 1. grad af reserven er udnævnt til kaptajn-løjtnanter af reserven i flyvevåbnet fra den 1. nov. 1953 at regne: *O. Holm-Jensen*, *J. G. Sorensen*, *S. A. Larsen*, *H. C. A. Ellekilde*, *E. H. Avelsen*, *S. Høy*, *J. P. Larsen*, *J. P. Andersen*, *C. Heede*, *O. Beck* og *E. J. Pedersen*.

Fra den 15. nov. 1953 at regne er der sket følgende forsettelser: oberstløjtnant *V. Holm*, til rådighed for flyverstaben, er fra-ved flyverkommandoen er ansat til rådighed for forsvarsstaben,

midlertidig oberstløjtnant *F. W. Bistrup* ved flyvekommandoen er ansat til rådighed for forsvarsstaben,

løjtnant af reserven *J. M. F. Dethmer* ved flyverkommandoen er fortsat til forsvarsstaben.

Kaptajn-løjtnanterne *F. W. von Linstow* og *O. Grue*, begge ved flyverstaben, er afgået fra nævnte stab og ansat ved henholdsvis flyverkommandoen og østre flyvebasiskommando fra den 3. nov. 1953 at regne.

Hvad er en AERODYN?

Forsvaret standardiserer forældede betegnelser

FORSVARETS Standardiseringskomité har fornylig udgivet en »Inddeling og definition af luftfartøjer«, som vistnok vil forbavse adskillige på grund af de udtryk, man har standardiseret. Fra tidernes morgen har man inddelt luftfartøjer i 1) luftfartøjer lettere end luften og 2) luftfartøjer tungere end luften. Nu er dette blevet til henholdsvis *Aerodyner* og *Aerostater*, to udtryk som selvfølgelig er rigtige, men som ikke et menneske har brugt hverken i skrift eller tale.

Standardiseringskomiteen inddeler sine aerodyner i 1) drager, 2) svæveplaner, 3) aeroplaner og 4) rotorplaner, hvilket ville have været udmærket, hvis man blot ikke havde benyttet ordet *aeroplan* og de sammensætninger, som følger med, nemlig *landaeroplan*, *søaeroplan* og *amfibieaeroplan*. Navnlig er ordet *søaeroplan* ikke særlig vellydende. Men hvorfor benytter for-

svarets standardiseringskomité også disse udtryk, når de civile luftfartsmyndigheder ved en bekendtgørelse fra ministeriet for offentlige arbejder af 29 september 1953 slår fast, at det engelske ord *aeroplane* hedder *flyvemaskine* på dansk, og dette ord har også — i hvert fald de sidste 40 år — været betragtet som det officielle og gængse udtryk for »et mekanisk drevet luftfartøj tungere end luften, hvis flyveevne opnås ved en aerodynamisk reaktion på bæreflader, der er faste under flyvningen«.

Ordet *aeroplan* blev benyttet her i Danmark i flyvningens allerførste år, da al flyvning og flyvemateriel kom fra Frankrig. Dengang talte man herhjemme også om en aerodrom, en aviator, en tendeur o. s. v., men det er man forlængst gået bort fra. Hvorfor skal man nu pludselig vende tilbage til noget af det gamle og fastslå udtryk, som ingen alligevel benytter til daglig?

TRAFIKFLYVENYT

SAS fortsætter med indenrigsruterne

Siden SAS i sommeren forrige år fik afslag på sine betingelser for den fortsatte beflyvning af ruterne til Bornholm og Tirstrup, og af den grund meddelte, at det ville ophøre med beflyvningen, har trafikministeren ført forhandlinger med direktør Sylvest Jensen, Falcks Flyvetjeneste, „GG“-selskabet og Zonen, uden at dette imidlertid førte til noget endeligt resultat. Den 10. december fandt et møde sted hos trafikministeren, og på dette møde opnåede repræsentanter for SAS og Århus kommune enighed om betingelserne for SAS fortsatte beflyvning af ruterne til Bornholm og Tirstrup — under forbehold af de respektive myndigheders godkendelse.

De nye aftaler for indenrigsruterne kommer til at gælde for en periode på fem år. Nyordningen vil medføre, at Rønne-ruten i vinter fortsat vil blive fløjet en gang om dagen, og fra sommerens begyndelse vil der blive to daglige ture. Ligeledes fra sommersæsonens begyndelse i april måned vil der blive to daglige ruter på Tirstrup under forudsætning af visse belægningsgarantier og faciliteter fra de østjydske byers side, gældende for de første år. Endvidere er der ligesom hidtil forudsat fritagelse for landingsafgifter i statslufthavnene for disse ruters vedkommende.

Det er planen fortsat at anvende DC-3'erne på ruterne, men ved en ombygning fra 21 til 28 passagerpladser vil driftsøkonomien væsentlig forbedres.

Endnu to Scandia til SAS

SAS har bestilt endnu to SAAB Scandia til levering i 1954. I forvejen har SAS seks af denne type, som man har fløjet med fra 1951. De har ialt fløjet 40.000 timer uden uheld, hvilket svarer til ca. 15 millioner passager-kilometer.

De to nye Scandia bygges i Holland ved et samarbejde mellem de hollandske fabrikker Fokker, Aviolanda og De Schelde, idet SAAB selv er for optaget med militære ordrer. Foruden de to til SAS bygger hollænderne endnu fire til VASP i Brasilien, der i forvejen har seks.

Charterflyvning nr. 3000

KLM har fornylig udført sin charterflyvning nr. 3000. Det var en flyvning fra New York til Hamburg med 36 søfolk. KLM foretog sin første historiske charterflyvning den 9. juli 1924 fra Rotterdam til Paris med stamtavle-tyren „Nico II“ i en Fokker F-3.



En SAAB Scandia, den type, som SAS har bestilt endnu to af.

Grønlandsflyvninger

Indtil 1. december forrige år havde SAS i 1953 udført ialt 17 flyvninger til og fra Grønland. Hovedparten af dem havde været udført for Den kgl. grønlandske Handel. Men i december måned havde SAS yderligere to Grønlandsflyvninger. Den første foretoges med en DC-6B, som fløj fra København til Søndre Strømfjord (BWS) med 71 passagerer, hovedsageligt håndværkere, for firmaet Danish Arctic Contractors. De 71 personer skulle afløse et hold arbejdere, som havde været i Grønland hele sommeren, og som tog med maskinen tilbage til Danmark. Den anden flyvning foretoges med en Skymaster, som også var chartret af Arctic Contractors. Den medførte 40 passagerer i hver retning.

Juleflyvninger

6 SAS DC-6B, der hver tager 71 passagerer, har i december måned været chartret til at flyve amerikanske soldater på juleorlov fra Tyskland til USA.

SAS nr. 4 over Atlanten

Offentliggørelsen af SAS-regnskabet for regnskabsåret 1952—53 vil først kunne ske engang i begyndelsen af 1954. Derfor kan der ikke på nuværende tidspunkt siges noget om det økonomiske resultat. Men ifølge foreliggende oplysninger kan nævnes, at passagertrafikken på SAS-ruterne udviser en stigning på ca. 18% i forhold til året forud, hvor tallet var 568.000. Det nye tal kommer således til at ligge på ca. 670.000 passagerer.

Luftfarten som helhed har i sommer taget 37% af al trafik over Atlanten, og stigningen har især vist sig på turistklassen. De seks sommermåneder fra april til maj fløj SAS i 1951 13.000 personer til eller fra USA; i 1952 var tallet 20.000, og i sommeren 1953 kom SAS helt op på ca. 31.000 passagerer på sine Nordatlantruter.

Af samtlige Atlant-selskaber var SAS det fjerdestørste, idet TWA lå som nr. 1 med 21%, PAWA var nr. 2 med 18,9%, BOAC nr. 3 med 12,9% og SAS nr. 4 med 12,2%.

175 britiske trafikluftfartøjer med turbinemotorer

Ved udgangen af 1953 havde atten forskellige luftfartselskaber verden over bestilt britiske luftlinere med reaktions- eller turbinemotorer. Det drejer sig om ialt 175 luftfartøjer, nemlig 54 Comet, 84 Viscount og 37 Britannia. Den samlede værdi beløber sig til 66 millioner pund sterling eller ca. 1.320 millioner danske kroner.

Air France udvider sit kontor i København

Med henblik på åbningen af en fransk rute København—Paris til foråret har Air France overtaget nogle større og mere tidsvarende kontorlokaler i Frederiksberggade 19.

Falck udvider flyvevirksomheden

På et direktionmøde i Falcks Redningskorps i forrige måned blev det vedtaget at udvide korpsets flyvevirksomhed i 1954, foreløbig ved indkøb af to nye luftfartøjer, en De Havilland Rapide og en af de moderne tomotorede de Havilland Dove.



Falck's Redningskorps har i nogen tid anvendt denne tyrkiske THK-5A ambulanceflyvemaskine foruden nogle mindre typer. Korpset udvider nu med en de Havilland Dove og en DH-89.

NYT UDE OG HJEMME

Flyvemaskine til luftfartsdirektoratet

Finansudvalget har bevilget 145.000 kr. til en flyvemaskine med kontrolinstrumenter og 35.000 kr. til et års drift af denne flyvemaskine.

Det drejer sig om en flyvemaskine, som luftfartsdirektoratet skal bruge til kontrol af de forskellige radionavigationshjælpemidler rundt om i landet.

Der forventes anskaffet en mindre to-motors maskine til formålet.

Vejrkort pr. telefoto

I Københavns Lufthavn, Kastrup, demonstreredes i forrige måned et britisk telefotouanlæg „Mufax“ fra Muirhead-koncernen, som blandt andet kan benyttes til direkte udsendelse af færdige vejrkort over meget store distancer som f. eks. Atlanten, Stillehavet el. lign. Systemet blev her i landet demonstreret for flyvevejrtjenesten, som efter alle solemerker at domme vil anskaffe de nødvendige sende- og modtagersæt. På 22 minutter kan udsendes et færdigt vejrkort, som i format svarer til ca. 55x45 cm.

Tomotoret Sikorsky helikopter

USA's marinekorps har fået en ny helikoptertype, som hedder S-56. Den er udstyret med to motorer og indrettet til at kunne medføre 26 fuldt udrustede soldater. Vægten af en fuldt udrustet mariner er 125 kg. Den samme helikoptertype vil også kunne anvendes til trafikbrug. Amerikanerne regner i denne forbindelse med, at der i løbet af højst seks år vil være 30—50-passageres helikoptere i anvendelse på de kortere luft-ruter.

Helikoptere til hvalfangst

I den sidste tid har adskillige britiske og norske hvalfangerskibe bestilt en helikopter af typen Westland S-55 for at anvende til hvalfangst. Når man foretrækker denne større type fremfor den mindre S-51, er det fordi den har en betydelig større aktionsradius. Helikopteren vil blive stationeret på en drejelig platform på hvalfangerskibets



De første Spatz-svæveplaner er nu kommet til Danmark. På Jydsk Aero Imports værksted i Viborg ses i forgrunden den til Aviator og i baggrunden kroppen til endnu en.



Her ses det udprægede skoleavæveplan Specht, konstrueret af Egon Scheibe. Typen, der er enkel og billig, vil antagelig komme i brug her i landet inden længe, idet flere klubber interesserer sig for den. Der er plads til to personer bag hinanden.

agterdæk. Man regner med, at S-55 har en flyvetid på ni timer, og at den kan gennem-søge et areal på ca. 33.000 km² på een flyvning.

Hawker fabrik i Canada

Hawker Siddeley gruppen har af den canadiske regering købt den store, nye jetmotorfabrik ved Malton, Ontario for 17½ mill. canadiske dollars. Fabrikken benyttes for tiden af A. V. Roe, Canada, der her bygger Orenda jetmotorer til CF-100 og den canadisk byggede F-86 Cabre. Avro Canada beskæftiger ca. 15.000 arbejdere og funktionærer.

Nimonic legeringer

En af vanskelighederne ved reaktionsmotorens udvikling har været at finde en metallegering til turbinebladene, som kunne tåle de meget store varmegrader — og de pludselige varmevariationer ved en pludselig manøvrering med gashåndtaget som f. eks. under landing. Dette har teknikkerne fundet ud af ved udvikling af den legering, som kaldes Nimonic. Det er en krom-nikkel legering, som man kalder Nimonic 75. Ved tilsætning af små mængder titan og aluminium kaldes den Nimonic 80. og de nyeste legeringer, som indeholder cobolt, kaldes for Nimonic 90 og 95.

BOAC øger sin transatlantiske luftflåde

Efter at BOAC fra maj 1952 til oktober 1953 har fløjet over 21.000 timer med Comet 1 og tilbagelagt ca. 250 millioner passagerkilometer, har man besluttet sig til at anskaffe endnu flere Comet'er. Der er allerede afgivet ordre på tolv Comet 2 (med Rolls-Royce Avon), og fornylig har BOAC yderligere bestilt fem af de endnu større Comet 3. Disse Maskiner kan medføre 58 første-klasses passagerer over en rutestrækning på 4.000 km med nødvendig brændstofreserve; deres marchfart er godt og vel 800 km/t. En flåde på fem Comet 3 vil være i stand til at befordre over 97.000 passagerer mellem Europa og USA på eet år, hvilket er mere end det antal passagerer „Queen Mary“ kan medføre på de 46 enkeltrejser, som denne store liner normalt gennemfører på eet år.

Storproduktion af bombere

Boeing fabrikkerne meddeler, at der allerede er leveret ca. 700 af B-47 bomberen med pilformede vinger, og at produktionen fortsættes for fuld kraft på tre fabrikker. Man er lige ved at regne med en lignende storproduktion, som dengang B-17 „den flyvende fæstning“ blev bygget; af denne type blev der bygget ialt 12.692 stk.

Fabrikationen af helikoptere i USA

Siden helikopter-industrien i USA begyndte for en halv snes år siden, er der blevet bygget ca. 3000 helikoptere i USA. Der er 13 forskellige typer i produktion, og adskillige flere er under forberedelse. Som eksempel på den intense produktion kan nævnes, at Hiller fabrikken leverede sin helikopter nr. 500 i september 1953.

Comet 2 til Canada

Canadian Pacific Airlines har købt tre de Havilland Comet 2 (Rolls-Royce Avon), som skal bruges på Stillehavsruten Vancouver—Sidney. Comet 2 har plads til 44—48 passagerer; den kan gennemflyve etapper på 3.200 km, og dens marchfart nærmer sig 800 km/t.

Både jurist og flyver

Det diskuteres ofte, om luftfartsdirektorerne skal være jurister eller folk fra flyvningens rækker. De fleste lande har en jurist som direktor, enkelte en flyver. Nu får Schweiz en ny luftfartsdirektor, som ingen vil kunne kritisere, for han er både jurist og flyver. Det er den hidtidige vicedirektor dr. Burkhard, som under sit studium lærte at flyve, og som både har været flyvelærer og trafikflyver.

81 Douglas DC-7

Eastern Airlines har nylig købt 12 stk. luksulinere af typen Douglas DC-7, og selskabet er dermed det sjette luftfartselskab, som har anskaffet denne nye type, som med sin marchfart på 589 km/t er verdens hurtigste stempelmotorudstyrede luftliner. Med disse 12 stk. har Douglas foreløbig solgt 81 Douglas DC-7.

Dødsfald

Efter længere tids sygdom er kaptajn-løjtnant, motorsagkyndig, cand. jur. Svend Holger Topsøe-Jensen afgået ved døden, 50 år gammel.

Topsøe-Jensen var oprindelig soofficer og marineflyver. Han var kendt som en dygtig og samvittighedsfuld pilot, der med stor interesse gik op i sin gerning.

Husk navn og adresse.

Ved alle forespørgsler, der kræver direkte svar, må indsenders navn og adresse samt frankeret konvolut altid vedlægges, da vi ellers ikke besvarer eller viderefører henvendelserne.

Husk derfor: navn og adresse.

NEMMERE AT BYGGE WAKEFIELD MODELLER

Efter 1954-reglerne må mange flere bygge disse interessante modeller

Af Niels Wagner Sørensen

»54-reglerne«, som man populært kalder de nye bestemmelser, der træder i kraft fra nytår, er modellflyverne i store træk allerede bekendt med. De omfatter konkurrencereglerne om fem starter i stedet for tidligere tre og halvtreds meter snor imod før hundrede. Så er der også noget nyt specielt for gummimodeller (C3), nemlig begrænset gummivægt med mere; men dette er der vist kun få, der har skænket mange tanker, for hvem giver sig af med C'ere? Således var der kun tre deltagere i DM 1953, og kun i tre distrikter har der været konkurreret i klasse C. Hvorfor er mon modellflyverne bange for at give sig i kast med gummimodeller? Der hører selvfølgelig noget til straks at komme på højde med den internationale elite; men en placering i de hjemlige konkurrencer og i rekordlisten er i hvert fald billig købt.

Jeg nævner dette, fordi mange netop er ude efter rekorder og førstpladser, og de har en chance indtil videre, blot de flyver C. For andre betyder placeringen måske knapt så meget som udviklingen og det forsøgs-mæssige; men ligegyldig, om det er af den ene eller den anden grund, vil det vise sig at være et interessant job, der vil give megen glæde til de modellflyvere, der tager denne gren på programmet.

Ikke svært at flyve med gummimotormodeller

Man skal ikke bilde sig ind, at det er svært at flyve med gummimodeller. Det gjorde jeg nemlig og kom følgelig ingen vegne. Men en dag så jeg så en mand, der virkelig kunne få en C3 til at flyve, uden at jeg dog kunne se noget ekstraordinært hverken ved ham eller hans model, og hvorfor skulle jeg så ikke kunne? Jeg fandt et fem år gammelt vrage af en Wakefield frem, reparerede den, og selvfølgelig kunne den flyve, netop fordi jeg havde overbevisningen.

Den gamle Wakefield har gjort det godt i sommer, den har skaffet mig en årsrekord og vundet nogle konkurrencer, men først og fremmest har den ansporet nogle klubkammerater til at begynde på gummimodeller, samt givet mig mange nyttige vink til tiden fremover med hensyn til C3.

Eftersom 54-reglerne begrænser motorvægten til max. 80 gram, vil man nu få mere vægt til selve bygningen af modellen, hvilket vil lette arbejdet med Wakefield modeller betydeligt. Samtidig vil modellen blive nemmere at trimme, og den vil blive stærkere. Da man ydermere kan få alle de nødvendige materialer, indbefattet godt motorgummi, er der ingen grund til at lade være med at bygge Wakefieldmodeller.

Data for en 2½-minuts-model

Det er ikke min mening her at give en udtømmende teoretisk forklaring på, hvordan man konstruerer en Wakefieldmodel, men jeg vil forsøge på grundlag af andres og egne erfaringer at forklare, hvordan man laver en model, der er god for i hvert fald 2½ min. (med hof- og statsgaranti).

Vi har reglerne: planareal 17—19 dm² og vægt mindst 230 g, heraf højst 80 g gummi; motorsystemet skal være helt inde-sluttet i kroppen.

Lav hovedplanet på ca. 14,2 dm², sideforhold 8—10 og med enkelt v-form eller ører på 8—10 % af spændvidden. Haleplanet skal så være på ca. 4,7 dm² med et sideforhold på 4—5. Som profiler kan anvendes de bedste svævemodelprofiler med indstillingsvinkler på 0 og 3 grader for henholdsvis haleplan og plan.

Kroppen kan man gøre 90—100 cm lang. Det skal være en alm. firkantet kassekrop, der er ingen grund til at lave diamondkrop, så får man blot besvær med at bringe planet. Man må sørge for, at hullerne fortil og bagtil er mindst 3×3 cm a. h. t. motoren (12 strenge — bruger man flere strenge, må hullerne laves endnu større). Finnearealet skal være ca. 20 % af planarealet, og ¾ af finnen anbringes over kroppen. Som understel anvendes et alm. 2-benet uden hjul. Understellet må kunne klappe op i landingen, så man undgår, at modellen slår kolbøtter. Til propellen anbefales 46 cm i diameter og 70 i stigning med en største bladbredde på 6,5 cm. Det er dog muligt, at man vil kunne opnå bedre resultater med en propel med lidt større diameter og tilsvarende mindre stigning. Propellen bør være med alm. friløb og forsynet med kugleleje.

Ved en krogafstand på 75 cm kan man lave motoren på 110 cm, som ved hjælp af foromdrejningerne kommer ned på krog-

afstanden. Det anbefales at bruge 12 strenge 6 mm Dunlop eller Pirelli motorgummi.

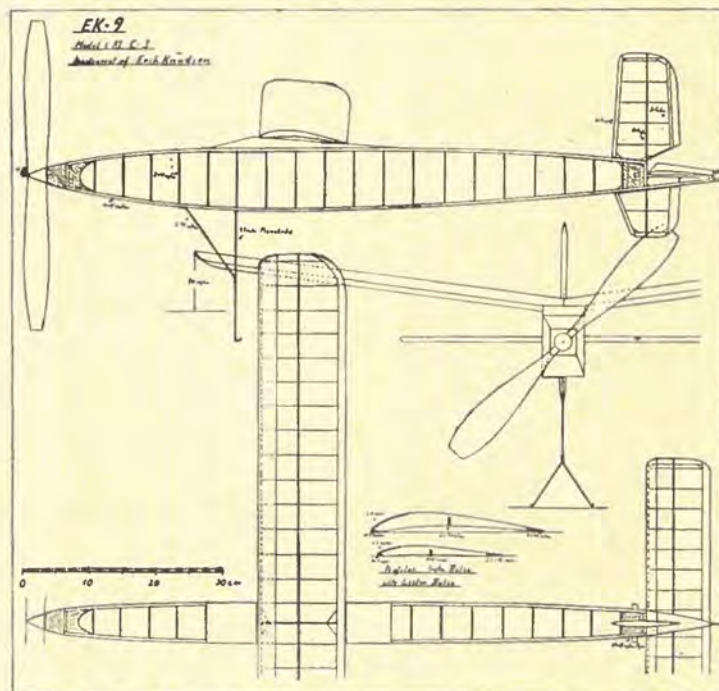
Modellen skal være enkel

Ved udformningen af modellen må man sørge for at holde den så enkel som mulig. Desuden bør man huske på, at en gummimodel jo i virkeligheden er en svævemodel forsynet med motor, propel o. s. v. Derfor vil det lønne sig at have et øje på vore bedste svævemodeller (A2), når man tegner sin Wakefield.

Under opbygningen af modellen må man lægge særlig vægt på at få en stærk krop, hvorimod man ikke behøver at bekymre sig så meget om planetets styrke. Som længdelister i kroppen er 4×4 mm udmærket, og 3×4 mm til tværlisterne. Kroppen forstærkes med balsa i det forreste mellemrum og også bagtil, hvor motoren fæstnes. Endvidere tilrådes det at forstærke åbningen foran med en ramme af 1 mm krydsfiner.

I planet kan anvendes f. eks. 3×5 som forkant, 3×12 som bagkant og tre hovedbjælker på 3×5, 3×3 og 3×3. Ribber, randbuer og forstærkninger laves af 1 mm balsa. I haleplanet kan anvendes: forkant 2×5, bagkant 2×10 og to hovedbjælker på 3×3. Finnen bygges så let som overhovedet muligt. Den er ikke mere udsat under landingen. Understellet laves af 1,5 mm piano-tråd. Modellen beklædes med tyndt beklædningspapir og må ikke dopes for hårdt. Man kan evt. komme en dråbe amerikansk olie i dopen, hvis den strammer beklædningen for meget, så der er risiko for, at skelettet bliver trukket i stykker.

For at vise, at det udmærket kan lade sig gøre at få en 54-model til at flyve ordentligt, skal jeg lige nævne, hvad den i indledningen nævnte gamle Wakefield fra 1948 har præsteret. (Den overholder nemlig 54-reglerne): Årsrekord på 11 min. 48 sek., Ørnens klubmesterskab godt 700 sek., og endelig distriktskonkurrencefinalen 453 sek. i halvdårligt vejr uden fuldt optræk.



Denne wakefieldmodel af Erik Knudsen kan udmærket anvendes også efter de nye regler, hvor man kun må anvende 80 gram motorgummi.



ARGENTINA



AUSTRALIA



BRASIL



BELGIUM



DENMARK



EGYPT



FRANCE



GT. BRITAIN



NETHERLANDS



SYRIA

10

LANDE

benytter nu Gloster Meteor



I dag bærer GLOSTER *Meteor* nationalitetsmærkerne fra ti forskellige flyvevåben i fire kontinenter. Fra Korea til jerntæppet i Europa viser *Meteor* sig at være det mest pålidelige og alsidige jetdrevne luftfartøj i verden. Foruden at være interceptor til anvendelse i stor højde, dag- og natjager og et fremragende øvelsesluftfartøj, anvendes den også til jagerrekognoscering, foto-rekognoscering og til angreb mod mål på jorden. I Storbritannien er den standard-jageren og standard-træner i Royal Air Force. GLOSTER *Meteor* er sikkert det mest effektive jetdrevne luftfartøj, man kan få for et minimum af kapitalanbringelse.



GLOSTER AIRCRAFT Co. Ltd..

Gloucestershire, England

MEMBER OF THE HAWKER SIDDELEY GROUP | PIONER... OG FØRENDE I LUFTEN

Sensation fra Frankfurt:

KROPTVÆRSNITS-REGLERNE OPHÆVET



Selv om der fremtidig ikke kræves kroptværsnit, må man dog f. eks. på gummimotormodellerne have et vist tværsnit af styrkehensyn. Billedet viser verdensmesteren Joe Foster, USA.

Den 28. november 1953 blev for alverdens modellflyvere en historisk dag, hvor frihedens klokke endelig slog. På denne dag besluttede FAI's modellflyvekommission at ophæve de upopulære regler om kroptværsnit fra 1.-1.-54.

Oftentimes har man spurgt, hvad de skulle tjene til. I mange år var det umuligt at få et svar. Siden erfarede man, at det stammede fra den gang, modeller skulle ligne rigtige flyvemaskiner, og senere at det var en teknisk regel, som skulle foranledige alle modellflyvere til at bygge den mest effektive strømlineform omkring et ensartet frontareal.

I årene efter krigen lykkedes det under flere angreb på reglerne at få formindsket dette areal noget, så det ikke var så generende.

Ved FAI-kommissionens møde i Frankfurt den 28. og 29. november var denne sag slet ikke på dagsordenen, og det måtte derfor være tvivlsomt, om man overhovedet kunne behandle forslaget, da det blev fremsat under en gennemgang af de nyredigerede modellflyveregler. Man fandt imidlertid, at man kunne tillade sig det, når beslutningen var enstemmig, og det var den.

Ing. *Dérantz* fra Sverige sprang straks op og fotograferede kommissionen i det historiske øjeblik.

Adskillige andre regelændringer

De nye internationale regler skal gælde i 1954 og 1955 uden ændringer — efter dansk forslag. Men der er iøvrigt ændringer nok deri, og disse vil efterhånden blive overført til de danske MB-blade og sat i kraft. En del haster det med a. h. t. VM. Blandt andet vedtog man at nedsætte an-

tallet af flyveforsøg pr. periode fra 3 til 2, således at man kun kan tillade sig en fejlstart plus en omflyvning. Det var heller ikke på dagsordenen, men blev vedtaget med alle stemmer mod Danmark, der fandt, at det var at gå for vidt med så mange ændringer, som ikke havde været bekendtgjort som forslag forud. Motiveringen for ændringen var, at der med 5 perioder i konkurrencerne ellers ville blive alt for mange startforsøg.

Stor interesse var der om den internationale VM-klasse for gasmotormodeller (D 1). Her havde der været fremsat forslag om at hæve motorbelastningen fra 200 til 400 gram pr. kubikcentimeter slagvolumen for at hindre modellerne i at flyve over de 3 minutter, der nu bliver maximum ved konkurrencer. Efter diskussionen rundt om i landene var der ikke stemning herfor. I stedet nedsattes motorløbetiden ved konkurrencer fra 20 til 15 sekunder, hvilket nogle dog mente var for lang tid til at hindre flyvninger over 3 min., men det må fremtiden vise (der er også mange, der mener, at de nye wakefieldmodeller med 80 gram gummi stadig kan flyve over 3 min.).

Kun Danmark klar til VM

Kommissionens vintermøde er egentlig opstået, for at man kan tilrettelægge næste års internationale konkurrencer, specielt de fire verdensmesterskaber.

Kun Danmark mødte med færdige planer, nemlig til VM for svævemodeller den 24.—28. juni, og det gik således glat igennem.

USA, der har ret til at afholde VM for gummi- og gasmotormodeller, havde ikke taget endelig beslutning, da man ikke var færdig med at undersøge mulighederne for transport fra Europa til USA på rimelige vilkår. I givet fald ville man holde det den 18. juli.

Italien, der vandt VM i hastighed, havde ikke ladet høre fra sig, så dette VM blev overdraget til Holland og finder antagelig sted den 25. juli. Der flyves med motorer indtil 5 ccm slagvolumen.

11 lande deltog

I mødet deltog 11 lande under forsæde af præsidenten, *A. F. Houlberg* fra England. KDA var repræsenteret af ingeniør *Weishaupt*. Det var det første møde under FAI, der fandt sted i Tyskland efter krigen, og den tyske aeroklub, der har hovedsæde i Frankfurt, havde gjort sig megen umage med programmet. Kommissionens deltagere blev bl. a. modtaget til en middag på byens genopbyggede rådhus.



ABONNEMENT

gennem:
AERO-REKLAME
Jensløvsvej 8
Charlottenlund
telefon: ORdrup 386
(pris kr. 15,75 pr. kvartal)

Autoriserede journaler og flyvebøger

anbefales af KDA til anvendelse i svæveflyveklubberne

Kontrolbog for startspil. kr. 4.75
Fartøj-journal " 6.00
Flyve-journal (ny udgave) " 3.00
Arbejdsbog " 0.85

Ekspederes fra

FLYV's FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60 · Kbh. V · C. 13.404

KZ III og KZ VII købes

Kun billige tilbud med alle nødvendige oplysninger. Bill. mrk. 12 modt. FLYV's ekspedition, Vesterbrogade 60, Kbhvn. V.

ENESTÅENDE TILBUD!!

En komplet svæveflyveklub

for kr. 10,000.—

bestående af:

1 stk. 2-G
1 stk. SG-38
1 stk. Grunau Baby 2b (udvidet)
— alt i godkendt og flyveklar stand samt 1 stk. selvkørende spil.

Bill. mrkt. 11 modt. FLYV's ekspedition, Vesterbrogade 60, København V.

VERDENS-NYHED

O.V. FLYVEBÅD „MAAGEN“



6 forsk. ægte fotografier 9×12 cm af den 40 år gamle flyvebåd, kr. 4,00 + porto eller 75 øre pr. stk. Benyt postgiro 66543.

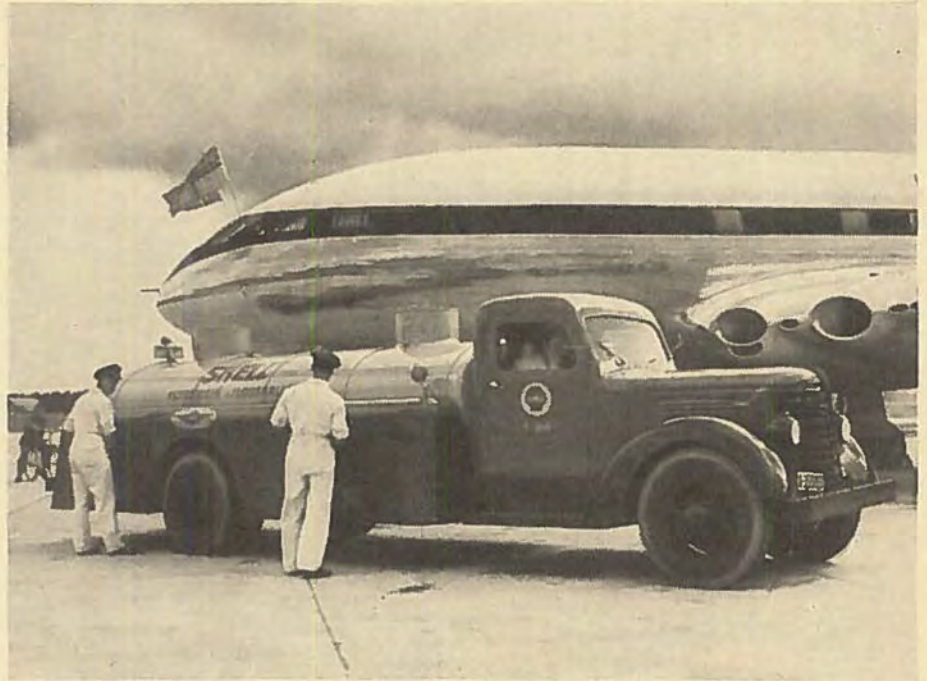
Katalog med fortegnelse over 600 forsk. flyvemaskine-foto mod indsendelse af 50 øre i frimærker.

DANSK FLYVE FOTO

Ildrætsvej 44 · København-Valby




**Sikker fart med
SHELL AVIATION**



Med et par lynskud fra skandinaviske
lufthavne ønsker
SHELL AVIATION SERVICE
godt nytår





EUROPAS NATTEVAGT

Det førende luftfartøj i natforsvarskadrillerne, som nu anvendes indenfor R.A.F. og N.A.T.O. landene, er Armstrong Whitworth natjager. Flyverstabe og piloter værdsætter i lige høj grad ikke blot det stigende antal, der leveres fra Armstrong Whitworth's Coventry fabrik, men også den gode stigeevne, den store ildkraft og det fortræffelige radarudstyr, som gør Armstrong Whitworth N.F. til den mest frygtindgydende natjager, der eksisterer i dag.

**SIR W. G. ARMSTRONG WHITWORTH
AIRCRAFT LTD.**

BAGINTON, COVENTRY

Medlem af Hawker Siddeley Group

Pioner ... og førende i luften

DE NYESTE RESTRIKTIONER

Restriktionsbehæftede områder om flyvestationerne samt fareområder til skydning m. m.

I det i sidste nummer omtalte Notam-Danmark nr. B 44/1953 findes bl. a. nye restriktioner m. h. t. luftrumets benyttelse. Ved dette Notams udsendelse ophæves de gamle restriktionsbestemmelser i Notam A 25/1951, som var omtalt (med kort) i FLYV nr. 3/1951 side 53.



Hos »briefing« i Københavns lufthavn findes dette kort over de nye restriktionsområder, som flyvelederass. Thilo Christensen her er ved at markere.

I bestemmelserne om de nye restriktioner findes ikke oplyst, af hvilke myndigheder de er udstedt og i henhold til hvilke love eller bestemmelser.

Restriktionerne angår dels »fareområder«, dels »restriktionsbehæftede områder«.

I fareområderne (f. eks. ved Rømo, Blokhus, Tranum, Sjællands Odde etc.) foretages der af og til skydning og bombekastning, og det er ikke forbudt at komme der, men det kan naturligvis være forbundet med risiko.

De restriktionsbehæftede områder findes omkring militære flyvestationer. Efter de gamle bestemmelser var det forbudt at komme inden for en cirkel med radius 10 km omkring Karup, og inden for en cirkel af 35 km radius måtte man kun komme i under 700 m højde og med ærinde der.

Det er en lempelse, at der ikke længere findes noget absolut forbud mod at komme til flyvestationerne. Men man må ikke komme nærmere end 15 km nu uden efter forud indhentet tilladelse fra ACC København (Københavns kontrolcentral). For Karups vedkommende gælder det dog ikke ved flyvning i under 700 m højde syd for breddeparallellel gennem Sunds sø nord for Herring flyveplads. For Værløses vedkommende gælder det ikke luftrummet inden for og under Københavns indflyvningsområde, som er en væsentlig del af denne cirkel.

I Alborg, der samtidig er civil lufthavn, findes cirklen ikke.

Derimod findes der her og ved de andre flyvestationer en sektor på 30 grader og med centrum i flyvepladsen. Den begrænses inderst af 15 km cirklen og yderst af en cirkel med 50 km radius.

Mens området inden for 15 km cirklen går fra jorden og ubegrænset opad, går sektoren fra 600 m op til 12.200 m. I sektoren må flyvning under IFR-forhold kun finde sted efter tilladelse fra ACC København, og under VFR-forhold er flyvning deri utilrådelig, så man bør holde sig under 600 m.

B Ø G E R

„On being a bird“ af Philip Wills. Forlag: Parrish & Co., London. 231 sider. Illustreret.

Verdensmesteren i svæveflyvning, Philip Wills, har skrevet denne bog „om at være en fugl“. Det er ingen lærebog i svæveflyvning, ej heller en selvbiografi. Den giver på afvekslende måde den udenforstående forklaring på, hvad svæveflyvning er for noget, og ind mellem er der fængslende beretninger fra over 20 års personlige oplevelser inden for svæveflyvningen.

De indbefatter sådanne oplevelser som under slaget om England at blive slæbt i svæveplan langt ud over kanalen og glide ensomt tilbage mod England, mens radarstationerne prøvede virkningen af svæveplaner; den flyvning sammen med gribbe i Sydafrika — og en interessant teori om gribbenes vagtsystem; en spin-prøve med et nyt svæveplan, hvor forsøg på at redde sig ud af planet med faldskærm var frugtesløse; den tragiske dag i Samaden, hvor to af hans venner omkom tæt ved hans egen rute af to forskellige årsager; instrumentflyvning i voldsomme cumulo-nimbus-skyer og til slut triumfflyvningen, der vandt ham VM-titlen i Spanien.

Bogen er skrevet på den hyggelige måde,

der kendetegner engelske svæveflyvere, og der er fyldt med tør britisk humor. Den er tilegnet fru Wills, der i årenes løb som permanent medlem af hans hjemhøntingshold har kørt over 140.000 km med transportvognen bag bilen.

Det er en bog, som det vil glæde alle svæveflyvere at læse, og som svæveflyvere kan bruge som gave til bekendte, der ikke kan forstå, hvorfor de svæveflyvere.

„Broerne ved Toko-Ri“ af James A. Michener. Oversat fra engelsk af Hagnund Hansen. Forlaget Fremad. 120 sider. Kr. 7,50.

Denne udmærkede lille skildring fra kampene i Korea giver et godt og stærkt indtryk af de daglige episoder, som et hangarskib og dets flyvende personel kommer ud for, når det opererer i kampzonen — i dette tilfælde farvandet ved Korea. Det er store krav, der stilles til alle ombord, både flyvere og andre besætningsmedlemmer; men det er allesammen mænd, som kender deres pligt — og som udfører den uden mindste vaklen. Bogen fortæller om jager-bombernes starter og landinger på det rullende og gængende hangarskib, om helikopternes redningsaktioner ude over havet og inde bag fjendens linier, og om angreb på jordmål midt i en

dødbringende kugleregn. Det er en rigtig bog for mandfolk.

„Principles of Electronics“ af L. T. Agger. MacMillan & Co., London. 340 sider. 18 shillings.

Det såkaldte elektroniske udstyr har i de senere år fået en meget stor betydning også inden for flyvningen. For den, der vil sætte sig nærmere ind i de teoretiske forudsætninger for dette udstyrs virkemåde, er „Principles of Electronics“ en udmærket lærebog.

Landbrugstype søges

I New Zealand, hvor flyvemaskinen spiller en stadig større rolle for landbruget, er man ved at se sig om efter en erstatning for de gamle de Havilland Tiger Moth.

Adskillige udenlandske flyvemaskinekonstruktører har interesseret sig for den opgave at konstruere en flyvemaskine specielt til dette formål.

Rogeringen har nedsat en kommission til at opstille de krav, der stilles til en sådan maskine, og til at undersøge mulighederne for at bygge en i New Zealand.

Et flyvestævne i New Zealand

Hvordan en flyvedag forløber i Danmark, ved De jo, men hvordan den forløber her, kunne måske have interesse, skriver Wohler-Jensen fra New Zealand.

Fornylig var jeg til en sådan i en lille by Ashburton, 80 km syd for Christchurch.

Klubben der er en afdeling af den her værende klub. Det var en lørdag, men ingen mennesker arbejder her om lørdagen.

Kl. 0930 begyndte maskinerne at starte, alle klubbens 8 plus et svæveplan, alle privatmaskinerne og en chartret DC-3.

På pladsen var opstillet alt muligt gøgl, og der kunne fås varm mad i klubhuset, men øl eller spiritus kender man ikke i klubhusene her.

Derimod var der opstillet to store friluftskedler, hvor folk — selv motorcyklister — kom hen med deres tepotter og fik vand.

Der var udstillet en gennemskåret Rolls-Royce Merlin motor, en V-1 bombe, samt forskellige gamle flyvemaskiner.

Et stort orkester underholdt de 4—5000 mennesker. Der var motorcykleløb hele dagen af meget fine køre med kørsel gennem ild og væddeløb mellem motorcykle og flyvemaskine.

Dakota'en havde 5 rundflyvningsture. Af flyvning var der alt, lige fra radiostyrede modeller til svæveflyvning, alle arter kunstflyvning og faldskærmsudspring. Ialt var der 17 deltagende maskiner.

Det var i det hele taget en vellykket fest.



»Hør nu engang: selv om vi flyver hurtigere end lyden, må De gerne lade være at besvare mine spørgsmål, før jeg har stillet dem.« (Hawker Siddeley Review).

Skrivemaskiner

Eiffel Farvebaand - Alt i Tilbehør
Specialværksted for alle Mærker

C. le Dous & Co.

Telf. C. 13.945

Kronprinsensgade 13

„BROOMWADE“

Luftkompressorer og Trykluftværktøj

„ENOTS“

Trykluft-Materiel for Hurtigopspænding m.v.



KØBENHAVNS TRYKLUFT SERVICE A/S

Politortorvet 12 - København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926

Luftfartforsikringer

af enhver Art
overtages af

**Dansk Pool
for Luftfartforsikring**

Central 12.793



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert Forsikringselskab, der er tilknyttet Poolen, samt SAS's Biletkontorer.

Tilbud udbedes

på følgende instrumenter til svæveplan:

Fartmåler med venturirør,
variometer, højdemåler,
elektrisk Wendezeiger,
kompas og barograf

H. Bloch Jørgensen
Vestergade 2 A - Silkeborg

HÜTTER 17 OY-AXH

SÆLGES

Yderst velholdt med plexiglas-
boble, kompl. instrumentering
samt transportstativ og trans-
portvogn. Henvendelse til

Eli Andersen
Østerbrogade 31, Kolding

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

VESTERPORT

Minerva 1112

THE AEROPLANE

Founded in 1911, *The Aeroplane* has become the principal British aviation journal and presents comprehensive and factual reports of aeronautical developments throughout the world. Military and civil aircraft, their operation and maintenance, are comprehensively dealt with and research, engineering, club flying and gliding are fully covered. Prospective subscribers should approach Messrs. Aero-Reklame of Copenhagen (phone ORdrup 386). Annual Rate DKR. 63:—.
Postal account 648 12.

„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

KZ-GLIDER

i tip-top stand, lige overhalet,
til salg

Dansk Aero's værksted
Christoffers Allé 81-83, Søborg
Tlf. Bagsværd 2306

Uregelmæssigheder i bladets ekspedition bedes altid reklameret hos *postvæsenet*. — Hjælper dette ikke, bedes ekspeditionen underrettet.



Hiller Helikopter

FLYVEMASKINER
REDNINGSUDSTYR
INSTRUMENTER

G. Q. FALDSKÆRME
LUFTFOTOGRAFIAPPARATER
FLYVEMASKINELÆRRED

HELIKOPTERE
K. L. G. TÆNDRØR
ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL A/S - KØBENHAVN V

VODROFFSVEJ 46 - LUNA 2343

VIL DU TIL AMERIKA I SOMMER?

Nye regler for udtagelsen til KDA's udvekslingsrejser
i sommer med USA og Canada

VI kan glæde vore medlemmer i klubberne landet over med at meddele, at Kongelig Dansk Aeroklub atter i år skal deltage i en udvekslingsrejse med unge flyveinteresserede fra USA og Canada på den måde, at Civil Air Patrol i USA er værter for fem unge danskere og Air Cadet League of Canada er værter for to danskere. Til gengæld skal KDA være vært for fem unge fra Civil Air Patrol og to unge fra Canada.

Invitationerne fra USA og Canada omfatter rejse pr. flyvemaskine frem og tilbage samt ca. tre ugers ophold i henholdsvis USA eller Canada. Både rejser og ophold er gratis.

De nøjagtige datoer for rejserne kendes endnu ikke, men efter alle solemærker at domme kommer tidspunktet til at ligge fra sidste uge i juli til midt i august.

Aldersgrænsen sat op

Hvem kan komme med på denne eventyrrejse? — Herpå kan vi kort og godt svare: »Det kan de bedst egnede«. Det vil sige de unge, som virkelig i sind og gerning har vist, at flyvning under den ene eller anden form har deres interesse — og at de efter bedste evne har i sinde at holde denne interesse vedlige. Hidtil har aldersgrænsen for rejsedeltagerne været sat til 17—18 år, men i år er den blevet udvidet, således at den nu er 17—20 år. Derved har mange flere fået en chance for at kunne søge om at komme med.

Vi ved nemlig af erfaring, at der er mange, som gerne vil med, og derfor må vi bede alle interesserede om at indsende en ansøgning til KDA.

Inden denne ansøgning sendes til KDA, skal den forelægges ansøgerens klub til påtegning. Dette er meget vigtigt, og ansøgninger, som ikke har været forelagt den pågældende klub og er blevet anbefalet af denne, vil ikke komme i betragtning.

Udtagelsen sker i år efter en prøve

Forinden vi nærmere forklarer, hvad ansøgningen skal indeholde, skal vi gøre opmærksom på, at ansøgerne må være villig til at deltage i en udtagelsesprøve i København, som navnlig går ud på at prøve ansøgerens kundskaber i engelsk og i særdeleshed hans evne til at kunne deltage i en almindelig konversation. Rejsen til denne prøve sker på ansøgerens egen bekostning, og prøverne vil blive lagt således tilrette, at frem- og tilbagerejsen kan foretages på samme dag.

Vi gør endvidere opmærksom på, at det ikke må betragtes som givet, at ansøgeren bliver udtaget til udvekslingsrejsen, fordi han bliver anmodet om at deltage i en prøve. For at få de bedst egnede med på turen, er det nødvendigt at udtage nogle flere til at deltage i prøven end lige de syv deltagere, som vil blive endelig udtaget.

Hvad skal ansøgningen indeholde?

Senest den 1. marts d. å. sendes til KDA en håndskrevet ansøgning indeholdende:

- 1) Fulde navn, fødselsår og -dato samt sted.
- 2) Nøjagtig adresse, eventuelt telefon.
- 3) Kortfattet oplysning om, hvorlænge vedkommende har været medlem af hvilke klubber, om hans virksomhed i klubben, om særlige tillidshverv eller anden indsats til gavn for klubben og flyvesagen.
- 4) Oplysning om ansøgerens engelske kundskaber. (Uden et godt kendskab til engelsk kan det ikke nytte at søge).
- 5) Anbefaling fra klubbens bestyrelse.
- 6) Fotografi (returneres kun, såfremt frankeret konvolut vedlægges).
- 7) Udtalelse om, at man er villig til at deltage i en udtagelsesprøve.
- 8) Udtalelse om, at man er villig til at afholde nedennævnte udgifter til rejse samt anskaffelse af ensartet tøj.

Ansøgningen skal være kortfattet og klar, men alligevel give et godt indtryk af ansøgeren. Ved udtagelsen vil KDA tilstræbe at få deltagere fra forskellige egne af Danmark med og repræsentanter for alle tre grene af flyvesporten. Lommepenge til turen skal rejsedeltagerne selv medbringe. Det er tilladt at medføre 50 dollars pro persona, men 25 doll. er tilstrækkeligt. I ansøgningen skal som ovenfor nævnt anføres, at den pågældende deltager selv er i stand til at med-

føre dette beløb. Endvidere må hver af deltagerne regne med en udgift på ca. 100 kroner til forskellige udgifter vedrørende visum etc. Og endelig gøres opmærksom på, at det bliver nødvendigt for rejsedeltagerne at anskaffe en ensartet påklædning (sandsynligvis bestående af khakibenklæder, khakiskjorte og muligvis en let jakke). I ansøgningen må anføres, at man er villig til at påtage sig denne udgift, der sidste år beløb sig til ca. 270 kr. Disse penge sparer man så en anden gang, for tøjet kan jo bruges i lang tid.

God tid til at forberede sig

I år begynder vi på udtagelsen i så god tid, at enhver kan nå at forberede sig. Brug derfor tiden godt, så du kan få sparet de nødvendige penge sammen.

Og brug især tiden til at polere dine engelske kundskaber af. Det drejer sig ikke om at være perfekt i grammatik og retskrivning.

Det, der lægges vægt på, er at ansøgerne i praksis kan forstå, hvad der bliver sagt til dem på engelsk, ligesom de selv må kunne gøre sig forståelige på dette sprog. Man kommer nemlig på disse rejser ud for at skulle optræde i radio og fjernsyn, at skulle holde en kort takketales o. s. v. Her gælder det om ikke at være genert, men at gå på med krum hals.

Trænger du til det, så se at komme på et lille kursus, og ellers så læs engelske bøger og øv dig i at tale engelsk med de klubkammerater, der også ansøger.

Husk, at ansøgningen skal være indsendt senest 1. marts.



Skal det være dig i år? Læs betingelserne i denne artikel for at komme med på en af KDA's udvekslingsrejser til USA eller Canada.

Fra KDA's arbejdsmark

Nye medlemmer

Linkinstruktør *J. Christensen*.
Indkobsleder *A. W. Bardrum*.

Nyt firmamedlem

Fa. *Leon Jørgensen*.

Runde år

Vognmand *Knud B. Petersen*, Fjaltring pr. Ramme. 27.-1. 50 år.

Nye bøger

Statens Bibliotekstilsyn: *Dansk Tidsskrift Index 1938—51*.

The Aeroplane Directory 1951.

Who's Who in British Aviation 1946—47.

Harold Nockolds: *The Magic of a name*.

Robert H. Thorner: *Aircraft Carburetion*.

John W. Vale jr.: *The Aviation Mechanic's Aircraft Manual*.

The Pratt & Whitney: Aircraft Story.

The British Aircraft Industry 1948.

Ellochammers Fotobalbum.

James A. Michener: *Broerne ved Toko-Ri*.

Internationalt Skyatlas.

Charles A. Lindbergh: *Vi, min Flyvemaskine og jeg*.

Robert W. Mudge: *Meteorology for Pilots*.

Michael Harrison: *Airborne at Kitty Hawk*.

Charles W. Cain: *Military Aircraft of the U.S.S.R.*

John W. R. Taylor: *Military Aircraft Recognition 1953*.

L. T. Agger: *Principles of Electronics*.

Stor fest den 17. december

I København mindedes man flyvemaskinens 50-årsdag med en stor fest i KB-hallen, arrangeret af Pressens Luftfartsmedarbejdere, KDA, Danske Flyvere, SAS og Sportsflyveklubben i fællesskab. Overskuddet gik til bladenes juleindsamlinger.

Den nye retrospektive Shell-film blev vist for første gang i Danmark, og SAS-filmen fra nordpolsflyvningen blev fremført med lyd. Desuden var der musik af SAS-orkestret, interviews af berømtheder inden for dansk flyvning, kunstneroptræden, lodtrækning og meget andet. Alt ialt en vellykket festaften.

KALENDER 1954

Modelflyvning:

- 1/1. Arsrekordåret begynder.
- 14/2. 1. distriktskonkurrence (fritfl.).
- 7/3. Repræsentantskabsmøde (Kbhvn).
- 21/3. 1. distriktskonkurrence (linest.).
- 4/4. 2. distriktskonkurrence (fritfl.).
- 25/4. DM indendørs (by ikke fastlagt).
- 2/5. DM fritflyvende (Odense).
- 10/5. 2. distriktskonkurrence (linest.).
- 6/6. Linestyingskonkurrence (Belgien).
- 18/7. Antagelig VM gr. C & D (USA).
- 25/7. Ant. VM linestyng (Holland).
- 2-7/8. Reserveret evt. sommerlejr.
- 22/8. DM linestyrede (Århus).
- 5/9. 3. distriktskonkurrence (fritfl.).
- 19/9. 3. distriktskonkurrence (linest.).
- 24/10. Finale-distriktskonkurrence (fritfl.).
- 7/11. Finale-distriktskonkurrence (linest.).
- 31/12. Arsregnskabet slutter.

Svæveflyvning:

- 20/1. Frist for endelig tilmelding til VM.
- 15/1. Frist for årsstatistikskema.
- 21/3. Repræsentantskabsmøde (Århus).
- 11/4—19/4. Evt. instruktørkursus.
- 20/6—18/7. Svæveflyveskole.
- 20/7—4/8. VM (Camphill, England).



KONGELIG DANSK AEROKLUB

(DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Østerbrogade 40, København Ø.
Telefoner: ØBro 29 og (ang. model- og svæveflyvning) ØBro 249.
Postgirokonto: 256.80.

Telegramadresse: Aéroklub.
Kontor og bibliotek er åben fra kl. 10—16, lørdag 10—12.

Formand: Direktør Hjalmar Ibsen.

MOTORFLYVERADET

Formand: William Nielsen, Borthigsgade 4, I., København Ø. — Telefon RY 5615.

SVÆVEFLYVERADET

Formand: Civilingeniør Hans Harboe.

MODELFLYVERADET

Formand: Lektor J. Holm Jørgensen.

DANSKE FLYVERE

Formand: Direktør Knud Lybye (DDL), Ved Stadsgraven 1, telf. AMager 9695.
Generalsekretær: Salgschef Max Westphall, Kronprinsensvej 71, Kbh. F., tlf. FASan 5015.

BILL BRIDGEMAN

i KDA?

Desværre lykkedes det ikke at få den amerikanske rekordflyver Bill Bridgeman til at holde det bebudede foredrag i KDA i sidste måned, fordi han ikke kunne være i Danmark før efter den 20., og dette var for tæt op mod jul.

KDA håber imidlertid, at det skal lykkes at få Bridgeman til København for at holde foredrag den 5. eller 6. januar, men nogen endelig aftale forelå ikke, da dette nummer gik i trykken.

Aeroklubbens personlige medlemmer og klubberne i København og omegn vil få tilsendt nærmere meddelelse direkte.



FLYV

REDAKTION

Kongelig Dansk Aeroklub, Østerbrogade 40, København Ø. — Tlf. ØBro 29 og 249.
Ansvarsh. redaktør: Kaptajn John Foltmann, Værnedamsvej 4 A, Kbh. V. — Tlf. EVa 1295.
Redaktionssekretær: Ing. Per Weishaupt.
Redaktionen af et nummer slutter den 10. i foregående måned.
Eftertryk kun tilladt med kildeangivelse.

EKSPEDITION

Ejvind Christensen, Vesterbrogade 60, Kbh. V.
Tlf. Central 13.404. — Postgiro 23.824.
Abonnementspris: 9 kr. årlig.
Rubrikannoncer: 70 øre pr. mm.
Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.

Hvem skal repræsentere Danmark ved VM i svæveflyvning?

Svæveflyverådet har på et møde sidst i november opstillet følgende rækkefølge for de anmeldte deltagere i verdensmesterskabet i svæveflyvning i England til sommer: *Aksel Føddersen, Harald Wermuth Jensen og Åge Dyhr Thomsen*.

Den endelige tilmelding med de fornødne gebyrer skal være KDA i hænde senest 20. januar, hvorefter den viderebefordres til England. Først når englænderne derpå kan se, hvor mange deltagere der er tilmeldt ialt, kan man få at vide, hvor mange deltagere hvert land kan få lov at deltage med.

Da 20 lande har angivet, at de agter at deltage, og der kun er plads til 40 deltagere ialt (heraf 25 i ensædet klasse), bliver der næppe mere end 2 mand til hvert land.

I-kursus omkring påske?

Da mange svæveflyvere ikke vil bruge deres somerferie til at lade sig uddanne som instruktører (selv om de fleste af de instruktører, der har uddannet dem, dog gjorde det), lider adskillige klubber under mangel på instruktører.

Dette bliver særligt mærkbart i det nye år, hvor en del gamle instruktører, der ikke har benyttet de forløbne tre år til at få det krævede repetitionskursus, falder fra.

Der har tidligere været fremsat ønsker om et I-kursus i påsken, men rådet har ikke kunnet uddanne nye instruktører på 5 dage, idet kursus normalt tager 14 dage.

Nu har man imidlertid forespurgt klubberne, om de er interesseret i et kursus, der strækker sig over 9 dage fra palmesøndag til 2. påskedag. Hvis deltagerne selv foretager et forstudium, skulle kursus kunne klæres på denne tid.

Samtidig kan der tænkes afholdt RI-kursus de sidste 5 dage for instruktører, der evt. kommer på „bedre tanker“.

Harboe igen formand for svæveflyverådet.

På et møde i november overtog civilingeniør *Hans Harboe* påny formandsposten i svæveflyverådet efter civilingeniør *Harry Nielsen*, der ikke har tilstrækkelig tid til denne post, men som fortsat er medlem af rådet.

Fra svæveflyveklubberne.

Der kommer stadig store nyheder fra *Aviator* i Ålborg. Næppe har man besluttet at anskaffe en Spatz, før man går endnu videre. Ved redaktionens slutning var der overvejende sandsynlighed for, at klubben ville gennemføre en byttehandel, således at man får en tosædet Specht, mens man til gengæld kommer af med en Baby, en 2G og en SG-38.

Odense Flyveklub havde først i december klubbemøde med svæveflyverådet's formand, *Hans Harboe*, der holdt meteorologiforedrag med film.

Ringsted Svæveflyveklub fyldte 10 år den 15. december og fejrede dagen med kaffebord og dans på Casino den forudgående lørdag aften.

Husk årsstatistikken!

Til svæveflyveklubberne er der som sædvanlig udsendt et statistikskema som grundlag for det store statistikskema over hele landets svæveflyvevirksomhed i 1953.

Rette vedkommende bedes udfylde skemaet og returnere det til KDA senest 15. januar.

Vi søger i år at få et overblik over, hvor mange danske svæveflyvere, der flyver i udlandet i deres ferie, og alle disse bedes derfor hjælpe statistikindsamlere med oplysning herom.



The
ROLLS-ROYCE
AVON
is in World Demand.

COMMONWEALTH AIRCRAFT CORPORATION,
AUSTRALIA

FABRIQUE NATIONALE, BELGIUM

HISPANO-SUIZA, FRANCE

and

SVENSKA FLYGMOTOR A/B, SWEDEN

in addition to the

ROLLS-ROYCE

and other factories in Great Britain

are all making it.



Rolls-Royce Limited, Derby, England.

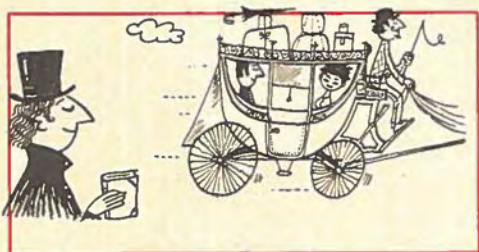
Vil De i verden hurtigt frem så flyv



I 4 måneder styrede Christoffer Columbus efter stjerneerne på sin vej over Atlanterhavet. — Havde han levet idag, kunne den moderne SAS-maskine have fløjet ham til Sydamerika på kun 33 timer.



Igennem 236 dage kæmpede Stanley sig frem til Tanganyika-søen. På kun et enkelt døgn flyver SAS idag sikkert og elegant de 7446 km fra Danmark til Østafrika.



På H. C. Andersens tid varede det normalt 48 timer at rumle i dagvogn fra København til Sønderborg. Men i den behagelige SAS-maskine kan man nu på kun 1½ døgn nå helt til Sydafrika.



Thor Heyerdahls dristige sejlads med Koniki-flåden varede 4½ måned, men det tager mindre end 48 timer for SAS at flyve fra København til det fjerne Østen.



I året 218 førte feltherren Hannibal alle sine tropper og 37 elefanter over Alperne på 15 dage. — På mindre end 15 timer er hele det nære Østen i vore dage inden for Deres rækkevidde, når turen går med SAS.

SAS



PRIS
Pr. årgang kr. 9.00
Pr. nummer 75 øre

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Telf. 13.404 • Postgiro 23.824



FLYV

27. ÅRGANG

— FEBRUAR 1954 —

PRIS 75 ØRE



Forpartiet af Douglas F4D-1 Skyray, der med 1211,7 km/t på lige bane og 1171,8 km/t på lukket bane er verdens officielt hurtigste flyvemaskine. Forsøgstyper har imidlertid under dyk opnået dobbelt så store hastigheder.

INDHOLD:

Hvad skal afløse DC-3? ★ Forløberen til et luftfartsmuseum ★
Med FLYV i Siebel 204D ★ Tyske svæveplaner ★ Propeller til
modelmotorer ★ Vær med i FLYV's præmiekonkurrence

2

Britannia har en march-
fart på over $9\frac{1}{2}$ km i minuttet. Den
medfører større betalende last hurtigere og
billigere end nogen anden trafikflyvemaskine.



THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED - ENGLAND
REPRESENTANT: A. B. C. HANSEN COMP. Å - INDUSTRIBYGNINGEN - KØBENHAVN V.

206 A

FLYV

Officielt organ for
KONGELIG DANSK AEROKLUB og DANSKE FLYVERE
Motorflyvning - Svæveflyvning - Modelflyvning

Nr. 2

Februar 1954

27. årgang

Motorflyvningen i modvind

MOTORFLYVNINGEN — og motorflyveklubberne — herhjemme er ude for en strid modvind i disse år. Den superoptimistiske og gyldne tid umiddelbart efter krigen er forbi. Det er blevet vanskeligt at købe nyt flyvemateriel: der er ingen hjemlig produktion mere, og indførsel er praktisk talt spærret; det er desuden blevet dyrere at vedligeholde det materiel, der er til rest, og pengene hænger ikke mere så løst på træerne. Og så har den stadigt tiltagende trafikflyvning og militære flyvning skabt mindre plads i luften for privatflyverne, antallet af tilgængelige flyvepladser er blevet færre — og det er kun et tidsspørgsmål, hvornår alle må anskaffe radio og lære at benytte den.

Men trods alt dette er der ingen grund til at give op.

Motorflyveklubberne har stadig deres berettigelse, men det er et spørgsmål, om ikke strukturen af klubberne skulle ændres derhen, at man opgav tanken om at være ejer af flyvemaskiner og i stedet for søgte samarbejde med et erhvervsforetagende for at opnå en kollektiv billig pris for de flyvende medlemmer, der ønsker at holde certifikatet vedlige, og som ønsker at leje maskiner, foruden at klubben gennem erhvervsvirksomheden skulle have tilgang af nyuddannede flyvere. Dette vil uden tvivl være en fordel for de mindre og mellemstore klubber.

Men hvad siger motorflyverne selv hertil?

FLYV

HVAD SKAL AFLØSE DC-3?

Endnu er der ikke fremkommet nogen virkelig efterfølger til Douglas DC-3, men behovet er stadig til stede.

DETTE spørgsmål har i de senere år beskæftiget mange luftfartsfolk og flyvemaskin konstruktører verden over. En skønne dag må den veltjente Douglas DC-3 tages ud af trafikken, og hvad så? Endnu har ingen kunnet give noget positivt svar. Det er derfor af interesse at høre, hvad en mand som den kendte svenske ingeniør Karl Larsson, der nu er ansat som salgningen i Canadair Ltd., siger om spørgsmålet, og i det følgende gengiver vi et uddrag af et foredrag, som han har holdt i Montreal i oktober måned sidste år.

Da DC-3 første gang kom frem, siger ingeniør Larsson, var der ingen, der spurgte, om den var bygget til korte, mellemlange eller lange ruter. Det var simpelt hen en type, der var større og mere ydedygtig end sine forgængere. Det var en type, der faktisk kunne anvendes til alt undtagen til de lange ruter over vand, og den fandt ret hurtigt anvendelse hele verden over. I Amerika blev den sat ind på de lange transkontinentale ruter, og i Europa blev den f. eks. anvendt på den ca. 14.000 km lange rute til Ostindien.

Ved begyndelsen af den anden verdenskrig var der blevet bygget og afleveret ca. 350 flyvemaskiner af denne type, og den havde ret hurtigt opnået flere flyvetimer og flere flyvekilometer end nogen anden luftfartøjstype. I virkeligheden gjorde DC-3 mere for at fremme lufttrafikken, end nogen anden flyvemaskine tidligere havde gjort. Men efterhånden som luftfarten udviklede sig, blev man klar over, at man måtte have en flyvemaskine med endnu større lastevne og længere rækkevidde, og det førte bl. a. til bygningen af den firemotorede Douglas DC-4 — og andre lignende typer.

Men så udbrod den 2' verdenskrig, og det førte en hidtil ukendt masseproduktion af DC-3'en med sig. Den var ypperlig egnet til militær anvendelse, og produktionstallet kom efterhånden op på over 10.000 DC-3. Deraf gik mange selvfølgelig tabt under krigen, men man regner dog med, at der idag er 7—8000 tilbage. Deraf bliver de 5—6000 anvendt til militært brug, og de

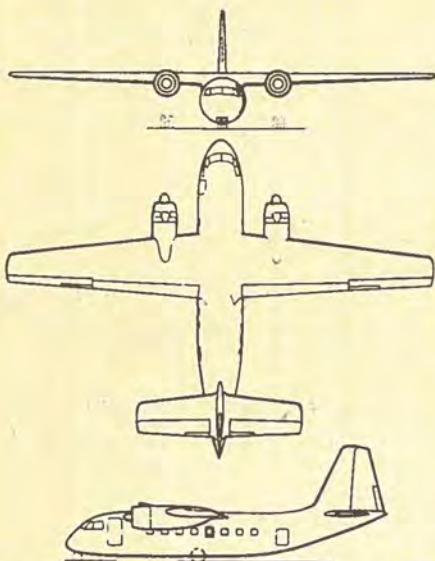
ca. 1600 til civil lufttrafik. Fordelingen af DC-3'er skulle i 1951 have været omtrentlig således: Canada—Alaska 62, USA 400, Mellemamerika 200, Sydamerika 229, Europa 264 og den øvrige verden 289; det vil sige ialt 1544.

Når man taler om en fornyelse af DC-3, så er det bl. a., fordi den ikke mere helt formår at tilfredsstille kravene idag. Typen DC-3 blev godkendt i 1937 til 21—24 passagerer eller en betalende last på 2277 kg, en marchhastighed på ca. 285 km/t og en flyvestrækning på indtil 320 km med den nødvendige brændstofreserve. DC-3 kan anvendes fra en græsmark på ca. 1000 m, og det er en af grundene til, at den har fundet anvendelse mange steder verden over. I en periode på 12 måneder præsterer en DC-3 sædvanligvis 9 til 12 millioner sæde-kilometer eller 1.280.000 ton-kilometer.

Den oprindelige pris for en DC-3 var 100.000 til 125.000 dollars, men de fleste DC-3 er købt ved de militære overskudslagre for priser fra 15.000 til 50.000 dollars. Det vil sige, at de fleste DC-3'er i kommerciel anvendelse er blevet afskrevet, hvilket har nedsat driftsomkostningerne. De direkte driftsomkostninger i USA ligger på ca. 65 dollars pr. time, medens de i Europa må sættes til det dobbelte.

Det er ikke længere siden end 1945, at ca. 400 DC-3 varetog hele USA's lufttrafik, og det svarede til ca. 6 billioner sæde-kilometer. Den gennemsnitlige distance fra plads til plads var ca. 400 km, men på de transkontinentale ruter måtte DC-3'erne ofte flyve ca. 1000 km, dog med reduceret betalende last.

Så kom imidlertid de større, firemotorede trafikmaskiner på markedet, og de fortrængte mange steder DC-3'erne undtagen på de kortere ruter, hvor der stadig var et behov for denne luftfartøjstype, bl. a. fordi der ikke fandtes andre egnede typer. Og så rejser det spørgsmål sig: er der et behov for at erstatte DC-3'en med en mere moderne type? Dette må besvares med et ja, selv om man derved bliver stillet overfor et ret vanskeligt økonomisk problem, som følge af en helt anden anskaffelsespris og deraf følgende større afskrivning for en moderne nykonstruktion.



Canadair's projekt til en DC-3-afløser er denne CL-21, som man imidlertid ikke endnu har haft råd til at bygge en prototype af.

Der er også en anden ting, der må tages i betragtning. DC-3'ens afløser skal bl. a. anvendes på kortere ruter, og på adskillige af disse vil man for eller senere komme til at konkurrere med helikopteren eller et lignende luftfartøj. Ganske vist findes der endnu ikke helikoptere, som kan medføre ca. 40 passagerer, men de kommer sandsynligvis i 1959—1960. Sådanne luftfartøjers anvendelsesområde er imidlertid ret begrænset, og alle steder i verden bliver der altså behov for en DC-3 erstatning. Canadair foretog i 1952 en markedsanalyse, og den viste, at der i 1955 skulle være et behov for ca. 150 nye luftfartøjer til anvendelse sådanne steder, hvor man tidligere ville have anskaffet en DC-3. Det er altså ikke blot til fornyelse af de nuværende DC-3'ere, der er behov for en ny type, men også til nyanvendelse på forskellige rutestrekninger rundt om i verden.

Har der været gjort noget for at skabe en erstatning for DC-3'en?

Dette spørgsmål må besvares med et ja, men samtidig må tilføjes, at det hidtil ikke er lykkedes for nogen. Der er fremkommet en del forslag, men de fleste af dem er ikke nået længere end til papiret.

Super DC-3. Douglas har ret naturligt søgt at basere et nybygningsprogram på det eksisterende ret store antal DC-3, og man foreslog i 1948 at bygge en såkaldt Super DC-3, som omfattede nye vinger, nye motorer, en forlænget krop, en forøget fart på 340 km/t, plads til 31 passagerer og en betalende lasteevne på 3175 kg. Det gamle understel skulle bibeholdes, og kroppen ville ikke blive indrettet med trykkabine. Sidstnævnte omstændigheder i forbindelse med at ændringerne ville koste ca. 300.000 dollars, holdt imidlertid luftfartselskaberne tilbage. Der er kun tre Super DC-3, som har været benyttet til civil brug, hvorimod ca. 200 er blevet bygget til militært brug.

Scandia. Det svenske firma SAAB byggede på samme tid Scandia, en tomotoret luftliner med plads til 32 passagerer og med trehjulet understel. Den har imidlertid ikke trykkabine, og den er kun blevet bygget i et ringe antal.

CL-21. Boeing forhandlede for nogle år siden med SAAB om at bygge en Scandia med trykkabine på licens, men forhandlingerne løb ud i sandet. Det var grunden til, at det canadiske firma Canadair i 1952 gav sig til at undersøge mulighederne for at bygge en DC-3 afløser.

På det tidspunkt var mange selskaber i USA ude efter et luftfartøj til lokaltrafik, og delvis på basis af de krav, som disse selskaber stillede, udarbejdede Canadair sit projekt. Resultatet blev typen Canadair 21, et tomotoret, højvinget monoplan med 32 sæder, trehjulet understel og trykkabine. Sammenlignet med DC-3'en kan CL-21 byde 80 km/t større marchfart, 50 % større betalende lasteevne og sædekapacitet foruden mange andre forbedringer inklusive fem procent lavere direkte driftsomkostninger pr. sæde-km. Firmaet foretog en salgsanalyse, hvor prisen var beregnet til 450.000 dollars, og det regnede med, at ca. 300 luftfartøjer kunne have været solgt til den pris i 1955—57. En nøjere gennemgang af alle beregningerne viste imidlertid, at produktionsprisen ville komme helt op på 530.000 dollars. Da bygningen af CL-21 var et privat foretagende uden regeringstøtte af nogen art, måtte man på forhånd sikre sig tilsagn om tilstrækkelige bestillinger på den nye luftliner, inden man turde indlade sig på at sætte nogen produktion i gang, og dette viste sig at være umuligt at opnå.

Friendship. Fokker F. 27, eller Friendship, er højvinget, har 28 pladser og er udstyret med to Rolls-Royce Dart turbinmotorer. Der er to prototyper under bygning. Den minder meget om CL-21, men anvendelsen af turbinmotorer gør den teknisk set noget mere interessant.

H.P.R. 3. Et andet interessant forslag er Handley Page H.P.R. 3, som er et fire-

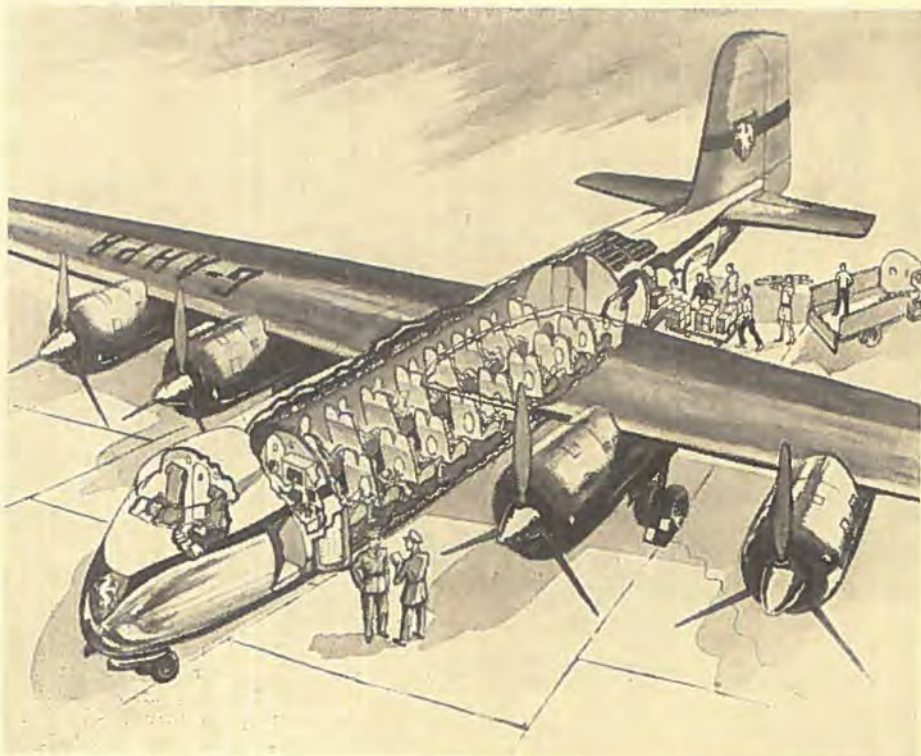
motoret, højvinget luftfartøj med trehjulet understel og trykkabine og med plads til 36 passagerer.

H.D. 32. Dette er en fransk type, konstrueret af Hurel-Debois. Den har et usædvanligt sideforhold, omtrent 1:20. Ingeniør Larsson bemærker i denne forbindelse, at et stort sideforhold kan være meget rart at have, hvis man vil sætte verdensrekord i distanceflyvning, men at man ellers vil være tilfreds med et sideforhold på ca. 1:10. Større sideforhold betyder mindre tyngdepunktvandring, og derfor er det ikke særlig praktisk. Desuden vil der være visse konstruktionsproblemer forbunden med en lang, tynd vinge. Efter sigende skal Air France have bestilt 15—20 stk. af denne type. Det eneste, jeg kan sige hertil, bemærker ing. Larsson, er, at hvis Hurel-Dubois og Air France har ret, så er der temmelig mange af os, der ser galt.

Accountant. Det engelske firma Aviation Traders er også fremkommet med et projekt. Det er et lavvinget monoplan med to Rolls-Royce Dart turbinmotorer ligesom Fokker F.27 har det, men det er et lidt mindre luftfartøj. Det kan medføre 24—33 passagerer, og dets ydelser ligger noget højere end både Fokker F.27 og CL-21. Det tilbydes til en pris af 225.000 dollars.

* * *

Hele billedet ville ændres betydeligt, hvis det skulle ske, at man fik statsstøtte eller en større ordre fra en militær myndighed. Hvis f. eks. Canadair fik en ordre på 75 militære transportmaskiner af typen CL-21, så ville isen være brudt, og der ville være meget store muligheder for at bygge andre hundrede til kommercielle formål, og de ville kunne leveres til en rimelig pris. Måske hele løsningen på problemet afsløsningen af DC-3'en ligger i en større militær ordre.



Handley Page HPR-3, som der bygges prototype af, afviger fra de øvrige projekter ved at være udstyret med fire motorer. Foruden de i artiklen omtalte typer har også Perolval lavet et projekt, der er udstyret med to turbinmotorer.



Her ses fra tøjhuseets samling til venstre Robert Svendsens »Glenten« fra 1912 og til højre B & S-monoplanet fra 1910.

FORLØBEREN TIL ET LUFTFARTSMUSEUM

Flere af vore gamle flyvemaskiner på tøjhuseet

Langt om længe er det lykkedes at redde nogle af de gamle flyvemaskiner, som har været anvendt herhjemme, og takken herfor skal rettes til Tøjhusmuseets direktør, oberstløjtnant *J. Paulsen*, som, da situationen var kritisk, uden betænkning sagde: »Jeg skal nok give Aeroklubben en hjælpende hånd, uanset om jeg skal beholde maskinerne, eller de ved given lejlighed skal væk fra Tøjhusmuseet og ophænges i et kommende Luftfartsmuseum eller et Teknisk Museum«. Det var tænkt og handlet som et mandfolk, og det skal oberstløjtnant Paulsen have en hjertelig tak for.

Og der skal rettes en tak til flyvevåbnet, adresseret til afdelingsingeniør *Leif Prytz*, aeroklubbens mangeårige kasserer, fordi han ustandselig år efter år, når aeroklubben spurgte, om der ikke kunne gøres noget for at bevare de få ting, der var tilovers fra tyskernes hærgen, altid beredvilligt sagde: »Jo, jeg skal gøre, hvad jeg kan«. Ingeniør *Leif Prytz* kunne meget — og fik gennemført meget. Men — tilbage til begyndelsen.

Tanken om at skabe et selvstændigt luftfartsmuseum har været levende i mange år, og gang på gang har aeroklubbens medstifter, mangeårige kasserer og æresmedlem, overingeniør *Carl Holtermann* propageret for oprettelsen af et selvstændigt luftfartsmuseum. Det begyndte i årene længe før den 2' verdenskrig. Men det var et projekt, der ville koste mange penge, og ingen har indtil idag kunnet fortælle, hvordan disse mange penge skulle skaffes tilveje — og vel at mærke fortælle det på en sådan måde, at pengene kom. Derfor har man — i hvert fald foreløbig — måtte skrinlægge tanken om at få skabt et selvstændigt luftfartsmuseum. Og mon ikke man i et land, der så at sige er blottet for luftfartsindustri — al ære og respekt for det ihærdige firma Skandinavisk Aero Industri taget i betragtning — må slå sig til tåls med, at flyvning og luftfart må blive en afdeling i et kommende teknisk museum.

Begyndelsen til et luftfartsmuseum skabes i mellemkrigsårene.

Allerede på et ret tidligt tidspunkt i årene mellem de to verdenskrige skabtes begyndelsen til et dansk luftfartsmuseum. Initiativet hertil, og gennemførelsen af ideen, skyldes først og fremmest to mænd, nemlig chefen for marinens flyvevåben, afdøde kommandør *A. Grandjean* og Aeroklubbens tidligere formand, afdøde overingeniør *M. P. Eskildsen*, som i mange år var tjenstgørende ved flyvevæsenet. Takket være de to mænds initiativ lykkedes det at bevare og vedligeholde en del af marinens flyvevæsens gamle materiel, både flyvemaskiner, flyvemaskinedele og flyvemotorer, og deriblandt *Robert Svendsens* »Glenten« og en flyvebåd af »Mågen« typen. Det hele blev omhyggelig passet og opbevaret i en bygning på Quinti Bastion på Refshalevej. Det hele var i virkeligheden et helt lille luftfartsmuseum, hvis eksistens ikke var kendt af ret mange.

Og så væltede tyskerne ind over Danmark, og de forgreb sig på alt i landet eksisterende militært flyvemateriel, som ubarmhertigt blev ødelagt. Men inden de nåede at få fat i det lille luftfartsmuseum på Refshalevej, var det lykkedes at bringe alle udstillingssgenstandene i foreløbig sikkerhed i et af ESSO's lagerskure i Hellerup. Og her stod det sammenpakket i alle krigsårene. Det gnavede selvfølgelig på det, og da det efter krigen blev nødvendigt at flytte sagerne, for at benzinselskabet selv kunne få plads i sine lagerrum, lykkedes det ved Aeroklubbens mellemkomst — og især ved ingeniør *Leif Prytz's* energiske indsats — at få det meste anbragt i en utæt hangar, som tyskerne havde efterladt på den sydlige del af Københavns Lufthavn i Kastrup. Her stod det i flere år og var langsomt ved at gå til grunde.

Tøjhusmuseet træder hjælpende til.

Så skete imidlertid det, at Aeroklubben kom i kontakt med den nye formand for

udvalget til skabelsen af et teknisk museum, professor *Weber* ved Danmarks Tekniske Højskole, og professor *Weber* var lige så interesseret som aeroklubben i, at man søgte at bevare det mest mulige flyvemateriel for et kommende specialmuseum, hvad enten dette nu blev et teknisk museum eller et specielt luftfartsmuseum. Efter nogle forhandlinger mellem aeroklubben og professor *Weber* enedes man om at tage ud i lufthavnen for — som man siger — at se på stumperne. Her mødtes fra aeroklubben civilingeniør *Leif Prytz* og generalsekretæren *John Foltmann* med professor *Weber* fra teknisk museum og direktøren for Tøjhusmuseet, oberstløjtnant *Paulsen*, og dette møde gav et strålende resultat. Da hverken aeroklubben eller teknisk museum i en overskuelig fremtid kunne påtage sig at bevare de gamle flyvemaskiner på en betryggende måde, tilbød oberstløjtnant *Paulsen* beredvilligt, at Tøjhusmuseet ville påtage sig opbevaringen, når blot de forskellige museums-genstande blev sat i forsvarlig stand. Det sidste klarede ingeniør *Leif Prytz* med det resultat, at Tøjhusmuseet i begyndelsen af januar kunne indbyde til at bese en værdig begyndelse til en afdeling om luftfart.

De istandsatte flyvemaskiner var ved hjælp af flyvevåbnets mangeårige værkmeister *Vilhelm Nielsen* ophængt i kanonhallens ene langside, og det var blevet gjort uden at det skæmmede den vældige hals gamle og stilrene konstruktion. Tøjhusmuseet var i forvejen i besiddelse af en flyvemaskine, eller det var rettere sagt i besiddelse af to luftfartøjer, nemlig en af tyskernes V-1 bomber fra den 2' verdenskrig og den danske hærs første flyvemaskine, det af ingeniørerne *Berg* og *Storm* i 1910 konstruerede B-S monoplan, som var udstyret med en 30 hk luftkølet, trecylindret motor, konstrueret af danskeren *Niels Petersen*, også kaldet »motordoktoren«.

(Sluttes side 30)

Overingeniør E. Møller Hansen død

Mindeord af luftfartsdirektør Teisen

OVERINGENIØR *Ejvind Møller Hansen* er afgået ved døden den 12. januar, kun 42 år gammel.

Han stammede fra et gårdejerhjem oppe nord for Århus, slog sig på studierne og blev student i 1930 fra Århus Katedralskole. Derefter læste han ved Danmarks tekniske højskole og blev cand. polyt. i 1936 som maskiningeniør. Gennem aftjening af værnepligt gled han ind som ingeniør ved marinens flyvevæsen, hvor han kom til at arbejde under ingeniør *Eskildsen*, der i 1942 fik ham over i luftfartstilsynet som sin højre hånd. De to arbejdede fortrinligt sammen og havde rig lejlighed og frihed til at udføre et grundlæggende arbejde på bar bund, et virkeligt pionerarbejde.

Da ingeniør *Eskildsen* døde i 1949, overtog Møller Hansen den afdødes stilling som overingeniør og chef for luftfartsdirektoratets tekniske afdeling.

Jeg har gennem mere end 12 år arbejdet sammen med Møller Hansen og lærte at skatte hans fortrinlige talenter og hans forbavsende kundskaber indenfor luftfartens tekniske og forresten også det juridiske/administrative område. Han havde en udmærket evne til at lede en teknisk afdeling, som var og stadig er under en hastig, ja

(Fortsat fra side 29)

Museets nye erhvervelser.

Som nyerhvervelser fik Tøjhusmuseet nu følgende typer:

Biplanet »Glenten«, bygget af sundflyveren *Robert Svendsen* i 1912 og udstyret med en 50 hk roterende Gnome motor. Aeroklubbens — eller som klubben dengang hed aeronautisk selskabs — daværende bestyrelsesmedlem, afdøde generalkonsul *V. Ludvigsen*, købte »Glenten« og forærede den i marts 1912 til marinens flyvevæsen (marineministeriet), der på denne måde fik sin første flyvemaskine.

»*Mågen 2«*, en fransk Donnet-Leveque flyvebåd, som stammer fra årene 1913/14. Marinen købte oprindeligt to flyvebåde af denne type, som var udstyret med en 80 hk roterende Gnome motor.

Avro 504 N, en engelsk type fra 1921 udstyret med en 180 hk roterende Clerget motor.

Hawker Dankok fra 1925, engelsk jager-type udstyret med en 385 hk Armstrong-Siddeley Jaguar motor.

Tøjhusmuseets nyerhvervelser fejredes af en lille kreds særlige indbudte, som bl. a. omfattede chefen for flyvevåbnet generaløjtnant *C. Førslev*, generalinde *Harriet Førslev*, overingeniør *Holtermann*, afdelingsingeniørerne *Leif Prytz* og *H. Klem*, overværkmeester *V. Nielsen*, museumsinspektør *Yde-Andersen* fra nationalmuseet og civilingeniør *Niendahl* og fra tøjhusmuseet direktøren, oberstløjtnant *J. Paulsen* og museumsinspektør *Egon Eriksen*. Ved denne lejlighed drøftedes mulighederne for at få samlingen af flyvemaskiner på museet udvidet med en af *Ellehammers* maskiner og en Spitfire, og forhåbentlig går dette også i orden.



Ejvind Møller Hansen

voldsom udvikling, der ofte stiller afdelingen overfor helt nye problemer, hvor man udelukkende har sin egen forstand og flair at lide på og ikke, som så ofte ellers, kan støtte sig til, hvad andre har gjort tidligere, en situation, der har en vis charme, men som også kan volde kvaler.

Møller Hansen gik med liv og sjæl op i det tekniske samarbejde med de tilsvarende afdelinger indenfor luftfartsstyrelserne i Norge og Sverige og havde megen glæde

af det personlige samkvem og meningsudbytte med sine norske og svenske kolleger. Møller Hansen fulgte også med iver og tildels med personlig deltagelse arbejdet i ICAO, der er så vigtigt som grundlovs-givende for luftfarten. I denne forbindelse var det ham en stor hjælp, at han havde fortrinlige kundskaber i engelsk.

Møller Hansen bar ikke hjertet på læberne; han var tilbageholdende og lidt stiv, indtil han blev klar over, at de folk, han havde med at gøre, var hans tillid værdige. Selv om han var alvorlig, kunne han dog slå sig løs i venners og kollegers kreds.

Jeg har en følelse af, at han betragtede personalet i luftfartsdirektoratet som sin familie, og at han hyggede sig i vor kreds. Hans største fornøjelse udenfor kontoret var at fiske og at tage ud i week-end'en og i ferierne i sin lille bil.

Møller Hansen har været med til at skrive nogle betydningsfulde blade i den danske luftfarts historie, og selv om hans indsats blev alt for kort, vil vi dog mindes ham i mange år.

13. januar 1954.

G. Teisen.

C. G. Grey er død

Flyvejournalistikkens nestor, som ikke kunne lide at flyve

MENS *Charles Grey Grey* måske er ukendt af den yngre generation, så er hans værker, det engelske tidsskrift »The Aeroplane« og årbogen »Jane's All the World's Aircraft« velkendte. CGG, der døde for nylig i en alder af 78 år, var en markant skikkelse i engelsk flyvning, og han betegnes ikke med urette som flyvejournalistikkens nestor.

Efter at have redigeret et blad »The Aero« fra 1909, startede han i 1911 »The Aeroplane«, som han redigerede til 1939 og stadig skrev i af og til. »Jane's« redigerede han i omtrent samme tidsrum.

Greys artikler var altid interessante at læse. Mange var uenige med ham, men alle var enige om, at han i hvert fald ikke var kedelig. Gennem sine provokerende artikler øvede han stor indflydelse på flyvningens udvikling. Han var meget patriotisk, men ikke bange for at revse sine landsmænd. Af og til kom han på kant med industrien, der kunne true med og af og til virkelig stoppede de for bladet livsvigtige annoncer — uden at få Grey til at vige en tomme!

Der tilskrives ham væsentlig andel i, at man under den første verdenskrig overgik fra nationaliseret til privat flyveindustri i England, samt at RAF blev oprettet som selvstændigt våben.

Alsidigt flyvetidsskrift

I Grey's tid fandt man i »The Aeroplane« stof om meget andet end flyvning; man kunne finde artikler om politik, historie, religion og meget andet. Grey var en fanatisk modstander af Rusland og tildels af Frankrig og USA (mere i venskabelighed), hvorimod han i årene før den anden verdenskrig havde stor forkærlighed for diktorerne og fik enestående lejligheder til at bringe personlige artikler fra Tyskland, Italien og Spanien.

Det var utvivlsomt på grund heraf, at han i det spændte år 1939 måtte trække sig tilbage fra »Aeroplane«. Og i 1941 måtte

han p. gr. a. fornærmelser af USA også forlade »Jane's«. Ikke desto mindre var han højt agtet, og alle de store engelske pionerer udtaler hædrende mindeord om ham.

Som redaktør opretholdt han en enorm korrespondence med store og små personligheder verden over. Det er ubegribeligt, hvordan han kunne få tid til at læse og diktere så mange breve — og det var lange breve på adskillige maskinskrevne sider, man fik fra CGG. Ved denne korrespondence fik han naturligvis en masse oplysninger som baggrund for sine artikler.

Efter at have læst ham og korresponderet med ham nogle år, besøgte undertegnede ham i 1939 på »Aeroplane's« kontor i Piccadilly. Man ventede sig jo, at dette fine blad blev lavet i store og flotte lokaler, men blev forbavset over at finde nogle gammeldags, snavsede og forrodede kontorer. Indlagt i det allerhelligste sad CGG omgivet af autograferede billeder af flyvningens berømtheder ved et skrivebord, der flød med store stabler af papirer. Men trods det tilsyneladende rod kom der som bekendt et førsteklases blad ud af det.

Grey var ikke selv flyver, og han fløj endda nødig og sjældent. Det var alt for farligt! Han efterlyste stadig flyvemaskinen »som kan lande langsomt, og som ikke går i brand efter et havari.«

Sin sidste artikel skrev han, der var engelsk flyvnings førende historiker, til sit gamle blad i anledning af motorflyvningens 50 års jubilæum — få timer før sin død.

Han viser sig her ikke slet så imponeret over udviklingen som andre, han når at få givet USA et sidste spark og slutter med at udtale sin rædsel over, at man lader den engelske dronning flyve på en del af sin jordomrejse, fordi flyvemaskinen er det eneste transportmiddel, som ikke kan holde stille i sit eget element. »Vi må sandelig sige: God save the Queen«, slutter han!

PW

EN LUFTFARTSPIONER AF VERDENIFORMAT

Dr. Albert Plesman, KLM's stifter og præsident, afgået ved døden. Trafikflyvningens „grand old man“, der havde været med fra de første luftfartselskabers start efter krigen 1914—18, og som to gange opbyggede KLM fra bar bund.

DA præsidenten for det hollandske luftfartsselskab KLM, dr. *Albert Plesman*, efter kun få timers sygdom afgik ved døden nytårsaften 1953, mistede den internationale luftfart en af sine største skikkelser.

Dr. Plesman, som både var skaberen og fornyeren af KLM, blev 64 år gammel. Han startede sin løbebane som officer, og som premierløjtnant lykkedes det ham i oktober 1915 at blive observatør i den hollandske hærs flyvevæsen. Hans hu stod til flyvningen; i april 1917 kom han på den militære flyveskole på Soesterberg, og i november 1918 fik han sit militære flyvercertifikat.

Det var under tjenesten på Soesterberg flyveplads, at han blev klar over, at flyvemaskinen, som hidtil kun havde været anvendt til militære formål, også kunne anvendes til transport af passagerer, post og gods. På det tidspunkt var der ikke ret mange, der tænkte som han; men det lykkedes ham ikke desto mindre at interessere enkelte hollandske forretningsmænd for sine ideer, og det førte til afholdelsen af en større flyveudstilling i Holland, den første i landet. Den blev åbnet i august 1919, og de næste par måneder vakte den vældig interesse for flyvningen overalt i Holland og var i høj grad medvirkende til oprettelsen af KLM, som fandt sted den 7. oktober 1919.

Den unge løjtnant Plesman, som havde så stor en andel i selskabets dannelse, blev administrerende direktør, og lige fra den aller første begyndelse blev han et navn indenfor den internationale luftfart, og hans indsigt og energi resulterede i, at hans selskab ret hurtigt sikrede sig en førende stilling i verdenslufttrafikken.

KLM bringes frem i forreste række.

I årene mellem de to verdenskrige kunne Plesman's energi frit udfolde sig, og det karakteriseredes ved sådanne begivenheder som pionerflyvningerne fra Holland til Indonesien i begyndelsen af tyverne, flyvningerne til Vestindien i 1934 og deltagelsen i London—Melbourne kapflyvningen i samme år. Det var takket være Plesman's indsigt og forståelse af flyvningens væsen, at KLM i denne periode i mange retninger var førende på det flyvetekniske område inden for lufttrafikken. Dette skyldtes bl. a. det nære samarbejde med den berømte hollandske flyvemaskinekonstruktør *Anthony Fokker*, og i årene efter 1934 skyldtes det den nære kontakt med de ledende mænd indenfor den amerikanske flyvemaskineindustri, der for første gang bragte helmetaltrafikflyvemaskiner på markedet. Det var Plesman, som først af alle her i Europa introducerede trafikflyvemaskinen Douglas

DC-2, forløberen for den senere så berømtmelige DC-3, der i årene efter krigen 1939-1945 blev kendt over hele verden, og som anvendes den dag i dag.

Da Holland blev inddraget i den 2. verdenskrig i maj 1940, blev meget af hans livsarbejde ødelagt. På det tidsrum fløj hans selskab til mange lande i Europa, til Vestindien og til de daværende hollandske kolonier i Ostindien. Plesman var også en af stifterne og administrerende direktør (1928-1945) for KNILM — det hollandsk-ostindiske luftfartselskab.



Dr. Albert Plesman.

Forbløffende hurtig genopbygning efter krigen.

Under den tyske besættelse sad Plesman arresteret fra maj 1941 til april 1942; da han blev løsladt, fik han ordre til at bosætte sig i det østlige Holland (Twente). Der planlagde han sit selskabs rekonstruktion, og da Twente-regionen blev befriet, rejste han omgående til USA. Skønt krigen endnu ikke var forbi, lykkedes det ham til alles forbavsel at købe 14 Skymaster, og inden der var gået et år, havde han etableret flyveforbindelser til mange steder i verden. I de otte år, der er gået siden Hollands befrielse, var det lykkedes dr. Plesman at

skabe et af de største internationale lufttransportforetagender med kontorer hele verden over. Under hans inspirerende førerskab er KLM, som i 1919 startede med et personale på 12 personer, udvidet til at beskæftige 13.545 personer, og det opretholder et rutenet på over 200.000 km, som forbinder 102 byer i 67 lande. Selskabets flåde består idag af ca. 90 moderne flyvemaskiner.

Alt dette må ses på baggrund af tyskernes og krigens forfærdende ødelæggelser i Holland. Da den sluttede, måtte opbygningen af hangarer, værksteder o. l. bogstaveligt talt begynde forfra, og i den første periode kunne de nyindkøbte trafikflyvemaskiner ikke engang komme i hangar, men al eftersyn og reparation måtte foregå i fri luft. Og samtidig med denne genopbygning skulle der skaffes ny kapital til indkøb af nye, moderne luftlinere. Dr. Plesman's uhmæmmede energi klarede imidlertid alle vanskeligheder, og hans anstrengelser kronedes med held.

En energisk og idealistisk personlighed

Dr. Plesman's død er et stort tab, ikke blot for hans eget land, men for hele den internationale luftfart. Han var en ideernes mand — og en kampens mand; han havde en enorm arbejdsevne, og han skånede aldrig sig selv. Selvfølgelig var det altid hans eget selskab, som gik i forreste række, men bag alle hans bestræbelser for at skabe den bedst mulige lufttrafik mærkedes den glødende interesse for flyvesagen som helhed. Verden skulle gøres interesseret i flyvning — og den blev det.

I over 34 år ledede han sit lands verdensomspændende lufttrafik, og han gjorde det med den fremsynede luftfartsmands urokkelige tro på en stadig udvidelse af den civile luftfart. Han var en positiv mand. Han var idealist. Han troede fuldt og fast på, at lufthavet skulle kunne forene alle folkeslag, og han udarbejdede også en plan for et snævert internationalt samarbejde, omfattende hele verden.

Albert Plesman modtog mange æresbevisninger for sit arbejde for luftfarten, men det, der glædede ham mest, var vist nok udnævnelsen til æresdoktor ved det tekniske universitet i Delft. Dr. Plesman undgik heller ikke at betale sin dyrebare tribut til flyvningen; han havde tre sønner, og de to af dem omkom under flyvning, den ene som pilot i R.A.F. og den anden som luftkaptajn på en Constellation.

Ved dr. Plesman's død har verden mistet en af sine store luftfartspionerer,

J. F.

KDA's guldplakette til Neville Duke



Neville Duke får aeroklubbens gyldne plakette overrakt af direktør Vagn Christensen ved højtideligheden i Londonderry House.

Den engelske rekordflyver *Neville Duke*, som Kongelig Dansk Aeroklub hædrede med sin gyldne plakette efter hans besøg i Danmark i oktober forrige år, har fået plaquetten overrakt af direktøren for SAS i England, den tidligere R.A.F.-flyver *Vagn Christensen*. Det fandt sted ved en reception i Royal Aero Club's lokaler i London torsdag den 14. januar.

Flyvevåbnet.

Kaptajnlejtant af reserven *E. Dammergård* ved flyverkommandoen er forsat til østre flyvebasiskommando fra den 1/1 1954 at regne.

Efternævnte flyverlejtnanter af 2. grad af reserven er indtrådt i flyvevåbnets officersskole, klasse 1953—54: *D. E. Thestrup, A. Winge-Petersen, G. Jensen, K. Abildskov, J. Christensen, H. Andersen, K. E. W. Petersen-Testrup, O. Sørensen, O. S. Segner, J. P. F. Clemmensen, M. V. Hansen, P. R. Hansen, I. H. Jensen, J. Agdrå, J. H. Jensen, A. F. Ebseb, E. P. Schneider, P. D. Jørgensen og T. Schmidt.*

Kaptajnerne *H. O. C. L. Tonnesen og J. Brodersen*, begge ved flyverstaben, er afgået fra nævnte stab og ansat ved vestre flyvebasiskommando fra den 1/1 1954 at regne.

Ny eskadrille til Skrydstrup

Iflg. meddelelser i dagspressen har flyvestation Skrydstrup nu fået sin anden eskadrille, idet eskadrille 729, der er udrustet med Republic Thunderjet, først i januar fløj fra Karup til Skrydstrup. Eskadrillens chef er kaptajnlejtant *H. Birkelund*.

Stadig hurtigere

Inden vor side i sidste nummer „Hurtig-hurtigere-hurtigst“ var færdigtrykt, var den allerede ikke helt up-to-date. Det er ikke nemt for et månedsblad at følge med i rekordjagten.

På flyvningens fødselsdag, den 17. december, meddeltes, at major *Charles Yeager* (den første, der fløj hurtigere end lyden) med Bell X-1A forsøgsluftfartøjet den 12/12 havde foretaget en flyvning fra Edwards AFB i Californien, hvorunder han opnåede en uofficiel hastighed på over 2575 km/t eller over et machtal på 2.4.

Bell-maskinen blev udløst fra en B-29 i 9 km højde. Mens den gamle Bell X-1 ikke fløj så hurtigt som ventet, fordi dens raketmotor kun havde en varighed på 2½ minut, har X-1A hele 4,2 min. varighed.

Startvægten skal have været 8,2 tons (stallingsfart 400 km/t), mens landingsvægten siges at være 3,2 tons og landingsfarten ca. 250 km/t. Tophastigheden blev opnået i ca. 21 km højde.

Farnborough 1954.

Society of British Aircraft Constructors meddeler, at selskabets årlige flyveudstilling og flyveopvisning atter i år vil blive afholdt i Farnborough i dagene fra mandag den 6. til søndag den 12. september.

Atter gang i skoleflyvningen ude i landet

Sylvest Jensens flyveskoler i Ålborg, Århus og Odense

EFTER de store år lige efter krigen er private flyvning og ikke mindst uddannelsen af nye privatflyvere gået sørgeligt tilbage. Adskillige klubber er sygnet hen, en del blevet opløst og maskinerne solgt. Også en del firmaer, der drev skoleflyvning, måtte give op.

Kun i København kunne der stadig skaffes tilstrækkeligt med nye elever. I denne forbindelse må det påpeges, at det har været af meget stor betydning, at Sportsflyveklubben har haft sin permanente teorisikole gående. De billige teorikursus (takket være tilskud fra Kongelig Dansk Aeroklub af flyvelotteriets midler) har bevirket en jævn tilgang af elever, og adskillige af disse har forsat med praktisk flyvning.

Ude i landet, hvor selv de store byer har en væsentlig mindre befolkningmængde at tage af, har det knebet mere og været vanskeligt at gennemføre teorikursus.

Nu rapporterer direktør *Sylvest Jensen* imidlertid, at der har været en stigning i interessen i det forløbne år. Hans skole i Århus har haft 12 elever, hvoraf 9 var gået solo inden jul. I Odense har han haft 5 (4 solo) og i Ålborg 3 (alle solo).

Sylvest Jensen har den fordel, at han flyver i alle tre byer og efter behov kan flytte rundt med materiel og personel.

Hans tre skolechefer er henholdsvis erhvervsflyverne *Helmuth Simonsen* i Ålborg, *Thorvald Jensen* i Århus og *Holger Erikson* i Odense.

Samarbejde med klubberne

I alle tre byer samarbejdes der, især m. h. t. teoriundervisningen, med de lokale

flyveklubber, som herved har fået en tiltrængt chance for påny at få lidt »luft under planerne«.

Teoriundervisningen har i Ålborg været bestridt af skolechefen sammen med ingeniør *P. Hanefeldt Møller* og skiftende folk fra flyveledelse og vejrtjeneste i lufthavnen.

I Århus er skolechefen blevet assisteret af de herrer *P. Laursen, G. Juul Thomsen og John Wellesen*, og i Odense af *C. G. Kristiansen, E. Jespersen og Brian Jørgensen*.

Det er planen at forsatte i år, og der vil vil i første omgang blive tale om et nyt teorihold i Århus.

En flåde på 16 flyvemaskiner

Sylvest Jensen har nu 16 maskiner: De tomotorede Siebel 204D og de Havilland 89 Rapide. Endvidere 5 KZ VII, 6 KZ III, 2 Auster Autocrat og den gamle Ellehammer. I ordre er to Hiller Hornet helikoptere til levering, så snart de bliver frigivet til civilt brug.

Hamburg-afdelingen, der udfører charter-, reklame- og rundflyvning, vil nu også påbegynde landbrugsflyvning i Tyskland. Afdelingen er organiseret som et dansk-tysk selskab, således at den vil kunne fortsætte, når tyskerne selv får lejlighed til at flyve igen.

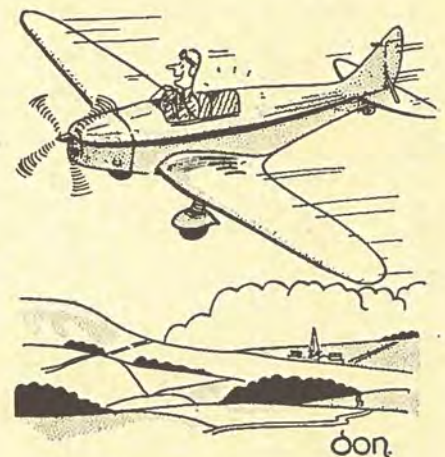
Bilver Kirstinesminde udvidet?

Sit hovedværksted har Sylvest Jensen som bekendt på Kirstinesminde ved Århus, hvor der nu er tre hangarer. Pladsen er ret lille; men der er nu tale om at udvide den, således at der kan blive op mod 800—900 m start- og landingsstrækninger. Det vil gøre

pladsen væsentligt mere anvendelig, når den vil kunne tage lidt større maskiner end de allermindste, som den er begrænset til i øjeblikket. Tirstrup ligger så langt fra byen, at fordelene ved at flyve, når man skal anvende denne, bliver alt for små i mange tilfælde.

Selv om Sylvest Jensen nu giver sig af med alle mulige slags erhvervsflyvning, så er fotograferingen dog stadig hovedsagen. Virksomheden er utvivlsomt den største af sin art i verden og har en omsætning, der regnes med 7-cifrede tal.

Firmaet beskæftiger tilsammen ikke mindre end 110 personer.



— og så skal jeg vise dig, hvordan man laver en hurtig rulning. »

Med FLYV i

Siebel 204 D



Denne Siebel 204D kom ikke til at opfylde sin mission som øvelsesmaskine for Luftwaffe, men toges nu efter omtrent 10 års forløb i brug som charter- og fragtflyvemaskine i Danmark. Hertil er den yderst velegnet, som artiklen fortæller.

SYLVEST's Luftfart har som omtalt i FLYV nr. 10/1953 købt en Siebel 204D, der ved det tyske sammenbrud kom til Sverige. Den er nu blevet indrettet til passagerbrug hos Skandinavisk Aero Industri og vil af *Sylvest Jensen* blive anvendt til charter- og fragtflyvninger med København og Hamburg som basis.

Selv om det drejer sig om en 10 år gammel maskine, må det alligevel siges, at den er fuldt moderne idag. Tiden er ikke løbet fra typen, og det pågældende eksemplar er splinternyt, da det kun har fløjet få timer.

Siebel 204D er udviklet af Siebel 204, som var en let tomotors passagermaskine til en halv snes personer. D-versionen er forsynet med stærkere motorer og var bygget som militær øvelsesmaskine. Den er fremstillet af Siebel Flugzeugwerke i Halle, nu overtaget af russerne.

Typen blev forøvrigt også bygget i Frankrig af Hanriot og efter krigen produceret i fransk udgave som NC 702 Martinet af Aérocentre.

Kan tage op til 12 passagerer

Dir. Sylvest Jensen gav i begyndelsen af januar FLYV's medarbejder lejlighed til en tur i den nye maskine, der hedder OY-ADA. Ved velvilje fra luftfartsdirektoratets side fik vi undtagelsesvis tilladelse til at deltage i en af de afsluttende prøveflyvninger.

En smuk men kold formiddag gik vi om bord. Piloten, flyverløjtnant *Torkild Rasmussen*, er for nylig gået ud af flyvevåbnet efter sine 5 års tjeneste og flyver nu Siebel i stedet for jet. Han har forøvrigt oprindeligt lært at flyve i Sportsflyveklubben. Om bord var desuden mekaniker *E. J. Thomssen*, der passer maskinen, samt ing. *J. Nissen* fra luftfartsdirektoratet. Og endelig et repræsentativt udvalg af familien *Sand*, mangeligt henslægt under stolene, for prøverne skal foregå med fuld last.

Kabinen, som er smagfuldt indrettet med lysegråt indtræk, var udstyret med 9 sæder

og bagest en bænk til 3. Der kan altså på kortere ture befordres 12 passagerer med begrænset bagage. På længere ture nøjes man med 9 og har så bagagerum agterude.

De to forreste sæder har ryggen i flyverretningen, så man kan sidde hyggeligt 4 personer og snakke sammen. Der er relativt store firkantede vinduer med godt udsyn. Indgangsdøren sidder bagude i venstre side, hvor en lille trappe gøres fast.

Veludstyret førerrum

Førerakabinen har dobbeltstyring og fuld IFR-instrumentering. Der er VHF og HF-radio. Udsynet er godt. Flyveinstrumenterne er anbragt på et instrumentbræt foran førerpiloten, og motorinstrumenter og forskellige betjeningskontakter, trim etc. på et vandret instrumentbræt foran mellemrummet mellem sæderne.

Der er 24 volts elektrisk udstyr; trim og betjening af flaps og understel er elektrisk, men selve flap- og understelbevægelsen foregår hydraulisk.

Maskinen er bygget helt i metal. Planet har ret stort sideforhold, ca. 10:1. Spændvidden er 21,33 m, længden 13,02, højden 4,52 m og planarealet 46 m².

Tomvægten er 4157 kg, fuldvægten 5600 kg (til både start og landing).

Kraftige motorer giver fine præstationer

Maskinen er udstyret med to Argus AS 411-A-1 motorer, som maksimalt yder hele 580 hk. De driver stilbare Argus-propeller. Motorerne kan meget hurtigt udskiftes. Der bruges normalt benzin med oktantal 100/130, og tankene (alle i planet) rummer 1094 liter. Med fulde tanke og en økonomisk hastighed på 220 km/t er rækkevidden (med begrænset last) 2000 km.

Med 3300 o/min. og 1,8 atm. indsugningstryk letter maskinen ved 130 km/t efter en distance på kun 330 m i vindstille. Den er i 20 m højde efter 545 m. Flaps tages ind ved 180 km/t, og bedste stigning

er ved 200 km/t. Stigeevnen ved jorden er 4.8 og i 2400 m højde 5.4 m/sek. De 2400 m kan nås på 8 min.

Normal rejsefart ved 2600 o/min. er 270 km/t. Motorerne bruger da 190 liter/t. Rækkevidden er så ca. 1500 km.

Maximalfarten er 314 km/t ved jorden og 350 i 2500 m. Teoretisk tophøjde angives til 6400 m og tophøjde på en motor til 3500 m.

Til tops på en motor

Sidstnævnte tal skulle kontrolleres på den prøve, vi var med til. 8 min. efter starten var vi i 1500 m, hvor bagbords motor blev standset og propellen kantstillet eller »fløjlet« i vandret stilling. Det foregår ved 200 km/t. Ved de sidste langsomme omdrejninger rystede maskinen noget fra side til side.

Så arbejdede ADA sig på sin styrbords motor videre opad i den kolde og klare luft over Nordsjælland. En halv times tid senere vaskede den lidt og ville ikke højere. Vi gik så lidt nedad og prøvede på den anden motor. I begge tilfælde nåede vi en angiven højde på 3000—3100 m, som korrigeret dog blev noget mere. Det var fuldt tilfredsstillende, eftersom maskinen ikke må operere over 3000 m, da den ikke har ilt.

I usymmetrisk stand kan den trimmes helt ud og er stadig nem at flyve.

I de 18 graders frost savnede man unægtelig opvarmning af kabinen. Det vil dog senere blive installeret, ligesom også et toilet til længere flyvninger er forudset.

I lav højde

Resten af flyvningen var hastighedsprøver til korrektion af fartmåleren. Det foregik til en afveksling i ganske lav højde, knap 100 m, på en vinkelbane mellem Dragør og Avedøre.

Da ing. Nissen beslaglagde højre førersæde under alle disse målinger, havde vi under den 3 timer lange flyvning rig lejlighed til at føle os som passagerer på de forskellige pladser.

Lydisoleringen er god, og maskinen særdeles behagelig at flyve i.

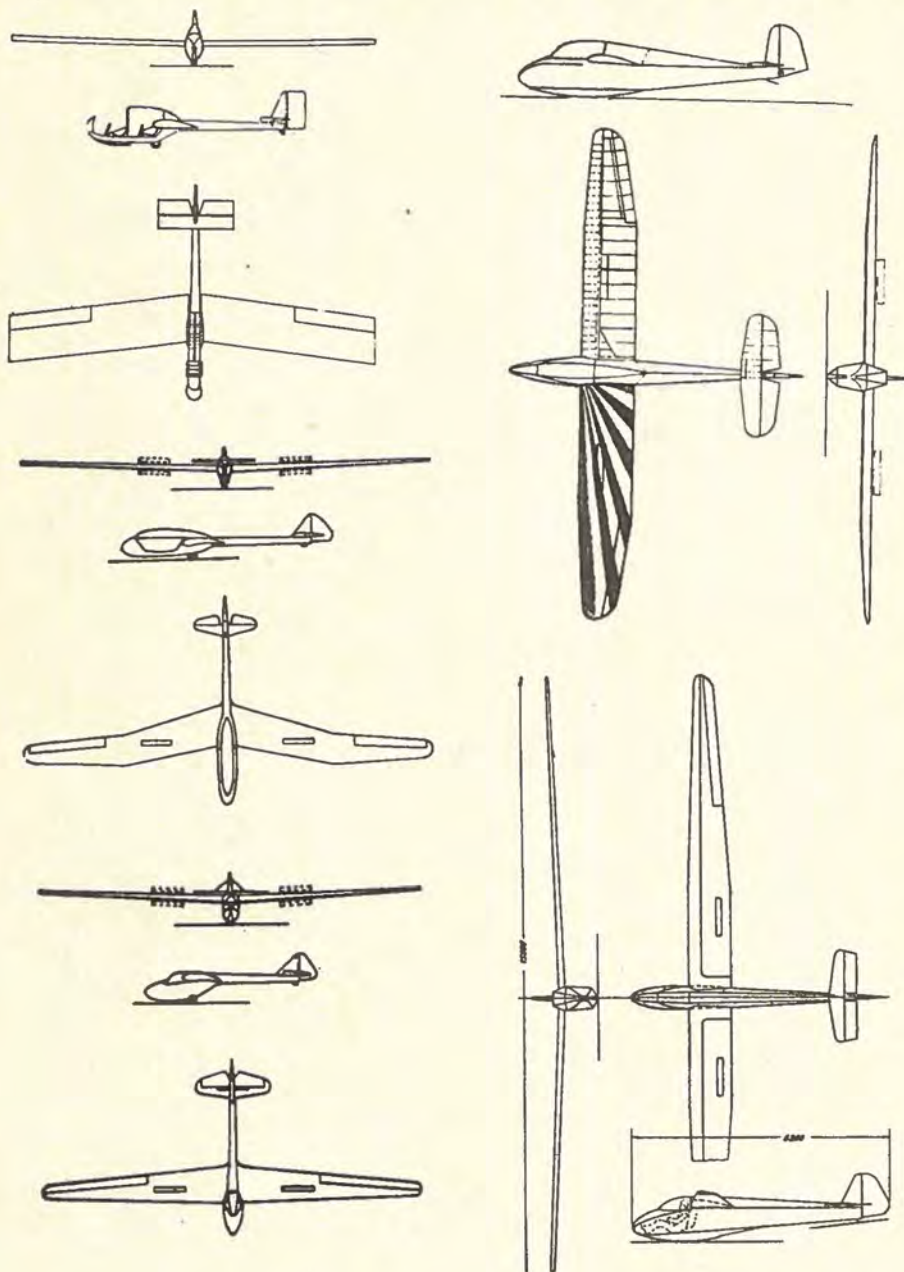
Til slut fik vi lejlighed til at komme forud. Maskinen er nem og behagelig at flyve under alle forhold. Den staller blidt efter pænt varsel, og er nem at tage ud af spind.

Så gik vi ind til landing. Understellet tages ud ved højst 220 km/t, flap ved 200 og fuldt udslag ved 190. På finalen flyves på 160, den sættes på 115 km/t og har et afløb uden bremsere på 420 m. Fra 20 m højde standser den på 715 m.

Der vil utvivlsomt vise sig at være god brug for en maskine af denne størrelse til både charter- og fragtflyvning. Den kan befordre 9 passagerer med 260 km/t over 1000 km, og den kan tage ca. 1100 kg fragt. Alt efter de enkelte opgaver vil den kunne chartres for en pris af 550 til 600 kr. pr. time.

PW.

MANGE TYSKE TYPER AF SVÆVEPLANER



MEG den udvikling, der foregår i Tyskland, og som er af særlig interesse for os, idet det fortrinsvis er herfra, fornyelsen af vore egne planer skal ske, er det nødvendigt allerede nu igen nøjere at betragte dette marked. Vi forudsætter her artiklerne om tosædede typer i FLYV nr. 12/52 og om ensædede typer i nr. 1/53 som bekendte.

Vi kan ikke her korrigere alle de tal, vi bragte dengang. Forbedringer har ført til gunstigere vægte og præstationer for nogle af typerne, og den meget hårde konkurrence i den store tyske svæveflyveindustri har ført til visse prisnedgange.

Tosædede typer fra skoleglider til højeste præstationer.

Af de ca. 1000 svæveplaner, der allerede findes i Tyskland, er ca. halvdelen tosædede, og selv om der stadig skoles ensædet også, er ingen i tvivl om den tosædede skolings overlegenhed.

Den mest anvendte tosædede type er Mü-13E, der flyver i ca. 150 eksemplarer. Den må anses for et præstations-svæveplan, anvendelig både til skoling og til virkelig svæveflyvning.

Udprægede skoletyper er øvelsesplanerne Doppelraab og Specht med præstationer omtrent som Grunau Baby.

Der er også dukket tosædede skoleglidere op, og disse har deres fortalere, idet man mener, de kan bygges billigere. Herom er man dog ikke enig, for priserne på f. eks. Specht og Doppelraab er svære at konkurrere med.

Med HKS-1 har tyskerne også interesseret sig for det helt store. Her er ikke tale om nogen billig type, tværtimod. Prototypen står med forberedelser og forsøg i omkring 125.000 kr., og seriebygning er ikke påtænkt. På basis af de nyeste erfaringer, bl. a. fra dr. Raspel i USA, har man søgt at skabe en type med størst mulige præstationer. Der er laminarprofil, og ved opbygningen af både plan og krop har man for at opnå en nøjagtig overflade uden buler anvendt ret tykvæggede, men lette stoffer som fyldmateriale.

Til venstre de tre Greif-typer, fra oven skoleglideren Greif V, den tosædede Greif III og den ensædede Greif IV. Til højre for oven SP-1, for neden Spatz L.

TYSKE SVÆVEPLANER

| Type | Diverse oplysninger*) | Konstruktion | Spændvidde m | Længde m | Planareal m ² | Tomvægt kg | Fuldvægt kg | Bedste glidetotal | Mindste synkehast. m/sek | Omtrentlig pris kr. |
|-------------------|-----------------------|---------------|--------------|----------|--------------------------|------------|-------------|-------------------|--------------------------|---------------------|
| HKS-1 | l t h f | træ | 19.0 | 8.50 | 18.3 | 320 | 520 | | | |
| Mü 13 E-II | l t h b | træ/stålrør | 16.6 | 8.00 | 18.6 | 240 | 420 | 28 | 0.70 | 13.800 |
| Greif III | l t h b | træ/st./dural | 16.0 | 7.80 | 17.8 | 220 | 400 | 26 | 0.72 | 19.000 |
| Ka-2 Rhönschwalbe | l t h b | træ | 15.0 | 7.95 | 16.8 | 230 | 430 | 24 | 0.85 | 13.500 |
| Specht | l t h | træ/stålrør | 13.0 | 7.30 | 16.3 | 190 | 370 | 18 | 1.0 | 9.400 |
| HD-53 Möve | l s b | | 10.5 | 5.80 | 16.6 | 235 | 415 | | 1.8 | 8.900 |
| Grille | å t h | træ/stålrør | 12.6 | 6.90 | 22.0 | 170 | 340 | 12 | 1.20 | 4.800 |
| Greif V | å t h | træ/stålrør | 13.0 | 7.40 | 21.0 | 210 | 390 | 14 | 1.10 | 11.500 |
| Spatz-L | l b | træ/stålrør | 15.0 | 6.20 | 11.8 | 130 | 290 | 29 | 0.70 | 10.300 |
| SP-1 | l m b | træ/stålrør | 10 | 6.05 | 9.3 | 115 | 205 | 19 | 0.95 | 6.900 |
| Greif IV | l h b | træ/st./dural | 14.8 | 6.85 | 14.4 | 150 | 240 | 24 | 0.69 | 13.700 |
| Hütter 17b | l m b | træ | 10.0 | 5.18 | 9.5 | 105 | 205 | 18 | 0.98 | |
| Cumulus I | l h | træ/stålrør | 13.6 | 6.09 | 14.2 | 150 | 250 | 20 | 0.75 | 9.000 |

*) l = lukket, å = åben, t = tandem, s = side ved side, h = hjul, m = mede, b = bremses, f = flaps.

Planet har ikke krængeror og flaps i alm. forstand, ej heller luftbremser, men bagkanten er bevægelig og kan bruges både som krængeror og flaps, mens bremsning opnås ved en bremseskærm i halen.

Om præstationerne foreligger ingen nøjagtige oplysninger. Der vil formodentlig blive tale om en længere udviklingsperiode, før maximum er nået.

Mü-13E *Bergfalke II* er en forbedret type, som nu har erstattet den første udgave i produktionen. Planet har ca. 5½ grads negativ pilform, hvorved hovedbjælkenes gennemførelse gennem kroppen er blevet simplere og dermed lettere og billigere. Samtidig er den bageste pilots udsyn forbedret. Vægten er således gået 15—20 kg ned, og en del detaljer er blevet forbedret.

Greif III er en ganske interessant type med plan af træ (med negativ pilform på inderste del), førerkabine af stålror og halebom af dural. De angivne priser på Greif-typer er relativt høje, da de i modsætning til de andre indbefatter instrumenter og emballage.

Schleicher Ka-2 *Rhönswalbe* er en ny type, konstrueret af Rudolf Kaiser og bygget af Alexander Schleicher i Poppenhausen. Den er af normal trækonstruktion, har negativ pilform og ligger præstationsmæssigt midt imellem de rene skoletyper og Mü-13 E.

Scheibe Specht er Scheibe's svar til dem, der vil have en billig skoletype. Den er simpel i opbygningen som højvinget type med stræbere og lille sideforhold. Til forreste sæde stiger man ind på sædvanlig vis. Til det andet, som ligger under planet, kommer man ind gennem en dør i krop-siden. Præstationerne i tosædet stand svarer til Grunau Baby. Man kan altså også skole termik, og ensædet må den være meget god til termikflyvning, omend det naturligvis ikke er en distancetype.

Oprindelig var der ikke luftbremser, men det forventes installeret fremtidig.

HD-53 *Möve* er en mærkelig konstruktion af Heini Dittmar, en plump lille type med tyk krop og plan med sideforhold på 6.6. Tanken er, at der skal kunne indbygges motor, når motorflyvning tillades i Tyskland. Ved transport på landevej bruges selve kroppen som transportvogn. Planet er eet gennemgående stykke. Typen er endnu ikke i produktion eller godkendt til efterbygning.

Grille er en tosædet skoleglider á la vor egen 2G. Kroppen er imidlertid opbygget af stålror i stedet for af træ.

Greif V er en anden tosædet skoleglider, dog af en ret særpræget art. Planet er af træ og har negativ pilform. Det er fritbærende, altså hurtigt at montere. Kroppen er af stålror og dural. Prismæssigt er den imidlertid ca. dobbelt så dyr som en Grille og dyrere end en Specht.

En bedre Spatz og andre ensædede typer.

Spatz-L. Af de nyere 1-sædede typer er Spatz'en så afgjort den mest populære type herhjemme. Ved de tyske mesterskaber deltog imidlertid en udvikling med større spændvidde og derfor højere præstationer, og den placerede sig særdeles fint.

Spændvidden er øget til 15 m, altså Olympia-størrelse, men glidetallet er her ved kommet op på størrelsesorden med Weihe, nemlig 29. Synkehastigheden er kommet ned på 0.62 m/sek.

Før imidlertid også at forbedre den an-

den ende af hastighedspolaren kan man forsyne planet med ballast. Det har man på andre typer set f. eks. i form af vandtanke, der har den fordel at kunne tømmes under flyvningen. På Spatz-L. består ballasten af en stålstang på 6 m længde. En sådan kan skydes ind i hvert plan umiddelbart foran hovedbjælken. Fordelen ved denne anbringelse er, at den forøgede vægt kun kræver få ændringer af planbjælken og af kroppen.

Stålstængerne vejer 70 kg. D. v. s., at et svæveplan med en tomvægt på 125 kg kan bære en last på 165 kg!

Den første 15 m-Spatz var ikke forsynet med brems, men det bliver de næste, hvorved tomvægten er steget fra 125 til 130 kg.

Det vil være muligt at have en krop med to sæt planer, et normalt og et L-sæt. En hel Spatz-L vil koste ca. 10 % mere end den normale.

SP-1 er et kunstflyvningsplan til forbausende ringe pris. Den bygges af firmaet Köhler/Peters i Engelhelms ved Fulda. Den er lille og let, og prototypen blev bygget på 9 uger af 4 mand, delvis i fritiden. Den er indrettet til hurtig installation af en motor på ca. 15 hk.

Greif IV hed tidligere EW-18. Den er af typisk blandet Greif-konstruktion, og det er fra den, at Greif I til III er udviklet.

Hütter 17b er en forbedring af den gamle Hü-17, altså et ganske lille svæveplan. Mens den gamle er noget delikat at flyve, skal den nye takket være længere krop være mere længdestabil, have bedre stillingsegenskaber, bedre plads i førerrummet, og desuden er den forsynet med luftbremser, som sidder i bagkanten lige inden for krængerorene. De er dobbelte og slår både op og ned. Typen er godkendt til efterbygning.

Cumulus I er omtalt og afbildet i FLYV nr. 4/53 sammen med Cirrus. Cumulus er forsynet med Baby-planer, men ny krop. Cirrus har samme krop som Cumulus, men et bedre plan, som giver højere præstationer.

Ulykker

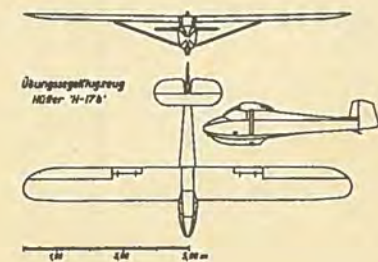
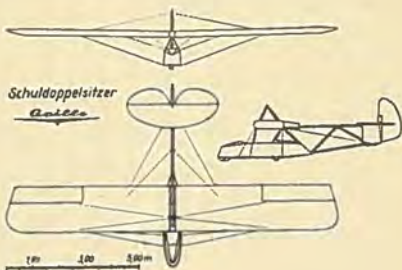
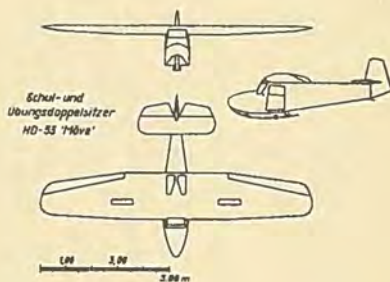
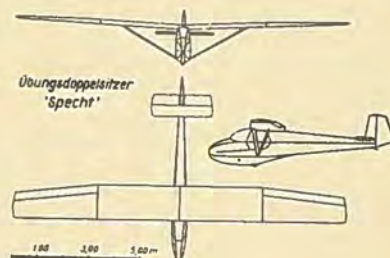
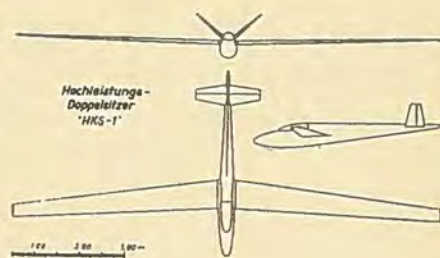
Den voldsomt oplussende tyske svæveflyvning har ifjor været ramt af en lang række ulykker, og det har naturligvis vakt uro, at både Spatz og Mü-13E har haft planbrud i luften. En del af ulykkerne skyldes overvurdering og uforsigtighed. Således er hele to gamle erfarne flyvere dræbt ved at flyve SG-38 med omvendt virkende højderor.

Hvad planbruddene angår, skete det på Mü-13E på den måde, at planet, der ikke havde fartmåler, blev overbelastet under alt for hurtig spilstart. Det er muligt med de nye kraftige spil og wirer. Reaktionen herpå fra de tysk luftfartsmyndigheders side var drastisk, men rettedes ikke mod planet. Derimod medførte det skarpe regler for anvendelse af sprængstykker i wiren.

Vi har endnu ikke set rapporten over schweizeren Lauber's planbrud med Spatz. Men det menes, at finerbeklædningen på den inderste del af bjælken ikke har været bygget rigtigt.

Bruddforsøg på typen har ikke vist ugunstige resultater. Men på grund af dens manøvreedygtighed forledes folk til kunstflyvning, som ikke er tilladt. Nyere Spatz-udgaver gøres derfor noget stærkere, udover hvad byggeforskrifterne forlanger.

Man kan sikkert roligt regne med, at når de tyske myndigheder ikke skrider ind over for disse typer, er der intet i vejen med dem.



PROPELLER TIL MODEL MOTORER

Få mere ud af motorerne ved anvendelse af rigtigt valgte propeller, siger *Egon Briks Madsen*, der her giver anvisning på valg, konstruktion og fremstilling af propellerne

DET er ganske forbavsende at se, at modelflyvere som ofrer mange penge på at skaffe sig en motor, ikke gør mere for at få det bedst mulige udbytte af denne motor. Langt de fleste kører med en eller anden tilfældig propel.

Både blandt fritflyvnings- og linestyringsfolk syntes der at herske den opfattelse, at en propel er noget, der skal brække engang, og at man derfor bør slippe lettest muligt om ved dem.

Imidlertid har de faktiske forhold vist, at man med en propel, der virkelig er udformet omhyggeligt til den foreliggende opgave, kan opnå betydeligt bedre resultater. F. eks. har fritflyvende modeller præsteret ca. 50 % bedre højde end tidligere, og kunstflyvningsmodeller går legende let igennem øvelser som de før har »arbejdet« og »stallet« sig igennem, altsammen på grund af, at en rigtig propel og ikke en tilfældig »skovl« benyttes.

Jeg håber med dette at have gjort det klart for enhver modelflyver, at man kun med en ordentlig propel kan få den fulde glæde af sin motor, og i det følgende vil jeg forsøge at forklare, hvorledes man skal finde frem til denne propel.

Fremstilling.

Først vil vi lige gennemgå, hvorledes selve propellen fremstilles: Materialet bør være bøgetræ. Man tegner propellen på en afpasset klods og husker at bore hul deri til motorens krumtap, før man med sav, rasp og fil begynder at udforme propellen. Først udkæres propellens konturer set fra oven og derefter konturerne fra siden. Man rasper derefter undersiden således, at denne går fra bagkanten og næsten op til forkanten. Dernæst raspes oversiden, der i modsætningen til den flade underside skal være jævn krum, således at propelbladet får profilform med afrundet forkant og skarp bagkant (tykkelse ca. 10 % af bladbredden). Det smallere stykke ved propelnavet bør laves lidt tykkere.

Propellen er ikke færdig, før den er nøje afbalanceret, og til slut skal den lakeres og slibes efter med fint sandpapir eller ståluld. Også færdigkøbte og plasticpropeller skal man kontrollere ved afbalancering, idet en sidetung propel kolossalt hurtigt kan ødelægge en motor.

Propellens diameter er som bekendt længden fra propelspids til propelspids, og stigningen er det antal millimeter, propellen ville være kommet frem på 1 omdrejning, såfremt man havde skruet den ind i et fast legeme (jfr. f. eks. med en skrue). Da luften imidlertid ikke er noget fast legeme, vil der opstå en vis »spildprocent« kaldet slip. Slippet vil blive mindre, jo bedre man udformer og overfladebehandler propellen.

Men hvilken propeltype skal man anvende, og hvor stor skal diameter og stigning være? Ja, her må man for det første være klar over, hvad motoren skal anvendes til, og jeg går derfor over til at tale om de krav, de forskellige grupper stiller til motor og propel.

Fritflyvning.

Anvendelige propeltyper: Air-O, Mercury, Fessor.

Propelbredden bør ikke ligge under 10 % af diameteren for hurtige motorer, og for langsomme motorer kan den gå op til 15 %.

Den fritflyvende model bør gå så stejlt op som muligt. Hakflyvning under stigningen kan skyldes, at propellens stigning er for stor. En mindre propelstigning, eventuelt kombineret med større diameter, turde give bedre resultater. Fejlen kan måske også rettes med nedad- eller sidetræk. Når man har fundet en god propel, bør man også udnytte den i hele motorløbetiden og anvende et system, der giver sikkert og hurtigt motorstop, og man skal ikke skifte til uprøvede propeltyper før konkurrencer.

Kunstflyvning.

Anvendelige propeltyper: Mercury, X-cell, Fessor.

Propelbredden bør ligge fra 9 % for hurtige til 12,5 % for langsomme motorer. Man bør foretrække en lille propelstigning, således at motoren har et vist sejstræk, fremfor at modellen flyver med stor hastighed. Såfremt stigningen er for stor, vil dette tydeligt vise sig under kunstflyvningen ved, at motoren går ned i omdrejninger samt at modellen »hænger« i propellen.

Evt. kan sådanne ting dog også skyldes for bratte manøvrer. En god kunstflyvningspropel skal kunne trække modellen med næsten lige så stor fart gennem manøvrerne som under almindelig ligeud-flyvning.

Hastighedsflyvning.

Anvendelige propeltyper: Super-scru, Fessor (afrundede tipper).

Propelbredde fra 7,5 % for hurtige til 9 % for mellemhurtige motorer.

Langsomme motorer (under 10.000 omdr./min.) kan man sjældent få op på større hastigheder — men a-diplom skulle de fleste kunne præstere. Til virkelig hastighedsflyvning er det nødvendigt at have en racer-motor, og tit må man foretage »indgreb« for at presse endnu flere omdrejninger ud af dem. På grundlag af motorens omdrej-

ninger og den benyttede propels stigning kan man regne ud, hvor hurtigt modellen bør flyve (tag hensyn til et vist slip, ca. 10 %). Såfremt modellen flyver langsommere end beregnet, har man enten anvendt en propel med for stor stigning, eller også har motoren ikke været oppe på maximum-omdrejninger. Flyver modellen derimod med den udregnede fart, kan man forsøgsvis prøve med propeller, der har større stigninger for at opnå endnu højere hastigheder.

Holdkapsflyvning.

Her kan man ikke opstille regler for, hvilke propeller man helst skal anvende, da dette i højeste grad afhænger af, om man ønsker at flyve så økonomisk som muligt eller med stor hastighed. Såfremt modellen under alle omstændigheder skal mellemlande 2 gange, er det jo ikke nødvendigt, at modellen flyver mere end ca. 35 omgange på hver tankfuld. Man finder så frem til den propel, der giver den største fart uden at sætte mellemlandingerne antal op. Da holdkapsflyvningspropeller således både skal give hurtig flyvning, økonomisk kørsel, samt yde et vist sejstræk, såfremt man pludselig skal foretage bratte manøvrer på grund af indtrufne omstændigheder, bliver resultatet en kombination af en hastigheds- og kunstflyvningspropel.

Holdkapsflyvning turde desuden være det eneste område, hvor man kan diskutere, om det kan være en fordel at anvende plasticpropeller. Man får med en plasticpropel ganske givet en mindre trækraft, men til gengæld undgår man måske at udskifte en knækket propel.

Da vi nu er klar over, hvilke propeltyper der er mest anvendelige til de forskellige grupper, kan man af tabel 1 se, hvilken diameter og stigning man skal anvende til sin motor. Som en gylden regel til denne tabel skal nævnes, at glødermotorer skal have lidt mindre propeldiameter end dieselmotorer.

Propeltyper.

Under omtalen af gruppernes krav til propeller er jeg flere gange kommet ind på forskellige propeltyper, og disse er skitseret henholdsvis set fra oven og fra siden på

Tabel 1.

Hvilken propel til hvilken motor?

| Motorstørrelse i ccm | Motorens navn | Til brug for | |
|----------------------|--|------------------------|-----------|
| | | frit- og kunstflyvning | hastighed |
| 0.5 | Allbon, E. D., Elfin, Frog..... | 150×100 til 175×75 | |
| 1.5 | Allbon, E. D., Elfin, Frog..... | 200×125 - 200×150 | 150×200 |
| 2.5 | Viking, Thorning | 280×125 - 240×200 | |
| | E. D., Elfin, Tigre, Frog, Webra, O. K., K. B. | 200×200 - 230×150 | 170×225 |
| 3.5 | Amco, E. D., D. C., Thorning, Ceros..... | 230×150 - 240×175 | 180×225 |
| 5.0 | Frog, Eta, Tigre, Forster, McCoy, Dooling .. | 230×150 - 250×175 | 200×250 |

Tabellens første opgave er at være vejledende. Tallene, f. eks. 230×150, angiver, at propellens diameter er 230 mm og stigningen 150 mm. Propellens bladbredden bør man eksperimentere med.

tegningen, og for at alle kan få den fulde forståelse af de mange tegn og tal, prøver vi lige at gennemgå typen: X-cell. Ud for propellen set fra oven står $W = 10\% D$, hvilket vil sige, at propelbladets største bredde (set lodret ovenfra) (f. eks. 2 cm)

er 10% af diameteren (f. eks. 20 cm). Den største bredde (W) er ved $\frac{1}{4}$ af diameteren ($D/4$) fra centrum, og i tipperne er bladbredden kun det halve af det bredeste sted ($\frac{1}{2} W$). På tegningen set fra siden står T , hvilket angiver propellens største tykkelse, og i tippen er den kun halv så tyk ($T/2$).

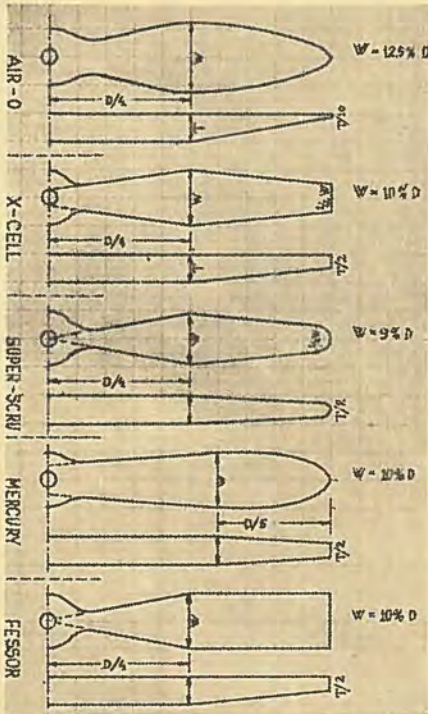
Hvis vi nu vil vide, hvor tyk propelklodsen skal være, såfremt man vil give propellen en stigning på f. eks. 200 mm, ser vi i tabel 2 under 10 (i rubrikken $W = \% D$) og går ind til rubrikken 203,2. Der kan så aflæses, at tykkelsen skal være 13 mm. Er propelbredden 15% i stedet for 10%, ser vi selvfølgelig under 15 o. s. v. Det vil altså sige, at blot bladbredden har samme procent af diameteren, skal klodstykkelsen være den samme, uanset hvor stor en propel man laver.

Det er selvfølgelig ikke nødvendigt, at man anvender de procent i bladbredde, som er angivet for de forskellige propeltyper, man kan udmærket lave dem bredere eller smallere efter behovet, blot de indbyrdes forhold er de samme.

Skulle der — hvad jeg dog ikke tror — forekomme aerodynamiske eller geometriske fejl i tabellerne, så må jeg give skylden videre til det engelske modelflyveblad »Aeromodeller«, hvorfra de fleste propeltyper og tabeller er hentet.

Jeg håber, at artiklen må være til gavn, både for begyndere og viderekomne, idet jeg mener, at først når man kan sige: »Med den propeltypen, som havde den bladbredde og den stigning og diameter, blev den rekord sat«. Først da har andre modelflyvere konkrete oplysninger at arbejde videre med.

Egon Briks Madsen.



De forskellige propeltyper, der omtales i artiklen.

Tabel 2.

Propelklodsens tykkelse.

| Emne- bredde i % af diam. ($W = \% D$) | Stigning i mm (og inches) | | | | | | | | | |
|---|---------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | 101.6 (4) | 127.0 (5) | 152.4 (6) | 177.8 (7) | 203.2 (8) | 228.6 (9) | 254.0 (10) | 279.6 (11) | 305.0 (12) | 355.8 (14) |
| | Emnetykkelse i mm | | | | | | | | | |
| 7.5 | 4.8 | 6.0 | 7.3 | 8.5 | 9.7 | 10.9 | 12.1 | 13.3 | 14.5 | 16.9 |
| 8 | 5.3 | 6.5 | 7.7 | 9.0 | 10.4 | 11.6 | 12.9 | 14.2 | 15.5 | 18.2 |
| 9 | 5.8 | 7.3 | 9.7 | 10.2 | 11.6 | 13.1 | 14.5 | 16.0 | 17.4 | 20.3 |
| 10 | 6.5 | 8.1 | 10.7 | 11.3 | 13.0 | 14.6 | 16.2 | 17.8 | 19.4 | 22.7 |
| 11 | 7.1 | 8.9 | 11.0 | 12.5 | 14.2 | 16.0 | 17.8 | 19.6 | 21.3 | 24.9 |
| 12.5 | 8.1 | 10.1 | 12.1 | 14.1 | 16.1 | 18.1 | 20.2 | 22.2 | 24.2 | 28.2 |
| 15 | 9.7 | 12.1 | 14.5 | 17.0 | 19.4 | 21.8 | 24.2 | 26.7 | 29.1 | 33.9 |

Da tabellen er omregnet fra engelsk, er de danske tal noget »skæve« (f. eks. 152.4 mm stigning i stedet for 150 mm). Dette kan imidlertid også være en fordel ved brug af engelske og amerikanske motorer og skulle næppe medføre ulemper af nogen art.

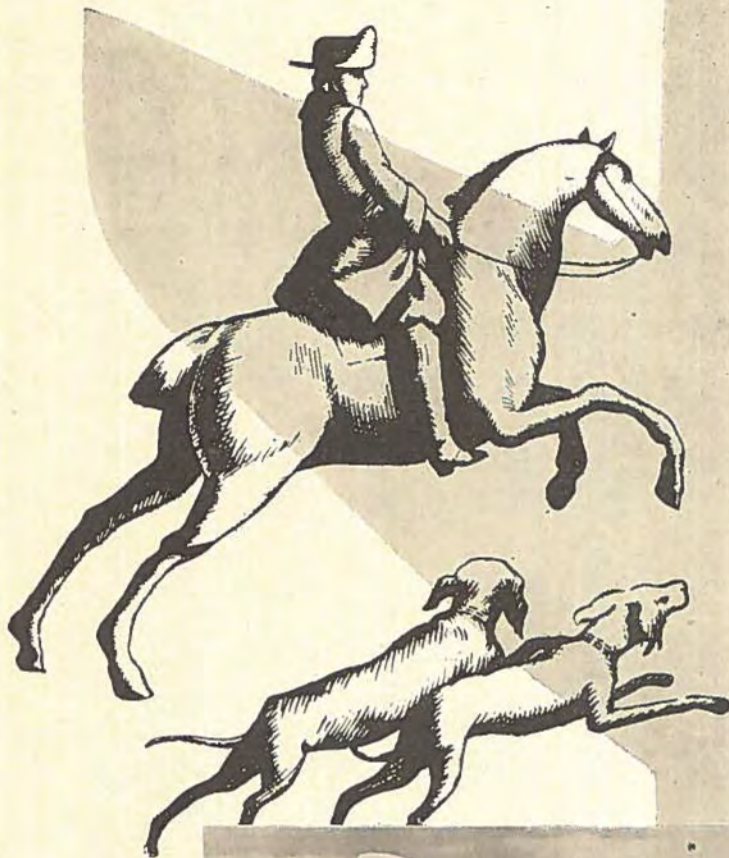


er med til
at sørge for
sikkerheden
i luften.
Med Esso benzin
og olie
i tankene
går piloten trygt
på vingerne.

DANSK ESSO
AVIATION PRODUCTS



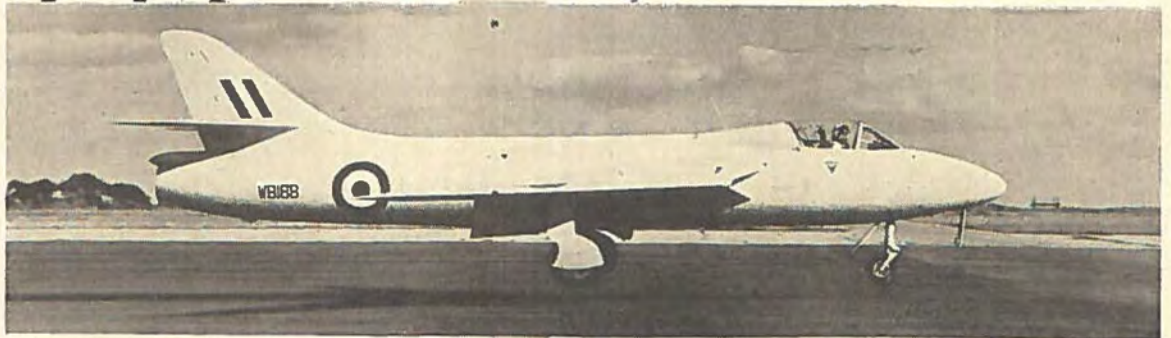
"And the Hunter home"...



Touching down, with that smoothness of landing which makes it such an ideal pilot's aircraft, comes the Hawker Hunter. With its ease of handling, great armament, supersonic speed and extreme manoeuvrability, the Hunter is without doubt the world's finest fighter. Hunters are on super-priority order for the R.A.F. and large off-shore contracts have been placed on behalf of the N.A.T.O. forces.

HAWKER AIRCRAFT LTD.,
Kingston-on-Thames and Blackpool

*Member of The Hawker Siddeley Group
Pioneer... And World Leader In Aviation*



BØGER

Robert W. Mudge: Meteorology for Pilots, Mc Graw-Hill. 1945. 259 sider.

Amerikanerne er i de senere år blevet dygtige til at skrive lærebøger og håndbøger. Ovennævnte bog, som nu findes i KDA's bibliotek, følger sig smukt til rækken af de læseværdige og instruktive bøger om flyveteknik, som i de senere år er udkommet i USA.

I et let læseligt sprog går Mudge løs på det vanskelige emne: flyvemetorologi. Uden at ofre megen tid på den grundlæggende teori forklarer han de meteorologiske fænomener, piloten kommer ud for. De steder, hvor det er nødvendigt at komme ind på de fysiske love, der ligger til grund for et bestemt fænomen, drager forfatteren gode og originale sammenligninger med tilsvarende fænomener i det daglige liv. Afsnittene om fronter og cykloner bør særligt fremhæves på grund af forfatterens indsats for at få læseren til at betragte cyklonsystemerne som noget rumligt. — Også afsnittene om tåge og overisninger er værdifulde.

Endelig ofrer forfatteren vejrtenesten og selve prognoseteknikken stor opmærksomhed, og han giver piloterne mange gode råd om, hvorledes de kan få det mest mulige ud af samarbejdet med meteorologen på flyvepladsen, og hvorledes man kan være sin egen meteorolog. Disse afsnit tager ganske vist specielt hensyn til vejrforholdene i Nordamerika, og de givne vejrregler kan ikke kritikløst overføres på vore forhold, men de principielle betragtninger har jo gyldighed alle vegne.

Man mærker, at forfatteren — ligesom mange andre moderne amerikanere — har svært ved at finde sig til rette med de forældede angelsaksiske måleenheder, men bortset fra de inkonsekvenser dette medfører, er bogen let at læse og forstå. — Den kan anbefales til enhver motorflyver, som ønsker at gøre sit kendskab til vejrforholdene så perfekt som muligt. Det er tydeligt, at man her har med en mand at gøre, som både har dybtgående meteorologisk erfaring og kender piloternes problemer.

HH

★

BREVKASSE

FLYV besvarer gerne spørgsmål fra læserne her i bladet, forudsat at de er af nogenlunde almen interesse. Forespørgsler, hvorpå man ønsker direkte svar, må være ledsaget af en frankeret svarkuvert. Alle henvendelser må være forsynet med navn og adresse, men spørgsmål til brevkassen kan om ønskes godt fremkomme under mærke.

Vi hører også gerne fra læserne, hvis de har særlige ønsker m. h. t. bladets indhold.

Om skalategninger: „Jeg er lige begyndt at holde FLYV og vil bare spørge, om De også bringer skalategninger i Deres blad? I modsat fald beder jeg Dem tage under overvejelse at beskæftige Dem også med dette emne. Specielt vil jeg gerne have tegning af MIG-15 og FJ-2 Fury. — Venlig hilsen, J. P. Jensen.“

Svar: Vi har netop overvejet at bringe skalategninger; men den nyligt afholdte læseranalyse blandt modelflyverne gav klart udtryk for, at der var et stort flertal mod at bruge bladets sparsomme modelflyvesider hertil.

Vi skal imidlertid bringe henvisninger til, hvor skalamodelbyggerne kan finde sådanne tegninger.

Uregelmæssigheder i bladets ekspedition bedes altid reklameret hos *postvæsenet*. — Hjælper dette ikke, bedes ekspeditionen underrettet.

Vær med i FLYV's præmiekonkurrence

Vind en indenrigsk flyverejse med SAS Trøstpræmie på 50 kr. kontant

VI udskriver hermed en lille morsom konkurrence, der vil komme til at løbe over tre numre. Hver konkurrence er en konkurrence for sig, og her udsættes der i hver måned en flyverejse med SAS på en af indenrigsruterne efter frit valg (København—Rønne, København—Århus eller København—Alborg, alle returbilletter, som naturligvis også kan benyttes fra provinsen mod København).

Endvidere vil der blandt de deltagere, som har alle tre opgaver rigtige, men som ikke har vundet en af de tre flyverejser, blive trukket lod om en trøstpræmie på 50 kr. kontant.



Find ud af, hvilke to skytyper dette billede viser — det kan indbringe Dem en gratis flyverejse med SAS.

Hvad mener læserne om svæveflyvestoffet?

God bog som præmie

Hvad mener De om svæveflyvesiderne i FLYV? Af og til hører vi ros, til andre tider kritik. Benyt lejligheden til at give Deres besyv med, til at fremsætte Deres ønsker, således at vi i fremtiden kan sammensætte stoffet efter læsernes behov.

For nogle måneder siden stillede vi modelflyvelæserne et lignende spørgsmål og fik glædeligt mange svar. Da der er mange flere svæveflyvere end modelflyvere, som læser FLYV, forventer vi endnu flere besvarelser denne gang.

Blad FLYV for de sidste par årgange igennem og udfyld så nedenstående kupon. Det kan ikke nytte at sætte kryds ved „mere“ over det hele. Den samlede stofmængde må påregnes at blive af samme størrelse som hidtil.

Overvej derfor nøje, hvilke emner De ønsker mere af, og hvilke De kan nøjes med mindre af.

Blandt samtlige rettidigt indkomne besvarelser udsætter vi som opmuntringspræmie verdensmesteren *Philip Wills'* fortællelige bog „On Being a Bird“.

Besvarelserne må være os i hænde *senest onsdag den 10. februar*. De sendes til redaktionen i kuvert mærket „svæveflyvestof“.

Gør det hellere med det samme!

Som emne for vor lille konkurrence har vi valgt meteorologien, der jo er en fælles interesse for alle flyveinteresserede.

Opgaverne er ikke svære, så alle må kunne være med. Det gælder blot om at finde ud af, hvilket af de anførte fem svar, der er det rigtige.

Her er februar-opgaven, der som de følgende er udarbejdet af civilingeniør *Hans Harboe*:

Dette fotografi er taget i en bjergegn (bjerge fra 500 til 1500 m) en vinterdag med frisk blæst. Billedet er taget i retning næsten lige mod vinden, men i en retning opad på ca. 45°. Der er to slags skyer på billedet, er det:

cirrostratus og altocumulus stratocumulus og cumulus altocumulus-lenticularis og cumulus altostratus og altocumulus altocumulus-castellatus og stratocumulus?

Udfyld hosstående kupon og indsend den *senest 10. februar* til redaktionen, som derefter trækker lod om præmien blandt de rigtige svar.

Til FLYV's redaktion, Kongelig Dansk Aeroklub, Østerbrogade 40, Kbh. Ø.

De to skytyper på billedet er:

Navn:

Adresse:

Til FLYV's redaktion, Kongelig Dansk Aeroklub, Østerbrogade 40, København Ø.

Undertegnede ønsker svæveflyvestoffet i FLYV fordelt således:

| (Sæt kryds i een af de tre rubrikker ud for hvert spørgsmål) | Mere | Som nu | Mindre |
|---|------|--------|--------|
| 1. Samlet stofmængde om svæveflyvning | | | |
| 2. Reportagestof (fra konkurrencer, møder, udland etc.) | | | |
| 3. Smånyheder fra udlandet | | | |
| 4. Smånyheder fra Danmark (klubstof o. lign.) | | | |
| 5. Beskrivelser af svæveplaner | | | |
| 6. Beskrivelser af udstyr og hjælpemateriel | | | |
| 7. Flyveteori | | | |
| 8. Meteorologi | | | |
| 9. Bygning og vedligeholdelse | | | |
| 10. Vejledning for begyndere | | | |
| 11. Beskrivelser af bemærkelsesværdige flyvninger | | | |
| 12. Andre ønsker og bemærkninger (kan også vedlægges særskilt): | | | |

Navn:

Adresse:

Er De medlem af en svæveflyveklub?

„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

THE AEROPLANE

Founded in 1911, *The Aeroplane* has become the principal British aviation journal and presents comprehensive and factual reports of aeronautical developments throughout the world. Military and civil aircraft, their operation and maintenance, are comprehensively dealt with and research, engineering, club flying and gliding are fully covered. Prospective subscribers should approach Messrs. Aero-Reklame of Copenhagen (phone ORdrup 386). Annual Rate DKR. 63.—. Postal account 648 12.

Skaf FLYV flere abonnenter

Jo flere der abonnerer på FLYV, jo bedre blad kan vi fremstille.

De har sikkert venner og bekendte, som nok er interesseret i flyvning, men ikke er medlemmer af flyveklubber eller på anden måde får FLYV.

Prøv at opfordre dem til at abonnere på FLYV eller brug selv et FLYV-abonnement som fødselsdagsgave el. lign.

Et helt års abonnement koster kun kr. 9,00 og kan bestilles gennem bog- og bladhandlere eller direkte hos FLYV's ekspedition, Vesterbrogade 60, Kbhvn. V.

Skrivemaskiner

Eiffel Farvebaand - Alt i Tilbehør
Specialværksted for alle Mærker

C. le Dous & Co.

Telf. C. 13.945

Kronprinsensgade 13

„BROOMWADE“
Luftkompressorer og Trykløftværktøj

„ENOTS“
Trykløft-Materiel for Hurtigopspænding m.v.



KØBENHAVNS TRYKLØFT SERVICE A/S

Politortorvet 12 - København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926

Luffartforsikringer

af enhver Art
overtages af

**Dansk Pool
for Luffartforsikring**

Central 12.793



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert Forsikringsselskab, der er tilknyttet Poolen, samt SAS's Billetkontorer.

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

VESTERPORT

Minerva 1112

Husk navn og adresse.

Ved alle forespørgsler, der kræver direkte svar, må indsenderens navn og adresse samt frankeret konvolut altid vedlægges, da vi ellers ikke besvarer eller viderebefordre henvendelserne.

Husk derfor: *navn og adresse.*



**NYE
BØGER**

Med billeder og tre-plan
silhouetter:

JANES' All the Worlds Aircraft, 1953/54,
352 s. rigt ill. 92.40
Green: The Observer's Book of Aircraft,
288 s. 284 ill. Ny udgave 6 00
Green & Pollinger: The Aircraft of the
World, 160 s. rigt ill. 27 50
Andersson: Kalla Krigets Flyg, svensk,
228 s. ill. 11.90
Ett År i Luften 1954, svensk, rigt ill. i dyb-
tryk, indb. (Udkommer medio februar) 21.00

Interessante romaner:

Gibson: Enemy Coast Ahead, 302 s. 9.00
Hillary: The Last Enemy, 254 s. 12.00
Lindbergh: Spirit of St. Louis, 532 sider
ill. 23 10

Bøger og tidskrifter sendes overalt,
forlang vort katalog over flyvelitteratur.

Knud Rasmussen . Boghandel

Afdeling f. flyvelitteratur

Vesterbrogade 60 . København V.

Central 3955 - 2755, giro 27529

MIG 15's

modstander under Korea krigen



Jetjageren F-86A „SABRE“
samt over 600 forskellige andre fotos
af alverdens flyvemaskiner.

Katalog mod indsendelse af 50 øre i frimærker.

DANSK FLYVE FOTO

Idrætsvej 44 - København-Valby

Vær med i FLYV's præmiekonkurrence

Se side 39

KZ III til salg

kontant kr. 9000.—.

Billet mrkt. 21 modt. FLYV's
ekspedition, Vesterbrogade 60,
København V.

Alle DC-6B til SAS afleveret

Den 19. januar afleverede Douglas fabrikerne de to sidste af de 14 DC-6B, SAS har bestilt. De to maskiner har fået følgende navne: OY-KMU „Gorm Viking“ og LM-LMT „Bernt Viking“; den sidste er opkaldt efter den norske fødte arktiske ekspert *Bernt Balchen*.

Den 22. januar forlod begge maskiner Los Angeles, hvor afleveringen foregik, og mens „Bernt Viking“ fløj tværs over det amerikanske kontinent til New York og derfra til Skandinavien, blev „Gorm Viking“ hjemfløjet ad den arktiske rute, med mellemlanding i Calgary, Canada, Edmonton, Canada, Fort Churchill, Labrador, Frobisher Bay, Labrador, Søndre Strømfjord, Grønland og derfra non-stop til Stockholm, hvortil den ankom den 25. kl. 0425.

Arsagen til, at „Gorm Viking“ foretog alle disse mellemlanding var, at SAS ønskede at gøre sig bekendt med de omtalte lufthavne, som alle vil komme til at fungere som reserve-lufthavne i tilfælde af dårligt vejr på den arktiske rute, som SAS agter at oprette. Både „Bernt“ og „Gorm Viking“ vil blive indsat i trafikken så hurtigt som muligt.

SAS-flåden idag

Vi bringer her en liste over den samlede SAS-flåde, som den ser ud efter afslutningen af DC-6B-leverancen. Man lægger mærke til, at SAS stadig skiller sig af med de ældre typer, herunder også DC-4. Ved samflyvningens begyndelse i 1948 var DC-4 flåden således på 9 og DC-3 (incl. C-47) flåden på ikke mindre end 51 maskiner.

I ordre er nu kun to SAAB Scandia, som ventes i indeværende år.

14 DC-6B:

LN-LML, Heming Viking
LMO, Hjalmar Viking
LMP, Leif Viking
LMS, Tore Viking
LMT, Bernt Viking
OY-KMA, Torkil Viking
KME, Arild Viking
KMI, Helge Viking
KMU, Gorm Viking
SE-BDP, Gran Viking
BDR, Sture Viking
BDS, Vidar Viking
BDT, Sven Viking
BDU, Erik Viking

12 DC-6:

LN-LAH, Harald Viking
LAG, Sverre Viking
OY-KLO, Skjold Viking
KLU, Skjalm Viking
KLY, Alf Viking
SE-BDB, Agne Viking
BDD, Algaut Viking
BDE, Alrik Viking
BDF, Alvar Viking
BDL, Asmund Viking
BDM, Anund Viking
BDO, Arngrim Viking

6 DC-4:

LN-IAD, Hakon Viking
IAE, Olav Viking
OY-DFI, Dan Viking
DFO, Rolf Viking
SE-BBD, Sigmund Viking
BBE, Svavar Viking

6 Scandia:

LN-KLK, Nial Viking
KLL, Sigurd Viking
SE-BSB, Gardar Viking
BSD, Grim Viking
BSE, Jarl Viking
BSH, Torolf Viking



Short SB 4 Sherpa er en lille forsøgsflyvemaskine, udstyret med to Turboméca Palas reaktionsmotorer. Dens formål er at afprøve en ny plankonstruktion. I stedet for almindelige rotor styres den med plan-tipperne, der er drejelige og fungerer både som højderor og krøngeror.

SAS-STATISTIK

I året 1. oktober 1952 til 30. september 1953 har SAS fløjet følgende foreløbige tal (år 1951—52 medtaget til sammenligning).

| | 1951—52 | 1952—53 | |
|-----------------------|------------|------------|-----------------------|
| Total fløjne km | 27.268.000 | 31.704.000 | en stigning på 16,3 % |
| Passagerer | 568.292 | 664.905 | „ „ „ 17,9 % |
| Kg fragt | 8.501.594 | 9.373.996 | „ „ „ 10,3 % |
| Post | 2.957.210 | 3.525.180 | „ „ „ 19,4 % |

10 DC-3:

LN-IAF, Fridtjof Viking
IAK, Knut Viking
IAL, Erling Viking
IKH, Hallvard Viking
IKI, Einar Viking
OY-DCO, Orm Viking
DCU, Ulf Viking
DCY, Sten Viking
SE-BAB, Bele Viking
BBO, Orvar Viking

2 Ju-52:

LN-KAF, Askeladden
KAG, Veslefrikk

Trafikken på Københavns Lufthavn, Kastrup

Tallene for december måned er følgende:
Ank. passagerer på ruter .. 8.750
Afg. passagerer på ruter .. 7.904

| | |
|---------------------------|---------------|
| Transitpas. 2x9.026 | 16.654 |
| Andre passagerer | 18.052 |
| | 553 |
| Total | 35.250 |

Dette er en stigning på 8,8 % i forhold til samme måned i 1952.

Tallet for hele året 1953 er følgende:

| | |
|-----------------------------------|----------------|
| Ank. passagerer på ruter .. | 151.481 |
| Afg. passagerer på ruter .. | 147.241 |
| | 298.722 |
| Transitpassagerer 2x156.851 | 313.702 |
| Andre passagerer | 44.723 |
| Total | 657.147 |

Det tilsvarende tal for året 1952 var 554.928.

Fra svæveflyveklubberne

Der er ikke indløbet nogle spændende efterretninger fra klubberne i den foreløbne måned, men når dette nummer udkommer, skulle statistikskemaerne fra dem foreligge.

Imidlertid har vi fået medlemsfortegnelserne for første halvår, og de viser desværre for de fleste klubbers vedkommende tilbagegang. Det ser endda ud til, at der mange steder er blevet ryddet ekstra grundigt ud blandt de „tvivlsomme“ medlemmer.

Polyteknisk Flyvegruppe er en af de få, der er gået frem, og med 52 medlemmer er den nu landets største. Forhåbentlig kommer det nye års aktivitet til at svare hertil.

Aviator i Ålborg er nr. 2 med 46, *Ringsted* nr. 3 med 37 og *Herning* nr. 4 med 32. *Birkerød* har 25, *Esbjerg* 22 og *Viborg* 19. Disse klubbers medlemstal har ikke ændret sig voldsomt.

Derimod er *Odense* gået ned fra 26 til 17 og er dermed på størrelse med *Havdrup!* Og *Århus* er gået ned fra 22 til 14. Det står med andre ord ikke så godt til i disse store byer.

Københavnklubberne *Sportsflyveklubben* og *Stamgruppen* har 14 og 13. *Holstebro-Struer* er faldet fra 20 til 11.

Og resten af klubberne har altså under 10 medlemmer. *Bornholm* er skrumpet ind fra 16 til 5, *Frederikshavn* fra 8 til 6, *Kolding* har 7, *Køge* 4, *Næstved* 5, *Nykøbing Sj.* 9, *Randers* 2 (!), *Slagelse* 6, *Vejle* 9 og *Vordingborg* 5 gamle trofaste medlemmer, selv om klubben for flere år siden er ophørt med at være aktiv.

Som helhed er medlemsnedgangen imidlertid meget beklagelig. Vi er ikke for mange svæveflyvere i forvejen. Der er ikke i adskillige år startet nye klubber, mens flere er faldet fra. Der må kort sagt gøres noget for at bringe medlemstallet op igen!

ABONNEMENT
gennem:
AERO-REKLAME
Jensløvsvej 8
Charlottenslund
telefon: ORdrup 386
(pris kr. 15,75 pr. kvartal)





KONGELIG DANSK AEROKLUB (DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Østerbrogade 40, København Ø.
Telefoner: ØBro 29 og (ang. model- og svæveflyvning) ØBro 249.
Postgirokonto: 256.80.
Telegramsadresse: Aeroklub.
Kontor og bibliotek er åben fra kl. 10—16, lørdag 10—12.
Formand: Direktør Hjalmar Ibsen.

MOTORFLYVERADET

Formand: William Nielsen, Borthigs-gade 4, I., København Ø. — Telefon RY 5615.

SVÆVEFLYVERADET

Formand: Civilingeniør Hans Harboe.

MODELFLYVERADET

Formand: Lektor J. Holm Jørgensen.

DANSKE FLYVERE

Formand: Direktør Knud Lybye (DDL), Ved Stadsgraven 1, telf. AMager 9695.
Generalsekretær: Salgschef Max Westphal, Kronprinsensvej 71, Kbh. F., tlf. FAsan 5015.

Helikopter-foredrag 8. febr.

KDA indbyder sine medlemmer til foredrag mandag den 8. februar kl. 1945 i Nationalmuseets foredragssal, Ny Vestergade 10.

Direktør Vernieuwe i SABENA vil på engelsk fortælle om

Helikopterens anvendelse i regelmæssig lufttrafik.

Foredraget vil blive ledsaget af film eller lysbilleder.

KDA's ærespokal til Prins Axel

Kongelig Dansk Aeroklubs bestyrelse har enstemmigt vedtaget at overrække ærespokalen for 1953 til hans kongelige højhed *Prins Axel*. Overrækkelsen vil finde sted i midten af februar.

Nye medlemmer:

Bogtrykker *F. Leisner*
Fabrikant *Erik Jensen*
Materialforvalter *Jens Sodemann*
Sergentelev *Fuglsang Pedersen*
Flyvestyrmand *Ake Liljeborg*
stud. techn. *Jørgen Veistrup*

Nyt firmamedlem:

Skandinavisk Aero Industri A/S.
A. Jessen & Co.

Runde år.

Direktør *I. Lassen Studstrup*, Alborg, den 26/2 — 60 år.
Fabrikant *E. Hoff-Hansen*, Espergærde, den 1/3 — 50 år.
Direktør *N. K. Nielsen*, den 2/3 — 65 år.
Direktør, cand. polyt. *C. A. Møller*, den 3/3 65 år.

Nye bøger:

Karl Andersen: *Meteorologi for Elementærkursus 1—2.*
The New York Times, Aviation: *Fifty Years of Aviation.*
Lloyd Morris & Kendall Smith: *Ceiling unlimited.*
C. Walther Vogelsang: *Fliegen in unserer Zeit.*
The Meteorological Glossary.
William Green & Gerald Pollinger: *The Aircraft of the World.*
L. Bridgman: *Jane's all The World's Aircraft 1953—54* (udlænes ikke fra biblioteket).

Den ordinære generalforsamling i Foreningen Danske Flyvere

finder sted tirsdag den 23. februar kl. 1945 i Officersforeningens selskabslokaler, med følgende dagsorden:

1. Årsberetning.
2. Aflæggelse af regnskab.
3. Forslag om medlemskontingent for 1954.
4. Behandling af indkomne forslag.
5. Valg af bestyrelse, suppleanter og revisorer.

Dansk Interplanetarisk Selskab.

Dansk Selskab for Rumfarts-Forskning har på sin sidst afholdte generalforsamling vedtaget at ændre sit navn til „Dansk Interplanetarisk Selskab“, bl. a. fordi det gamle navn var noget besværligt og gav anledning til forvekslinger, ligesom det i engelsktalende lande var vanskeligt at udtale.

Selskabet har i det forløbne år afholdt en række møder og foredrag. Bl. a. har der på Folkeuniversitetet været afholdt en forelæsningsrække om „erobring af verdensrummet“ ved observator frk. *Julie Vinter Hansen* samt to af selskabets medlemmer, dr. *Errebo-Knudsen* og næstformanden, civilingeniør *Leo Hansen*. I forbindelse med foredragsrækken er der hos Hans Reitzel udgivet en bog: *Erobringen af verdensrummet*.

Smuk gestus

Biografejer *Ejvind Nielsen*, Håvdrup, har som tak for god behandling ved den østrigske svæveflyveskole Zell am See sidste sommer via svæveflyverådet skænket skolen en „boble“ til en Grunau Baby.

Den østrigske aeroklub bringer KDA's skrivelse i sidste nummer af sit tidsskrift med den tilføjelse, at kritik hører man ofte nok, men at det er en sjældenhed, at nogle giver udtryk for deres tilfredshed, og at man derfor er så meget mere taknemmelig herfor.

KALENDER 1954

Modelflyvning:

- 14/2. 1. distriktskonkurrence (fritfl.).
7/3. Repræsentantskabsmøde (Kbhvn).
21/3. 1. distriktskonkurrence (linest.).
4/4. 2. distriktskonkurrence (fritfl.).
25/4. DM indendørs (by ikke fastlagt).
2/5. DM fritflyvende (Odense).
16/5. 2. distriktskonkurrence (linest.).
6/6. Linestyringskonkurrence (Belgien).
24-28/6. VM-SVÆVEMODELLER (Odense).
18/7. Antagelig VM gr. C & D (USA).
2-7/8. Reserveret evt. sommerleir.
20-23/8. VM-hastighed (indtil 5 cem) (Haa).
22/8. DM linestyrede (Århus).
5/9. 3. distriktskonkurrence (fritfl.).
19/9. 3. distriktskonkurrence (linest.).
24/10. Finale-distriktskonkurrence (fritfl.).
7/11. Finale-distriktskonkurrence (linest.).
31/12. Årsregnskabet slutter.

Svæveflyvning:

- 21/3. Repræsentantskabsmøde (Århus).
11/4—19/4. Evt. instruktørkursus.
9-16/5. Int. svæveflyvekonk. og rally (Saar).
20/6—18/7. Svæveflyveskole.
20/7—4/8. VM (Camphill, England).

Motorflyvning

- 5-6/6. Int. rally (Hannover, Tyskland).
11-13/6. Int. rally (Holland).
24-25/6. Rally for kvinder (Deauville, Fr.).
27/6. Int. rally (Basse Normand, Fr.).
18-25/7. Int. flyveuge (Italien).
31/7—1/8. Tour Aérien int. (Dolomites, Italien).
Sept. Int. rally (Hanseatenflug, Tyskl.).

Diverse:

6-12/9. Farnborough-udstilling.

Flot bidrag til KDA's boligfond



Komponisten Godtfred Madsen — boligfondsbidrag med tilbagevirkende kraft.

Aeroklubbens Boligfond har fået sin første større velynder, og denne er KDA's mangeårige medlem, komponisten *Godtfred Madsen*. Boligfonden udsender som bekendt en fødselsdagshilsen på medlemmernes fødselsdage, og på en vedlagt giroblanket beder man fødselsdagsbarnet om at give et bidrag — stort eller lille — til boligfonden. Dette har foreløbig kun eksisteret i omtrent to år, men hr. Godtfred Madsen har åbenbart været af den mening, at det burde have eksisteret meget længere, og han har selv givet det tilbagevirkende kraft ved at tilsende boligfondet et samlet bidrag for alle de fødselsdage, han indtil dato har holdt, siden han kom til verden i 1906. Det kan vel nok siges at være et eksempel, som er værdt at efterfølge.

Husk ansøgning til Amerika-turen

Nu er det snart på tide at tænke alvorligt på den ansøgning om at komme i betragtning ved udtagelsen af de hold, der skal på eventyrrejserne til USA og Canada til sommer.

Alle nærmere oplysninger bragte vi i sidste nummer.
Ansøgningerne skal være indsendt senest 1. marts.

Indholdsfortegnelse for FLYV 1953

Titelblad og indholdsfortegnelse for FLYV årgang 1953 foreligger nu. Både hvis man indbinder FLYV, eller hvis man blot opbevarer bladet uindbundet, er det en stor hjælp at kunne slå op i indholdsfortegnelsen, hvis man søger noget i de gamle blade.

Benyt Dem derfor af den service, FLYV yder her. Indholdsfortegnelsen fås gratis ved henvendelse til FLYV's ekspedition, Vesterbrogade 60, København V.

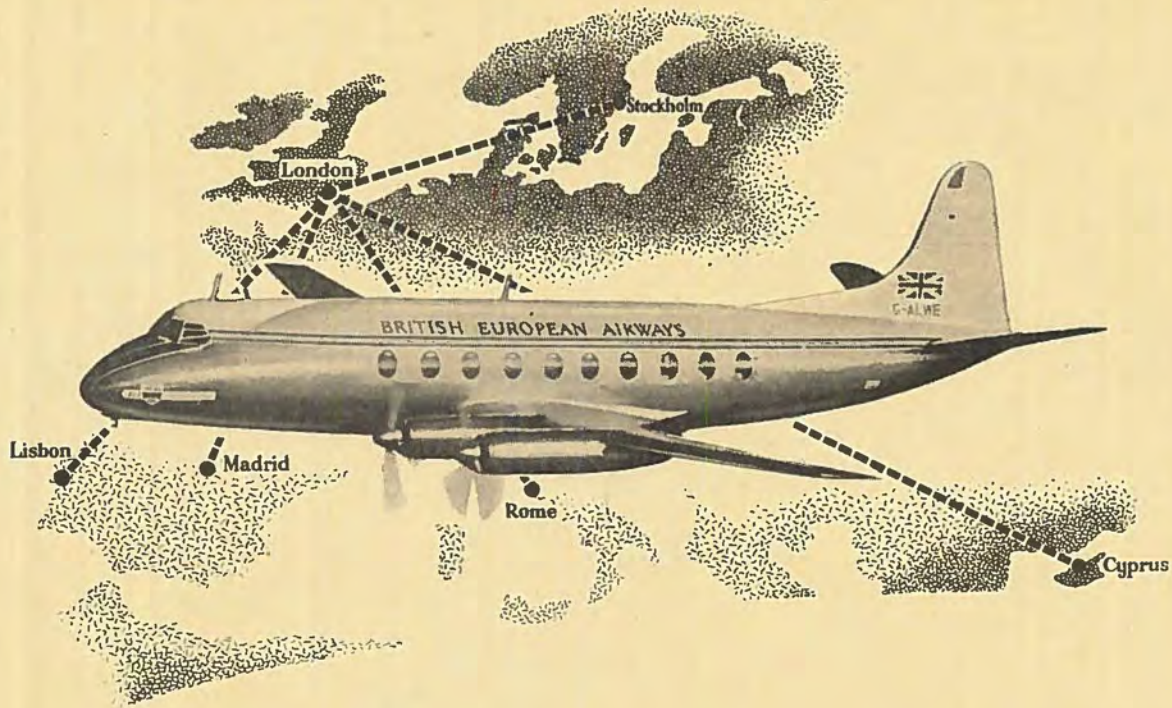
FLYV

REDAKTION

Kongelig Dansk Aeroklub, Østerbrogade 40, København Ø. — Tlf. ØBro 29 og 249.
Ansvarsh. redaktør: Kaptajn John Foltmann, Værnedamsvej 4 A, Kbh. V. — Tlf. EVa 1295.
Redaktionssekretær: Ing. Per Weishaupt.
Redaktionen af et nummer slutter den 10. i foregående måned.
Eftertryk kun tilladt med kildeangivelse.

EKSPEDITION

Ejvind Christensen, Vesterbrogade 60, Kbh. V.
Tlf. Central 13.404. — Postgiro 25.824.
Abonnementspris: 9 kr. årlig.
Rubrikannoncer: 70 ore pr. mm.
Sidste indleveringsdato for annoncer: den 15.
Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.



Vickers Viscount

er den hurtigste passagermaskine på ruterne mellem

LONDON

og

| | |
|------------|-----------|
| ATHEN | BARCELONA |
| BORDEAUX | BELFAST |
| KØBENHAVN | CYPERN |
| FRANKFURT | GENEVE |
| GIBRALTAR | GLASGOW |
| ISTANBUL | LISSABON |
| MADRID | MILANO |
| LAS PALMAS | ROM |
| STOCKHOLM | ZÜRICH |

BEA

Viscount

er udstyret med fire Rolls-Royce

DART

propeller-turbine

MOTORER



ROLLS-ROYCE
Aero

E N G I N E S

FOR SPEED AND RELIABILITY

REPR.: MOGENS HARTTUNG • DANAVIA A/S • JENS KOFODS GADE 1 • KØBENHAVN K.

Koncentration

om

teknik

Den Tid er forlængst forsvunden, da en lufthavnstankvogn var en ladvogn belæsset med benzindunke. Flyvemaskinernes udvikling har medført, at tankningen af dem kræver tankvogne med en teknik, der gør dem specielt egnede til dette formål. Store pumpehastigheder, mikrofiltrering og nøjagtig udmåling af store mængder ad gangen er faktorer, der har været bestemmende for lufthavnstankvognens konstruktion i dag.

Billedet viser, hvorledes brændstofslangen ved en særlig koblingsmekanisme fastgøres til „Comet“-ens brændstoftank gennem undersiden af flyvemaskinens vinge.

Denne særlige teknik er kun et enkelt eksempel på de krav, der stilles til materiellets indretning og konstruktion.

Der ligger et årelangt forsøgsarbejde bag en sådan enkelt konstruktionsdetaille, som findes på de grønne og gule tankvogne fra B.P.A.S., og som sætter dem i stand til at imødekomme de krav, der stilles ved tankning af de mest moderne luftfartøjer.



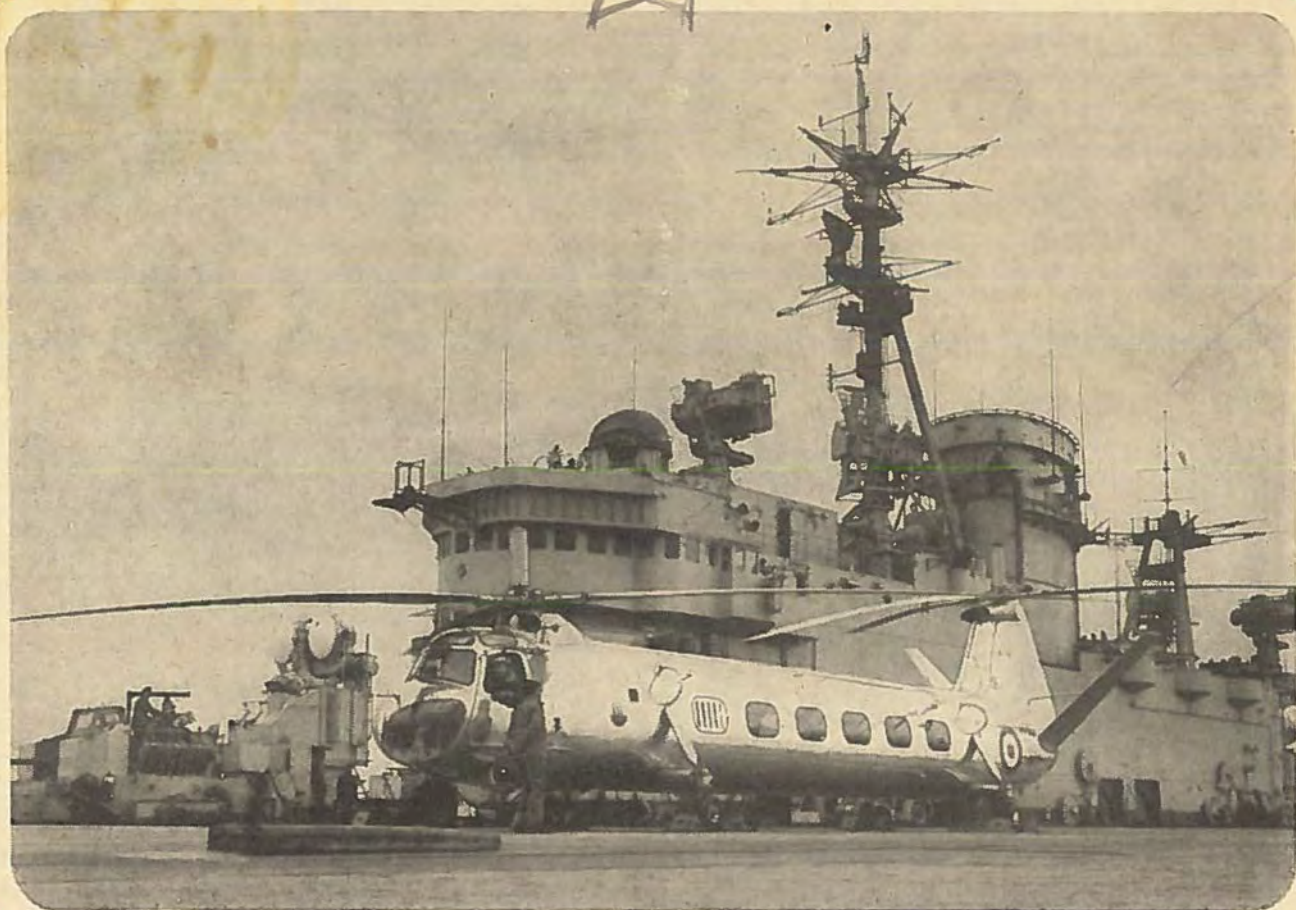
BP OLIE-KOMPAGNIET A/S . SCT. ANNÆ PLADS 5 . CENTRAL 5455

FLYV

27. ÅRGANG

MARTS 1954

PRIS 75 ØRE



Helikoptere bruges også på hangarskibe, bl. a. til redningstjeneste. Her er Bristol 173 prototypen landet under nogle forsøg på HMS Eagle. — Læs iøvrigt artiklen om hangarskibenes udvikling på side 49.

3

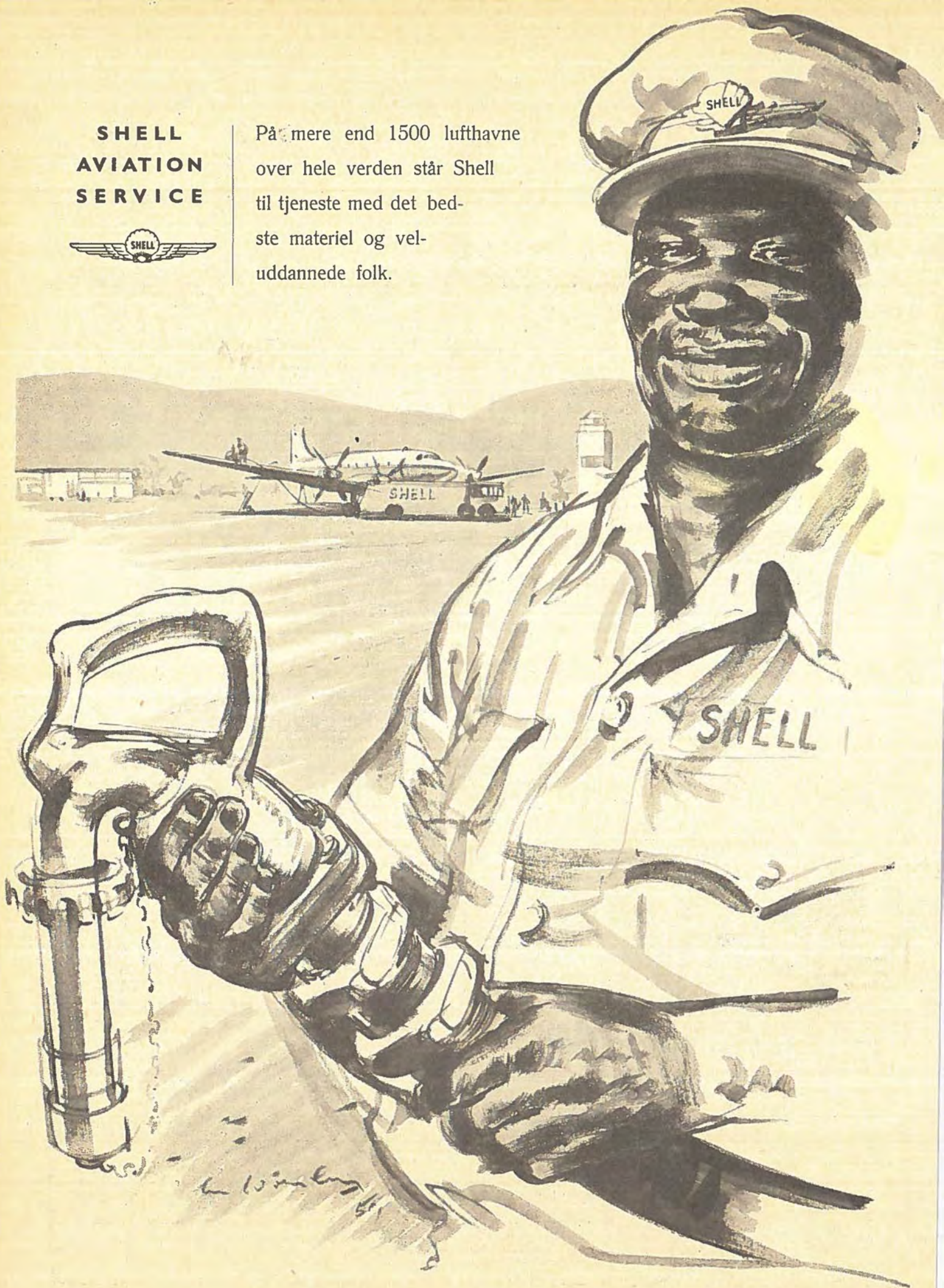
INDHOLD:

Internationale helikopterruter ★ Venner, ser på Danmarks kort ★
Flyverhjemmeværnet ★ Fauvel AV-36 Monobloc ★ Andenrunde i
FLYV's præmiekonkurrence

**SHELL
AVIATION
SERVICE**



På mere end 1500 lufthavne
over hele verden står Shell
til tjeneste med det bedste
materiel og vel-
uddannede folk.



FLYV

Officielt organ for
KONGELIG DANSK AEROKLUB og DANSKE FLYVERE
Motorflyvning - Svæveflyvning - Modelflyvning

Nr. 3

Marts 1954

27. årgang

HELIKOPTEREN OG DANMARK

MENS helikopteren får stadig større indflydelse i udlandet, forholder vi os forsigtigt afventende. Flyvevåbnet har med udbytte anvendt et par små helikoptere; men i modsætning til de fleste andre lande har vi endnu ingen civile helikoptere i Danmark.

Foredraget om de første internationale helikopterruter forleden i KDA viser imidlertid, at den tid, hvor helikopteren bliver økonomisk og praktisk anvendelig, nærmer sig med raske skridt. Der var da også blandt tilhørerne mange fra firmaer og organisationer, som kan tænkes at blive aktivt interesserede i fremtiden.

Trækker man en cirkel med 350 km radius med København som centrum, som foredragsholderen gjorde det fra Bruxelles, får man ikke et nær så tæt befolket område. Men cirklen rummer hele Danmark, Sverige op til midt i de store søer og den nordlige del af Tyskland, incl. Hamburg.

Der kan altså også godt blive tale om et internationalt net i Nordeuropa; men først og fremmest må vi have opmærksomheden henvendt på helikopterenes muligheder for den indenrigske luftfart. Denne har jo længe været et smertensbarn.

Hvis byerne anlægger helikopterlandingspladser nær deres centre, vil en helikoptertype som den forudsatte med en effektiv rejsehastighed på 200 km/t bringe ganske væsentlige fordele.

Der vil blive tale om rejsetider fra København på 50 min. til Århus, 70 til Ålborg, 45 til Odense, 80 til Esbjerg, 40 til Nakskov og 50 til Rønne.

En sådan besparelse i tid vil utvivlsomt tiltrække publikum.

Det er derfor ingenlunde for tidligt at tænke på, hvor helikopterne skal kunne lande, og anlæg af disse pladser bliver i hvert fald en overkommelig sag for byerne.

DE FØRSTE INTERNATIONALE HELIKOPTERRUTER

Direktør A. V. J. Vernieuwe i KDA
om SABENA's post- og passagerruter

EN forrygende snestorm hindrede ikke SABENA's driftsleder, direktør A. V. J. Vernieuwe, i at flyve til København den 8. februar for at holde foredrag i KDA; men den betog øjensynligt mange af medlemmerne i København og omegn lysten til at tage ind i Nationalmuseet, hvor der dog var samlet en interesseret skare med den belgiske minister, M. E. Ullens de Scooten, i spidsen.

De blev heller ikke skuffet, for direktør Vernieuwe gav en meget interesseret oversigt over SABENA's helikoptervirksomhed og helikopterenes fremtidsudsigter, der jo er af stor interesse for Danmark.

Man mærkede, at det var en autoritet på området, der talte. Vernieuwe er selv aktiv flyver. Han kender Danmark bl. a. fra talrige togter i Bomber Command under krigen, og han flyver selv helikopterne.

Vesteuropa særligt egnet for helikopter

Når SABENA med særlig iver har kastet sig over helikopterruterne og oprettet det første internationale rutenet i verden, skyldes det særligt gunstige trafikmuligheder.

I en cirkel med radius 350 km omkring Bruxelles (helikopterenes mest økonomiske rækkevidde) findes der en befolkning på 72 millioner, og der findes 140 byer med over 30.000 indbyggere hver. En tilsvarende cirkel omkring New York rummer kun 22 mill. indbyggere.

En yderligere fordel er, at landskabet er fladt.

Med de nuværende trafikmidler opretholdes en effektiv rejsehastighed (»block to block») på 52 km/t med de hurtigste tog i området, og 50 km/t med hurtigste tog- og skibsforbindelse med England.

Flyveforbindelserne på de fem hovedluft- have i området (London, Paris, Bruxelles, Amsterdam og Frankfurt) opretholdes med flyvemaskiner med en rejsehastighed på 400



Cirklen med 350 km radius omkring Bruxelles omfatter et ualmindeligt gunstigt oplands for internationale helikopterruter med 72 millioner indbyggere og 140 større byer.

km/t, men den effektive rejsehastighed mellem bycentrerne er kun 92 km/t.

Hvis man altså kunne indstille helikoptere med en rejsehastighed på 225 km/t, hvilket vil give en effektiv hastighed på 200 km/t mellem bycentrerne, ville man kunne nedsætte rejsetiden til ca. halvdelen af flyveforbindelsernes og en fjerdedel af overfladeforbindelsernes.

Her er nogle eksempler:

| Bruxelles til: | km | tog båd | helikopter |
|----------------|-----|---------|------------|
| Rotterdam | 100 | 2.20 | 0.35 |
| Paris | 250 | 3.30 | 1.15 |
| London | 350 | 8.35 | 1.45 |
| Köln | 200 | 3.50 | 1.00 |
| Frankfurt | 300 | 8.20 | 1.30 |
| | | flyvem. | helikopter |
| Amsterdam ... | 150 | 2.45 | 0.50 |
| Köln | 200 | 2.20 | 1.00 |
| Paris | 250 | 2.25 | 1.10 |
| Frankfurt | 300 | 2.40 | 1.30 |
| London | 350 | 3.20 | 1.50 |

Helikopteren vil altså kunne opfylde følgende tre opgaver:

- 1) vil erstatte flyvemaskiner på de korte ruter, hvor den er hurtigere,
- 2) vil bringe passagerer fra byer uden lufthavne til disse,
- 3) vil direkte konkurrere med overfladetransportens store og betydningsfulde marked.

3½ års forsøgsruter med post

For at opnå erfaringer indledte SABENA i august 1950 postflyvninger med tre Bell 47 D. 1. Der blev fløjet på et rutenet på 454 km med 11 landingspunkter, der alle ligger mindre end ½ km fra posthusene. Der blev fløjet ca. 4½ time om dagen, ialt 8000 flyvetimer, og der blev transporteret 204.000 kg post med en regelmæssighed på 97,6 %. Hver Bell 47 kan medføre 175 kg post.



Kort over den postrute, SABENA har befløjet i 3½ år med tre Bell 47D-1 helikoptere.

Forsøget blev finansieret af postvæsenet på en fem års kontrakt, og SABENA fik kun lige omkostningerne dækket. Tanken er senere at flyve al post rundt på natruter med større helikoptere med en nyttelast på ca. 1000 kg, hvorved man kan spare meget i penge og personel ved at undvære postvogne i togene.

De tre Bell helikoptere er nu solgt. De har været udmærket til formålet, og i USA har Helicopter Air Service i Chicago fløjet 25.000 timer med samme type uden ulykker.

SABENA anvender nu fire Sikorsky S. 55 helikoptere, der nedsætter flyvetiden med ½ time, og som kan tage tre gange så stor nyttelast.

Helibusruterne åbnes

Den 4. august 1953 begyndte man at flyve passager-ruter. Der flyves således:

| | |
|--------------------------------------|------------------------------|
| Bruxelles-Lille | 2 gange daglig |
| Bruxelles-Antwerpen | |
| Rotterdam | 3 gange daglig |
| Bruxelles-Liège-Maastricht | 1 gang daglig |
| Bruxelles-Liège-Maastricht-Köln-Bonn | 1 gang daglig |
| | (udvides snart til 3 gange). |

S. 55'erne udnyttes hele 1750 timer årlig, hvilket er af stor betydning for økonomien. De flyver altså godt 5 timer om dagen. De medfører 8 passagerer, og disse står i telefonforbindelse med føreren, der sidder i førersædet over motoren. Der er kun en mands besætning; de trænes 300 timer på postruterne først og må flyve 1000 timer om året.

Der flyves kun under VFR-forhold (minimum skyhøjde 120 m, sigt 800 m). Luftfartøjerne er udstyret med VHF-radio med 24 kanaler.

SABENA har gjort forsøg med instrumentflyvning, og man mener, dette bliver almindelig rutine, når flermotors typer kommer i tjeneste. Der kræves en mindstefart på 65 km/t, før instrumentflyvning kan udføres.

Byerne sørger for landingspladserne

I Bruxelles landes både i lufthavnen og på en særlig »heliport« inde i byen. Med undtagelse af denne har byerne på de forskellige ruter selv bcostet deres landingspladser.

De ligger alle uden for boligkvartererne, og trods 10.000 starter og landinger med de ret støjende helikoptere har SABENA ikke modtaget en eneste klage over støjen (undtagen fra nogle af passagererne, der sidder lige under rotor-gearet).

Landingspladserne er ganske små, og de betjenes af en alsidig stationsleder med en hjælper. Der er en lille bygning hvert sted til told og politi, ventesal, ekspeditionsdisk og restaurant.

Helikopterne betragtes mere som busser end som luftfartøjer. Passagererne bærer selv bagagen, og helibussen holder kun 3 minutter, når der ikke skal tankes.

Det er lykkedes at formindske formaliteterne og papirerne til et minimum — der er ingen rejsejournal at stemple, kun et simpelt kort over belastningen.

Hidtil er der befordret 11.000 passagerer, hvoraf 5.000 på de planmæssige ruter. I 1954 forventer SABENA at befordre ca. 25.000 passagerer på ruterne.

Det sømme punkt: økonomien

I øjeblikket er omkostningerne alt for store til, at driften kan betale sig (billetspriserne ligger på almindeligt luftfartsniveau). Rejsehastigheden og nyttelasten er utilstrækkelig, og især koster reservedelene for meget.

Et enkelt rotorblad, som kun må bruges 1200 timer, koster 28.000 kr. — altså alene rotorbladene koster 70 kr. i timen. Men Sikorsky kommer i år med en ny bladtype med ubegrænset levetid.

Dir. Vernieuwe viste en sammenligning mellem omkostningerne ved driften af S. 55 sammenlignet med D. H. Dove. Hvis en Dove skulle flyve samme korte ruter, ville forskellen ikke være ret stor.

Men S. 55 koster stadig tre gange så meget pr. sædekilometer som en DC-3. Når større typer kommer frem, skulle det blive bedre. Således ventes S. 56 med 35 passagerer at komme ned på det dobbelte af DC-3, og senere og større typer skulle bringe omkostningerne ned på samme niveau som flyvemaskinerne.

Iøvrigt anså foredragsholderen helikopteren for DC-3-efterfølgeren til de kortere ruter.

De meget store antal helikoptere, der bygges og udvikles til militære formål, vil blive til gavn for de civile typer, og hvis udviklingen fortsætter, som den tegner til, vil vi inden 10 år have 40—50-sædede helikoptere, der kan betale sig.

Forbedrede typer med turbinmotorer vil overtage kortere ruter fra de almindelige



Verdens første internationale helikopternet, der forbinder Belgien med Holland, Frankrig og Tyskland. Der er også foretaget prøveflyvninger til Paris.

flyvemaskiner og konkurrere direkte med jernbane, bus og privatbil på strækninger fra 50 til 100 km.

To gode films

Efter foredraget viste direktør Vernieuwe først en lille 8 mm farvefilm, han selv havde taget 10 dage tidligere i USA, hvor han blev hentet mellem New Yorks skyskrabere og fløjet til Sikorsky-fabrikkerne, hvor han — uden for pigtråden — havde set sit snit til at filme de første prøveflyvninger med den nye tomotors S.56.

Den anden film var også en farvefilm, som endnu ikke var helt færdig (bl. a. ikke forsynet med lyd). Den viser åbningen af landingspladser i de forskellige byer, flyvning på ruterne, og den illustrerer på udmærket måde fordelene ved at benytte sig af helikopteren.

Hermed var den officielle del af aftenen forbi, men mange benyttede bagefter lejligheden til ved et stykke smørrebrød at få endnu mere at vide, så aftenen var nyttig for vore hjemlige helikopterfolk.



»Helibussene, en Sikorsky S-55, gør ophold i Antwerpen.

„SKÆVE“ HANGARSKIBE

Mens man diskuterer, om hangarskibenes rolle er ved at være udspillet, udvikler disse flydende flyvepladser sig stadig i takt med flyvemaskinerne

HANGARSKIBENE spillede som bekendt en betydelig rolle i den anden verdenskrig, ikke mindst i Stillehavet. I denne krig overtog de rollen som flådernes vigtigste skibe, mens slagskibene gled noget i baggrunden.

Med den hastige udvikling af flyvemaskinerne og våbnene efter krigen diskuterer man nu, om hangarskibene overhovedet vil få nogen betydning i en eventuel fremtidig krig. Vi skal ikke her beskæftige os med denne debat, men derimod påpege, hvorledes hangarskibene har fulgt med i udviklingen af flyvemaskinerne i de senere år.

Start med katapult

Denne udvikling er karakteriseret af overgangen fra propeldrevne til jetdrevne luftfartøjer med større vægt og større start- og landingshastighed.

På landjorden bliver flyvepladserne gjort større og større; men det kan man kun vanskeligt og med enorme omkostninger gøre med disse flydende flyvepladser.

Oprindeligt brugte man hele hangarskibenes 200—300 m lange dæk både til start og landing, mens skibet sejlede frem mod vinden.

Nu anvender man til start kun den forreste spids af dækket, som er forsynet med katapulter. Bag ved disse er der et parkeringsområde. Agterdækket bruges til landing, idet flyvemaskinerne bremses op af bremswirer. Mellem landings- og parkeringsområderne findes et spærreområde med barrierer, som kan rejses og forhindre en flyvemaskine, som ikke har fået fat i landingswirerne, i at brase ind i de parkerede maskiner.

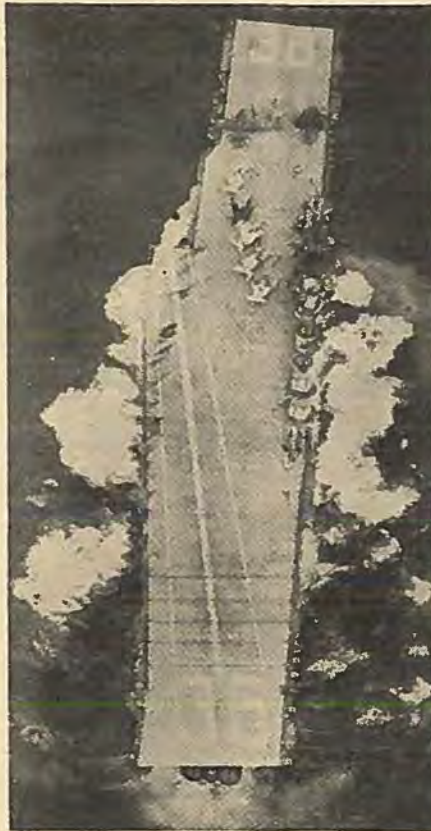
Katapulterne er forsænket i dækket, som man kun ser smalle spalter i. Ved anvendelse af to opnår man en meget hurtig startrækkefølge.

Katapulterne har hidtil været drevet med komprimeret luft. Men for nylig opfandt man i England en dampkatapult, der drives med højkomprimeret damp fra skibets normale dampanlæg. Denne katapulttype har mange fordele og indbygges nu både i britiske og amerikanske hangarskibe; f. eks. vil det kæmpemæssige 60.000 tons amerikanske hangarskib »Forrestal« blive udstyret med fire sådanne katapulter.

Dampkatapulterne tillader start, mens skibet ligger for anker, ligesom de gør det muligt at starte større og tungere typer end hidtil.

Det skæve landingsdæk

Ved at bygge landingsdækket således, at det danner en lille vinkel med skibets



Det amerikanske hangarskib »Antietam«, det første skib, der er udstyret med det nye landingsdæk, der danner en vinkel med skibets længdeakse. Som artiklen fortæller, har det nye arrangement mange fordele.

længdeakse, opnår man at få et længere landingsdæk, og man sparer barriereområdet.

Man muliggør således også landing af større og tungere flyvemaskiner.

Det skæve landingsdæk er ligesom dampkatapulten en britisk opfindelse, der blev givet videre til amerikanerne, som først har afprøvet den. Nu bliver det indrettet på både britiske og amerikanske skibe.

Hvis det ved en landing ikke lykkes at gribe landingswirerne med maskinens halekrog, kan den nu give gas igen og gå rundt til en ny landing. Det kunne man ikke risikere før. Maskinen måtte ryge ind i barriererne, som er nogle nylonnet, der standser flyvemaskinen med forholdsvis ringe skade, men dog ofte med nogen.

Der anvendes nu den teknik at komme ganske fladt ind til landing med jetmaskinerne med motoren på 85 % af fuld kraft. Jetmotorerne accelererer nemlig så langsomt,

at man ellers ikke hurtigt nok kan få fuld kraft til at starte igen. Først i det øjeblik piloten føler, at halekrogen har »bid«, tager han gassen fra.

Denne flade landingsteknik har iøvrigt den fordel, at synkehastigheden ved landingen er mindre, så man måske i fremtiden kan undgå de ekstra tunge understel på hangarskibsbaseerede maskiner.

Landingerne bliver mere sikre

Forsøgene har vist, at landingerne på det nye dæk medfører færre havarier end ellers. Det er nemlig ingen hemmelighed, at man i normale operationer regner med en betydelig større havari procent på hangarskibe end på landjorden.

Det er naturligvis vanskeligt at lande på en så begrænset plads, og når dækket så oven i købet bevæger sig under søgang, stiller det endnu større krav. Foruden de maskiner, der ramler ind i barriererne, sker det også af og til, at een ryger over bord.

Derfor ligger der gerne en destroyer på vagt bag hangarskibet, og man er forresten også begyndt at benytte helikoptere til redningstjenesten.

Der fortælles den pudsige episode, at piloten på en maskine, der var ved at synke, benyttede sig af en anden moderne opfindelse til at komme ud af førsædet, der allerede var under vand, nemlig katapultsædet!

Under et halvt års forsøgsperiode på det amerikanske hangarskib »Antietam«, hvor systemet først er blevet afprøvet, havde man 5000 landinger uden ulykker. I 115 tilfælde glippede det at få fat i landingswirerne (hvis antal forøvrigt har kunnet nedsættes fra 12 til 6), og det ville tidligere have medført adskillige beskadigelser, men her slap man uden en eneste.

Oprindeligt dannede landingsdækkets akse en vinkel på 7—8 grader med startdækkets. Amerikanerne vil imidlertid gå op til 10½ grad i fremtiden, medens englænderne derimod påtænker at gå fra 7 grader på deres første skib ned til 3½ grad.

Hvordan det således end kommer til at gå med hangarskibene i fremtiden, så holder de i hvert fald foreløbig trit med flyvemaskinernes hastige udvikling.

* * *

Det første engelske skib, der bliver udstyret med det nye dæk, er HMS »Hermes«, et lettere hangarskib på »kun« 18.300 tons. Det har plads til 45 flyvemaskiner. Senere vil et søsterskib »Bulwark« blive indrettet på lignende måde.

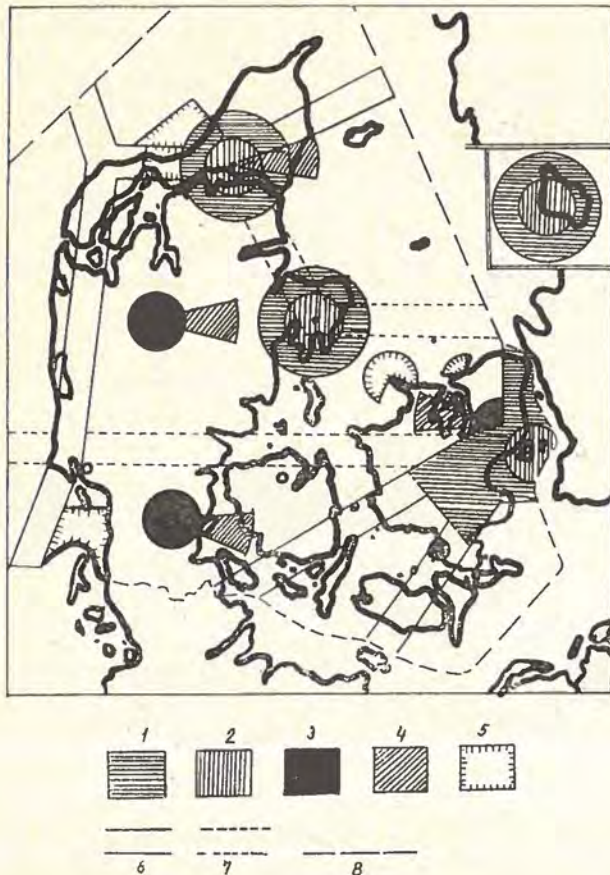
De næste amerikanske skibe, der ombygges, bliver »Shangri-La« og »Bon Homme Richard«.

PW

VENNER, SER PÅ DANMARKS KORT

En oversigt over forbudte områder, fareområder og kontrollerede luftrum

Ai Bent Froda



- 1) Lufthavns indflyvningsområde.
- 2) Lufthavns kontrolzone.
- 3) Forbudt militært område.
- 4) Militært indflyvningsområde.
- 5) Fareområde.
- 6) Luftveje.
- 7) Ruter med rådgivende tjeneste.
- 8) Grænse for den danske flyveinformationsregion (FIR-grænse).

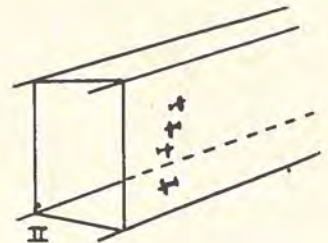


Fig. 2. En luftvej.

og dels, at der behøves et større område på grund af den kolossale trafik.

En lufthavns kontrolzone er også en cylinder med lodrette vægge. Den har sit centrum i lufthavnen, en radius på 15 kilometer og går fra jorden til 300 m. o. j. En lufthavns indflyvningsområde og kontrolzone er skitseret i figur I.

Luftvejene er lange kasser med vandrette og lodrette vægge (fig. II). De er ca. 19 kilometer brede og har alle en øverste grænse på 5050 m o. h., medens undergrænsen for de forskellige veje kan variere mellem 600 og 1500 m o. h. For dem alle gælder, at minimumsmarchhøjden for de maskiner, der benytter dem til IFR-flyvning, ligger mindst 150 m over undergrænsen.

Ruter med rådgivende tjeneste er også en slags veje, der har samme bredde som luftvejene, men de har hverken øvre eller nedre begrænsning. De maskiner, der ønsker det, får tildelt en af kvadrantshøjderne som marchhøjde med minimum i 450 m o. h. og maksimum i 4900 m's højde.

Militære områder

Danmark har i øjeblikket tre store flyvepladser udelukkende til militært brug, nemlig Karup, Skrydstrup og Værlose, medens Ålborg lufthavn er både civil og militær. De områder, der på kortet er betegnet med en sort cirkelflade (eller del heraf), har centrum i en militær flyveplads og radius 15 kilometer. Den cylinder, der står på denne cirkelflade, har ingen øvre grænse (tanken svimler næsten ved en sådan magtudfoldelse), og almindeligvis er det helt forbudt at flyve ind i dette område. Man kan dog få tilladelse til ind- eller gennemflyvning af området ved henvendelse til kontrolcentralen i København (ACC København).

Den anden del af det rum, hvor der gælder indskrænkninger for alle andre maskiner end de danske militærflyvemaskiner, er en sektor på 30 graders bredde med centrum i flyvepladsen. Sektoren er inderst begrænset af den sorte cirkel og yderst af en cirkel med centrum i flyvepladsen og en radius på 50 kilometer. Sektorens nedre grænse er 600 m o. h. og den øvre 12.200 m o. h. (fig. III). Inden for sektorrummet må ind- og gennemflyvning under IFR-vejrforhold kun finde sted efter forud indhentet tilladelse fra ACC København, og »flyvning i området under VFR-vejrforhold er utilrådeligt«. I sidste tilfælde foreligger der

JEROME K. Jerome siger et sted: »Den, der kan køre en barnevogn gennem en tysk by uden at overtræde love eller politivedtægter, er en større diplomat, end man sædvanligvis træffer dem«. Når man kaster et blik på hosstående Danmarkskort med dets mange indflyvningsområder, kontrolzoner, luftveje og militære restriktionsområder- og fareområder, har man fra et flyvesynspunkt vanskeligt ved at juble, at alt dansk er vort, og man begynder uvægerligt at hælde til den anskuelse, at den pilot, der kan føre sit luftfartøj gennem det danske luftrum uden at komme i konflikt med luftfartsmyndighederne, langt må overgå den diplomatiske, jeromeske barnevognskører i klogt og snilde.

Nu viser erfaringen, at det aldrig går så galt, som præsten prædiker, og det gør det da heller ikke i dette tilfælde, for med enkelte undtagelser gælder indskrænkningerne i luftrummet benyttelse ikke for hele strækningen fra jord til himmel.

Civile områder

En dansk lufthavns indflyvningsområde er en cylinder med lodrette vægge. Dens bund, der ligger 300 meter over jorden, har centrum lodret over lufthavnen, radius er 30 kilometer, og dens låg ligger for Kø-

benhavns og Ålborgs vedkommende i en højde af 5050 meter over havet og for Tirstrup og Rønnes vedkommende 1050 m. o. h. (Medens lave højder over en forholdsvis kort strækning naturligt regnes ud fra jordens overflade, regnes alle store højder over længere strækninger fra havets overflade. I vort land giver det ganske vist ikke ret stor forskel, om man benytter jord eller hav som basis; men de flader, der danner øvre og nedre grænser for f. eks. en luftvej, ville i et bjergland få ganske interessante former, hvis de skulle have konstante afstande fra jorden). Indflyvningsområdet for Københavns lufthavn, Kastrup, har, som det ses, ikke cirkel- eller cylinderform, hvilket skyldes dels den nærliggende svenske grænse

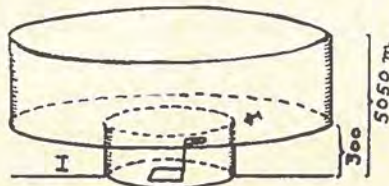


Fig. 1. Lufthavn med kontrolzone og indflyvningsområde. Den nederste cylinder har en radius på 15 kilometer, den øverste på 30 kilometer.

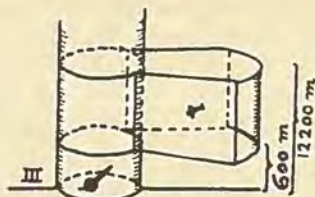


Fig. 3. Militærflyveplads med indflyvningsområde. Selvs kontrolzonen, der er forbudt område, er cylinderen, der har en radius på 15 kilometer, og som er ubegrænset høj. Sektoren begynder 600 m o. j. og ender 12.200 m o. h. Den er 30 grader bred og dens ydre lodrette begrænsning ligger 50 kilometer fra en lodret linie gennem flyvepladsens centrum.

altså ikke noget forbud; men man gør i høj grad klogt i at holde sig væk. Det er her jet-jagerne påbegynder deres landing, og selv om vejret er nok så klart, kan det være vanskeligt for jager-piloterne at få øje på en lille sportsmaskine i den enorme fart. Ikke mindst, hvis de har solen i øjnene. Så selv om man er ligeglad med sit eget liv, bør man tænke på de unge jager-piloters nerver (eventuelt liv) og derfor holde sig nede under de 600 m, hvilket ikke skulle være så vanskeligt.

Civilt og militært på een gang

For Ålborg lufthavns vedkommende eksisterer den sorte cirkelflade ikke, men til gengæld går sektoren helt ind til centrum. Hvor militære restriktionsområder og civile kontrollerede luftrum griber ind i hverandre, bortfalder de militære begrænsninger. Derfor vil man se, at Værloes forbudte område bortfalder, hvor det falder sammen med Københavns indflyvningsområde. Man møder iøvrigt her det pudsige tilfælde, at man i dette fællesområde ikke må komme højere op end til indflyvningsområdets over-

ste begrænsning, nemlig 5050 m o. h. Herover træder det militære forbud nemlig i kraft igen. Den militære flyveplads ved Avnsøes med et forbudt område inden for en cirkel med centrum i flyvepladsen og 5 kilometers radius, samt en højde fra jorden til 700 m o. h.

Fareområderne ligger ved Blokhus, Røme, Sjællands Odde, Jægerspris og Melby, hvor skydning finder sted fra jorden. Det farlige rum strækker sig fra 0 til 12.200 m o. h. Desuden findes et fareområde ved Tranum, hvor der finder bombekastning og skydning fra luftfartøj sted mod mål på jorden. Her strækker det farlige luftrum sig fra 0 til 600 m o. h. Vil man vide, om der på et givet tidspunkt finder skydning sted, henvender man sig til briefing i København.

Hvad må man, og hvad ikke?

Luftfartsmyndighederne synes mere og mere at gå over til i en ikke ringe grad at lade folk tænke selv, og så til gengæld lægge ansvaret tungere på dem end hidtil. Det stiller ret store krav til det sunde omdømme hos en pilot, for bortset fra de militære forbudte områder eksisterer der *absolut intet* forbud mod færdsel med luftfartøjer under VFR-flyvning i dansk luftrum, når blot minimumshøjderne overholdes, ligesom bestemmelserne om sigtbarhed og afstande til skyer respekteres.

Det lyder mærkeligt, men er ikke desto mindre korrekt: man kan f. eks. flyve ind over en lufthavn i ned til 150 m's højde, kredse rundt og så flyve bort igen (lande må man som bekendt ikke i Kastrup eller Ålborg uden særlig forud indhentet tilladelse, uden man er i stand til ved hjælp af sin tovejs-radio at følge den sædvanlige landingsprocedure), og denne tåbelige streg kan man udføre uden at krænke loven. Vel

at mærke, hvis man ikke generer flyveplads- trafikken!! Men selv om man kunne komme på et tidspunkt, hvor der slet ingen trafik er i luften over flyvepladsen, bør man naturligvis lade være. Det tjener intet fornuftigt formål og vil blot vække irritation. Almindeligvis kan det sikkert regnes for klogt at holde sig mindst 10 kilometer fra en lufthavn, enten man er inden for kontrolzonen (inde i cylinderen) eller ej, hvis man ikke skal lande i havnen.

I FLYV nr. 12, december 1953, er der gjort rede for de nye lufttrafikreglers bestemmelser om minimumshøjder og afstande (lodret og vandret) til skyer under VFR-flyvning såvel i kontrollerede luftrum som uden for disse. Man må imidlertid tænke på, at de kontrollerede luftrum i udstrakt grad benyttes af trafikflyvemaskiner, og at disse flyver meget hurtigt. Krydser man f. eks. en luftvej, hvor der befinder sig en smuk og omfangsrig cumulus, skal man som bekendt holde sig mindst 600 m borte fra den i vandret retning. Nu kan det meget godt ske, at en trafikmaskine kommer færdig ud fra skyen med en fart af over 500 km/t eller ca. 140 m/s. Der kan således i værste tilfælde være så lidt som mellem 4 og 5 sekunder til at udføre de manøvrer, der skal hindre en kollision. En pilot, der flyver VFR-flyvning, bør naturligvis altid holde godt udkig; men befinder han sig i kontrolleret luftrum, det vil altså sige i indflyvningsområdet, kontrolzoner eller i luftveje, bør opmærksomheden om muligt yderligere skærpes.

Enhver pilot bør have de kontrollerede områder indtegnet på sit luftnavigationskort. De nøjagtige grænser for rummene og centrene for lufthavne og flyvepladser er angivet i Notam Danmark B 43/1953, 20. oktober.

Bent Froda.

Motorflyvning i modvind

Et enkelt indlæg

Vor ledende artikel i sidste nummer fik ikke mange motorflyvere til at reagere. Et par enkelte reagerede mundtligt; men vi har kun modtaget eet eneste indlæg til bladet, som vi hermed bringer:

»Lederen i vort officielle organs sidste nummer »Motorflyvning i modvind« forekommer mig at ramme noget ved siden af. Men naturligvis: Hellere ramme ved siden af end slet ikke ramme! At der er noget galt med vore motorflyveklubber, kan der ikke være tvivl om; men den udvikling, som bladet foreslår, har jo forlængst fundet sted.

Bortset fra den største klub er der vist kun et par enkelte små klubber, der endnu står som ejer af flyvemaskiner. Resten er forlængst overgået til at samarbejde med regulære erhvervsforetagender. En enkelt klub gjorde det iøvrigt fra starten, men synes alligevel sygnet helt hen.

Problemet ligger næppe her, og vanskeligheden ved at indføre nye maskiner spiller heller ikke større rolle. Behovet for maskiner er ikke større, end at det kan dækkes af dem, vi har, og de skifter jo ejer med forbavsende hyppighed.

Det må være andre ting, som lammer motorflyveklubberne og får stadigt flere til at opløse sig. Kort efter krigen var der et halvt hundrede klubber med over 5000 medlemmer. Nu er vi vel nede på et dusin klub-

ber med kun godt 1000 medlemmer. Antallet af flyvere med gyldigt certifikat og antallet nyudstedte certifikater falder stadig.

Det er svært at fastslå, hvad der er galt. At organisationen under krigen var pustet alt for optimistisk højt op, er én sag. Men hvis det er de virkelig interesserede, der er tilbage, hvorfor kan vi så ikke skabe mere liv om vor hobby?

Vi har for ringe kontakt med hinanden, med de andre klubber, med vor øverste ledelse, motorflyverådet. Tidligere blev vi bedre orienteret i FLYV om, hvordan det stod til rundt omkring. Nu affærdiges det årlige repræsentantskabsmøde, hvor der kun mødes en halv snes mand, med få linier, mens der er meget større interesse om og referat af modelflyvernes og svæveflyvernes møder.

Disse to grupper har vel også deres vanskeligheder og modgang. Men de synes meget mere aktivt at kæmpe imod og få noget ud af det. Måske er det mig, der ikke kan se, hvor skoen trykker. Jeg vil derfor med interesse imødesee martsnummeret af FLYV og læse, hvad mine kammerater rundt om i landet mener.

Certifikatvedligeholder.◀

Indsenderen bliver skuffet, men hvorfor ikke imødekomme ham i næste nummer?

Stratofreighter nr. 500

Mens der kun blev bygget det forholdsvis beskedne antal af 56 civile Boeing Stratocruiser, fortsatte den militære produktion i voldsomt tempo. Siden august 1953 er der produceret en om dagen, og nr. 500 blev rullet ud fra fabrikken i Renton i staten Washington den 8. februar. Fabrikken beskæftiger 5000 personer, hvoraf 33% kvinder. Desuden er 200 andre firmaer med i produktionsprogrammet.

C-97 Stratofreighter anvendes af MATS til transport især i Stillehavsområdet. I øjeblikket gælder produktionen fortrinsvis den nyeste tankversion KC-97G, der bruges af Strategic Air Command. Til hver afdeling på 45 Boeing B-47 Stratofjet bombere hører ikke mindre end 20 af disse flyvende benzintanke.

Fuldvægten for denne type er fra prototypens ca. 54 tons efterhånden steget til godt 79 tons for KC-97G. Den civile types fuldvægt er kun 68 tons. Den havde i forvejen en relativ høj planbelastning. For KC-97G er den helt oppe på 480 kg/m².

To Stratofreighter, der forsøgsvis udstyres med Pratt & Whitney T-34 turbinemotorer, ventes at flyve sidst på året.

Husk navn og adresse.

Ved alle forespørgsler, der kræver direkte svar, må indsenderens navn og adresse samt frankeret konvolut altid vedlægges, da vi ellers ikke besvarer eller viderebefordre henvendelserne.

Husk derfor: navn og adresse.

VEJRKORT PR. TELEFOTO —

på vej mod succes

Af overassistent S. O. Madsen

NÅR realitetsbegrebet luftfart nu engang er så nøje knyttet til teknik og fremskridt, er det velgørende nu og da at kunne konstatere, at fremskridtsfjendtlige elementer ikke har sneget sig ind i vore rækker. At der ingen grund er til at nære bange anelser i så henseende, fik vi et nyt bevis for i de første dage af december, da det engelske firma Muirhead ved sin herværende repræsentant, firmaet Ditz Schweizer, i Københavns lufthavn demonstrerede sine sidste nye telefoto-anlæg specielt konstruerede til transmission af vejrkort over vilkårlige afstande pr. radio eller kabel.

Interessen for de nye apparater var overvældende og tilstrømningen stor. Der var mødt repræsentanter for luftfartsvæsenets administration og sikringstjenester, for meteorologisk institut, forsvaret, politiet, luftfartsselskaberne, rederierne, post- og telegrafvæsenet m. fl. Man diskuterede ivrigt mand og mand imellem i forsøg på at få videbegærligheden tilfredsstillet og lidt af sløret loftet for mysteriet.

Og så er sagen jo i grunden den, at telefoto, i flæng også kaldet facsimile eller billedoverføring, ingenlunde er noget nyt i principiel henseende. Det nye lå måske derimod i, at vi her for første gang i en dansk lufthavn blev præsenteret for færdige apparater specielt konstrueret for luftfarten, og at vi samtidig hermed blev opmærksomme på de anvendelsesmuligheder inden for national og international vejrtjeneste, som disse apparater frembyder.

til radiosende-/modtageteknikkens udvikling. Da kortbølgerne udbredelsesforhold blev bedre kendt, kom også dette til at spille en rolle, selv om sendetiden stadig var ret betydelig og kvaliteten af billederne ikke altid lige god. Endelig i 1938 nåede man frem til det system, som i store træk finder anvendelse idag. Medens det fundamentale, mekaniske grundlag for sendeudstyrets opbygning i de senere år ikke er undergået afgørende ændringer, har man derimod forstået at drage fordel af elektroteknikkens fortsatte udvikling på såvel modtage- som sendesiden. Billedkvaliteten, som vi kender den fra dagspressen, lader da snart heller ikke meget tilbage at ønske og tåler, i den form det modtages, at forstørres adskillige gange, før sloring af detaljerne opstår. Ved de hidtil gængse telefotosystemer, som anvendt blandt andet af dagbladene gennem adskillige år, reproduceres det modtagne billede på en film, der derefter må fremkaldes i mørkekammer. Det er indlysende, at en sådan proces er både langsom og besværlig og derfor lidet egnet til overføring af vejrkort for luftfarten, hvor minutterne ofte er afgørende. For at imødekomme de specielle krav, som vejrtjenesterne må stille, er det, at Muirhead har konstrueret sine apparater, i det følgende benævnt Mufax.

Hvad der sker.

Den rent mekaniske opbygning af et facsimile udstyr er baseret på en afsøgeenheds bevægelser over det billede, der skal sendes, og en skrivemekanismes tilsvarende bevægelser på papiret på modtagersiden — udført på en sådan måde, at afsøgeenheden og skrivemekanismen hele tiden er i nøje fase i forhold til et bestemt punkt på billedet. Billedet anbringes på sendesiden over en valse i rotation foran afsøgeenheden, der samtidig bevæger sig henover billedet parallelt med valsen, hvorved opnås en spiral-lignende afsøgning af hele billedfladen. På modtageren anvender Muirhead et særligt elektrokemisk papir, hvorover skrivemekanismen bevæger sig — stadig nøje synkroniseret med senderen.

Senderen.

Mufax senderen er specielt konstrueret til transmission af vejrkort i størrelsen 45,7 cm × 55,9 cm. Kortet, der skal sendes, anbringes over en valse, 55,9 cm lang og 15,2 cm i diameter. Valsens normale omdrejningstal er 60 omdrejninger pr. minut, hvilket tal i givet fald kan øges til 120. Idet valsen drejer, bevæger afsøgeenheden, der består af en lyskilde og en fotoelektrisk celle, sig tværs over billedet. For denne proces tager sin begyndelse, drager udsendelsen af et særligt signal omsorg for, at modtagerens skrivemekanisme starter i det i relation til senderen rigtige punkt. Tilsvarende impuls-udsendelser gør det muligt når som helst at standse udsendelsen momentvis uden derfor at ændre det rette faseforhold mellem sender og modtager. En særlig anordning i forbindelse med omdrejningsmekanismen bevirker, at afsøgeenheden under 1 omdrejning af valsen bevæger sig 1/96 tomme

(0,26 mm) parallelt med denne. Dette vil i virkeligheden sige, at vejrkortet udstykkes i 1/96 tomme brede felter under afsendelsen.

Modtageren.

Mufax modtagerens betjening er så enkel, at den ikke kræver nogen teknisk indsigt. Det elektrokemiske papir leveres i ruller på ca. 30 m, tilstrækkeligt til 30 timers drift ved normal hastighed. Ved normal omdrejningshastighed på sendesiden, d. v. s. 60 omdrejninger pr. minut, føres papiret på modtageren frem med ca. 17 mm pr. minut, således at et vejrkort i den fulde tidligere nævnte størrelse tegnes på ca. 35 minutter. Øges omdrejningshastigheden på sendesiden til 120, modtages det samme vejrkort på den halve tid — men på nogen bekostning af kvaliteten. Det færdige kort fremtræder i forskellige nuancer i sort afhængig af de indkomne signaler, der — når ikke kabel anvendes — modtages på en almindelig radiomodtager for HF (kortbølge). Mufax modtageren selv kræver overhovedet ingen passing under recorderingen, hvorimod radiomodtagerens indstilling og signalstyrke må holdes under kontrol.

Der synes herefter ikke at kunne herske tvivl om, at telefotoen afpasset efter luftfartens behov snart vil gøre sig gældende i stadig større og større udstrækning. Hvor man før var nødsaget til pr. radio eller fjernskriver først at modtage et stort antal meteorologiske observationer og derefter en for en printe dem ned på et kort, vil man fremtidig kunne få leveret det færdige produkt fra enkelte udvalgte sendestationer og måske således opnå en personalemæssig besparelse i de mindre lufthavne. Regelmæssige udsendelser har allerede i længere tid fundet sted fra en række lande, og ganske særlig har man i Canada i løbet af 1953 udbygget et net af facsimile stationer. Under demonstrationerne i Kastrop indløb vejrkort af god kvalitet ikke alene fra Tyskland og England, men også fra Panama. Afstanden spiller iøvrigt ingen rolle. Forudsætningen for god modtagelse er blot, at signalet indgår med en passende hørlig lydstyrke i radiomodtageren. Fading og forskellige refleksionsforhold kan derfor, ligesom alt radioarbejdes allestedsnærværende onde ånd — de atmosfæriske forstyrrelser — forringe billedets kvalitet. Lokale elektriske forstyrrelses uheldige indflydelse kan man derimod undgå ved en hensigtsmæssig placering og afskærmning af modtageantennen.

De særlige isobarkort, der angiver lufttrykfordelingen over et område og er uden mange og små detaljer, forekommer i første række egnede til udsendelse pr. radio eller kabel. Skal de egentlige vejrkort, hvor hver enkelt station påføres oplysninger om forskellige meteorologiske observationer, fremtræde let læselige også under mindre gode modtageforhold, bliver det imidlertid nok nødvendigt for meteorologerne fremtidig at træffe særlige forholdsregler — f. eks. anvende større symboler eller kort i mindre målestok.

Også telefoto i luftfartøjene synes at være under overvejelse med anvendelse af facsimile modtagere i miniatureudgave. Fremtidsperspektiverne er her ikke mindre lovende. Med et vel gennemtænkt og udbygget net af sendestationer på jorden ville piloten når som helst og hvor som helst sort på hvidt kunne skaffe sig et overblik over vejrsituationen på den rute, han skal gennemflyve, uden at skulle belaste radiotele-



Øverst senderen og nederst modtageren, hvorpå størstedelen af vejrkortet er klar.

Telefotoens historie går som sagt mange år tilbage, og i hvert fald var man allerede i 1913 i stand til at overføre billeder mellem Berlin og Paris, medens den første transatlantiske billedoverføring med pænt resultat fandt sted i 1924. I de følgende år var telefotens udvikling nøje knyttet

FLYVERHJEMMEVÆRNET

— dets opgaver, organisation og uddannelse

Af flyverløjtnant I. W. Ryt-Hansen



Figur 1.
Et af luftmeldekorpsets observationstårne.

Den voldsomme udvikling i luften, der ved den sidste forsvarslov herhjemme medførte en opdeling af landets væbnede styrker i en hær, et søværn og — et flyvevåben, blev også medvirkende til, at landets frivillige forsvarsstyrker blev opdelt i 3 grene i operativ henseende, medens alt frivilligt forsvarsarbejde i administrativ henseende indgik i hjemmeværnet.

Den reviderede hjemmeværnslov af 1952 bestemmer således, at de til flyvevåbnet knyttede dele af hjemmeværnet tilsammen udgør en enhed, der benævnes »Flyverhjemmeværnet«.

Ved oprettelsen af flyverhjemmeværnet, der officielt fandt sted d. 1. april 1953, indgik de styrker af det frivillige forsvarsarbejde, der tidligere havde været knyttet til flyvevåbnet — men som havde stået udenfor hjemmeværnet, og som havde været medlemmer af foreningen »Den frivillige luft-

fonikanalerne eller sin hukommelse.

Det turde ikke være nogen hemmelighed, at den danske — såvel den civile som den militære — vejrtjeneste med stor interesse har noteret sig de nye apparaters fremkomst og med et vågent blik vil følge udviklingen i den nærmeste fremtid. Teknikerne har spillet ud — nu er det de bevilgende myndigheders tur.

S. O. Madsen.

meldetjeneste«. Denne forening, der blev startet i 1934, talte en 4—5000 medlemmer over hele landet og havde haft til opgave at hverve personel til den for såvel det militære som civile forsvar så nødvendige varslings-tjeneste. I tiden op til krigen 1939—45 udbyggedes luftmeldetjenesten i det tempo, de sparsomme bevillinger tillod det; men ved krigens afslutning var udviklingen i luften løbet fra det daværende meldesystem. Indførelsen af radarvarslingsstationer medførte overvejelser om, hvorvidt en på visuelle observationer opbygget meldetjeneste fortsat var nødvendig. Imidlertid pegede erfaringer fra den finske vinterkrig og især det britiske Royal Observer Corps fremragende resultater fra slaget om England på nødvendigheden af en retablering af luftmeldetjenesten herhjemme. I slutningen af 1949 påbegyndte et lille officersteam udarbejdelsen af en samlet plan for denne tjenestes opbygning, og i dag er moderniseringen langt fremskredt, således at Danmark har det system parat, der iflg. afdøde Air commodore Bray »er det eneste effektive svar på vor tids farligste form for flyverangreb: De lavtgående, hurtiggående jagerangreb.«

Luftmeldekorps

Luftmeldekorps, der i dag er den eneste opstillede enhed indenfor flyverhjemmeværnet, består af 8 luftmeldedistrikter, der hver har 1 luftmeldecentral og gennemsnitlig 50 luftmeldeposter. Til hver post (der består af 24 mand) hører en observationsstandplads (fig. 1) i et tårn e. l., hvorfra der er di-



Figur 2.
Foroven ses luftmeldecentralens »plotteborde«, hvor meldingerne fra posterne samles.

rette forbindelse til luftmeldecentralen (fig. 2 og 3). Her lægges meldingernes oplysninger ud på et »plottebord«, der viser luftsituationen over det pågældende distrikt, og herfra sendes meldingerne øjeblikkeligt videre til flyvevåbnets operationsrum samtidig med at repræsentanter for civilforsvar, luftværnsartilleri m. fl. kan »plukke« de oplysninger ud, deres våben har brug for, og sende dem videre.

Personellet i luftmeldekorpsen er nu blevet uniformeret i flyvevåbnets uniform og vil blive bevåbnet til selvforsvar; men hovedvægten i uddannelsen er lagt på melder-afgivelse: flykending, og for centralerne: plotning. Såvel mænd som kvinder kan optages i luftmeldekorpsen, og den årlige tjenestetid omfatter ca. 75—100 timer, hvilket timeantal er nødvendigt for at vedligeholde uddannelsen på det høje stadi, som vort beredskab kræver.

NATO-øvelserne »Heads-up« og »Mainbrace« har begge vist, at luftmeldekorpsen er en betydningsfuld del af flyvevåbnets kontrol- og varslings-tjeneste.

De øvrige enheder

Flyverhjemmeværnets øvrige enheder er endnu ikke opstillet, men påregnes at skulle omfatte jordforsvarsstyrker til opgaver i forbindelse med forsvaret af flyvevåbnets anlæg og stationer. Herunder vil det på flyvestationer m. v. tjenstgørende civile personel formentlig kunne uniformeres og bevåbnes bl. a. som et led i det nødvendige kupperedskab.

Det vil endvidere være naturligt, at medlemmer af sportsflyveklubber, erhvervs- og civilflyvere i flyverhjemmeværnet finder deres plads i landets forsvar — måske i særlige hjælpeenheder til kurer- og transport-tjeneste m. v.; men endnu er disse problemer i støbeskeen.

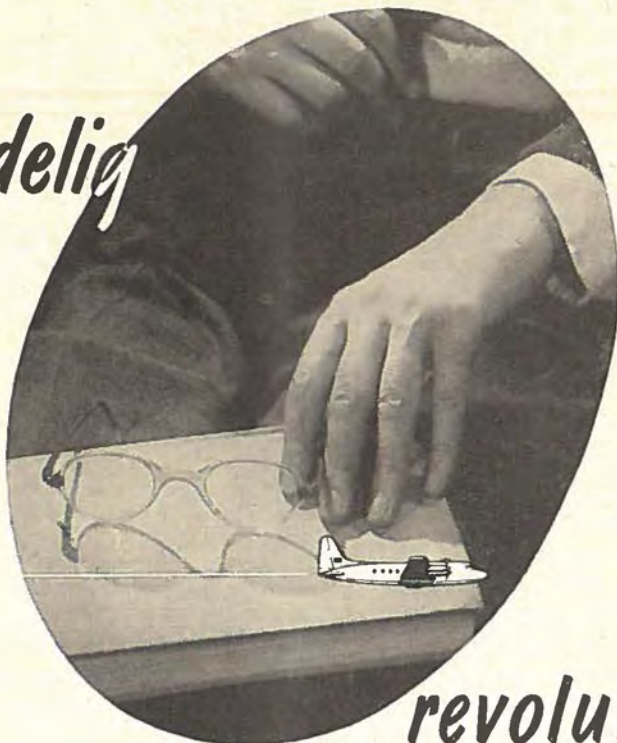
Flyverhjemmeværnet ledes af den kendte flyver, oberstløjtnant H. L. V. Bjarkov.

Optagelse i flyverhjemmeværnet sker efter tilsvarende bestemmelser som ved de øvrige hjemmeværnsgræne, og nærmere oplysninger samt optagelsesbegøring vil kunne fås ved henvendelse til: Flyverhjemmeværnet, Folchavehøj, Flyvestation Vedbæk. Tlf. Vedbæk 113 eller 501.

Figur 3.
Forneden et detailbillede af bordet med de forskellige markeringsbrikker.



Fredelig



revolution



Land efter land mærker den revolution i flyvekomfort, der er gennemført med Viscount. Tusinder har fløjet til København, Stockholm, London, Rom, Athen, Milano og Wien og har nydt den rolige hvile i denne enestående maskine med propel-turbiner. Allerede i år har British European Airways åbnet flere Viscount flyveruter til Bordeaux, Madrid og Gibraltar. Andre kommer til — for passagererne er ivrige efter at flyve med Viscount. Og det er ikke så mærkeligt i betragtning af, at man kan tage en fredelig lur undervejs, føre samtaler uden at hæve stemmen, eller nyde udsigten til land og by gennem de store ovale kabinevinduer.



VICKERS VISCOUNT

FIRE ROLLS-ROYCE PROPEL-TURBINER

NU I BRUG HOS B. E. A. OG AIR FRANCE

VICKERS ARMSTRONGS LIMITED

AIRCRAFT DIVISION - WEYBRIDGE SURREY - ENGLAND

Repræsenteret ved: ALFRED RAFFEL AKTIESELSKAB, Vodroffsvej 46, Luna 2343, København V.

HVAD SKAL AFLØSE DC-3?

I tilslutning til artiklen i sidste nummer gør journalist Arne Christiansen opmærksom på en moderniseret DC-3-type



Udnævnelse

Flyverløjtnant af 1. grad af reserven *Bent Aage Holmgaard* ved ø. fbk. er udnævnt til kaptajn løjtnant af reserven i flyvevåbnet.

Efternævnte løjtnanter af reserven i flyvevåbnet er udnævnt til flyverløjtnanter af 1. grad af reserven: *E. M. Pedersen, H. Møller, O. E. Nielsen* og *P. Wintlev-Jensen*. Flyverløjtnant af 1. grad af reserven *H.-N. Andersen* ved flyverkommandoen er forsat til vestre flyvebasiskommando. Flyverløjtnant af 2. grad af reserven *H. Olsen* er forsat til østre flyvebasiskommando.

Der er tillagt løjtnant af reserven i flyvevåbnet *J. M. F. Dethmer* midlertidig grad som kaptajn løjtnant af reserven i den tid, i hvilken han er indtrådt i staben hos den øverstkommanderende for de fælles forsvarstyrker i Nordeuropa.

Efternævnte befalingsmænd i flyvevåbnet, der har bestået flyvevåbnets reserveofficersskole, flyverløjtnantkursus 1953-I, er udnævnt til flyverløjtnanter af 2. grad af reserven: oversergent *B. R. Daugård*, sergenterne *B. B. Paulsen* og *N. B. Christiansen*, oversergent *P. H. Alsøer*, sergent *K. Ch. Jensen-With*, oversergent *K. E. Nielsen*, sergenterne *S. A. Pedersen, P. E. Bruus* og *E. Bertelsen* samt oversergent *S. Nielsen*.

Kaptajn *A. K. Hoogård* ved flyverkommandoen er ansat ved flyverstabens fra den 1/1 1954 at regne.

Flyverløjtnant af 1. grad af reserven *S. Sørensen* ved ø. fbk. afskediges efter ansøgning på grund af alder fra sin stilling i reserven fra udgangen af januar 1954 at regne.

Flyverløjtnant af 1. grad af reserven *J. P. Christensen* ved ø. fbk. forsættes til v. fbk. fra den 1/2 1954.

Efternævnte befalingsmænd (sekondløjtnanter og flyverkadetter) er udnævnt til flyverløjtnanter af 2. grad af reserven fra den 2/4 1953 at regne og ansat ved vestre flyvebasiskommando: *K. E. Hansen, E. Hansen, C. H. Olsen, A. V. Laursen, P. N. Bay, H. Remmen, P. Hansen, H. Hansen, J. N. Madsen, H. Laursen, J. S. Jensen, A. L. P. Christensen, H. Devantier, J. Andersen, E. Bruun, F. C. O. Lange, L. Villadsen, O. J. H. Simonsen, E. A. Bolvinkel, L. G. Andresen, O. B. Jensen, J. V. Pedersen* og *T. V. Kristiansen*. Endvidere er følgende udnævnt til flyverløjtnanter af 2. grad af reserven fra den 25/6 1953 at regne og ansat ved vestre flyvebasiskommando: *J. H. Lunov, E. B. Jensen, F. Madsen, K. B. Andersen, F. Carstensen, V. W. Jensen, N. J. B. Josephsen, H. J. Nielsen, V. Høj, B. Hansen, O. S. B. Hansen, B. W. Ledertoug, B. S. Borsing, G. B. Larsen, J. A. L. Jensen, J. Rabjerg, B. T. Friis, A. P. Petersen, F. Christoffersen, J. Mähl, H. A. Bülow Johansen, M. F. Jørgensen* og *K. Berthelsen*.

Efternævnte sergenter er udnævnt til flyverløjtnanter af 2. grad af reserven fra 21/9 1953 at regne: *T. O. Schmidt, K. Verner Rasmussen, J. J. Kappel* og *W. Werther*.

Flyveskolens klasse 1954-II oprettes den 5/4 1954.

Ny leder af flyvevåbnets svæveflyvning

I stedet for kaptajn *J. G. Bergh*, der nu gør tjeneste i USA, ledes svæveflyvningen inden for flyvevåbnet af oberstløjtnant *K. Birkhede*.

Flyveulykken ved Nibe

Den 11. februar forulykkede en Republic F 84 Thunderjet fra Flyvestation Karup i nærheden af Nibe. Maskinen fløj i jorden med stor kraft og blev fuldstændig ødelagt. Piloten, den 21-årige flyverløjtnant af 2. grad *Jens Rabjerg* fra Tim ved Ringkøbing blev dræbt.

Ingeniør *Karl Larsson*, Canadair Ltd., fremsatte i sidste nummer af FLYV nogle interessante betragtninger om bestræbelserne for at finde en afløser for den veltjente DC-3.

Han nævnte bl. a., at der kun er tre Super-DC-3'er i den civile luftfart, hvilket giver mig anledning til at bemærke, at der desuden anvendes en stærkt moderniseret type, som i mange henseender imødekommer de krav, ingeniør Larsson stiller til en evt. afløser.

I Sydstatene har jeg fløjet med denne version, der anvendes af *Delta Air Lines* på „bumle-ruterne“, men dog således at den f. eks. gennemflyver hele strækningen gennem staterne Georgia, Alabama, Mississippi, Louisiana og Texas.

Tilsvarende har man først og fremmest arbejdet henimod en hurtigere jordbetjening, og fra selskabets side slås det fast, at man i udstrakt grad har bygget på publikumsønsker.

Her er nogle punkter, hvor maskinen adskiller sig fra den normale type:

Trappen er indbygget, og i det øjeblik maskinen holder ved rampen, standes bagbordets motor, trappen slås ned, og man stiger ud. Om natten er den belyst.

Bagagen anbringer man selv på hylder lige inden for døren, hvor den tages, idet man forlader maskinen. Det samme gælder frakken. Et arrangement, som også gennemføres i andre maskiner, men (for bagagens vedkommende) normalt ikke i en DC-3. Man

kan naturligvis også indskrive bagagen til transport i maskinens lastrum, hvis man ønsker det.

De her nævnte forbedringer bringer tiden i lufthavnen ned til et minimum og opvejer i nogen grad, hvad maskinen mangler i hurtighed på ruterne. Den er stadig forsynet med 9-cylindrede 1200 hk-motorer.

Antallet af sæder er udvidet til 26 (heraf et til stewardessen), og de er nu fremstillet af skumgummi som i andre, nyere maskintyper.

Varmeregulering og ventilation er ændret i overensstemmelse med principperne i DC-4, således at luftcirkulationen er øget og temperaturen ens overalt i kabinen.

Endelig er maskinen, hvilket er yderst behageligt under de pågældende himmelstrøg, forsynet med en selvbetjeningsautomat med isafkølet vand — foruden den sædvanlige servering, naturligvis.

Alle forbedringer af maskin-typen er udført af *Delta Air Lines'* ingeniører på værkstederne i Atlanta, Georgia.

Arne Christiansen.

Lignende moderniserede udgaver af DC-3 anvendes også andre steder i verden. Bl. a. har BEA for et par år siden ombygget sine Dakota'er til tilsvarende måde. Også fører-rummet er stærkt moderniseret, og der er kun to mands besætning. Der er plads til 32 passagerer i denne type, som BEA kalder Pionair.

Red.

General Førslev om ulykkerne

Flyvevåbnets chef, general løjtnant *Førslev*, blev den 10. februar interviewet i radioen om ulykkerne i flyvevåbnet. Han udtalte, at der havde været en lille stigning i ulykkesprocenten, men at ulykkesantallets stigning må ses på baggrund af den store stigning i antallet af flyvetimer. Man undersøgte i øjeblikket forholdet i sammenligning med andre lande.

Jetmaskinerne havde lavere havari procent end f. eks. Harvard og Spitfire.

RAF-ulykker

Det oplystes for nylig i det engelske parlaments spørgetime, at RAF i 1953 havde haft 91 jetulykker med 122 dræbte i 1953, hvilket var mindre end i 1952 trods en forøgelse i antallet af flyvetimer med en trediedel.

Jetjagernes ulykkesprocent lå kun på halvdelen af den ulykkesprocent, Spitfire-maskinerne havde haft, dengang de var i tilsvarende tjeneste.



Sabre Trainer: Den berømte North American Sabre er nu også fremkommet i denne TF-86 træningsudgave, som er verdens hurtigste træningsmaskine med en topfart på over 1050 km/t. Kroppen er 1½ m længere end de ensædede versioner. Ligesom disse har TF-86 ikke et højderor i almindelig forstand, men hele haleplanet er bevægeligt.

TRAFIKFLYVENYTT

SAS-driftsåret 1952—1953.

Indtægter på over 342 millioner kroner.

Den 3. februar holdt SAS styrelsesmøde i København under forsæde af formanden direktør *Per M. Hansson*, Oslo, og på dette møde blev regnskabet for perioden 1. oktober 1952 til 30. september 1953 forelagt.

Trafikindtægterne udgør efter fradrag af provisioner 316.278.904 kr. mod 281.606.755 kr. året før. De øvrige indtægter udgjorde 25.790.408 kr. mod 19.781.561 kr. det foregående år. Det giver et samlet indtægtsbeløb på 342.069.312 kr., hvilket er 41 millioner kr. mere end forrige regnskabsår, hvor det samlede indtægtsbeløb var 301.388.316 kr.

Omkostningerne eksklusive afskrivninger beløber sig til 306.691.232 kr. mod 273.904.271 kr. Bruttooverskuddet er 35.378.080 kr. mod 27.484.045 kr. forrige regnskabsår. Under posten „øvrige indtægter“ indgår 7.621.440 kr. mod 2.418.736 kr. forrige år. De 7,6 mill. kr. er merindtægt udover bogført værdi af de i løbet af regnskabsåret solgte flyvemaskiner og reservedele. Efter afskrivninger efter samme principper som i det forrige regnskabsår med 32.429.646 kr. (25.395.367 kr.) fremkommer et restbeløb på 2.948.434 kr. (2.088.677 kr.), som disponeres til ekstra afskrivninger på reservedele. Samtlige beløb er opgivet i danske kroner.

* * *

SAS producerede i regnskabsåret ca. 179 millioner tilbudt ton-kilometer mod 137 millioner året før, og antallet af solgte ton-kilometer udgjorde ca. 95 millioner ton-kilometer mod ca. 82 millioner året før.

DDL's regnskab.

DDL's bestyrelse oplyser følgende om DDL's regnskabsresultat for perioden 1. oktober 1952 til 30. september 1953:

DDL's regnskabsmæssige andel i SAS's drift har hverken resulteret i indtægt eller udgift.

Diverse indtægter (bl. a. hidrørende fra tidligere års trafikafregninger) udgør 785.899 kr. Efter fradrag af omkostninger 152.616 kr. og udgifter til renter m. v. 596.416 kr. fremkommer et overskud på 36.867 kr., der med tillæg af overførsel fra forrige år, 349.542 kr., giver til disposition 386.409 kr. Af dette beløb henlægges 4.000 kr. til lov-mæssig reservefond, medens restbeløbet 382.409 kr. foreslås overført til næste år.

De i regnskabsåret foretagne justeringer af værdier indskudt i SAS pr. 1. oktober 1950, 785.873 kr., er belastet afskrivnings- og reguleringskonto, der herefter udgør 3.500.962 kr.

DDL har heller ikke i dette regnskabsår trukket på den af staten udstedte garanti

mod driftstab, ligesom SAS ikke har modtaget noget driftstilskud udover de beløb, der er stillet til SAS's rådighed for opretholdelsen af visse skandinaviske indenrigsruter.

KLM i 1953.

Trafikresultaterne for 1953 udviser følgende tal; idet der i parentes er angivet stigningen i procent i forhold til 1952:

| | | |
|------------------|-------------|-------|
| Flyvekilometer | 48.800.000 | (9%) |
| Flyvetimer | 147.000 | (10%) |
| Ton-kilometer | 274.700.000 | (14%) |
| Antal passagerer | 604.000 | (17%) |
| Fragt i kg | 14.800.000 | (3%) |
| Post i kg | 2.200.000 | (10%) |

For tiden har KLM 137 udenlandske afdelinger i de 67 lande, som er optaget i rutenettet. Der er 74 passager-kontorer, 16 fragt-kontorer og 49 andre kontorer. I 1953 blev der i Tyskland, Tyrkiet, Frankrig, Nigeria, England, Colombia, Italien, USA, Ægypten, Holland og Australien åbnet 16 nye passagerkontorer. Antallet af funktionærer, beskæftiget i selskabet, udgør 13.545 personer, hvoraf 4.352 er ansat udenfor Holland. Det flyvende personel tæller 1.340 personer, hvoraf 520 er piloter.

SAS-Skymaster solgt til Colombias præsident.

SAS har fornylig underskrevet kontrakt om salg af en af sine Skymaster OY-DFY, „Sigvard Viking“, til den sydamerikanske stat Colombia, hvor den under et andet navn vil blive stillet til rådighed for Colombias præsident, *Gustavos Rojas Pinilla*, som vil benytte maskinen til sine rejser rundt i det vidtstrakte land.

Først skal SAS-værftet i København imidlertid ændre luftfartøjets kabine, som skal indrettes med to saloner, hvoraf den forreste reserveres præsidenten og udstyres med lænestole og sofaer langs væggene, endvidere med et skrivebord, et lille barskab, begge dele i teaktræ, indbygget radio og radiotelefon, hvorover præsidenten kan telefonere ned til jorden. Den bageste kabine bliver indrettet med 16 siddepladser (til præsidentens sekretær og andre af hans stab). Hele det forremme udstyr bliver dansk arbejde af højeste klasse. Maskinen skal stå færdig til aflevering den 15. marts, hvor SAS flyver den til New York, og her overtages den af en colombiansk besætning.

Nye SAS-kontorer.

SAS har åbnet nye kontorer i Montreal på Hotel Windsor, og i Alexandria, 15 Sh. Cherif Pasha.

SAS har den største Douglas-flåde udenfor USA.

Med leveringerne af de to sidste Douglas DC-6 B „Bernt Viking“ og „Gorm Viking“, den sidste fløj som bekendt fornylig hjem ad den arktiske rute, har SAS dermed den største 4-motors Douglas-flåde udenfor USA.

Ny luftrute til England

Antagelig i næste måned opretter det private britiske luftfartsselskab Hunting-Clan Air Transport Ltd. nye ruter mellem Skandinavien og England, hvorved der fra København bliver forbindelse med Newcastle, Manchester og Glasgow til særlige priser,

Selv om direktør C. Thielst ikke længere flyver aktivt, viger han ikke tilbage for lange ture som passager. Han er fornylig vendt hjem fra en forretningsrejse over London—New York—Toronto—Chicago—San Francisco—Los Angeles—Florida—Nassau og Bermuda. På billedet ses han ved en de Havilland Otter sammen med prøveflyvere hos de Havilland i Canada.

som ligger ca. 10% under alm. turistklassepriser.

Hunting-Clan har store shipping-interesser i ryggen og disponerer over en flåde på ca. 15 Vickers Viking, Avro York og DC-3 (der benyttes på de nye ruter), medens der er nogle Vickers Viscount i ordre. Selskabet repræsenteres i Danmark af Thor Jørgensen A/S.



SAS anskaffer kæmpe-linktræner

SAS har hos Curtiss Wright Corp. i USA bestilt et nyt træningsapparat for besætninger, en såkaldt Dehmel »Flight Simulator«, som er det nyeste og absolut bedste på området. Flight Simulatoren koster 800.000 dollars — fem en halv million kroner. Den er en nøjagtig kopi af et cockpit i en DC-6 og DC-6B, og med dette apparat kan man simulere alle de situationer og vanskeligheder, som kan tænkes at opstå under flyvning, således besætningerne på en realistisk måde kan få en fuldstændig og altomfattende træning. SAS er det første luftfartsselskab udenfor USA, som har anskaffet et sådant træningsapparat for sine besætninger.

Flight Simulatorens »hjerne« er en yderst kompliceret regnemaskine, der ad elektronisk vej og på en brøkdæl af et sekund omregner og udnytter de data, som apparatet »mades« med. Alle de momenter, som påvirker luftfartøjet under flyvning, påvirker simulatoren, når den er i drift: luftfartøjets totalvægt, tyngdepunktets placering, stighastighed og stivevinkel, rorenes stilling, om understellet er ude eller trukket op, vindretning, vindstyrke, om en eller flere motorer stoppes, motorernes effekt, propel-indstillingen etc. etc. På grundlag af de data, som til enhver tid gælder for hver af disse faktorer, regner simulatoren selv resultatet ud, og opfører sig nøjagtigt som en virkelig flyvemaskine ville have gjort under samme forhold. For at klare denne regneopgave er simulatoren med de 900 elektroniske rør i fuld aktivitet; alene til hjernen bruges 2000 Watt, og hele simulatoren kræver ca. 25.000 Watt, når den er i brug.

Hvis man på papiret skulle beregne de opgaver, som simulatoren løser på en brøkdæl af et sekund, ville en øvet matematiker med de sædvanlige udregningsmetoder bruge ca. 1 måned. Ved hjælp af en regnemaskine kunne det gøres på ca. 7 dage. Simulatoren har en lille afdeling for hver funktion i flyvemaskinen som f. eks. højde, temperatur, motoreffekt, understellets stilling etc. Den stadigt varierende slutsum for alle disse enkeltfaktorer regnes kontinuerligt ud, og svaret gives i form af udslag på instrumenterne i simulator-cockpitet.

Når besætningen går ombord i simulatoren, får den straks følelsen af at sidde i en rigtig flyvemaskine. Alle kontakter og håndtag er anbragt på tilsvarende måde som ombord i flyvemaskinerne, og når »motorerne« startes op i simulatoren, stiger motorlarmen efterhånden som omdrejningstallet øges. Ved »landing« høres den velkendte lyd, når hjulene tager jorden, og instruktøren kan indlægge 60 forskellige fejl eller vanskeligheder, som kan opstå under flyvning — enkeltvis eller en kombination af flere samtidig.

Den nye simulator vil blive leveret SAS i løbet af indeværende år og opstilles i Stockholm.





NYT UDE OG HJEMME

Ulykke i Kastrup

Den 27. januar skete der ved Københavns Lufthavn, Kastrup, en flyveulykke, idet en amerikansk Lockheed T-33, der havde været til eftersyn på flyveværftet og nu skulle flyves bort, styrtede ned i iskanten lige ud for lufthavnen. Piloten, en amerikansk flyverløjtnant Cobb, blev dræbt på stedet.



Denne argentinske flyvemaskine IAR 19C er beregnet til en lang række opgaver fra træning til ambulance-flyvning.

Radiostyret skydemål fra Auster

Auster har videreudviklet den amerikanske radiostyrede, førerløse målflyvemaskine OQ3 til Auster B3. Den er udstyret med en to-cylindret ABC-motor og af enkel konstruktion helt igennem, således at beskadigede dele let kan udskiftes.

Den startes fra katapult, som det fremgår af billedet, og styres med en styrepind på radiosenderen på jorden. Den styres med sideror og en smule højderor. Når man trykker på en knap, stopper motoren, og flyvemaskinen daler ned i faldskærm.

Spændvidden er 5 m, topfarten 192 km/t, varigheden 1 time.



Denne Auster B3 er noget større end de radiostyrede flyvemodeller, som modellflyverne i stadig større omfang flyver med. Det er et skydemål, der kan flyve næsten 200 km/t.

Argentinsk altmuligttype

Den argentinske stats-flyvemaskinefabrik i Cordoba har konstrueret en militær to-motors type til en række forskellige opgaver såsom træning af piloter og bombekastere, rekognoscering, fotografering, ambulance-tjeneste, fragtflyvning o. s. v.

Den er udstyret med to argentinske IAR 19C El Indio motorer.

Data: Spændvidde 19.6 m, længde 14 m, tomvægt 3500 kg, fuldvægt 5700 kg.

Præstationer: Maximumfart 353 km/t, rejsefart 346 km/t, landingsfart 114 km/t, topøjde 6500 m, rækkevidde 1500 km.

Udnævnelse.



Overingeniør Børge Helms Larsen.

Fra 1. februar er civilingeniør Børge Helms Larsen udnævnt til overingeniør i luftfartsdirektoratet og dermed til chef for direktoratets tekniske afdeling — den, der tidligere kaldtes luftfartstilsynet.

Helms Larsen, der er 35 år gammel, blev civilingeniør i 1942 og var derefter ansat hos Skandinavisk Aero Industri til 1945. Efter at have været et år i luftfartstilsynet, kom han i 1946 til Det Danske Luftfartsselskab, hvor han blev leder af den tekniske kontrolafdeling.

Siden 1949 har han igen været i luftfartsdirektoratet, dog med den afbrydelse, at han et år (fra 1951 til 52) sad som Danmarks repræsentant i ICAO's råd i Montreal.

Viggo Sørensen død

Grosserer Viggo Sørensen, Dansk Aero A/S, døde den 9. februar efter kort tids sygdom, 43 år gammel.

Viggo Sørensen, der tidligere havde været ansat i Det Danske Luftfartsselskab, vil særlig være kendt af svæveflyverne. Han var medlem af det 3-mands-udvalg, der efter en bevæget generalforsamling i 1945 førte Dansk Svæveflyver Unions forretninger videre og fik nedsat svæveflyverrådet, og han gjorde i den tid en stor indsats for svæveflyvningen.

I firmaet Dansk Aero A/S drev han agenturvirksomhed, og firmaet havde også en overgang sin egen svæveflyveklub. Firmaet samarbejdede med Dansk Aero's Værksted, men var isørigt nu under afvikling, og Viggo Sørensen beskæftigede sig med anden virksomhed.

Han efterlader sig hustru og to børn.

Amsterdam lufthavn

I 1953 ekspederedes i Schiphol 565.000 passagerer og 31.184 kommercielle flyvemaskiner. Der var 895.845 lufthavnsbesøgende.

For filatelister:

Ballonopstigning med post

den 27. marts

Lørdag den 27. marts kl. 1400 finder der en ballonopstigning sted fra udstillingsterrænet på Bellahøj. Det er en schweizisk ballon (2,200 m³) ført af schweizeren Eberhart, og der medtages post.

KDA har i den anledning ladet fremstille en særlig kuvert, som sælges fra KDA's kontor, Østerbrogade 40, eller fra de større frimærkehandlere til en pris af 2 kroner pr. stk. Disse kuverter er frankeret til indlandet, Ønskes kuverterne forsendt til udlandet, koster de 2,25 kroner pr. stk.

Sidste bestillingsdag er torsdag den 25. marts.



Al slags vejr er Javelin vejr

Nr. 1 af en serie



*Vejrkortets signatur
for Cumulus Nimbus*

CUMULUS NIMBUS. Disse skyer, som kan ligge fra jordens overflade op til ca. 15.000 meter over et område på mange kilometer, er en af flyvningens største farer, inden i dem er sigtbarheden reduceret til nogle få meter, og der er kraftig turbulens og isdannelse. Den slags vejr er Javelin vejr. Når andre luffartøjer må holde sig på jorden, så skal og vil Javelin flyve — uanset vejrforholdene.

GLOSTER AIRCRAFT CO. LTD., Gloucester

MEDLEM AF THE HAWKER SIDDELEY GROUP | PIONER... OG FØRENDE I LUFTEN



Værd at holde øje med:

FAUVEL AV-36 MONOBLOC

Et lille haleløst svæveplan, der har gode præstationer, kan flyves af alle — og som tilmed er billigt i anskaffelse og drift



Noget for os? Denne lille haleløse Fauvel AV-36 har vakt opsigt blandt svæveflyvere verden over og bygges i en række lande.

ET svæveplan, som vi hidtil ikke har nået at omtale i FLYV, men som synes at have så stor interesse, at det nu kræver ekstra megen omtale, er det haleløse franske Fauvel AV-36. Der er her skabt et svæveplan, som er lille og billigt, men har præstationer bedre end Olympia. Der er med andre ord tale om en konkurrent til Spatz. Til trods for, at planet er haleløst, er det ganske normalt at flyve.

Det er konstrueret som et øvelsesplan, men dets første distance var på ikke mindre end 460 km, noget som ingen andre haleløse typer mentes at have opnået (men Opitz har dog i 1952 i USA fløjet 513 km med en Horten IV), og en præstation, som selv i Frankrig kun udføres af planer i klasse med Weihe. Det var den franske svæveflyveinspektør og pioner Eric Nessler, der foretog flyvningen. Den foregik med en gennemsnitsfart af 71 km/t.

Selv om vejret må have været fint (omend termikken hørte op tidligere end normalt), og selv om Nessler var pilot, så må planet dog have sin andel.

De videre prøver viste, at det lille haleløse plan (12 m spændvidde) på alle måder syntes Olympia overlegent og i al slags termik holder sig i samme højde eller højere end Air 100 og Weihe, selv når den flyves af uerfarne piloter. Efter kun fire starter på

den udførte en ung pilot sine sølv-diplomprøver med AV-36.

Den franske statsorganisation for svæve- og sportsflyvning SALS har bestilt 2 fær-dige AV-36 og 40 byggesæt til brug for klubberne. Rundt om i adskillige lande bygges typen nu.

Bygget ud i eet

Navnet Monobloc angiver, at svæveplanet er bygget ud i eet. Derved spares montage og dyre beslag. Dimensionerne er alligevel ikke større, end at den på en nem transportvogn kan transporteres sidelæns på landevej, når siderørerne drejes 90 grader ud og »kasserollen« fortil tages af.

Opbygningen er en almindelig trækonstruktion. Midterstykket er helt beklædt med finer, ellers kun planets forreste del. Kroppen er sammenbygget med planet. Der er et højderør i midterstykket og normale krænge- og siderør. Luftbremserne er anbragt på undersiden mellem finner og krængerør.

Dimensioner: Spændvidde 12 m, længde 3,2 m (til vejtransport 2,4 m), planareal 14,4 m². Sideforhold 10.

Tomvægt 115 kg, fuldvægt 198 kg.

Forbavsende præstationer

Præstationer: Bedste glidetotal 24 (ved ca. 80 km/t). Mindste synkehastighed 0.82 m/s ved 67 km/t. Med luftbremser ude synker den 1,85 m/sek ved 70 km/t og 7,75 m/sek ved 115 km/t.

Hastighedspolaren ser usædvanlig fin ud. Selv ved den forhøjede fuldvægt på 211 kg, hvor den franske forsøgsanstalt prøvede den, er den Olympia overlegen undtagen mellem 60 og 70 km/t. Polaren er ualmindelig flad indtil 90 km/t, og planet synker under 1 m/sek. i hele området fra 59 til 98 km/t.

Men disse tal siger ikke alt. På grund af sin ringe størrelse kurver planet meget snævert i termik, og da den ikke har den normale lange krop, der ikke kan tilpasse sig flyvning på krum bane, lider dens præstatio-

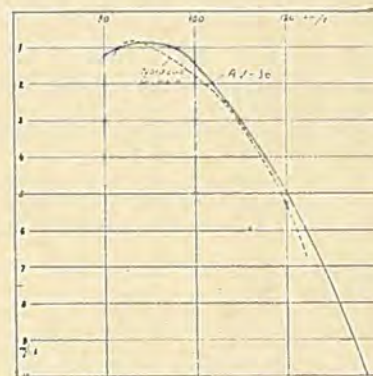
ner ikke så meget som normale planers under kurveflyvning.

Flyveegenskaber og stabilitet skal være udmærkede, og planet starter fint både i spilstart og i flyslæb. Planet kan ikke bringes i spind. Udsynet er godt, og planet er robust.

På jorden er det nemt at transportere. Det slår ikke over ved landinger trods manglende hale, men kan tværtimod landes ved større indfaldsvinkel end andre svæveplaner. Det optager meget ringe hangarplads.

Koster mindre end en Baby

En østrigsk fabrik angiver byggetiden for et enkelt eksemplar til 1800 timer for folk og formodentlig det dobbelte for klubber. Den leverer planet i standardudgave for 8.200 kr., mens den tager 8.700 for Grunau Baby III. Manglen af en bagkrop ned-sætter naturligvis prisen.



Hastighedspolar for AV-36, målt af det franske prøvflyvningscenter ved en flyvevægt på 211 kg. Punkteret er indtegnet polaren for en Nord 2000, d. v. s. en franskbygget Olympia.

Fauvel leverer tegninger og licens til et amatørbygget eksemplar for 20.000 francs — ca. 400 kr. Om typen uden videre kan godkendes herhjemme, ved vi ikke; men den bygges da nu i mange lande, så det kan formodentlig lade sig gøre uden alt for store vanskeligheder.

Der er nu et tilsvarende tosædet plan under forberedelse.

★

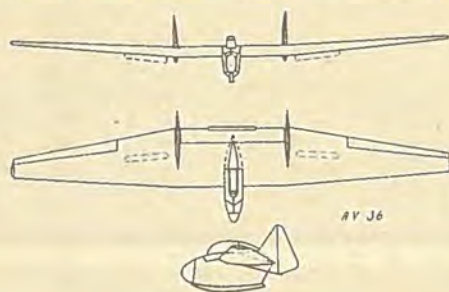
Polyt III i luften

For to år siden kunne FLYV meddele, at Polyteknisk Flyvegruppe havde konstrueret et tosædet skolesvæveplan, og i nr. 4/1952 bragte vi en oversigtstegning af typen.


Flyvevåbnets værksteder har nu til brug for flyvevåbnets svæveflyvere bygget prototypen, og da dette blev skrevet, var den klar til prøveflyvning.

I mellemtiden er der jo især i Tyskland kommet mange typer i denne klasse frem, så det skal blive interessant at se, hvordan Polyt III klarer sig i konkurrencen.

★



Oversigtstegning over Fauvel AV-36, hvis spændvidde er 12 m.



Guided Missiles . . . *by* Armstrong Whitworth

Much development of these vital weapons is being carried out by Armstrong Whitworth. Other recruits for the forces of the Free West coming from Armstrong Whitworth are the N.F. (night fighter); the Sapphire Hunter, that most formidable fighter; the Sea Hawk, the Royal Navy's latest jet fighter.

SHR W. G. ARMSTRONG WHITWORTH AIRCRAFT LTD.
BAGINTON, COVENTRY AND WOOMERA, AUSTRALIA

MEMBER OF THE HAWKER SIDDELEY GROUP / PIONEER . . . AND WORLD LEADER IN AVIATION

BØGER

Teknikkens vidundere i fartens tidsalder af Edgar B. Schieldrop. Gyldendal.

Vi har tidligere omtalt den nye udgave af dette værk, der oprindeligt udkom i 1935. Det udsendes i 26 hefter. Hidtil har værket beskæftiget sig med skibe, tog og biler; men fra hefte 19 er man begyndt på flyvemaskinerne. Dette afsnit er bearbejdet for danske forhold af kaptajn *John Foltmann*.

Der indledes med et afsnit om flyvningens historie. Derpå fortælles om, hvordan opdriften fremkommer. Her benytter Schieldrop Flettner-rotoren og cirkulationsteorien som udgangspunkt for sin redegørelse. Om lægmanden forstår det bedre på denne måde, er vel tvivlsomt; men opdriften er altid en vanskelig sag at fremstille populært, og som helhed er værket letforståeligt og velskrevet.

I hefte 21 er vi oppe på en flyvetur, hører om kunstflyvning og om de mange problemer omkring motorerne.

Hefte 22 handler om luftens færdselsveje, om trafikflyvningens udvikling og navigationshjælpemidler.

Historie

„*Ceiling Unlimited*“ af Lloyd Morris og Kendall Smith. Forlag: The Macmillan Company, New York. 417 sider, ill. Pris 6,50 dollars.

Det er fortællingen om amerikansk flyvning fra Kitty Hawk til flyvningerne med overlydshastighed, og det er først og fremmest en bog, som skildrer personernes betydning. Pionererne *Wright, Curtiss, Lindbergh, Earhart, Hughes, Doolittle, Mitchell, Rickenbacher, Tripp, Arnold, Spaatz* og mange andre fremtræder som hovedfigurer i flyvningens vældige kavalkade. Den skildrer mange interessante detaljer fra de første flyveår, som hidtil ikke har været ret meget kendt uden for USA, og forfatterne har været heldige med netop at få det med, som har karakteriseret udviklingen i dens mange forskellige faser.

Bogen giver en oversigt både over den civile og den militære udvikling af flyvemaskinen, idet den militære indsats dog fylder de fleste sider. Og alle sider af flyvningens væsen er taget med: modellflyvning, svæveflyvning, sportsflyvning — og sidst men ikke mindst de nyeste hastighedsflyvninger omkring lydets hastighed. Bogen har et righoldigt og godt billedmateriale.

„*Die Eroberung des Luftreichs*“ af Peter Supf. Konradin-Verlag, Stuttgart. 288 sider. Pris 12,80 DM.

Peter Supf, der allerede før den 2. verdenskrig havde et navn som forfatter af bøger om flyvning, har denne gang skrevet om luftfartens historie lige fra dens første begyndelse med brødrene *Montgolfier's* varmluftballon. Den overvejende del af bogen — de to trediedele — omfatter balloner, luftskibe og svæveplaner, og den sidste trediedel fortæller om flyvemaskinen og helikopteren. Alt er gennemarbejdet med grundighed, og det væld af navne og datoer, der findes, gør den til et godt opslagsværk.

Blandt bogens mange afsnit er også et, der handler om flyvning ved muskelkraft, og i dette gør *Peter Supf* rede for de anstrengelser, der hidtil er blevet gjort for at løse dette — som han siger — tekniske, psykologiske og meteorologiske problem. Han slutter kapitlet med at sige: „Måske bliver problemet aldrig løst?“

Modellflyvning

Design for Aeromodellers. Model Aeronautical Press, Ltd. 1953. Pris 5 shillings. 100 sider, mange illustrationer.

Som den første i en serie af små billige modellflyvebøger har det forlag, som udgiver tidsskriftet „*Aeromodeller*“ udsendt en lille nyttigt bog om konstruktioner af alle typer af flyvemodeller. Den er baseret på en artikelserie i bladet, men er rar at have i bogform. Uden formler, men med instruktive tegninger og tabeller gives grundlaget for dem, der selv vil konstruere svævemodeller, gummi- og gasmotormodeller, linestyrede, Jettextmodeller, radiostyrede, biplaner, sømodeler, andemodeller, helikoptere, haleløse, indendørs o. s. v. Det er en bog, man ikke har råd at undvære.

How to make Model Aircraft af P. F. G. Chinn. Percival Marshall and Co. Ltd. 1953. Pris 3 shillings. 92 sider, mange illustrationer.

Bogen er skrevet for begyndere på modellflyvningens område og er baseret på en artikelserie i tidsskriftet „*Model Aircraft*“. Den giver vejledning for køb af byggesæt og motorer, for bygning og indflyvning af modeller, og den beskæftiger sig mest med motormodeller, både fritflyvende og linestyrede.

Selv med et begrænset kendskab til engelsk vil man kunne få udbytte af bogen, da halvdelen af dens areal er fyldt med meget instruktive fotografier.

Svæveflyvning

OSTIV-publication II. 160 sider. 8 kr. (fås gennem KDA).

1½ år efter den sidste OSTIV-kongres (i Madrid 1952) foreligger nu et resumé af foredragene ved kongressens tekniske del, mens de videnskabelige (meteorologiske) foredrag endnu ikke er udkommet.

Af de 18 foredrag er de 11 på engelsk, 5 på fransk og 2 på tysk. En del af dem vil kun interessere konstruktører af svæveplaner, men adskillige har almen interesse.

Dr. Raspel skriver bl. a. om grænselagets betydning, og selv om meget af dette gælder konstruktion af nye svæveplaner, så gives der adskillige tips til forbedring af de eksisterende. Ofte er det ganske små ting, der ødelægger luftstrømmen og forøger modstanden.

A. H. Yates beskriver en kunstig horisont og retningsgyro, der — elektrisk drevet — kun vejer 9 kg, men som alligevel kan gå i 6 timer uden opladning.

B. S. Shenstone giver en oversigt over to-sædede svæveplaner og deres udvikling. Om det så er vor egen 2G, er den nævnt. Dog mærker man, at bidragene snart er to år gamle, fordi alle de nye tyske typer ikke er med.

Dr. Justus Schneider skriver om det lidt makabre emne: den menneskelige anatomi og hvad man bør tage hensyn til ved konstruktion af svæveplaner for at nedsætte mulighederne for kvæstelser ved havarier.

Den sidste artikel, af *Seff Kunz*, handler om bedømmelsen af svæveflyvekonkurrencer.



Jeg er ligeglad, hvilket luftvåben der anvender denne metode, men jeg vil ikke stanke dig ret meget længere på denne måde. (*Boeing Magazine*).

Svæveflyvefest i Århus d. 20. marts.

Århus Svæveflyveklub, der fylder 12 år d. 18. marts, arrangerer lørdag den 20. en hyggelig aften, hvor til svæveflyvere fra hele landet indbydes. Det er dagen før repræsentantskabsmødet, så mange følger nok opfordringen. Festen afholdes på restaurant „*Søsporten*“ (i mangel af en luftsportsrestaurant), og klubbens medlemmer kan hjælpe nogle af de udenbys med indkvartering for natten, hvis man henvender sig til klubben på forhånd.

Adresse: Ib Overgård, c/o Urban Jensen, Pal. Müllersvej 31, Århus.

Sølv-diplom-registret.

Siden sidste oversigt i nr. 3/1953 er der kun kommet følgende fem nye sølv-diplomater:

50. *Poul Harry Nielsen*, Havdrup. Skotøjsarbejder.
6 t. 37 m. 6/8-51. Vandel. Baby.
1560 m. 14/9-52. Havdrup. Baby.
63 km. 28/6-53. Havdrup-Korsør. Baby.
51. *Paul Erik Nielsen*, Karup. Flyvemek.
6 t. 01 m. 14/6-53. Karup. Baby.
2100 m. 14/6-53. Karup. Baby.
67 km. 28/6-53. Karup-Vandel. Olympia.
52. *Eli Voulund Andersen*, Kolding. Fabrikant.
5 t. 30 m. 20/7-53. Alleberg. Baby.
1200 m. 1/5-52. Vandel. Hütter 17.
85 km. 29/7-51. Vandel-Beldringe. Hütter 17.
53. *Henning Bloch Jørgensen*, Silkeborg. Isenkrømmer.
5 t. 23 m. 4/8-51. Alleberg. Babyfalk.
1400 m. 4/8-51. Alleberg. Babyfalk.
66 km. 11/8-53. Silkeborg-Tirstrup. Baby.
54. *Jørn Hilmar Nielsen*, Karup. Flyvermath.
5 t. 10 m. 8/3-52. Bogensholm. Baby.
1035 m. 25/5-52. Tirstrup. Baby.
53 km. 19/8-53. Karup-Tindbæk. Olympia.

Udholdenhedsrekorder

Franskmændene har i vinter forbedret to varighedsrekorder for svæveplaner. *Lebeau* og *Fronteau* fløj fra 1953 ind i 1954, da de i en CM-7 satte den to-sædede rekord op til 56 timer 11 min., godt 3 t. mere end den gamle rekord. De sad og hørte jazzmusik nytårsnat. *Lebeau* er 26 år, har over 1000 svæveflyvetimer og alle tre diamanter.

Et par uger senere lykkedes det efter flere forgæves forsøg (småflyvninger på 15 og 20 timer) damerne *Jacqueline Mathé* og *Marinette Garbarino* at sætte rekorden for kvinder op til 38 t. 41 min., en forbedring på 10 timer. Også de fløj CM-7, og begge rekorder blev sat ved Les Alpilles i Sydfrankrig. FAI's anerkendelse imødeses.

1927 starter og 102 timer i 1953

Der er ikke mange hele klubber, som kan opvise så store tal i deres årsstatistik. Men blandt de ansøgningskemaer om fornyelse af svæveflyvelederbevis, KDA for nylig modtog, var der en enkelt svæveflyver, der rapporterede disse tal. Han opgav ialt at have ledet 1895 flyvninger.

Den flittige flyveleder er *Hans Hende Jacobsen*, der er instruktør hos flyvevåbnet i Værløse. Han har også på dette år mere end fordoblet sin erfaring, idet hans flyvebøger nu ialt udviser 1970 starter og 207 timer.

Det er den to-sædede skoling, som giver disse enorme tal.

Samtidig ansøgte Hende om udvidelse af sit bevis til at omfatte skoling på to-sædede svæveplaner. Hertil kræves bl. a., at man kan eftervise mindst 20 starter på et sådant. Hende havde ifjor 278 starter på Schweizer TG-3A. Mon ikke han har fået udvidelsen?

"And the Hunter home"...



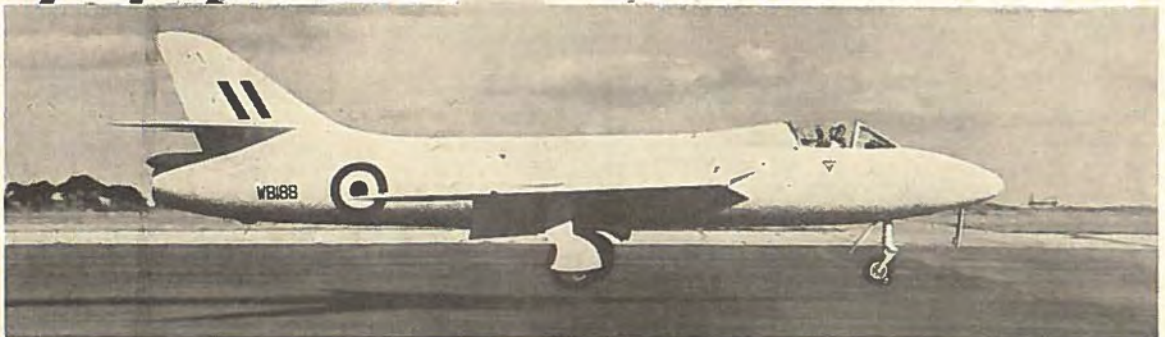
Touching down, with that smoothness of landing which makes it such an ideal pilot's aircraft, comes the

Hawker Hunter. With its ease of handling, great armament, supersonic speed and extreme manoeuvrability, the

Hunter is without doubt the world's finest fighter. Hunters are on super-priority order for the R.A.F. and large off-shore contracts have been placed on behalf of the N.A.T.O. forces.

HAWKER AIRCRAFT LTD.,
Kingston-on-Thames and Blackpool

*Member of The Hawker Siddeley Group
Pioneer ... And World Leader In Aviation*





ANDEN RUNDE I PRÆMIEKONKURRENCEN

Vinderen af den første runde —
Vær med igen og vind en flyverejse med SAS

Luftfartøjsregister m. m.

En læser skriver bl. a.: „Jeg synes, at FLYV i første række som officielt dansk flyveblad må tage sig af alt, hvad der vedrører flyvning i Danmark og holde sine læsere à jour med alle store og små begivenheder, både gode og dårlige nyheder.

F. eks. om tilgangen af nye maskiner til den danske maskinpark. Her var artiklen om Siebel 204D i sidste nummer helt rigtig. Uden at forlange så fyldestgørende oplysninger om alle maskiner, var det så ikke muligt at få et billede af alle ny-indregistrerede maskiner?

Før i tiden bragte FLYV med mellemrum civilregistreret med dets forandringer. Det har ikke været i lang tid — kunne det ikke komme igen med en stadig à jour føring?
Fl. Torp Hansen.

— Vi kan ikke bringe billeder af hver enkelt nyindregistreret maskine, men vi bestræber os for at afbilde hver ny type med den danske registrering.

Når vi er ophørt med at bringe luftfartøjsregisteret, skyldes det pladshensyn. De ønskede oplysninger er nemlig offentlig tilgængelige i Notam-Danmark, som mange læsere får, og vi regner med, at de særligt registerinteresserede abonnerer på Notam. — *Red.*

*

Modtager De ikke bladet regelmæssigt, da ret venligst henvendelse herom til postvæsenet eller til bladets ekspedition, ikke til klubben.

THE AEROPLANE

Founded in 1911, *The Aeroplane* has become the principal British aviation journal and presents comprehensive and factual reports of aeronautical developments throughout the world. Military and civil aircraft, their operation and maintenance, are comprehensively dealt with and research, engineering, club flying and gliding are fully covered. Prospective subscribers should approach *Messrs. Aero-Reklame of Copenhagen (phone ORdrup 386). Annual Rate DKR. 63.—.*
Postal account 648 12.

ABONNÉR PÅ FLYV

Hvis De er køber af FLYV i løssalg, bør De overveje at blive fast abonnent. Så sendes FLYV regelmæssigt hver måned, og De er sikker på at få hvert nummer af bladet.

Abonnement (kr. 9.00) kan tegnes hos bog- og bladhandlere eller direkte ved indsendelse af hosstående kupon.

Send den hellere ind straks!

Til FLYV's ekspedition,
Vesterbrogade 60, København V.

Undertegnede bestiller herved 1 år-gang af FLYV i abonnement.

Navn

Fuldstændig adresse

NB. Skriv tydeligt (blokbogstaver)

Her kommer anden afdeling af FLYV's præmiekonkurrence i meteorologi!!

Først løsningen på februaropgaven

Billedet forestiller en altocumulus-lenticularis med en cumulus nedenunder. De to skyer tilhører samme strømningsystem, og cumuluskyen afslører en hvirvel, hvorfor den ofte kaldes en rotor. Fænomenet kan blive meget kraftigere end vist på billedet. — Der er allerede alt for mange piloter, der har måttet betale deres manglende kendskab til rotorernes lumskede natur med deres eget og deres passagerers liv eller førlighed, og enhver, der flyver i bjergene, bør derfor kende dem. — Billedet i februar-nummeret var fra Steinsfjorden i Norge.

Den heldige vinder blev *H. H. Pontoppidan*, Esbjerg, som har fået beviset tilsendt, så han kan begive sig ud på flyverejse ved lejlighed — uheldigvis er Esbjerg ikke med i ruteet, så turen må foretages andetsteds fra.

Iøvrigt kan oplyses, at ca. tre fjerdedele af besvarelserne var rigtige. Størstedelen går således videre i kampen om at vinde træstøpræmien på 50 kr.; men de uheldige skal ikke derfor holde sig tilbage i hosstående og næste opgave, hvor de hver gang deltager i konkurrencen om en flyverejse (tur-retur) på en af SAS-indenrigsruterne.

Svæveflyvestoffets fordeling

Blandt de rettidig indkomne besvarelser af spørgeskemaet om svæveflyvestoffets fordeling i sidste nummer gik førstepremien ved lodtrækning til *Ebbe Lovig Nielsen*, Hillerød, som har fået Philip Wills udmærkede bog tilsendt.

En lille ekstrapremie, bestående af et tørklæde med svæveflyvemotiver, tilfaldt *Kurt Tinsfeldt*, Næstved.

Vi takker deltagerne for den udviste interesse. Der var forøvrigt ikke særlig mange af svæveflyverne, som deltog, hvilket vi må tage som udtryk for, at de fleste af vore svæveflyve-læsere er tilfreds med den nuværende fordeling af stoffet.

Vi skal bringe resultatet næste gang, efter at det er blevet analyseret.

Svæveflyvediplomer i 1953

KDA har i 1953 udstedt følgende svæveflyvediplomer (tal for 1952 i parentes):

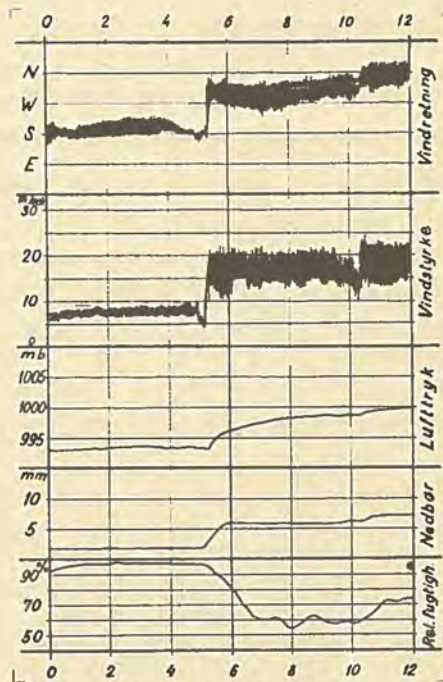
| | |
|---------------|------|
| 49 A-diplomer | (57) |
| 59 B-diplomer | (57) |
| 29 C-diplomer | (42) |
| 5 sølv-dipl. | (7) |
| 1 guld-dipl. | (0) |
| 1 diamantbet. | (0) |

144 ialt mod: 163

Luftfartsdirektoratet har udstedt 27 S-certifikater (19), således at det samlede antal diplomer og certifikater bliver 171 (182).

I årets løb er der godkendt 15 varighedsprøver, 29 højdeprøver og 15 distanceprøver til sølv-diplom. Heraf er dog kun henholdsvis 7, 9 og 5 bestået i 1953, mens resten var gamle, der nu skulle ind til godkendelse for ikke at blive forældede. I fremtiden skal de enkelte prøver jo løbende godkendes. I tallene er inkluderet de prøver, hvormed de udstedte sølv- og gulddiplomer er gjort færdige. Der godkendte 2 højdeprøver og 1 distanceprøve til gulddiplom.

Af b-diplomerne er 24 opnået ved tosædet skoling uden forudgående a-diplom, d. v. s. ca. 41% mod 30% i 1952.



Hvilken fronttype?

Martsopgaven!

En dag i marts måned opsøger en pilot meteorologen på en lille skotsk flyveplads. Meteorologen er ikke til stede lige i øjeblikket, og piloten fordriver ventetiden med at studere de kurver, som de registrerende instrumenter har optegnet i de sidste par timer. Som den erfarne motorflyver han er, ser han straks, at en front er passeret, og selv om termografen er gået i stykker, er han ikke i tvivl om, hvilket type front det er. Kan læserne gøre ham kunsten efter? Til diagrammet skal bemærkes:

Anemografen (den registrerende vindstyrkemåler) er en bygeskriver (pitotinstrument), der registrerer de enkelte vindstød; des mere „udtværet“ kurven er, des mere turbulent er vinden.

Ilyetografen (den registrerende regnmåler) opskriver, hvor meget nedbør, der er faldet, siden måleren sidst blev tømt. Når stregen er vandret, falder der altså ingen nedbør, jo stejlere den stiger, des kraftigere regner det.

Spørgsmålet er altså denne gang:

hvilken type front er passeret?

Svar ved at udfylde nedenstående kupon, der må indsendes senest 10. marts.

Til FLYV's redaktion, Kongelig Dansk Aeroklub, Østerbrogade 40, København Ø.

Type

Varmfront

Okkluderet front

Koldfront

Navn

Adresse

Sæt X i den rigtige rubrik

„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

GRUNAU BABY 2 B
OY-AXF

byggeår 1948 — 700 starter
i fin flyveklar stand — sælges

Slagelse Flyveklub
Glentevej 12, Slagelse
telf. 910

„BROOMWADE“
Luftkompressorer og Trykløftværktøj

„ENOTS“

Trykløft-Materiel for Hurtigopspænding m.v.



KØBENHAVNS TRYKLØFT SERVICE A/S

Politortvet 12 - København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926

Nu kan Du

köpa



Sigurd Isacson's JETFLY!

Beställ GRATIS-katalog (utan kostnad)
genom att sända in annonsen med namn
och adress till INGENJÖR SIGURD
ISACSON, Lidingö 5, Sverige.

Luftfartforsikringer

af enhver Art
overtages af

**Dansk Pool
for Luftfartforsikring**

Central 12.793



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af et-
hvert Forsikringselskab, der er tilknyt-
tet Poolen, samt SAS's Billetkontorer.



ABONNEMENT

gennem:
AERO-REKLAME
Jensløvsvej 8
Charlottenlund
telefon: ORdrup 386
(pris kr. 15,75 pr. kvartal)

Skrivemaskiner

Eiffel Farvebaand - Alt i Tilbehør
Specialværksted for alle Mærker

C. le Dous & Co.

Telf. C. 13.945

Kronprinsensgade 13

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

VESTERPORT

Minerva 1112

MIG 15's

modstander under Korea krigen



Jetjageren F-86A „SABRE“.

7 forskellige ægte fotografier 9x12
kr. 4,50 + porto.

Katalog 50 øre i frimærker.

DANSK FLYVE FOTO

Idrætsvej 44 - København-Valby

REDNINGSVESTE

R.F.D. Type 50 C Mk. 2 med kulsyreflaske, fløjte og lys, godkendt af Luftfartsdirektoratet.

Vægt incl. taske 570 gr. Pris kr. 140,—.

Leveres fra lager.

ALFRED RAFFEL A/s - KØBENHAVN V

VODROFFSVEJ 46 - LUNA 2343

SMANYT OM MODELFLYVNING

Ny KDA-model på markedet

Modelflyverådet har overdraget Dansk Modelflyve Industri i Odense at sende sin nyeste model i KDA-serien på markedet. Det er *Børge Hansens* konkurrencemodell i klasse A 1, Pjerri 75. Modellen vandt 1. præmie ved en konstruktionskonkurrence sidste år. Den vil sikkert hurtigt gøre sig gældende ligesom de øvrige KDA-modeller.

Serien består nu af begyndermodellen Simplex II, konkurrencemodellen Pjerri 75 i klasse A1 og universalmodellen Suomi i klasse A2 (Suomi var atter i 1953 den mest anvendte model til diplomer til trods for, at den er konstrueret i 1946); endvidere af gummimotormodellen Cleo i klasse C1 og af gasmotormodellen Pimpernel i klasse D1.

Nye A2-modeller

Mens verdensmester *Hans Hansens* sejrige model Aurikel er udgivet som tegning af tidsskriftet „Model Aircraft“ (nr. 2, 1954) i England og nu herhjemme sendes på markedet af Dansk Modelflyve Industri, ligesom den efterhånden har været afbildet i tidsskrifter over hele kloden, så arbejder VM-holdet i Sportsflyveklubben for fuld kraft videre på nye konstruktioner.

Man er nu ved at undersøge i praksis, om der kan opnås flyvemæssige fordele ved at formindske krops tværsnittet, efter at kravet om et bestemt tværsnit er faldet bort. Det muliggør i hvert fald en enklere opbygning af kroppene.

Whittle om modelflyvnings betydning

Sir Frank Whittle, der mere end nogen anden enkelt person har ansvar for jetmotorens opfindelse, skriver i sin bog „Jet“ følgende om modelflyvnings betydning for ham i hans tidlige dage i RAF:

„Min modvilje mod den strenge disciplin og baraklivet blev dæmpet af min forbindelse med modelflyveklubben. Det vil være vanskeligt at overbetone betydningen af modelflyvningen for min følgende karriere, dels fordi jeg absorberede den store mængde af viden om flyvemaskinekonstruktion, man får som modelflyver, dels fordi mine evner som modelflyver i nogen grad opvejede mine mangler i andre retninger hos mine foresatte.

Der er ikke tvivl om, at mit modelflyvearbejde havde megen indflydelse på den kendsgerning, at jeg var en af de fem læringe, der kom ind på officersskolen.“

Sikke kloge foresatte, den mand har haft! Senere fortæller han om en stor gasmotor-model, som på grund af tændrørsrøvl ikke ikke ville starte under en demonstration for højtstående officerer, og bemærker: „Måske stammer min forudindtagethed mod stempelmotorer fra dengang!“

Millioner af byggesæt, men kun 3000 medlemmer

Den engelske modelflyveorganisation SM A.E.'s organ, „Model Aircraft“ skriver i en leder i februarnummeret, at det altid har været svært at få oplysninger om medlems-tallet, men at det nu er faldet til omkring 3000. Mange klubber var ophørt i løbet af 1953, og mange distrikter er døet ud.

Man mener, at der må være noget galt med organisationen, for modelflyvere er der stadig flere af. Alene eet af de mange modelflyvefirmaer solgte over en million byggesæt i 1953.

I betragtning af, at Danmark havde næsten 1000 organiserede modelflyvere i



Tobilleder af Pjerri 75, den nye KDA-konkurrencemodell i klasse A 1. Øverst holdes den af konstruktøren, Børge Hansen, nederst af Kai Hansen.

1953, lyder 3000 jo ikke af meget i så stort et land. Men også herhjemme sælges der byggesæt i titusindvis, mens kun en ringe del af køberne bliver „rigtige“ modelflyvere.

KDA har netop udsendt 15.000 små brochurer, som modelflyvefirmaerne har lovet at lægge i byggesættene for at gøre køberne opmærksomme på klubberne og KDA.

VM-forberedelserne

Modelflyverådet har for længst sat fuld fart på de omfattende forberedelser til VM for svævemodeller, der som bekendt finder sted i Odense sidst i juni. Det bliver det hidtil største modelflyvearrangement her i landet. Standarden ved disse internationale konkurrencer er efterhånden kommet meget højt op.

Selv om vi ikke kan eller vil konkurrere med visse lande, der har haft meget stor- slæde og kostbare arrangementer, skal vi dog vise, at den konkurrencetekniske side af sagen også kan organiseres godt her, ligesom vi skal bestræbe os på at få vore udenlandske gæster til at føle sig velkomne i Danmark.

Indbydelserne er nu ved at blive udsendt, men tilmeldingsfristen slutter først 15. maj med en forsinket frist den 5. juni, så først på et sent tidspunkt ved man nøjagtigt, hvem og hvor mange der kommer.

KDA's førstekonstruktør fungerer som VM-leder, og han har foreløbig sikret sig to så verdifulde hjælpere som *Jørgen S. Petersen*,

der bliver konkurrenceleder, og *Svend Skou*, der tager sig af indkvartering og bospisning. Adskillige andre modelflyvere har tilsagt deres hjælp og er allerede i gang med forberedelserne. Der skal bruges endnu flere, og alle interesserede bedes henvende sig til KDA.

KDA har ikke selv midler til at dække omkostningerne. Selv om deltagerne må betale et gebyr, som nogenlunde svarer til omkostningen af hotelophold og mad, skal der dog bruges meget mere, som vi håber at kunne skaffe fra forskellige interesserede.

Foreløbig har Dansk Modelflyve Industri i Odense lagt for med et beløb på 500 kr.

Bliv medlem af en modelflyveklub

Er De ikke medlem af en klub, bør De blive det. På den måde får De meget mere ud af modelflyvningen. I nr. 1 af „Modelflyvenyt fra KDA“ findes den nyeste liste over de danske modelflyveklubber samt deres adresser. Dette nummer kan fås ved henvendelse til KDA. Vedlæg frankeret svarkuvert.

Skalategninger i KDA's bibliotek

Som tidligere nævnt her i spalterne er det — bl. a. på grund af pladsmangel — ikke muligt at bringe tegninger til skalamodeller i „Flyv“.

For imidlertid at række dem, der interesserer sig for denne hobby, en hjælpende hånd, skal vi her bringe en liste over bøger og blade fra Aeroklubben's bibliotek, hvori findes tegninger til skalamodeller, idet vi dog må gøre opmærksom på, at kun indbundne tidsskrifter hjemlænes.

Aero Modeller (engl.)
Air Trails (USA)
„Flyg“ (svensk)
„Flyv“, gl. numre (dansk)
Modellflygsport (svensk)
„Hobby“ (dansk)
Hobbyboken (flere årgange)

Fiduser m. m. udbedes

Ved undersøgelsen for nylig over læsernes ønsker gav mange udtryk for, at de gerne så, at FLYV bragte små „fiduser“ ang. bygning af modeller. Sådanne findes der adskillige af i de to artikler i sidste og dette nummer (og de skulle også opfylde ønsker om konstruktionsvejledning).

Vi vil også gerne bringe fritstående små notiser med gode råd, men de må komme fra de aktive modelbyggere, som vi derfor opfordrer til at indsende nogle. En kort forklaring og en lille skitse (tuschtegnet) er det, vi efterlyser.

Også oversigtstegninger af modeller efterlyses. Tegn dem i målestok 1:5 eller 1:10 og husk, at de skal tegnes med tusch. Da de formindskes ved reproduktion her i bladet, må man tage hensyn hertil, hvis der skrives noget på tegningerne.

Fotografier af interessante modeller skal være mindst 9x12 cm, sort-hvid og i højglans.

SKALATEGNINGER

| | | |
|-----------------------|------|------|
| Shooting Star P. 80 | 1/48 | 1.30 |
| Heinkel 219 A | .. | 1.95 |
| Mosquito 16 | .. | 1.30 |
| Hawker Hunter P. 1067 | .. | 1.30 |
| Gloster Meteor 4 | .. | 1.30 |
| Spitfire 8 | .. | 1.30 |

samt mange forskellige andre tegninger.
Katalog over arbejds- og skalategninger kr. 0.65.
Send frimærker.

Knud Rasmussen . Boghandel
Afdeling f. flyvetlitteratur
Vesterbrogade 60 . København V.



KONGELIG DANSK AEROKLUB

(DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Østerbrogade 40, København Ø.

Telefoner: ØBro 29 og (ang. model- og svæveflyvning) ØBro 249.

Postgirakonto: 256.80.

Telegramadresse: Aeroklub.

Kontor og bibliotek er åben fra kl. 10—16, lørdag 10—12.

Formand: Direktør Hjalmar Ibsen.

MOTORFLYVERADET

Formand: William Nielsen, Borthigsgade 4, I., København Ø. — Telefon RY 5615.

SVÆVEFLYVERADET

Formand: Civilingeniør Hans Harboe.

MODELFLYVERADET

Formand: Lektor J. Holm Jørgensen.

DANSKE FLYVERE

Formand: Direktør Knud Lybye (DDL), Ved Stadsgraven 1, telf. AMager 9695.

Generalsekretær: Salgschef Max Westphall, Kronprinsensvej 71, Kbh. F., tlf. FASan 5015.

Om New Zealand racet den 9. marts.

KDA's næste mødeaften er tirsdag den 9. marts kl 1945 i Nationalmuseets foredragssal, Ny Vestergade 10.

Føreren af den Douglas DC-6A, der vandt handicapløbet i New Zealand racet sidste år, luftkaptajn i KLM H. A. Kooper, vil på engelsk fortælle om sin deltagelse i konkurrencen.

Foredraget ledsages af tonefilm.

Der er adgang for aeroklubbens personlige medlemmer, firmamedlemmers personale og tilsluttede klubbers medlemmer — og alle er velkomne til at tage en ledsager med.

★

Filmsaftenen i januar

I stedet for foredraget af Bill Bridgeman, der på grund af sit arbejde måtte udsætte sit Skandinavien-besøg, arrangerede KDA den 22. januar en filmsaften, der havde trukket fuldt hus i Nationalmuseet, selv om aftenen ikke havde kunnet annonceres i FLYV.

Den britiske ambassade havde stillet tre interessante films til rådighed: „Operation Hurricane“, der viste forberedelserne til og gennemførelsen af det britiske atomsprængningsforsøg på MonteBellocerne, „This jet age“, der bragte optagelser fra Farnborough 1953 og endelig „Spithead Naval Review 1953“, der viser kroningsflådereven inklusive flådens flyvemaskiner.

Inden filmsforevisningen blev svæveflyvernes flyvedagspokaler uddelt. Ekstrabladets pokal blev modtaget af oversergent Niels Sejstrup, Flyvestation Karup, mens Erik Juhl og Age Dyhr Thomsen på Herning Flyveklubs vegne modtog Berlingske Tidendes og Politikens pokaler.

Aftenen blev overværet af den britiske ambassadør, Sir Eric Berthoud, og af flyvevåbnets chef, generallejtnant C. Førslev.

Nye medlemmer.

Direktør Stanley Møller.

Direktør E. Tersling.

Ingeniør Tage Holstein Petersen.

Froken Helle Hummelgård.

Civilingeniør K. A. Tangby.

Tegner Anker Nørregård Frantzen.

Mester v. S.A.S. Tommy Jørgensen.

Ingeniør F. Hoghoj.

Inspektør C. Fischer Andersen.

Lyrstage Finn Nielsen

F. Thejll

Direktør Ernst Granzow

Nye firmamedlemmer:

Danavia A/S.

B.P. Olie-Kompagniet A/S.

Danish American Gulf Company A/S.

Dunlop Rubber Co. A/S.

A/S Dansk Ilt- & Brintfabrik.

Sophus Berendsen A/S

Runde fødselsdage.

Godsejer Preben Daré, Ørritslevgård, Otterup, 50 år 20/3.

Direktør A. C. Normann, Stutterupgaard, Hørsholm, 50 år 23/3.

Fabrikant Henning F. Waldorff, Kirkegårdsvej 25, S., 50 år 27/3.

Translator Vilh. Sørensen, Sct. Kjeldsgade 12, Ø., 50 år 30/3.

Nye bøger.

K.S.A.K.: *Årsrapport över den statsunderstödda Segelflygverksamheten*

1/10 1950 — 30/9 1951,

1/10 1951 — 30/9 1952 og

1/10 1952 — 30/9 1953.

John W. R. Taylor: *Continental Military Aircraft.*

Lennert Sundström: *Hobbyboken 1954.*

Centro, *Studi ed Esperienze per il Volo a Vela.*

H. H. Edwards: *Student and private Handbook.*

Denis Richards: *Royal Air Force 1939—45. The Fight at Odds, Vol I.*

O.S.T.I.V.: *Publication II, Congress in Madrid 1952.*

H. Harboe: *Svæveflyvningens Betydning for meteorologiske og aerodynamiske Undersøgelser.*

Key to Survival, Aviation Age. June 1953.

KALENDER 1954

Modelflyvning:

7/3. Repræsentantskabsmøde (Kbhvn).

21/3. 1. distriktskonkurrence (linest.).

4/4. 2. distriktskonkurrence (fritfl.).

25/4. DM indendørs (by ikke fastlagt).

2/5. DM fritflyvende (Odense).

16/5. 2. distriktskonkurrence (linest.).

6/6. Linestyingskonkurrence (Belgien).

24-28/6. VM-SVÆVEMODELLER

(Odense).

18/7. Antagelig VM gr. C & D (USA).

2-7/8. Reserveret evt. sommerlejr.

20-23/8. VM-hastighed (indtil 5 cem)

(Haag).

22/8. DM linestyrede (Århus).

5/9. 3. distriktskonkurrence (fritfl.).

19/9. 3. distriktskonkurrence (linest.).

24/10. Finale-distriktskonkurrence (fritfl.).

7/11. Finale-distriktskonkurrence (linest.).

31/12. Årsrekordåret slutter.

Svæveflyvning:

21/3. Repræsentantskabsmøde (Århus).

11/4—19/4. Evt. instruktorkursus.

9-16/5. Int. svæveflyvekonk. og rally

(Saar).

20/6—18/7. Svæveflyveskole.

20/7—4/8. VM (Camphill, England).

Motorflyvning

5-6/6. Int. rally (Hannover, Tyskland).

11-13/6. Int. rally (Holland).

24-25/6. Rally for kvinder (Deauville, Fr.).

27/6. Int. rally (Basse Normandie, Fr.).

18-25/7. Int. flyveuge (Italien).

Udvekslingen

Civil Air Patrol meddeler, at datoen for udvekslingsrejserne er fastlagt til 19. juli til 15. august.

Fristen for indsendelse af ansøgninger om at komme med et netop udløbet, men ansøgerne kan ikke vente at høre noget før sidst på måneden. Så har „grovsorteringen“ fundet sted, og sprogrøver for et udvalgt antal vil finde sted.

Aerosport

Flyveklubben „Aerosport“, der beskæftiger sig med fjernkendning og udviklingen af de forskellige flyvemaskinetyper, holder i foråret 1954 møder på Østre Farimagsgade Skole. Enhver, der interesserer sig for motorflyvning uden at være aktiv flyver, bør deltage i Aerosports's arrangementer. Henvend til Torben Jørgensen, Lille Farimagsgade 6, Kbh. Ø. Telf. Øbro 3764, mandag, onsdag og torsdag fra kl. 20—21.

Fra svæveflyveklubberne

Til sidste måneds omtale af medlemstallerne kan tilføjes, at Silkeborg med 30 medlemmer kommer ind som femtestørste klub. Det samlede antal ved årets begyndelse blev på 423 mod 461 samme tid ifjor.

Mens statistikemaerne ved redaktionen slutning endnu savnes fra adskillige klubber, således at samlede tal fra årsstatistikken må vente, har vi som andet steds omtalt opgjøret diplomstatistikken.

Et nærmere studium over de enkelte klubbers indsats her viser, at Ringsted atter i år fører med 25 (1952: 26). Århus er nr. 2 med 17 og Havdrup nr. 3 med 18. Til flyvevåbnet er udstedt 12, og til Aviator, Holstebro-Struer og Silkeborg hver 10.

Den danske VM-deltagelse

Efter forskellige ændringer meddelte British Gliding Association i januar, at hvert land nu højst kunne tilmelde to ensædede og et to-sædet svæveplan til VM.

KDA har tilmeldt Feddersen og Cowboy, mens der desværre ikke blev plads til Dyhr Thomsen. Feddersen flyver PFG's Olympia, mens Cowboys plan endnu ikke er fastsat.

De nye overskrifter

De nye overskrifter til nogle af vore faste rubrikker, som findes fra dette nummer, skyldes en af vore læsere, tegneren Poul Trøllund, der er medlem af Sportsflyveklubbens Svæveflyvesektion.

Vi er sikre på, at også læserne vil værdsætte den ændring af bladet, som Trøllund har udvist.

REDAKTION

Kongelig Dansk Aeroklub, Østerbrogade 40,

København Ø. — Tlf. ØBro 29 og 249.

Ansvarsh. redaktør: Kaptajn John Foltmann,

Værnedamsvej 4 A, Kbh. V. — Tlf. EVa 1295.

Redaktionssekretær: Ing. Per Weishaupt.

Redaktionen af et nummer slutter den 10. i foregående måned.

Eftertryk kun tilladt med kildeangivelse.

EKSPEDITION

Ejvind Christensen, Vesterbrogade 60, Kbh. V.

Tlf. Central 13.404. — Postgiro 23.824.

Abonnementspris: 9 kr. årlig.

Rubrikannoncer: 70 øre pr. mm.

Sidste indleveringsdato for annoncer: den 15.

Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.



THE HAWKER HUNTER,

THE VICKERS SUPERMARINE SWIFT,

THE ENGLISH ELECTRIC CANBERRA,

THE VICKERS VALIANT

and

THE DE HAVILLAND COMET II,

are all powered by the

ROLLS-ROYCE
AVON

AERO ENGINE



Vil De i verden hurtigt frem så flyv

med



SAS



På H. C. Andersens tid varede det normalt 48 timer at rumle i dagvogn fra København til Sønderborg. Men i den behagelige SAS-maskine kan man nu på kun 1½ døgn nå helt til Sydafrika.

I året 218 førte feltherren Hannibal alle sine tropper og 37 elefanter over Alperne på 15 dage. — På mindre end 15 timer er hele det nære Østen i vore dage inden for Deres rækkevidde, når turen går med SAS.



Den engelske bjergbestiger-ekspedition var 72 dage om at nå op til Mount Everests øverste tinde. — Inden for samme tid har SAS-maskinen fløjet 24 gange frem og tilbage mellem Indien og København.

Thor Heyerdahls dristige sejlads med Kontiki-flåden varede 4½ måned, men det tager mindre end 48 timer for SAS at flyve fra København til det fjerne Østen.



FLYV

27. ÅRGANG

— APRIL 1954 —

PRIS 75 ØRE

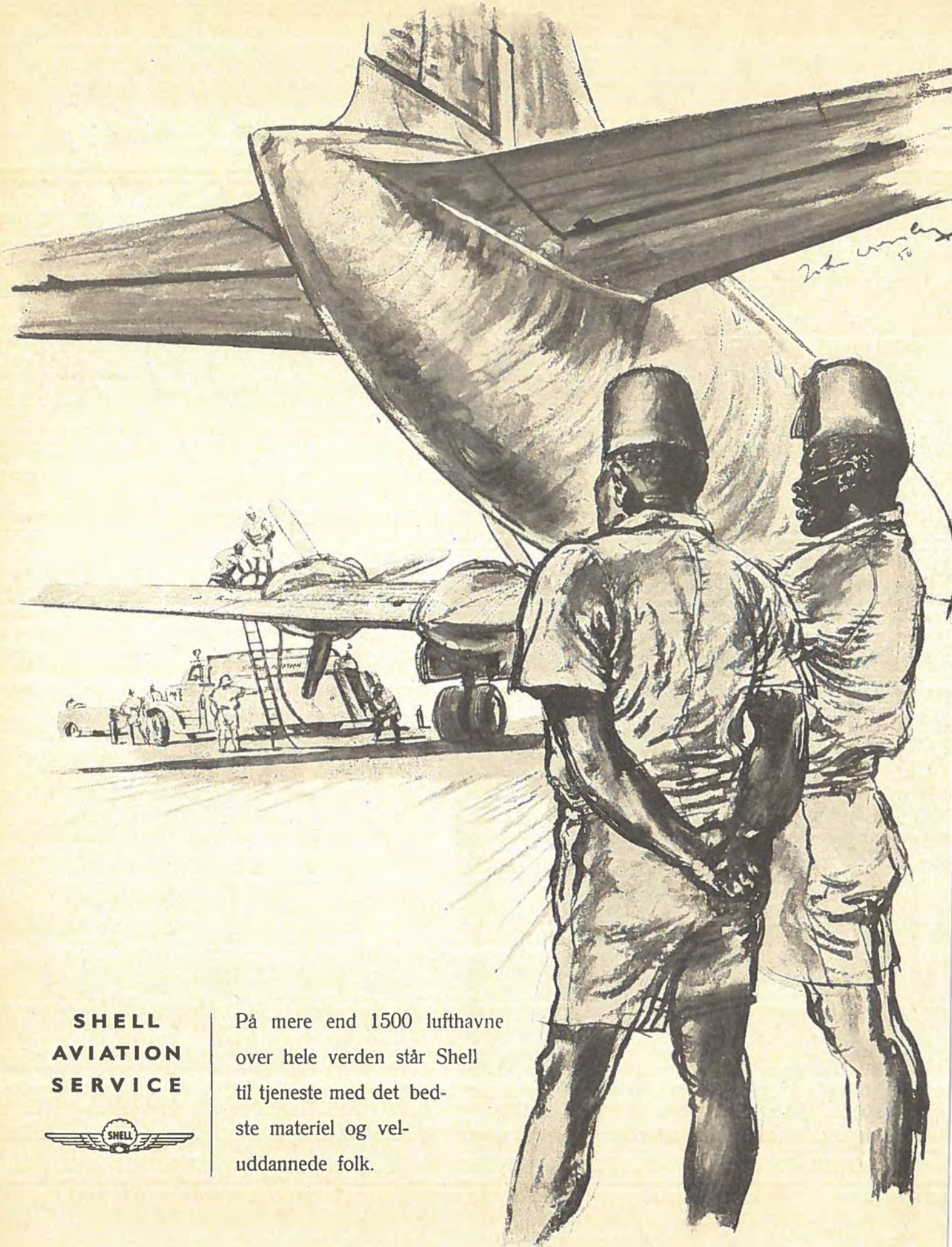


Landbrugsflyvemaskinen i funktion. En Piper PA-18 A pudrer markerne i laveste højde. PA-18 A er en speciel landbrugsudgave af Piper Super Cub.

4

INDHOLD:

Tomotors amerikanske forretnings-flyvemaskiner ★ Hvad betyder Comet-ulykkerne? ★ Decca Flight-Log ★ Helikoptermulighederne i Danmark ★ Sidste runde i FLYV's præmiekonkurrence.



**SHELL
AVIATION
SERVICE**



På mere end 1500 lufthavne
over hele verden står Shell
til tjeneste med det bedste
materiel og vel-
uddannede folk.

FLYV

Officielt organ for
KONGELIG DANSK AEROKLUB og DANSKE FLYVERE
Motorflyvning - Svæveflyvning - Modelflyvning

Nr. 4

April 1954

27. årgang

Luftens frihed?

PA det tidspunkt, hvor disse linier skrives, ser det ud, som om SAS må opgive gennemførelsen af sin planlagte rute fra Vestamerika over det nordlige Polarhav til Skandinavien. Forhandlingerne med regeringen i Washington har nu stået på i halvandet år, uden at noget positivt resultat er opnået. SAS ønsker — støttet af de pågældende byer — at ruten skal have endestation i San Francisco eller Los Angeles, medens den amerikanske regering kun vil gå med til, at den skandinaviske transpolare rute får sit udgangspunkt i byen Seattle i landets nordvestlige hjørne. Om det nu er konkurrencemomenter eller noget helt andet, der ligger bagved amerikanernes stilling til sagen, så harmonerer det i hvert fald ikke særlig godt med det, der så smukt hedder luftens frihed. Men hvad det end er, som gør sig gældende, så er det i hvert fald ikke noget, der svarer til ånden i De forenede Nationer. Amerikanerne vil selv kunne flyve overalt i verden, men der lægges unøgtelig hindringer i vejen, når andre prøver noget lignende.

Konkurrencen inden for verdenslufttrafikken bliver i det hele taget stærkere for hvert år. SAS mærker det andre steder på jorden. Det møder vanskeligheder i Sydafrika og Hongkong, og det har besvær i Sydamerika, hvor prins Axel nu for anden gang er nede til forhandling i spidsen for en delegation. Hvad det endelige resultat bliver, og hvordan billedet inden for verdenslufttrafikken kommer til at se ud i fremtiden, er ikke godt at sige på nuværende tidspunkt, men man må håbe, at initiativ og dygtighed inden for lufttrafikken ikke skal bastes og bindes af snævertsynede regler og bestemmelser, men frit kan få lov til at udfolde sig til gavn og glæde for helheden.

Så gør vi klar til

Flyvelotteriet

Lotteriet begynder 1. maj

1 år må vi se at få også de sidste 5.000 solgt ud

Hovedgevinst: en Olympia Rekord

2. præmie: en Vespa Scooter

EFTER ansøgning fra KDA har Justitsministeriet atter i år givet sin tilladelse til afholdelse af et flyvelotteri. KDA har søgt om tilladelse til at måtte sælge 150.000 lodsedler, men dette kunne ikke imødekommes, idet man ikke ville bevillige et større lotteri end 100.000 lodsedler à 1 krone. Salget må finde sted i perioden fra 1. maj til 15. juni, og bevillingen er blevet givet i tilslutning til »Den danske flyvedag«, som er blevet fastsat til søndag den 6. juni.

Selvfølgelig er det kedeligt, at bevillingen ikke kunne blive større, fordi flyvesagen herhjemme i høj grad trænger til alle de penge, der kan skaffes, og vi er ikke i tvivl om, at der vil kunne sælges mange flere lodsedler end de 100.000. Men det kan jo være, at grunden er den, at Flyvelotteriet endnu ikke har været helt udsolgt. Forrige år var vi lige ved at have udsolgt, idet der kun resterede ca. 5000 lodsedler. Men helt udsolgt blev der således ikke. Det må og skal komme i år.

Vi stoler på klubberne.

Forrige år gjorde klubberne landet over en udmærket indsats, og vi håber, at dette også må blive tilfældet i år. Klubberne skulle gerne kunne sælge hovedparten af lodsedlerne, fordi udbyttet jo i allerhøjeste grad kommer klubberne og fællesarbejdet inden for rådene tilgode. I 1953 solgte klubberne følgende:

| | | |
|---------------------|------|-----------------|
| Motorflyveklubberne | .... | 9.919 lodsedler |
| Svæveflyveklubberne | .... | 43.551 — |
| Modelflyveklubberne | .... | 19.329 — |

Ialt 72.799 lodsedler

Det var et pænt resultat, som fortjener al mulig anerkendelse.

Gevinsterne.

Med et lotteri, som ikke er større end Flyvelotteriet, er det et forholdsvis beske-

dent beløb, der kan anvendes til indkøb af gevinster, hvis udbyttet af salget skal være det bedst mulige. Gevinsterens værdi skal være mindst 20 % af bevillingsbeløbet, og det vil i dette tilfælde sige 20.000 kroner. Og der er grænser for, hvor meget der kan købes for 20.000 kroner, når der skal være en bil og en scooter imellem gevinsterne. En dyr luksusbil ville selvfølgelig gøre sig i toppen af gevinsterne; men det er der desværre ikke råd til.

KDA's flyvedagsudvalg har haft møde om sagen, og det er bestemt, at hovedgevinsten skulle være en ny bil i en ikke alt for dyr prisklasse, en scooter, en række flyverejser for 2 personer til forskellige hovedstæder i Europa, en Elna-symaskine samt nogle mindre gevinster, som SAS har lovet at skaffe. Alt i alt vil værdien af gevinsterne for Flyvelotteriet 1954 komme til at præsentere en værdi af mere end 25.000 kroner, og meget mere kan man vel ikke forlange.

Hvem sætter salgsrekord i år?

Her skal lige nævnes de klubber, som havde det største salg forrige år:

| | | |
|--|-------|--------|
| Odense Flyveklub | ..... | 11.000 |
| Aviator, Ålborg | ..... | 7.879 |
| Sportsflyveklubben, København | ... | 3.772 |
| Herning Svæveflyveklub (Herning Flyveklub) | ..... | 2.000 |
| Nakskov Svæveflyveklub | ..... | 2.000 |
| Ringsted Svæveflyveklub | ..... | 2.000 |
| Frederikshavn Flyveklub | ..... | 1.849 |
| Næstved Svæveflyveklub | ..... | 1.670 |
| Odense Model-Flyveklub | ..... | 1.525 |
| Århus Flyveklub | ..... | 1.500 |
| Bornholms Flyveklub | ..... | 1.500 |
| Havdrup-Solrød Svæveflyveklub | .. | 1.500 |

Der er således noget at stræbe efter, når salget begynder den 1. maj, og vi kan ikke ønske noget bedre, end at vi i fællesskab kan få Flyvelotteriet 1954 udsolgt.

TOMOTORS AMERIKANSKE FORRETNINGS-FLYVEMASKINER

En klasse i rivende udvikling — 10.000 i drift i U. S. A.

USA har i de senere år fået stadig flere og flere firmaer og forretningsmænd, der bruger egen flyvemaskine til at rejse rundt med. Disse er ikke altid tilfredse med enmotors typer, selv om der også heraf anvendes mange, men foretrækker tit tomotors. Man regner med, at der nu er ca. 8.000 firmaer, som ejer ialt 10.000 flyvemaskiner af den såkaldte »executive«-klasse.

Fra oven ses herunder Riley Twin-Navion, en udvikling af den enmotors Ryan Navion. Derunder Baumann Brigadier med skubbende propeller, Piper Apache og nederst Aero Commander.

Vi bringer her en oversigt over sådanne tomotors typer.

Riley Twin-Navion er baseret på den enmotors Navion, der oprindeligt blev bygget af North American og senere af Ryan. Der er bygget over 2000 af dem indtil 1951. Et firma i Florida, Riley, byggede en tomotors udgave til to 140 hk Lycoming motorer i 1952. Den blev så vellykket, at ombygningen nu er sat i produktion hos Riley og Temco. Efter de første 20 bliver de næste udstyret med 150 hk Lycoming motorer.

Baumann Brigadier B-290 er udstyret med to 145 hk Continental-motorer, anbragt med skubbende propeller. Planet er anbragt som højvinget. Der er plads til 5 personer.

Piper PA-23 Apache er en helt ny type fra Piper, som også gerne vil have en bid af det nye marked efter at have bygget 7.000

enmotors maskiner. Mens disse blev udviklet af hinanden, er Apache helt ny og indeholder ingen af tidligere typers dele. Den er 4-sædet og udstyret med to 150 hk Lycoming motorer med Hartzell constant-speed propeller, der giver en tophøjde på en motor af 1500 m med fuld last. Propellerne kan kantstilles.

Maskinen produceres i tre forskellige udgaver alt efter radio- og andet udstyr, og den koster omkring 30.000 dollars.

Cessna 310, som ventes i produktion i år, har to 225 hk Continental-motorer. Alt brændstoffet opbevares i tiptankene. Den har constant-speed propeller, der kan kantstilles.

Aero Commander 520, som før har været omtalt i FLYV, er noget større med plads til 7 personer. Motorerne er af Lycomings fabrikat.

AIRCRAFT SERVICE
MEMO
MODIFICATION • REPAIR • OVERHAUL



Hvad betyde

En række ulykker giver England alvorlig modgang i udbredelsen af jet-passagermaskiner.

DA en af BOAC's de Havilland Comet maskiner den 10. januar styrtede i havet ved Elba, rantes den britiske luftfart og flyvemaskineindustri af alvorlig modgang under den sejrige udbredelse af de nye moderne jet- og turbinedrevne trafikflyvemaskiner. Efter omtrent to år i ruteflyvning blev hele Comet-flåden taget ud af tjeneste, så grundige undersøgelser kunne blive foretaget.

Det er for så vidt ikke noget usædvanligt. Det samme er sket for mange andre nye flyvemaskintyper, også for nogle af de typer, der i dag flyver i størst antal og regnes for nogle af de mest sikre.

Det skal også bemærkes, at Vickers Viscount maskinerne, der dog også betegner et radikalt skridt fremad i trafikflyvemaskinernes udvikling, flyver i stadig større antal uden at have mødt uheld.

Derimod blev den anden Bristol Britannia prototype for nylig odelagt ved en nødlanding efter motorbrand, heldigvis uden tab af menneskeliv. Den har også kunnet bjerpes, så man kan få opklaret årsagen.

Tidligere Comet-ulykker.

Indtil nu har 19 Comet's fløjet 30.000 timer og næsten 20 millioner kilometer — men ikke uden uheld.

Hele fem af dem er blevet odelagt. Ved to af disse uheld kom dog ingen mennesker til skade, og de tre uheld er fuldt opklaret.

Det første fandt sted den 26. oktober 1952 i Rom. Maskinen ville ikke gå i luften, så føreren afbrød starten. Maskinen løb ud over startbanen og blev odelagt. Starten foregik i regn og mørke. Undersøgelserne viste, at maskinen havde kort med for stor indfaldsvinkel, således at planet

var helt eller delvis stallet, hvorfor der ikke blev tilstrækkelig opdrift til at få den i luften.

Den anden skete den 3. marts 1953 ved Karachi og ramte en Comet 1A, som var på leveringsflyvning til Canadian Pacific Air Lines. Den var lastet til næsten maksimum tilladt startvægt under de herskende forhold og kom ikke i luften, men forulykkede, hvorved den ombordværende besætning og et antal teknikere omkom.

Årsagen var den samme som ved Rom-ulykken, for stor indfaldsvinkel. Comet'en kræver en særlig startteknik, som man nu anvender. Man »føler« sig til en sikker indfaldsvinkel under accelerationen ved stadig at lade næsehjulet strejfe startbanen.

Det tredje uheld ramte en fransk Comet under en landing i Afrika, hvor maskinen blev for stærkt beskadiget til, at det forsikringsmæssigt kunne betale sig at reparere den.

Calcutta- og Elba-ulykkerne.

Den 2. maj 1953 forulykkede en Comet kort efter starten fra Calcutta. Den kom ind i et tropisk uvejr og brød sammen i luften. Vragresterne blev spredt over en afstand på mere end 6 km.

Man har ved undersøgelse af resterne, der blev bragt til Farnborough, konstateret, at haleplanet brød sammen først, hvorefter bæreplanet ved den følgende påvirkning også brast. Der var intet i vejen med motorerne.

De tropiske uvejr kan opstå meget hurtigt og være overordentlig voldsomme, og under krigen brød flere maskiner sammen i luften i disse egne. Måske kom Comet'en

2-motors amerikanske forretningsflyvemaskiner

| Type | Motor hk | Antal sæder | Spv. m | Lgd. m | Planareal m ² | Tomvægt kg | Fuldvægt kg | Max. rejsefart km/t | Max. rækkev. km |
|-------------------------------|----------|-------------|--------|--------|--------------------------|------------|-------------|---------------------|-----------------|
| Riley Twin-Navion | 280 | 4 | 10.2 | 8.3 | 16.5 | 953 | 1340 | 269 | 1150 |
| Baumann Brigadier B-290 | 290 | 5 | 12.5 | 8.4 | 19.2 | 1000 | 1590 | 264 | 1200 |
| Piper PA-23 Apache | 300 | 4 | 11.3 | 8.3 | 18.9 | 953 | 1657 | 240 | 1150 |
| Cessna 310 | 480 | 5 | 11.0 | 8.3 | 18.8 | 1295 | 2080 | 330 | 1600 |
| Aero Commander 520 | 520 | 7 | 13.6 | 10.5 | 22.5 | 1680 | 2500 | 315 | 1840 |
| Beechcraft Twin-Bonanza | 520 | 6 | 13.8 | 9.6 | — | 1700 | 2500 | 304 | 1728 |
| Custer CCW-5 | 560 | 5 | 12.6 | 8.8 | — | 1360 | 2450 | — | — |
| Beechcraft D-18 S | 900 | 9 | 14.5 | 10.4 | 32.4 | 2620 | 3980 | 338 | 2400 |

Beechcraft Twin-Bonanza svarer til *Twin-Navion*, men laves af *Beechcraft* selv som ny type. Den har *Lycoming* motorer med constant-speed, kantstilbare propeller.

Custer CCW-5 er en modifikation af *Baumann Brigadier*, forsynet med et ejendommeligt plan, der hævdes at sætte maskinen i stand til at starte og lande omtrent lodret og til at stå stille i luften. Proverne har dog vist, at forventningerne ikke er blevet opfyldt, og at maskinen endda flyver dårligere end normale typer, så man skal

næppe vente den i produktion, selv om forsegene fortsættes.

Med *Beechcraft D 18S* slutter vi serien. Denne bemærkelsesværdige type stammer fra 1937 og blev under betegnelserne *C-45 Expeditor* eller mange andre typenavne bygget i over 5000 eksemplarer under krigen. Den bygges stadig både til civil og militær brug.

Selv om vi standser med denne, er der dog andre og større typer i brug også. Naturligvis anvender mange firmaer den alle-

stedsnærværende *DC-3*, mens andre anvender ombyggede bombemaskiner.

Her har vi øverst *Beechcraft Twin-Bonanza* og derunder *Beechcraft D 18S*. Så følger den mærkelige *Custer CCW-5* og nederst *Cessna 310*, der er udstyret med tiptanke.



Comet-ulykkerne?

Comet-flåden sættes atter i drift efter et par måneders undersøgelser og ændringer.

ind i et uvejr, som ville have ødelagt enhver maskine.

Måske var årsagen en anden. Der arbejdes endnu med resterne, og en endelig rapport er ikke fremkommet.

Et brud i luften er en alvorlig historie. Da noget lignende synes at være sket i januar ved Elba, blev maskinerne taget ud af tjeneste. Øjenvidner beretter om nogle eksplosionslignende brag, hvorefter maskinen styrtede i havet fra stor højde.

En undersøgelse af denne ulykke blev vanskeliggjort ved, at delene sank på 120 m dybde. Efter et enormt efterforskningsarbejde har man for nylig fisket en motor og nogle andre dele op, fortrinsvis af agterpartiet. I løbet af 6 uger fandt man kun ca. 10 % af maskinen, hvilket kostede den engelske flåde 2000 tons brændselolie og 140.000 arbejdstimer. De fundne rester sendes nu til England, mens eftersøgningerne fortsættes.

Eftersyn og modifikationer.

Da *Comet*-flåden blev taget ud af tjeneste, underkastede man maskinerne et ekstra og usædvanligt grundigt eftersyn, som dog ikke førte til nogen opklaring eller til, at man fandt noget, der kunne føre til brud. De normale eftersyn er jo også grundige nok til, at man ville opdage den slags.

Samtidig gjorde *Farnborough*-forsøgsanstalten sine undersøgelser. Allerede før *Calcutta*-ulykken havde man fået den første *Comet*-prototype ind og begyndt en langvarig »mishandling« for at undersøge, om der kunne opstå træthedsbrud. Det er en normal fremgangsmåde nutildags. Ved et særlig maskineri påføres der f. eks. bærepplanet påvirkninger svarende til luftkraft-

påvirkninger, men langt hurtigere, således at man f. eks. på et minut giver et plan lige så mange påvirkninger, som den vil få på en times flyvning. På den måde kommer man langt foran de flyvende maskiner i denne henseende.

Inden *Comet*-flåden påny skulle sættes i drift, ville man foretage en lang række små ændringer. Nogle af disse skulle alligevel foretages ved kommende eftersyn. Andre er foranlediget af ulykkerne og foretaget på baggrund af teorier om, hvad der måske kunne tænkes at forekomme, selv om det var dyrest usandsynligt.

Således indbygges noget panserplade mellem turbinerne og brændstoftankene. Selv om der ikke er forekommet noget eksempel på brud på et turbineblad på en *Ghost*-motor, så vil man alligevel forebygge denne og andre muligheder, hvor små de end er.

Iøvrigt kan muligheden for sabotage ikke lades ude af betragtning.

Sidst i marts begyndte *BOAC* at genoptage trafikken på *Comet*-ruterne.

I mellemtiden fortsætter produktionen af den nye *Comet*-serie, *Comet 2*. Under prøveflyvninger til Afrika har et eksemplar af den opstillet flere nye rekorder.

Der er også indløbet nye ordrer til de *Havilland*-fabrikken, både på *Comet 2* og den større *Comet 3*, af hvilken prototypen ventes at flyve til sommer.

Om ulykkerne får nogen indflydelse på det videre salg, må man således vente og se.

I mellemtiden kommer amerikanerne langsomt med. *Boeing* er længst fremme, og prototypen på *Boeing 707* ventes at flyve i løbet af nogle måneder — 5 år efter den første *Comet*.

Så simpelt er det

med en DECCA FLIGHT-LOG

af oass. S. O. Madsen



Figur 1 viser instrumentbrættet i en Avro Anson med Decca-instrumenterne til højre og kontrolboxen dertil nederst til venstre.

AF de forskellige radionavigationssystemer, hvor positionsbestemmelser er baseret på hyperbelskæring, har DECCA'en de senere år gået sin ubestridte sejrsgang indenfor skibsfarten. Der er vist næppe en skipper, der har et ondt ord at sige i denne sag. Selv i den ledeste, fede, gule tåge smyger han sig forbi bøjer og fyrskibe med samme sorgløshed som den, hvormed en vaks vognstyrer fører sin linie 2 igennem fra Sundbyvester Plads til Brønshøj. Hvor det for var nødvendigt at smide kroen eller møjsommeligt måle favne med loddelinien, fortsætter sejladsen nu uanfægtet. For søfarten betyder dette: bedre økonomi, større sikkerhed. DECCA'en synes herefter fremtidig selvskreven i ethvert bestiklukaf med respekt for tidens tarv.

Også adskillige luftfartøjer har i en år-række draget fordel af DECCA, selv om man sandt at sige har kunnet spore visse betænkeligheder indenfor luftfartskredse med hensyn til systemets anvendelighed i luften. Man har således anstillet betragtninger vedrørende muligheden for overhovedet at kunne finde plads i det i forvejen betrængte LF-område (langbolgeområdet) til et tilstrækkeligt antal DECCA-sendere, ligesom man har ment det uheldigt at placere et navigationshjælpemiddel i et frekvensområde, der er de atmosfæriske forstyrrelser eldorado.

Trods disse hidtidige fordomme har luftfartens teknikere alligevel med et vågent øje fulgt udviklingen — og også ønsket, at en sådan udvikling måtte finde sted. DECCA er nemlig en god idé.

Det sagde Mr. Molden fra The DECCA Navigator Company også, da han i begyndelsen af februar måned var i Kastrup — og han motiverede det. For en indbudt kreds fortalte Mr. Molden og orlogskaptajn

Prip fra Dansk DECCA Navigator Aktieselskab om udviklingen. Det fremgik heraf, at DECCA-eksperterne har nået betydelige resultater, og at systemet i dag nærmer sig en fuldkommenhed, der åbner vide perspektiver. Især virkede den særlige flight-log, der blev demonstreret ved samme lejlighed, overbevisende ved sin pålidelighed, ringe volumen og nemme betjening.

DECCA-princippet

DECCA som system betragtet er sikkert velkendt. Fra en hovedstation (masterstation) og en bystation (slavestation) udsendes samtidig — eller omtrent samtidig — kontinuerlige radiobølger. Disse modtages i skibet eller luftfartøjet, hvor de to signalers faser sammenlignes. Til en bestemt målt faseforskel svarer en bestemt forskel i afstand fra luftfartøjet til hhv. hovedstation og bystation — altså igen til en bestemt hyperbel, d. v. s. en linie, hvor forskellen i afstand til de to stationer overalt er den målte. Ved samtidig at sammenligne signalerne fra hovedstationen og en anden bystation findes endnu en hyperbel (stedlinie), hvis skæringspunkt med den første giver positionen. For at sikre en 360 graders dækning indføres normalt en tredje bystation. Hovedstationen med bystationer udgør en DECCA-kæde.

Aflæsningen foretages på et fasesammenligningsaggregat — et slags tælleværk — eller 3 såkaldte decometre, benævnt hhv. det røde, det grønne og det violette decometer. Det røde decometer måler faseforskellen mellem signaler modtaget fra hovedstationen og den ene bystation, det grønne måler faseforskellen mellem signaler modtaget fra hovedstation og den anden bystation, medens det violette decometer reagerer for signaler fra hovedstationen og den tredje bystation. På alle tre decometre aflæses

et tal med reference til hhv. røde, grønne og violette hyperbler indlagt på særlige DECCA-kort. Skæringspunktet for 2 — i givet fald 3 — hyperbler angiver positionen med en nøjagtighed, der kan være nogle få meter. For at lette oversigten er hyperbelsystemet desuden inddelt i et antal zoner betegnet med bogstaverne fra A til J. Når et bestemt antal hyperbler er gennemfløjet, træder et nyt zonebogstav automatisk frem på decometret.

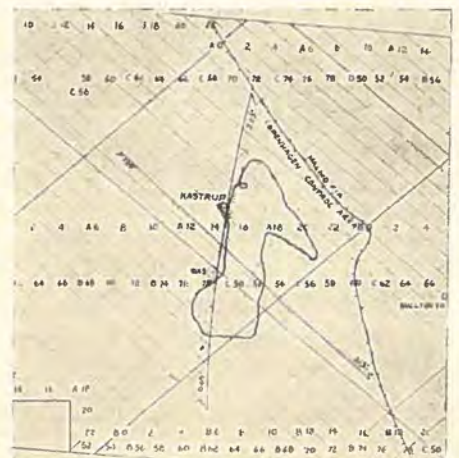
Som det vil fremgå af fig. 1, kan aggregatet bestå af endnu et instrument — lanc-indikatoren. En lane er kort sagt afstanden mellem 2 hyperbler, hvor signalerne fra hovedstationen og en bystation modtages i fase. Ved de tidligste DECCA-modtagere var det nødvendigt, at skibet eller luftfartøjet ved rejsens begyndelse stillede decometrene på de tal, der svarede til udgangspunktets position, hvorefter tællingen af overfløjne hyperbler foregik automatisk. Med lancindikatoren er det blevet muligt når som helst at flyve ind i et DECCA-system, idet særlige signaler fra masterstationen med korte mellemrum lader indikatoren angive den lane, hvori luftfartøjet befinder sig. Ud fra denne visning er det herefter muligt at indstille og starte decometrene på vilkårligt sted og tid under flyvningen. Indførelsen af lane-indikatoren var således et meget stort fremskridt.

Måtte ovennævnte korte rids af DECCA-princippet end forekomme lidt kinesisk, er den manuelle betjening det i hvert fald ikke og kan læres af enhver efter en halv times instruktion. Desuden opfylder systemet to andre væsentlige krav — driftssikkerhed og nøjagtighed i visning.

Flight-log'en.

— Men DECCA eksperterne ville gerne gøre det endnu nemmere for piloterne — og så lavede de en flight-log. Det gjorde de faktisk allerede for nogle år siden, men den forløbne tid har de brugt til stadig at gøre den bedre — og de har brugt tiden godt. Hvor god den nu er, var det, at Mr. Molden ville vise os i Kastrup den 4. februar under en demonstrationsflyvning med en Anson.

På fig. 1 ses selve flight-log'en ophængt under de tre decometre til højre i billedet, medens kontrolboxen er anbragt til venstre i billedet. Alt meget enkelt.



Figur 2. Her er flight-log'ens registrering af en demonstrationsflyvning omkring Kastrup. Man ser hyperbelnettet, hvorimod reproduktionen ikke gengiver det svage landkort, man i virkeligheden også kan skimte.

BYERNE OPMÆRKSOMME PÅ HELIKOPTER=MULIGHEDERNE

Udtalelser til FLYV af stadsingeniørerne i
Odense og Nakskov

Vor ledende artikel i sidste nummer og referatet af direktør Vernieuwe's foredrag har vakt interesse mange steder.

SAS har således i sidste måned haft en delegation i Belgien for på stedet at studere SABENA's rutenet.

Men er vi nu forberedt på muligheden af helikoptertrafik om nogle få år?

FLYV har henvendt sig til stadsingeniørerne i nogle af de større byer, som kunne tænkes at have størst interesse af helikoptertrafik; de svar, der var indløbet ved redaktionens slutning, viser, at man i høj grad er opmærksom på, at der i tide må reserveres plads til helikopterne.

Flere muligheder i Odense.

At man i Odense har gennemtænkt problemerne, viser følgende udtalelse fra stadsingeniør Rich. Honoré:

Selv om helikoptere endnu er så dyre både i fremstilling og drift, at deres almindelige anvendelse til passager- og godsbeholdning sandsynligvis ligger en årrække frem i tiden, må det dog anses for rimeligt ved de byplanmæssige dispositioner allerede nu at forberede sig på muligheden for oprettelse af helikopterlandingspladser. Ganske vist er kravene til landingspladser ikke store, men selv små arealer kan være vanskelige at skaffe i de tæt bebyggede indre bydele.

I Odense har vi ved flere lejligheder overvejet at reservere areal til en helikopterlandingsplads. Der foreligger forskellige muligheder. Man står således overfor at skulle bygge en ny rutebilstation, og det kunne derfor synes nærliggende at udføre bygningens tag eller perrontaget således, at helikoptere kunne lande der. Rutebil-

stationens ventesale, toiletter, restaurant m. m. kunne da tillige anvendes af helikopterpassagererne. Der er dog også mulighed for at finde andre centralt beliggende pladser.

Støjproblemets indflydelse.

Selv om en central beliggenhed af en helikopter-landingsplads må anses for meget ønskelig, ja næsten nødvendig, vil ulemperne ved den støj, som helikoptere frembringer, være så betydelige, at man måske må slække noget på kravene til den centrale beliggenhed og foretrække at lægge landingspladsen noget længere ude. Under alle omstændigheder vil man søge pladsen lagt således, at der er den bedst mulige forbindelse med de andre bydele.

Selv om der allerede i USA og i Vesteuropa er oprettet enkelte helikopterruter, befinder denne trafik sig dog endnu på forsøgsstadiet, og det har derfor endnu ikke været muligt at angive retningslinier for de krav med hensyn til størrelse og sikring af indflyvningen, der kan tænkes stillet til en helikopterlandingsplads.

Indtil dette sker, må man stille sig afventende, men det er naturligt, at man afventer udviklingen med særlig interesse i Odense. Ganske vist har Odense ligesom flere andre danske provinsbyer en lufthavn, men der er dog — undtagen når isen lægger for store hindringer i vejen for storebæltsoverfarten — ingen regelmæssige luft-ruter, skønt Odense tilsyneladende ligger gunstigt i forhold til en række andre lufthavne. Afstandene fra Odense til København er dog i modsætning til f. eks. afstandene fra Århus og Alborg til København for korte til, at der kan blive tale om nogen væsentlig tidsgevinst ved at benytte fly

fremfor andre trafikmidler, når også køretiden fra Odense til lufthavnen (11 km) skal tages i betragtning.

Ved indførelse af helikopterdrift vil der også for Odenses vedkommende blive tale om en betydelig tidsgevinst ved rejser til andre større danske byer.

Ikke mangel på initiativ i Nakskov.

Stadsingeniør Th. Kirkelund-Jensen fra Nakskov bemærker, at Nakskov var blandt de provinsbyer, der gjorde en betydelig indsats for flyvningens fremme umiddelbart efter krigen, hvilket bl. a. resulterede i, at en flyveplads syd for byen blev planlagt.

I dag er det usikkert, om den nogensinde bliver fuldført, uanset de ret betydelige forberedende arbejder, der er gjort.

Årsagerne hertil skal jeg ikke komme ind på, men i hvert fald har der ikke manglet initiativ fra bystyrets side og heller ikke fra mere private kredse, som var interesseret i flyvningen.

På lignende måde er det vist gået i en del andre provinsbyer, hvor flyvning og landingspladser har været på tale.

Man har vel derfor, belært af erfaringerne her, næppe turdet tænke realitetsbetonet på en landingsplads for helikoptere, men måske er tanken alligevel ikke så urealisabel endda. — Pladsen ligger der stadig umiddelbart syd for byen, og den rummer muligheder for landing af både fly og helikoptere, og dens placering på Danmarks-kortet skulle efter min opfattelse være gunstig for udnyttelse.

Med hensyn til de mere generelle synspunkter i spørgsmålet om helikoptere til dækning af en del af landets trafikbehov, sideordnet med tog, biler og fly, tror jeg, at man i høj grad må regne med den mulighed, at helikoptere med deres beskedne krav til plads fremtidig må træde til, når de nuværende trafikmidler stiller uoverkommelige økonomiske krav til forsvarlige vej-anlæg, parkeringspladser og landingsbaner for fly.

Jeg vil derfor mene, at man allerede nu rent byplanmæssigt bør reservere arealer til landingspladser for helikoptere.

I log'en indsættes et kort over det område eller den rute, hvor flyvningen skal finde sted og i den ønskede målestok. Kortet er samtidig påført de i områderne beliggende luftveje, radiofy, radio-ranger eller andre radionavigationshjælpemidler. Medens kortet langsomt roterer vertikalt, bevæger en særlig konstrueret pen sig på tværs henover papiret og markerer den gennemføjne rute. Piloten får syn for sagen. På fig. 2 ses ridset af demonstrationsflyvningen over Kastrup. Apparatet er så snedigt indrettet, at selv om luftfartøjet forlader det af kortet dækkede område, »husker« det, hvad der foregår, og når indflyvning i kortets område atter finder sted genoptages registrering, uanset at indflyvningen ikke sker samme sted, hvor kortet blev forladt.

Log'en fordrer overhovedet ingen pasning under flyvningen og er blandt andet af denne grund velegnet til brug i militære luftfartøjer og mindre maskiner iøvrigt. Et specielt anlæg til dette formål vejer næppe 20 kg med et rumfang af ca. 40×25×15 cm.

Til brug for rutemaskiner er udviklet den såkaldte »Molden-flight-log«. Den findes bl.

a. som standardudstyr i BEA's Viscount-maskiner. Med denne kan man uden skiftning af kort beflyve ruter, der ligger indenfor dækningsområderne for den danske, de 3 engelske, den franske og den tyske DECCA-kæde. En yderligere udbygning af kædesystemet ventes, således, at ruteflyvning baseret på flight-log'en udvides til at omfatte også Spanien og Italien.

Men ikke alene på ruten og i luftvejen er flight-log'en et godt stykke apparatur at have med. Den er lige anvendelig også under anflyvning til en bane eller — ved ind-sætning af særlige kort — til »holdning«. Et særligt raffinement består i, at nålen (pennen) ved skarpe, kortvarige udslag kan indikere tidsintervaller og dermed lette piloten bedømmelsen af sin marchfart og ETA.

Det engelske DECCA-selskab har foretaget en række prøveflyvninger dels ved Borneo, dels over det sydlige Afrika. Begge steder er egne med hyppige og kraftige

atmosfæriske forstyrrelser. Forsøgene havde til formål at afvise rygterne om DECCA's sårbarhed overfor sådanne forstyrrelser og skulle have vist, at selv et meget højt støjniveau ikke forringede nøjagtigheden.

Det kunne således se ud, som om vi er nået dertil, at heller ikke piloterne kan finde eet ondt ord at sige om DECCA. Et godt stykke arbejde er gjort — og godt arbejde har luftfarten brug for.

— Og så er der jo endelig det, at flight-log-kortene i sig selv er en recording af den gennemføjne rute — altså et dokumentarisk, uomstødeligt bevis for luftfartøjets øjeblikkelige placering under en given situation. — Og det er noget helt nyt.

Sådan ser selve flight-log'en ud.



Motorflyvningen i modvind

Indlæg fra Sportsflyveklubbens motorflyvesektion og danske og svenske erhvervsflyver-synspunkter

I diskussionen om motorflyvningens problemer, som vi startede med vor leder i februar-nummeret, bringer vi her størstedelen af et længere indlæg, vi har modtaget fra formanden for Sportsflyveklubbens motorflyvesektionsråd, hr. Moller Tåsinge:

DET foreløbige resultat af FLYV's lederartikel i februarnummeret er for Sportsflyveklubbens vedkommende det, at tre mennesker, der agtede at lære at flyve i denne klub, har meddelt, at de hellere vil vente at se, hvorledes udviklingen går, før de tager fat; for hvis det skulle gå således, at de bliver henvist til at lære at flyve og efter opnåelse af certifikat til at leje flyvemaskine hos en privatmand, og ikke i klubben, agter de overhovedet ikke at lære at flyve. Dette er ikke nogen påstand, det er et konkret tilfælde, der kan dokumenteres. Det kan heller ikke andet end undre, at det officielle organ for dansk privatflyvning opkaster dette mærkelige problem til offentlig debat. Der er efter vor opfattelse ingen tvivl om, at privatflyvningen og flyveklubberne havde været bedre tjent med, at hele dette spørgsmål var blevet behandlet som et internt anliggende, dette være sagt både fra et rent forretningsmæssigt og praktisk standpunkt.

De superoptimistiske dage forbi.

Det er ganske vist rigtigt, at de »superoptimistiske« dage er forbi; men det er da af afgørende interesse at få slået fast, at denne superoptimisme ikke blot var en følelse, der var karakteristisk for privatflyvningen alene, men også i høj grad gjorde sig gældende for trafikflyvningen. Trafikflyvningen er efterhånden blevet rationaliseret og saneret og tænker ikke på tilsvarende udveje, som nu foreslås klubberne, og der må da også kunne findes andre udveje. Alle de vanskeligheder, der nævnes i første halvdel af lederen, kan uden tvivl overvindes. Det er jo ikke vanskeligheder, der er specielle

for dansk privatflyvning, men som tværtimod findes i måske nok så høj grad i udlandet, uden at privatflyvningen stoppes af den grund. Når Kastrup og Ålborg lufthavn lukkes for privatflyvningen, så lad os glæde os over, at i samme tidsrum er Holstebro godkendt som taxaplads, og at der muligvis er chancer for, at andre pladser bliver åbnet; lad os intensivere arbejdet med at skaffe om ikke flyvepladser, så dog godkendte landingspladser i endnu højere grad end før. Skulle KDA ikke kunne få godkendt et antal pladser ude omkring i landet f. eks. bare i sommerhalvåret? Vel, det koster kr. 100,— pr. plads, et beløb, som ikke bor virke afskrækkende. Der findes uden tvivl mange venligtsindede landmænd ude omkring i landet, det viser sig da med mange lejligheder f. eks. ved den modtagelse man får, når man lander på een eller anden mark.

Kan KDA arrangere skoleflyvning i provinsen.

Der er da vist heller ikke tvivl om, at myndighederne, der skal bevile indførselstilladelse til eventuelle nyindkøb af fartøjer, i givet tilfælde vil vise sig forstående, og dette anføres i en ganske bestemt hensigt: Ville det være uoverkommeligt for KDA at tage den praktiske flyveundervisning op i provinsen? — Det er vor overbevisning, at det kan lade sig gøre, lad os blot prøve at se hvordan? KDA giver for øjeblikket tilskud til en række teorikursus ude omkring i landet. Hvis KDA var i stand til i umiddelbar tilslutning til disse teorikursus at tilbyde en praktisk uddannelse til rimelige priser ved f. eks. at sende en flyvemaskine og en instruktør til den pågældende by i f. eks. tre uger, mon det så ikke ville være både lige så godt og billigere, som hvis disse mennesker måtte entrere med en privatmand? — Og hvad skulle de så flyve med bagefter? Ja, der har man jo allerede vist vejen flere steder i landet. Det må være nok at nævne tre forskellige udveje, som er praktiseret i henholdsvis Esbjerg, Herning og Ronne.

Tilgangen må komme gennem klubberne.

Det er i allerhøjeste grad problematisk, om det at entrere med et privat »erhvervsforetagende« vil give forøget tilgang til klubberne. Det er i hvert fald en gammel erfaring, at langt de fleste mennesker, der lærer at flyve, først bliver medlem af klubben, og derefter lærer at flyve. Fra Sportsflyveklubbens virksomhed kan nævnes tilfælde, hvor folk har været medlem af Sportsflyveklubben i op til 14 år, før de begynder at lære at flyve, og den naturlige udvikling ude i landet må da også være den, at klubberne — der får tilskudet fra KDA til teorikurserne — skaffer sig tilgangen ad denne vej. Det er jo en erfaring, at mellem

10 og 20 % af de mennesker, der frekventer et teorikursus, er interesseret i at begynde at lære at flyve i umiddelbar tilslutning til det teoretiske kursus. Kurserne kan jo arrangeres landsdelsvis, så de praktiske kurser kunne anlægges på samme måde. Endelig kan der jo også ligesom for svæveflyvningens vedkommende arrangeres sommerlejr. Der er faktisk mange muligheder.

Ikke give op.

FLYV's leder deles over i to halvdele af denne sætning: »Men trods alt dette er der ingen grund til at give op.« Det standpunkt kan man helt og fuldt tilslutte sig. Det er en offentlig hemmelighed, at der igennem en årrække er gjort et stort arbejde for at prøve på at få myndighederne til at indse, at det samfundsmæssigt er af værdi, at der eksisterer et antal privatflyvere, som i en given situation er i stand til at løse visse opgaver. Det er også kendt, at det hidtil har været forgæves, men: DER ER INGEN GRUND TIL AT GIVE OP. Ingen — selv ikke samfundets ledende politikere — kan stampe imod udviklingen. De må give sig en dag og på linie med regeringerne i så mange andre lande finde ud af, at privatflyvningen er en sag, der bør støttes, i stedet for som nu, hvor man i bedste fald kun udviser en absolut mangel på interesse, men fra visse officielle repræsentanters side direkte modarbejder sagen. Udviklingen lader sig ikke standse, og der er derfor absolut ingen grund til at give op, men tværtimod til at intensivere arbejdet, at samle alle gode kræfter, der vil privatflyvningens vel, i en storslået og dristig offensiv mod alle bagstræbere og alle de, der sidder i nøglestillinger og prøver på at bremse udviklingen, — og det naturligste ville jo selvfølgelig være, at KDA stiller sig i spidsen for en sådan offensiv til gavn og glæde for dansk privatflyvning og de danske flyveklubber.

Sportsflyveklubbens motorflyvesektionsråd.

*

Hvad siger erhvervsflyverne?

For også at se sagen fra den anden side, bringer vi her to erhvervs-synspunkter:

FLYV har spurgt direktør Sylvest Jensen, der som bekendt driver skoleflyvning i forskellige byer, om sit syn på problemerne.

— Den kendsgerning, at den ene klub efter den anden er sygnet hen på grund af for lidt flyvning, viser tydeligt, at skoleflyvning ikke kan danne basis for nogen virksomhed, udtaler Sylvest Jensen. Kun en organisation, der spiller på mange forskellige strenge, kan tillade sig det, for skoleflyvning er i realiteten en underskudsforretning, som det kun kan betale sig at opretholde, fordi man derved får sine maskiner bedre udnyttet, og fordi man gerne vil have uddannet nye flyvere, som man kan leje maskiner ud til.

Den tendens til skærpede krav fra myndighedernes side, der de sidste år har gjort sig gældende, virker også tungest på de mindre foretagender.

— Der er fra privatflyvernes side fremset betænkeligheder mod, at denne udvikling kan føre til et monopol?

— Et monopol vil være både utænkeligt og uønsket her i landet. Det kan ikke være målet for nogen at opnå en merpris, og forholdene har da også tidligere vist, at



Dengang og nu: Kontrasten mellem et gammelt biplan fra 1912 og næsen af en Boeing B-47 sammenlignet med udviklingen i badebælt og badebælt i samme tidsrum. Hvad badebælt og flyvning egentlig har med hinanden at gøre, melder teksten intet om

Kongres i København om udvekslingen

Chefen for Civil Air Patrol (CAP) i USA, general *Lucas V. Beau*, som hidtil hvert år har besøgt alle de lande i Europa, der deltager i CAP-udvekslingen for at træffe nærmere aftaler om selve udvekslingen, er i år fremkommet med den idé, at en repræsentation fra hvert af de deltagende lande skal inviteres til et to-dags møde i København under forudsætning af, at KDA var villig til at yde sin medvirken. Aero-klubben erklærede sig straks rede til at ville bistå general Beau, idet man betragtede det som en stor ære, at generalen havde valgt Danmark som mødested. Alle de klubber ude omkring i landet, som på den ene eller anden måde har været værter for CAP-kadetterne, der har besøgt Danmark, har været medvirkende til dette resultat, og det skal de have tak for.

Når KDA turde sige ja til general Beau's forslag, skyldes det også den omstændighed, at arrangementet kan gennemføres uden at påføre aeroklubben nogen udgift, idet nogle af KDA's velydere er trådt hjælpende til samtidig med, at general Beau selv betaler sin meget store part af udgifterne.

Moderne finder sted i København den 9. og 10. april. Der deltager en delegation på fem medlemmer fra hvert af følgende lande: Belgien, Danmark, Frankrig, England, Grækenland, Italien, Holland, Norge, Portugal, Spanien, Sverige, Schweiz og Tyrkiet foruden repræsentanter fra USA. De forskellige delegationer vil på Civil Air Patrol's foranstaltning blive fløjet til og fra København.

prisforhøjelser bevirker en nedgang i antallet af flyvetimer. Vi kan kun være interesseret i at holde flyvepriserne så lavt som muligt for at holde det hele i gang.

Så vidt Sylvest Jensen.

FLYV's leder har ikke blot vakt opmærksomhed herhjemme, men også i vort naboland Sverige, hvor privatflyvningen lider under de samme vanskeligheder.

Tidsskriftet »Looping« aftrykker lederen under overskriften »Privatföretag räddar privatflyget?« Bladet har derpå haft en samtale med firmaet Stockholms Flygskola. Firmaet mener, at det må være klubbernes opgave at fremme og vedligeholde flyveinteressen gennem propaganda såsom filmsaftener, foredrag, fælles flyve-udflugter, konkurrencer o. s. v., hvorimod man mener, at hvis klubberne skal drive forretning, så glemmer de at sørge for medlemmerne, og så bliver der for få aktive.

Firmaet anser det så for sin opgave at uddanne flyvere og udleje maskiner og foreslår dette koncentreret på få steder i landet, hvorfra maskiner kan udstationeres på de mindre pladser.

Stockholms Flygskola betoner, at ordningen kræver gensidig forståelse og en vis idealistisk indstilling fra begge sider.

Da prins Axel fik ærespokalen



Foroven: Direktør Ibsen gratulerer Prins Axel. — Til højre: Søren Severinsen (cert. nr. 5) og Prins Axel (cert. nr. 10).



Som tidligere meddelte havde bestyrelsen for aeroklubben vedtaget at overrække ærespokalen for året 1953 til prins Axel. Overrækkelsen, der oprindelig var ansat til midt i februar, måtte på grund af prins Axels forhandlinger for SAS i Brasilien udsættes til den 3. marts.

Ved en reception i aeroklubben's lokaler overrakte formanden, direktør *Hjalmar Ibsen*, pokalen, idet han betonedede, at prins Axel var en af vore flyvepionerer, og at han havde udøvet en stor og betydningsfuld indsats i SAS.

Formanden for Pressens Luftfartsmedarbejdere, redaktør *Sven Sabroe*, der har skænket KDA ærespokalen, talte også og overrakte en buket blomster.

Flyvningens indsats under isvinteren

Den Vinter, der nu ligger bag os, var en af de forholdsvis sjældne, der kaldes isvintre, fordi stærk kulde medførte, at de fleste farvande fros til. Sådanne vintre giver gerne flyvningen en ekstra chance.

Størst bliver mulighederne, når færgefarten på Storebælt lammes af is. Dette tilfælde indtraf, da isbryderfærgen Holger Danske ved en kollision blev sat ud af spillet den 23. februar om aftenen.

På det tidspunkt stod luftfarten bedre rustet end nogensinde før til at gribe ind. SAS var forberedt, og få timer efter kollisionen afgik den første maskine.

Der var forberedt en intensiv post- og passagertrafik med både DC-4 og DC-6-maskiner mellem København og Odense lufthavn, hvor man tidligere ikke regnede med at kunne anvende så store maskiner.

Desværre stillede vejret sig hindrende i vejen også for luftfarten i det kritiske øjeblik.

Isslag og meget usigtbart vejr hindrede anvendelsen af lufthavnen i Beldringe, der jo ikke er udstyret med moderne navigationshjælpemidler, selv om der dog var installeret et længe savnet radiotelefonianlæg.

Inden luftfarten således for alvor kunne komme til indsats, kunne færgefarten genoptages.

Forbindelsen med de mindre øer.

De mindre erhvervsforetagender har derimod igennem flere uger udført et nyttigt arbejde, først og fremmest med at opretholde forbindelsen med mange øer.

FLYV har talt med nogle af de største af disse firmaer.

Falcks Redningskorps havde et lille hundrede isflyvning med omkring 70 timers flyvetid i perioden 12. til 27. februar. Hovedvægten lå på opretholdelsen af forbindelsen med Langeland. Der var en KZ-VII og en Auster stationeret i Odense, hvorfra der blev udført 28 dobbeltture til Rudkøbing foruden 7 mellem Rudkøbing og Nakskov.

Der blev også foretaget flyvninger til Nyborg, Korsør, Vejro og Bågø foruden en hel del isrekognosceringer, fotoflyvninger, fodring af søfugle fra luften, ambulanceflyvninger etc.

Direktør *Sylvest Jensen* oplyser, at hans firma både i Danmark og i Tyskland har haft helt godt at bestille de pågældende uger.

Med Bremen som basis opretholdt 3 maskiner forbindelse med de nordfrisiske øer og fløj ialt ca. 100 timer.

I Danmark har Alborgafdelingen f. eks. fløjet til Livø, Arhusafdelingen fløj i en uge aviser til Samsø og var også nogle gange på Hjelm, mens Odenseafdelingen fløj post og aviser til Langeland.

Zone-Redningskorpsset opretholdt i Tyskland forbindelsen med øen Wangerooge med en KZ-VII. Som udgangspunkt kunne man anvende den nærliggende RAF-station Jever, og derved kunne på talrige flyvninger befordres 12—1500 kg proviant og post pr. dag.

I Danmark opretholdt Zonen forbindelsen med øer som Anholt, Samsø, Endelave, Tunø, Livø og Saltholm samt Hjelm. På de længere afstande blev KZ-IV anvendt, på de kortere KZ-VII. Det drejede sig om flyvning med f. eks. post, rugbrød, mælk, gasflasker foruden passagerer.

Ved svæveflyvesæsonens begyndelse:

Pas på havarierne!



Selv et så relativt lille uheld, som er overgået denne skoleglider, kan stoppe en klubs flyvning et godt stykke tid.

Alt efter hvordan vejret arter sig og afhængig af, om man i tide har fået materiellet klar, begynder svæveflyvesæsonen i denne måned.

For vi har jo en sæson herhjemme. Der er næppe nogen, der har fløjet de sidste tre måneder, og mange har ikke fløjet et halvt år.

Det betyder for både mere og mindre erfarne, at de ikke er i træning, og at deres bedømmelsesevne ikke er helt så fin, som da de sidst fløj.

Herved opstår der forøget risiko for havari, hvis der ikke tages forholdsregler derimod.

Det blev der ikke gjort i tilstrækkelig grad ifjor, hvor en række klubber oplevede et antal større og mindre havarier netop på deres første flyvedage i sæsonen.

Vor havaripromille er de sidste par år mere end fordoblet, så det må vi se at få stoppet.

Havarier lammede flere klubber helt eller for lang tid sidste år og kostede ialt klubberne 13.000 kr. og 6000 arbejdstimer.

Enhver svæveflyveleder og enhver svæveflyver bør holde sig dette for øje især i de første flyvedage i år.

Fra svæveflyveklubberne

De sidste efterretninger fra Aviator går ud på, at klubbens nye Spaz, OY-AXU, var malet og ved at være klar til indflyvning. Derimod havde klubben endnu ikke fået klarhed over mulighederne for at erstatte forskelligt ældre materiel med en Specht.

Birkerød Flyveklub er nu så vidt med istandsættelsen af sin Kranich, at den har været prøvemontret. Nu skal man videre med beklædningen.

Falster er en af de klubber, der lå helt stille ifjor. Den har været ved at opløses, men har nu fået nogle nye medlemmer og fortsætter igen.

Havdrup ventede sin Specht den 1. april.

Ringsted ventede sin Spatz den 1. april.

Stamgruppen ventede sin Bergfalke II i marts, men har nogle vanskeligheder m.h.t. at få de planer, man har givet i bytte, godkendt i Tyskland.

Undersøger man årsstatistikken for 1953, finder man, at det denne gang var Ringsted, der nåede størst startantal, nemlig 1830. Aviator havde 1651 og Silkeborg 1117. Man skal helt tilbage til 1948 for at finde et større tal end Ringsteds. Da havde PFG 2214. Længere tilbage findes større tal.

Nu er vi jo mere interesseret i flyvetid. Her fører i 1953 Herning med 216 timer, mens Aviator har 211 og Ringsted 131. Herning overgås kun af Århus i 1948 med 227 timer.

I distance ligger Herning højest med 18 flyvninger og 1250 km. PFG fløj i 1950 2184 km, mens antallet ikke overgås af nogen.

Svæveflyvestatistik

På svæveflyvernes repræsentantskabsmøde i Århus den 21. marts forelød den sædvanlige fyldige statistik over det forgangne års virksomhed (skemaet fås fra KDA for kr. 2.50 plus porto).

Det totale startantal er gået yderligere lidt ned, hvorimod den totale flyvetid er gået lidt op i forhold til sidste år.

Tallene for 1953 er 11.721 starter (mod 13.550) og 1257 timer (mod 1205). Antallet af distanceflyvninger er med 50 det hidtil største og den samlede distance med 2961 km det næststørste hidtil. I 1952 var tallene 26 flyvninger med 954 km.

Havarierne antal viser fortsat stigning med ialt 21 mod 17 i 1952 og 11 i 1951. Havari-promillen (pr. start) er derimod steget fra 0,78 i 1951 til 1,79 i 1953!

Klubberne har planer til en værdi af 331.000 kr., hjælpemateriel til 147.000 kr. og en gæld på 72.000 kr.

I ovenstående tal mangler endnu tallene fra en klub (Bornholm), som det foregående år fløj 800 starter og 28 timer.



Polyt III

I sidste nummer meddelte vi, at prototypen til Polyt III var klar til prøveflyvning. Meddelelsen var lidt forhastet, for den var kun nået frem til prøvebelastningerne i ubeklædt stand. Plan, krop og haleparti blev underkastet en serie brutale prøver. Se blot på billedet, hvordan haleplanet blev belastet med cementsække. Det var det værste øjeblik for dem, der havde konstrueret eller bygget det nye svæveplan. Det er ikke vat, sækken er udstoppet med, men cement, og de vejer ialt 256,5 kg — derfor de uanspændte udtryk og krummede fingre. Men det holdt altså.

Midt i marts havde vi lejlighed til selv at bese planet, som bortset fra nogle detaljer var klar til beklædning.



Det mest spændende øjeblik ved prøvebelastningerne af Polyt III.

Britannia har en march-
fart på over $9\frac{1}{2}$ km i minuttet. Den
medfører større betalende last hurtigere og
billigere end nogen anden trafikflyvemaskine.



THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED - ENGLAND
REPRESENTANT: A. B. C. HANSEN COMP. Å - INDUSTRIBYGNINGEN - KØBENHAVN V.



NYT UDE OG HJEMME

Den absolutte hastighedsrekord

Efter 4 måneders overvejelser har FAI nu godkendt Frank K. Everests flyvning den 29. oktober sidste år med North American YF-100A på 1215,298 km/t både som klasserekord i hastighed over 15—25 km bane i ubegrænset højde og som absolut rekord.

Problemet var, at denne nye absolutte rekord ikke slog den gamle med den krævede procent; men man har alligevel bøjet sig for det ulogiske i at have en klasserekord, som var højere end den absolutte.



Den første amerikanske transportmaskine med fire turbinemotorer er denne Douglas YC-124B med ialt 22.000 hestekræfter. Den kan rumme 200 soldater.

Douglas YC-124B

For tre år siden bragte vi en tegning af en Douglas Globemaster II, forsynet med turbinemotorer, og skrev, at man ventede den ville flyve i 1952. Det tog imidlertid længere tid, for først den 2. februar i år kom YC-124B på prøveflyvning, og USA fik dermed sin anden transport-prototype med turbinemotorer i luften. Den første var som bekendt en Convair-Liner.

YC-124B er udstyret med fire Pratt & Whitney YT34 motorer på hver 5500 hk, hvilket er 60 % mere motorkraft end på Globemaster II. Den nye type vil derfor få større hastighed og nyttelast og er også blevet forstærket. Fuldvægten er ca. 90 tons og nyttelasten 29 tons. Maskinen kan rumme 200 soldater.

Lær flyvning i Frankrig

Fra SALS (Service de l'Aviation Légère et Sportive) har KDA modtaget en oversigt over flyvekursus i Frankrig, som også er tilgængelige for udlandinge. Det drejer sig dels om svæveflyvning på fire forskellige centre, dels om videregående motorflyveundervisning (instruktørbevis, erhvervsflyvercertifikat etc.) og endelig om faldskærmsudspring!

Luftvej ctr. søvej

En enkelt amerikansk lufttrute har for nylig fløjet 4.106 personer over Nordatlanten i løbet af en uge. Dette er flere passagerer, end der i samme uge blev transporteret med verdens to største passagerskibe, United States og Queen Elisabeth.

Den engelske luftfartsindustri

Siden krigens slutning har den britiske flyvemaskineindustri bygget ca. 1.000 civile transportflyvemaskiner til kunder hjemme og i udlandet. Dette svarer til en gennemsnitsproduktion på ca. 120 flyvemaskiner om året.

Tallet omfatter mange forskellige typer kommercielle flyvemaskiner, fra store jet-luftlinere, flyvebåde og fragtflyvemaskiner til mindre, støpelmotor-udstyrede maskiner til en halv snes passagerer.

Produktionen i 1954 ventes at komme op på 130 civile transportflyvemaskiner. Hoveddelen af disse vil blive turbinedrevne Viscounts og Britannias samt reaktionsdrevne Comet'er. Værdien af de luftlinere, der bliver produceret i 1954, vil beløbe sig til ca. 500 millioner kroner, hvoraf største delen er eksportordre.

Flyvepladsen ved Skovlunde ændrer statutter

Københavns Privatflyveplads, Skovlunde, der ledes af et konsortium, hvis bestyrelse hidtil har bestået af to medlemmer udpeget af KDA og seks udpeget af Sportsflyveklubben, har på henstilling fra Københavns Magistrat og efter sanktion fra aeroklubbens bestyrelse ændret sine statutter således, at indtil otte medlemmer af konsortiets bestyrelse for fremtiden udpeges af aeroklubben. Samtidig er navnet Københavns Privatflyveplads blevet ændret til *Københavns Flyveplads, Skovlunde*.

KDA's bestyrelse har anmodet følgende om at indtræde i konsortiets bestyrelse: oberstløjtnant Michael Hansen, civilingeniør N. Hostrup Pedersen, grosserer Alfred Jensen, landsretssagfører Henr. Meincke, kommandør Wm. Nielsen, regnskabschef i SAS Peter Petersen, arkitekt Vagn Thorsmark og kontorchef C. Weibol.

Som følge af denne nyordning, hvor KDA er gået med til at ville udpege de otte medlemmer af konsortiets bestyrelse, vil Københavns kommune sørge for, at den resterende gæld (ca. 40.000 kr.) bliver betalt; endvidere vil det årlige tilskud på indtil 40.000 kr. blive forhøjet med ca. 10.000 kr.

Første Swift eskadrille

Det engelske Royal Air Force har fået sin første eskadrille udstyret med den nye Vickers Supermarine Swift, og det er forøvrigt også den første pilformede jagertype, som er tilgået R.A.F. Det er typen Swift F.4 med Rolls-Royce Avon udstyret med efterbrænder.

Aktivitet i Amsterdam lufthavn

Schiphol, Amsterdams kommunale lufthavn, har udviklet sig til en luftfartsby, der beskæftiger 10.000 mennesker (hvoraf 6.000 er KLM personale). Der er 90 forskellige selskaber, officielle myndigheder, forretninger etc., som er etableret i Schiphol, lige fra Fokkers flyvemaskinefabrik til en barberforretning, fra et luftfartsdepartement til en cycleforretning og fra benzinselskaber til en fiskeforretning. Lufthavnen er også blevet en vældig turistattraktion, der som nævnt forrige år alene blev besøgt af 895.815 personer.

Letvægts-jager til NATO luftstyrker?

Den engelske letvægts jet-jager Folland Gnat har vakt en betydelig interesse indenfor NATO luftstyrkerne, hvor man mener, at den kan anvendes med stor fordel, fordi den er billigere og hurtigere at bygge end de større jagere, og fordi den vil kunne anvendes fra forholdsvis små pladser bag de forreste linier. Gnat er noget mindre og har omtrent vægt som „Battle of Britain“s Spitfire. Dens spændvidde er 6,1 m og dens længde 8,8 m sammenlignet med henholdsvis 11,3 og 12,8 m for en af vore dages standard-jagere. Dens fuldvægt vil komme til at ligge på ca. 2.700 kg i modsætning til 7.700 eller mere for en større jager. Når Gnat bliver sat i produktion, regner man med at kunne levere den for ca. ½ million kroner med fuldt udstyr. Der tales om en ordre på 1.000 Gnat.

Belønning til Irving faldskærmsfabrik

Det engelske forsyningsministerium har tildelt faldskærmsfabrikken Irving Air Chute of Great Britain Ltd. den hidtil største belønning, som er givet til faldskærmsindustrien. Belønningen er på ca. 1.360.000 kroner, og efter at skatten er betalt bliver der et beløb på ca. 748.000 kroner tilovers. Denne belønning er blevet tildelt firmaet for dets arbejde under krigen.

Nordisk motorflyvermøde i Stockholm

I de to år, som „Nordisk Motorflyverkonkurrence“ har været afholdt (i Norge 1952 og Danmark 1953), har det vist sig, at flere af de oprindelig fastsatte bestemmelser trængte til at ændres. I den anledning besluttede aeroklubberne i Danmark, Finland, Norge og Sverige at sende repræsentanter til et møde i Stockholm den 27. og 28. februar. Følgende deltog i mødet: bagermester Leo Mac van Haen og kapt. John Foltmann (Danmark), kaptajn Erik Kerke (Finland), direktør Sindre Hestvedt og kaptajn Ashjorn Foss (Norge), generalmajor Nils Soderberg, major Nils Lundgren og ingeniør Gunnar Rotsman (Sverige).

Man endes om visse ændringer såvel i de almene bestemmelser som i pointsberegningerne, og når de nye bestemmelser er blevet endeligt udarbejdet, vil de blive tilsendt motorflyveklubberne.

Fokker bygger Hunter

Efter at være blevet færdig med bygningen af en ordre på 330 Meteor'er, har Fokker fabrikken taget fat på bygningen af en større ordre Hawker Hunter, som skal leveres til NATO luftstyrkerne.

10.000 passagerer på een måned

Et af den amerikanske hærs helikopter-kompagnier, der var i virksomhed i Korea under fangeudvekslingen og våbenstilstandsforhandlingerne, transporterede på en enkelt måned over 10.000 passagerer.

TRAFIKFLYVENYTT

Hunting-Clan-ruten åbnes 9. april

Fredag den 9. april er blevet fastsat som åbningsdagen for det private engelske luftfartsselskab Hunting-Clan's nye rute, idet den første Dakota-maskine denne dag ankommer til Københavns Lufthavn, Kastrup, med passagerer og fragt fra Midt- og Nordøst-England samt Skotland. Ruten kommer til at gå fra Newcastle via Hamburg til København, og der bliver afgang fra England hver tirsdag og fredag. I modsat retning bliver der afgang hver onsdag og lørdag.

Air France flyver til København

I løbet af april måned åbner Air France tre nye ruter på Skandinavien, nemlig København—Paris direkte, Stockholm—Paris direkte samt Stockholm—Hamburg—Paris.

Helikopter over Øresund?

I nogen tid har man fra svensk side interesseret sig for mulighederne for helikoptertrafik over Øresund, men planerne er foreløbig blevet skrinlagt.

Det er firmaet Ostermans Aero, der har undersøgt, om det kunne betale sig at oprette en sådan rute med Sikorsky S-55, men er kommet til det resultat, at billetpriserne vil blive for høje til, at det kan betale sig at starte sådanne ruter.

Man venter derfor på fremkomsten af større og mere økonomiske helikoptertyper.

Trafikken på Københavns Lufthavn, Kastrup.

Tallene for februar er følgende:

| | | |
|-------------------------|-----------|--------|
| ank. passagerer på rute | .... | 8.346 |
| afg. passagerer på rute | .... | 7.826 |
| | ialt | 16.172 |
| transitpassagerer | 2 × 9.233 | 18.466 |
| andre passagerer | ..... | 715 |
| | total | 35.354 |

Det er en stigning på 24,2 % i forhold til samme måned året forud.

Luftbilfærger dyre

Der har været forskellige planer fremme om at oprette en lufrute fra Malmø til Odense for transport af biler, som på den måde kom over både Øresund og Storebælt på en gang. Det viste sig imidlertid at blive alt for kostbart til, at man kunne forvente trafik nok. De meget benyttede bilruter over Kanalen kan opretholdes, fordi det er overordentligt kostbart at få sin bil over ad søvejen her.

Amerikas første reaktionsdrevne luftliner

FLYV bringer her et billede af den nye Boeing 707 reaktionsdrevne transportflyvemaskine, som er ved at blive færdigbygget. Da det bliver Amerikas første reaktionsdrevne transport-flyvemaskine, vil den til en begyndelse blive anvendt såvel til militær som kommercielt forsøg. Boeing har selv finansieret bygningen af det første eksemplar, og det har kostet ca. 100 millioner kroner. Til civil trafikbrug vil denne reaktionsdrevne 86 tons tunge Boeing type kunne flyve non-stop tværs over Amerika på fem timer, og turen fra New York til London vil kunne flyves på syv timer. Den ventes at flyve til sommer.

Boeing 707 tager form. Amerikanerne holder sig stadig til udvendigt anbragte reaktionsmotorer. Læg mærke til hele scanneriet omkring denne prototype — så helt forskelligt fra en amerikansk produktionslinje.

SAS starter sit største sommerprogram

16 % større end sidste sommer

Søndag den 11. april ved døgnets begyndelse starter SAS sit sommerprogram, som gælder indtil den 30. oktober.

Det bliver det hidtil største trafikprogram, SAS endnu har lagt an, idet det er 16 % større end sidste sommer. Ca. 86 % af alle sommerens flyvninger vil blive fløjet af SAS's 26 DC-6 og DC-6 B, resten udføres med DC-4, Scandia, DC-3 og Junkers Ju 52 søluftfartøjer.

SAS-flåden på 48 luftfartøjer vil i løbet af sommeren flyve ialt 61.000 timer. Det vil sige gennemsnitlig 335 flyvetimer i døgnet — hvilket igen betyder, at der hvert sekund hele sommeren igennem vil være 14 SAS-maskiner i luften. Ialt skal der flyves 21.360.000 km, og det svarer til 76 flyvninger København—Rom om dagen.

Billige natruter

Af den store sommer-fartplan bør fremhæves de mange billige natruter. Der oprettes billige natruter til 10 byer: Amsterdam, Barcelona, Geneve, Lissabon, Madrid, Milano, Nice, Paris, Rom og Zürich. Iøvrigt vil det være muligt på hele SAS-rutenettet at flyve både turistklasse og 1. klasse, alt eftersom det passer ens pengepung.

20 ture over atlanten om ugen.

I vinter har SAS fløjet 8 ugentlige ture i sommer, seks af dem bliver »Royal Viking de luxe« og 13 »Globetrotter« (turistklasse). Ved et samarbejde med de to store luftfartsselskaber i USA, American Airlines og United Airlines får SAS daglig forbindelser til og fra Midtvestens to store byer Chicago og Detroit, således at man både fra de omtalte byer og fra Skandinavien kan flyve direkte igennem med kun 40 minutters ophold i New York. SAS er det første europæiske selskab, der har opnået en sådan ordning.

Sydatlanten beflyves to gange om ugen; til det fjerne Østen bliver der to ugentlige »Royal-Viking«-flyvninger, og der forhandles for øjeblikket om en tredje flyvning fra den 16. april. Sidstnævnte flyvning vil blive udført med Douglas DC-6B indrettet med turistklasse.

Indenrigsruter

Tirstrup og Rønne vil blive befløjet to gange daglig. Alborg vil fortsat blive befløjet i forbindelse med ruten på Kristiansand og Stavanger, men frekvensen øges, så der bliver daglig forbindelse i begge retninger.

SAS forhandler i Brasilien

SAS har i den senere tid ført en række forhandlinger med luftfartsmyndigheder i Brasilien angående beflyvningen på ruten til Sydamerika, idet man fra den brasilianske regerings side agter at ville indskrænke antallet af SAS's flyvninger. Sidst har en delegation fra luftfartsmyndighederne i Danmark, Norge og Sverige været i Brasilien til forhandling.

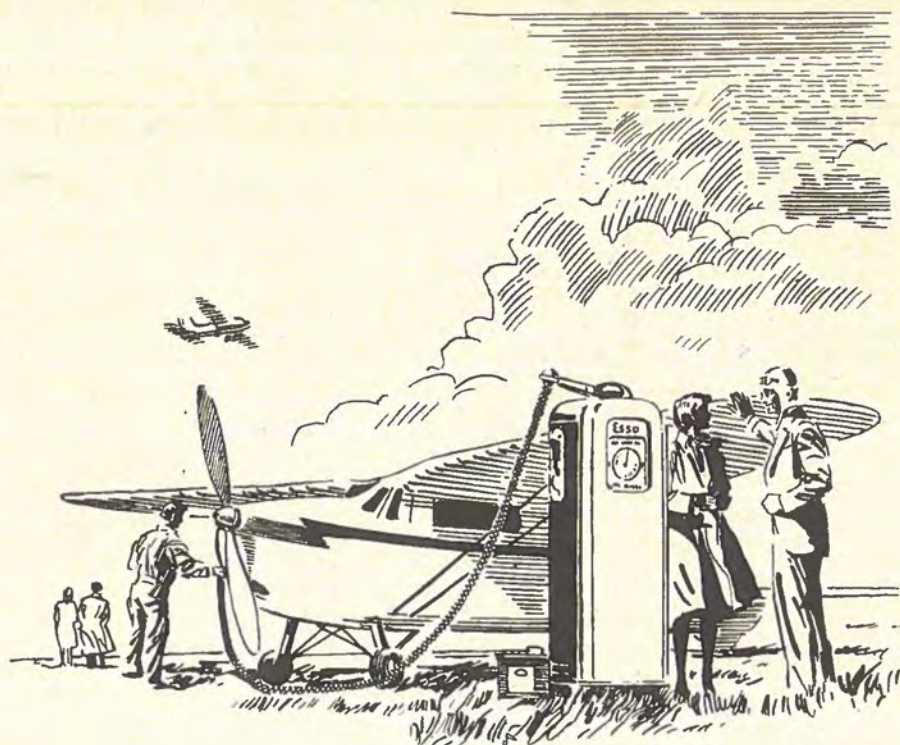
PAWA på Atlanten

Pan American fik for 1953 et rekordår for sin transatlantiske trafik. Det samlede passagerantal kom op på 127.130, hvilket er 5% mere end året forud. Passagererne var omtrent ligeligt fordelt mellem 1ste klasse og turistklasse. Samtidig transporteredes i årets løb ca. 2 millioner kg fragt (mod 1,65 millioner kg året forud).





Den bedste garanti



DANSK ESSO A/S

Vil De være

FLYVER

**- Flyveskolen
åbner
vejen**



Er De 18—23 år, og har De mindst real-eksamen eller folkeskole-mellemskoleeksamen med supplerende uddannelse svarende til realeksamen; har De desuden et godt helbred og normalt syn (6/6 på begge øjne og ikke farveblind) og 163—188 cm højde,

har De store fremtidsmuligheder indenfor flyvevåbnet. De får den fineste mulige uddannelse, og allerede 15 mdr. efter skolens begyndelse er lønnen ca. kr. 1.250,00 mdl. + kost, logi, beklædning, læge og tandlæge.

Nye hold begynder ca. 1. juli og ca. 1. oktober. Ring eller skriv omgående, hvis De vil med på et af disse.



FLYVESKOLEN

Flyvestation Værløse. Tlf. Ballerup 325, Lok. 117



FLYVEVÅBNET

Udnævnelser

Kaptajnlojtnant *O. Krarup* ved α -flybk. forsattes til flk. og ansattes ved flyverstaben fra den 15/2 1954 at regne.

Flyverlojtnant af 2. grad af res. *O. D. G. Nielsen* og sekondltu. *A. Rasmussen*, begge ved α -flybk., forsattes til flk. og ansattes ved flyverstaben fra den 1/4 1954 at regne.

Kaptajn *L. F. E. E. Henriksen* ved v. flybk.s stab og prltu. *S. B. Larsen* ved α -flybk.'s stab er afgået fra nævnte stabe og ansat ved henholdsvis vestre og østre flybk. fra den 10/2 1954 at regne.

Fltn. af 1. grad *H. J. Corfitzen* ved α -flybk. er forsat til v.flybk. og ansat ved dennes stab fra d. 1/2 1954 at regne.

Overst *Erik Nielsen* er udnævnt til flyverlojtnant af 2. grad af res. fra d. 1/2 1954 at regne og ansat ved α -flybk.

Kaptajn *A. J. L. Bøge* ved flyveskolen er forsat til α -flybk. og ansat ved dennes stab fra den 8/2 1954 at regne.

Sekondltu. af pansertropperne *Johannes Pors Eriksen* ved hjemmeværnsregion VI er forsat til flyvevåbnet, udnævnt til flyverlojtnant af 2. grad af res. og ansat ved flyverkommandoen alt fra den 11/2 1954.

Efternavnte sergenter i flyvevåbnet, der har bestået afgangsprøven fra *flyvevåbnets reserveofficersskole, flyverlojtnantskursus 1953-II*, udnævnes til flyverlojtnanter af 2. grad af res. og ansattes således: *A. Nielsen Østergård* (v.fl.), *J. A. Broholm* (v.fl.), *M. Winther* (v.fl.), *P. Jakobsen* (v.fl.), *P. E. Mondorf* (v.fl.), *B. J. Elle* (flk.), *L. Hansen* (flk.), *J. Fuglsang* (v.fl.), *H. Tandrup* (v.fl.), *H. S. Jensen* (v.fl.), *D. P. L. Landorph* (flk.), *J. E. H. Mikkelsen* (v.fl.), *H. P. Høneberg* (v.fl.), *R. Harboe* (v.fl.), *P. E. Nyrup* (v.fl.), *E. K. Hansen* (v.fl.), *G. K. Thomsen* (v.fl.), *H. B. Petersen* (v.fl.), *S. Munch-Andersen* (flk.), *J. M. Rasmussen* (v.fl.), *N. E. Jørgensen* (v.fl.), *F. N. Møller* (flk.), *O. P. Beck* (v.fl.), *J. Olsen* (v.fl.) og *H. W. Ruge* (v.fl.).

Kaptajnlojtnant *E. Holm* ved α -flybk. er forsat til v.flybk. fra den 10/2 1954.

54 sekondlojtnanter er forsat fra hæren (hjemmeværnet) til flyvevåbnet, udnævnt til flyverlojtnanter af 2. grad af res. og ansat ved henholdsvis østre og vestre flyvebassiskommando. På grund af pladsmangel har vi måttet undlade at bringe de mange navne og iøvrigt henviser til Kundgørelse for Forsvaret A. 28 af 4/3 1954.

Hans Majestæt Kongen har under den 15/10 1952 allernådigst indstiftet *Hans Majestæt Kongens Ærestegn* for officerer i flyvevåbnet.

Ærestegnet består af en i guld udført gengivelse — længde ca. 7 cm — af værnsmærket, idet dog midterpartiet heri er erstattet med et ovalt skjold med *Hans Majestæt Kongens* kronede spejlmonogram. Såvel monogram som vingemønster er udført ved gravering. Ærestegnet vil blive tildelt kadetter, som har bestået flyvevåbnets officersskole med et resultat svarende til, hvad der for hærens vedkommende foranlediger tildeling af kongens æressabel.

Flyveulykken i Kattegat

Under en flyvning med en Meteor Mk. 7 tilhørende flyvevåbnet er føreren, kaptajn *Hans Tonnesen* og hans passager, oberstrik *Max Petersen* omkommet. Luftfartøjet var startet fra København den 1. marts ved 9-tiden for at flyve til Ålborg. Ca. 10 minutter efter starten var kaptajn *Tonnesen*



Fra flyvevåbnet har vi modtaget dette fotografi af en af vore Lockheed T-33 træningsmaskiner, som vi fik et antal af i fjor. Det er en tosedet udgave af Lockheed Shooting Star. Tophastighed 960 km/t.

i forbindelse med tårnet i Kastrup, og derefter hørtes intet mere. Luftfartøjet med de to ombordværende forsvandt sporløst, og man mener, det må være styrtet ned i Kattegat mellem Sjællands Odde og Hesselø. En eftersøgning har hidtil været forgæves.

Ved kaptajn *Tonnesens* bortgang har det danske flyvevåben mistet en af sine bedste mænd. Kaptajnen fik sin flyveruddannelse før krigen, han fik betroet mange opgaver i det danske luftvåben, og han løste dem altid på en aldeles fortræffelig måde. Han var sidst næstkommanderende på flyvestationen i Ålborg. Han var i besiddelse af en meget stor erfaring både fra øvelser herhjemme og i udlandet — og til alt dette kommer, at han var en fortræffelig flyver.

★

Flyveulykken i Lillebælt

Tirsdag den 16. marts forsvandt en Lockheed T-33, der var startet fra Karup på en øvelsesflyvning. Da dette blev skrevet, var den endnu ikke fundet, men det mentes, at den var forulykket i den nordlige del af Lillebælt.

De ombordværende må betragtes som omkomne. Det var den 24-årige flyverlojtnant *Olaf Johan Høgh Simonsen*, der var instruktør, og den 21-årige flyverlojtnant *Ole Jess Mouritzen*, der fløj som elev. De stammer begge fra Ålborg. *Mouritzen* var for nylig blevet gift, mens *Simonsen* var ugift.

Ole Mouritzen var en af de mange model- og svæveflyvere, der i de senere år er trådt ind i flyvevåbnet. Som medlem af *Aviators Modelflyvere* deltog han for et par år siden ivrigt i konkurrencer med linestyrede modeller, og danmarkrekorden i klasse F3 står stadig i hans navn. Mange vil også huske ham fra sommerlejrene. Fra modelflyvningen overgik han til svæveflyvning i Aviator, men trådte så kort herefter ind i Flyvevåbnet.

★

Flyveulykkerne

Det betydelige antal ulykker, der har ramt flyvevåbnet, har ganske naturligt foruroliget offentligheden. Forsvarsministeriet har haft et NATO-hold af specialister i forhindring af ulykker i landet for at høre deres mening, men rapporten var endnu

ved redaktionens slutning ikke offentliggjort.

Onsdag den 17. marts offentliggjorde forsvarsminister *Rasmus Hansen* en skrivelse, han havde sendt flyverkommandoen. Det hed bl. a. heri:

„Efter de i dag foreliggende oplysninger om den i går skete alvorlige flyveulykke, synes der at kunne være grund til at antage, at der i forbindelse med den pågældende flyvning er sket brud på flyverdisciplinen.

I den anledning anmoder forsvarsministeriet om, at den iværksatte undersøgelse fremskyndes mest muligt med henblik på at få konstateret, hvorvidt dette måtte være tilfældet, og at indberetning indsendes til ministeriet.“

I skrivelserne henvises til nogle overtrædelser af reglerne, og det hedder, at forsvarsministeriet er bekymret over at erfare disse brud på flyvedisciplinen, som medfører en uønsket forøgelse af risikoen for tab af menneskeliv og ødelæggelse af materiel.

Der kræves indberetning af overtrædelser af reglementet og meddeles, at alvorlige brud medfører hjemkommandering.

ABONNÉR PÅ FLYV

Hvis De er køber af FLYV i løssalg, bør De overveje at blive fast abonnent. Så sendes FLYV regelmæssigt hver måned, og De er sikker på at få hvert nummer af bladet.

Abonnement (kr. 9.00) kan tegnes hos bog- og bladhandlere eller direkte ved indsendelse af hosstående kupon.

Send den hellere ind straks!

Til FLYV's ekspedition,
Vesterbrogade 60, København V.

Undertegnede bestiller herved 1 årgang af FLYV i abonnement.

Navn _____

Fuldstændig adresse _____

NB. Skriv tydeligt (blokbogstaver)

Deltagerlisten for VM i svæveflyvning

FÅ dage efter udløbet af fristen for tilmelding til VM i svæveflyvning i England udsendte British Gliding Association en oversigt over deltagerne. Det blev til 20 lande med ialt 37 planer i den ensædede og 10 i den tosædede klasse. Halvdelen af landene deltager med fulde hold, d. v. s. to ensædede og et tosædet plan.

Argentina deltager med to Sky og en Condor IV. Piloter ikke opgivet.

For *USA* flyver Stanley Smith igen sin Schweizer 1-21 og MacCready 1-23E, mens See og Paul Schweizer vil flyve en ny type 2-25.

Østrig stiller op for første gang til VM. Franz Linher flyver Superspatz, W. Grafe Weihe, og Hesse og Hasenknopf Musger Mg 19.

Belgien ventes at anvende to Sohaj. Fra *Australien* flyver S. V. Owen, en trafikflyver, der anvender en Olympia.

Brasilien møder med to egne typer, en IPT-17, fløjet af G. Munch, og en Barros Neiva, fløjet af A. W. V. de Rosa.

Canada låner en Olympia i England. *Spanien* sender et fuldt hold — detaljer endnu ukendt.

Danmark repræsenteres af Cowboy og Feddersen. Cowboys plan er endnu ikke afgjort.

Fra *Finland* flyver Koskinen igen PIK-13 og Relander debuterer på en Weihe. »Poppe« er naturligvis holdleder.

Frankrigs fulde hold er endnu ukendt, men ventes at indbefatte G. Pierre.

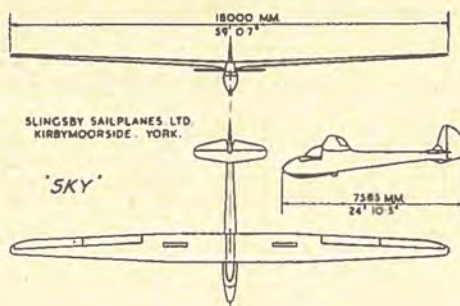
Sverige udtager først senere sine piloter, der som sædvanlig ventes at flyve Weihe.

Tyskland repræsenteres af Haase, der flyver HKS-1 ensædet, mens Hanna Reitsch flyver den tosædet. Endvidere flyver Wicht- hucher en Focke- Wulf Weihe.

Den nuværende verdensmester Phillip Wills.



Fra *England* kommer naturligvis verdensmesteren Wills, der ventes at flyve den nye tosædede K-1 som ensædet. Stephenson vil flyve Sky og Welch den nye tosædede Slingsby T-42. De to førstnævnte fruer sørger for hjemhentning af ægtemændene, mens Ann Welch, der som Ann Douglas har været engelsk holdleder de foregående gange, selv er med i T-42. Englænderne holder sig dog til traditionen. BGA's sekretær, Mrs. C. Orde, er holdleder.



Den engelske Sky, der var så overlegen i Spanien i 1952.

Holland sender de Boer, der flyver Sky, og Koch, der flyver den nye ensædede KNVvL-491.

Israel deltager for første gang. M. Bar flyver en engelsk Olympia.

Fra *Italien* møder Brigliadori med en ny type Spillo. Guerrini flyver en ukendt ensædet, og Mantelli en do. tosædet type.

Fra *Sydafrika* kommer naturligvis Lasch med sin Air 100 og desuden Beatty, der flyver Skylark.

Jugoslavien sender Mordej, der flyver Orao, Arbajter, som flyver en Lasta, der er under bygning, samt Komac & Rajn, der flyver Kosava.

Og til slut er der *Schweiz*. Gehriger flyver den nye WLM-II med laminarprofil. Kuhn flyver Sky og Nietispach & Müller flyver Spyr V.

Der er altså mange gode gamle bekendte, mange kendte typer, men også en hel del nye, som man med interesse vil stifte bekendtskab med.

Flyvedagskonkurrencerne begynder

1. april begynder flyvedagskonkurrencerne blandt svæveflyveklubberne og flyvestationernes svæveflyvere. Reglerne er de samme som i fjor og findes i SM-bladene. Nu har alle vel husket at få barograferne kalibreret?

Det bliver spændende, hvem der i år går af med sejren, og hvordan de enkelte klubber placerer sig i sammenligning med de øvrige. I år har vi jo ikke DM til at influere på resultatet; men i år ventes en del nye planer sat i brug, og det kan meget vel tænkes at spille en rolle.

Påskekursus og sommermøde

Efter fremsatte ønsker har svæveflyverådet i år henlagt årets instruktøruddannelse til tiden omkring påske, hvor man nedskærer det normale 14-dages-kursus til et kursus på en halv snes dage fra 10.—19. april. Der har meldt sig ca. 10 mand fra hele landet. Kursus finder sted i Ringsted. Samtidig gives endnu engang et ekstra repetitionskursus for gamle instruktører til dagene 15.—19. april.

Planerne for sommerens flyveskole er under udarbejdelse. Skolen vil finde sted i Jylland fra 20. juni til 18. juli. Det er lidt tidligere end de foregående år; men erfaringen viser, at vejrforholdene da plejer at være bedre. Så må vi håbe, at det også kommer til at stemme i år.

Der bliver ikke instruktørkursus på denne skole, som i stedet fortrinsvis helliges begynderskoling og udvidet svæveflyvning.

I en del klubber uddannes ikke mere begyndere, og andre klubber er også kede heraf; men de fleste klubber optager gerne medlemmer med en grundlæggende uddannelse.

Klubberne bedes derfor henlede evt. aspiranternes opmærksomhed på skolen, og man vil også fra svæveflyverådets side gøre propaganda over for udenforstående for at sikre sig tilstrækkelig tilgang.

Skolen ledes i lighed med tidligere år af Bent Halling.

K. D. A.s foredragsaften i marts



Luftkaptajn H. A. A. Kooper foran sin DC-6A.

Det var en interessant aften, som KDA havde arrangeret i Nationalmuseet tirsdag den 9. marts. Foruden vore egne medlemmer deltog en række hollandske gæster med den hollandske minister G. P. Luden og generalkonsul Chr. J. F. Wjers i spidsen. Der var også mange repræsentanter for KLM og der var mange damer blandt tilhørerne.

Luftkaptajn H. A. A. Kooper fortalte på flyverens saglige og beskedne måde om forberedelserne og gennemførelsen af New Zealand-flyvningen, der førte til, at KLM's Douglas DC-6A vandt handicaplobet med 64 passagerer og 12 mands besætning ombord.

Derefter så vi film fra flyvningen, hvor mange af passagererne fik tiden til at gå med at strikke. Der var stor modtagelse mange steder trods de korte ophold, men naturligvis størst, da maskinen planmæssigt landede i Schiphol efter hjemflyvningen. Vemodigt var det her at se dr. Plesman, der kort efter døde.

Til slut fortalte hr. Henrik Scholte, der som propaganda- og pressemand havde været med på flyvningen, en hel del om flyvningens baggrund og betydning og om dens gennemførelse set fra passagerernes standpunkt.

Hr. Scholte fortalte livligt og fuldt af lune, bl. a. om passagererne, der var emigranter, ganske almindelige mennesker, der kom direkte fra deres daglige arbejde. Nogle tiltrådte rejsen på cykel og befandt sig kort efter som centrum for opmærksomheden ombord i en moderne trafikmaskine. De havde aldrig fløjet før, men blev nu på 2 døgn befordret til deres nye hjem på den modsatte side jordkloden. Og dog tog de det ganske roligt og naturligt og som ægte hollændere gjorde de i fællesskab kabinen fuldkommen ren inden landingen i Christchurch!



Al slags vejr er Javelin vejr

Nr. 1 af en serie



*Vejrkortets signatur
for Cumulus Nimbus*

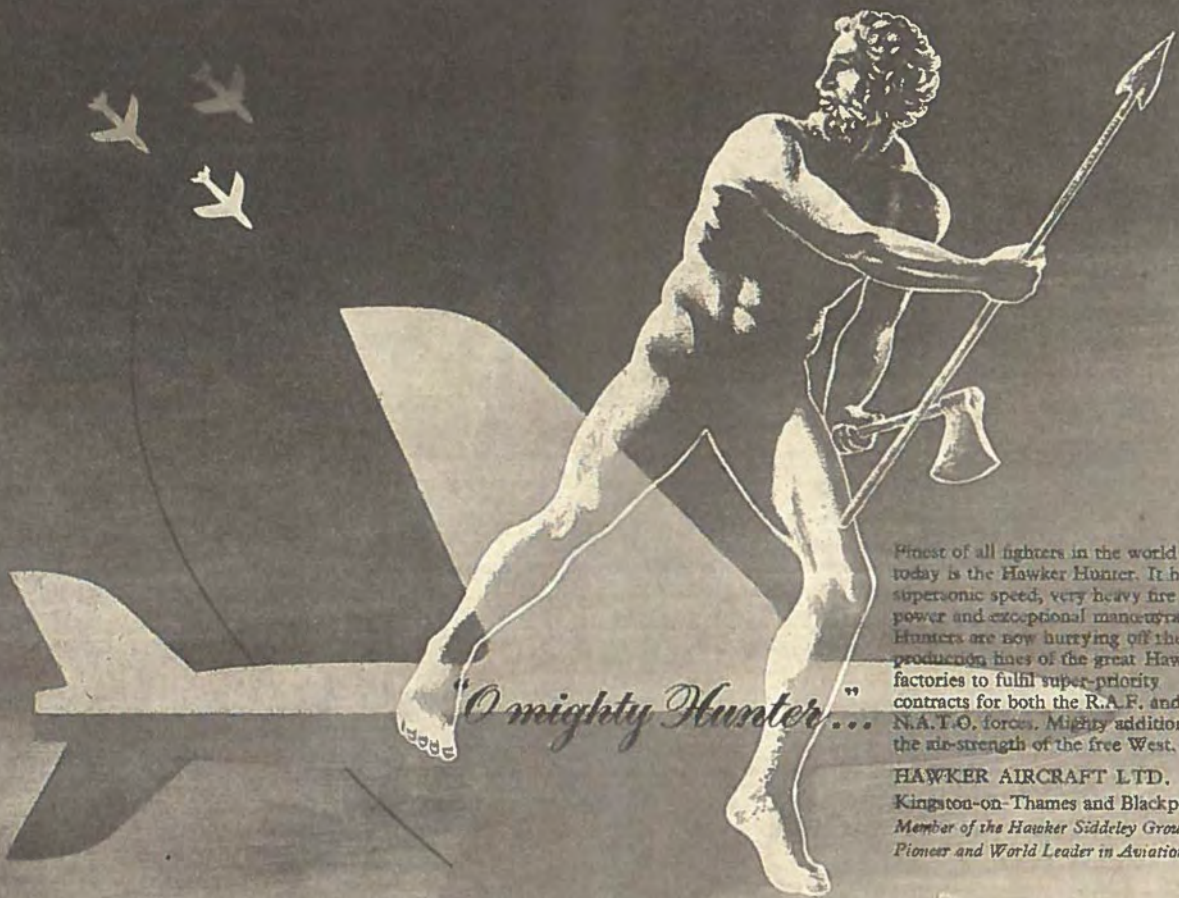
CUMULUS NIMBUS. Disse skyer, som kan ligge fra jordens overflade op til ca. 15.000 meter over et område på mange kilometer, er en af flyvningens største farer, inden i dem er sigtbarheden reduceret til nogle få meter, og der er kraftig turbulens og isdannelse. Den slags vejr er Javelin vejr. Når andre luftfartøjer må holde sig på jorden, så skal og vil Javelin flyve — uanset vejrforholdene.

GLOSTER AIRCRAFT CO. LTD., Gloucester

MEDLEM AF THE HAWKER SIDDELEY GROUP

PIONER... OG FØRENDE LUFTEN





"O mighty Hunter..."

Finest of all fighters in the world today is the Hawker Hunter. It has supersonic speed, very heavy fire power and exceptional manoeuvrability. Hunters are now hurrying off the production lines of the great Hawker factories to fulfil super-priority contracts for both the R.A.F. and N.A.T.O. forces. Mighty additions to the air-strength of the free West.

HAWKER AIRCRAFT LTD.
Kingston-on-Thames and Blackpool
Member of the Hawker Siddeley Group
Pioneer and World Leader in Aviation

Det var en koldfront!

Men hvad er det denne gang?

Vær med i sidste omgang i FLYV's præmiekonkurrence

Martsopgaven i FLYV's tredobbelte præmiekonkurrence voldte øjensynlig deltagerne noget mere hovedbrud end februaropgaven. Meteorogrammet viste en koldfrontspassage. At der var „bagsidevejr“ efter passagen, var ingen i tvivl om; men nogle mente, at det var en okklusion, der passerede. Meteorogrammet viste imidlertid ingen varmfrontskendetegn: lufttrykket var roligt og der faldt ingen nedbør før passagen, hvorfor denne mulighed kunne udelukkes. Bemærk i øvrigt, hvor tydeligt barogrammet afspejlede den fremrydende frontflades facon: først stejlt, senere mere vandret.

Vinderen denne gang blev løjtnant H. D. Nielsen fra flyvestation Avno.

Selv om opgaven var udformet som motorflyveropgave, var der vist ingen motorflyvere imellem indsenderne, som ikke også var svæveflyvere, og langt hovedparten var nemlig svæveflyvere.

To trediedele af svarene var rigtige, resten svarede okkluderet front.

Nu er det tyndet lidt mere ud blandt dem, der har alt rigtigt og dermed går videre til tredje og sidste runde i konkurrencen om præmien på 50 kr. kontant. Men alle kan være med i konkurrencen om den tredje dobbelt-flyvetur på en indenrigsrute med SAS.

Når man skal vurdere et vejrkort som det foreliggende, er det klogt at betragte de to grupper af stationer på hver side af frontlinien for sig for på den måde at finde frem til fælles træk i vejrforholdene henholdsvis foran og bag ved fronten.

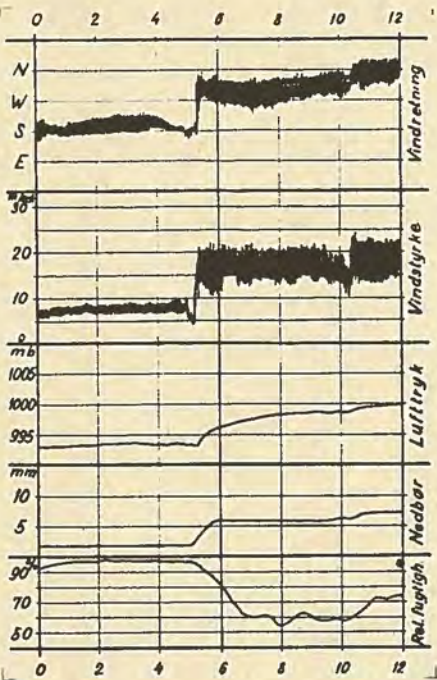
Sæt X i hosstående skema og sende kuponen ind *senest 10. april*.



De vigtigste synoptiske Tegn:

- | | |
|---|------------------------------|
| Skysymboler: | Nedbørssymboler: |
| △ Cumulonimbus uden anbel | ⋄ Støvregn |
| ⊞ Cumulonimbus med anbel | ⊞ Regn (flere prækræmere) |
| — Stratus | ⊞ Torden |
| --- Fractostratus ^{høj} - cum. | △ Hagl |
| ~ Stratocumulus | ⊞ Byger (komb. med nedbør) |
| ○ Stratocumulus denset af cum. | ⊞ "etter" (komb. med nedbør) |
| Σ Cumulus og stratocumulus | |
| ∠ Altostratus (lynde oprætskyer) | |
| ∠ Altostratus (lykke oprætskyer) | |

Men hvad viser dette vejrkort?



Her er den igen — nu kan vi alle se, at det forestillede en koldfront.

Svæveflyvestoffets fordeling

Resultatet af vor rundspørge til læserne om fordelingen af svæveflyvestoffet ses nedenfor. Der er angivet den procentvise fordeling på „mere“, „som nu“ og „mindre“.

Resultatet er, at der fortrinsvis ønskes mere af alting, og denne slagside mod „mere“ er her endnu mere udpræget end i modelflyvernes rundspørge for nogle måneder siden. Gennemsnittet fordeler sig med 43 % på „mere“, 48 % på „som nu“ og kun 9 % på „mindre“, mens meningen egentlig var, at der skulle være ligelig fordeling mellem mere og mindre.

Man skal derfor være varsom med at dømme umiddelbart ud fra tallene, men må se dem i sammenhæng med gennemsnitstallene.

Vi tyder derfor resultatet således, at vi skal være en lille smule tilbageholdne med reportagestof (som vi har bragt temmelig meget af) og med stof om bygning og vedligeholdelse (som vi sjældent har beskæftiget os med).

Hvad der ønskes mere af, er til gengæld flyveteori, meteorologi og beskrivelser af bemærkelsesværdige flyvninger, mens de øvrige

Til FLYV's redaktion, Kongelig Dansk Aeroklub, Østerbrogade 40, København Ø. Type

| | |
|------------------|----------------------------|
| Varmfront | Sæt X i den rigtige rubrik |
| Okkluderet front | |
| Koldfront | |
| Navn | April |
| Adresse | |

områder stort set skal behandles i samme omfang som nu.

Under særlige ønsker blev der også fremstillet flere gode idéer, som vi skal mærke os.

BØGER

Teknikkens vidundere i fartens tidsatser af Edgar B. Schieldrop. Gyldendal.

I hæfte 23 omtales flyvningens sikkerhed, faldskærmens udvikling, flyvemaskinens opbygning og de mange forskellige forekommende typer, herunder helikoptere og svæveplaner.

Og i hæfte 24 afsluttes kapitlerne om flyvning med en omtale af en række skelsættende flyvninger i det sidste halve århundrede. Her er bl. a. Lindberghs oprindelige beretning med, der forsigtigt undgår at omtale alle de vanskeligheder, han i sin nyligt udkomne bog har afsløret.

Med kapitlet „Mod hastighedens yderste grænse“ går værket mod sin afslutning, idet det ialt omfatter 26 hæfter. Helhedsindtrykket er, at det er et værk, der giver en god og populær fremstilling af forskellige områder af teknikens vidundere op til idag.

THE AEROPLANE

Founded in 1911, *The Aeroplane* has become the principal British aviation journal and presents comprehensive and factual reports of aeronautical developments throughout the world. Military and civil aircraft, their operation and maintenance, are comprehensively dealt with and research, engineering, club flying and gliding are fully covered. Prospective subscribers should approach Messrs. Aero-Reklame of Copenhagen (phone ORdrup 386). Annual Rate DKR. 63:—, Postal account 648 12.

| | Mere | Som nu | Mindre |
|---|------|--------|--------|
| 1. Samlet stofmængde om svæveflyvning | 63 | 31 | 6 |
| 2. Reportagestof (fra konkurrencer, møder, udland etc.) | 33 | 50 | 17 |
| 3. Smånyheder fra udlandet | 17 | 83 | 0 |
| 4. Smånyheder fra Danmark (klubstof o. lign.) | 42 | 52 | 6 |
| 5. Beskrivelser af svæveplaner | 21 | 68 | 11 |
| 6. Beskrivelser af udstyr og hjælpemateriel | 37 | 58 | 5 |
| 7. Flyveteori | 65 | 30 | 5 |
| 8. Meteorologi | 65 | 25 | 10 |
| 9. Bygning og vedligeholdelse | 32 | 52 | 16 |
| 10. Vejledning for begyndere | 45 | 33 | 22 |
| 11. Beskrivelser af bemærkelsesværdige flyvninger | 53 | 42 | 5 |



Alder og syn til certifikater

„1) Hvad kræves der for at tage almindeligt privatflyvercertifikat m.h.t. alder og øjne?

2) Kan et sådant bruges til luftfotografering i erhvervsmæssigt øjemed?

3) Hvad kræves der til erhvervsflyvercertifikat m.h.t. alder og øjne?

4) I tilfælde af, at der kræves fuld synsstyrke, kan kontaktlinser da anvendes?

F. Thygesen, Alborg.

Svar: 1) Alder: 18 år. Hovedkrav til øjne: mindst 80 % synsstyrke på begge øjne, om fornødent ved hjælp af korrektionsglas, eller mindst 90 % på det ene og mindst 70 % på det andet øje. Desuden normal farveopfattelse.

2) Nej.

3) Uden korrektion mindst 80 % på begge øjne eller henh. mindst 90 og mindst 70%. Alder 21 år.

4) Der foreligger ikke faste regler m.h.t. kontaktlinser, men må tages beslutning i hvert enkelt tilfælde.

Uddrag af NOTAM-DANMARK:

Befordring af mindreårige børn i luftfartøjer

På givne foranledning skal man herved indskærpe, at befordring af personer udover det i luftdygtighedsbeviset anførte antal er forbudt, uanset personernes aldre og uanset, at luftfartøjets maksimalbelastning ikke der ved overskrides, jfr. NOTAM B 12/1952.

Skrivemaskiner

Eiffel Farvebaand - Alt i Tilbehør
Specialværksted for alle Mærker

C. le Dous & Co.
Telf. C. 13.945

Kronprinsensgade 13

Luffartforsikringer af enhver Art overtages af Dansk Pool for Luffartforsikring Central 12.793



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert Forsikringselskab, der er tilknyttet Poolen, samt SAS's Billetkontorer.



ABONNEMENT

gennem:
AERO-REKLAME
Jensløvsvej 8
Charlottenlund
telefon: ORdrup 386
(pris kr. 15,75 pr. kvartal)

Skaf FLYV flere abonnenter

Jo flere der abonnerer på FLYV, jo bedre blad kan vi fremstille.

De har sikkert venner og bekendte, som nok er interesseret i flyvning, men ikke er medlemmer af flyveklubber eller på anden måde får FLYV.

Prøv at opfordre dem til at abonnere på FLYV eller brug selv et FLYV-abonnement som fødselsdagsgave el. lign.

Et helt års abonnement koster kun kr. 9.00 og kan bestilles gennem bog- og bladhandlere eller direkte hos FLYV's ekspedition, Vesterbrogade 60, Kbhvn. V.

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører
N. Thomsen Otto Thomsen

VESTERPORT
Minerva 1112

THE AEROPLANE Price Increase

From the issue dated March 26, the selling price will be increased to 1s 6d. weekly and the annual subscription rate will be raised to £ 4. 10s. 0d. or \$ 14.00.

AERO-REKLAME.

„BROOMWADE“

Luftkompressorer og Trykluftværktøj

„ENOTS“

Trykluft-Materiel for Hurtigopspænding m.v.



KØBENHAVNS TRYKLUFT SERVICE A/S

Politortorvet 12 - København V.
Telefon: C. *9110 og C. 13926

ERCOUPE

sæljes. Gångtid efter grundöversyn: 20 timer. Fullst. radioustrustning KV och UKV. Ny propeller, nydukade vingar. Vidare uppl. genom sign. „ERC 1954“ Flyv. f. o. b.

„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

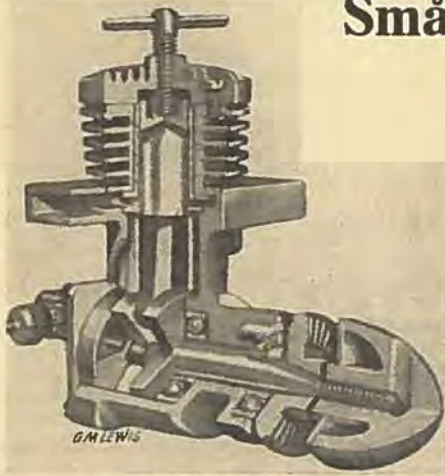
D. H. 100 »VAMPIRE«



5 forskellige ægte fotografier 9x12 af denne jetjager kr. 3.25+ porto. Benyt postkonto nr. 665.43 ved betaling. Katalog 50 øre.

DANSK FLYVE FOTO
Idrætsvej 44 - København-Valby

Smånyt om modelflyvning



Den populære ED 2.46 Racer var den mest anvendte motor ved VM i fjor og også den, der her i landet opnåede flest resultater.

EN af de forende udenlandske modelmotorer de sidste par år har været ED 2.46 Ser. II, eller ED Racer, som den også kaldes. Til trods for at der stadig er lukket for regulær import af den slags varer, har dog et ikke ubetydeligt antal fundet vej til de danske modelflyvere fra rare onkler osv.

Ja, statistikken over anvendte motorer, således som de optræder ved rekorder, diplomprøver o. s. v. viser for 1953 det bemærkelsesværdige resultat, at ED Racer i Danmark opnåede lige så mange placeringer som den eneste hjemlige motor, der er i produktion, og som findes i meget stort antal.

Motoren yder over en kvart hestekraft ved et meget højt omdrejningstal, ca. 14.000 omdrejninger pr. minut. Den vejer ca. 155 gram uden tank eller propel.

ED Racer er en almindelig dieselmotor (selvtændingsmotor), men kan forøvrigt også leveres som gløderørsmotor eller med elektrisk tænding.

Der er indsgning gennem en roterende skive bagtil og ringformet anbragt udstødsåbninger, mens krumtapakslen løber i kuglelejer — alt sammen noget, der medvirker til den høje ydelse.

Cylinderdiametern er 15 mm, slaglængden 14 mm. Kompressionsforholdet er naturligvis variabelt.

Motoren koster i England incl. skat ca. 76 kr. omregnet i dansk valuta.

Modelflyvernes repræsentantskabsmøde

Modelflyveklubberne under KDA afholdt den 7. marts deres årlige repræsentantskabsmøde i København. Der var repræsentanter fra klubber i alle tre distrikter. Ingeniør *Børge Rønbjerg* var dirigent.

Formanden, lektor *J. Holm Jørgensen*, af lagde beretning og regnskabsmæssig oversigt fra modelflyverrådet, og en række pokaler samt FAI's diplom til verdensmesteren *Hans Hansen* blev uddelt.

En række forslag fra klubberne blev behandlet. Nogle af disse angik bladet „Modelflyvenyt fra KDA“ og FLYV. Man ville gerne over til enten at få MFN hver måned eller FLYV som medlemsblad også for modelflyverne; men da man efter tre kontingentforhøjelser de senere år ikke mener at kunne gå videre, kunne ingen af forslagene gennemføres.

Nogle andre forslag angik FAI, hvis regler burde være mere ensartede og ikke ændres for ofte eller med kort varsel, ligesom der var ønsker om at flyve VM i kunstflyvning samt at få regler for Jetex-modeller.

Rådet berettede, at der allerede var arbejdet i den retning, og at man ved første lejlighed ville gøre fornyede anstrengelser.

Det vedtoges at indføre årsrekord for inddøds modeller samt at udskrive en konstruktionskonkurrence (uden præmie) om en tegning til en wakefieldmodel, der skulle udgives som lustryk.

Egon Briks Madsen mente, at det nuværende konkurrenceantal var for stort og hæmmede klubbernes initiativ; men rådet påviste, at programmet blev lagt i nøje overensstemmelse med flertallet af klubbernes ønsker.

De to afgående rådsmedlemmer, stud. med. *Kurt Rechnagel* og stud. oecon. *Svend Terp* blev genvalgt.

Under eventuelt diskuteredes flyvelotteriet, verdensmesterskabet m. m. Det vedtoges at søge sommerlejren gennemført som sædvanligt.

Efter 6 timers udveksling af synspunkter sluttede mødet.

Hård begyndelse i distriktskonkurrence

Den første af årets distriktskonkurrencer blev ikke begunstiget af vejrguderne. Alle steder udsatte man fra den 14. til 21. februar, hvor det ikke var meget bedre, men som nu var sidste frist.

Op så fløj et antal energiske modelflyvere på hårdfrosne og tildels snedækte marker i 5 til 8 graders frost og stærk østenvind. Det betød gennemgående lave resultater, mange havarier og andre vanskeligheder. Hvordan tidtagerne kunne skrive på kortene med deres valne fingre, er en gåde.

Der blev dog også opnået maximumtider og foretaget flere termikflyvninger, således fløj *Børge Hansens* A2 9,5 km og *Henry Petersens* model 14 km.

1. distrikt. A1: *B. Hansen* (105) 318, *Ole Jensen* (105) 230, *H. Hansen* (105) 206. — A2: *H. Hansen* 474, *B. Hansen* 415, *Sv. Pedersen* (105) 377. — C: *Widell* (105) 185.

2. distrikt. A1: *W. Köhl* (201) 374, *Ole Jensen* (208) 364, *E. Riis* (208) 129. — A2: *H. Fr. Nielsen* (201) 675, *Ole Jensen* (205) 514, *M. Hansen* (208) 332. — A3: *P. Lauridsen* (208) 745, *E. Johansen* (201) 87. — C: *Ole M. Larsen* (208) 61. — D: *E. Johansen* 226.

3. distrikt. A2: *Scott Hansen* (301) 561, *Sandgård* (301) 319, *Fl. Nielsen* (308) 290. — C: *Bj. Jørgensen* (301) 377.

4. distrikt. A2: *T. Møll* (420) 92.

5. distrikt. A: *J. Schødt* (505) 161, *Eg. B. Madsen* (506) 96.

6. distrikt. A1: *H. Petersen* (604) 224. — A2: *P. E. Damkjær* (611) 486, *E. F. Jørgensen* (607) 403, *F. Juhl* (607) 395.

Flyvedagskonkurrencerne

Med svævmotodel fører *P. Lauridsen*, Næstved, med 745, fulgt af *H. Fr. Nielsen*, Haslev, med 675 og *Scott Hansen*, Odense, med 561. Første distrikt havde vinden på tværs af pladsen og kunne derfor ikke opnå større resultater.

Med gummitormotodel tog *Bj. Jørgensen*, Odense, føringen med 377, fulgt af *Widell*, Kbhvn., med 133.

Med gasmotormotodel opnåede kun *Erik Johansen*, Haslev, et resultat med 226 sek.

De nye regler

Mens FAI lader vente på sig med den endelige udgave af det regelsæt, der gælder i 1954 og 1955, har modelflyverrådet nu udsendt et nyt MB-blad med de ændrede konkurrencebestemmelser. Da man måtte afvente referatet fra FAI, nåede det ikke ud til de enkelte modelflyvere til 1. distriktskonkurrence, men klubberne og distriktslederne

var underrettet. Det er meget vigtigt, at alle lærer disse regler grundigt.

Det næste MB-blad, der udsendes i ny udgave, er klassifikationsreglerne for modeller. Modelflyverrådet har allerede dekreteret bortfald af kroptværsnittet, ligesom den nye wakefield-specifikation med højst 80 g gummi indføres.

Lerimod bibeholder man i år den gamle specifikation for holdkapflyvningsmodeller, men den midlertidige internationale type er også bekendtgjort, så man ved siden af kauksperimentere med denne.

VM-nyt

De officielle indbydelser til VM for svævmotodel i Odense er nu udsendt til de 48 landes aeroklubber, der er tilsluttet KDA. I de fire hidtidige VM har ialt 19 nationer deltaget med 16 på en gang som det største tal i fjor.

Hvilke lande og modelflyvere, der kommer til at deltage, får vi først at vide på et sent tidspunkt. Den ordinære tilmeldingsfrist udløber først 15. maj og en forsinket frist til forhøjet gebyr den 5. juni, som også er sidste frist for at opgive deltagernes navne. Adskillige lande udtager nemlig først deres deltagere på et sent tidspunkt.

Hollænderne har allerede meddelt, at de kommer med par ekstra mand i en folkevognsbuss, og fra Tyskland synes en del modelflyvere at ville komme og overvære konkurrencen. Belgien og England kommer også.

Det er muligt, at Argentina dukker op som nyt land, for der er afholdt en udtageskonkurrence med ikke mindre end 140 deltagere! Israel begyndte allerede i december en serie udtageskonkurrencer. De engelske udtageskonkurrencer slutter 23. maj, de belgiske 18. maj.

Det danske hold udtages som bekendt efter DM den 2. maj — husk tilmelding senest 5. april.

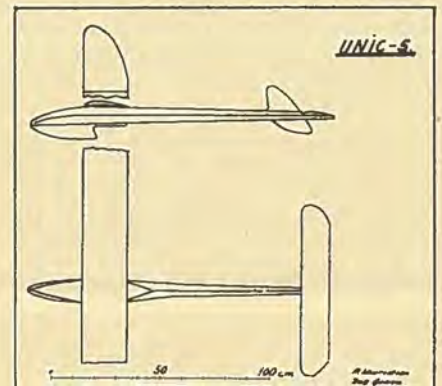
En af de sjældne A3'er

Ingeniør *P. Lauridsen* fra modelflyveklubben Ørnen i Næstved har fulgt vor opfordring i sidste nummer og indsendt et bidrag til modelflyvesiden. Det er denne oversigts-tegning af hans A3-model UNIC-5.

De store A3-modeller er efterhånden næsten uddøde, da de er for store og upraktiske til intensiv konkurrencevirksomhed, men de har alligevel deres charme.

UNIC-5 blev nr. 1 ved sidste distriktskonkurrence i 1953. Den opnåede 869 sek. ved en klubkonkurrence nytårsdag med hele tre maximumflyvninger. Og ved den kolde distriktskonkurrence den 21. marts opnåede den det største resultat blandt svævmotodelerne i hele landet med 745 sek., hvorefter den fører i flyvedagskonkurrencen.

Spændvidden er 2400 mm, længde 1400, total planareal 56 dm². Som hovedplanprofil er anvendt det samme som på VM-vinderen 1952, mens haleplanet er et Isacson-profil! Modellen skal være meget højstartsstabil.



Oversigts-tegning af UNIC-5.



KONGELIG DANSK AEROKLUB (DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Østerbrogade 40, København Ø.
Telefoner: ØBro 29 og (ang. model- og svæveflyvning) ØBro 249.
Postgirokonto: 256.80.
Telegramadresse: Aeroklub.
Kontor og bibliotek er åben fra kl. 10—16, lørdag 10—12.
Formand: Direktør Hjalmar Ibsen.

MOTORFLYVEADET

Formand: William Nielsen, Borthigsgade 4, I., København Ø. — Telefon RY 5615.

SVÆVEFLYVEADET

Formand: Civilingeniør Hans Harboe.

MODELFLYVEADET

Formand: Lektor J. Holm Jørgensen.

DANSKE FLYVERE

Formand: Direktør Knud Lybye (DDL), Ved Stadsgraven 1, telf. AMager 9695.
Generalsekretær: Salgschef Max Westphall, Kronprinsensvej 71, Kbh. F., tlf. FAsan 5015.

KDAs ordinære generalforsamling

Kongelig Dansk Aeroklub indkalder herved sine medlemmer til ordinær generalforsamling tirsdag den 27. april d. a. kl. 19.45 i Nationalmuseets foredragssal, Ny Vestergade 10.

Dagsordenen iflg. lovenes paragraf 14 er følgende:

1. Aflæggelse af årsberetning.
2. Fremlæggelse af regnskab til decharge.
3. Behandling af forslag.
4. Valg af medlemmer til hovedbestyrelsen.
5. Valg af revisorer.

OBS. Husk at medlemskort skal medbringes.

Efter generalforsamlingen vil der blive lejlighed til at spise et stykke smørbrød.

★

Ordinær generalforsamling i Danske Flyvere

Foreningen Danske Flyvere afholdt sin ordinære generalforsamling tirsdag den 23. februar under ledelse af landsretssagfører Børge Moltke-Leth. I sin årsberetning nævnte formanden, oberstløjtnant Lybye, at medlemstallet pr. 31. december 1953 var ?

Der blev givet decharge for regnskabet. I løbet af året var der tilgået Danske Flyveres Fond en del gaver på ialt 11.125 kroner, og fondet var derved pr. 31. december 1953 kommet op på 113.699 kroner. Flere af de medlemmer, som ifølge lovene var kontingentfri efter 25 års medlemskab, havde fortsat med at indbetale deres kontingent, således at dette gik ubeskåret til fondet. Forhåbentlig vil mange gøre ligeså.

Salgschef Max Westphall, kaptajn G. Wegener og kaptajn K. Jørgensen, som alle var på omvalg, blev genvalgt. Posten som generalsekretær, der hidtil havde været bestridt af Max Westphall, blev overtaget af direktør August Jensen.

Luftfartsinspektør L. M. S. Jacobsen og flyverløjtnant F. Kofod Jensen blev genvalgt som suppleanter. Prokurist Poul Hølfelt og statsaut. revisor Iver H. Iversen blev genvalgt som revisorer.

Nye medlemmer:

Direktør A. Clemmer.
Kontorassistent Henning Wriedt.
Grosserer Alfred Jensen.
Godsejer, kammerjunker Fritz v. der Maase.
Sergent Ole Harsting.

Nye firmamedlemmer:

„Danfoss“, Als.
Thor Jørgensen A/S.

Runde fødselsdage:

Skibsreder Knud Lauritzen, Hammerensgade 1, K., 50 år, 12. april.
Ingeniør W.-E. Reck, Trørødvej 2, Vedbæk. 60 år, 4. maj.

Nye bøger:

Aeromodeller 1946, 1947, 1948, 1949, 1950 og 1953.
Shell Aviation News 1953. . .
Looping 1953.
Interavia 1952 og 1953.
Aero Revue 1953.
Soaring 1948—52.
Propel 1952—1953.
Thermik 1953.
Flying 1953.
L'Air 1953.
Flyv 1953.
G. Sommerhoff: Radio Control of Model Aircraft.
Emmerich: Dansk Luftpost Katalog.
Brindejone des Moulinais: Lectures Pour Tous.
Sten Drewsen: Pressens Magasin 1.11.1919.

Teorikursus i Nykøbing F. Flyveklub

Flyveklubben i Nykøbing F. har med støtte fra KDA påbegyndt et teorikursus, som ledes af flyverløjtnant H. D. Nielsen, og med denne og flyverløjtnant A. H. Mathiesen som lærere.

Mødeaften i Danske Flyvere

Foreningen Danske Flyvere afholder ingen mødeaften i april. Foreningens næste sammenkomst bliver lørdag den 15. maj, hvor der afholdes skovtur.

KALENDER 1954

Modelflyvning:

- 4/4. 2. distriktskonkurrence (fritfl.).
5/4. Frist for tilmeldelse til DM-fritfl.
25/4. DM indendørs (by ikke fastlagt).
2/5. DM fritflyvende (Odense).
16/5. 2. distriktskonkurrence (linest.).
23/5. Fidusia-konkurrence i Haslev.
6/6. Linestyingskonkurrence (Belgien).
24-28/6. VM-SVÆVEMODELLER (Odense).
18/7. Antagelig VM gr. C & D (USA).
2-7/8. Sommerlejr.
20-23/8. VM-hastighed (indtil 5 cm) (Haag).
22/8. DM linestyrede (Århus).
5/9. 3. distriktskonkurrence (fritfl.).
19/9. 3. distriktskonkurrence (linest.).
7/11. Finale-distriktskonkurrence (linest.).
24/10. Finale-distriktskonkurrence (fritfl.).
31/12. Årsrekordåret slutter.

Svæveflyvning:

- 1/4. Flyvedagskonkurrencerne begynder.
11/4—19/4. Evt. instruktorkursus.
9-16/5. Int. svæveflyvekonkurrence og rally (Saar).
20/6—18/7. Svæveflyveskole.
20/7—4/8. VM (Camphill, England).
30/9. Flyvedagskonkurrencerne slutter.

Motorflyvning:

- 5-6/6. Int. rally (Hannover, Tyskland).
11-13/6. Int. rally (Holland).
24-25/6. Rally for kvinder (Deauville, Fr.).
27/6. Int. rally (Basse Normandie, Fr.).
18-25/7. Int. flyveuge (Italien).

Generalforsamlingen i Fyens Flyveklub

På den nyligt afholdte ordinære generalforsamling i Fyens Flyveklub meddelte formanden, civilingeniør A. Korsgård, at klubbens økonomiske forhold nu var bragt i orden på tilfredsstillende måde, idet hele gælden var bragt ud af verden. Til bestyrelsen valgtes følgende: A. Korsgård, E. Juhl Nielsen, frk. Rigmor Madsen, Fr. Bay og Anthon Fehr.

Generalforsamling i Sportsflyveklubben

Sportsflyveklubben i København afholder sin ordinære generalforsamling onsdag den 21. april på Danmarks Tekniske Højskole.

Fredericia Motorflyveklub ophører.

Fredericia Motorflyveklub har på to på hinanden følgende generalforsamlinger besluttet at opløse klubben; dette skyldes i første række den lokale flyveplads nedlæggelse og dernæst mangel på interesse. Det må selvfølgelig beklages, at en flyveklub må give op, men når interessen svigter, er det heller ikke let at holde sammen på medlemmerne.

Sportsflyveklubben fejrer sine nye flyvere.

Sportsflyveklubben i København afholdt den 6. marts sin forårsfest i KB-hallen i København (spisning med bal til sent på natten). Tilslutningen var stor; der var optræden af forskellige solister, flyvepioneren Søren Severinsen causerede over flyvningen i længst forsvundne dage, og aeroklubbens generalsekretær holdt talen til de nye flyvere og overrakte dem klubbens emblem.

Ballonopstigningen på Bellahøj

Efter planerne skulle den schweiziske ballonopstigning på Bellahøj have fundet sted den 27. marts, om vejret tillod det.

Der var stor interesse for den specialkuvert, som kunne købes gennem KDA, og filatelister fra hele landet og tidels fra udlandet havde købt et pænt oplag.

Foredrag og film i Odense og Herning

KDA's generalsekretær holdt foredrag og fremviste film i Fyens Flyveklub den 15. og i Midtjysk Flyveklub den 16. marts.

Svæveflyvernes repræsentantskabsmøde

Da repræsentantskabsmødet i Århus fandt sted så sent som den 21., kan vi ikke få et referat med denne gang.

I forbindelse med mødet afholdt Århus Svæveflyveklub som meddelte en vellykket fest lørdag aften med deltagelse af svæveflyvere fra mange klubber. Der blev vist flere films, bl. a. havde KDA fra Frankrig lånt en lille film af det halesløse svæveplan Fauvel AV-36, af hvilket man får et lille indtryk i filmen. Endvidere så vi bl. a. atter Werner Olsens film fra VM i Spanien.

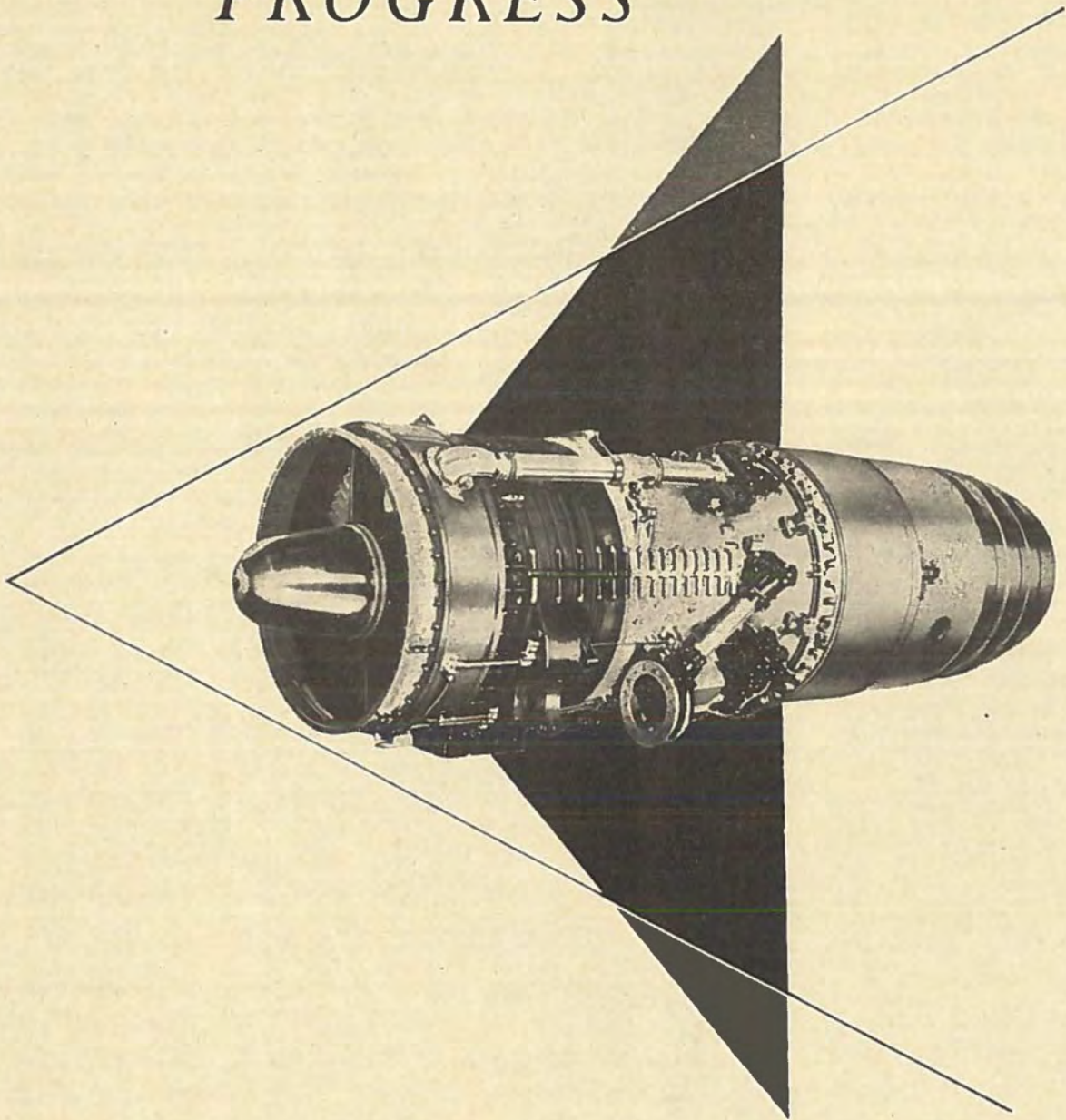
REDAKTION

Kongelig Dansk Aeroklub, Østerbrogade 40, København Ø. — Tlf. ØBro 29 og 249.
Ansvarsh. redaktør: Kaptajn John Foltmann, Værnedamsvej 4 A, Kbh. V. — Tlf. EVa 1295.
Redaktionssekretær: Ing. Per Weishaupt.
Redaktionen af et nummer slutter den 10. i foregående måned.
Eftertryk kun tilladt med kildeangivelse.

EKSPEDITION

Ejvind Christensen, Vesterbrogade 60, Kbh. V.
Tlf. Central 13.404. — Postgiro 23.824.
Abonnementspris: 9 kr. årlig.
Rubrikannoncer: 70 øre pr. mm.
Sidste indleveringsdato for annoncer: den 15.
Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.

PROGRESS



Already the Avon engine has progressed from the basic RA.2, with its initial thrust of 6.000 lb., through the RA.3 to the 7.500 lb. thrust RA.7 with full anti-icing, the RA.7R re-heat, and RA.14 without re-heat, both of 9.500 lb. thrust.



ROLLS-ROYCE
Aero
E N G I N E S

ROLLS-ROYCE LIMITED, DERBY

Koncentreret præstation

Der hører mere — meget mere — til at tanke flyvemaskiner end blot det at lede brændstoffet fra tankbilen ind i flyvemaskinens beholder. De kender udmærket de grønne og gule tankbiler fra BP Aviation Service.

Der foregår meget i vore laboratorier — uset af kunden, men af stor betydning for ham. Hvad med brændstofferne til „i morgen“? Allerede nu er de ved at blive fremstillet, og dette billede viser en altomfattende forbræn-

dingsprøve, der bliver foretaget med flyvepetroleum. Nye brændstoffer fremkommer som resultater af endeløse eksperimenter og udtømmende prøver med de motorer, hvori de skal anvendes. Dette er kun eet eksempel på den koncentration, der lægges for dagen bag kulisserne for at brændstoffet kan yde Dem en bedre præstation.



AVIATION



SERVICE

BP OLIE-KOMPAGNIET A/S

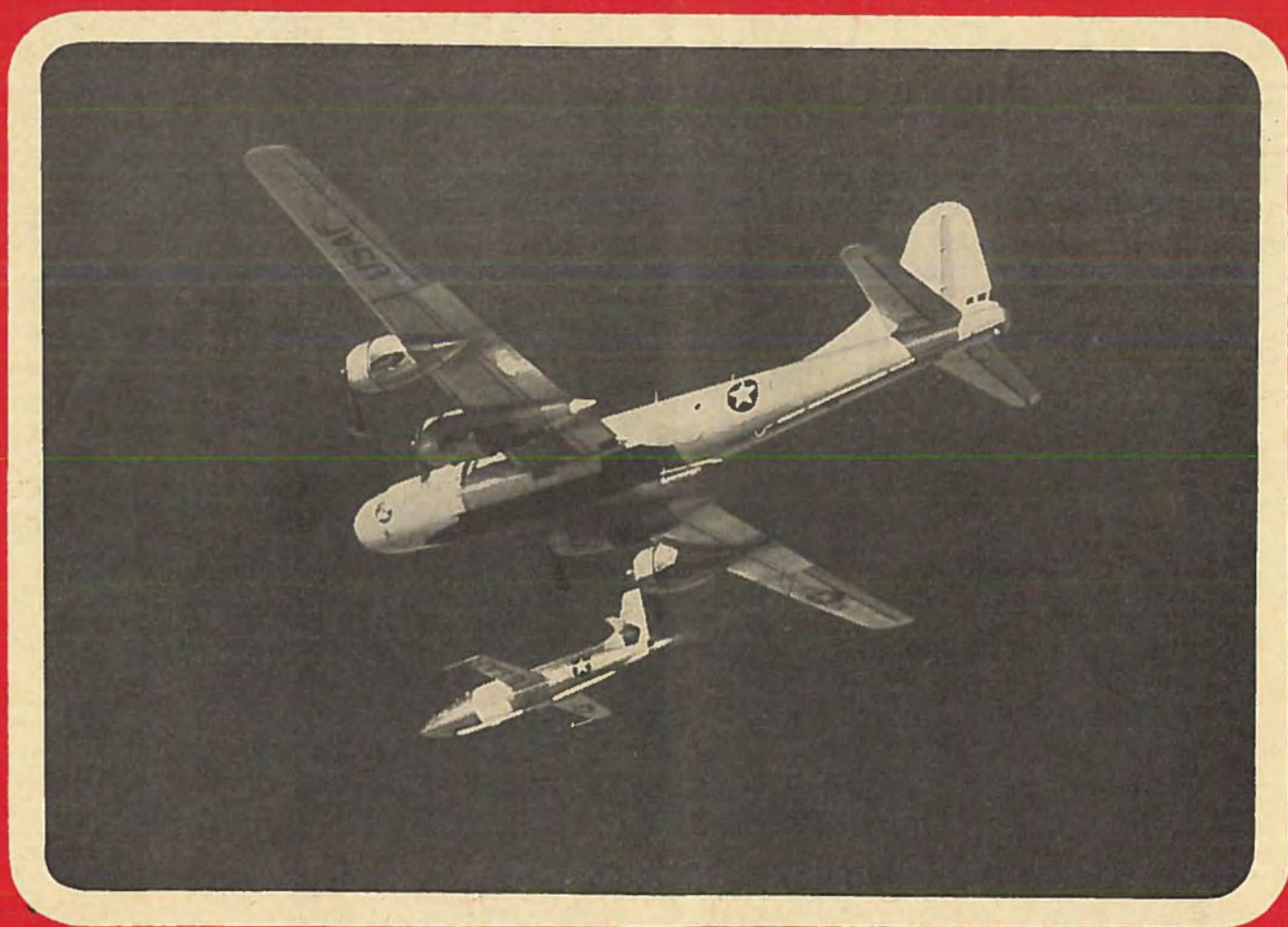
SCT. ANNÆ PLADS 5 - C. 5455

FLYV

27. ÅRGANG

— MAJ 1954 —

PRIS 75 ØRE



I ca. 10 km højde udløses den raketdrevne Bell X-1 A fra en Boeing B-29. Ført af Charles E. Yeager har den opnået en hastighed på over 2575 km/t, svarende til et Machtal på ca. 2,5.

5

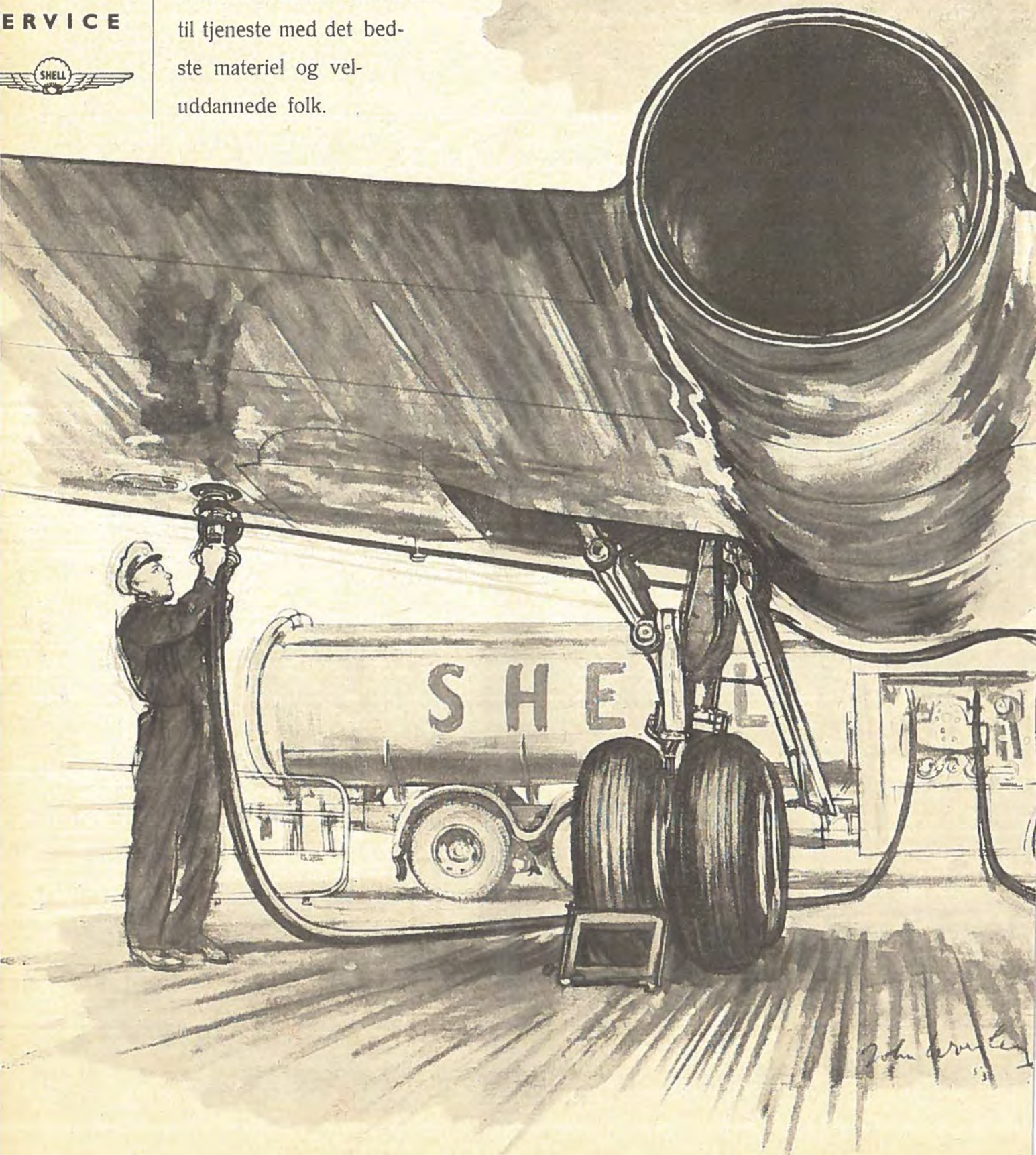
INDHOLD:

Amerikanske privatflyvemaskiner ★ Fremtidens landbrugsflyvning
Ballon'en, der ikke gik op ★ Den store CAP-kongres ★ Første
Spatz i luften ★ Metro 52.

**SHELL
VIATION
ERVICE**



På mere end 1500 lufthavne
over hele verden står Shell
til tjeneste med det bedste
materiel og vel-
uddannede folk.



John Armitage
53

FLYV

Officielt organ for
KONGELIG DANSK AEROKLUB og DANSKE FLYVERE
Motorflyvning - Svæveflyvning - Modelflyvning

Nr. 5

Maj 1954

27. årgang

De unge skal lære andre lande at kende

DEn kongres, der blev afholdt i København i dagene 9. og 10. april, hvor Civil Air Patrol havde samlet repræsentanter for 14 europæiske nationer for at drøfte udvekslingen af flyveinteresserede unge, blev en stor succes. Kongelig Dansk Aero-klub havde påtaget sig arrangementet, og takket være en fortræffelig hjælp fra flere sider forløb alt til modedeltagernes absolutte tilfredshed.

Det, der blev droftet på moderne og sagt i talerne, var kort og godt dette, at flyvningen er en af de vigtigste veje til forståelse mellem folkene verden over. »I den øjeblikkelige situation,« sagde udenrigsminister H. C. Hansen, »må vi ikke forspilde nogen mulighed for at skabe bedre forståelse mellem nationerne, og den bedste måde er netop, som her, at bringe de unge sammen, lade dem besøge andre nationer og derved øge deres forståelse for andre landes problemer. De unge bliver deres lands ambassadører i det fremmede og får lejlighed til at diskutere problemerne. Jeg vil håbe, at denne udvikling år for år vil udvides.«

Det var de samme tanker, som kongressens andre officielle talere gav udtryk for; den flyveinteresserede ungdom skal lære ligesindede i andre lande at kende, fordi det er ungdommen der skal skabe den fred i verden, som alle længes efter. Og chefen for Civil Air Patrol, generalmajor Lucas V. Beau sluttede med at udtrykke ønsket om, at man også fik forbindelse med ungdommen bag jerntæppet, »for at menneskeheden for alvor kan se sig i stand til at stoppe alle de afsindige ting, der i dag foregår over hele verden i kraft af videnskabsmændenes opfindsomhed.«

I år skal fem unge danske flyveinteresserede til USA, to skal til Canada og to skal til Holland, og Danmark skal selv modtage et lignende antal unge som gæster. Lad os håbe, at dette tal snarest muligt kan blive forøget — til gavn og glæde for forståelsen landene imellem.

Aeroklubbens årsberetning for 1953

Først i næste nummer kan vi bringe referat fra generalforsamlingen den 27. april, men vi bringer her et resumé af beretningen for året 1953.

I løbet af 1953 har der været en afgang på 40 personlige medlemmer (deraf 30 udmeldt, 6 slettet p. g. af restance og 4 afgået ved døden) og en tilgang på 58, således at nettotilgangen i årets løb bliver 18 medlemmer.

Af firmamedlemmerne har der været en tilgang på 6 og en afgang på 5.

KDA's samlede medlemstal pr. 31/12 1953 var derefter følgende:

| |
|--------------------------|
| 7 æresmedlemmer |
| 45 firmamedlemmer |
| 24 livsvarige medlemmer |
| 556 personlige medlemmer |

Ialt 632 medlemmer

Hertil kommer endvidere 2550 organisationsmedlemmer (2579 året forud), som fordeles sig på 106 klubber således:

| | | |
|----------------|------------------|-----------|
| | pr. 31.12. 1953 | (1952) |
| Motorflkl. . . | 13 kl. 1077 mdl. | (14-1167) |
| Svæveflkl. . . | 27 kl. 481 mdl. | (28-505) |
| Modelflkl. . . | 66 kl. 992 mdl. | (60-907) |

Møder og foredrag. Der har i årets løb været afholdt 7 foredrag.

Aeroklubbens legat for forulykkede skandinaviske flyveres efterladte. Legatportionen for 1953, som efter tur tilfalder Danmark, er tildelt fru E. Grandjean Nielsen, Glostrup.

Ærespokalen. KDA's ærespokal blev for 1953 overrakt luftkaptajn i SAS Poul Jensen.

Udvekslingen med U.S.A. og Canada

KDA deltog atter i 1953 i en udveksling mellem 5 unge CAP-kadetter og 5 unge flyveinteresserede danske samt en militær og en civil leder fra hver side.

Der er ingen tvivl om, at disse udvekslingsrejser betyder meget for KDA som helhed, og at udvekslingen i det lange løb vil skabe endnu mere respekt om KDA's arbejde for flyvesagen blandt ungdommen. Men vi må gøre os klart, at det medfører et ret betydeligt arbejde, ikke blot for KDA's kontor, men også for andre (bl. a. for flere flyveklubber). Der er meget store vanskeligheder forbundet med indkvarteringen af vore udenlandske gæster, som KDA ikke hidtil har været i stand til at løse ved egen hjælp, men har måttet søge assistance hos World Friendship Association, og dette er noget beskæmmende. Hvad det økonomiske angår, skal KDA være tilfreds, såfremt udgifterne kan holdes nede på ca. kr. 2000,—. Såfremt indkvarteringsforhold o. l. skulle svigte, vil udgifterne meget nemt komme op på mere end det dobbelte af dette beløb.

Amerikanerne og canadiernes ophold i Danmark i 1953 blev muliggjort takket være hjælp fra flyvevåbnet, Det Forenede Dampskibsselskab, Fyens Flyveklub, Århus Flyveklub, Svæveflyveklubben Aviator, Ålborg, og Ålborg Flyveklub samt økonomisk støtte fra nogle enkeltpersoner.

Denne udveksling med USA og Canada skal gentages indeværende år, og på hollandsk initiativ har der været ført forhandlinger om udveksling mellem Holland, Danmark, Norge og Sverige.

Carnets. Foruden 66 carnets til motorflyvere er der udstedt 1 carnet til svæveflyvere i 1953 (55 og 2 i 1952).

KDA har stadig vanskeligheder med fremmede landes toldmyndigheder og fornyer derfor sin henvendelse til alle carnetindehavere om at sørge for, at deres carnets bliver behørigt stemplet ved ind- og udrejse. Der forhandles i øjeblikket om at gøre anvendelsen af carnet'et mere enkelt, idet man påtænker at sløjfe den ene talon.

★ *Polyteknisk Flyvegruppe fik ifjor 165 kr. fra flyvelotteriet til indkøb af instrumenter.*

Museumssagen. Som korteligt omtalt i årsberetningen for 1952 lykkedes det aeroklubben at få bevaret noget af det materiel, som i årevis havde været henlagt forskellige steder.

Aeroklubben håber også, det skal lykkes at få istandsat en af *Ellehammers* første flyvemaskiner til ophængning på Tojhusmuseet.

Boligfonden omfattes efterhånden med stadig større interesse af aeroklubbens medlemmer. Det er bestyrelsens håb, at den stadig må vokse.

KDA's emblem. Af KDA's nye emblem, som stadig bliver meget velvilligt modtaget blandt medlemmerne, er der i årets løb solgt omtrent 200 stk.

Bibliotek. KDA's bibliotek er i årets løb blevet udvidet med 92 bind.

Deltagelse i kongresser og møder i udlandet. For at styrke det internationale samarbejde mellem landenes aeroklubber har KDA være repræsenteret af generalsekretæren ved FAI's årskongres i Haag, og ingeniør *Weishaupt* har deltaget i et møde i FAI's modelkommission i Frankfurt.

Vedligeholdelse af Alfred Neruo's grav. Omkring årsskiftet fik KDA at vide, at *Alfred Neruo's* gravsted på Bispebjerg kirkegård skulle sløjfes. KDA undersøgte derefter, hvad en fornyelse ville koste, og ved forhandlinger med POLITIKEN erklærede bladet sig villig til at ville deltage i udgifterne. En lignende forhandling fandt sted med Dansk Motor Klub, og resultatet blev, at gravstedet kunne fornyes for en periode af 10 år for et beløb af kr. 596,—, hvoraf KDA og Dansk Motor Klub hver betalte kr. 100,—, medens Politiken betalte resten.

Flyvelotteriet 1953. Af flyvelotteriets 100.000 lodsedler blev solgt 95.451, og det store salg skyldes utvivlsomt den omstændighed, at klubberne havde chancen for at få tildelt en betydelig større andel end tidligere. Medens der i 1952 blev solgt 78.626 lodsedler, og klubberne fik udbetalt kr. 9.242.60, kom salget i 1953 op på kr. 95.451,—, medens klubberne til gengæld fik udbetalt omtrent kr. 20.000,— (19.945,45).

Ny Kontrakt med FLYV. KDA har afsluttet en ny kontrakt med forlagsboghandler *Ejvind Christensen* om udgivelse af FLYV, og denne gælder i 3 år. Ifølge denne kontrakt har FLYV fået bedre arbejdsvilkår end hidtil.

Flytning til Østerbrogade 40. Da Kongelig Dansk Automobil Klub selv skulle benytte de lokaler i Nr. Farimagsgade 3, som var fremlejet til KDA, blev aeroklubben opsagt til fraflytning. Det lykkedes aeroklubben at leje sig ind i en privatlejlighed, Østerbrogade 40, og efter at denne er ble-

vet istandsat, har vi nu fået nogle meget repræsentative lokaler, som vi håber at kunne beholde et godt stykke ud i fremtiden.

Besøget af USAF's orkester. KDA havde i samarbejde med statsradiofonien og under protektion af hs. kgl. højhed prins *Axel* påtaget sig at arrangere et besøg i København af det amerikanske luftvåbens orkester. Dette besøg blev en stor succes såvel arrangementsmæssigt som kunstnerisk — og økonomisk. Det samlede overskud blev på kr. 4.886,—, som blev sendt til *Danske Flyveres Hjælpefond*.

Ansøgning om tildeling af et beløb fra tipstjenestens overskud. Efter forgæves at have ansøgt finansministeriet i 1950, 1951 og 1953 om tildeling af et beløb fra Dansk Tipstjeneste A/S's overskud, har KDA atter i 1953 søgt om at blive taget i betragtning ved fordelingen af tipstjenestens overskud. På nuværende tidspunkt er sagen imidlertid endnu ikke afgjort.

Motorflyvningen

Der blev i årets løb udstedt 59 nye privatflyvercertifikater (deraf 16 til militære flyvere) mod 39 i 1952, 63 i 1951, 70 i 1950, 66 i 1949 og 180 i 1948. Antallet af gyldige certifikater d. 1.4.54 var 299.

Efter de indsendte oplysninger fra motorflyveklubberne ser oversigten over antal fløjne timer således ud:

| | 1952 | 1953 |
|------------------------------------|------|------|
| Århus Flyveklub | 90 | 208 |
| Fyens Flyveklub | 217 | — |
| Vestjysk Flyveklub | 344 | 268 |
| Vejle Motorflyveklub | 175 | 62 |
| Kolding Motorflyveklub | 285 | 200 |
| Varde Sportsflyveklub | 60 | 92 |
| Thisted Flyveklub | 27 | — |
| Holstebro Motorflyveklub | 99 | — |
| Midtjysk Motorflyveklub | 1100 | 63 |
| Sportsflkl., København | 1595 | 1725 |
| | 3992 | 2618 |

I årets løb har KDA været medvirkende ved afholdelse af foredrag i Nykøbing F. Flyveklub, Midtjysk Flyveklub, Ålborg Flyveklub og Fyens Flyveklub, hvor generalsekretæren medvirkede som foredragsholder.

I lighed med forrige år har KDA ydet tilskud for afholdelse af ialt 4 teorkursus.

Nordisk motorflyvekonkurrence. Den nordiske motorflyvekonkurrence blev i 1953 afholdt på Herning flyveplads med KDA som arrangør. Holdene blev placeret i følgende rækkefølge: Sverige, Finland, Norge og Danmark, idet Finland og Norge stod lige.

Da erfaringerne fra de to afholdte nordiske motorflyvekonkurrencer har vist, at propositionerne burde ændres, har repræsentanter fra de fire landes aeroklubber været samlet til møde i Stockholm, hvor visse ændringer blev foretaget, således at der kan konkurreres efter nye bestemmelser, når den tredje konkurrence, som finder sted i år i Sverige, skal afholdes.

Svæveflyvningen

Antallet af svæveflyvere i klubberne udviste en lille nedgang i 1953, hvorimod der var fremgang i det antal svæveflyvere i flyvevåbnet, der er tilsluttet som personlige medlemmer.

Konkurrencen om danmarksmesterskabet var en stor succes. Flyvevåbnet deltog med tre planer, og flyvevåbnet hjalp både ved DM og ved den efterfølgende svæveflyveskole med materiel og på anden vis, hvorfor vi er flyvevåbnet meget taknemmelige.

I 1954 agter man at udskille instruktør-uddannelsen fra den alm. svæveflyveskole om sommeren. Da der derved bliver plads til flere elever på denne skole, er det planen at åbne adgang for udenforstående, der her kan få en begynderuddannelse, som ofte vil gøre det lettere for dem at blive optaget i svæveflyveklubberne, idet nogle af disse — bl.a. p.g.r.a. mangel på egnede flyvepladser — ikke kan påtage sig begynderkøling.

Til Dansk Svæveflyvefond koncentrerer man sig om bygningen af en transportvogn, hvortil man i 1953 fik et tilskud på 1000 kr. fra Tuborgfondet.

Samarbejdet med Luftfartsdirektoratet er fortsat på bedste måde. Der er imidlertid en tendens fra myndighedernes side til stadig at stramme bestemmelserne, og svæveflyverådet har heldigvis ved forhandlinger kunne opnå visse lempelser i forhold til de oprindelige planer. Det gælder således den forestående tvungne medførelse af faldskærme, som man opnåede kun skulle gælde udenfor et nærmere fastsat område omkring flyvepladsen. Kravet om faldskærme vil yderligere belaste klubbernes i forvejen hårdt anspændte økonomi, og man er forbavset over, at der stilles krav til svæveflyvning, som overgår de krav, der stilles til motorflyvning i denne henseende.

Modelflyvningen

I 1953 slog modelflyveklubberne endnu engang rekorderne i antallet af klubber og medlemmer og var lige ved at nå det eftertragtede tal på 1000 medlemmer.

Årets hovedbegivenhed var naturligvis den danske dobbeltsejr ved verdensmesterskabet for svæve modeller i Jugoslavien.

De hjemlige konkurrencers antal steg til 91 mod 85 i 1952, og de blev gennemført efter samme retningslinier med konkurrencer om Danmarksmesterskaber, distriktskonkurrencer og lokale konkurrencer.

Der blev i årets løb anerkendt 9 Danmarkrekorder. Antallet af diplomprover gik lidt nedad, idet der blev udstedt 315 mod 366 i 1952. Nedgangen falder især på kunstflyvningsmodellerne, for hvilke kravene er blevet skærpet, mens der var fremgang for de internationale diplomer.

Fra 1953 satte modelflyverne deres kontingent til KDA i vejret for at hjælpe lidt på økonomien. Allerede fra 1954 er kontingentet sat yderligere op. Modelflyverne vedtog nemlig ved overenskomstændringer i årets løb at gå ind for en kollektiv ansvarsforsikring ved udøvelsen af modelflyvning. Herved er kontingentet nået op på 5.50 kr. for junior- og 7.50 kr. for seniormedlemmer, hvorved man vist har strakt sig så vidt, som det er muligt uden i for høj grad at svække tilgangen af nye medlemmer.

★ *Odense Flyveklub fik ifjor 5.500 kr. fra flyvelotteriet som hjælp til indkøb af en KZ-III.*



Amerikanerne har i adskillige år eksperimenteret med start og landing af en jager på en bombemaskine, som derved opnår jagerdækning fjært fra sin basis. Det skal nu være lykkedes med en Republic F-84 F og en Convair RB-36 F. På billedet vender jageren tilbage til moderflyvemaskinen.

TRAFIKFLYVENYT

Dagrute til natpris

Den største nyhed i KLM's sommerprogram er „Sunriser“-forbindelsen mellem København og Amsterdam. Den flyves fra 15. maj til 12. september tre gange om ugen med afgang fra København 0700 og ankomst til Amsterdam 0900. Denne tidlige morgenrute flyves til natpris. I modsat retning ankommer man til København 2315.

Endvidere har KLM nu forbindelser til Colombo, Lima og Manila, ligesom der er indført en række forbedringer. KLM har ialt 50 ugentlige flyvninger over Atlanten. Det er interessant at konstatere, at af 16 ugentlige forbindelser i hver retning til New York flyves de 11 som turistklasse.

KLM forbinder nu 104 byer i 68 lande med en flåde på 91 moderne flyvemaskiner, betjent af et flyvende personel på 1365. Af de 477 piloter er 172 udlændinge.

Trafikken på Københavns Lufthavn, Kastrup

| | |
|--------------------------------|--------------|
| Tallene fra marts er følgende: | |
| Ank. passagerer på rute | 9.835 |
| Afg. " " " | 9.524 |
| Transitpassagerer 2 x 11.430 | 19.359 |
| Andre passagerer | 814 |
| | total 43.033 |

I marts måned var det tilsvarende tal 39.926, hvilket svarer til en stigning på 7,8 %.

★ Ringsted Svæveflyveklub fik ifjor 500 kr. af flyvelotteriet som hjælp til en transportvogn.

Nyt udefra

FAI-rekorderne

FAI har nu anerkendt de to franske varighedsrekorder på 56 timer 11 min. i to-sædet svæveplan og på 38 t. 41 m. med to-sædet svæveplan med kvindelig besætning. Endvidere er John Cunninghams rekord mellem London og Khartoum med en Comet 2 blevet anerkendt med 774 km/t.

★

Jager med lodret start — og landing

Lockheed Aircraft Corporation har fornylig frigjort nogle fotos og en beskrivelse af en nykonstrueret jagertype, som kan gå lodret tilvejs fra sit startsted, og efter at være kommet op i en passende højde kan den ændre stilling til horisontal flyvning og fortsætte med en fart på over 800 km/t. Under flyvningen kan den atter bringes til at forandre fartretning fra horisontal til vertikal stilling, hvorefter den kan gå lodret ned og blive stående på landingsstedet.

Den nye jagertype, som er en forsøgstype, har fået betegnelsen XFV-1. Luftfartøjet er ved at blive prøvet på en militær flyveplads i Californien. Det er udstyret med en dobbelt Allison T 40 reaktionsmotor, som udvikler ca. 5.500 hestekraft. Motoren, som driver to modsat roterende propeller, kan løfte luftfartøjet tilvejs. XFV-1 minder i udseende om en torpedo med et par korte lige vinger og et haleparti med fire finner, og det er på disse fire finner, at den kan starte og lande.

En noget lignende flyvemaskinetype, men med deltaformet bæreplan, som også er i stand til at starte lodret, er konstrueret af Consolidated Vultec i San Diego, Californien, og den har fået typebetegnelsen Convair XFV-1 V.T.O. Det er en jagertype, som i modsætning til Lockheed's XFV-1 ikke kan udstyres med et hjulunderstel, men udelukkende er henvist til lodret start og landing.

Nogle nærmere enkeltheder om de to nye jagertyper er endnu ikke blevet offentliggjort, men så meget kan dog siges, at forens sæde er indrettet således, at han kan sidde i halvt oprejst stilling under lodret start og landing.



Til venstre ses Lockheed XFV-1 klar til lodret start. Forneiden er den udstyret med et midlertidigt langbenet understel til vandret start.

Amerikanske



privatflyvemaskiner

KORT efter krigen fremkom den amerikanske flyvemaskineindustri med en lang række privatflyvemaskiner, og antallet af privatflyvere og maskiner steg meget stærkt. Man forudså en fortsat stigning, men fik i stedet for en nedgang. Selv om der i USA findes et større behov og en større an-

vendelse af små flyvemaskiner end i Europa, så blev det snart en vanskelig sag at sælge sådanne luftfartøjer.

Samtidig kom en fornyet oprustning, som det var nok så lønnende at deltage i. Betragter man idag den amerikanske industri, viser det sig, at mange fabrikker, som før



Taylorcraft Sportsman er en af de få amerikanske typer med motor under 100 hk.

Piper PA-22 Tri-Pacer i luften.

fremstillede privatmaskiner, idag fremstiller dele til militære maskiner.

Det er kun et forholdsvis beskedent antal typer, som er i produktion. Men der er stadig et behov til stede, ikke mindst hos landmændene.

Kun få helt små typer

Mens der tidligere blev solgt mange maskiner med motorer under 100 hk, er der nu kun få i produktion. Der er sådanne ensædede typer som *Beecraft Honey Bee* og *Mooney M-18C* med 65 hk Continental motorer. Førstnævnte er højvinget, har næsehjulunderstel og v-formet haleparti og er bygget af metal. Den fik luftdygtighedsbevis d. 17.12.53 — på flyvemaskinens 50-årsdag.

Mooney Mite er lavvinget og af blandet konstruktion. Den har oprækkeligt understel og ret stor hastighed. Der er bygget over 200. Den kaldes også *Wee Scotsman* og koster 3.195 dollars.

Ensædede typer har der dog aldrig været noget større marked for. Der skal også være plads til pigen!

Det er der i de to andre typer med under 100 hk. Den ene er *Taylorcraft Sportsman* med 85 hk Continental motor. C. G. Taylor konstruerede den berømte *Cub*, som Piper senere overtog. Der blev også oprettet en Taylorcraft-fabrik i England, og den gik senere over til at blive til Austerfabrikken. Det oprindelige Taylor-firma gik fallit kort efter krigen, men er nu opstået påny, og de nye typer er af den sædvanlige enkle højvingede konstruktion. *Sportsman* er fløjet solo af en 10 års pige! Den koster 4255 dollars.

Den findes også i en billigere udgave med 65 hk motor og kaldes da *Special de Luxe*. Den koster 3060 dollars.

★ *Varde Sportsflyveklub fik ifjor 190 kr. fra flyvelotteriet til sit arbejde for en flyveplads i Varde.*

Og så er der *Piper PA-18 Super Cub*, en udvikling af den oprindelige *Cub*. Den har en 90 hk Continental motor. Planet er bygget i letmetal og kroppen af stålror og begge dele er beklædt med et materiale, som kaldes *Duroclad*. Sæderne er bag hinanden, og der er en stor dør i højre side. Der er ingen flaps. Understellet har hjulbremser. Den koster 4.195 dollars i standard og 4.780 i luksusudgave.

1-motors amerikanske privatflyvemaskiner

| Type | Motor hk | Antal sæder | Spv. m | Lgd. m | Planareal m ² | Tomvægt kg | Fuldvægt kg | Max. rejsefart km/t | Max. rækkevidde km |
|-----------------------|----------|-------------|--------|--------|--------------------------|------------|-------------|---------------------|--------------------|
| Beecraft Honey Bee | 65 | 1 | 8.5 | 5.1 | 8.9 | 277 | 390 | 176 | 384 |
| Mooney M-18 C | 65 | 1 | 8.2 | 5.5 | 8.8 | 245 | 386 | 208 | — |
| Taylorcraft Sportsman | 85 | 2 | 11.0 | 6.8 | 17.3 | 390 | 680 | 176 | 480 |
| Piper PA-18 Super Cub | 90 | 2 | 10.7 | 6.8 | 16.6 | 363 | 680 | 160 | 580 |
| Rawdon T-1 | 135 | 2 | 10.2 | 7.5 | 15.5 | 656 | 817 | 192 | 880 |
| Mc Kinnie 165 | 165 | 2 | 7.2 | 5.6 | 9.9 | 545 | 835 | 256 | 1700 |
| Colonial, C-1 Skimmer | 125 | 3 | 10.4 | 7.2 | 14.0 | 590 | 885 | 184 | 1120 |
| Piper PA-20 Pacer | 135 | 4 | 8.9 | 6.2 | 13.7 | 456 | 885 | 214 | 930 |
| Taylorcraft Tourist | 145 | 4 | 11.0 | 7.3 | 17.3 | — | 1000 | 184 | 800 |
| Mooney M-20 | 145 | 4 | 10.7 | 7.1 | 15.5 | 476 | 908 | 243 | 1093 |
| Cessna 170 | 145 | 4 | 10.9 | 7.6 | 16.2 | 547 | 1000 | 192 | 870 |
| Cessna 180 | 225 | 4 | 10.9 | 7.9 | 16.2 | 663 | 1158 | 240 | 1700 |
| Beecraft D-35 Bonanza | 205 | 4 | 10.0 | 7.7 | 16.5 | 750 | 1237 | 282 | 1240 |
| Cessna 195 | 300 | 5 | 11.0 | 8.3 | 20.2 | 922 | 1521 | 264 | 1200 |
| Regent Rocket | 260 | 5 | 9.3 | 8.0 | 14.4 | — | 1316 | 320 | — |



Århus Flyveklub fik ifjor 225 kr. af flyvelotteriet til foredragsarrangementer.

Der findes også en version med 135 hk Lycoming motor og flaps. Dens rejsehastighed er 179 km/t og prisen er 5.095 til 5.395 dollars. Og endelig findes af sidstnævnte en landbrugsversion PA-18A, som vi havde bilde af på forsiden af sidste nummer.

To lavvingede og et amfibium

Af tosædede typer findes de to lavvingede *Rawdon T-1* og *McKinnie 165*. *Rawdon* er et af de mange firmaer, der findes i Wichita, Kansas. *T-1* har normal-understel og afstivet plan og er udstyret med en 135 hk Lycoming motor. Den er nærmest beregnet til skoling og landbrugsflyvning. Sæderne ligger bag hinanden.



Mo Kinnie 165 er en lille hurtig tosædet privatflyvemaskine, kun 7,2 m i spændvidde.

McKinnie 165 er beregnet for dem, der har mere travlt. Motoren er en 165 hk Franklin, understellet oprækkeligt og sæderne ved siden af hinanden. Den rejser 256 km/t ved jorden og 272 i 2,4 km højde.

Colonial C-1 Skimmer er et lille amfibium til 2—3 personer, der forefindes i prototype-form. Den 125 hk Lycoming-motor er anbragt over kroppen med skubbende propel. Næsehjulet rager frem foran kroppen og bruges som stødpude, mens hovedhjulene trækkes op i planet.

Adskillige 4-sædede at vælge mellem

Af de 4-sædede fremstiller Piper, der iøvrigt er det største firma i verden, som fremstiller lette flyvemaskiner, den type, der har svagest motor, nemlig 135 hk Lycoming med stilbar propel. Det er *Piper PA-20 Pacer*, som er lidt mindre i dimensioner, men har en ubetydelighed større planareal end vor hjemlige KZ-VII. Det er denne type, som atlantehavsflyveren Max Conrad anvendte, da han var her i landet for to år siden.

Prisen varierer mellem 6.275 og 7.855 dollars.

Mere populær end *Pacer* er *PA-22 Tri-Pacer*, som har næsehjul. Det koster 3 km/t i rejsehastighed og 16 kg i disponibel last, men er nok det værd. Den koster op mod 2000 dollars mere.

Taylorcraft Tourist er en lidt større type med 145 hk Continental motor. Udseendet svarer til *Sportsman*.

Mooney M-20 er lavvinget, har samme motor og næsehjulsunderstel og er en noget hurtigere maskine.

Også *Cessna 170* har samme motor. *Cessna* og *Piper* synes at være de eneste firmaer, som bygger privatmaskiner i større stil. Man er ophørt med at fremstille den tosædede type *Cessna 140* med 85 eller 90 hk motor.

Atter her ses tendensen mod større motorer og plads til flere passagerer.

Cessna 170 er et højvinget monoplan med en enkelt planstræber og bygget helt i metal. Understellet er *Cessna's* patenterede stålfejerderben, der yder ringe luftmodstand, og som ikke kræver vedligeholdelse. Pris 8.295 dollars i standardudgaven med mulighed for installation af en masse ekstra radio- og instrumentudstyr til ekstra pris.

Cessna 180 er en nyere type, baseret på de tidligere, men med et helt nyt haleparti og med en 225 hk Continental-motor forsynet med Hartzell constant-speed propel. Derved får den en stigeevne ved jorden af 350 m/min. og tophøjden er over 6000 m. Tankene rummer 225 liter, hvilket giver en normal rækkevidde på 1100 km, mens man kan komme helt op på 1700 km ved at flyve ved en lavere og mere økonomisk hastighed. Pris for standardudgaven er 12.950 dollars.

Beechcraft D-35 Bonanza er stadig i produktion. Det er en lavvinget hurtig helmetal-maskine med v-hale og oprækkeligt understel samt stilbar propel.

Og endelig de 5-sædede

Vi er nu nået frem til typer, som selv ikke ret mange amerikanere har råd til at holde privat, men som derimod bruges til mere erhvervsmæssig flyvning, f.eks. har mange firmaer sådanne typer til rejsebrug.

Cessna fremstiller *Cessna 195*, der har en 275 eller 300 hk Jacobs stjernemotor. Denne type har helt fritbærende plan, og fuldvægten er over 1500 kg. Den koster med den store motor 24.700 dollars.

Regent Rocket 260 er lavvinget, har oprækkeligt understel, er udstyret med 260 hk motor og opgives at have en rejsefart på hele 320 km/t.

Det er interessant at lægge mærke til, at alle motorerne er 4- eller 6-cylindrede »flade« motorer bortset fra stjernemotorer. Rækkemotorer som i Europa anvendes slet ikke.

Næsten alle de amerikanske privatmaskiner er særdeles godt byggede, og der er gjort meget ud af udstyret af kabinen. Instrumentbrættet er smart udformet, styrepinden ofte erstattet af et elegant rat. Dorene gores så store, at man kan komme ind uden for megen akrobatik, sæderne er bekvemme, og kabinen har tiltalende indtræk i smukke farver.

Da det er begrænset, hvor stor forskel der kan blive på de forskellige firmaers typer rent teknisk set, lægges konkurrencen på kabinen i stedet for.

Man køber sjældent maskinen på fabrikken, for de fleste fabrikker har forhandlere over hele USA og udstrakt kundeservice.

Ved betragtning af priserne kan man anvende to synspunkter. Man kan regne ud, hvor meget det ville blive til, hvis man havde råd og kunne få tilladelse til at indkøbe sådanne typer. Så skal man endda huske og lægge told og transport til, hvorved man mindst kommer op på kronebeløb på det 10-dobbelte af dollarbeløbene.

Eller man kan tænke sig at være emigreret til USA, hvorved man med dollarens købekraft taget i betragtning kun behøver at multiplicere med ca. 3 for at få en idé om, hvad det ville svare til her i landet.

Ak ja.

Fra oven: *Beechcraft Honey Bee*, *Piper PA-18 Super Cub*, *Cessna 170* og *180*, *Beechcraft Bonanza* samt *Cessna 195*.



Hovedlinierne for den fremtidige landbrugsflyvning i Vesteuropa

Uddrag af den europæiske OEEC-kommisions rapport på basis af studier i USA

af Arne Christensen

DE ni europæiske eksperter og interessenter i landbrugsflyvning, som i 1952 under OEEC's auspicer var på studierejse i USA, har afgivet rapport, der nu er udsendt af OEEC i Paris med titlen »The Use of Aircraft in Agriculture in the U.S.A.« På dette studiehold var Danmark som tidligere omtalt i FLYV repræsenteret ved direktør V. Sylvest Jensen, Hillerød.

Rapporten, der giver et omfattende og interessant billede af landbrugsflyvningen i USA, konkluderer i nogle betragtninger over, hvilke veje der i den kommende tid må slås ind på i Europa, hvis denne kategori af flyvningen skal udvides og udvikles ad de rette baner.

Hovedlinjerne i rapporten er følgende:

Udviklingen i landbrugsflyvningen i Vesteuropa begyndte sent sammenlignet med amerikanske forhold, hvor den første pudring af en mark blev foretaget allerede i 1917. Der var så småt taget tilløb til lignende flyvninger i Europa før den anden verdenskrig, men først efter denne krig indså man, hvilke perspektiver denne »industri« indebar, og for nogle landes vedkommende kom der snart gang i landbrugsflyvningen, takket være faktorer som anvendelige luftfartøjer på markedet, den øgede mekanisering af landbruget, mere effektive og koncentrerede midler mod skadedyr, ukrudt og plantesygdomme og sidst, men ikke mindst, relativt lave omkostninger sammenlignet med rullende materiel til samme opgaver.

Ikke desto mindre må det erkendes, hedder det videre i rapporten, at landbrugsflyvningen i Vesteuropa stadig er i sin spæde begyndelse, når man sammenligner områdets ca. 65 landbrugsflyvemaskiner med USA's 7000.

Det potentielle marked for landbrugsflyvning i Europa er imidlertid stort, og det erkendes fra specialisters side, at flyvemaskinen kan yde et betydeligt bidrag til forøgelse af landbrugsproduktionen, ganske som tilfældet har været i USA navnlig i de senere år.

Det fastslås, at udnyttelsen i USA strækker sig over praktisk taget hele kalenderåret i kraft af en alsidig anvendelse af flyvemaskinen: Pudring og sprøjtning af afgrøder, såning af frø, ris og kunstgødning, tørring af afgrøder ved udsprøjtning af kemiske midler, patruljering over skovdistrikter, luftfotografering i forbindelse med driftsplanlægning o. lign., kontrol med snehøjderne i bjergene for at forudsige og forebygge oversvømmelser, forsøg med kunstigt fremkaldt regn, antifrostpatruljer over frugtplantager o. s. v.

Mulighederne i Europa

Så omfattende arbejdsområder kan man ikke regne med i Europa, men betydelige muligheder ligger først og fremmest inden for ukrudts-, skadedyrs- og plantesygdomsbekæmpelsen, ligesom man må regne med øget såning fra luften af ris og kunstgødning.

Sekundært nævnes brandopsyn over skovarealer og kontrol med luftledninger efter storme og kraftige snefald samt demonstrationsflyvninger med landmænd.

I USA har helikopteren i almindelighed vist sig at være for kostbar til anvendelse i ekstensiv landbrug. Under europæiske forhold, hvor det intensive landbrug er fremherskende, skulle helikoptere, hvis de kunne fås i en størrelse, der kan bære omkring 225 kg og til en anskaffelsessum på omkring 70.000 kr., imidlertid kunne blive rentable, hedder det.

Konklusionerne

Den europæiske mission slutter herefter med at anbefale:

1: Bestemmelser angående landbrugsflyvning bør i alle interesserede lande gøres så elastiske som muligt med tilbørligt hensyn til tredjepart, og de må koordineres efter en international målestok.

2: Der bør oprettes et »Europæisk landbrugsflyvnings-centrum«, evt. med assistance fra OEEC eller EPPO til sikring af konstant udveksling af tekniske informationer de europæiske lande imellem og mellem Europa og USA.

3: Der bør startes forsøg og undersøgelser angående:

a) Udvikling af passende teknisk udstyr, kemikalier og praktiske fremgangsmåder.

b) Udvidelse af sæsonen for landbrugsflyvningen gennem ny arbejdsområder.

c) Mulighederne for anden anvendelse af maskinerne uden for den udprægede landbrugssæson.

4: Dannelse af en sammenslutning af selskaber, der foretager landbrugsflyvning, til sikring af disses interesser og standard.

5: En af denne sammenslutnings første opgaver bør være at indkalde til en international landbrugsflyvningskongres, hvor personlige kontakter kan oprettes, og udveksling af erfaringer finde sted. En sådan kongres bør afholdes mindst hvert tredje år.

6: Landbrugsvidenskaben og den praktiske landmand bør instrueres om den potentielle værdi af landbrugsflyvningen.

7: Der bør sørges for trænings- og uddannelsesmuligheder for landbrugsflyvningspersonellet.

Hermed er linjerne for det fremtidige arbejde på dette område trukket op, og missionen understreger endelig generelt, at der ligeledes på basis af erfaringerne i U.S.A. må regnes med, at tempo og omfang af dette arbejde vil afhænge af, hvor interesseret de forskellige landes regeringer viser sig at være, idet økonomisk støtte under en eller anden form vil være nødvendig.

Motorflyvning i modvind

Et indlæg fra en provinsklub, der stadig har flyvemaskine selv

I FLYV's leder i februar-nummeret omtales en hel del af motorflyvningsens vanskeligheder.

Nogle af disse vanskeligheder er efter min mening stærkt overvurderet og har ikke haft den indflydelse på motorflyvningen, man vil tillægge dem; f. eks. med hensyn til den mindre plads i luften vil jeg mene, at der stadig er og vil vedblive at være masser af plads til sportsflyverne. Og med hensyn til antallet af lufthavne, så er det så dårligt, som det næsten kan blive, og det kan da kun gå fremad.

Pengestrømningen er selvfølgelig en stor hindring. Prisen for et certifikat (i provinsen ca. 2500 kr.) holder ganske naturligt mange tilbage, og for de, der har erhvervet certifikat, er det lejen for en maskine, der er det afgørende, og her er det, at selvejende klubber har deres store berettigelse, idet ingen personer skal have økonomisk fordel af flyvningen, og som følge deraf kan en klub flyve billigere, end en er-

hvervsflyver kan. Endvidere må man ikke være blind for, hvad det betyder for klublivet og sammenholdet i en klub, at medlemmerne er medejere af en eller flere maskiner.

Kan der ikke fremskaffes billige maskiner?

Erfaringen viser, at de fleste klubber har disponeret for dyrt, anskaffet nye maskiner til store priser, i mange tilfælde for lånte penge, og de store renter i forbindelse med store driftsudgifter gjorde det umuligt at henlægge reserver til imødegåelse af dårlige tider.

Man fristes til at fundere over, hvordan det mon havde set ud, såfremt klubberne havde haft lejlighed til at erhverve maskiner fra de amerikanske overskudslagere. Jeg vil tro, at der endnu kan købes gode, brugte maskiner i udlandet og for en billig penge, og ingen kan bedre end KDA undersøge dette, og ingen kan bedre end KDA

★ Vestjysk Flyveklub fik ifjor 150 kr. fra flyvelotteriet som hjælp til anskaffelse af radio til sin maskine.

vække myndighedernes interesse for spørgsmålet. Det er muligt, at det kan virke som en saltvandsindsprøjtning på klubberne, såfremt KDA kan stille billige maskiner til deres rådighed og betaling for disse kan ske på lempelige vilkår.

Flyvevåbnet »stjæler« de unge

Der er et problem, som ikke blev omtalt af FLYV, og det er det problem, der efter min mening har skabt de største vanskeligheder for klubberne, nemlig den ringe tilgang af aktive medlemmer, klubberne har haft i de senere år. Den naturlige afgang, der af forskellige grunde altid vil være, har slet ikke kunne opvejes ved tilgang. Det begyndte og er siden steget i takt med flyvevåbnets start og stedse stigende rekruttering af piloter. Flyvevåbnet har ganske simpelt »stjålet« de unge mænd med lyst og evner for flyvning, og som her så en mulighed for at dyrke deres hobby og samtidig få en enestående uddannelse og et godt levebrød. Jeg vil dog tro, at klubberne i løbet af få år vil få en del af disse piloter inden for deres rækker. Flyvevåbnet kan sandsynligvis ikke fortsat beskæftige alle de piloter, det uddanner, og en del af dem må da igen ud i det civile liv og vil da sikkert ikke undvære flyvningen.

Dårlig kontakt med motorflyverådet

Jeg må efter at have læst »Certifikatvedligeholdelse« indlæg i marts-nummeret give vedkommende ret i, at vi har for lidt forbindelse med hinanden; men hvordan kan det blive anderledes, når kun ganske få klubber ejer maskiner? At vi har for dårlig kontakt med motorflyverådet må indrømmes; man har i provinsen den opfattelse, at motorflyverådet ikke rigtigt forstår vore forskellige vanskeligheder. Det er muligt, det er en forkert opfattelse, og jeg ved, at motorflyverådet vil henvise til de forskellige kursuser, som også provinsklubberne har haft og fremdeles kan deltage i; men motorflyverådet må forstå, at de små provinsklubber skal bedømmes under en anden synsvinkel end en stor klub som Sportsflyveklubben, idet en klub, der ikke har eller måske har et dårligt samarbejde med et erhvervsforetagende, ikke vil få det rette udbytte af et teorikursus i modsætning til en klub som Sportsflyveklubben, der evner at drive skoleflyvning, og som sådan har de fornødne lærerkræfter for hånden. Sportsflyveklubbens pris for et certifikat er et klart bevis herfor.

KDA har ligeledes måttet stå for skud i adskillige tilfælde; det er dog min opfattelse, at KDA og dermed generalsekretæren har udført et endog stort arbejde for at hjælpe klubberne, bl. a. samarbejdet med udlandet, hvor de, der har deltaget i et rally, har nydt godt af KDA's hjælp, udvekslingen med USA og Canada samt film og foredrag; af de sidste to ting kunne dog ønskes noget mere henlagt til provinsen.

Johs. Nørgård,

medlem af Vestjyds Flyveklub.

★ Odense Model-Flyveklub fik ifjor 230 kr. fra flyvelotteriet til rejsetilskud og præmier.

Ballonen, der ikke gik op

Ballonopstigningen med KDA's post måtte aflyses.

Kuverterne sendes i stedet fra Schweiz

SOM tidligere omtalt i FLYV var det meningen at indlede den schweiziske modeuge med en ballonopstigning fra Bellahøj i København lørdag den 27. marts.

Det drejede sig om den meget store (2200 m³) schweiziske ballon »Mungg«, ført af *Gustav Eberhardt*, der skulle ledsages af *Ernst Schärli* og fabrikant *T. A. Ruepp*.

Aeroklubben havde påtaget sig det praktiske arrangement med opnåelse af de mange nødvendige tilladelser, fremskaffelse af mandskab o.s.v.

Til gengæld herfor skulle Ballon'en medtage en special-kuvert, der skulle afsendes fra landingsstedet, og som for en sikkerheds skyld var forsynet både med dansk og svensk frimærke. Den blev solgt for 2 kr., og overskuddet skulle gå til aeroklubbens ungdomsarbejde, først og fremmest til arrangementet af VM i modellflyvning i juni.

Der var stor interesse blandt filatelisten for denne kuvert, og især i de sidste dage strømmede det ind med bestillinger. Mens ballonen blev gjort klar lørdag formiddag, arbejdede personalet i KDA for fuld kraft efter en meget travl uge med de sidste kuverter.

Ballon'en fyldes

Ude på Bellahøj var dagen begyndt med regn, men en front skulle passere og give bedre vejr. Under ledelse af kaptajn *K. H. Larsen* fra flyvevåbnet (tidligere ballonparken) hjalp et hold soldater ballonfolkene med fyldningen.

Ballon'en blev fyldt med almindelig lysgas fra en hovedgasledning.

Over middag var det klaret op og blevet fint forårsvejr, og folk strømmede i store skarer til Bellahøj, hvor »Mungg« rejste sig højere og højere.

Da fyldningen var endt, blev den store ballonkurv båret frem under assistance af overborgmester *H. P. Sørensen*. Kurven blev fastgjort, besætning og ballast taget om bord — og tilsidst kom fuldmægtig *Møller* fra post- og telegrafvæsenet og rakte de to post-sække om bord.

Tilsyneladende var alt klart til start. Men nu fulgte en dramatisk time. Inden opstigningen skal ballonen afvejes med den nøjagtige mængde sandsække, som er nødvendig.

Men vinden i bagsidevejret var frisket op og var urolig og hvirvelfyldt i læ af Bellahøj. Ballonen stod derfor og svingede frem og tilbage, så soldaterne havde møje med at holde den, og så man ikke kunne få den afvejet.

Efterhånden blev de mange tusinder tilskuere utålmodige, og de begyndte at huje i kor, mens de pressede hårdt mod afspærringerne.

Landing i stedet for start

Der var efterhånden »nerver på«. Ballon'en blev flyttet lidt rundt, svingede efterhånden mere og mere, men til sidst opgav Eberhardt og trak i sprænglinen, hvorved den store sprængventil på oversiden åbnede sig, gassen slap ud og det store ballonhulster faldt til jorden.

Det var en skuffelse; men ballonskipperen har ansvaret, og da en opstigning uden ordentlig afvejning medførte fare for, at den tunge ballon ville ramme tilskuermasserne, måtte den opgives.

Den blev så fastsat til den følgende tirsdag; men her blev vejret langt værre, og opstigningen definitivt aflyst.

Nu var gode råd dyre m.h.t. kuverterne. Ved et møde med repræsentanter for frimærkesamlerne og frimærkehandlerne blev det imidlertid besluttet at sende kuverterne til Schweiz, hvor de kommer med på ballons næste opstigning, hvorefter de tilsendes adressaterne.

At ballonsport ikke er mere udbredt, end den er, forstår man, når man hører, at en ballon af denne størrelse koster et halvt hundrede tusind kroner, og at opstigningsforsøgene (helt bortset fra rejse- og transportudgifter fra Schweiz til Danmark) kostede 4—5000 kr.



Ballonen er klar til start fra Bellahøj, men kommer i voldsomme svingninger, så opstigningen aflyses. Bemærk den enorme tilskuerskare.



Så har vi startet FLYVELOTTERI NR. 10

Sæt fuld pres på fra starten — kun derved kan vi få helt udsolgt

DET er 10' gang, vi starter flyvelotteriet, og vi gør det i fuld tillid til, at alle klubberne vil gøre deres bedste for, at alle lodscedlerne kan blive solgt — og helst solgt så hurtigt som muligt! Derfor beder vi alle om at tage fat med fuld kraft lige fra starten. Erfaringen har vist, at det er nemmere at holde interessen hos sælgerne vedlige, når salget koncentrerer om en kortere periode, fremfor at tage den lidt med ro i en længere periode. Desuden kan vi kun få de sidste 5000 dirigeret de rette steder hen, når tyngdepunktet i salget lægges i begyndelsen.

Salgsperioden er i lighed med forrige år fastsat fra 1. maj til 15. juni, men så længe kan klubberne ikke generelt beholde ikke-solgte lodscedler. Der vil altid være en række klubber, som ikke får udsolgt, og hvis disse lodscedler først blev returneret omkring den 15. juni, ville der ikke være nogen som helst chance for at få dem solgt andetsteds. Derfor er den normale afregningstermin for klubberne fastsat til den 28. maj, således at der endnu bliver et par uger tilovers, hvor salgsarbejdet kan fortsættes andre steder, hvor der skønnes at være større afsætningsmuligheder. De klubber, der viser sig at kunne sælge, kan selvfølgelig efter aftale med flyvelotteriets kontor fortsætte salget lige til sidste termin, men til gengæld forventes, at de pågældende klubber kan melde udsolgt, når vi har nået den 15. juni.

Flotte gevinster

Gevinsterne kan ikke være bedre, når man tager det begrænsede beløb i betragtning, der må købes for. Flere af vore klubmedlemmer har foreslået, at flyvelotteriet købte enkelte meget dyre gevinster, f.eks. en bil til 40.000 kroner eller mere, fordi man derved lettere kunne sikre sig at få udsolgt. Men det må vi ikke for justitsministeriet, som ikke blot fastsætter et minimumsbeløb til indkøb af gevinster, men som også bestem-



Flyvelotteriets hovedgevinst er den elegante Opel Olympia Rekord, en af årets populæreste biler. Med sådan en præmie må vi kunne få helt udsolgt.

mer maximumsbeløbet. Gevinstværdien skal mindst være 20 % af lotteriets samlede beløb, d.v.s. 20.000 kr., og den må ikke overstige ca. 25 %.

Udvalgte indenfor KDA, som har med »Den danske flyvedag« at gøre, vedtog enstemmigt, at der skulle købes en bil som hovedgevinst, og man enedes om, at dette skulle være en Opel Olympia Rekord. Dernæst vedtoges det at købe en Vespa Scooter og en elektrisk supermatic Elna symaskine samt fire flyverejer for to personer med SAS til Paris, London, Oslo og Stockholm. På den måde er værdien af gevinsterne kommet op på lidt over 25.000 kr., og alle gevinsterne er noget, som publikum gerne vil have.

★

Salgsorganisationen landet over

I de tidligere år har vi kunnet organisere et lodseddelsalg gennem kioskerne landet over, og det har været til meget stor gavn for lodseddelsalget, men den fremgangsmåde har vi ikke kunnet benytte os af i år. Kioskejernes organisationer har forbudt sine medlemmer at deltage i salget af lodscedler, fordi der ikke må ydes en beskedent afgift pr. solgt lodscedel, hvilket imidlertid ikke er tilladt ifølge justitsministeriets bestemmelser. I stedet for har vi anmodet landets boghandlere om at

Flyvelotteriets andenpræmie er en Vespa scooter. Blandt den strøm af scooter-typer, der vælter ind over landet, er Vespa ubestridt den førende og mest populære. Den bygges af flyvemaskinefabrikken Piaggio i Italien og importeres af F. Bülow & Co. i København. Den aeronautiske indflydelse ses af den elegante strømliniede form.

hjælpe os, og det vil forhåbentlig give resultat.

Andre lotterier har solgt deres lodscedler ved at udsende girokort til husstande, forretninger o.l. landet over. Hvis denne fremgangsmåde skal virke, skal der imidlertid udsendes ti tusinder af girokort, og det vil koste adskillige tusinder kroner. Det har flyvelotteriet ikke råd til, fordi de samlede udgifter (plakater, trykning af lodscedler, porto m.m.) ikke må overstige 8.000 kroner.

Derfor må hver eneste af samtlige klubbers medlemmer virke som salgssted og salgscentral. Få venner og bekendte til at give et nap med, få de forretninger, De kender og handler i, til at hjælpe med til salget, og prøv i det hele taget på at finde på nye og gode salgsideer. Et godt resultat kommer Deres egen klub og flyvesagen som helhed til gode.

Bilen og scooteren vil ikke blive hentet hos sælgerne, for gevinsterne skal udleveres. I modsat fald, og såfremt de skulle anvendes i salgsarbejdet, ville de blot blive så meget forringet i værdi, at vi var tvunget til at erstatte dem med nye, og det er der ikke råd til. Men De kan gøre noget andet: henvend Dem til den nærmeste forhandler af Olympia Rekord og Vespa scooteren og spørg, om De ikke kan låne et demonstrationskøreto. Det vil give resultat adskillige steder.

Men — hvordan en klub eller en person end bærer sig ad for at opnå det størst mulige salg, så gå i gang med salget med det samme. De må ikke vente. Der skal sættes fuld kraft på med det samme — fordi vi skal sælge samtlige 100.000 lodscedler.

Og så held og lykke med salget.

KDA's flyvelotteri.





VICKERS-SUPERMARINE

SWIFT

ROLLS-ROYCE AVON ENGINE WITH REHEAT

The fastest fighter in squadron service

VICKERS - ARMSTRONGS LIMITED
SUPERMARINE WORKS . ENGLAND

Repræsenteret i Danmark ved: ALFRED RAFFEL AKTIESELSKAB, Vodroffsvej 46, Luna 2343, København V.



Øverst: General Lucas V. Beau (i midten), chefen for Civil Air Patrol, med sin stabsschef (nr. 2 fra venstre) oberst i USAF Mills S. Savage og sine tre CAP-officerer, obersterne Daniel E. Boone, W. G. Dye og E. O. Rushing.

I de efterfølgende billeder af de deltagende landes delegationer mangler billedet af den schweiziske delegation, der bestod af oberst Rene Thibaud, Dr. Walter Muri, formand for den schweiziske aeroklub, og Adolf Gehriger, generalsekretær i den schweiziske aeroklub.

1. Frankrig. Edmond Cornu, direktør for sportsflyvningen, general Pierre Fay, chef for flyverstaben, kaptajn Muller, Jacques Allez, præsident for den franske aeroklub.
2. England. Wing Commander George Rayner, brigadegeneral Sterling, US luftattaché, Air Marshall Sir Harald Lydford, chef for RAF Home Command og Squadron Leader Hollidan.
3. Belgien. Major Charles Defour, oberstløjtnant Ernest Mantell, generalsekretær i den belgiske aeroklub, Mr. Prohme.
4. Grækenland. Oberst William C. Odell, US luftattaché, oberstløjtnant Constantine Theophilis, det græske luftvåben, major James Breen, assisterende US luftattaché.
5. Portugal. Oberst Peter Messenger, US luftattaché, brigadegeneral Frederico da Costa, general Beau, major Pedro Aviles.



I år skal Danmark for fjerde gang deltage i udvekslingsrejserne med Civil Air Patrol. De tidligere år er planlægningen af rejserne foregået således, at chefen for Civil Air Patrol, generalmajor Lucas V. Beau sammen med sin stab er fløjet rundt til de forskellige deltagende lande, men i år foregik planlægningen på en hel anden måde. Efter forhandling med KDA valgte general Beau Danmark som fælles mødested, og ved det amerikanske Military Air Transport Service's hjælp blev de deltagende landes delegationer fløjet til København, hvor møderne fandt sted den 9. og 10. april, og hvor KDA forestod det store arrangement.

Møderne, der holdtes på hotel d'Angleterre under ledelse af KDA, blev åbnet af udenrigsminister H. C. Hansen, der blandt andet sagde, at der ikke måtte forspildes nogen chance for at skabe bedre forståelse imellem nationerne, og at den bedste måde netop som her var at bringe unge mennesker sammen, lade dem besøge andre nationer og derved øge deres forståelse for andre landes



Under opholdet i Danmark oplevede deltagerne i CAP-møde kaptajn John Foltmann på Rådhuspladsen under de to minutter i Tuborg Havn. Til højre: General Beau lægger et

problem. Udenrigsministeren sluttede med at udtale håbet om, at denne udveksling år for år vil udvides og komme til at omfatte et stigende antal unge mennesker.

Forinden udenrigsministeren talte, var der budt velkommen af formanden for Kongelig Dansk Aeroklub, direktør Hjalmar Ibsen, der udtrykte sin glæde over, at Danmark var blevet valgt som det første fælles mødested.

Og så fik lederen af Civil Air Patrol, generalmajor Lucas V. Beau ordet. General Beau gjorde indgående rede for Civil Air Patrol's formål og opgaver og fortalte om betydningen af de unge flyveinteresserede medlemmers udvekslingsrejser, der mere end noget andet bidrog til international forståelse. Og chancen for at komme med på en sådan udvekslingsrejse betød så uhyre meget for Civil Air Patrol's ca. 50.000 unge medlemmer; det var de bedste, der blev udtaget, og rejsen til et fremmed land var den store belønning, som alle de unge trængte efter at opnå. Det er fredens gesandter, der sendes ud i verden, og — som general Beau sagde i en tale senere på aften — jeg ville ønske, at man også fik forbindelse med ungdommen bag jerntræppet.

Efter formiddagens møde havde KDA og Tuborg indbudt gæsterne til frokost på Tuborg, hvor bl.a. forsvarsminister Rasmus Hansen, generallojtnant Førslev, forsvarschefen, admiral Qvistgaard, viceadmiral Vedel, generalmajor Tage Andersen, direktør Viggo Rasmussen, departementchef Lindgren og formanden for Danske Flyvere,

Til venstre: Udenrigsminister H. C. Hansen og formanden for KDA, direktør Hjalmar Ibsen. I midten: generallojtnant C. Førslev og chefen for de amerikanske luftstyrker i Europa, generallojtnant William H. Tunner.



et i København

1954



På billedet til venstre general Beau og KDA's generalsekretær, midten: foran monumentet for transportgruppernes faldne kam-Air Patrol. På samme billede ses Tuborg direktørerne Einar Lytter.



Øverst: Den danske udenrigsminister H. C. Hansen åbner CAP-kongressen, der fandt sted på hotel d'Angleterre i København. Ved bordet: general Beau, direktør Hjalmar Ibsen, formand for KDA, C. Kolff, præsident for FAI, obersterne Daniel E. Boone og W. G. Dye, begge CAP, og general Warren C. Carter, chef for NATO's luftstyrker i Nordeuropa. Delegationerne fra

6. Norge. Kaptajn Skrede, Sindre Hestvedt, formand for Norsk Aero Klubb, Lind Jørgensen.
7. Holland. Kaptajn Smithuisen, generaløjntant A. Baretta, chef for flyvestaben i Holland, C. Kolff, formand for den kgl. hollandske aeroklub og præsident for FAI, oberst E. Morris, US luftattache, og J. P. Yperlaan generalsekretær i den kgl. hollandske aeroklub.
8. Sverige. Kaptajn Erik Goliath, generalmajor Nils Söderberg, generalsekretær i Kngl. Svenska Aeroklubben, og ing. G. H. Derantz.
9. Italien. Generaløjntant Renato Sandali, det italienske luftvåben, general Giuseppe Macarattini, formand for den italienske aeroklub, Frank L. Dennis, pressesekretær ved US ambassaden i Rom, og oberstøjntant William Karmany, US luftattache.
10. Tyrkiet. Oberst H. E. Gutter, US luftattache, oberstøjntant Burhan Gooksel, det tyrkiske flyvevåben, general Beau, og Feridun Segulutgil, formand for den tyrkiske aeroklub.

direktør Knud Lybye var tilstede. Her var de officielle talere præsidenten for FAI og formanden for den kgl. hollandske aeroklub mr. C. Kolff, der bl.a. pointerede, at han så en fredsbestræbelse i oprettelsen af en hær af airminded unge, og general Forslev, der i et elegant causeri beskæftigede sig med amerikaneres og europæeres mening om hinanden, idet han mente at kunne fastslå, at kun 10 % af befolkningerne på begge sider af Atlanten interesserede sig for kunst og litteratur — den eneste forskel var, at amerikanerne var mere tilbøjelige til at erkende deres mangel på interesse i så henseende.

Om eftermiddagen fortsattes mødet ved drøftelserne om udvekslingen, og da det var slut, mødtes repræsentanter for aeroklubberne i Holland, Norge, Sverige og Danmark for — på initiativ af den hollandske aeroklub — at drøfte mulighederne for en årlig udveksling af to unge mellem Holland og de skandinaviske lande. Man enedes herom, og allerede fra indeværende sommer vil to unge flyveinteresserede danske kunne få et treugers gratis ophold i Holland, medens Danmark får besøg af to unge hollændere.

Udvekslingsmødet fortsattes om lørdagen den 10. Chefen for general Beau's stab, oberst Mills S. Savage gjorde rede for, hvor i Amerika de forskellige landes unge skulle opholde sig i år, og her fik vi at vide, at danskerne skal til staten Nebraska. Mødedeltagerne fik forelagt det program, som CAP havde lagt for besøget i Amerika, og til gengæld fortalte de andre lande, hvad de ville vise CAP-kadetterne.

Efter formiddagsmødet var deltagerne gæster ved en frokost, som SAS og KDA havde arrangeret på SAS-værftet i Københavns Lufthavn, Kastrup, og efter en rundgang på flyveværftet bød direktør Viggo Rasmussen fra SAS velkommen til de mange fremmede, idet han priste det arbejde, som de deltagende landes repræsentanter gjorde for flyvningens sag, og som ganske givet som helhed kom flyvningen tilgode, og deriblandt også den civile luftfart.

Lørdagen sluttede med en banket på hotel d'Angleterre, hvor general Beau var vært. De officielle talere var her Amerikas ambassador i Danmark Robert D. Coe, der bl.a. sagde, at flyvemaskinen — ved at formindske afstandene — måske mere end nogen anden opfindelse har bidraget til at bringe muligheden af at skabe en verden indenfor rækkevidde. Endvidere talte chefen for de amerikanske luftstyrker i Europa, generaløjntant William H. Tunner og generalmajor Lucas V. Beau.



Til højre: Under banketten på hotel d'Angleterre fik general Beau overrakt en høj orden af den spanske delegerede oberstøjntant Emiliano Baranamo. I midten: US luftattacheen major Alfred C. Herrera.





JET-strømme...

smalle bæltter med store vindhastigheder i de højere luftlag

ORKAN-vindstyrke defineres som vindhastigheder på over 30 m/sck., d. v. s. 108 km/t. Den højeste vindhastighed, der er målt på jorden, menes at være 272 km/t, og det var på toppen af et næsten 2000 m højt bjerg i USA.

Men i de højere luftlag er sådanne vindhastigheder ikke helt ualmindelige. Man har endda konstateret vindhastigheder helt op omkring 600 km/t i en halv snes kilometers højde.

Selv om flyvemaskinerne flyver hurtigere, spiller vinden således stadig en rolle, fordi vi også flyver i større højder, hvor vindstyrken kan være større. Under krigen blev maskiner til tider af uforklarlige årsager ført langt ud af kurs.

I årene efter krigen har man nøjere udforsket forholdene og fundet ud af, at de meget store vindhastigheder forekommer i ret smalle bæltter eller kanaler, der kan strække sig over store afstande.

Man kalder dem »jet-streams«, strålestrømme, og især i de sidste år er der kommet en hel del interessante oplysninger frem om dem.

Jet-strømmene optræder i nærheden af den såkaldte polarfront, grænsen mellem den kolde polarluft og den varme tropeluft, og på den nordlige halvkugle bevæger de sig i østlig retning, men kan dog afvige en del derfra.

Udnyttet praktisk over Stillehavet

Jet-strømmene findes som regel ikke under 4.500 m højde. Deres hastighed stiger med omkring 75 km/t for hver 1000 m, man kommer til vejs i dem, indtil centret

er nået. På grund af hojderestriktioner for flyvemaskinerne har man endnu ikke fastslået gennemsnitshøjden for den største vindhastighed. Bredden af jetstrømmene menes at være op mod 150 km.

Pan American World Airways synes at være kommet længst med den praktiske udnyttelse af jet-strømmene, for på stillehavs-ruten flyver man nu i vintermånederne uden mellemlanding fra Tokio til Honolulu, mens der ellers mellemlandes på Wake-øen.

Stratocruiserne flyver denne 6.300 km lange distance — verdens længste planmæssige non-stop-rute — takket være jet-strømme med en gennemsnitshastighed af 110 til 130 km/t i flyvehøjden på ca. 7000 m.

Shell Aviation News har bragt flere interessante artikler om disse fænomener, bl. a. en artikel i december 1953 af luftkaptajn *Bernard Frost* fra BOAC, som i flere år har studeret jetstrømmene over Nordatlanten.

Han skriver, at man endnu ikke kan forudsige dem tilstrækkeligt nøjagtigt, til at man kan tage ekstra nyttelast med i stedet for brændstof. Men hvis man finder en jetstrøm, kan man godt opnå besparelser i flyvetid på omkring 10 % og dermed besparelser i brændstof og motortimer, hvilket kan have en ikke uvæsentlig økonomisk betydning. Det kan i mange tilfælde godt betale sig at flyve betydelige omveje, hvis man følger jet-strømmen.

Captain Frost havde en gang lejlighed til at gøre en direkte sammenligning, idet to maskiner af samme type flog samtidig over Atlanten. På en flyvning på ca. 9 timer kom han 35 minutter hurtigere frem trods en omvej på 275 km.

Hvordan finder man jet-strømmene?

Endnu ved man ikke tilstrækkeligt om disse fænomener til at kunne forudsige jetstrømmenes beliggenhed med større sikkerhed.

Men der synes at være visse skyformer, som er karakteristisk for dem. I den forbindelse må det dog siges, at der som regel er skyfrit eller meget få skyer i selve jet-strømmen.

Både i den omtalte artikel og i en tidligere i juni ifjor i samme tidsskrift er der afbildet en række typiske skybilleder af høje og middelhøje skyer, der lægger sig på karakteristisk måde og bevæger sig med stor hastighed.

Med kendskab til disse skyer kan man »se« jet-strømme fra jorden.

I luften kan man også have hjælp af skyer, men det mest værdifulde instrument til at lokalisere jet-strømmen er et termometer, som angiver luftens temperatur.

Flyver man lige med vinden, er vindhastigheden og temperaturen konstant. På siderne af jet-strømmen kan man beregne vindhastigheden temmelig nøjagtigt, idet den (i 4½ til 7½ km højde) på polarsiden falder med 15 km/t for hver grad, temperaturen falder, mens den på den ækvatoriale side falder med ca. 30 km/t for hver grad, temperaturen stiger.

Da temperaturen ændrer sig væsentligt langsommere på den varme side, er der gennemgående stærkere vinde på den side.

Denne viden kan man udnytte ved flyvning i jet-strømmen. Som regel søger man ind til strømmen fra polarsiden, hvor man konstaterer den hurtige temperaturændring.

Ikke megen turbulens

Når man passerer denne hurtige temperaturændring, føler man en lille smule urolig luft; men nogen form for kraftig, endside farlig, turbulens er ikke blevet konstateret.

I selve jet-strømmen er luften fuldkommen rolig.

Grunden til, at man i de senere år har haft lejlighed til at studere og udnytte disse luftstrømme er, at trafikflyvemaskinerne nu flyver i større højder end ellers.

Med de endnu højere flyvende jetdrevne flyvemaskiner skulle der være mulighed for at lære endnu mere og derved skabe mulighed for større udnyttelse.

Forøvrigt har en Comet, der lå og ventede i stor højde over Tokio, konstateret en vindstyrke på over 650 km/t!



På øverste billede ses en tynd skystrøbe i stor højde. Den angiver jet-strømmen, som i det tilfælde er let at finde og udnytte.



Billedet til venstre viser en anden skyformation, som er karakteristisk for jet-strømmen.

På flyveskole i USA

Brev fra en gammel model- og svæveflyver

En af de mange model- og svæveflyvere, der de senere år er gået ind i flyvevåbnet, har sendt sine kammerater i Modelflyveklubben Mågen i Roskilde og Havdrup Svæveflyveklub et brev, som vi her bringer ud-drag af. Karl-Gunner var som eneste dansker med i den første udvekslingsrejse til Canada i 1951 og fik under opholdet i England hos R.A.F. sin første jetflyvetur i en Gloster Meteor.

Kære allesammen!

Hermed endelig en hilsen til jer alle hjemme i Danmark. I har ventet længe på den ved jeg, men nu har jeg fået lidt sat sammen og håber at kunne glæde jer med dette brev.

Efter at vi er ankommet til denne Air Force base i dette sumpland er det gået op for os, hvor godt vi havde det på Marana i Arizona. 6 måneder tilbragte jeg der og fik godt 150 flyvetimer ind. Vi fløj 25 timer i den lille Cub og derefter 125 timer i T-6'en. Flyvevejr havde vi altid, næsten hver dag havde vi det pragtfuldeste solskinsvejr. Det var dejligt at flyve i 10.000 fods (3000 m) højde over bjergene og ørkenen med alle dens kaktus. Men desværre måtte jeg jo derfra, såsnart jeg havde taget på at flyve den gode gamle Harvard, »The iron bird« som vi kaldte den.

Vores base her er en militær Air Force base, den ligger nogle få km øst for Mississippi-floden. Vi ankom hertil den 16. november, og vores nugældende graduationsdag er den 12. maj, således at vi også her skal tilbringe ca. et halvt år.

Flyvning med T. 28

Vi kom i gang med både flyvning og teori med det samme. Vores nye maskine, T-28'eren, både større og kraftigere end 6'eren med sin 800 hk motor og næsehjul, så helt frygtindgydende ud, den første gang man nærmede sig den og skulle i luften. Men efter 3 ture med instruktør var jeg igennem stalls, akrobatik og en halv snes landinger og simulerede nødlandinger og blev sendt op solo. Det er ingen sag at komme fra jorden, men at komme ned på den rigtige måde kræver lidt mere øvelse. Den landingsrunde, vi flyver nu, er næsten den, der bruges i krigstid. Man kommer ind over startbanen i landingsretningen i 1200 fods højde, ca. 400 meter. Over enden af banen lukker man for gassen og drejer samtidig 180 grader, sætter hjul og flaps ned og drejer 180 grader igen, kommer ind på finalen efter at man har kaldt kontrollen over radioen. Og så er det bare at sætte den, det er det hele. Men det går temmelig hurtigt. Når vi kommer ind i 400 meters højde flyver vi med en hastighed på 170 knob, ca. 310 km/tm. Maskinen er »rod-liniet« ved 340 knob, d. v. s. maxiaml tilladelig hastighed er ca. 625 km/tm. Det er en god maskine at flyve. Efter planen skulle vi flyve 55 timer i den, før vi begynder på jet'en. Men vejret har drillet os. Nu, hvor vi skulle have været færdige, mangler vi stadig 10—15 timer hver.

Vi har dog fundet os tilrette efterhånden og vænnet os til det vekslende, til ti-

der noget »fugtige« vejr, vi har. Halvdelen af vores tid på denne base er næsten gået. Men lad os gå tilbage til år 1953, så skal I høre lidt om juleferien.

Jul i New Orleans

Mandag den 21. december fløj jeg herfra i en DC-3 til New Orleans sammen med 3 andre danskere og en hel del nordmænd og franskmænd. Skyerne dækkede himlen fuldstændig her, og det regnede. Vi gik op igennem det hele og fløj i det fineste solskinsvejr over skyerne. Da vi nærmede os New Orleans, begyndte vi at kunne se jorden igen nu og da, og over selve byen var det næsten helt klart. I New Orleans var der dejligt varmt, der så helt sydlandsk ud med de mange palmer. Det er mærkeligt, at der kan være sådan en forskel på klimaet blot 1½ times flyvetid fra Greenville.

Vi blev »installeret« på en af hærens baser, hvor vi fik hver en seng i et par store sovesale. Mad kunne vi få i messen til kun 40 cents pr. måltid 3 gange daglig.

Min juleaften blev fejret sammen med de andre danskere i den norske sjømandskirke. Den var næsten fyldt den aften med norske kadetter og sømænd og svenskere. Vi sang vores skandinaviske julesalmer og sange og gik omkring juletræet, og bagefter havde vi det hyggeligt og rart, fik kaffe og norsk smørrebrød efter at præsten havde læst juleevangeliet. Vi havde en juleaften vi aldrig vil glemme; den første juleaften borte fra Danmark.

Jeg kunne fortælle meget mere, men dette er sikkert tilstrækkeligt for denne gang. Jeg håber I alle har det godt derhjemme og sender hermed de hjerteligste hilsener.

Karl-Gunner.

★ Viborg Svæveflyveklub fik ifjor 275 kr. af flyvelotteriet som hjælp til færdigbygning af sin Spatz.



KZ-10 anvendes af hæren til artilleriobservation. Den er to-sædet og man har et glimrende udsyn fra den rummelige kabine.



Efternævnte sekondløjtnanter er forsat fra hæren til flyvevåbnet og udnævnt til flyverløjtnanter af 2. grad af res. fra den 1/2 1954 at regne: E. Qvist, E. Holck Møller, J. V. Wünsche, E. O. Nielsen, I. T. Møller, U. J. H. Jensen, H. R. Hansen, A. B. Christensen, M. B. Skovhøj, M. Mikkelsen og J. B. Rasmussen.

Kaptajn af specialgruppen H. P. Nielsen ved ø.flbk. er forsat til flyvekommandoen og ansat ved flyverstaben fra den 5/3 1954 at regne.

Øverst E. J. Orerbye, stabschef ved Grønlands kommando, fratræder nævnte stilling og ansættes som stabschef ved østre flyvebasiskommando, fra den 1/4 at regne.

Øverstløjtnant H. Westenholtz, stabschef ved østre flyvebasiskommando, fratræder nævnte stilling og ansættes som stabschef ved Grønlands kommando fra den 1/4 1954 at regne.

Overfenrik i fodfolket N. S. Jensen ved 9. regiment forsettes til flyvevåbnet og ansættes ved flyvekommandoen fra den 1/5 1954 at regne.

Øverstløjtnant E. K. Birkhede, til rådighed for forsvarsstaben, fratræder nævnte stilling og ansættes til rådighed for forsvarsstaben fra den 1/9 1954 at regne.

Kaptajn P. B. Nissen ved flyverstaben er afgået fra nævnte stab og ansat ved vestre flyvebasiskommando fra den 20/3 1954 at regne.

Der tillægges flyverløjtnant af 1. grad af res. H. O. Thygesen Halken ved ø. flbks. midlertidig grad som kaptajn af reserven i flyvevåbnet i den tid, i hvilken han forretter tjeneste som forbindelsesofficer ved Grønlands kommando.

(Redaktionen af denne rubrik er sluttet den 5. april.)

Startforbud for jet-flyvemaskiner

Fra 19. til 24. marts var al øvelsesflyvning med reaktionsdrevne flyvemaskiner i det danske flyvevåben standset, for at man kunne få overvejet visse sikkerhedsbestemmelser.

Da flyvninger blev genoptaget den 24. var det med en midlertidig skærpelse af sikkerhedsforanstaltningerne, især med henblik på lavflyvning, instrumentflyvning og beskydning af mål på jorden.

BØGER

„Ett år i luften“ (Flygets årsbok 1954) under redaktion af *Bill Bergman* og *S. Arthur Svensson*. Allhems Forlag, Malmö. 362 sider, pris 15 sv. kr.

Det er med den aller største glæde, jeg modtager årets „Ett år i luften“, som nu er udkommet for sjette gang, og jeg er heller ikke blevet skuffet. Det er en fortræffelig bog, fuldt på højde med sine forgængere. Den giver en masse saglige oplysninger om flyvningens betydning overalt i verden, og medarbejderlisten omfatter navne fra alle flyvningens grene. Bogen indeholder ialt 25 artikler og omtrent 500 billeder, omhandlende militærflyvning, trafikflyvning, sportsflyvning, svæveflyvning og modelflyvning.

Blandt forfatterne af artiklerne i den foreliggende udgave af „Ett år i luften“ skal nævnes chefen for det svenske flyvevåben, generallojtnant *B. G. Nordenskiöld* og chefen for flyvestaben, generalmajor *G. A. Westring*. Af særlig interesse er også artiklen om helikopteren af i dag og i morgen, skrevet af Sveriges forende helikopterekspert, ingeniør *N. O. Seefeldt*; artiklen omfatter 60 fotografier. Ligeledes skal fremhæves den instruktive fremstilling af de fysiologiske og medicinske problemer, som knytter sig til de moderne reaktionsdrevne luftfartøjer meget store hastigheder og vældige flyvehøjder. Artiklen hedder „At flyve hurtigt og højt“, og den er skrevet af major *Kjeld Rasmussen*.

Allhems forlag, redaktionen og forfatterne fortjener den største ros for den glimrende årbog.

J. F.

Skrivemaskiner

Eiffel Farvebaand - Alt i Tilbehør
Specialværksted for alle Mærker

C. le Dous & Co.
Telf. C. 13.945

Kronprinsensgade 13

VERDENS STØRSTE Ballon

5 forskellige fotografier 9×12 cm af den schweiziske ballon MUNGGA med bl. a. den schweiziske ballonskipper *Gustav Eberhardt*. Alle 5 fotografier kr. 3,00+porto. Benyt postgiro 665.43 ved betaling. Katalog 50 øre i frim.

DANSK FLYVE FOTO
Ildrætsvej 44 - København-Valby

Sportsmaskine

Piper Cup eller lign. købes. Oplysning om pris, stand og type i billet, mrk. 13. FLYV's eksp., Vesterbrogade 60.

ABONNÉR PÅ FLYV

Hvis De er køber af FLYV i løssalg, bør De overveje at blive fast abonnent. Så sendes FLYV regelmæssigt hver måned, og De er sikker på at få hvert nummer af bladet.

Abonnement (kr. 9.00) kan tegnes hos bog- og bladhandlere eller direkte ved indsendelse af hosstående kupon.

Send den hellere ind straks!

Til FLYV's ekspedition,
Vesterbrogade 60, København V.

Undertegnede bestiller herved 1 års-gang af FLYV i abonnement.

Navn _____

Fuldstændig adresse _____

NB. Skriv tydeligt (blokbogstaver)

THE AEROPLANE

Founded in 1911, *The Aeroplane* has become the principal British aviation journal and presents comprehensive and factual reports of aeronautical developments throughout the world. Military and civil aircraft, their operation and maintenance, are comprehensively dealt with and research, engineering, club flying and gliding are fully covered. Prospective subscribers should approach *Messrs. Aero-Reklame of Copenhagen* (phone ORdrup 386). Annual Rate DKR. 90.—. Postal account 648 12.

kommer med tankvognen og fylder op til en ny tur — en tur hvor det rette brændstof og de rigtige smøremidler er garanter for stabil flyvning.


DANSK ESSO 46



"O mighty Hunter..."

Finest of all fighters in the world today is the Hawker Hunter. It has supersonic speed, very heavy fire power and exceptional manoeuvrability. Hunters are now hurrying off the production lines of the great Hawker factories to fulfil super-priority contracts for both the R.A.F. and N.A.T.O. forces. Mighty additions to the air strength of the free West.

HAWKER AIRCRAFT LTD.
Kingston-on-Thames and Blackpool
Member of the Hawker Siddeley Group
Pioneer and World Leader in Aviation



Guided Missiles . . .
by Armstrong Whitworth

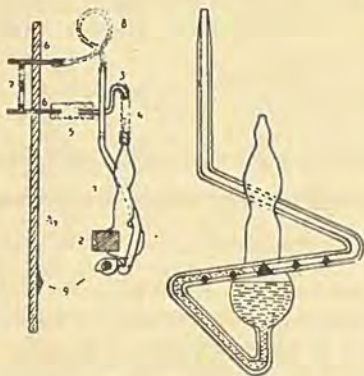
Much successful development of these vital weapons is being carried out by Armstrong Whitworth. Other Armstrong Whitworth products fortifying the armoury of the Free West are the N.F. (night fighter); the Sapphire Hunter "world's finest fighter"; the Sea Hawk, the Royal Navy's latest jet fighter.

SIR W. G. ARMSTRONG WHITWORTH AIRCRAFT LTD. BAGINTON, COVENTRY & WOOMERA

MEMBER OF THE HAWKER SIDDELEY GROUP / PIONEER... AND WORLD LEADER IN AVIATION

TO NYE VARIOMETRE

En tysk og en engelsk konstruktion



Vædskevariometret.

I snart en halv snes år har vi herhjemme klaret os med førkrigsinstrumenter eller instrumenter fra krigens tid, som vi »overtog« ved kapitulationen. På den måde har vi længe klaret os billigt.

På den anden side bør det ikke forlede os til at undlade at følge udviklingen. Der er i den senere tid kommet nye instrumenter til svæveflyvning frem i udlandet, især forskellige nye typer af variometre.

Et af disse er et vædskevariometer (System Bruns), som skal være usædvanligt følsomt og hurtigt virkende. Og så er det billigt — ca. 35 kr.

Princippet er det samme som på de normale variometre, men membrandåsen er erstattet med et særlig udformet rør med vædske, hvis ene overflade ligger i et skråt liggende kapillarrør.

Kapillarrøret er forbundet med det statiske tryk, mens den anden del af beholderen er forbundet med en termoflaske på sædvanlig vis. Et kapillarrør til udligning forbinder de to dele.

Instrumentet hænger frit bevægeligt på instrumentbrættet. Under transport, start og landing kan det fastgøres, men under flyvning skal det frit kunne bevæge sig, således at det under kurveflyvning indstiller sig efter resultanten af tyngde- og centrifugalkraft, hvorved vædsken ikke bliver generet af centrifugalkraften.

Man skulle tro, det var et ret ømfindtligt instrument; men det siges ikke at være tilfældet. Det blev første gang prøvet i praksis ved de tyske konkurrencer i fjor af Franz Medicus, der var meget tilfreds med det og nødig vil undvære det i fremtiden.

Totalenergivariometret

Totalenergi-variometret har den egenskab, at det udelukker »styrepind-termik« og kun viser det »stig« eller »synke«, som skyldes den opad- eller nedadgående luftstrøm, mens højdeændringer på grund af fartændringer ikke mærkes.

Dette opnår man ved at forbinde variometrets statiske forbindelse med et lille specielt konstrueret venturirør, hvis sug nøjce svarer til det dynamiske tryk, som man måler med et pitotrør.

Hvis man nu glider med konstant hastighed i rolig luft, er både dynamisk tryk og suget konstant. Det atmosfæriske tryk aftager, og variometret viser på sædvanlig måde synk.

Vi øger nu hastigheden fra 60 til 80 km/t ved at trykke pinden fremad. I et bestemt øjeblik viser fartmåleren 70 km/t. I dette øjeblik synker planet lidt mere, end det ville gøre ved konstant at flyve på 70, fordi vi er ved at dykke farten op og derfor har næsen længere nede end normalt. Det atmosfæriske tryk tiltager derfor også hurtigere, end hvis vi havde fløjet konstant 70.

Men suget fra venturirøret vokser også, således at vi på variometrets statiske forbindelse har følgende tryk:

- 1) Det atmosfæriske tryk, som stiger med en hastighed svarende til synk ved en konstant fart af 70 km/t,
- 2) en ekstra forøgelse af det atmosfæriske tryk, fordi planet dykker lidt, samt
- 3) et sug, der øges, fordi farten stiger.

Nu er det imidlertid således, at 2) og 3) ophæver hinanden, således at variometret kun viser den synkehastighed, der skyldes 1). Variometret »ved« ikke, at farten øges,

★ Nakskov Svæveflyveklub fik ifjor 800 kr. fra flyvelotteriet til reparation af sin skoleglider.

men kun at synkehastigheden svarer til 70 km/t.

Det samme vil gælde, hvis vi ikke flyver i rolig luft, men i termik, hvor der jo ofte er uro, som bevirker varierende hastighed. Under disse fartændringer fungerer variometret, som de ikke fandt sted, hvilket er lige værdifuldt for begynderen og den viderekomne termikflyver.

Det engelske firma Cobb-Slater forhandler flere typer af de anvendte små venturirør. Prisen ligger på 35—40 kr.

★ Havdrup Svæveflyveklub fik ifjor 450 kr. fra flyvelotteriet til indkøb af startwire.

I-kursus i påsken

Årets instruktørkursus blev som bekendt i år flyttet fra sommerskolen til tiden omkring påske. Det var arrangeret af svæveflyverrådet i samarbejde med Ringsted Svæveflyveklub, der stillede flyveplads og en del af materiellet til disposition.

Den første del blev ledet af løjtnant H. D. Nielsen fra Aune, den sidste af John Wetlesen fra Århus. Hjælpeledere var H. Harboe, Bjvind Nielsen og Hans Hende Jacobsen.

Der var en halv snes elever, deraf et par på et forsinket RI-kursus.

På sommerskolen i Vandel bliver der i år intet I-kursus. Programmet ventes løvrigt udsendt om kort tid.

FØRSTE SPATZ I LUFTEN

Lørdag den 27. marts indfløj formanden for Aviator i Ålborg, ingeniør Kaj V. Pedersen klubbens nye plan, OY-AXU, og dermed kom den første Spatz i luften i Danmark. Den hedder »Rød Ålborg«.

Mens Spatz oprindeligt havde en tomvægt på 108 og en fuldvægt på 200 kg (FLYV nr. 1/53, side 10), har AXU en tomvægt på 125 kg og en fuldvægt på 210 kg. Den disponible last er således kun 85 kg, hvilket ikke er meget, hvis der anvendes faldskærm.

Nyere brochurer om Spatz angiver fuldvægten til 230 kg, men dette synes endnu ikke godkendt af de tyske luftfartsmyndigheder. I det hele taget har disse myndigheder for nylig henledt opmærksomheden på, at fabriksopgivelser må tages med forbehold.

AXU er tilladt til 90 km/t ved spil- og autostart, 110 km/t i flyvemaskinesløb og 175 km/t i dyk. Den viste sig ved prøveflyvningerne levende, men udmærket stabil.

Kaj V. Pedersen udtaler på vor forespørgsel bl.a. følgende om prøveflyvningen:

„Jeg var så spændt, at det næsten ikke var til at udholde. Først et »hop« i ca. 3 m højde som en elev første gang i luften i en skoleglider for at prøve, om nu også planet var ordentligt trimmet. Det var det, og så gik det i fly-sløb op i højderne.

Spatz'en overtraf mine dristigste forventninger. Hvor er den dog rorharmonisk og samtidig ualmindelig kvik. Af gode egenskaber, som man straks bemærkede, var de meget effektive bremsere, som gør landingen og anløbet hertil forholdsvis let at udføre. Endvidere staller den blødt. Manøvreedygtigheden er forbausende fin, selv med fulde bremsere ude og i ca. 45° drej og vel at mærke ved den hastighed, som svarer til denne kurve ved normalflyvning.

Hvis jeg skal udtrykke mig kort, vil jeg ganske simpelt sige: Spatz'en er herlig, det er lige noget for os herhjemme.

K.V.P.
Aviator.“



Kaj V. Pedersen lander efter sin første prøveflyvning i Aviator's Spatz. Desværre udstedte luftfartsdirektoratet startforbud mod typen få dage efter p. gr. af tilvarende forbud i Tyskland.

★ Aviator i Ålborg fik ifjor 2750 kr. som hjælp til anskaffelse af sin Spatz.

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer
A. JESSEN & CO.s Eftf.
 Assurandører
 N. Thomsen Otto Thomsen
VESTERPORT
 Minerva 1112

THE AEROPLANE Price Increase
 From the issue dated March 26, the selling price will be increased to 1s 6d. weekly and the annual subscription rate will be raised to £ 4. 10s. 0d. or \$ 14.00.
AERO-REKLAME.

Flyv BEA
til London
- det er en
oplevelse!



Hurtigste og behageligste forbindelse, næsten ingen støj og vibration. Varme måltider incl. prisen.
 20 kg fri baggage. Turistklasse kr. 760.— t/r.

— tal med Deres rejsbureau

Hver dag
kl. 10⁰⁰
 den bedste tid på dagen.

flyv **BEA** 

Dagmarhus - Vestre Boulevard 12 - Pa. 6311

BRITISH EUROPEAN AIRWAYS, Generalag. for BOAC (British Overseas Airways Corporation)

„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

„BROOMWADE“
 Luftkompressorer og Trykløftværktøj

„ENOTS“

Trykløft-Materiel for Hurtigopsponding m. v.



KØBENHAVNS TRYKLØFT SERVICE A/S

Polititorvet 12 - København V.
 Telefon: C. *9110 og C. 13926

Luftfartforsikringer
 af enhver Art
 overtages af

Dansk Pool
for Luftfartforsikring

Central 12.793



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af hvert Forsikringselskab, der er tilknyttet Poolen, samt SAS's Billetkontorer.



ABONNEMENT

gennem:
AERO-REKLAME

Jensløvsvej 8
 Charlottenlund
 telefon: ORdrup 386
 (pris kr. 22,85 pr. kvartal)



Hiller Helikopter

FLYVEMASKINER
 REDNINGSDSTYR
 INSTRUMENTER

G. Q. FALDSKÆRME
 LUFTFOTOGRAFIAPPARATER
 FLYVEMASKINELÆRRED

HELIKOPTERE
 K. L. G. TÆNDRØR
 ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL A/s - KØBENHAVN V

VODROFFSVEJ 46 - LUNA 2343

Smånyt om modellflyvning



Den tyske Metro 52 motor.

Metro 52

Mens vi her i landet fortrinsvis har set engelske motorer samt enkelte amerikanske, har af udenlandske motorer kun få fra vore nabolande fundet vej hertil. Der er dog flere modellflyvere, der er begyndt at få fat i tyske motorer, og det er højst sandsynligt, at vi snart vil få flere af dem at se her.

Der findes adskillige gode tyske motorer, og en af de mest kendte er Metro 52 på 2,47 ccm.

Det er en almindelig dieselmotor med ind-sugning gennem krumtappen. Udadtil ud-mærker den sig ved at have cirkulære ud-stødshuller hele vejen rundt.

Cylinderdiameteren er 15 mm og slag-længden 14 mm. Motoren vejer 112 gram.

Ifølge engelske prøver yder den maximalt 0.225 hk ved 12.600 omdrejninger pr. minut.

Praktisk er det, at håndtaget til karburatorkruen rager skråt bagud, idet man så lettere kan stille på den uden at få fingrene i propellen.

Motoren koster i Tyskland 50 DM (ca. 82 kr.), men er dog ved at gå ud af produktion.

★

1. distriktskonkurrence i linestyling

De linestyrede modeller fik en bedre start i distriktskonkurrencerne end de fritflyvende. Vejrforholdene var nogenlunde, så de fleste steder kunne der flyves den 21. marts. Holdkapflyvningen synes at brede sig.

1. distrikt. F: Hacke (111) 176 km/t, Eidorff-Pedersen (111) 128, Bendixen (118) 125. — G: G. Christensen (116) 225 p., O. Juul (116) 216, Bendixen 180.

2. distrikt. F: Steffen (222) 106, Sv. Nielsen (222) 105, P. Madsen (222) 94. — G: Sv. Nielsen 210, K. Nielsson (211) 175, Cronvall (222) 143. — H: Nielsson 9 m 38 s, Steffen 10 m 06 s.

3. distrikt. G: Sandgård (301) 180, Dra-borg (301) 155.

4. distrikt. F: Mogensen (403) 162, T. Petersen (423) 124, M. Steen Jensen (423) 112. — G: Mogensen 99, Asmussen (420) 98, Krøyer (403) 50. — H: O. B. Christen-sen (403) 7 m 27 s, H. J. Simonsen (420) 7 m 45 s.

5. distrikt. F: Eg. Madsen (506) 151, J. Hansen (506) 147. — G: Eg. Madsen 240, H. Caspersen (506) 233, P. Møller Pe-tersen (506) 226. — H: J. Hansen 9 m 15 s, P. Thomassen (524) 13 m 27 s.

VM-nyt

Noget nyt om de lande, der kan forventes at deltage, foreligger ikke ved redaktionens slutning.

Forberedelserne til indkvartering og be-spisning samt bustransport er stort set klar. Dette sorterer under Svend Skou med Pre-ben Danielsen som indkvarteringshjælper og OM-F-formanden Gunnar Draborg som transporthjælper.

De tekniske forberedelser sorterer under konkurrencelederen, Jørgen S. Petersen, og meget af dette skal afprøves ved DM. Det drejer sig bl.a. om resultatavlen, som byg-ges af Carl Høst-Aris og andre OM-F-med-lemmer.

Modelkontrollen vil blive ledet af Poul Lauridsen fra Næstved, mens Ole Meyer Larsen fra samme by bliver en af konkur-rencesekretærene, der foretager resultatud-regningen.

Tage Hansen fra Nyborg bliver tidtager-leder, mens sidste års sommerlejrchef, Per Heymann Andersen fra Århus bliver leder af indkvarteringen af hjælpere i lufthavnen. Modellflyverrådets formand, J. Holm Jørgen-sen, bliver spaker.

Kort efter DM vil det danske hold blive udtaget, og de følgende i rækken kan evt. også komme til at deltage, hvis nogle af lan-dene sender modeller til proxyflyvning. Det bliver forhåbentlig ikke for mange, for så kommer det til at sluge værdifulde hjælpere!

De ovenfor nævnte er ikke omtalt for at fremhæve dem frem for de mange andre, som har meldt sig som tidtagere, eftersøgnings-mandskab og andre hjælpere, men for at give dem en orientering om, hvem de vil komme til at arbejde sammen med.

★ Kolding Modellflyveklub fik ifjor 285 kr. fra flyvelotteriet til indretning af en linestyrbane.

Danmarksmesterskaberne

Til det indendørs DM meldte der sig kun to mand, som den 25. april skulle have ud-kæmpet konkurrencen.

Til udendørs DM for fritflyvende modeller meldte der sig ialt 50 deltagere, og konkur-rencen finder sted den 2. maj, hvis vejret til-lader det. Det sker i Odense, og meget af VM-arrangementet afprøves samtidig.

2. distriktskonkurrence

Vejret var igen ugunstigt for de fritfly-vende, så distriktskonkurrencerne blev de fleste steder udsat en uge, hvorfor vi først bringer resultaterne i næste nummer.

Klubinstruktørkursus i 4. distrikt

Omkring påske lykkedes det endelig at gennemføre det længe tiltrængte kursus i Nordjylland. Førsteinstruktøren indledte det Palmesøndag i Ålborg og afsluttede det 2. påskedag i Hjørring.

Der var en halv snes deltagere fra klubber i Ålborg, Frederikshavn og Hjørring.

★ Modellflyveklubben Djursland fik ifjor 430 kr. fra flyvelotteriet til kursus, stopure, rejsetilskud og præmier.

★ Svalen i Hobro fik ifjor 165 kr. fra flyvelotteriet til anskaffelse af stop-ure.



Fra VM i England ifjor: amerikaneren Hill afprø- ver sin timer. I år afholdes VM for gummimotor- og gasmotormodeller på en luftvåben-base ved Wash- ington. Tidspunktet falder sammen med udveks- lingsejserne, hvilket nogle lande formentlig be- nytter sig af.

FLYV's præmiekonkurrence

Vejrkortet i aprilnummeret viste, at det var en okkluderet front, der lå over landet. Kun ca. 1/3 af løsningerne var imidlertid rigtige denne gang. Mange havde stemt på en koldfront. Nok havde bagsiden koldfronts- karakter; men vi havde jo advaret og hen- vist til også at studere vejret foran fronten.

Ved lodtrækningen mellem de rigtige løs- ningar vandtes flyveturen med SAS af direk- tør N. Høstrup Pedersen, Hellerup.

Grundet på den ringe procentdel rigtige løsninger i den sidste opgave var det en endnu mindre mængde af deltagerne, der kom med i lodtrækningen om „trøst“præmien på 50 kr. kontant, som ikke kunne vindes af præmietagerne i en af de enkelte konkurren- cer.

Den burde således snarere benævnes „hæ- derspris“, og den tilfaldt ved lodtrækningen Ingvor Langelund, Århus.

Vi takker hermed samtlige deltagere for konkurrencen.

Flyveulykken ved Tokkekøb Hegn

En af hærens KZ-10 observationsflyvevæ- skiner forulykkede den 24. marts under en øvelse mellem Kettinge og Tokkekøb Hegn i Nordsjælland. Observatøren, den 25-årige løjtnant A. H. Jensen, København, blev dræbt, mens føreren, løjtnant J. N. Vermeh- ren fik lettere kvæstelser. Ulykken skete un- der manøvrering i lav højde.

Flyveulykken ved Nymindegab

Lørdag den 10. april dræbtes den 24-årige flyverløjtnant Vagn Gunnar Ebbe fra eska- drille 728 i Skrydstrup, da han under skyd- ning mod jordmål ved Nymindegab ikke nåede at få rettet sin Republic Thunderjet op i tide. Den omkomne flyver stammede fra Falster.



KONGELIG DANSK AEROKLUB (DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Østerbrogade 40, København Ø.
Telefoner: ØBro 29 og (ang. model- og svæveflyvning) ØBro 249.
Postgirokonto: 256.80.
Telegramadresse: Aéroklub.
Kontor og bibliotek er åben fra kl. 10—16, lørdag 10—12.
Formand: Direktør Hjalmar Ibsen.

MOTORFLYVERADET

Formand: William Nielsen, Borthingsgade 4, I., København Ø. — Telefon RY 3615.

SVÆVEFLYVERADET

Formand: Civilingeniør Hans Harboe.

MODELFLYVERADET

Formand: Lektor J. Holm Jørgensen.

DANSKE FLYVERE

Formand: Direktør Knud Lybye (DDL), Ved Stadsgraven 1, telf. AMager 9695.
Generalsekretær: Direktør August Jensen, Dansk Pool, Tordenskjoldsgade 10, K. Tlf. C. 12793.

For få til foredragene

Fra et af aeroklubbens medlemmer, rejse-konsulent *H. C. Jacobsen*, har vi modtaget følgende:

„Først og fremmest tak for de interessante og veltilrettelagte foredrags- og filmsaftener, som Kongelig Dansk Aeroklub har arrangeret for sine medlemmer. En foredragsaften, som den i februar måned, hvor vi fik gennemgået helikopterens betydning for hurtig transport fra by-midte til by-midte var ikke alene interessant, men også belærende, og helikopterflyvning har vel nok særlig betydning for vort land, hvis indenrigsflyvningen skal få det rette format. Foredraget om handicap-racet 1953 London—New Zealand var også tilrettelagt således, at enhver havde glæde og udbytte af det. *Captain Kooper's* tekniske indledning havde særlig interesse for fagfolk, filmen gav et godt indtryk af arrangementet og *Mr. Scholte's* causeri om turen, passagererne, der alle var emigranter, samt de historiske data var sprængfyldt med humor. Atter en aften i Kongelig Dansk Aeroklub, som man havde udbytte af.

Men hvorfor er der så få tilhørere til disse foredrag? Det kan da ikke være, fordi de holdes på engelsk, nej, det er umuligt. Af aeroklubbens medlemmer vil jeg tro, det er en meget lille procentdel, der ikke forstår engelsk. Er det manglende interesse? Man er lidt flov på aeroklubbens vegne, når man opdager, at antallet af tilhørere de sidste par gange har været for lille. Når man tænker på det arbejde, som i sidste tilfælde er gjort af aeroklubben og d'herrens foredragsholdere for at give medlemmerne en interessant og udbytterig aften, så er deltagelsen fra medlemmernes side lidt af en bøn.

Og hvis man prøver at regne ud, hvad det koster at få arrangeret en sådan aften: tryksager, transport af foredragsholderne fra og til København, overnatning, lokaleleje og leje af filmsapparat, så bliver det et stort beløb pr. tilhører. Kan der ikke gøres noget for, at man bliver klar over, at Kongelig Dansk Aeroklub's films- og foredragsaftener har den allerstørste betydning for medlemmerne, hvoraf mange er fagfolk.

Vi, der har haft den glæde at overvære foredragene, vil blive meget skuffede, hvis disse aftenophører grundet på manglende deltagelse.“

Mødeaften i Danske Flyvere

Foreningen Danske Flyvere afholder sin årlige skovtur lørdag den 15. maj. Nærmere vil tilgå medlemmerne.

Nye medlemmer:

Ingeniør *John Q. Adams*.
Fru *Kirsten Pedersen*.
Flyverløjtnant af 1. grad *A. V. Rasmussen*.
Skotøjshandler *Jørg. Frederiksen*.

Runde fødselsdage

Salgskonsulent *H. C. Jacobsen*, Skelhøjvej 36, 1, Lyngby. 50 år den 8. maj.
Bogholder *E. Semborg*, Nakskov, 50 år den 25. maj.

»Air Touring Guide to Europe 1954«

er kommet. KDA har fået en halv snes eksemplarer, som vore medlemmer kan købe. Prisen er 10 kr. frit tilsendt. Det er en værdifuld håndbog for de flyvere, som vil udenfor Danmark i år.

Københavns Flyveplads, Skovlunde

På et i forrige måned afholdt møde har bestyrelsen konstitueret sig således: oberstløjtnant *Michael Hansen*, formand, arkitekt *Vagn Thorsmark*, næstformand, landsretssagfører *Herr. Meincke*, sekretær og regnskabschef *Peter Petersen*, kasserer.

Udvekslingen med USA og Canada

Til trods for det udvidede udersområde var antallet af ansøgere til udvekslingen gået lidt ned i år, og det skyldes sikkert de øgede sprogkrav.

Til gengæld var der mange særdeles godt kvalificerede imellem ansøgerne, unge som havde gjort en betydelig indsats for flyvesagen, som havde gjort noget for at friske deres engelsk op — og som havde solgt mange lodsedler.

Af disse blev der udtaget 14, altså dobbelt så mange, som der kunne komme med, og de blev inviteret til en lille prøve i aeroklubben søndag den 25. april.

Om et par uger skulle det spændende resultat endelig foreligge.

Det danske hold skal til Nebraska. Foruden den store kongres, som Civil Air Patrol i april afholdt i København, og som vi omtaler andetsteds, har der også været møde med repræsentanter for Air Cadet League of Canada.

Præsident, *Mr. Douglas Taylor*, og generalsekretæren *Mr. Ross*, kom i spidsen for en delegation til København og havde møde med repræsentanter for aeroklubben den 29. marts.

KALENDER 1954

Modelflyvning:

2/5. DM fritflyvende (Odense).
16/5. 2. distriktskonkurrence (linest.).
23/5. Fidusia-konkurrence i Haslev.
6/6. Linestyingskonkurrence (Belgien).
24-28/6. VM-SVÆVEMODELLER (Odense).

Svæveflyvning:

20/6—18/7. Svæveflyveskole.
20/7—4/8. VM (Camphill, England).
30/9. Flyvedagskonkurrencerne slutter.

Motorflyvning:

5-6/6. Int. rally (Hannover, Tyskland).
11-13/6. Int. rally (Holland).
11—14/6. Int. rally. Palermo (Italien).
18—19/6. National Air Races, England.
24-25/6. Rally for kvinder (Deauville, Fr.).
27/6. Int. rally (Basse Normandie, Fr.).

Diverse

1/5—15/6. Flyvelotteriet. Danmark.
6—12/9. Farnborough-udst. og opvisning.

Svæveflyvernes repræsentantskabsmøde i Århus

Over 50 svæveflyvere deltog i repræsentantskabsmødet den 21. marts i Århus. Heraf var 24 stemmeberettigede med ialt 29 stemmer. Som observator fra flyveåbnet deltog oberstløjtnant *E. K. Birkhede* og løjtnant *Elle*. Ingeniør *Jørgen Nissen* var dirigent.

I sin beretning understregede formanden, civiling. *H. Harboe* den kedelige tendens, man sporede til nedgang i medlemstallet, startantal og diplomantal. Det viste, at der bliver gjort for lidt for uddannelse af nye medlemmer.

Årsstatistikken sluttal (efter modtagelse af sidste klubs kema) er: Startantal 12.194, flyvetimer 1286.

Formanden omtalte flyveskolen, danmarksmesterskabet og flyvedagskonkurrencerne og uddelte derpå Götapokalen til *John Wetlesen* for hans årelange store og uegennyttige indsats, først og fremmest som instruktør.

KDA's pokaler gik til *Niels Sejstrup* for 3650 m højdevinding og de to andre til *Dyhr Thomsen* for hans 332 km målflyvning.

Samarbejdet med luftfartsdirektoratet blev udførligt behandlet, og formanden redegjorde for kravene til medførelse af faldskærm. Principielt udtalte han, at rådet så det som sin opgave at modsætte sig yderligere vanskeliggørelse af svæveflyvning, herunder også enhver indskrænkning af borgernes frihed m.h.t. lufttrumets udyttelse. Formanden efterlyste her et samarbejde med motorflyverne.

Også det udmærkede samarbejde med flyveåbnet blev berørt, og Harboe betonedde her svæveflyvningens karakterdannede betydning.

Om rådets fremtidige politik blev det oplyst, at man på svæveflyveskolen ville lægge hovedvægten på uddannelse af begyndere.

Som Dansk Svævefonds formand aflagde civiling. *Harry Nielsen* fondsberetning.

I den efterfølgende diskussion talte man om den ringe deltagelse i DM og besluttede at gå videre med planerne om nordisk deltagelse her. Også skolen blev behandlet og rådets fremtidige politik over for myndighederne.

Til rådet genvalgte *Ejvind Nielsen*, mens *Harry Nielsen* ikke ønskede genvalg. I hans sted indvalgte *H. J. Bie*, *Herning*. Suppleanter blev *Hårby Hansen* og *John Wetlesen*, og til fondsbestyrelsen nyvalgte *Buch Petersen*, *Ålborg*, og *Mogens Henriksen*, *Hillingsted*.

Under evt. blev redegjort for flyvelotteriet, for 20-udvalgets arbejde og for arbejdet for at skaffe tilskud til flyvningen. Også samarbejdet med motorflyveklubberne blev berørt og formanden henstillede, at man hjalp og samarbejdede med disse mest muligt.

REDAKTION

Kongelig Dansk Aeroklub, Østerbrogade 40, København Ø. — Tlf. ØBro 29 og 249.
Ansvarsh. redaktør: Kaptajn John Foltmann, Værnedamsvej 4 A, Kbh. V. — Tlf. EVa 1295.
Redaktionssekretær: Ing. Per Weishaupt.
Redaktionen af et nummer slutter den 10. i foregående måned.
Eftertryk kun tilladt med kildeangivelse.

EKSPEDITION

Ejvind Christensen, Vesterbrogade 60, Kbh. V.
Tlf. Central 13.404. — Postgiro 23.824.
Abonnementspris: 9 kr. årlig.
Rubrikannoncer: 70 øre pr. mm.
Sidste indleveringsdato for annoncer: den 15.
Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.

**AIRLINES OF THE WORLD
CHOOSE THE VISCOUNT**

BRITISH EUROPEAN AIRWAYS

38

AIR FRANCE

12

AER LINGUS

4

TRANS-AUSTRALIA AIRLINES

6

TRANS-CANADA AIR LINES

15

BRITISH WEST INDIAN AIRWAYS

3

HUNTING-CLAN AIR TRANSPORT

3

IRAQI AIRWAYS

3

FRED OLSEN AIRTRANSPORT

2

MISRAIR S.A.E.

3

Total of orders
by mid-March 1954

89



ROLLS-ROYCE

DART

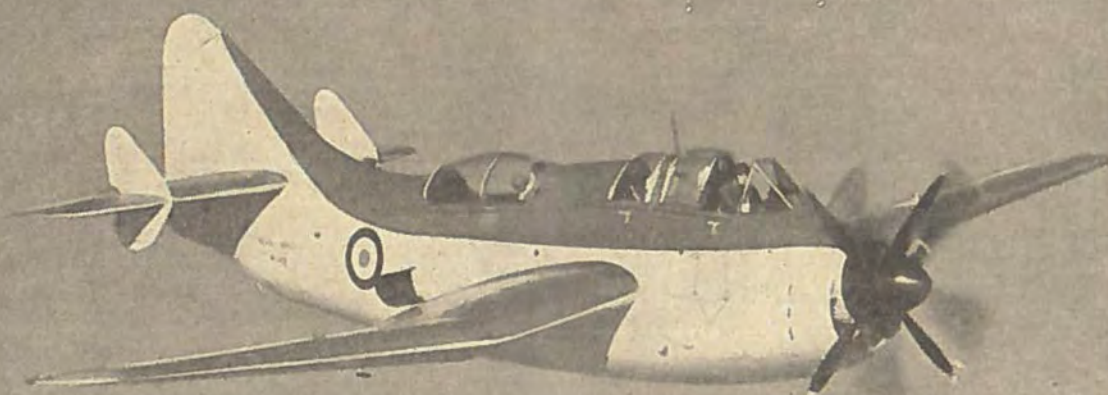
PROPELLER-TURBINE

ENGINES

POWER THE

VICKERS VISCOUNT

AIRLINER



FAIREY GANNET

Powered by an Armstrong Siddeley "Double Mamba"

THE Royal Navy, which has to maintain sea communications, regards counter-measures to the submarine threat as of first importance. Much of the new anti-submarine equipment is specialised, and demands unique capabilities and characteristics from the aircraft employed.

To cover this feature of defence the Fairey Gannet is in super-priority production, and has also been ordered for the Royal Australian Navy.



FAIREY AVIATION

THE FAIREY AVIATION COMPANY LIMITED · HAYES · MIDDLESEX
Repræsentant for Danmark og Finland: Carl Konow, Rosenvængets Allé 11, København Ø., Danmark. Tlf. Øbro 3625

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Kbhvn. V.

FLYV

27. ÅRGANG

— JUNI 1954 —

PRIS 75 ØRE



OA 307

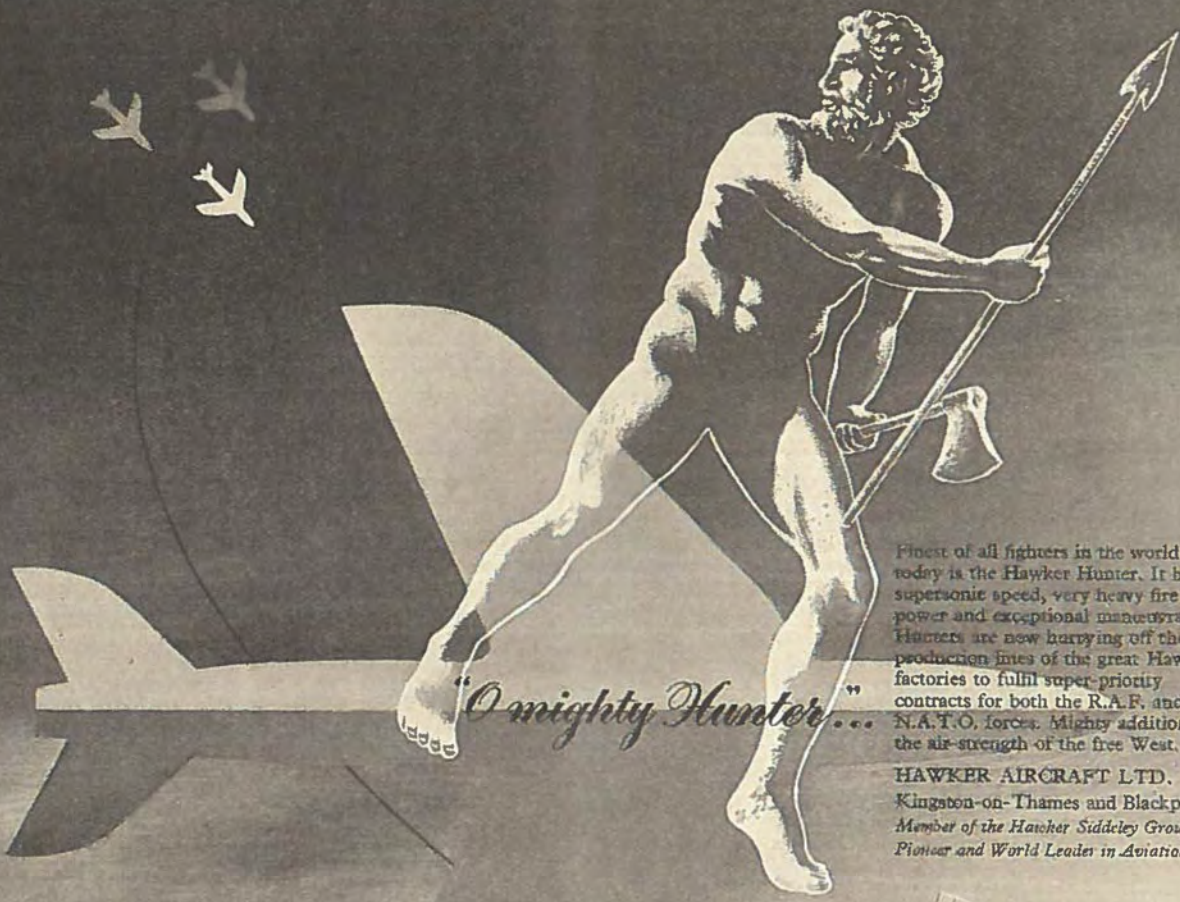
The Vickers Supermarine Swift — fastest aircraft in squadron service — powered by a Rolls-Royce Avon engine

Repræsenteret ved: ALFRED RAFFEL AKTIESELSKAB, Vodroffsvej 46, København V.

6

INDHOLD:

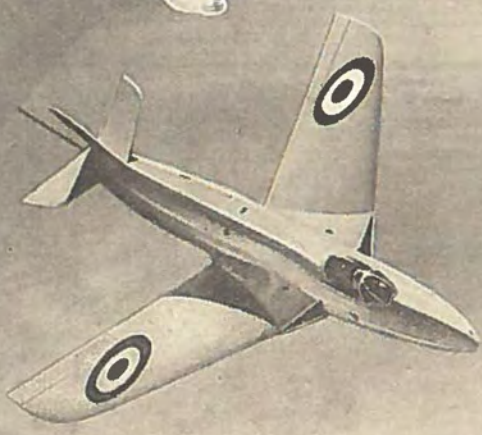
Flyvevåbnets vanskeligheder ★ Civile helikoptere ★ 40% mere teori til privatflyvercertifikat ★ Flyvemaskiner på vandski ★ Hårdt vejr ved DM i modellflyvning ★ Uheldig debut for tyske svæveplaner



"O mighty Hunter..."

Finest of all fighters in the world today is the Hawker Hunter. It has supersonic speed, very heavy fire power and exceptional manoeuvrability. Hunters are now hurrying off the production lines of the great Hawker factories to fulfil super-priority contracts for both the R.A.F. and N.A.T.O. forces. Mighty additions to the air-strength of the free West.

HAWKER AIRCRAFT LTD.
Kingston-on-Thames and Blackpool
Member of the Hawker Siddeley Group
Pioneer and World Leader in Aviation



FLYV

Officielt organ for
KONGELIG DANSK AEROKLUB og DANSKE FLYVERE
Motorflyvning - Svæveflyvning - Modelflyvning

Nr. 6

Juni 1954

27. årgang

Det betaler sig at ofre penge på ungdommens flyveinteresse

ANDETSTEDS i dette nummer af *FLYV* lader forsvarsministeren skinne igennem, at det skorter på tilgang af flyvere til flyvevåbnet. Det er man ikke blot klar over herhjemme, men også i andre lande, og det har bl. a. foranlediget, at man i de fleste andre lande ofrer ikke ubetydelige beløb for at interessere ungdommen for den militære flyvning. Den økonomiske støtte ydes på forskellige måder. I Sverige sker det f. eks. ved at den svenske rigsdag bevilliger et årligt tilskud til model- og svæveflyvningen, og disse penge, som for budgetåret 1953—54 beløb sig til 325.000 sv. kr., administreres af Kungl. Svenska Aeroklubben.

Denne fremgangsmåde har i Sverige været anvendt lige siden 1943 med tilfredsstillende resultat for alle parter, hvilket bl. a. fremgår af statistiken fra den militære flyveskole på Ljungbyhed for de sidste 3 år, som siger, at ca. 50 % af samtlige elever må afgå fra skolen som uegnede, men de elever, som har gennemgået en civil svæveflyveruddannelse, har kun en dumpeprocent på 5,7, og af samtlige elever, som består skolen, er ikke mindre end 27 % uddannet som svæveflyvere.

Var det derfor ikke en idé, at man herhjemme ydede en økonomisk støtte både til modelflyvningen og svæveflyvningen? Der er ikke nogen som helst tvivl om, at de penge vil komme tilbage med store renter.

FLYVEVÅBNETS VANSKELIGHEDER

Forsvarsminister Rasmus Hansen redegør for flyvevåbnets opbygning og for de mange ulykker

DET røre, som i længere tid har været omkring det danske flyvevåben, dels grundet på divergerende opfattelser af flyvevåbnets ledelse og opbygning mellem chefen, generallojtnant *Førslev* på den ene side og den tidligere stabschef, oberst *Birksted* og forsvarsministeren på den anden, og dels som følge af en serie flyveulykker under træningen, blev bragt til ophør, da forsvarsministeren den 24. april udsendte en redegørelse for sagen. I denne redegørelse, til hvis udarbejdelse ministeren har haft assistance af oberst *K. R. Ramberg* fra flyvevåbnet, og som er blevet til på grundlag af en undersøgelse, hvori har deltaget udenlandske eksperter, siges bl. a.:

— Det er ved undersøgelsen blevet klarlagt, at flyvevåbnets nuværende organisation, bl. a. på grund af personalemangel, ikke har virket helt tilfredsstillende. Navnlig har der manglet erfarent personel, hvorfor der i en overgangsperiode vil blive tilkaldt et større antal — 80 — udenlandske eksperter. Der er i forvejen 40. Endvidere vil det flyveuddannede personel, som gør administrativt arbejde, i så vid udstrækning som muligt blive erstattet med civile personer.

Til støtte for og i forståelse med general *Førslev* vil der under den kommende reorganisation for en kortere periode blive ansat en udenlandsk kommitteret, »hvis autoritet og indsigt er ubestrideligt«, som det hedder i redegørelsen. På det tidspunkt, hvor disse linier skrives, vides endnu ikke, hvem denne bliver.

Oberst *Birksted*, der for adskillige måneder siden havde indsendt sin begæring om afsked, fik henstilling om at trække denne tilbage, hvilket han også gjorde, hvorefter ministeren kunne oplyse, *Birksted* var udpeget til at være ministerens særlige rådgiver.

Ministerens redegørelse

— Al uddannelse af såvel flyvere som flyveteknikere, siger redegørelsen, var indstillet i besættelsesårene fra 1940—1945, hvor der fandt en særlig stor udvikling sted for flyvningens vedkommende. Det danske flyvevåbens opbygning efter den 2. verdenskrig har derfor måttet foregå fra grunden af og har stillet meget store krav til alle inden for flyvevåbnet. Det vil ikke være rimeligt, hvis ledelsen af flyvevåbnet eller

de, der har været beskæftiget inden for det danske flyvevåben siden befrielsen i 1945, blev lastet for de vanskeligheder, der er opstået ved, at der i hurtigt tempo har måttet skabes et helt nyt flyvevåben. Der er i flyvevåbnet af praktisk taget alle præsteret et arbejde, som fortjente påskønnelse. Det har ikke mindst været glædeligt at se den dygtighed, flyvere og teknikere, som har assisteret dem, har lagt for dagen både herhjemme og under deres uddannelse i udlandet.

Desværre har der under opbygningen af flyvevåbnet været en række havarier, hvoraf en betydelig del har medført tab af menneskeliv. Disse havarier har ganske naturligt rystet offentligheden. Det bør imidlertid i denne forbindelse ikke overses, at militærflyvning med maskiner med meget stor hastighed og stor manøvrevevne, og som forudsætter en høj grad af organisation, agtpågivenhed og teknisk kunnen, også i andre lande har ført til en række havarier og tab af menneskeliv.

Som et led i undersøgelser af, hvad der kan gøres for at forbedre flyvesikkerheden, og for ikke at lade noget middel uprøvet, fremsatte forsvarsministeriet i december måned overfor de amerikanske militærmyndigheder ønsket om, at den høje sagkundskab, baseret på praksis og videnskabelige erfaringer, der er til stede indenfor det amerikanske luftvåben i Europa, måtte assistere ved undersøgelserne. De amerikanske myndigheder imødekom velvilligst henvendelsen.

Flyvevåbnet mangler personel

Undersøgelsen fandt sted i tiden 18.—24. februar, og rapporten herom stilledes til rådighed for ministeriet og for flyvevåbnet. Oberst *K. R. Ramberg*, der i den anledning har været til rådighed for forsvarsministeriet, har sammen med ministeriets embedsmænd og i samarbejde med flyvevåbnets ledelse og forsvarschefen gennemgået og bearbejdet rapporten, dens anvisninger og konklusioner.

Det er herunder blevet klart, at flyvevåbnets nuværende organisation, bl. a. på grund af personelmangel, ikke har virket helt tilfredsstillende, og at en række ændringer, der har mulighed for at øge flyvesikkerheden, vil være påkrævet.



Republic F-84G er det danske flyvevåbens og ni andre NATO-landes vigtige Jager-bomber. Den er i stand til at bære en taktisk atombombe. 2000 er i tjeneste inden for NATO.

De amerikanske eksperter har navnlig fremhævet den eksisterende mangel på erfarent personel i flyvevåbnet, og der er af såvel forsvarsministeriet som sagkundskab, der har bistået ministeriet, fundet nødvendigt at bøde på denne mangel derved, at flyvevåbnets personel i en overgangsperiode bliver bistået af et større antal udenlandske eksperter, end der hidtil har været til rådighed. Det flyveuddannede personel vil i det omfang, som det lader sig gøre, blive afløst af administrativt arbejde.

Med hensyn til flyvepladserne og anlægene på disse, således startbaner, radio og landingsradarstationer, har de amerikanske eksperter udtalt, at flyvepladsernes indretning og anlæg i enhver forstand er fortrinslige og over den standard, der som gennemsnit gør sig gældende for NATO-flyvepladser. Om hjælpetjenesterne, såsom den tekniske tjeneste, vejrtjeneste, flyveledertjeneste o. l., udtrykkes der for størstedelen stærk anerkendelse af tilfredsstillende forhold, selv om enkelte mangler og fejl påpeges.

Nye sikkerhedsbestemmelser indføres

Det hedder videre i redegørelsen, at der under en kort standsning i marts måned af flyvning med jetjagere indførtes visse midlertidige og skærpede sikkerhedsbestemmelser, og der blev taget skridt til indførelse af en landingskontrol med landingsofficerer på jetjager-flyvestationerne, svarende til en tilsvarende ordning i andre landes flyvevåben.

Gennemførelsen af nødvendige forholdsregler til forbedring af flyvesikkerheden, bl. a. tilknytning af yderligere erfarent allieret personel til eskadriller og flyvestationer samt i stabe til afhjælpning af alvorlige personalemangler og tilførsel af et større fond af erfaringer, end det danske flyvevåben selv råder over, må nødvendigvis tage en vis tid.

Det er derfor fundet ønskeligt at gennemføre flyvningen med en endnu større sikkerhedsmargin og visse særlige sikkerhedsregler, indtil man kan anse flyvesikkerheden for konsolideret i rimelig og mulig udstrækning.

Selv om militære sikkerhedsregler, der nu træffes, og som supplerer tidligere midlertidige forholdsregler, ikke kan begrundes med de to jet-ulykker, der fandt sted umiddelbart for påske (ved Nymindesgab og på

Gjøl), må det dog anses for ønskeligt, at der foreløbig flyves med den omtalte større sikkerhed. Dette skridt er ikke taget uden en vis betænkelighed hos flyvevåbnets ledelse, da det er givet, at det går ud over den militære træning.

Midlertidige sikkerhedsregler

De nye, midlertidige sikkerhedsforanstaltninger er følgende:

1. En udenlandsk ekspert vil indtil videre være til stede som rådgiver for flyvevåbnet ved øvelser, hvorved der foretages skydning mod jordmål.
2. Formationsflyvning om natten aflyses.
3. Landing af flyvemaskiner fra formationer vil kun ske enkeltvis.
4. Det vil ikke blive tilladt at foretage formationsvis start med mere end to flyvemaskiner ad gangen.
5. Luftkampøvelser og kunstflyvning skal foretages over en højde på over ca. 4000 m.

Varige sikkerhedsbestemmelser

Desuden indføres inden for flyvevåbnet følgende endelige bestemmelser:

1. Det skal være hovedregel, at mindst to flyvemaskiner skal være sammen under al flyvning. Desuden skal ved øvelser med maksimal fart en erfaren flyver ledsage en mindre erfaren flyver de første gange.

2. Skærpende af reglerne for piloters tilvænnning til flyvemaskintyper, som de ikke hidtil eller gennem længere tid har fløjet med.
3. Der indføres skærpede regler for piloters genoptagelse af flyvning, hvis de i nogen tid ikke har haft lejlighed til at træne regelmæssigt.

Til sidst sagde forsvarsministeren i forbindelse med ansvaret for de mange jet-ulykker, at man ikke måtte foregøgle befolkningen, at de trufne foranstaltninger medfører, at man helt kan undgå, at der sker ulykker. Det statistiske materiale, man havde indsamlet fra udlandet, var behæftet med så megen usikkerhed, at direkte sammenligning ikke havde været mulig.

Inden forsvarsministeren fremkom med redegørelsen, fremsatte han nogle bemærkninger, idet man såvel inden for regeringen som inden for de partier, man har forhandlet med, har ment, at det var rimeligt med nogle bemærkninger ud over, hvad redegørelsen indeholder, og som er nævnt ovenfor. I sine bemærkninger beskæftigede ministeren sig med den uro, der gennem måneder har været omkring flyvevåbnet, og han sagde bl. a.:

»En sådan udvikling har sin pris. Uroen har således givet sig udtryk i en faldende kurve i tilgangen af piloter til det danske flyvevåben.

Derfor har tilrettelæggelsen af det program for den reorganisation, der vil finde sted inden for flyvevåbnet, også det mål, at der i fremtiden skabes ro omkring flyvevåbnet.«

Ministeren henviste til, at regeringen har drøftet spørgsmålene med partierne, og at der fra partiledernes side er udtrykt ønske om for landets skyld og for flyvevåbnets skyld at samle alle gode kræfter om at skabe ro, mens reorganiseringen finder sted, og så høj en sikkerhedsmargin som vel muligt skabes.

Ministeren understregede, at dette ikke er noget, som kan ske på 14 dage eller en måned. Det er et arbejde, som må strække sig over en længere periode. Og ministeren fortsatte med at sige:

— Hvis vi fortsat oplever uro omkring flyvevåbnet, ja, så må vi være forberedt på, at så må prisen betales; så vil den faldende kurve for nødvendigt personel sikkert fortsætte så langt ned, at Danmark — i modsætning til andre lande — ikke har det personel til sit flyvevåben, som er nødvendigt.



Bell 47D-1 er flyvevåbnets første helikoptertype. Den ventes snart efterfulgt af en større type.

PRODUCEREDE CIVILE HELIKOPTERE

Siden krigen har helikopteren udviklet sig med rivende hast. Over 150 forskellige prototyper har set dagens lys rundt om i verden, men kun relativt få har været i produktion hidtil. Det kan være svært at skille dem ud fra hinanden, og derfor begynder vi i dette nummer en serie artikler om helikopteren idag. Vi indleder med de fem typer, der er produceret til civile formål, men som i endnu højere grad er anvendt af militæret.

DE helikoptere, der har været i virkelig produktion til civile formål, er hurtigt overset. De fleste vil være læserne bekendt, men for fuldstændighedens skyld vil vi kort repetere dem.

Bell 47 findes i mange versioner, de første med 178 hk motor, de senere med 200 hk, begge Franklin-motorer. I produktion i øjeblikket er 47G. De forskellige civile og militære udgaver har dels været åbne, dels lukkede, og med forskellige slags understel. I april 1953 blev eksemplar nr. 1000 leveret, så det er verdens mest producerede helikoptertype. Af disse 1000 var dog kun de 270 civile. Model D1, hvis data er opført i tabellen, har en bedste stigeevne på 281 m/min. og en tophøjde på 3350 m. Rejsehastigheden er i praksis ca. 125 km/t. Prisen er 33.550 dollars (ca. 235.000 kr.).

Hiller 12B er videreudviklet af Hiller 360. Den er i samme klasse som Bell 47 og har samme motor. Den er også produceret i betydelige antal til militære og civile formål, idet Hiller fornylig har passeret produktionsnummeret 500. Tophastigheden er 134 km/t, stigeevnen 235 m/min. og tophøjden 2870 m. Den er i stadig produktion. Pris 36.000 dollars (ca. 252.000 kr.).

Sikorsky S-51 produceres i USA ikke siden 1951, men er i produktion hos Westland i England og SNCASE i Frankrig. Sikorsky byggede over 300 af den. Den er forsynet med Pratt & Whitney Wasp Junior motor (i England med 550 hk Alvis Leonides) og har mere end dobbelt så stor fuldvægt som de tidligere nævnte. Westlands er på 2660 kg, topfart 165 km/t, sti-

geevne 305 m/min. og tophøjde omkring 4000 m.

Bristol 171 er vist den eneste ikke-amerikanske type, der er produceret til civile formål, og det er kun i relativt små tal, hvorimod den under navnet Sycamore produceres militært. Den er udstyret med Alvis Leonides motor, har en topfart på 240 km/t, stigeevne 280 m/min. og en tophøjde på 5180 m.

Sikorsky S-55 er foreløbig den største civile helikopter i produktion. Den bygges også af Westland og SNCASE. Den har en Pratt & Whitney motor på 600 hk, men de militære har tildels stærkere motorer, helt op over 1000 hk. Topfart 169 km/t, stigeevne 261 m/min, tophøjde 3940 m. Den koster 140.000 dollars (ca. 975.000 kr.). Ved nytår var der leveret 27 til civil brug. Sidst på året vil den på Sikorskys produktionslinier blive efterfulgt af den større udvikling S-58.

Andre typer, der er godkendt til civil brug, men som tilsyneladende ikke er kommet i produktion hertil, da den militære version har prioritet, er Sikorsky S-52, Cessna (Seibel) S4A, Kaman K-225 og 240 og McCulloch MC-4.

Man vil bemærke, at bortset fra den sidstnævnte, så er alle de producerede civile helikoptere af den klassiske type med een hovedrotor plus halerotor, og de har alle kun een motor.

Fra oven: Bell 47G, Hiller 12-B, Sikorsky S-55, Westland-Sikorsky S-51 og Bristol 171.

Producerede civile helikoptere

| Type | motor hk | antal sæder | rotor diam. m | længde m | tom- vægt kg | fuld- vægt kg | rejse- hast. km/t | række- vidde km |
|-----------------------|-------------|----------------|---------------------|-------------|--------------------|---------------------|-------------------------|-----------------------|
| Bell 47D-1 | 200 | 3 | 10.7 | 12.6 | 526 | 1067 | 157 | 272 |
| Hiller 12B | 200 | 2 | 10.7 | 11.8 | 752 | 1135 | 112 | 216 |
| Sikorsky S-51 | 450 | 4 | 14.6 | 17.4 | 1723 | 2406 | 136 | 420 |
| Bristol 171 Mk 4 | 545 | 5 | 14.8 | 18.6 | 1780 | 2552 | 198 | 430 |
| Sikorsky S-55 | 600 | 12 | 16.2 | — | 2177 | 3271 | 137 | 651 |



40% MERE TEORI FOR AT BLIVE PRIVATFLYVER

Nye bestemmelser for flyveskoler og for uddannelsen af privatflyvere

Den 10. april udsendte luftfartsdirektoratet nye bestemmelser for luftfartsskoler og for uddannelse af privatflyvere. De erstatter »Vejledende bestemmelser for flyveskoler« af januar 1946.

De er led i de nye »Bestemmelser for civil luftfart« og i et mere systematisk og tidssvarende udstyr end de gamle.

Bestemmelserne for luftfartsskoler (BL 6—1) er fælles for skoler, der uddanner privatflyvere, trafikflyvere, navigatører, telegrafister osv., hvorimod svæveflyverne uddannes efter KDA's SM-blade.

De omfatter bestemmelserne for oprettelse og drift af skoler, omfattende såvel den teoretiske som praktiske side af sagen, samt afholdelsen af prøver. Teoripróven udstrækkes nu til at have 1 års gyldighedstid.

Mærkelig karaktergivning

Ved prøverne anvendes nu en karakter-skala fra 0 til 10 i stedet for den gamle, som også omfattede negative karakterer. For at bestå kræves et gennemsnit af samtlige fag på mindst 7. I de enkelte fag skal man have mindst 6,5.

Det ser ejendommeligt ud, for hvad skal man så med den del af skalaen, der ligger under 6? Og hvordan fremkommer karakteren 6,5? Forklaringen på det sidste er, at der i de enkelte fag er dobbeltspørgsmål. Her kan man altså f. eks. få 10 i det ene og 3 i det andet; men opnår man i noget spørgsmål en karakter under 3, er man dumpet, og man kan også dumpe med 5, hvis man »kun« har 7 i det andet. Man kan ikke tillade sig at undlade at besvare et af spørgsmålene eller at have det direkte galt.

Der findes vist ikke andre eksaminere i kongeriget Danmark, som ellers er kendt som et eksamensglad land, hvor der er så rigoristiske bestemmelser. Lad gå med, at man i sikkerhedsmæssige fag som love og bestemmelser ikke kan tolerere, at eleven ikke er sikker i f. eks. de almindelige signalregler; men at han skal dumpe på et enkelt spørgsmål i motorlære forekommer ikke rimeligt.

20 timer mere teori vil begrænse tilgangen

Bestemmelserne om »Uddannelse af privatflyvere« (BL 6—2) gælder forsigtighedsvis kun uddannelse på landflyvemaskiner.

Den teoretiske uddannelse skal nu omfatte 70 timer mod tidligere 50. Det er en væsentlig skærpelse, som man i privatflyver kredse ser på med største alvor, idet man er bange for dens følger for tilgangen af nye elever til flyveskolerne.

Forhøjelsen føles som et slag i ansigtet på de bestræbelser, man fra acrokubbens og flyveklubbernes side har udfoldet gennem de senere år for at udbrede interessen for flyvningen gennem teorikursus, der var praktisk taget gratis takket være tilskud fra flyvelotteriet.

Afholdelsen af disse teorikursus har medført en betydelig forøget tilgang til flyveskolerne, som ellers var ved at gå helt i stå.

Forøgelsen af teorikravene vil medføre, at

folk vil betænke sig flere gange, inden de kaster sig ud i et kursus, dels fordi det er langt, dels fordi prøven er usædvanlig streng og endelig, fordi det bliver dyrere.

Der er kun begrænsede midler til rådighed for disse kursus, og de mindkes endda fra år til år. Opretholder acroklubben samme tilskud pr. kursus, må gebyret sættes op. Forøges tilskudet, bliver antallet af kursus mindre. I begge tilfælde svækkes tilgangen.

Er det virkelig nødvendigt?

Man spørger sig, om det virkelig har været nødvendigt. I luftfartsdirektoratet oplyser man, at standarden ikke altid har været lige god, men at de nye regler iøvrigt er fællesnordiske, og at forøgelsen stammer derfra.

Undersøger man, hvad forøgelserne skal bruges til, ser man, at materiellæren er sat to timer op, som falder på motorlære, hvilket i hvert fald forekommer en mangeårig lærer i materiellæren uforståeligt. De to timer kan anvendes bedre end netop til motorlæren.

Flyveteorien er uændret 8 timer, hvorimod meteorologi er sat 3 timer op til 10. Navigation er øget fra 11 til 12 og love og bestemmelser er mere end fordoblet fra 5 til 12 timer. Forholdsregler i nødsituationer er sat op fra 1 til 3 timer.

Noget helt nyt er 2 timers havaristatistik og gennemgang af havarirapporter, hvilket sikkert er nyttigt, samt hele 5 timer til oplæring i journalføring og brug af de nye flyvchåndbøger, der ventes!

Undervisningen skal stadig for størstedelen af fagenes vedkommende foregå efter »Så flyver vi« — det er man simpelthen tvunget til, for der findes ikke andre bøger på dansk. Men denne bog, der var udmærket ved sin fremkomst i 1941, er — selv om den er kommet i let reviderede udgaver — ikke mere tidssvarende og til dels ret upædagogisk.

Hidtil har teoriskolernes lærere kendt et vist antal standardspørgsmål, som kunne forekomme ved teoripróven. De var næsten alle rimelige og dækkede, hvad man kunne forvente, at en privatflyver vidste. I frem-

tiden vil der kunne falde spørgsmål i hvad som helst indenfor det opgivne pensum. Indtil man får en vis erfaring for, hvilke slags spørgsmål der kan forekomme, vil undervisningen blive behæftet med usikkerhed, for lærerne vil blive nødt til at lægge mere vægt på tilsyneladende unødvendige småting og kan følgelig ikke i samme omfang banke det virkelig væsentlige ind i elevernes hoveder.

Selv om man kan forvente, at spørgsmålene stadig bliver rimelige, kan man stadig risikere overraskelser, og har en elev ikke mindst 3 i karakter i hvert enkelt spørgsmål, er han dumpet — og han kan som nævnt dumpe på mere.

Vi må naturligvis vente og se, hvordan de nye bestemmelser virker i praksis. Men det havde efter vor mening været nok så godt, om luftfartsdirektoratet inden udsendelsen af dem havde rådført sig med de skoler, som gennem årelang erfaring ved, hvor skoen trykker. Vi tror, at man ad denne vej kunne have opnået en kortere, bedre og mere effektiv teoretisk uddannelse af privatflyverne.

Forbedringer i den praktiske uddannelse

Ændringerne i den teoretiske uddannelse er vor væsentligste anke mod de nye bestemmelser. Det skal retfærdigvis siges, at de også indeholder mange forbedringer og tildels lempelser.

F. eks. skal luftfartsdirektoratet ikke lænere overvære eneflyvningspróven, og eneflyvningsbeviset gælder nu ikke blot til flyvning inden for 5 km radius, men inden for landets grænser. Herved bliver der mulighed for de påbudte navigationsflyvninger, som nu indgår i uddannelsen. En af disse flyvninger skal vare mindst 3 timer til punkter mindst 80 km fra flyvepladsen og med fuldt stop landinger på mindst 2 forud bestemte fremmede pladser.

Allerede inden eneflyvningspróven skal eleven kunne lande med flaps (det lærte man kort efter krigen først ved ekstratimer efter certifikatpróven), han lærer start og landing i sidevind samt hjullanding inden den afsluttende prøve og skulle som helhed få en mere intensiv og alsidig uddannelse på sine 30 timer end hidtil.

Bestemmelserne afsluttes med særlige regler for aspiranter, der indehaver gyldigt svæveflyvercertifikat. Disse kan slippe for en del af teorien og op til halvdelen af de 30 timer.

PW.



SAAB-91C er den nyeste version af SAAB Safir, der bl. a. (som 91B) er standard-skolemaskine i det svenske flyvevåben. 91C er firesædet og forsynet med en 190 hk Lycoming motor. Den bygges af De Scheide i Holland på licens.

FLYVEMASKINER PÅ VANDSKI



Convair XF2Y-1 Sea-Dart er en forsøgsflyvemaskine med deltaplan, to Westinghouse reaktionsmotorer — og vandski, der kan trækkes op. Den kan ved egen hjælp køre fra land ud på vandet og atter fra vandet og op på land.

I årene efter krigen har man i Canada og USA gjort forsøg med at anvende vandski som understel på flyvemaskiner, og man er kommet så vidt, at der nu er bygget prototype og arbejdes på en forsøgs-serie af en jetdrevne delta-vinget jager med optrækkeligt vandski-understel, nemlig Convair XF2Y-1 Sea Dart.

Fra sneski til vandski

I nordlige lande har man i mange år om vinteren erstattet hjulene på landflyvemaskiner med ski og dermed startet og landet på sne eller is.

Når så det atter blev forår, var der gerne en overgangstid, hvor isen var ved at smelte, og hvor sneen på land blev til mudder.

En skønne dag fandt man ud af, at man på ski kunne glide ud på åbent vand og starte derfra, blot der var fart nok på.

Og ligeledes kunne det lade sig gøre at »lande« på vandet og derfra køre op på is eller på en strandbred.

I begyndelsen af 1949 satte man vand-ski på en Piper Cub, og da forsøgene faldt heldigt ud, fortsatte man med en Harvard. Der blev foretaget starter både fra vand, sne, vådt græs og endog fra startbaner.

Også ski på søflyvemaskiner

Allerede i 1947 havde Edo pontonfabriken påbegyndt forsøg af en lignende, men dog afvigende art. På et Grumman Coose amfibium byggede man en »hydro-ski« et stykke under den bådformede underside af kroppen.

I modsætning af de første vandski var denne ene hydroski forsynet med en buet overflade, og denne gav opdriit ved bevægelse i vand på tilsvarende måde som et bærepåls i luft.

Derved blev startlængden væsentligt forkortet, og landingerne blev blidere og kunne gennemføres i tre gange så høje bølger som ellers.

Man anser dog kun vandski for anvendelige på mindre luftfartøjer. Man kunne f. eks. tænke sig, at en hydroski som ovenfor omtalt kunne hjælpe store og tunge flyvebåde op fra vandet; men her mener man,

at den modstand, den gør, vil overveje fordelene.

Søflyvemaskiner med præstationer som landflyvemaskiner mullige

Hidtil kunne flyvemaskiner, der skulle operere fra vand, ikke samtidig konstrueres aerodynamisk og hydrodynamisk gunstige. Skulle de have ordentlige egenskaber på vandet, kostede det ekstra modstand i luften. Man har søgt at nedsætte disse tab ved f. eks. at gøre støttepontoner optrækkelige.

Vandski kan derimod gøres fuldstændigt indtrækkelige ligesom hjul, og der er dermed åbnet mulighed for anvendelse af ja-

gerflyvemaskiner, der kan operere fra vand. Det kan i visse tilfælde have stor betydning at kunne indsætte jagere på fremskudte punkter uden først at skulle bygge kostbare og tidsrøvende startbaner.

Convair XF2Y-1 Sea Dart er et første forsøg i den retning. Det er en jager med deltaplan, udstyret med to Westinghouse J-34 reaktionsmotorer på hver omkring 1400 kg trykkraft. Spændvidden er 9,3 m, længden 12,5 og højden på vandski 6,4 m.

Der er små hjul på vandskiene, og på dem kører maskinen fra bredden ud på vandet og senere op igen.

Foruden to prototyper bygges en forsøgs-serie på 11, der forsynes med stærkere motorer.



I anledning af FLYV's 25-års-jubilæum sidste år indstiftedes en hæderspris på 500 kr. til uddeling hvert år. Den blev i år tildelt flyvemaskinist Andreas Asmussen fra SAS. Asmussen har tjent flyvningen fra 1916, har fløjet 21.000 timer og over 5 mill. km i DDL og SAS. På billedet får han overrakt prisen af forlagsboghandler Ejvind Christensen, mens kaptajn John Foltmann ser til.

DEN FØRSTE LANDBRUGSFLYVNING I DANMARK

Af Arne Christiansen

SOM et apropos til OEEC-rapporten om landbrugsflyvnings udvikling i Europa i FLYV's majnummer har vi bedt Danmarks første »flyvende farmer«, godsejer Preben Darél, Ørritslevgård på Nordfyn, fortælle lidt om sine erfaringer inden for landbrugsflyvningen.

Allerede før krigen tog godsejer Darél flyvemaskinen i landbrugets tjeneste. Han havde i mange år været ivrig galopspormand, men da det efterhånden knob med at komme ned på de lave vægte, opgav han denne sport og begyndte at lære at flyve, hvor nogle kilo fra eller til trods alt ikke spiller så stor en rolle.

— Flyvningen blev imidlertid på grund af krigen kun en kort fornøjelse, siger godsejer Darél. Efter at jeg havde taget certifikat fra Marslev, købte jeg en Piper Cub, og der blev straks brug for den i det daglige arbejde, for jeg havde på dette tidspunkt også Gelbjerg på Vestfyn og drev selv begge gårde. Ikke alene skulle jeg helst hver dag være begge steder, men ofte skulle en medhjælper også fra den ene gård til den anden, og på et kvarter klarede vi transporten. Da krigen kom, måtte jeg stadig være på farten mellem gårdene, men nu på cykle, indtil jeg solgte Gelbjerg. Det blev til køreture på ca. 120 km, og i den situation lærte jeg for alvor at påskønne tidligere ture med Cub'en.

Inden krigen havde jeg dog allerede planer om at bruge flyet til pudring af visse

afgrøder, hvor man kun vanskeligt eller slet ikke kunne komme med kørende materiel. Jeg havde læst om amerikanske metoder af denne art, og med de specialafgrøder, vi har på Ørritslevgård, lå tanken snublende nær. F. eks. har vi normalt et halvt hundrede tdr. land med hestebønner, som bliver to meter høje og er ganske uigennemtrængelige, og med et angrøb af lus er de fuldstændig prisingivet. De kan give 20 fold, men jeg har også været ude for at høste mindre end udsæden. På et døgn kan det hele være ædt, og en pudring kan derfor nemt betyde 1000 kr. pr. td. land. På den baggrund var det, jeg efter krigen anmodede Skandinavisk Acro-Industri om at bygge et pudderanlæg til en af mine KZ-maskiner, som jeg havde anskaffet i stedet for Piper Cub'en, der blev taget af tyskerne og anvendt som skolemaskine i Værlose, til den ikke kunne mere.

Da KZ-III blev til landbrugsmaskine

Der måtte begyndes på helt bar bund med forberedelserne til pudring fra luften, og jeg lavede et udkast, som faktisk den dag i dag ligger til grund for det danskbyggede pudderudstyr til KZ-III'eren. I 1948 var vi klar til at tage fat, og effektiviteten svarede til forventningerne. De første år blev der tale om en slags flyvende maskinstation, men siden har jeg opgivet arbejdet for fremmede og skilt mig af med to af

maskinerne. Jeg har stadig en KZ-III og pudderudstyr til denne, som på en time kan rigges til til landbrugsflyvning. Andre har jo taget lignende arbejder op, og der er i de senere år gjort værdifulde erfaringer inden for dansk landbrugsflyvning.

— Kan man ikke undre sig over, at ikke flere danske landmænd har set flyvningens muligheder?

— Jo, i høj grad. Som transportmiddel er de små maskiner uforlignelige, og som pudrings- og sprøjtemaskiner er de hurtige, effektive og billige. For mig har det afgjort været en god investering, og landingspladsproblemerne er heller ikke store. En almindelig græsmark er tilstrækkelig. Jeg benytter f. eks. en delt kvægfold, således at køerne er i den ene halvdel om dagen og i den anden om natten. På den måde er der altid en landingsplads klar. Hangaren har jeg bygget på midten, og ved siden af ligger førkrigs-hangaren, som jeg nu bruger til malkestald.

— Deres nuværende maskine har ry for at være den bedst udstyrede KZ-III i Danmark?

— Jeg har altid syntes, at der skulle være en vis udvikling i ens kunnen, og jeg har derfor ladet den udstyre med radio og blindflyvningsinstrumenter, og min rutine i instrumentflyvning har jeg holdt vedlige i linktræneren i Kastруп.

A. C.

FREMMEDE FLYVEMASKINER OVER DANMARK

En redegørelse fra forsvarsministeriet

NATTEN mellem den 28. og 29. april foretog et antal flyvemaskiner af fremmed nationalitet overflyvning af store dele af Danmark, og overflyvningerne strakte sig over godt 6 timer. Det danske flyvevåben konstaterede overflyvningerne, men hverken det eller flyvevåbnet i Sverige, hvor der også skete uanmeldte overflyvninger med fremmede maskiner satte nat, sendte militære observationsmaskiner i luften i den anledning.

Dette foranledigede en undersøgelse fra forsvarsministeriets side, der ønskede at få oplyst grunden til det danske luftforsvars manglende reaktion på overflyvningerne. Undersøgelsen resulterede i en redegørelse, som ministeriet udsendte den 8. maj, og hovedpunkterne i redegørelsen er:

1. På grund af personalemangel var kun een af flyvevåbnets radarstationer i gang døgnet rundt, og der blev ikke den pågældende nat truffet ekstraordinære foranstaltninger til at lade luftvåbnets centralledelse eller dets øvrige radarstationer træde i virksomhed.
2. Maskinernes nationalitet har ikke kunnet

konstateres. Under overflyvningen svigtede flyvevåbnets meldesystem, og en meldeordre, som er blevet udstedt 6. november 1950 for hær, flåde og flyvevåben, er ikke blevet fulgt.

3. Der gennemføres i nær fremtid en alarmeringsøvelse for alle værnstyrker i landet med det formål at få eventuelle fejl og mangler rettet. De ændrede alarmeringsbestemmelser vil herefter blive afprøvet påny.
4. Der skal sættes fuld kraft på udbygningen af radar-nettet, uden hvilket flyvevåbnet ikke vil kunne operere over for fremmede flyvere.
5. Et udkast til en ny forholdsordre vedrørende imødegåelse af uhjemlet overflyvning behandles for tiden i forsvarsministerium og udenrigsministerium. De nye regler ventes at kunne gennemføres samtidig med varslingsystemets etablering, formentlig i begyndelsen af 1955.

* * *

Næsten samtidig med forsvarsministerens redegørelse udsendte udenrigsministeriet en meddelelse, efter at det havde rettet en fo-

respørgsel til den amerikanske, den britiske og den sovjetrussiske regering gennem de herværende diplomatiske repræsentanter for disse regeringer i anledning af dansk territoriums overflyvning af fremmede flyvemaskiner natten mellem den 28. og 29. april.

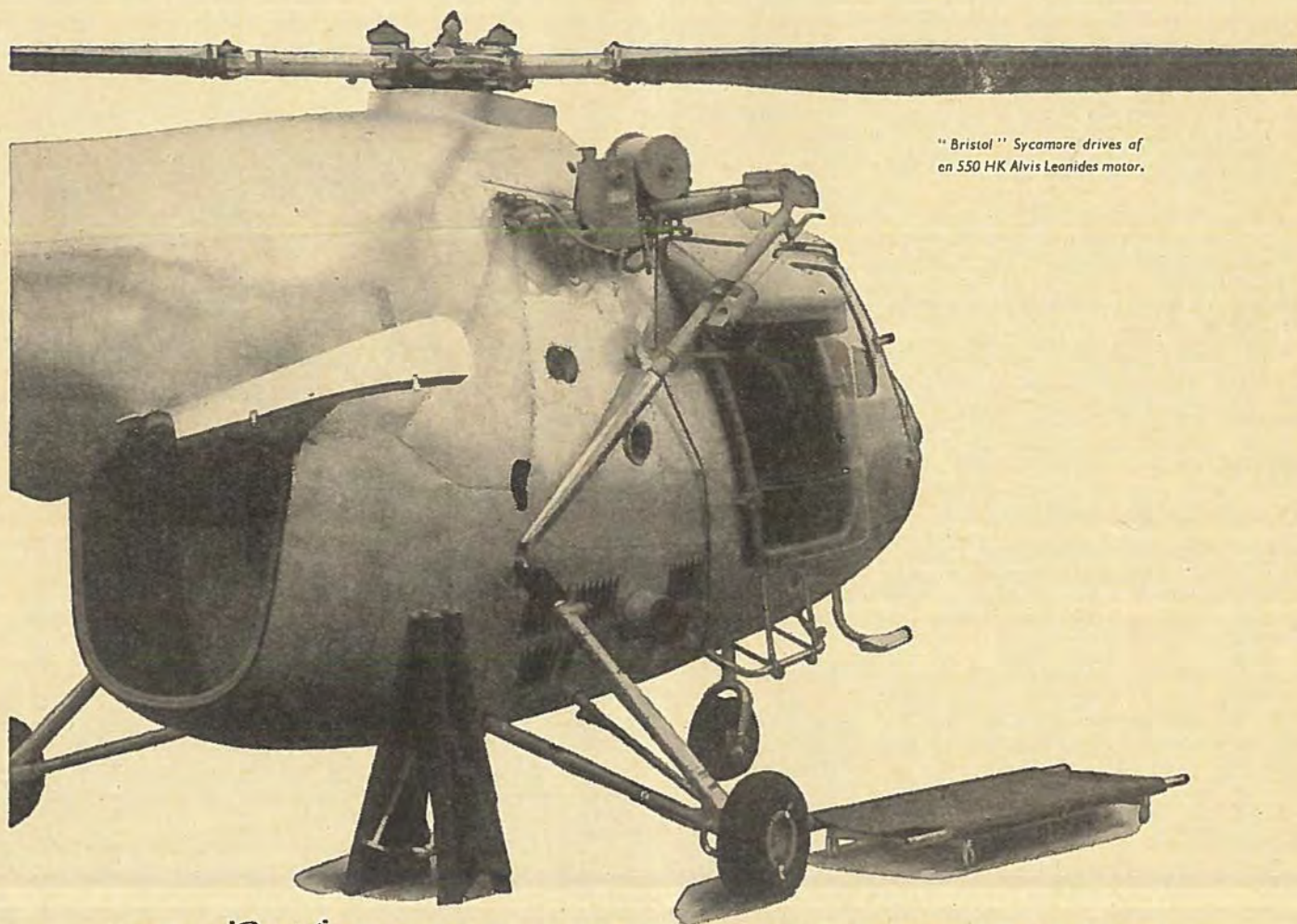
Den amerikanske ambassadør har efter instruktion fra sin regering meddelt udenrigsministeriet, at intet amerikansk luftfartøj har overfløjet Danmark den pågældende nat.

Den britiske ambassadør har, ligeledes efter instruktion fra sin regering, meddelt, at intet britisk luftfartøj har været i dansk territorialområde i det heromhandlede tidsrum.

Den sovjetrussiske chargé d'affaires har efter ordre fra sin regering meddelt, at sovjetrussiske luftfartøjer ikke har overfløjet dansk territorium eller områder i nærheden deraf og følgelig ikke har nogen som helst forbindelse med de omhandlede overflyvninger over Danmark natten til den 29. april.

SYCAMORE

Sycamore Mark 4 er en enestående helikopter, idet dets konstruktion muliggør anvendelse på flere virkefelter : (1) en kraftdrevet talje er således installeret med særligt henblik på redningsarbejde ; (2) to bårer kan yderligere anbringes i kabinen, og der er afset plads til to liggende patienter samt en sygeplejer(ske) ; (3) naar bårerne er foldet sammen og anbragt i bagagerummet (20 cu. ft.) findes der siddeplads til fem passagerere ; (4) en bårsele er endvidere anbragt under maskinens krop således at transport af uhåndterlige laster kan foretages over kortere distancer ; (5) særligt udstyr kan installeres til anvendelse ved sprøjtning af afgrøder.



"Bristol" Sycamore drives af en 550 HK Alvis Leonides motor.

THE *Bristol* AEROPLANE COMPANY LIMITED . ENGLAND

A.B.C. Hansen-Comp A/S, Industribygningen, Copenhagen, V, Denmark

FIN START PÅ SVÆVEFLYVESÆSONEN

Karup fører i alle tre klasser — Mange distanceflyvninger

— Fem-seks sølv-diplomer

DET bliver mere og mere klart, at foråret i Danmark ofte byder på bedre svæveflyvemuligheder end sommeren. Der blev opnået fine resultater sidst i april og først i maj i fjor; men i år var april endnu bedre, og de klubber, der var klar i rette tid, har fået meget ud af det.

Således må det siges at være en lovende begyndelse, at de første fem diplomansøgninger for 1954 var 5 sølv-diplomer!

Og i flyvedagskonkurrencerne er det strømmet ind med fine resultater, især fra militær side.

Et skår i glæden har det imidlertid nogle steder været, at man ikke straks har fået den glæde af de nye svæveplaner, som man havde regnet med, idet Spatz'en først fik startforbud og dernæst fik lov at flyve med meget skarpe begrænsninger.

Vor advarsel m. h. t. havarier ved sæsonens begyndelse synes at have virket (7-9-13!), idet vi endnu ikke har hørt om havarier.

Karup starter med 23 timer

Det begyndte lørdag den 10. april og den følgende søndag, palmesøndag. For disse to dage indsendte Karup 10 varigheder på ialt 23 timer 22 min. Om det så var 2G'en, var *Sejstrup* oppe med den i 53 minutter, da der åbenbart var helt »udsolgt« med andre planer. Han havde om lørdagen haft en tur på 5 t 20 m i en Olympia.

Også Værlose begyndte i denne weekend, hvorimod ingen civile klubber lod høre fra sig.

Påskebragte blandet vejr; men lørdag og 2. påskedag var det fint. Termikken gik højt til vejrs, og nu kom der gang i højdevindings-konkurrencen, som overfenrik *Vegenfeldt* fra Karup startede med en stigning på 1900 m.

Mange distanceflyvninger

Vi kritiserede sidste år, at der under den fine sidste april søndag i fjor kun blev foretaget en distanceflyvning. Nu har man taget ved lære, for april bragte 15 distance-resultater i konkurrencen.

P. E. Nielsen (»Pillerik«) indledte med en målflyvning til Skrydstrup — 120 km fra Karup. Det var langfredag. Dagen efter gjorde *Vegenfeldt* og *Sejstrup* det samme. *Sejstrup* fløj *Baby*, startede sidst — men kom først frem! Den 27. tog han turen igen pr. Olympia på 2 timer 5 min., men det var ikke målflyvning.

Påskelørdag aflagde vi besøg i Ålborg, hvor *Helmuth Simonsen* var stukket af på en målflyvning til Århus (Kirstinesminde), som han også planmæssigt nåede. Det er sjældent, at man kan gå på stræk fra Ålborg, men nordvinden gjorde det muligt, og *Simonsen* fik årets første sølv-diplom. Ugen efter fik også *Sv. Westergård* gjort sit sølv-diplom færdigt med en 97 km lang flyvning sydpå.

Fra Værlose fløj *Niels Juul Ditlev Jensen* den 19. til Slagelse, mens *B. J. Elle* nåede de 89 km til Korsør. Den 25. fløj han 68 km mod syd i et forsøg på at nå Nakskov, mens *Bjarne Maribo* dagen efter gennemførte en målflyvning til Avnø og dermed havde sit sølv-diplom klar. De tre sidste

flyvninger blev foretaget i *Babyfalken*. Det har ofte forgæves været forsøgt at nå Avnø fra Værlose; men nu lykkedes det altså.

Mens *Elle* og *Maribo* og andre polyteknikere er »gået over til fjenden« og flyver for Værlose, ligger deres kammerater dog ikke på den lade side. *Fedderson* er begyndt at træne til VM og gennemførte den 25.-4. en målflyvning til Gedser, 122 km i Fi-1. Flyvningen blev allerede planlagt dagen før.

Denne søndag den 25. var lige så god som den tilsvarende i fjor, men med en anden slags termik. Det var i mange tilfælde tørtermik op til ca. 2000 m højde. Om det så var i Roskilde, kunne man flyve termik med vinden lige ind fra den våde fjord, der ellers ødelægger termikken ved nordlige retninger.

Den 19. havde *Ole Didriksen* fra Karup gjort sit sølv-diplom færdigt med en *Baby*-flyvning på 5 t 13 m.

Og endnu et sølv-diplom tog *Rasmus Dossing Jensen* fra Viborg, som den 19/4 fløj målflyvning fra Herning til Ringkøbing, 51 km. Statsmandskabet nåede frem rettidigt til også at undersøge landingsattesten. Den 23. blev *Dossing Jensen* påny slæbt op fra Herning i klubbens omregistrerede *Baby VIX*, og han fløj 5 t 41 m og fik dermed højde og varighed under en tur til Århus.

Også *Silkeborg* er med i flyvedagskonkurrencerne i år. *Charles Nielsen* fløj 66 km til Kolind den 23., mens *Michael Hansen* foretog en iflg. dagspressen »tænderklaprende svæveflyvning« til Varde den 27.

Det fine vejr er fortsat i første halvdel af maj, hvor der også er fløjet en del. Karup fører stadig ubestrideligt, men Ringsted er kommet godt foran de andre klubber i varighed med 17 t. 41 m., mens Værlose er nået frem til 8.53.

I højdevinding er Ringsted også sprunget frem til andenpladsen med 9.670 m.

Der er ingen nye distancer. Derimod er der endnu et sølv-diplom, idet *Verner Jensen* fra Ringsted st. bededag fløj godt 5½ time og dermed gjorde sig færdig. Om det er årets 6. eller kun 5. afhænger af, om *Dossing Jensens* højdevinding kan godkendes, idet barogrammet ikke er helt godt.

Stillingen i flyvedagskonkurrencerne pr. 30.4.

Varighed.

1. Flyvestation Karup .. 38 t. 10 m. (10)
2. Ringsted Svævefl.klub 8 t. 35 m. (8)
3. Flyvestation Værlose .. 7 t. 16 m. (5)

Højdevinding

1. Flyvestation Karup 13.500 m (8)
3. Aviator, Ålborg 8.805 m (8)
2. Flyvestation Værlose 8.540 m (6)

Distance

1. Flyvestation Karup 480 km - 660 p (4)
2. Aviator, Ålborg 8.805 m (8)
3. Flyvestation Værlose 8.540 m (6)

Alleberg åbner

Den 6. juni åbner den svenske central-svæveflyveskole på Alleberg sin sæson 1954, som varer til 28. august. Der er begynderuddannelse i hele perioden, og den foregår udelukkende på tosedede svæveplaner. I Sverige kan man også opnå A-, B- og C-diplomer under denne skoling.

Til den videre uddannelse står 4 Granau *Baby*, 3 Olympia, 4 Weihe og 2 Kranich til rådighed. De første 14 dage er der træningskursus for konkurrenceflyvere, hvor de svenske VM-deltagere bliver udtaget.

Svæveflyvekøkkurrence i »Helsingør«

Årets nationale svæveflyvekøkkurrence i USA afholdes for første gang i Californien, nemlig ved byen Elsinore fra 27.7. til 5.8., altså samtidig med VM i England.

Ny varighedsrekord

Nappe har FAI anerkendt de to i martsnummeret side 61 omtalte franske varighedsrekorder, for den ene er blevet forbedret. Da den franske svæveflyvechef, *Edmond Cornu* var i København til CAP-kongressen, kunne han forevise præsidenten for FAI's svæveflyvekommission, *schweizeren Gehriger*, et telegram, hvoraf det fremgik, at to unge svæveflyvere, *Dauvin* og *Couston*, landede den 8. april efter en flyvning på 57 timer 10 min. i en *Kranich III*.

Trafiken på Københavns Lufthavn, Kastrup i april 1954

| | | |
|-----------------------------------|-------|--------|
| Ankomne passagerer på rute 10.889 | | |
| afgående " " " 10.476 | | |
| | ialt | 21.365 |
| transitpas. 2 x 14.613 | | 29.226 |
| Andre passagerer | | 3.562 |
| | Total | 54.153 |

Det tilsvarende tal for april forrige år var 59.443.

Nedgangen skyldes SAS-strejken i Norge.



Breguet 901 er det nyeste franske svæveplan, der vil blive anvendt af Pierre og af Rousselat ved VM i næste måned, mens *Gasnier* og *Trubert* flyver den tosedede CM-71. Frankrig har også haft fint vejr. Fra 16.-18. april blev der fløjet 23.000 km over land, heraf 16 over 500 km, 30 andre over 300 km. Herved fik Frankrig 6 nye piloter med alle tre diamanter.



**SHELL
AVIATION
SERVICE**

På mere end 1500 lufthavne
over hele verden står Shell
til tjeneste med det bedste
materiel og vel-
uddannede folk.





Billedreportage fra Odense: Foroven til venstre og højre nogle billeder fra den stormfulde konkurrence. Bemærk tidtagerne med styrthjelme. I midten ses den nye resultatavle, der skal anvendes til VM. Foruden de tre danmarksmestre. Fra venstre Bjarne Jørgensen, Erik Johansen og Børge Hansen (der reparerer) sammen med verdensmester Hans Hansen).

Hårdt vejr ved danmarksmesterskaberne i Odense

DETTE års danmarksmesterskab for frit-flyvende modeller blev karakteriseret af meget stærk blæst og dermed mange havarier. Det blæste 20 knob det meste af tiden, og det er mere, end vi normalt flyver i her i landet, hvor vi som regel har mulighed for at aflyse en konkurrence.

Vejrudsigten lørdag eftermiddag fra Meteorologisk Institut lød på »svag til frisk vind«, men det blev desværre til mere.

Både dagen før og dagen efter var det i hvert fald stille om morgenen; men ikke engang det fik de 51 modellflyvere ud af at møde op før solopgang i Odense lufthavn den 2. maj.

Derfor blev det en dag med planbrud i luften, havarilandinge, reparationer, vild jagt efter modeldele hen over pladsen, højstart med løb af alle kræfter med vinden samt spil, der kom flyvende gennem luften, når snorene ikke ville udløse — til fare for de omkringstående.

Helhedsindtrykket var, at vi er blevet lidt for blødsodne og derfor ude af træning i hårdt vejr, og det må vor elite ikke blive, da man ved internationale konkurrencer kan komme ud for al slags vejr. Der var alt for få, der forstod at højstarte under disse forhold. Det har vi set bedre før; men det må siges, at 50 m snor er sværere at starte med i hårdt vejr end 100 m.

Motormodellerne, der plejer at være endnu mere følsomme for vejret, klarede sig forbavsende godt, især wakefield-modellerne. Havde vejret været bedre, ville der have været mange fine resultater.

De dygtige klarede sig bedst

Under disse omstændigheder, der jo var ens for alle, måtte resultaterne blive ret

små. Det var dog ikke den rene hasard alligevel. Stort set klarede de dygtige og erfarne modellflyvere sig bedst.

De fem starter, der anvendes fra i år, udjævner i betydelig grad held og uheld; men på den anden side var to modeller for lidt til fem flyvninger i det vejr. Modellen og flyvningen kunne være aldrig så god, men man var ikke herre over, hvor og hvordan modellen landede ude i terrænet. Vinden gik lige på tværs af den ret smalle lufthavn, og hvis en model fløj blot nogenlunde, landede den på marker eller i hegn og træer, og det var ofte umuligt at reparere.

Børge Hansen sikrede sig i sidste periode mesterskabet, som han også vandt for to år siden. Sejren var ellers lige ved at tilfalde hans yngre klubkammerat Ole Jensen, som førte de første fire perioder. Han nåede imidlertid kun de tre første starter — så landede hans Pjerri 69 i toppen af et højt træ, hvorfra man først efter konkurrencens slutning fik enkelte dele ned i stærkt beskadiget stand. Han havde ingen reservemodel med.

Verdensmesteren Hans Hansen måtte i år nøjes med tredjepladsen. Han reparerede til det sidste og startede så — men fik planbrud i luften og dermed intet i den sidste omgang.

Henry Petersen fra Fredericia, der kommer op på en højere plads, hver gang han deltager i et DM, blev nr. 4, og Arne Hansen fra Odense nr. 5.

Motormodellerne

Bjarne Jørgensen fra Odense vandt sit tredje mesterskab med gummimotormodel med kun tre starter. Han reparerede i 3. og 4. periode og nåede så med en lille flyv-

ning med en bardun-afstivet model at holde sit forspring for Jørgen Amorsen fra Djursland, som med fem relativt små flyvninger blev nr. 2. Widell blev nr. 3 med to flyvninger og Børge Hansen, der for alvor er begyndt også at flyve med gummimotormodel, blev nr. 4 med kun en flyvning — dagens eneste maximumflyvning. I 4. start med svævemodel var han kun 4 sek. fra maximum — så forsvandt modellen af sync.

Kun 6 af 17 tilmeldte opnåede resultater med gasmotormodeller. De fleste andre trak sig frivilligt tilbage eller havarerede. En del af dem fløj også med svævemodeller, og vejret gjorde det yderligere svært at flyve i to grupper.

Erik Johansen fra Haslev vandt med kun 2 flyvninger, mens Victor Pedersen fra Djursland blev nr. 2 med fire og Fl. Kristensen fra Gentofte nr. 3 med to flyvninger.

Sportsflyveklubben vandt igen holdkonkurrencen

Sportsflyveklubbens førstehold (Børge og Hans Hansen, Neumann og Sv. Pedersen) førte sikkert hele vejen igennem og vandt overlegent. Andetholdet var nær ved at blive nr. 2 som ifjor, men bestod kun af to personer og kunne ikke holde et OM-F-hold stangen i sidste omgang. Haslev blev nr. 4 og Djursland nr. 5.

Generalprøve på VM

På mange områder var konkurrencen en generalprøve på arrangementet til verdensmesterskabet i juni. Jørgen S. Petersen var konkurrenceleder. Den nye resultatavle, som nogle Odensfolk har bygget, fungerede udmærket og gav løbende fin oversigt over konkurrencen.

Resultaterne af DM

Svæve modeller: 1. *Børge Hansen* (Sportsflkl.) 455, 2. *Ole Jensen* (do.) 425, 3. *Hans Hansen* (do.) 407.

Gummimotormodeller: 1. *Bj. Jørgensen* (Odense) 259, 2. *J. Amorsen* (Djursland) 220, 3. *K. E. Widell* (Sportsflkl.) 190.

Gasmotormodeller: 1. *Brik Johansen* (Hæslev) 214, 2. *Victor Pedersen* (Djursland) 206, 3. *Fl. Kristensen* (Gentofte) 202.

Holdkonkurrencen: 1. Sportsflyveklubben 1161, 2. Odense 681, 3. Sportsflkl. 654.

Ny indendørs rekord ved DM

DER var kun tilmeldt to til indendørs DM, hvortil kom endnu et par, da rejseomkostningerne viste sig at bortfalde. Efter det sædvanlige besvær med at få lov at benytte et lokale lykkedes det at få adgang til Gentofte skole, hvor konkurrencen planmæssigt blev gennemført den 25. april.

Selv de kritiske indendørsfolk fandt flyveforholdene idelle: Ventilatorerne var stoppede, varmeapparaterne lukkede, der var kun lille temperaturforskel mellem aula og yderluft, og det blæste ikke udenfor, og derved blev luften i aulaen helt rolig.

Bendt E. Rosenberg Jensen fra Progress opnåede titlen som danmarksmester for 3. gang med så fint et resultat som 856 sekunder for tre flyvninger (henholdsvis 162, 313 og 381). Men efter konkurrencen nåede han helt op på 7 min. 03 sek., hvilket er ny danmarkrekord i klasse B 1 og gruppe B — samt årsrekord.

Gunnar Nielsen fra Gentofte blev nr. 2 med 662, *Erik Nienstødt* fra samme klub nr. 3 med 615 sekunder, og de opnåede begge c-diplom, mens *Bent Jensen*, der i forvejen kun havde a, måtte nøjes med et b.

I denne måned: VM i Odense

Årets første modelflyve-begivenhed her i landet, verdensmesterskabet for svæve modeller, finder sted sidst i denne måned, nemlig fra 24. til 28. i Odense.

Der forestår endnu tre ugers travle forberedelser — så går det løs.

Modelflyverådet udtog det danske hold et par dage efter DM. Det består af to gamle og prøvede konkurrenceflyvere, nemlig *Børge Hansen* og *Hans Hansen*, samt to, der ikke tidligere har været på landholdet, nemlig *Svend Pedersen* og *Hans Frederik Nielsen*. Af disse er de tre første fra Sportsflyveklubben i København, mens den sidste er fra Ikaros i Hæslev. *Børge Hansen* er holdleder.

Andre danske modelflyvere kommer muligvis også til at deltage, men med udenlandsk materiel. Dette bliver tilfældet, hvis nogle af landene kun fremsender modeller, der så skal flyves „proxy“ af danskere.

Hvor mange og hvilke nationer, der kommer til at deltage, vides endnu ikke, da sidste frist er 5. juni. Første land, der tilmeldte sig, var Italien. Første til at sende afbud: Polen.

Et stort antal danske modelflyvere deltager som funktionærer i den omfattende konkurrenceorganisation. Det drejer sig om et halvt hundrede fra hele landet.

I august-nummeret bringer vi en stor reportage fra begivenheden.

Sidste: Der regnes nu med følgende 17 deltagende nationer: Belgien, Danmark, England, Finland, Frankrig, Holland, Italien, Israel, Jugoslavien, New Zealand, Norge, Saar, Schweiz, Sverige, Tyskland, USA og Østrig. I alt 68 deltagere. For New Zealand, USA og måske England skal danske modelflyvere flyve proxy.

Lidet flatterende debut for de tyske svæveplaner

Fabrikkerne undlader at meddele, at Spatz havde startforbud og at to andre typer ikke er godkendt

NÆPPE var de to første Spatz-svæveplaner taget i brug i Danmark, før luftfartsdirektoratet kort før påske udstedte startforbud mod dem.

Årsagen hertil var, at direktoratet havde modtaget et efterretningsblad fra de tyske luftfartsmyndigheder, dateret 31. marts, og heri meddeltes det, at typen havde fået startforbud den 13. januar! Årsagen hertil var en ulykke i 1953, antagelig den, hvor schweizeren *Lauber* fik planbrud og omkom. Der havde tidligere som følge af denne ulykke været udsendt meddelelse om, at man skulle passe på roden af planbjælken, der åbenbart ikke havde været korrekt udført på den pågældende Spatz.

Det blev samtidig meddelt, at typen efter en nærmere undersøgelse af de enkelte eksemplarer kunne få lov at flyve med visse begrænsninger. Efter at det havde vist sig, at de danske eksemplarer allerede var modificeret, så de opfyldte disse krav, fik de den 1. maj luftdygtighedsbeviset tilbage med følgende begrænsninger:

1. Største hastighed 120 km/t.
2. Største flyvehøjde 300 m.
3. Kun tilladt til begrænset flyvning.
4. Flyvemaskineslæb forbudt.

Det vil sige, at den blev reduceret til skolegliderstandpunktet.

Det blev samtidig stillet i udsigt, at der kunne forventes udvidelse i dykhastighed til 140 km/t, og at typen senere ved indbygning af visse forstærkninger, hvortil tegninger var under udarbejdelse, ville kunne tillades til de oprindelige data.

Hvorfor gav fabrikanten ikke besked?

Det foregående er beklageligt, men ikke usædvanligt for nye typer af luftfartøjs-typer. Den slags forekommer i de bedste familier, og når en type har overstået disse børnesygdomme, kan den blive særdeles vellykket.

Hvad der underer i denne forbindelse er, at der er hengået næsten 3 måneder fra udstedelsen af flyveforbudet, til dette er nået frem til Danmark.

Man kunne måske have ventet, at de tyske myndigheder hurtigere havde givet de danske besked; men man måtte først og fremmest vente, at fabrikanten, *Scheibe Flugzeugbau*, aldeles omgående gav sine kunder besked.

De to første eksemplarer var ganske vist leveret her til landet i delvis færdig stand, før forbudet kom. Men det kan ikke have været *Scheibe* ukendt, at de ville blive bygget færdig og indfløjet, og faktum er, at der er blevet fløjet med dem, bl. a. til fuld maximal dykhastighed på 175 km/t på et tidspunkt, da de af sikkerhedsmæssige grunde kun var tilladt til 120!

Det tredje eksemplar blev afsendt fra en anden fabrik i Tyskland, der bygger på licens (*Burgfalke Flugzeugbau*), efter at forbudet var udstedt og uden nogen meddelelse om begrænsninger.

Forbindelserne såvel til de tyske luftfartsmyndigheder som til fabrikkerne er overordentlig træge, og det var ved redak-



Silkeborgs Spatz OY-AXV under indflyvningen i Høring. Den øjes af en gruppe medlemmer af Silkeborg Flyveklub.

tionens slutning ikke lykkedes at få denne mærkelige sag opklaret endnu.

Ikke mere flyvning uden typegodkendelse

Af en artikel i april-nummer af »Thermik« fremgår, at de tyske luftfartsmyndigheder i vinter ændrede en bestemmelse vedrørende flyvning med typer, som endnu ikke havde fået endeligt godkendelsesbevis, men kun en foreløbig flyvetilladelse, indtil prøverne var overstået. Dette havde hidtil været tilladt, men blev nu forbudt, således at der kun måtte flyves i forbindelse med prøverne.

Dette kritiseres i artiklen stærkt af *Egon Scheibe*, konstruktøren af Mü-13, Spatz og Specht, idet han hævder, at den hidtidige fremgangsmåde dels skaffede kunderne nye typer hurtigere, dels på grund af driften af disse typer fik forskellige småforbedringer med i den endelige godkendelse af typen, der på den måde blev mere »moden«.

Resultatet er nu blevet, at adskillige *Bergfalke II* og *Specht* blev stoppet en tid. Det meddeles dog andetsteds i samme nummer, at *Bergfalke II* blev klar den 20. marts; men endnu i begyndelsen af maj kendte de danske luftfartsmyndigheder intet til, om *Specht* og *L-Spatz* var godkendt, og på det tidspunkt var *Havdrups Specht* klar til indflyvning.

Moralen heraf er, at man ved anskaffelse af nye typer må sikre sig, at disse er typegodkendt, og man må også — hvad de tyske myndigheder selv har gjort opmærksom på — sikre sig, at de forskellige typers angivne tomvægte og øvrige data kan overholdes i praksis, idet det har vist sig, at nogle blev tungere end angivet.

Det vil være klogt, om man inden anskaffelse af nye typer henvender sig til luftfartsdirektoratet og der undersøger, om typen uden videre vil kunne godkendes her i landet, eller hvilke særlige forholdsregler der skal tages.

(PS: Midt i maj var også *Specht* i orden, men ikke *L-Spatz*).



FLYVEVÅBNET

Flyverltn. af 2. grad af res. *M. T. B. Friedel* ved v. flbk. forsattes til o. flbk. fra den 1/5 at regne.

Efternævnte sekondltn. forsattes fra hæren til flyvevåbnet, udnævnes til flyverltn. af 2. grad af res. og ansattes således: *S. O. Jensen* ved o. flbk., *L. I. Nielsen* ved o. flbk. og *K. H. Larsen* ved o. flbk. . . .

Efternævnte befalingsmænd er indtrådt i flyveskolens klasse 1954 — I (elementærkursus) til uddannelse til observationsflyvning for artilleriet: premierltn. *J. F. Jensen* ved 3. feltart.regiment, løjtnanterne af res. *J. K. Olsen* ved 2. feltart.reg., *S. E. Jørgensen* ved Bornholms værn (artilleriet), *W. Lange* ved 4. feltart.reg. og *O. G. F. L. Christensen* ved jydsk luftværnsreg.

Flyverltn. af 2. grad af res. *J. P. Eriksen* ved fl.kom. udnævnes til flyverltn. af 1. grad.

Kaptajnltn. *J. Ipsen* og flyverltn. af 1. grad *S. P. Hølge*, begge ved o. flbk., forsattes til fl.kom. og ansattes ved flyverstaben.

Efternævnte befalingsmænd i flyvevåbnet er indtrådt i flyvevåbnets reserveofficersskole, flyverløjtnantskursus 1954—I: Oversergenterne *J. Tørnøse*, *C. W. Bøgh*, *P. H. Appel* og *E. B. Jensen*, sergenterne *E. Alting*, *B. L. Pedersen*, *B. S. Nielsen*, *T. V. Knudsen*, *E. A. Knudsen*, *B. T. Hansen*, *P. H. Schmidt*, *E. M. Mattsson*, *H. Madsen*, *A. Christensen* og *L. Jacobsen*.

Kaptajn *K. C. J. Pedersen* ved o. flbk. forsattes til v. flbk. fra d. 15/4 1954 at regne.

Kaptajn *G. M. Wegner* ved flyverstaben

er afgået fra nævnte stab og ansat ved o. flbk. fra den 1/4 1954 at regne.

Kaptajn af specialgruppen *H. K. Larsen* ved flyveskolen afskediges på grund af alder i nåde af krigstjenesten med pension.

Kaptajnløjtnant af specialgruppen i flyvevåbnet *E. B. H. Jarlbæk* ved flyverstaben udnævnes til kaptajn af specialgruppen i flyvevåbnet. Premierltn. i flyvevåbnet *S. O. Nielsen* ved v. flbk. udnævnes til kaptajnltn. Sekondltn. *F. Caspersen* ved v. flbk., flyverltn. af 2. grad af res. *K. G. Sørensen* ved v. flbk. og løjtnanterne af res. *E. M. Pedersen* og *T. K. Kjør*, begge ved o. flbk., udnævnes til flyverløjtnanter af 1. grad.

Efternævnte løjtnanter af res. i flyvevåbnet udnævnes til flyverløjtnanter af 1. grad af res. og ansattes således: *H. H. Mogenssen* ved o. flbk., *G. S. Thomsen* ved v. flbk., *H. B. Ljørring* ved o. flbk. og *K. A. Brunn-Sørensen* ved o. flbk.

Flyveulykken ved Gø

Den 14. april forulykkede den 24-årige flyverløjtnant af 2. grad, *Arne Nielsen*, med en Republic F-84 Thunderjet, der fløj i Limfjorden ved halvøen Gø med fuld fart. Arne Nielsen, der var stationeret i Karup, stammede fra Dybvad i Vendsyssel og kom ind til flyvevåbnet i oktober 1951.

Uddrag af Notam-Danmark

Regler for mærkning af skoleluftfartøjer.

Luftfartsdirektoratet bekendtgør herved, at de gældende regler for mærkning af skoleluftfartøjer ifølge NOTAM DANMARK, serie B nr. 32/1950 fra og med 1. april 1954 er annullerede.

Fra ovennævnte dato vil der ikke blive krævet nogen særlig afmærkning.

NOTAM B nr. 32/1950 er hermed annulleret.



Brev KASSE

Er Notam-Danmark korrekt?

Lige efter isvinteren i år, da det begyndte at tø, blev der i Notam meddelt, at Skovlunde Flyveplads var lukket for skoleflyvning, da pladsen var uegnet p. gr. af jordbundsforholdene.

Ikke desto mindre viste det sig, at pladsen var i en sådan forfatning, at der kunne flyves, og der blev fløjet uddannelsesflyvning derude!

I Notam af 21. april har man endnu ikke meddelt os noget om, at pladsen er egnet til at genoptage flyvningen. Er den det? Ja, man kan jo selv tage derud og se på sagerne; men det er ikke meningen.

Så meddeles, at koncession er taget fra *Morian Hansens* flyveskole! Onde tunger gisnede om de mest forskellige årsager til dette meget alvorlige skridt, som glædede konkurrenterne, men pinte hans venner. Den dag, Notam udkom, blev der fløjet på al kraft fra *Morians* flyveskole — og der har hele tiden været fløjet. Når en så urigtig meddelelse fremkommer, så må man i anstændighedens navn ved en ekstra meddelelse fortælle om den begåede fejl. Husk på, denne meddelelse kan få vidtrækkende økonomiske følger for *Morian*, så længe det modsatte ikke er meddelt.

25.4.1954.

Harald T. Harpoth.

Efter modtagelsen af ovenstående indlæg gjorde vi Notam-Danmark og luftfartsdirektoratet opmærksom på forholdet. Man erkendte, at der var begået fejl, og disse blev derpå rettet i et nyt Notam den 7. maj. Red.





kommer med tankvognen og fylder op til en ny tur — en tur hvor det rette brændstof og de rigtige smøremidler er garanteret for stabil flyvning.

DANSK ESSO 4/5



all weather is Javelin weather

No. 2 of a Series



*Weather map symbol
for Alto Cumulus*

ALTO CUMULUS. These clouds do not seriously interfere with flying, being merely composed of a globular layer of thin vapour, lying in groups, lines or waves. Such clouds only indicate a front if the layer is 'banded', when the cloud often forms a line right across the horizon. In these, or any, meteorological conditions the Gloster Javelin, with its ability to fly and fight at over 50,000 ft. at 600-700 m.p.h. is supreme. As the Under-Secretary of State for Air has said "It would be difficult to exaggerate the importance of the *all-weather* Javelin."

GLOSTER AIRCRAFT CO. LTD., Gloucester

MEMBER OF THE HAWKER SIDDELEY GROUP | PIONEER... AND WORLD LEADER IN AVIATION





K.Z. II Flyvemaskiner.

Flyvevåbnet agter i nærmeste fremtid at bortsælge et antal flyvemaskiner af typen K.Z. II, der har været anvendt til skoleflyvning. Interesserede kan ved skriftlig henvendelse senest den 15. juni til flyvevåbnets indkøbskontor, adresse: Flyvestation Værløse pr. Værløse, erholde nærmere oplysninger om salget.

„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



ABONNEMENT

gennem:
AERO-REKLAME
Jensløvsvej 8
Charlottenlund
telefon: ORdrup 386
(pris kr. 22,85 pr. kvartal)

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer
A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører
N. Thomsen Otto Thomsen

VESTERPORT
Minerva 1112

„BROOMWADE“
Luffkompressorer og Trykluffværktøj

„ENOTS“
Trykluff-Materiel for Hurtigopspænding m.v.



KØBENHAVNS TRYKLUFF SERVICE A/S

Politortorvet 12 - København V.
Telefon: C. *9110 og C. 13926

THE AEROPLANE

Founded in 1911, *The Aeroplane* has become the principal British aviation journal and presents comprehensive and factual reports of aeronautical developments throughout the world. Military and civil aircraft, their operation and maintenance, are comprehensively dealt with and research, engineering, club flying and gliding are fully covered. Prospective subscribers should approach Messrs. Aero-Reklame of Copenhagen (phone ORdrup 386). Annual Rate DKR. 90:—.
Postal account 648 12.

Husk navn og adresse

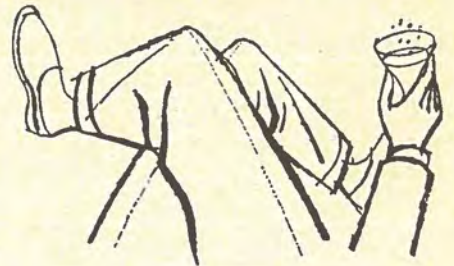
Ved alle forespørgsler, der kræver direkte svar, må indsenderens navn og adresse samt frankeret konvolut altid vedlægges, da vi ellers ikke besvarer eller viderebefordre henvendelserne.

Husk derfor: navn og adresse.



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert Forsikringsselskab, der er tilknyttet Poolen, samt SAS's Biletkontorer.

Flyv BEA til London - det er en oplevelse!



Hurtigste og behageligste forbindelse, næsten ingen støj og vibration. Varme måltider incl. prisen.

20 kg fri bagage. Turistklasse kr. 760.— t/r.

— tal med Deres rejsbureau

Hver dag
kl. 10⁰⁰
den bedste tid på dagen.

flyv **BEA**

Dagmarhus - Vestre Boulevard 12 - Pa. 6311

BRITISH EUROPEAN AIRWAYS, Generalag. for BOAC (British Overseas Airways Corporation)

FLYVEMASKINE KØBES

K.Z. III eller lignende

Bill. mrkt. 61 modt. FLYV's ekspedition, Vesterbrogade 60, København V.

Skrivemaskiner

Eiffel Farvebaand - Alt i Tilbehør
Specialværksted for alle Mærker

C. le Dous & Co.

Telf. C. 13.945

Kronprinsensgade 13

2. distriktskonkurrence

Vejrguderne narrede 5. og 6. distrikt til at flyve på den fastsatte dag, 4.4., med meget små resultater. Resten udsatte til næste søndag, hvor der var masser af termik (og faldvinde!). Der deltog ialt 70 modeller mod 59 i første konkurrence. Stillingen er efter den anden konkurrence:

1. distrikt. A1: J. Rasmussen (105) 468, Joel Hansen (105) 328, B. Hansen (105) 318. — A2: B. Hansen 1142, H. Hansen (105) 1049, S. Pedersen (105) 1025. — C: Widell (105) 749, B. Hansen 647. — D: Fl. Kristensen (116) 354, Widell 269, T. Nielsen (105) 254.

2. distrikt. A1: Kühl (201) 1054, Ole Jensen (208) 730, H. Fr. Nielsen (201) 638. — A2: H. Fr. Nielsen 1385, O. Jensen 893, O. Hemmingsen (208) 550. — A3: P. Lauridsen (208) 1105, E. Johansen (201) 184, B. Schmidt (201) 180. — C: N. W. Sørensen (208) 542, Kühl 300, Jaksland (213) 158. — D: E. Johansen 702.

3. distrikt. A: Scott Hansen (301) 1198, A. Hansen (301) 745, Draborg (301) 677. — C: B. Jørgensen (301) 377, C. Pedersen (308) 105. — D: A. Høst-Aris (301) 325, J. C. Nielsen (301) 264, C. Høst-Aris (301) 100.

4. distrikt. A1: Balslev (420) 180. — A2: Møll (420) 277, Balslev 236.

5. distrikt. A: Schødt (505) 161, Villadsen (523) 126, J. Hansen (506) 114.

6. distrikt. A1: H. Petersen (604) 355. — A2: P. E. Damkjær (611) 578, H. Petersen 481, T. Juhl (607) 395.

Flyvedagskonkurrencerne

Efter 2. distriktskonkurrence har *Hans Fr. Nielsen*, Haslev, overtaget føringen med svævemodel med 1385 sek., *Scott Hansen*, Odense, er rykket op på andenpladsen med 1198, og *Børge Hansen*, Kbh., er nr. 3 med 1142 sek.

Med gummimotormodel fører nu *Widell*, Kbh., med 749, medens *Børge Hansen* har 647 og *N. W. Sørensen*, Næstved, 542.

Med gasmodel fører stadig *Erik Johansen*, Haslev, med 702. Derpå kommer *Fl. Kristensen*, Gentofte, med 354 og *Age Høst-Aris*, Odense, med 352.

Internationalt c-diplom nr. 2

Efter at *Steen Tårnmark Nielsen* fra Agaton i Århus som første dansker fik modelflyvernes internationale c-diplom, kommer nu hans klubbekammerat *Jørgen Kde Hansen* med nr. 2. Han tog allerede i fjor c-diplom i hastighed, i kunstflyvning og med svævemodel. Men hastighedsdiplomet var ikke sat med jordenst, så det har han nu gjort om den 9. maj, og dermed var det internationale diplom klar.

Flere andre Århus-folk arbejder på at bestå samme prøve, men hvornår ser vi nogle fra andre klubber?

Bøger

Kleinst-Motoren und Triebwerke für den Modellbauer. Af J. van Hattum og E. Kreulen. Bearbejdet og oversat til tysk af Hans A. Pfeil. Otto Maier Verlag Ravensburg. 128 sider. 47 tegninger og 17 billedsider. 9.50 DM.

Denne oprindeligt hollandske bog er nu ved sin oversættelse til tysk gjort mere tilgængelig for danske læsere. Den giver en udmærket oversigt over modelmotorernes teori og praksis, deres indbygning i flyvemodeller, både og racerbiler, om deres specielle brandstoffer samt om deres betjening. Den er gennemillustreret af van Hattums instruktive tegninger og af en mængde udmærkede fotografier af en mængde motorer fra alle mulige lande.

Bogen afsluttes med en oversigt over tyske modelmotorer af englænderen *P. G. F. Chinn*.



Supermarine 525 er den nyeste engelske type. Den er udviklet af Supermarine 508, men har pilform på alle flader og normal hale i stedet for den v-formede. Den har som 508 to Rolls-Royce Avon motorer og en udvikling af den er sat i produktion for flåden.

Udvekslingen med USA, Canada og Holland

Det har været ret svært for KDA i år at udtage deltagerne til sommerens udvekslingsrejser, fordi alle ansøgerne var af høj standard. Efter en nøje gennemgang af de indsendte ansøgninger udvalgte 13 af ansøgerne, som var til en endelig prøve i København, og denne gav nedenstående resultat:

USA

Tb Overgård, Århus Svæveflyveklub, Århus.

Ole Dreies Brandt, Birkerød Flyveklub, Birkerød.

Torkild Balslev, Hjørring Modelflyveklub, klub, Hjørring.

Axel Mortensen, Sportsflyveklubben, København.

Svend Høpfner, Slagelse Flyveklub, Slagelse.

Disse fem unge skal til staten Nebraska i USA under ledelse af oberstløjtnant *Michael Hansen* og civilingeniør *Bjarne Maribo*. Holdet bliver ved det amerikanske luftvåbens foranstaltning fløjet fra København via Frankfurt til Washington. Derfra flyves til verterne i Nebraska, hvor der ferieres en halv snes dage, og så går hjemrejsen med flyvemaskine til New York via Nordatanten til København. Afrejsen fra København bliver den 23. juli, og hjemkomsten til København finder sted den 12. august.

Canada

Holdet, der er udtaget til Canada-rejsen, består af:

Steen T. Nielsen, Modelflyveklubben Agaton, Århus, og

Kaj Håkon Jensen, Frederikshavn Flyveklub, Frederikshavn.

Canada-holdet skal med skib via Esbjerg til London, hvor det bliver afhentet af en af det canadiske flyvevåbens transportmaskiner, som flyver det til Montreal. Under opholdet i Canada vil de to danskere få lejlighed til at se den østlige del af landet. De to danske rejseudtagede skal være i London den 24. juli, og tilbagekomsten til England finder sted den 13. august, hvorefter der rejses via Esbjerg tilbage til Danmark.

Holland

For første gang arrangeres også en udveksling med Holland, følgende to danskere er udtaget til Hollands-rejsen:

Tonni S. Andersen, modelflyveklubben Swift, Viborg, og

Arne Bendixen, modelflyveklubben Stunt, København.

FLYVELOTTERIET

På det tidspunkt, hvor disse linier skrives (19/5), synes flyvelotteriets salg at gå godt; men med fuldstændig sikkerhed er det selvfølgelig svært at nævne noget om resultatet. I det store og hele kan det siges, at langt den største del af salget ligger hos klubberne, der næsten alle som en er gået ind for salgsarbejdet med den største iver. De fleste klubber er også meget optimistiske, idet mange i deres indberetning om, hvordan det gik pr. 15/5, har skrevet, at de regnede med at kunne sælge alt. Vi må derfor være forberedt på, at en del lodsedler er kommet retur, når dette nummer af FLYV er kommet læserne i hænde, og disse lodsedler skal også sælges. Af den grund beder vi klubberne og alle sælgerne, om at holde interessen vedlige for et fortsat salg efter den 1. juni. Vi må sælge lige til den 15. juni — og vi skal have udsolgt, og der kan nås meget på fjorten dage.

I København har konkurrencen mellem forskellige store lotterier været meget hård, medens det ude i provinsen efter alle sole-mærker at dømme har ligget betydelig bedre. De store landslotterier har ikke i den grad som flyvelotteriet arbejder i marken, og det har medført, at flyvelotteriet mange steder ude i landet har været ene om salget. Det har også været en støtte for os, at flere forhandlere af Olympia og Vespa'en har været imødekommende overfor den lokale flyveklub og har stillet henholdsvis bil eller scooter til rådighed. Derved er det blevet muligt at vise flyvelotteriets hovedgevinster uden at slide noget som helst på dem. således at det virkelig er splinternye gevinster, der bliver udleveret de heldige vindere. Og så fortsat held med slutsalget.

Ballonposten fra Bellahøj er reddet

Efter en lang og bevæget ventetid lykkedes det at få KDA's ballonpost ud til de mange adressater. Efter den mislykkede start på Bellahøj blev alle ballonbrevene sendt til Schweiz, hvor de skulle sendes med på den første ballontur, som føreren *Gustav Eberhardt* foretog. Forhandlingerne med det schweiziske postvæsen tog imidlertid lang tid, og først søndag d. 16. maj kom vore to postsække med på en opstigning fra Bern, som endte i den lille by *Romon* midt imellem Bern og Lausanne. Her blev alle brevene stemplet af det schweiziske postvæsen, og den 20. maj var de adressaterne i Danmark i hænde.

KDA havde selv et antal breve med, og de kan nu købes i aéroklubben for 5 kr. pr. stk. Det er værdifulde breve.



KONGELIG DANSK AEROKLUB (DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Østerbrogade 40, København Ø.
Telefoner: ØBro 29 og (ang. model- og svæveflyvning) ØBro 249.
Postgironummer: 256.80.
Telegramadresse: Aéroklub.
Kontor og bibliotek er åbent fra kl. 10—16, lørdag 10—12.
Formand: Direktør Hjalmar Ibsen.

MOTORFLYVEBÅDET

Formand: William Nielsen, Borthigsgade 4, I., København Ø. — Telefon RY 5615.

SVÆVEFLYVEBÅDET

Formand: Civilingeniør Hans Harboe.

MODELFLYVEBÅDET

Formand: Lektor J. Holm Jørgensen.

DANSKE FLYVERE

Formand: Direktør Knud Lybye (DDL), Ved Stadsgraven 1, telf. AMager 9695.
Generalsekretær: Direktør August Jensen, Dansk Pool, Tordenskjoldsgade 10, K. Tlf. C. 12793.

Aeroklubbens generalforsamling

KDA's generalforsamling afholdtes den 27. april i Nationalmuseet og varede tre kvarter. Lrs. B. Moltke-Leth var dirigent. Formanden, direktør Hjalmar Ibsen aflagde årsberetningen, som vi bragte et resumé af i sidste nummer. Den blev godkendt uden bemærkninger, og det blev også regnskabet, der blev aflagt af kassereren, civilingeniør Leif Prytz.

Der var ikke fremsat forslag til behandling. De tre afgående bestyrelsesmedlemmer, direktør Ibsen, direktør Einar Dessau og regnskabschef Peter Petersen, blev alle genvalgt med akklamation, ligesom revisorerne Iver H. Iversen og Sr. Abel Hansen blev genvalgt.

Til slut rettede redaktør Poul Westphall en varm tak til generalsekretæren for hans meget energiske arbejde.

Motorflyvernes repræsentantskabsmøde

Den 27. april om eftermiddagen afholdt motorflyverne repræsentantskabsmøde i København. Efter at motorflyverrådets formand, kommunelærer Wm. Nielsen, havde aflagt beretning, drøftedes luftfartsdirektoratets nye krav om 70 timers teoriundervisning, som man fandt var meget hårdt, og som bl. a. ville medføre en forøget økonomisk belastning for deltagerne i teorikurserne. Man enedes om at ned sætte et udvalg, som skulle tage sagen op med luftfartsdirektoratet for om muligt at få de nye bestemmelser lempet.

Formanden meddelte, at Holstebro Flyveklub ikke ønskede at være tilsluttet KDA og derfor havde opsagt overenskomsten. Alle var enige om at misbillige denne mangel på solidaritetsfølelse fra nævnte klub.

Da det ifølge KDA's organisationsform ikke vil være muligt at betjene alle de flyvere med meddelelser om Rally o. l., som ikke er medlem af en flyveklub, vedtoges det at oprette en „Landsmotorflyveklub“, som tilsluttes KDA på lige fod med andre motorflyveklubber. Det årlige kontingent blev fastsat til 100 kr. pr. medlem. Indmeldelse i landsmotorflyveklubben kan ske ved henvendelse til KDA.

Mødets deltagere udtrykte ønsket om at få optrykt de bøger, som Sportsflyveklubben i sin tid udgav om udvidet navigation og om instrumentflyvning.

Nye medlemmer

Sergent N. C. Asmunn Andersen
Fenrik J. Hallum
Grosserer A. Nygård Jensen
Palle Møllenbach
Løjtnant M. Fereite Holck
Jørgen Asted
cand. polyt. Bjarne Maribo Pedersen
Mathelev Poul Tårning
Kontorassistent A. Greisrold
Flyverløjtnant H. B. Bøgelund Petersen
" B. J. Elle
" S. J. Pisarski
" S. D. Skou
Løjtnant (r) L. E. Poulsen
Flyverløjtnant H. Olesen
Oversergent J. S. Hansen
Fenrik R. Rasmussen
Flyverløjtnant J. Konradsen
" G. K. Thomsen
Kontorist Ellen Mikkelsen
Flyvermath K. Hermannsen
Mathelev T. Andersen
" F. Mourielle
Civilingeniør H. Borreby
Flyverløjtnant N. P. Kampmann
Oversergent Kurt G. Andersen
" Paul E. Konnerup Kristensen
Mathelev Frank Jørgensen
" Vagn Jensen
" Bent Rasmussen
" Jens Hedehus
" Tonny Elbøl
" Mogens Kjeldsen
" Preben Jensen
" Hans Thomsen

Firmamedlem

Den amerikanske lufttattachés kontor.

Runde fødselsdage

Undermester Jørgen Dalbro, Fassingvej 14, S. 50 år den 8. juni.
Redaktør M. F. Bollerup Madsen, Ålborg. 70 år den 11. juni.

Nye bøger

Denis Richards, Royal Air Force 1939—1945, II bind.
Aircraft Year Book 1953.
Ett år i Luften 1954.
Air Touring Guide to Europe 1954.
Austro Fly 1952—53.

KALENDER 1954

Modelflyvning:

6/6. Linestyingskonkurrence (Belgien).
24-28/6. VM-SVÆVEVIMODELLER (Odense).
24—26/7. VM gr. C og D (Washington).
20-23/8. VM-hastighed (indtil 5 cem) (Haag).
22/8. DM linestyrede (Århus).
5/9. 3. distriktskonkurrence (fritfl.).
19/9. 3. distriktskonkurrence (linest.).
24/10. Finale-distriktskonkurrence (fritfl.).
7/11. Finale-distriktskonkurrence (linest.).
31/12. Årsrekordåret slutter.

Svæveflyvning:

20/6—18/7. Svæveflyveskole.
20/7—4/8. VM (Camphill, England).
30/9. Flyvedagskonkurrencerne slutter.

Motorflyvning:

5-6/6. Int. rally (Hannover, Tyskland).
11-13/6. Int. rally (Holland).
11—14/6. Int. rally. Palermo (Italien).
18—19/6. National Air Races. England.
24-25/6. Rally for kvinder (Deauville, Fr.).
27/6. Int. rally (Basse Normandie, Fr.).
18-25/7. Int. flyvenge (Italien).
31/7—1/8. Tour Aérien int. (Dolomites, Italien).
9—12/9. Int. rally. England.
25—26/9. Int. rally (Hanseatenflug, Tyskland.).

Diverse

1/5—15/6. Flyvelotteriet. Danmark.
6—12/9. Farnborough-udst. og opvisning.
20—29/9. FAI-kongres. Istanbul, Tyrkiet.

Sportsflyveklubbens generalforsamling

Den 21. april afholdt Sportsflyveklubben både ekstraordinær og ordinær generalforsamling. På den første blev nogle tidligere i efteråret vedtagne lovændringer endelig godkendt.

På den anden aflagde formanden, grosserer Fahrner, årsberetningen, hvorfra det bl. a. fremgik, at medlemstallet var steget med 28, så det den 1.1.54 udgjorde 470. Sektionsformændene Møller Tåsinge (motorflyvning), Fastner (svæveflyvning) og Borge Hansen (modelflyvning) aflagde deres respektive beretninger, og de blev alle godkendt.

Om regnskabet, som formanden ikke havde villet underskrive, udsandt der sig en længere diskussion, hvorefter der blev givet decharge.

Fra bestyrelsen afgik formanden, hr. W. W. Nielsen og Fastner. I stedet indvalgte underdirektør N. Hostrup Pedersen, blikkenslagermester F. Sommer Jensen og tegner Poul Trallund (svæveflyvesektionens nye formand). Førstnævnte ventes konstitueret som klubbens nye formand.

Konkurrencer i Sportsflyveklubben

Først i maj afholdt Sportsflyveklubben med deltagelse af Københavns flyveklub en orienteringskonkurrence, der vandtes af dir. N. Hostrup Pedersen.

På en række mandagsaftener afholdtes løbende en serie landingskonkurrencer, der endnu ikke var afsluttet ved redaktionens slutning.

Motorflyvernes flyvedagskonkurrencer

vil i år blive afholdt i dagene lørdag den 19. og søndag den 20. juni fra Herning Flyveplads. Nærmere enkeltheder om konkurrencerne vil tilgå klubberne direkte fra motorflyverådet.

Ny tilsluttet motorflyveklub

Københavns Flyveklub, der blev startet for et års tid siden, er blevet tilsluttet KDA som motorflyveklub.

Afsluttet teorikursus i Nykøbing F.

Nykøbing F. Flyveklub har afsluttet sit teorikursus med det resultat, at 7 af de 10 elever bestod.

Aeroklubbens medlemmer får 10% rabat på indenlandske luftruter

Takket være imødekommenhed fra SAS er det lykkedes KDA at opnå en rabat på 10% for alle sine personlige og tilsluttede klubbers medlemmer på på SAS's indenrigske ruter i Danmark. Denne rabatordning træder i kraft straks. Nærmere enkeltheder om denne nye ordning bringer vi i næste nr. af FLYV. Indtil videre bedes eventuelle flyverejssende henvende sig direkte til KDA.

REDAKTION

Kongelig Dansk Aeroklub, Østerbrogade 40, København Ø. — Tlf. ØBro 29 og 249.
Ansvarsh. redaktør: Kaptajn John Foltmann, Værnedamsvej 4 A, Kbh. V. — Tlf. EVA 1295.
Redaktionssekretær: Ing. Per Weisshaupt.
Redaktionen af et nummer slutter den 10. i foregående måned.
Eftertryk kun tilladt med kildeangivelse.

EKSPEDITION

Ejvind Christensen, Vesterbrogade 60, Kbh. V.
Tlf. Central 13.404. — Postgiro 23.824.
Abonnementpris: 9 kr. årlig.
Rubrikannoncer: 70 øre pr. mm.
Sidste indleveringsdato for annoncer: den 15.
Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.



35-års dagen
for den første direkte atlantehavsflyvning

| | | | | |
|--|--------------|---|-----------------|------------------------|
| C. or B. | | Charges to pay. | No. of Telegram | |
| Read from | 10 | s. d. | Sent 4-35 | M |
| By | | | To 1320 | |
| Prefix | Handed in at | Office of Origin and Service Instructions | By 9/B | Office Stamp |
| 327 f. Clifden Radio Sta 14th London T | | | Words 22 | Received here at 4 20/ |
| <p>Rolls Royce Derby</p> <p>Congratulations on performance of the two Eagle VIII which propelled the Vickers Vimy safely across the Atlantic</p> <p>Alcock Brown</p> | | | | |
| <p>DERBY 15 JU 19</p> | | | | |
| <p>M 722. W.L. 2467/V 70. 20,000,000. 2/18. L.B.L. (276.)</p> | | | | |

Original-telegrammet modtaget den 15. juni 1919

„Rolls-Royce Derby. Til lykke med de to Eagle VIII's præstation, som drev Vickers Vimy sikkert over Atlanten. Alcock Brown“

ROLLS-ROYCE
Aero

E N G I N E S

FOR SPEED AND RELIABILITY

ROLLS-ROYCE LIMITED, DERBY, ENGLAND

REPR.: MOGENS HARTTUNG · DANAVIA A/S · JENS KOFODS GADE 1 · KØBENHAVN K.

Vi flyver-



SAS



SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM



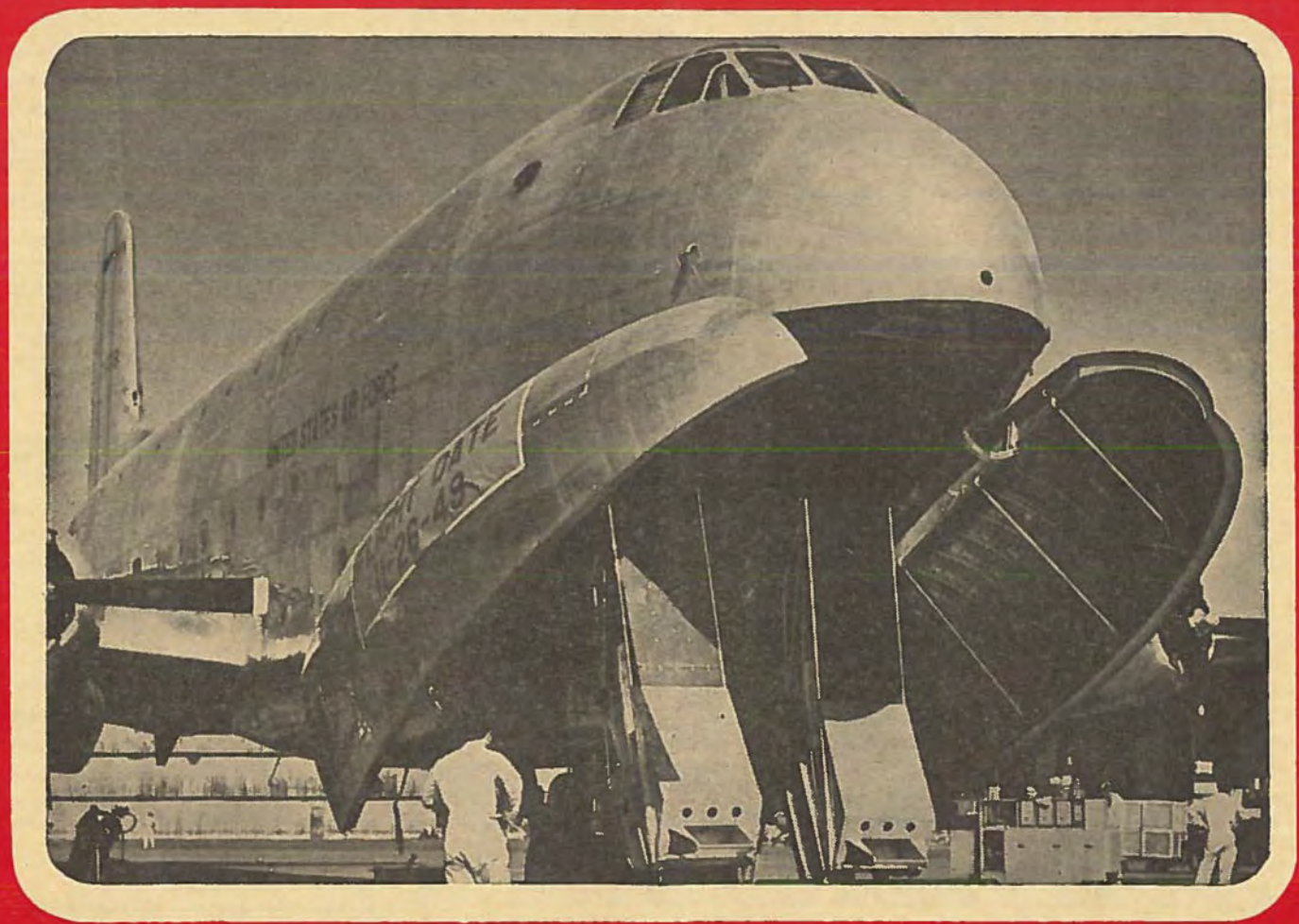


FLYV

27. ÅRGANG

JULI 1954

PRIS 75 ØRE



Et ordentligt gab: De store amerikanske transportflyvemaskiner af typen Douglas YC-124B åbnes fortil på denne måde, så selv tunge køretøjer nemt kan komme ombord.

7

INDHOLD:

Flyvning i Canada ★ Helikoptere ★ Hvad er VOR? ★ Rally i Hannover ★ Uofficiel dansk højderekord med svæveplan ★ Kunstflyve-modeller.

Koncentration

om produktion

Da flere og flere mennesker ønsker at flyve, og da flyvemaskiner i stadigt stigende antal må indsættes til transport af disse, vokser luftfartens tørst efter olieprodukter.

De, som er i luftfartens tjeneste, og de, der som passagerer bekvemt og hurtigt bliver fløjet rundt i verden, kan ikke undgå at se de kendte grønne og gule tankvogne fra BP Aviation Service. Disse tankvogne er et ydre tegn på den meget omfattende organisation, som arbejder bag kulisserne for at tilfredsstille det forøgede behov. Men længe inden tankvognene kan udføre deres hverv, må raffinaderierne være planlagt og opført i tilstrækkeligt omfang.

Anglo-Iranian udfolder ihærdige anstrengelser for at forøge deres raffinaderiers ydeevne, især med henblik på at tilfredsstille den nye jet-tids behov for brændstof. Nye raffinaderier er allerede i drift, og udvidelser i Europa, Australien og Afrika skrider rask fremad. Denne koncentration af kræfter, der sættes ind på udvidelse af raffinaderierne, vil gøre det muligt for BP Aviation Service at være med til at tilfredsstille lufttraikkens fremtidige behov for jet-brændstof.



AVIATION **BP** SERVICE

BP OLIE-KOMPAGNIET A/S · SCT. ANNÆ PLADS 5 · CENTRAL 5455

FLYV

Officielt organ for
KONGELIG DANSK AEROKLUB og DANSKE FLYVERE
Motorflyvning - Svæveflyvning - Modelflyvning

Nr. 7

Juli 1954

27. årgang

Verdensmesterskabet

DET netop afsluttede verdensmesterskab i modelflyvning i Odense (som vi først vil være i stand til at referere i næste nummer) var, hvad antal deltagende nationer angår, den mest internationale luftsportsbegivenhed hidtil i Danmark.

Før krigen havde man internationale modelflyvekurrencer i forholdsvis begrænset målestok med wakefieldkonkurrencen for gummimotormodeller som en slags uofficielt verdensmesterskab.

Efter krigen er det internationale samarbejde blevet mere og mere udvidet. Bidragende hertil var samarbejdet mellem de nordiske lande, der indførte en »nordisk landskamp« med en speciel nordisk klasse af svæve-modeller.

Denne gode idé førte de nordiske lande videre gennem FAI til internationale VM for fire forskellige grene af modelflyvningen, nemlig svævemodeller, gummimotormodeller, fritflyvende gasmotormodeller og linestyrede hastighedsmodeller, og disse konkurrencer bliver mere og mere populære år for år.

Deltagelsen i dem ville være betydeligt større, hvis ikke geografiske og dermed økonomiske forhold lagde sig hindrende i vejen. Det er dyrt at rejse, og afstandene er store. Derfor bliver et VM i Europa i første række en europæisk konkurrence. Fremsendelsen af modeller, der så »flyves proxy« af det arrangerende lands modelflyvere er et dårligt surrogat, for det er netop den personlige kontakt mellem mange landes modelflyvere, der er det mest værdifulde ved disse konkurrencer.

Inden for FAI har der været foresat mange planer for at gøre konkurrencerne fuldt internationale; men man har desværre måttet konstatere, at nok har flyvemaskinen gjort verden mindre, men dog ikke så lille, at man med den jævne mands pengepung kan komme sammen uden vanskeligheder.

Canadisk luftfart og luftfartsindustri i 1954

Canada er blevet en af luftens stormagter med en betydelig industri, et slagkraftig luftvåben og blomstrende civilflyvning

Af ingeniør Jørgen Florant

ME ED året 1954 nærmer det treårs oprustningsprogram på \$ 5000 mill., som vedtoges af den canadiske regering som en direkte følge af den koreanske borgerkrig, sig sin afslutning. Målet for oprustningen var bl. a. at udbygge luftvåbnet til 41 RCAF-eskadriller udstyret med 3000 flyvemaskiner af nyeste type, fortrinsvis af canadisk herkomst, og med et personel på 50.000 mand.

Bestræbelserne på at gennemføre det planlagte program har stillet Canada over for mange og store vanskeligheder af både teknisk og økonomisk art — vanskeligheder som vil medføre, at visse faser i det oprindelige program først kan forventes gennemført efter endnu eet à to år. Der ses dog med fortrøstning på udviklingen, idet flere af de væsentligste opgaver er løst, medens andre er nær deres afslutning eller godt på vej hertil.

Meget taler således for, at regningen på genoprustningen vil blive betydeligt større end først antaget, og det er da også den almindelige opfattelse blandt canadiske forsvarsautoriteter, at man har nået et klimaks, fra hvilket det må være naturligt at jævne ud og foretage videre udbygning bl. a. gennem vedligeholdelse af det allerede fremkomne materiel — en vedligeholdelse, som i penge årligt skulle komme til at koste ca. \$ 900 mill.

Den således antydede beslutning om ikke yderligere at udvide sit forsvarsprogram er naturligvis helt fuldt afhængig af den internationale situation, idet det står klart, at det i givet fald kan blive nødvendigt at ændre signaler. Den særlige minister for forsvarsproduktionen, mr. R. M. Bropley, udtaler således: »Der findes i dag et minimum for vore forsvarsudgifter, som ikke må gøres mindre, ligesom et vist mindstemål



De Havilland Beaver er en typisk canadisk flyvemaskine, der imidlertid også bruges i andre lande, f. eks. i den amerikanske hær og i forskellige sydamerikanske lande. Billedet viser tre, der blev leveret til Colombia.

for vort forsvarsberedskab må holdes vedlige; ikke blot for at holde vor egen organisation i gang, men også for at kunne opfylde vore internationale forpligtelser.»

Den canadiske flyvemaskineindustri

Den canadiske flyvemaskineindustri har ønsket med øjeblikkeligt varsel at kunne opfylde de krav, som RCAF ville kunne stille.

Af samme årsag er der derfor blevet gjort skridt til ikke at nedlægge vigtige eksisterende produktionslinier for herigennem at undgå at komme i den samme situation, som Canada var i før Korea — nemlig praktisk talt at være uden produktionsapparat for fremstilling af luftfartøjer.

En af forholdsreglerne i denne forbindelse skulle være, at den canadiske regering planlægger et langtidsprogram på \$ 1000 mill., eller nok til at holde landets flyvemaskineindustri beskæftiget til omkring år 1960 — en forordning, som skulle indebære, at den nuværende arbejderstab på omkring 60.000 mand — heri inkluderet reparations- og overhalingsmandskab — skulle kunne holdes næsten konstant de kommende seks år. De virksomheder, som vil komme til at nyde godt af det påtænkte beskæftigelsesprogram, vil i første række blive *Avro-Canada* med ca. 14.000, *Canadair* med ca. 11.000, *The de Havilland Aircraft of Canada Ltd.* med 2200 og *The Aircraft division of Canadian Car and Foundry* med 1600 ansatte.

En af mulighederne for at kunne holde industrien økonomisk beskæftiget i det nævnte omfang, vil bl. a. være at gøre fuld brug af det gensidige hjælpeprogram under NATO, til hvilket Canada årligt betaler ca. \$ 324 mill., fortrinsvis i form af våben og ammunition, men også i form af luftfartøjer. Således har *Canadair* netop afsluttet en leverance på 375 *North American F-86 Sabre* jetjagere til RAF i England, medens andre foretagender er i gang med at licensbygge *Pratt & Whitney Wasp*-motorer, og mobile radaranlæg. RCAF på sin side er i gang med et meget stort anlæg program for træning af mere end 1400 piloter og andet flyvepersonel fra forskellige NATO-lande.

Endnu en foranstaltning til sikring af et absolut effektivt produktionsapparat inden for flyvemaskineindustrien er truffet af den canadiske regering, som i tilfælde, hvor en virksomhed påtænker at nedlægge en produktion, kan beordre denne genoptaget med meget kort varsel i h. t. kontraktklausuler, som påbyder producenten at have alt til en produktion nødvendig værktøj og andet produktionsgrej i absolut klargjort stand i op til 12 måneder efter en produktionsafslutning — i visse tilfælde beslaglægger og opmagasinerer regeringen omtalte grej i særlige arsener.

Royal Canadian Air Force

RCAF's tilskud til Europas forsvar under NATO består i 12 *Sabre*-eskadriller, en vedligeholdelsesbase i North Luffenham, England, samt nødvendige forbindelsesenheder på det europæiske kontinent.

I lang tid har disse *Sabre*-eskadriller været de mest moderne enheder, som de allierede har rådet over i Vesteuropa.

De nævnte RCAF-enheder, som indgår i de allieredes 4. taktiske luftstyrke i Europa,

er stationeret i North Luffenham, England, Gros Tenquin, Frankrig samt Zweibrücken og Solingen i Tyskland. Hovedkvarteret, under viceluftmarskal sir *Hugh Campbell*, er stationeret i Metz, Frankrig.

I forsvaret af Nordamerika samarbejder RCAF med USAF. Et stærkt udbygget radarnet bistået af et observatørkorps er her en af de vigtigste faktorer i en plan, som tilstræber at forhindre al indtrængen af fjendtlige bombefly ved indsats af RCAF alt-vejrs jetjager-eskadriller, udstyret med Avro CF-100 *Canuck* og USAF jetjagere af forskellig type. Flere eskadriller af CF-100 er allerede i tjeneste, medens nye CF-100 Mk. IV er på vej fra Avro-fabrikernes samleband.

Reserve-eskadriller udstyret med *De Havilland Vampires* eller *North American Mustang* vil successivt blive nyudrustet med CF-100, ligesom der vil blive taget skridt til at få fremskaffet endnu flere radarstationer, flere landingsbaner samt yderligere udvidelser af forbindelsesnettet.

RCAF's Transport Command genudrustes for tiden med *Fairchild C-119, Flying Boxcars*, ligesom man for ganske nylig har fået leveret to *De Havilland Comet 1 A*.

RCAF har været særdeles tilfreds med sine *Comet*'er, som i de første ni måneders tjenestetid har opnået en gennemsnitlig udnyttelse på ca. 85 timer pr. måned pr. fly. Der peges navnlig på, at de to *Comet*'er har færre anmærkninger om tekniske fejl og altid er eller meget hurtigt kan gøres klar til tjeneste.

RCAF har ikke fulgt de bestemmelser om startforbud for *Comet*'erne, som blev truffet efter de to sidste meget alvorlige ulykker i Middelhavet, men har besluttet at fortsætte sine flyvninger, så snart de to fly, som for øjeblikket står inde dels til et større eftersyn, dels til et særligt ændringsprogram af ren militærteknisk art, atter er tjensteduelige.

RCAF's *Comet*er har fået tildelt særlig opgave som »målflyvnings fly« for det canadiske radarforsvar, hvor de på grund af deres størrelse, store hastighed og store operationshøjde illuderer perfekt i rollen som fjendtlige »jetbombere».

Af andre moderne flyvemaskiner, som RCAF for tiden er ved at få leveret, bør nævnes *Sabre*'s fra *Canadair*, udstyret med *Avro Canada Orenda* jetmotorer, *Otter*'s fra *De Havilland*, medens en ny helikopter-park vil komme til at bestå af *Piasecki H21A* og *Sikorsky S-51*, særligt udstyret for redningsaktioner.

I spørgsmålet om en erstatning for RCAF's veltjente anti-ubåds- og rekognoseringsfly af typen *Avro Lancaster* er der fremkommet meddelelser om, at *Canadair* vil påbegynde arbejde på en militær udgave af *Bristol Britannia*. Den militære *Britannia* vil i hovedtræk komme til at svare til den »forlængede« civilversion af type 200, 250 og 300, men vil i stedet for turbinepropelmotorer blive udstyret med compound-stempelmotorer af typen *Wright Cyclone R-3350*.

RCAF rådede ved udgangen af 1953 over ca. 1600 flyvemaskiner, omfattende 30 forskellige typer, og et mandskab på ca. 43.000.

Flådens luftgruppe

Den canadiske flådes luftgruppe indtager en vigtig rolle inden for det nordatlantiske forsvar. Interessen samler sig her navnlig

om hangarskibet HMCS. *Magnificent*, som, udlånt af den engelske marine, vil blive erstatet med hangarskibet HMCS *Bonaventure* ved udgangen af 1956.

Det nye hangarskib vil blive udstyret med eskadriller af *De Havilland Canada*-byggede *Grumman S2F*-fly, særlig beregnede på ubådsbekæmpning, ligesom et antal *McDonnell F2H-3 Banshee* jetjagere af alt-vejrs typen vil blive indkøbt gennem den amerikanske marine.

Af helikoptere råder den canadiske marine over et antal nylig anskaffede *Sikorsky S-55* med plads til 12 personer.

Den canadiske regering har påtænkt at yde ca. \$ 42 mill. af sit forsvarsbudget specielt til det militært-aeronautiske forsøgsarbejde. Således er RCAF og forsvarets særlige forsøgsdepartement (DRB) for øjeblikket i gang med en række meget vigtige arbejder i forbindelse med flynavigation under arktiske forhold. En række fund af det for den moderne flyvemaskineindustri så vigtige titaniummetal har givet stødet til DRB og *The National Aeronautical Establishment* i Ottawa har taget en lederstilling i bestræbelserne på økonomisk at fremskaffe dette materiale til brug for NATO.

Canadas trafikflyvning

Civil luftfart i Canada transporterer i 1953 omkring 1.800.000 passagerer eller tre gange så mange som i året 1946, og det syntes som om en øgning i passagerantal vil fortsætte endnu den kommende tid.

Denne meget hurtige udvikling har stillet den canadiske regering over for helt nye forestillinger om den civile flyvning i Canada, idet *Trans-Canada Airlines* (TCA) siden sin stiftelse i 1937 har været betragtet som det af staten ejede hovedforetagende med et rutenet tværs over det canadiske kontinent, medens alle de private selskaber — her imellem *Canadian Pacific Airlines* (CPAL) som det største — har været beskæftiget på »stikruterne« til TCA-nettet.

På grund af udviklingen er denne opfattelse ikke længere tidssvarende, og CPAL's stilling er i dag ubestridelig som landets næststørste luftfartselskab med mange udviklingsmuligheder. TCA vil dog indtil videre være ene om at belyve ruten tværs over det canadiske kontinent.

Den forventede videre blomstring af canadisk civilflyvning i 1954 vil blive støttet gennem tilførsel af nyt materiel både til TCA og CPAL. TCA vil således få leveret otte *Lockheed Super Constellations* til belyvning af både det transkontinentale og det transatlantiske rutenet, ligesom selskabet forventer de første *Vickers Viscount*'s af en serie på 15 leveret i løbet af meget kort tid. CPAL påtænker at bestille seks *De Havilland Comet III* og har i øjeblikket en ordre inde på tre *Comet II* med mulighed for at udvide denne til fire til levering i 1954. Disse fly vil bl. a. blive anvendt på CPAL's ruter til Australien, Mexico og Peru. Blandt de områder, som CAPL blandt andet tænker på at udvide sit rutenet til, er flere af de store industribyer i Yukon, Labrador og det nordvestlige territorium af Canada samt Østen og Sydamerika, hvortil CPAL forventer at kunne transportere et stigende antal canadiske forretningsmænd, som har vist interesse for disse nye markedsområder.

J. H. F.

PROTOTYPER TIL CIVILE HELIKOPTERE

I sidste nummer gennemgik vi de fem typer, der har været i udstrakt produktion til civilt brug. Denne gang ser vi på nogle prototyper, der måske vil gøre sig gældende i de kommende år.

MENS kun de i sidste artikel omtalte 5 typer har været i produktion til civile formål, er andre i prototypeform enten godkendt til civil brug eller under forberedelse hertil. Dermed være ikke sagt, at de vil komme i produktion. Dertil ligger helikoptermarkedet for tungt. Måske det tværtimod bliver civile versioner af militære typer, der kommer i de civile klæder senere — med indvundne erfaringer bag sig.

Hiller Hornet, der tidligere har været omtalte i FLYV, er ualmindelig for så vidt, som den har små jetmotorer, anbragt i rotorbladens tipper. Det er rammotorer med hver 14.5 kg reaktionskraft. Produktionen er foretaget udelukkende til militært brug og det vides ikke, hvornår der bliver tale om civil anvendelse. Topfarten er 128 km/t, stigeevnen 335 m/min. og tophøjde 3050 m.

McCulloch MC-4C er den første godkendte civile helikopter, der er udstyret med to bærende rotorer, som er anbragt bag hinanden. Der er kun een motor, den til helikoptere meget anvendte Franklin-motor. McCulloch er et motorfirma, der pludselig er dukket op i flyveindustrien med denne type, men der er rygter om, at det er ved at trække sig tilbage igen. MC-4C har en topfart på 168 km/t, stigeevne 305 m/min og tophøjde 3000 m.

SE-3120 Alouette er den første franske helikopter, der synes at nå frem til produktion til civile formål. Den er især beregnet til landbrugsflyvning. Den er udstyret med en Salmson-motor, har en topfart af 125 km/t, stigeevne 270 m/min og tophøjde på 3600 m. Den har gjort sig bemærket ved en rekordflyvning på næsten 14 timer, hvor-

ved den på lukket bane fløj en distance på 1252 km.

Kaman K-240 er en videreudvikling fra K-225, og disse typer er begge godkendt til civil brug, men bygges foreløbig kun til militært. Motoren er en Lycoming. Der er to rotorer, anbragt på »flødepiskervis« med akserne tæt ved siden af hinanden, men under en lille vinkel. Bladene arbejder i mellemrummene på den anden rotors blade.

Doman LZ-5 har en 400 hk Lycoming motor og et rotorsystem med blade, der ikke er hængslede. Den militære version skal licensbygges af Hiller, mens der påtænkes oprettet en amerikansk-canadisk fabrik i Canada til civil produktion. Topfarten er 157 km/, stigeevne 396 m/min, tophøjden 5500 m.

Bristol 173 vil være læserne velkendt. Den udmærker sig ved at være en af de første helikoptere med to motorer, hvilket jo er en bydende fordring til civilt brug ind til bycenterne i fremtiden. Nedenstående data gælder prototypen. Den første produktionsudgave er Mk. 3, der er udstyret med smalle faste bæreplaner og to 850 hk Alvis Leonides Major motorer. Den har en fuldvægt på 6130 kg. Rejsefarten ventes at blive 185 km/t. Der er af denne civile type bestilt ca. 100 eksemplarer af en maritim version til flåden.

Fra oven ses den lille Hiller Hornet (militær betegnelse YH-32). Derunder McCulloch MC-4. I midten Kaman K-240 i militær version kaldet HCK-1. Desunder Doman LZ-5 og nederst den tomotors Bristol 173.

Prototyper til civile helikoptere

| Type | motor hk | antal sæder | rotor diam. m | længde m | tom- vægt kg | fuld- vægt kg | rejse- hast. km/t | række- vidde km |
|-----------------------|-------------|----------------|---------------------|-------------|--------------------|---------------------|-------------------------|-----------------------|
| Hiller Hornet | — | 2 | 7.0 | — | 163 | 418 | — | 50 |
| McCulloch MC-4C .. | 200 | 2 | 7.0 | 9.9 | 726 | 1044 | 136 | 320 |
| SE-3120 | 200 | 3 | 11.6 | 10.5 | 750 | 1250 | 100 | 225 |
| Kaman K-240 | 240 | 3 | 12.2 | 6.3 | — | 1250 | 112 | — |
| Doman LZ-5 | 400 | 8 | 14.6 | 11.5 | 1298 | 2270 | 138 | 384 |
| Bristol 173 Mk 1 | 1090 | 16 | 14.9 | 23.8 | 3551 | 4811 | 137 | — |





NYT UDE OG HJEMME

Canadiske Sabres til Grækenland og Tyrkiet

De canadiske luftstyrker i Europa er ved at udskifte ca. 300 Sabre F-86E med den nyere version Sabre Mk. 5 med Orendamotor. De ældre maskiner stilles til rådighed for andre NATO-magter, og således får Grækenland og Tyrkiet hver 27.

Betonbanernes sammenføjninger

Et problem — skabt ved den voksende brug af jet maskiner — er, hvorledes beton'en på flyvepladsernes startbaner kan sammenføjes effektivt under disse nye betingelser. Dette er nu blevet afhjulpet af en ny ekspansions-sammenføjningsasfalt, som British Air Ministry nu har godkendt efter at have gennemprøvet det på prøvebaner.

Disse sammenføjninger åbner og lukker sig alt efter luftens varmegrad op til ca. 6 mm, og indtil nu er en tilfredsstillende ekspansionsasfalt blevet tilvejebragt ved en forbindelse af gummi opløst i asfalt. Dette er imidlertid ikke mere tilstrækkeligt, fordi asfalten ikke alene bliver blødgjort af det brændstof, der spildes; også virkningen af heden og luftstrømmen fra maskinerne er meget alvorlig. Heden blødgør sammensætningen, og luftstrømmen blæser den fra sammenføjningerne op på selve banen, hvor det ligger som en stor fare for de maskiner, der benytter banen.

En ny sammensætning er nu blevet opfundet for at møde denne nye situation. Denne består af en speciel grunding af blandinger af syntetisk harpiks og gummi, sammen med andre plastiske materialer. Denne sammensætning holder sig elastisk både sommer og vinter, hænger ved beton'en, påvirkes ikke af jet-brændstoffet, og skyer til en vis grad det stærke grus. Det smelter omkring 150—160 grader C. og hældes uden besvær i sammenføjningerne, og dets konsistens er netop sådan, at det flyder roligt.

Produktet, Senguard Grade J, — som ikke er særlig dyrt — er fabrikeret af Semtex Ltd., et Dunlop selskab.

To Ercoupe til Danmark

To tidligere svensk-ejede privatflyvemaskiner af typen Ercoupe er nu overgået til Danmark. Den ene er købt af grossererne *Fahrner og Nygård Jensen* og indregistreret OY-FAC, den anden af læge *Leudesdorff*.

Ercoupen, som oprindeligt stammer fra 1940, og som iøvrigt blev produceret fra krigens afslutning og indtil 1951, er en lille lækker lavvinget maskine med to sæder side ved side. Den er for størstedelen bygget i metal og opnår trods en forholdsvis svag motor på 75 eller 85 hk en rejschastighed på 150-160 km/t.



En Douglas F3D Skynight altvejsjager udstyret med fire Sparrow I fjernstyrede projektiler, som med overlydshastighed ledes mod mål i luften.

Det fjernstyrede projektil »Sparrow I«

Det amerikanske forsvarsministerium har meddelt, at det fjernstyrede projektil »Sparrow I« nu er blevet sat i serieproduktion til den amerikanske marine. »Sparrow« har været under udvikling i syv år, og dets tilblivelse skyldes et snævert samarbejde mellem den amerikanske marines flyvetekniske afdeling og Sperry Gyroscope Co.

Douglas Aircraft Co. har ydet sit store bidrag til det endelige resultat ved at skabe den tekniske installation i flyvemaskinerne og ved at påtage sig produktionen.

Fra 1948 til 1951 er der blevet bygget og prøvfløjet over 100 Sparrow-projektiler, og forsøgene har bl. a. omfattet udskydninger fra den amerikanske marines luftfartøjer. »Sparrow I« er raketdrevet, dets hastighed er over lydens, og det vejer kun ca. 500 kg. Billedet viser en tomotoret, jettrevet Douglas F3D Skynight jager, som er bevæbnet med fire af disse projektiler, to under hver vinge.

Sparrow-projektilerne skal anvendes til udskydning fra luftfartøjer imod andre mål i luften.

Den fjernstyrede raket NIKE

Dette nye våben, som skal anvendes til udskydning fra jorden imod mål i luften, er blevet udviklet af Douglas Aircraft Company i samarbejde med Western Electric Company. Det er en tottrins raket, hvis hastighed ligger over lydens, og som kan styres fra jorden.

Hollandske Thunderjets i København

Den 31. maj kom den hollandske forsvarsminister *J. J. Kraanburg* sammen med chefen for det hollandske flyvevåben, general-

løjtnant *Baretta*, i en Dakota til Københavns lufthavn.

Samtidig kom en eskadrille Republic F-84 Thunderjets på besøg.



På en udstilling i Los Angeles vises en af de fjernstyrede Nike raketter som Douglas har udviklet i samarbejde med Western Electric.

Comet 3 og Stratoliner

Næste generation af trafikflyvemaskiner med reaktionsmotorer er nu ved at skulle prøveflyves. Mens undersøgelserne af ulykkerne med de første Comet-maskiner foregår for fuld kraft, og bygningen af Comet 2 er standset, arbejdes der videre på den større Comet 3, som der for nylig er offentliggjort billeder af. De første prøveflyvninger ventes påbegyndt snart.

Comet 3 indrettes til mellem 58 og 76 passagerer på ruter op til 4.000 km længde uden mellemlanding. Den er udstyret med fire Rolls-Royce Avon motorer, der vil give den en rejsehastighed af over 800 km/t i 12 km højde.

Men nu kommer endelig konkurrencen fra USA. Den 14. maj blev Boeings jerdrevne transportmaskine trukket ud af hangaren, to måneder før det planlagte tidspunkt. Prototypen er indrettet som militær transport- og tankflyvemaskine og denne version kaldes Stratotanker, mens den civile version får navnet Stratoliner, som Boeing forøvrigt anvendte på en trafikmaskine før krigen.

Den nye type kan rumme 80 til 130 passagerer. Den har fire Pratt & Whitney JT3-L motorer under planerne. Rejsehastigheden bliver 880 km/t.

Under de første forsøg på jorden skete et uheld, hvor et understel brød sammen, hvilket nok giver maskinen en lille forsinkelse inden den første prøveflyvning, som imidlertid også ventes inden længe.

* * *

Convair XFY-1

Som omtalt i nr. 5 har ikke alene Lockheed, men også Convair konstrueret og bygget en jagertype beregnet for lodret start og landing.

Som det fremgår af herstående billede, er XFY-1 udstyret med trekantet bærepå, og den har en stor halefinne på både ryg- og „bugsiden“ med små hjul på støddæmpere i tipperne af plan og finner.

Mens Lockheed-typen midlertidig er udstyret med et langbenet normalt understel til flyveprøver på sædvanlig vis, skal Convairs type først prøves ophængt lodret i et særligt stativ og tøjret til jorden.



Endnu har Comet 3 ikke fløjet, men det ventes, at de Havilland i løbet af kort tid begynder på prøveflyvningerne af denne nye trafikflyvemaskine, der kan tage op til 76 passagerer.



Piloten går ombord i Convair XFY-1, hvis førersæde befinder sig i første sats højde. I øjeblikket prøveflyves maskinen i en luftskibshangar i Californien.

Trafikken på Københavns Lufthavn, Kastrup i maj 1954

| | |
|----------------------------|---------------------|
| Ankomne passagerer på rute | 15.530 |
| Afgående | 14.421 |
| ialt | 29.951 |
| Transitpass. | 2 × 17.292 = 34.584 |
| Andre passagerer | 4.148 |

Total 68.683

Det tilsvarende tal for maj forrige år var 67.553, d.v.s. der har været en fremgang på 1,7 %

Uddrag af Notam - Danmark

Arhus lufthavn, Tirstrup. 5618N 1036E.

Indskrænkning i lufthavnens brug.

1. Indtil videre vil al anden beflyvning af lufthavnen end planmæssig offentlig lufttrafik være forbudt.
2. Græsbanerne 04/22, 15/33 samt landingsområdet uden for banerne er lukket.
3. Brændstof og olie kan ikke fås på lufthavnen.

FAI-rekorderne

Rusland har fået anerkendt en serie rekorder for faldskærmsudspring, alle på 7.421 m.

Oberst Milikan fra USA har sat ny rekord på ruten Los Angeles—New York med en F-86. Han fløj tværs over USA på 4 timer 6 min., d.v.s. med 959 km/t.

Russerne har sat rekorden for radiostyrede modeller med motor op til 1 time 31 min.

USA køber Viscount

Salg af Vickers Viscount stiger stadig og har nu passeret 100. En af de sidste ordrer er fra det amerikanske selskab Capital Airliner, som har bestilt 3 til levering i begyndelsen af 1955, og som har ikke mindre end 37 på hånden. Capital har et udstrakt rutenet i den østlige del af USA, som man beflyver med 25 DC-3, 25 DC-4 og 12 Constellations.

For den engelske flyveindustri er denne USA-ordre en stor opmuntring på et tidspunkt, da man har modgang på andre områder.

Ved flytning

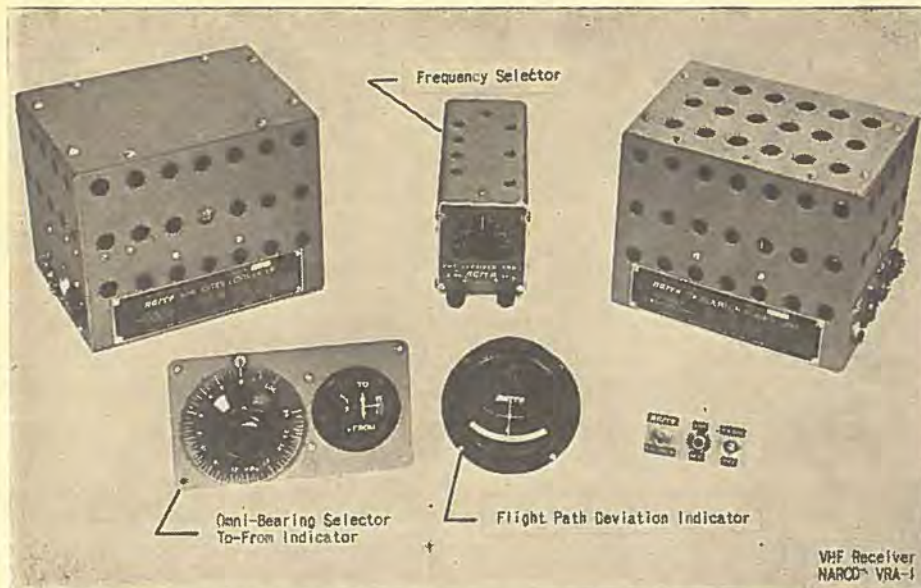
Vi henleder Deres opmærksomhed på, at De ved flytning udtrykkelig må gøre postvæsenet opmærksom på, at De er abonnent på FLYV, da adresseforandringen ellers ikke bliver noteret på avispostkontoret.



Her ses det store øjeblik, da Boeing Stratotanker blev trukket ud af fabrikken. Med den civile Stratoliner-version får England endelig amerikansk konkurrence på de jerdrevne trafikflyvemaskiners område.

LIDT SNAK OM V.O.R.

Af overassistent S. O. Madsen



Her ses de forskellige dele, som indgår i en flyvemaskines VOR-udstyr.

Udstyret og dets anvendelse i luftfartøjet

Modtagerapparatets udseende kan variere for de forskellige fabrikanter, men består i en gængs form af en afstemningsenhed til indstilling på den ønskede frekvens, en kursvælger (»track«-eller »course« eller »azimuth selector«), et instrument med en lodret ophængt viser kaldet »Left/Right Needle« (og som forøvrigt kan være den til en ILS-modtager hørende »Cross-Pointer«) samt en vandret ophængt viser benævnt »Sense-Indicator«.

Lad os tænke os et luftfartøj, der fra et kendt udgangspunkt ønsker at følge en bestemt kurs ind til en VOR-station. Piloten vælger først den rigtige frekvens på afstemningsenheden (tuning dial), kontrollerer ved hjælp af kaldesignalet, der udsendes på telefoni — eventuelt også på telegrafi — at han har ramt den ønskede station, hvorefter han stiller kursvælgeren på den kurs eller det spor, der omgiver den lige linie ind til stationen. Sålænge han nu flyver således, at den lodret ophængte viser står lodret, vil han, uden at behøve at tage andre forhold i betragtning, være sikker på at nå omni-stationen ad korteste vej. Slår viseren ud til højre, ligger han til venstre for den valgte kurs, og — omvendt — slår viseren ud til venstre, er luftfartøjet kommet til højre for kursen. Piloten skal med andre ord, som ved ILS-anflyvning, med luftfartøjet følge viserens udslag for at genoprette en tabt kurs.

Det tredje instrument, sense-indikatoren, kan stå i stilling »TO« eller »FROM« og viser, om luftfartøjet ligger på en kurs, der fører til eller fra stationen. En vigtig regel at erindre i denne forbindelse er, at den valgte kurs på kursvælgeren altid skal stå i et sådant forhold til kompaskursen, at en afvigelse på 180 grader er udelukket. Er dette ikke tilfældet, vil sense-indikatoren vise forkert. Et rødt felt anbragt mellem »TO« og »FROM« er et »advarselsskilt«. Står den vandret ophængte viser ikke enten oppe på »TO« eller nede på »FROM« men i det røde felt midt imellem betyder det enten, at signalstyrken er for ringe til at sikre korrekt indikering eller, at en fejl på anlægget er indtrådt.

Et andet eksempel: Piloten har på sit kort konstateret tilstedeværelsen af en VOR-station og ønsker at anflyve denne uden nøje at kende sin øjeblikkelige position. Han drejer langsomt kursvælgeren med samtidig skelen til den lodrette viser. På et eller andet tidspunkt vil denne fra en yderstilling bevæge sig nedad til lodret stilling. I det øjeblik dette finder sted, vil kursvælgeren angive den linie gennem fyret, som luftfartøjet befinder sig på i det givne øjeblik. Flyves der nu således, at den lodrette viser bibeholder sin stilling, vil sense-indikatoren angive, om der flyves på en kurs, der fører til eller fra stationen — forudsat at den før omtalte overensstemmelse mellem kursvælger og magnetkompasser er til stede. Er dette ikke tilfældet, drejes kursvælgeren 180 grader.

Eksempler er godt, så vi konstruerer eet endnu. Et luftfartøj skal anflyve en VOR i stik nordlig retning. Kursvælgeren stilles på

MEDENS VOR'en går sin sejrsgang i USA og støt vinder terræn i den øvrige verden, var det måske aktuelt med en lille passiar over dette emne.

Pilotens evige problem: hvor er jeg — og hvorledes skal jeg flyve for ad korteste vej at nå herfra og dertil er, som bekendt, forsøgt løst på mange forskellige måder. — VOR har gjort det på sin. En kurs vælges, en lodret ophængt viser holdes i nulstilling — og sporet er lagt ind til VOR stationen. Ingen svinkeærinder til siderne — ingen tidsspilde med beregning af afdrift, som ved radiokompasset. Det er det, der sker. — Og så er det ikke bare noget for de store fine »scheduled«, men også for det lille cockpit. Amerikanerne har faktisk fremstillet luftbårne anlæg af små dimensioner og lille vægt beregnet til menigmands selvejer, og der reklameres i USA fra fabrikanternes side voldsomt for sagen. Endelig, siger man, fik sportsflyveren sin bøn opfyldt. Henrunden er den tid, da en pilot, for at flyve tværs gennem staterne, måtte trække linier på et dusin eller flere forskellige kort, jonglere med computer, misvisning, højdevinde, kompasfejl og en hel masse andre besværlige ting — for til sidst alligevel at spekulere på, hvor han mon var henne.

Nå, foreløbig er det lidt sparsomt med VOR-stationer her i Europa. Medens USA allerede har oprettet et stort antal af de ca. 500 stationer, der er på programmet, er der herovre foreløbig kun etableret henved en halv snes stykker, således blandt andet i Amsterdam, London, Paris og Frankfurt. ICAO's planer indeholder imidlertid overvejelser om oprettelse af ialt et halvt hundrede VOR stationer i den europæiske region.

Hvad er Omni?

Kært barn har mange navne. Omni har det. Man hører systemet omtalt som VOR,

TVOR, VHF-Range, OBD, Omni-Range eller simpelthen Omni. De to første betegnelser gør krav på at være officielle og er de af ICAO anvendte, idet VOR faktisk står for VHF Omni-directional Radio Range, hvilket straks siger en hel del. Således, at systemet arbejder i VHF-området — nærmere angivet på frekvenser mellem 112 og 118 Mc. Omni (lat. »alle«) — directional at stationens udsendelse er retningsbestemt i mange forskellige retninger, medens de to sidste ord leder tanken hen på den gamle, veltjente 2- eller 4 kurs stålede Radio Range. Men VOR'en udsender altså ikke blot 2 eller 4 retningsbestemte stråler (legs), men i virkeligheden et utal, som vi for nemheds skyld reducerer til 360. Disse stråler kan tænkes at udgå fra VOR stationen som egerne i et hjul og benævnes af amerikanerne »tracks«. Vi kalder dem kurser eller spor.

Det kunne her være fristende at komme lidt nærmere ind på, hvordan en sådan udsendelse tilvejebringes. Lad os dog beskedent nøjes med at konstatere, at der fra Omni-stationen udsendes to signaler — et fast, og et roterende, som hver inducerer en spænding i luftfartøjets antenne. De to spændinger føres til et fasesammenligningsaggregat, hvor faserne mellem det faste og det roterende signal måles. Til en bestemt målt faseforskel svarer en bestemt vinkel mellem en nordlinie til fyret og retningen fra luftfartøjet til fyret. Man kalder det for azimuthvinkelmåling.

Den anden officielle betegnelse — TVOR — står for »Terminal VOR« og er i princippet ganske det samme. Kun drejer det sig her om et anlæg med mindre rækkevidde, opstillet i selve lufthavnen og beregnet til anflyvning af denne. VOR og TVOR forholder sig med andre ord omtrent som Non-Directional Radio Beacons til Locators.

Til rally i Hannover

Rallysæsonen er nu i fuld gang, og privatflyverne tager rundt omkring i Europa. Mange danskere deltog i pinsen i et stævne i Hannover, som Møller Tåsinge her beretter om.

360 grader og nålen holdes lodret. Sense-indikatoren vil da vise »TO«. Ved passage af fyret drejer sensen ned på »FROM«, medens den lodret ophængte viser stadig står lodret, forudsat at kursen holdes. Svinger luftfartøjet nu 180 grader og anflyver fyret i sydlig retning, vil sensen uændret vise »FROM«, skønt der nu flyves »to«, fordi der nu ikke mere er overensstemmelse mellem kompas og kursvælger. Denne må derfor drejes 180 grader, hvorefter sensen vil vise »TO«.

Som det så ofte går, når et nyt navigationshjælpemiddel har været i brug i nogen tid, åbner der sig efterhånden nye anvendelsesmuligheder. Således er det også gået med VOR, idet den drevne pilot forstår at få en hel del mere ud af den end blot et middel til at anflyve et punkt. Nævnes skal det kun her, at systemet f. eks. er udmærket egnet til at give check-punkter på en forud fastlagt kurs tværs over de udstrålede »tracks«. Piloten behøver blot at stille sin kursvælger på et tal, der svarer til det »track«, ved passage af hvilket han ønsker sit check og derefter holde et øje på den lodret ophængte viser, som vil svinge forbi midterstillingen ved passage af det pågældende spor. Denne fremgangsmåde vil eventuelt kunne gentages jævnligt og giver en række positionsbestemmelser, forudsat den fastlagte kurs holdes.

Rækkevidde

Modtagning af signaler i ultrakortbølgeområdet fordrer som bekendt direkte synsvidde mellem sender og modtager. Afbrydes synslinien mellem sendende og modtagende station af bjerge, bygninger eller simpelthen af jordens krumning, afbrydes samtidig modtagningen. Da VOR netop arbejder i dette bølgeområde, fordrer et vist antal sendere for at dække et givet territorium ned til en given minimumsflyvehøjde. USA tilsigtes dækket i 150 meters højde og således, at en VOR overalt vil være overlappet af en anden. Forudsat at direkte synsvidde er til stede, vil rækkevidden almindeligvis kunne sættes til ca. 280 km i 14,5 km's højde og ca. 48 km i flyvehøjder på 150 m.

For Danmarks vedkommende pusles der foreløbig med tanken om oprettelse af en VOR placeret i Københavns nærhed. Mindst yderligere 2 fyr vil imidlertid være nødvendige for en passende dækning af dansk område. Etableringsomkostningerne af en VOR er af størrelsesordenen 1/2 million kroner.

VOR med afstandsmåling

Men vi glemte betegnelsen OBD, der står for »Omni Bearing Distance« — eller retningsbestemmelse med samtidig afstandsanvisning. Kombinationen udgør faktisk det ideelle navigationshjælpemiddel: retning at flyve — af stand til målet. Især i Amerika, men også andre steder, f. eks. i Australien, eksperimenteres der i stor stil med dette hjælpemiddel, hvis officielle betegnelse er DME — »Distance Measure Equipment«. I Europa er indtil nu kun oprettet ganske enkelte DME stationer på eksperimentel basis, og på autoritative steder er man vist endnu mest tilbøjelig til at afvente en videre udvikling af systemet.

Uden al tvivl vil også DME komme over de traditionelle børnesygdomme — og så kan vi jo komme tilbage til sagen.

S. O. Madsen.

EFTER indbydelse fra Luftsports-Verband Niedersachsen deltog 12 danske luftfartøjer i en International Pinse-Stjerne-Flyvning til Hannover. Ialt deltog 34 luftfartøjer i dette rally, og mange forskellige typer var repræsenteret, uden at der dog var noget egentligt nyt at se for dem, der har deltaget i de sidste års rallies. Ganske vist kan en dansk sportsflyvers tænder godt løbe i vand ved synet af typerne Bonanza, Piper Super Cruiser, Swift 125 og den lille lækre italienske Ambrosini Rondone, og mange af os kunne godt ønske os disse typer og een eller flere af de andre repræsenterede typer: Miles Gemini, Miles Messenger, Cessna 140 m. fl. til Danmark; men på den anden side er der ikke spor grund til at få mindreværds-komplekser, fordi man kommer flyvende i en KZ III eller VII — tværtimod. Der er mere grund til at ærgre sig over, at Kramme & Zeuthen ikke er i i stand til at fortsætte bygningen af flyvemaskiner og videreudviklingen af disse typer, for KZ'erne klarede sig aldeles fortræffeligt selv i ovennævnte selskab, hvilket bl. a. manifesteredes deri, at Danmark i den orienteringskonkurrence, der var forbundet med flyvestævnet, besatte 2., 4., 5., 6., 7. og 8. pladserne, et resultat, der må siges at være meget fint, og som i allerhøjeste grad tjener danske sportsflyvere til ære.

Bloch-Jørgensen fra Sportsflyveklubben erobrede 2. pladsen, og vandt dermed den af Hannover by udsatte præmie, bestående af en tinbakke og -kande samt seks krus med Hannovers byvåben indgraveret. Holmlænderen C. E. Samson besatte 1. pladsen i en Piper Cub, og Danmark gode, gamle ven mr. J. C. Rice erobrede 3. pladsen i en Miles Whitney Straight.

Programmet for ralliet var langt og anstrengende med rundture i byen, besøg i den verdensberømte Herrenhauser Garten, operaforestilling i Landestheater (Smetana: Den solgte brud), besøg i Bad Nendorff (de kendte helsebringende mudderbade), flyvekonkurrence etc.

★

Kraftig støtte fra myndighederne

Der er een ting, der er symptomatisk for alle tyske rallies, nemlig dette, at det ser ud til, at alle tyske flyvearrangementer i høj grad har myndighedernes bevågenhed. Alle modtagelserne var lagt op i et meget højt plan, hvilket f. eks. gav sig udslag i, at Niedersachsens regering og Hannovers overborgmester præsiderede, ligesom de værdifulde præmier var skænket af regeringen, byen og Hannover lufthavn, der nu står færdig, flunkende ny og moderne. Det er også mit bestemte indtryk, at de nævnte myndigheder afholdt de med ralliet forbundne udgifter, og det tør antydes, at der ikke blev sparet hverken økonomisk eller på hjerteligheden.

På den anden side lagde man fra tyskerens side heller ikke skjul på, at baggrunden

for afholdelsen af dette stævne var den, at de ønskede at skabe en goodwill hos udenlandske sportsflyvere, for at de i deres lokale organisationer skulle gå ind for, at tyskerne igen fik lov at flyve motorflyvning, således at der muligvis kunne skabes en stemning til fordel for en snarlig tilladelse til at flyve. Mr. Rice fra England, der selv flere gange har deltaget i bombetogter over Hannover, mindede om, at tyskerne heller ikke havde lov til at flyve i årene efter den forrige verdenskrig, og at denne kendsgerning havde været en medvirkende årsag til, at tyskerne udviklede en fantastisk dygtighed i at konstruere nye og værdifulde typer svæveplaner, og han gav udtryk for det håb, at man benyttede den tvungne pause i motorflyvningen til at udvikle noget nyt, til gavn for hele privatflyvningen, men han pointerede stærkt, at han personlig ikke kunne gå ind for tysk militærflyvning.

★

Imponerende kunstflyvning

Under flyvekonkurrencen fandt der en opvisning i kunstflyvning med svæveplan sted, en opvisning, der fuldstændig tog vejret fra publikum. Der var ikke den disciplin, der ikke blev udført, både indvendigt og udvendigt loop, rulninger etc., og opvisningen afsluttedes med, at flyveren — *Albert Falderbaum* — fløj et par hundrede meters rygflyvning i 25 meters højde hen over flyvepladsen.

Albert Falderbaum har i årene før krigen flere gange erobret det tyske mesterskab i kunstflyvning, og er af *Fieseler* betegnet som een af verdens bedste kunstflyvere. Da han for tiden ligesom alle andre tyskere er forhindret i at flyve motorflyvning, har han specialiseret sig i kunstflyvning med sit specialbyggede svæveplan LO-100, og til trods for at Falderbaum nu er 41 år, var det en strålende opvisning. På forespørgsel erklærede Falderbaum sig villig til at komme til Danmark med sit plan, men da hans pris er 1.000 D-mark plus benzinudgifterne til transporten, er det desværre et stort spørgsmål, om nogen dansk klub tør binde an med et sådant arrangement.

Alt i alt har deltagerne i Hannovers internationale stjerneflyvning haft en strålende oplevelse, selv om man måske vender noget beskæmmet hjem ved tanken om, at det sandsynligvis aldrig bliver muligt for Danmark at arrangere noget tilnærmelsesvis så godt. Det er imidlertid en trøst, at man samtidig har mødt mange udlændinge, der endnu med glæde mindes deres besøg i Danmark i 1951. De siger, at hele dette KDA-arrangement blev gennemført i en ganske speciel atmosfære, de ikke har mødt noget andet sted. Deri ligger måske vor chance for at yde en besked en gengæld i en ikke alt for fjern fremtid.

MT.

REKORDRESULTATER I FLYVEDAGSKONKURRENCERNE

Karup har i varigheg og højde allerede nu overgået tidligere års slutresultater, men flere civile klubber følger godt med

MENS landbruget ikke var så begejstret over den tørre maj, så var svæveflyverne i hvert fald godt tilfredse, for selv om der kan findes bedre svæveflyvevejr, så har det været brugbart og tildels godt vejr på et meget stort antal dage.

Vejret har iøvrigt mindet meget om 1947, hvor den højere svæveflyvning fik sit gennembrud her i landet.

Der er blevet fløjet kolossalt meget mange steder, og et godt mål for situationen har vi i flyvedagskonkurrencerne, hvor Karup ved udgangen af maj førte i to klasser med større resultater, end disse nogensinde er vundet med efter en hel sæsons flyvning. Også det indsendte antal resultater ligger meget højt.

Vinder Karup det hele i år?

Svæveflyverne på flyvestation Karup har fortsat deres voldsomme offensiv og fører stadig sikkert i alle tre klasser; men de kommer ikke til at løbe med alle tre pokaler uden skarp civil konkurrence.

Mærkeligt nok har klubber som Herning, Stamgruppen og Århus, der tidligere har været effektive konkurrenter, slet ikke ladet høre fra sig i år; men andre er trådt i deres sted.

Karups godt 43 timer er ca. 1 time mere end deres vinderpræstation i fjor. Og så gik de endda glip af en flyvning på godt 6 timer, fordi den endte i Nr. Snede (til gengæld talte den godt i højde).

En skarp konkurrent i kampen om Ekstrabladets pokal er Ringsted-klubben, der i løbet af maj steg fra godt 8 til over 35 timer, bl. a. med tre over 5 timer. Hermed har Ringsted hævet sig godt op over tidligere års præstationer — og det uden Spatz'en.

Men også Silkeborg er ved at blive en »stormagt«, som i månedens løb distancerede Værløse. Det er godt gjort med en enkelt Baby. Desværre havarede den først i juni, så nu sætter klubben sin lid til Spatz'en. Værløse og Aviator følger ogs godt med op, og efter dem følger en række mindre klubber, der morer sig glimrende med at konkurrere indbyrdes og forbedre sine resultater fra ifjor.

Ved udgangen af maj havde således PFG 8,20, Sportsflyveklubben 8,05, Avnø 4,06, Birkerød 2,37 og Nykøbing Sj. 1,35.

Og der kan ske meget endnu.

3 guld-hjørner og uofficiel rekord

Majs sensation foregik den 29. maj i Karup, hvor man var nået op fra 13,5 til godt 18 km i samlet højdevinding, dvs. lige over slutpræstationen i fjor og tæt på det hidtil største slutresultat fra 1948.

Denne lørdag var der torden i luften, og det blev udnyttet. Kl. 1440 landede P. E. Nielsen (Pillerik) med præcis 3000 m højdevinding i Olympia'en. Kl. 1520 startede Sejstrup og landede to timer senere med 3050 m.

»De kan også sagtens — de har jo en Olympia«, kan vi høre enkelte læsere sukke misundeligt. Nå, ja — men umiddelbart efter Pillerik var J. A. D. Friis (Pjuk) startet med en Baby, og da han landede kl. 1620,

var det med ca. 4.450 m højdevinding på barogrammet! Han var steget fra 300 til 4750 m, hvilket er hidtil største højde og højdevinding i Danmark. Se hans beretning andet steds i dette nummer.

Hidtil største højdevinding havde K. A. Rasmussen den 1/8 1948 med 3800 m i Mü-13d. Danmarksrekorden er sat i Californien og tilhører Meulengracht med 4.575 m. Den skal slås med mindst 5 pct., altså sættes op over 4.800 m. Kommer man over 5.000 m højdevinding, opstiller man samtidig den første danske rekord for absolut højde og får en højde-diamant.

Mens Sejstrup havde guld-højden fra i fjor, har nu også Pillerik og Pjuk fået den. Så mangler de »bare« distancen på de 300 km.

Med en lille højdevinding på 1950 m om søndagen kunne Karup slutte måneden med over 24 km sammenlagt højdevinding, efter at en del præstationer mellem 1300 og 1650 m var erstattet med bedre. Højdevindinger under 1425 m tæller ikke mere i Karup.

Mere sølv i Ringsted

Ringsted kom i maj frem til andenpladsen i højde og holdt den sikkert. Der er godkendt adskillige højde- og varighedsbetinger for klubben, og foruden Verner Jensen har også Gunnar Nielsen, Stakhavegård, fået sit sølv-diplom, årets syvende og nr. 61 ialt.

Silkeborg har også passeret Aviator og Værløse og er endda gået glip af en højdevinding på 2000 m, da der ikke var barograf med. Aviator og Værløse arbejder sig også videre op i knivskarp konkurrence.

Længere nede ligger PFG med 4.825 m, Sportsflyveklubben med 4.505 og Avnø med 825 m — alle generet af søbrisen.

Ingen distancer

Om Politikens distancepokal har der ikke været kæmpet i maj. Vejret har heller ikke været udpræget distancevejr; men nogle steder burde der være gennemført f. eks. flyvninger på lukket bane. Det giver godt med points.

Der var en kedelig fejl i resultatlisten i sidste nummer; men denne gang skulle de være rigtige.

Stillingen pr. 31.-5:

Varighed (Ekstrabladets pokal).

1. Flyvestation Karup .. 43 t. 11 m. (10)
2. Ringsted Svævefl.kl. .. 35 t. 20 m. (10)
3. Silkeborg Flyveklub .. 22 t. 45 m. (7)
4. Flyvestation Værløse.. 19 t. 32 m. (10)
5. Aviator, Ålborg 14 t. 53 m. (5)

Højdevinding (Berlingskes pokal)

1. Flyvestation Karup 24.340 m (10)
2. Ringsted Svæveflyveklub 15.755 m (10)
3. Silkeborg Flyveklub 13.740 m (10)
4. Aviator, Ålborg 12.200 m (10)
5. Flyvestation Værløse ... 12.140 m (9)

Distance (Politikens pokal)

1. Flyvestation Karup 480 km (660 p) (4)
2. FlyvestationVærløse 313 km (355 p) (4)
3. Aviator, Ålborg .. 199 km (250 p) (2)
4. Polyteknisk Flyvegr. 122 km (183 p) (1)
5. Viborg Svæveflyvekl. 121 km (146 p) (2)

Midt i juni havde Karup nået 49 t 53 m, Silkeborg 29,45 og Aviator 22,03.

I højdevinding var Ringsted nået op på 16.265 m, og Aviator på 13.000 m.

I distance var der stadig ingen ændringer.

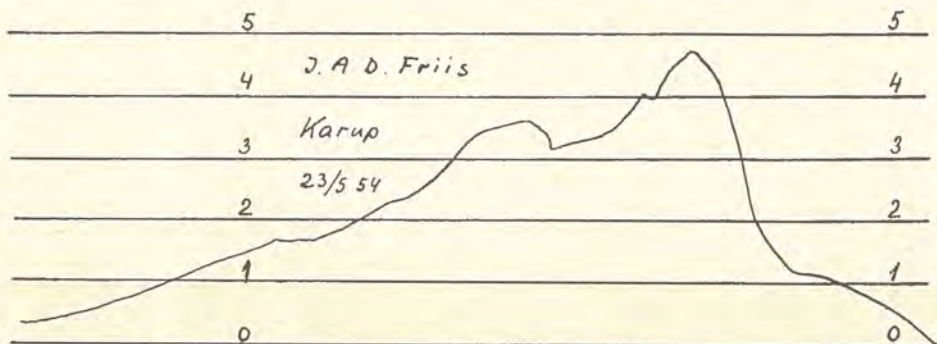
★

Lysner det for Spatz'en?

I Ålborg og Silkeborg flyver man med de „begrænsede“ Spatz-svæveplaner og får derved lidt kendskab og træning på typen. Ved redaktionens slutning var situationen den, at der var fremkommet en ændringsanvisning nr. 1. Når denne bliver udført, frigives typen helt til de oprindelige data.

Hvad L-Spatz angår, som Viborg har fået et eksemplar hjem af, som det er tanken at Cowboy skal flyve ved VM, så måtte denne endnu i begyndelsen af juni ikke flyve i Danmark, idet typegodkendelsen endnu ikke forelå fra Tyskland.

Svæveflyverrådet besluttede på sit møde sidst i maj at anmode den tyske aeroklub om at forsøge at gøre sin indflydelse gældende for at fremme sagerne, idet man påpegede, at forholdene havde gjort et meget pinligt indtryk i danske svæveflyvekredse.



Den sidste og vigtigste del af Jørgen Friis' barogram fra den hidtil største højdevinding i Danmark.

Første møde

MED EN CUMULUS-NIMBUS

Den 29. maj havde vi over Karup cumulus og cumulus-nimbus, vinden var østlig med styrke 2—3. Vi besluttede at se, hvor stor højde vi kunne nå.

Jeg startede kl. 1345 i en Baby IIb. Med en stigning på ca. 2 m/sek nåede jeg skybasen i 1800 m. Da jeg nåede op, så jeg, at skyen var i opløsning, og derfor fortsatte jeg mod Sunds sø, som jeg nåede i 1500 m. Her fandt jeg en sky, der gav 1½ m/sek. På vej op til skyen opdagede jeg et andet plan og gik derfor mod syd til Herning. Over Herning fandt jeg en cumulus, ved hvis hjælp jeg fik 2600 m højde. Da jeg nåede derop, så jeg, at regnen var holdt op over Karup.

Jeg satte nu kursen mod nord, hvor der var en cumulus under kraftig dannelse og nåede ud over Karup å i 375 m. Her fik jeg først 0 m/sek, så 2, 3 og 4 indtil skyen. Her søgte jeg efter det mest konstante stig, hvor jeg satte min krængning ca. 30 grader.

✱

Hagl og overisning

I skyen havde jeg konstant 5 m/sek. Jeg nåede hurtigt 3600 m, og da sagde jeg til mig selv: »Nu har du nået din højde til »guldet«, så må du hellere se at komme ud



✱
Oversergent J. A. D. Friis, der med en Baby nåede op i 4750 m højde.

af skyen for at se, hvilken skyart, det er, du flyver i.«

Jeg satte kursen mod syd for om muligt at komme ud af skyen. Lidt efter mødte jeg synk; men det varede kun kort tid. Så trommede det med hagl, et kraftigt islag lagde sig overalt på fartøjet, og nu gik det for alvor opad. Jeg kan desværre ikke sige, hvor meget jeg steg, for variometret kan kun vise indtil 5 m/sek. Men jeg kunne efter højdemåleren se, at stiget kunne sammenlignes med et optræk i en almindelig spilstart, altså 10—12 m/sek.

Jeg trak bremsen og prøvede at spinde, men variometret viste stadig et par meter stig.

✱

Nu kan det være nok!

Skønt temperaturen ikke er særlig høj heroppe, skal jeg love for, at der var nok til at holde mig varm.



To billeder af Havdrup Svæveflyveklubs Scheibe Specht, der nu er indsat i skolingens.

SPECHT indfløjet...

SØNDAG den 23. maj blev Havdrup Svæveflyveklubs nye tosædede svæveplan af typen Specht indfløjet på Københavns Flyveplads i Skovlunde. Prøveflyvningerne blev foretaget af Bent Halling fra Dansk Aero's Værksted, der har leveret planet.

Planet blev startet i flyvemaskineslæb og gennemgik forskellige prøver såsom stalling ligeud og under drej, dyk til 160 km/t, hvilket er maximum tilladt dykhastighed i rolig luft, sideglidning o. s. v.

Helhedsindtrykket er, at det er et udmærket og velflyvende plan med præstationer stort set som Grunau Babys. Den kan også flyve termik — Halling steg i tørtermikken 600 m med den.

Luftbremserne er ikke særligt virksomme, men til gengæld ligger den fint i sideglidning og retter sig pænt op.

Helt i orden var den dog ikke fra starten. Den var haletung, så den skulle lastes efter et indviklet skema, og desuden var den ikke helt udtrimmet, men svingede med løsladt højderor mellem 85 og 115 km/t. Det er imidlertid meningen at flytte agtersædet

10 cm frem, hvilket kan lade sig gøre, og så skulle den være ok.

Efter prøverne på Skovlunde blev den med Halling og det Havdrup-medlem, der vægtmæssigt passede ind i skemaet, Ulla Nørgård, slæbt hjem til Havdrup med et sving omkring Roskilde, hvor Sportsflyveklubben forgæves søgte at lokke den ned med en landingskæde.

I Havdrup var der stor modtagelse af de mange klubmedlemmer, som ved stærkt nedsat tobaksforbrug har ladet finansministeren være med til at finansiere planets anskaffelse. Her blev den prøvet med bundkobling, hvor den også var fin.

Op så begyndte klubben at flyve med den. Mens vi i februar-nummeret angav typens tomvægt til 190 kg efter de angivne oplysninger, så er den nu nået op på 220 kg, mens fuldvægten er 390 kg mod 370. Nyttelasten er herved sunket fra 180 til 170 kg, og synkehastigheden må formodes at være lidt forøget.

Det væsentligste er imidlertid, om den er en god type at skole på, og det ser det ud til; men først erfaringen kan naturligvis bevise det.

VM i denne måned

Den 20. juli begynder konkurrencen om VM i svæveflyvning på Camphill i Midt-England. Allerede en uge forinden forventes mange at indfinde sig for at træne.

Danmark deltager som bekendt med to hold i klassen for ensædede svæveplaner. Som holdleder fungerer flyverløjtnant B. J. Elle. Aksel Peddersen flyver ligesom sidste år ved DM PFG's Olympia, mens H. W. Jensen enten flyver en Spatz-L eller — hvis denne ikke får papirerne i orden — svæveflyvefondets EON Olympia.

Hjælperne på Peddersens hold bliver: Hans Borrebye, Ivar Lund og Age Pedersen, alle PFG. Cowboys hjælpere er Knud Højvang Nielsen, Århus, samt Jørn Nielsen (Blondie) og Poul Erik Nielsen (Pillerik) fra Karup.

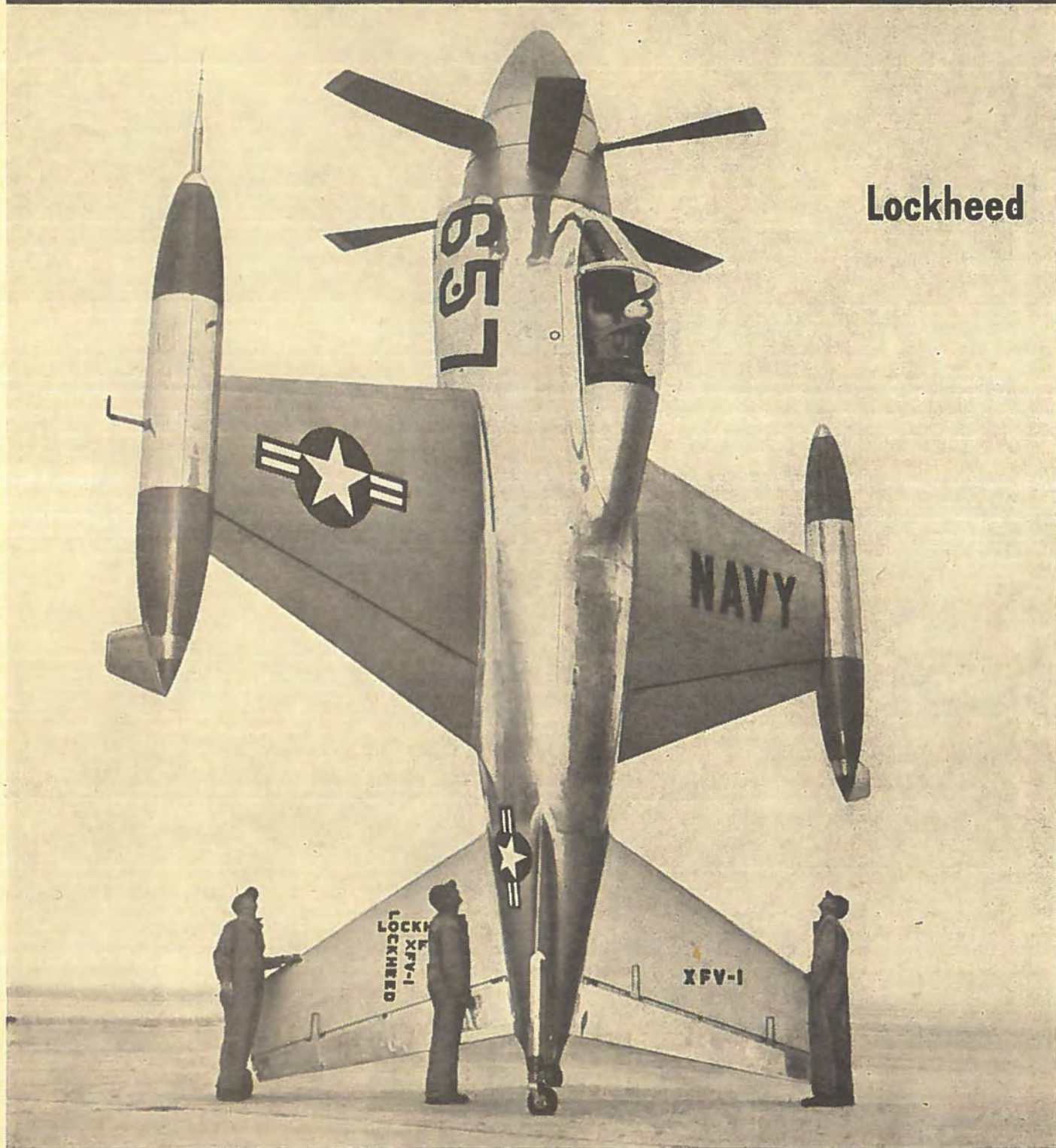
Mens deltagelsen ved VM i Spanien i 1952 var relativt billig, er det meget dyrt at deltage i England, ikke mindst p. g. a. den fantastisk dyre overfart over Kanalen.

Det er derfor et meget kærkomment tilskud, som aeroklubben af sin tipsmiddeltildeling har kunnet yde deltagerne.

Pjuk.

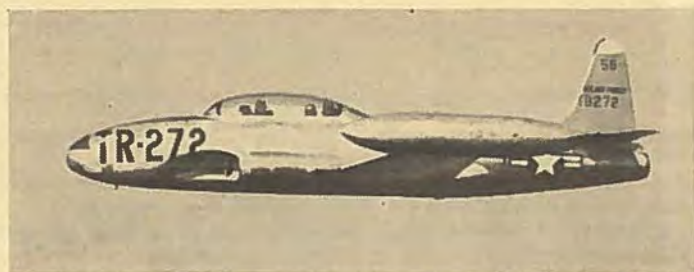


EN SPECIEL KONSTRUERET VUGGE LØFTER XFV-1 fra vandret stilling (for eftersyn og vedligeholdelse) til lodret startstilling.



Lockheed

FØRERSKAB KRÆVER STADIG NYE PRÆSTATIONER



VERDENS FØRENDE JET-TRÆNER, Lockheed's berømte T-33, anvendes idag i 11 lande foruden USA's flyvevåben og marine. I USA får de 9 af lo-jet-piloter deres træning i denne pålidelige og hurtige, to-sædede jet-træner.



EKSPERIMENTER MED FJERNSTYREDE VÅBEN

og førerløse luftfartøjer er under hastig udvikling hos Lockheed. Her prøver videnskabeligt uddannede teknikere fra Missile System Division strengt hemmelige konstruktioner for at undersøge problemerne ved overlyshastigheder, som hidtil ingen har nået.

videnskabsmænd afslører helt nye former for flyvning

Hurtigt-flyvende marinejager starter lodret og lander ved at gå baglæns ned på sin hale

Den største nyhed indenfor flyvningen idag er den amerikanske marines XfV-1, der er bygget af Lockheed. Det er den første flyvemaskine, der kan gå lodret tilvejs, konstrueret efter et helt andet princip end helikopteren.

En kraftig Allison turbinemotor med to turbiner, der driver modsat roterende propeller, løfter XfV-1 lige tilvejs som en raket. Når den flyver vandret, er dens fart i 800 km/t-klassen, og den lander på halen.

Blandt de særpregede egenskaber hos Lockheed XfV-1 er dens evne til også at kunne foretage normal start og landing — og det er meget vigtigt for flyvernes træning, fordi det muliggør flyvetræning i stor højde, inden piloten prøver sin første landing på halen.

XfV-1 kan benytte enhver åben plads til landing, og den forvandler ethvert skib til et hangarskib. Den dag er i sigte, hvor de fleste amerikanske jagere kan starte lodret fra et hvilket som helst sted.



DE BERØMTE CONSTELLATION OG SUPER CONSTELLATION ER BLEVET VALGT AF 25 LUFTFARTSELSKABER VERDEN OVER.

I USA af: Capital Airlines, Delta-C & S Air Lines, Eastern Air Lines, Northwest Orient Air Lines*, Pan American World Airways, Seaboard & Western*, TWA-Trans World Air Lines. I Europa af: Air France, B.O.A.C. (Storbritannien), Iberia (Spanien)*, KLM (Holland), Portugal*, Deutsche Lufthansa (Tyskland)*. I Canada og Sydamerika: Avianca (Columbia), Cubana (Cuba), LAV (Venezuela), Panair do Brazil, Trans-Canada, Varig (Brasilien)*. I Asien: Air India, El Al (Israel), Pakistan International, Thai Airways (Thailand)*. I Afrika: South African Airways. I Australien: Qantas Empire Airways.

* Tages i brug inden længe.



HURTIGERE END NOGENSINDE kan man sige om den amerikanske marines flyvevæsen's langdistance P2V patrulje-bomber, efter at den nu har fået 10 forskellige slags motorer — idet dens turbo-compound motorer fornylig er blevet suppleret med jet-motorer. Derved forøges dens effektivitet i det såre vigtige kystforsvar. Billedet viser P2V Neptune flyvende udelukkende på sine jet-motorer.

Lockheed

AIRCRAFT CORPORATION
BURBANK, CALIFORNIA, U.S.A.

LOOK TO LOCKHEED
FOR LEADERSHIP



NYE FORMER FOR LUFT-FARTØJER

undersøges af Lockheed videnskabsmænd, for at man kan få kendskab til lydmesseger og termiske problemer i større højder.

I Lockheed's videnskabelige institut repræsenterer hvert eneste nyt udviklingstrin mange års undersøgelser og forsøg — og det er altsammen et led i menneskets stadige stræben efter at trænge ind i det ukendtes verden.

KONSTRUKTION AF KUNSTFLYVEMODELLER

Egon Briks Madsen giver vejledning i konstruktion af praktiske linestyrede kunstflyvemodeller

AT linestyring ikke er »rigtig« modelflyvning er noget man tit og ofte får fortalt af ældre modelflyvere og fritflyvningsentusiaster. Disse udtalelser bunder dog for det meste i et ret overfladisk kendskab til linestyring, for selv om man kan få mange mærkelige ting til at flyve »i enden af en strik«, så er der sandelig stor forskel på »flyvedygtigheden«. Man kan roligt gå ud fra, at ønsker man at konstruere en første-klasses kunstflyvemodel, er denne opgave absolut ikke lettere end i andre modelgrupper.

Når man skal til at flyve linestyring, bør man begynde med en kunstflyvemodel, idet både hastighedsflyvning og holdkapflyvning er for viderekomme linestyingsfolk. Den første kunstflyvemodel bør være enkel (uden at være tarvelig) og robust (uden at være tung). Lad være med at bygge et mesterværk den første gang — for det går i stykker, og gå langt uden om biplaner o. l. — for de går endnu mere i stykker. Når disse grundbegreber står dig klart, kan vi gå over til at tale om, hvorledes du hurtigst og nemmest får bygget en virkelig kunstflyvedygtig model.

Planet

Hovedplanarealet skal være omtrent som følgende for de forskellige motorstørrelser: 1 cc-8 dm², 1,5 cc-12 dm², 2,5 cc-18 dm², 3,5 cc-21 dm² og 5 cc-25 dm². Disse tal kan selvfølgelig varieres en smule under hensyn til de enkelte motorers vægt og ydelse; men det må påpeges, at man absolut bør vælge stort planareal og lav flyvefart fremfor lille planareal og høj fart. Planbelastningen skal være så lav som muligt og helst ikke overskride 30 g/dm² for kraftige motorer og 25 g/dm² for svagere. Sideforholdet mellem spændvidde og plandybde bør ikke være under 4:1. Profilerne, som laves af balsa, skal være symmetriske og jævnt strøm-linieformede med en tykkelse af 10—15 % ca. 35 % fra forkanten. Afstanden mellem profilerne må ikke overstige 5 cm, og mellem kroppen og det inderste profil bør planet beklædes med balsafiner, da almindeligt papirbeklædning ikke kan holde på dette udsatte sted. Listerne i planet bør anbringes symmetrisk, da det ellers vil have tendens til at kaste sig. Til hovedlister kan det være en fordel at anvende fyr med opbygning af midterpartiet. For- og bagkant kan udmærket være brede, hårde balsalister. Til beklædning anvendes svært japanpapir, som dopes adskillige gange. Efter hver flyvning bør man omhyggelig aftørre planet, da motorens udstødning til en vis grad opløser dopen.

Haleplan og højderor

laves som oftest af balsafiner med en tykkelse af 2—4 mm. Det samlede areal skal udgøre fra $\frac{1}{6}$ til $\frac{1}{4}$ af holedplanarealet, og heraf skal ca. det halve være højderor. Haleplan og højderor forbindes med hængsler af tyndt stof (f. eks. silke, nylon ell. l.), som skiftevis limes fra oversiden på den ene del af undersiden af den anden og omvendt. Hængslerne behøver ikke at være mere end ca. 1×3 cm, men der bør være mange af dem og de skal sidde tæt sammen.



Jan Hackhe vandt det første officielle danmarksmesterskab i kunstflyvning i 1950. Den 22. august konkurreres påny om pokalen.

Kroppen

laves lettest som i en almindelig firkantet konstruktion, hvor der er længdelister af balsa i hjørnerne. Evt. kan oversiden afrundes af skønhedshensyn og forsynes med kabine. Da kroppen som bekendt skal indeholde mange ting, bør styrken ligge i beklædningen. Hertil anvendes balsa fra 3—5 mm, som afrundes i hjørnerne og afpudses, så tykkelsen aftager bagud mod halepartiet. I linestyngens barndom var det en udbredt misforståelse, at en usandsynlig kort krop skulle gøre en model mere manøvreedygtig. De faktiske forhold har dog vist, at en vis kropslængde ikke alene pynter på en models udseende, men også giver en roligere og mere behersket flyvning og letter landingerne ikke uvæsentlig. Afstanden mellem plan og haleplan skal være $\frac{1}{2}$ til $\frac{1}{4}$ gange planets dybde.

Motorbukkene, som laves af bøgetræ, bør tilspidses bagtil og fortsætte et godt stykke ind i kroppen, hvor de limes fast i mindst 2 kropsspanter samt på kroppens indvendige

sider. I bagkroppen er spanter upraktiske af hensyn til styretøj, hvorfor man i stedet kan lave en opbygning som på en gummi-motormodel.

Når modellen er færdig, bør kroppen og halepartiet behandles med talcum-dope. Ved at påsmøre dette flere gange og foretage afpudsning ind imellem bliver overfladen meget glat. Til slut bør man lakere overfladen med en lak, som ikke angribes af brændstoffet, f. eks. gummilak. Og husk så: Mørke farver vejer mindre end lyse.

Understellet

kan bukkes således, at man kan spænde det fast på motorfundamentet sammen med motoren; men man får et mere robust landingsstel ved at sy det øverste u-formede stykke af understellet fast på det forreste spant igennem små huller, som man borer i spantet. Det bør forstærkes med en støtte af tyndere pianotråd skråt bagud til det næste spant i kroppen. Både støtteben bagud og en evt. støtte imellem hovedstellet skal loddes fast til dette ca. $\frac{2}{3}$ neden for kroppen.

Brændstoffanken

kan man enten købe færdig eller selv fremstille af tyndt messingfolio. I tanken er der 3 rør (som alle skal være så lange, at de stikker udenfor beklædningen), nemlig påfyldningsrøret, overløbsrøret og føderøret. De to første skal sidde i forkanten af tanken og i den side der vender ind mod centrum under flyvning. Det ene går igennem tanken fra oven og ender lige under »loftet«. Begge disse rør skal bøjes eller slibes af, så åbningen uden for kroppen vender imod flyveretningen. Føderøret, hvorigennem motoren suger brændstof, ender bag i tanken og på midten af ydersiden.

Tanken er normalt udformet således, at den har en skarp foldning på langs i midten af ydersiden; men for at få det størst mulige indhold på den mindst mulige plads kan man også forme den som en tændstikæske. Selv om motoren ikke kan suge en sådan tank helt tom, så udnytter man alligevel kroppens snævre plads bedst på denne måde. Tanken bør dog være ret lav og ikke overstige ca. 2 cm.

Tanken skal anbringes så tæt ved motoren som muligt, og således at dens symmetrilinie ligger i samme vandrette plan som karburatoren på motoren. Såfremt man ikke er omhyggelig på dette punkt, kommer motoren til at gå ujævnt under flyvningen. Tankens indhold skal afpasses efter motorstørrelse og brændstofforbrug. For hurtige motorer bør formelen være omtrent således: motorstørrelse i cc × 18 (eks.: 2,5 × 18 = 45 cc). Så er man sikker på at kunne gennemføre hele kunstflyvningsprogrammet med en god sikkerhedsmargin.

Styretøjet

består af en styretrekant, 2 styreliner, stødstangen og styrearmen på højderoret. Styretøjet kan indbygges mere eller mindre i modellen, alt efter hvor meget man vil gøre ud af den. For begyndere vil det være mest praktisk at have det hele »udendørs«, da det ikke alene letter bygningen, men også gør det lettere at rette evt. småfejl m. v.



Flyvelotteriet:

UDSOLGT!

Endelig lykkedes det: flyvelotteriet 1954 fik totalt udsolgt. Ikke en eneste lodseddel var tilovers. For en gangs skyld kunne KDA på slutningen af salgsperioden sige til dem, der ikke i tide havde sikret sig lodsedler: »Vi beklager meget, men der er ikke flere sedler tilbage«.

Dette resultat blev selvfølgelig ikke nået uden et meget stort arbejde fra mange klubber og enkeltpersoners side, men først og fremmest skyldes det den fremragende indsats, som blev gjort af Odense Flyveklub og svæveflyveklubben Aviator i Ålborg. De to klubber præsterede det eventyrlige til sammen og sælge mellem tredive og fyrre tusinde lodsedler. Det nøjagtige tal blev 34.950, og deraf solgte Odense Flyveklub 18.050 og Aviator 16.900. Bravo! Hvad kan der ikke ske til næste år? De klubber, som følger efter de to top-scorerer, har solgt ca. 3000 lodsedler. Det er også udmærket, og man måtte ønske, at alle klubberne kunne gøre det samme, for så fik vi brug for 300.000 lodsedler, eller tre gange så mange som vi havde i år. Men det kommer måske.

Med den ændrede salgsorganisation, som det efterhånden har været nødvendigt at indføre, bliver det nemlig klubberne, som får det største læs at trække. Sålænge det ikke er muligt at drage nytte af det store og mest naturlige salgsskema: kioskerne over hele landet, så må vi selv gøre hele arbejdet. Og på en måde er det måske også det mest tilfredsstillende, for så har vi selv skaffet alle pengene tilveje. Men det kræver uægteligt, at der stadig eksisterer klubmedlemmer, der kan og vil gøre det samme store arbejde, som sælgerne har gjort i Odense og Ålborg.

De to klubbers meget store indsats skal imidlertid ikke fordunkle en lang række andre klubbers og enkeltpersoners ihærdige arbejde, for på meget få undtagelser nær har alle klubberne gjort deres pligt og ydet en god positiv hjælp med salgsarbejdet, og det skal de have en tak for.

Tak, Odense og Ålborg og tak alle de andre, som har hjulpet flyvelotteriet 1954 til salgssucces.

* * *

VM i modelflyvning

Når dette nummer kommer, ved læserne fra dagspressen meget mere om denne begivenhed, end vi ved redaktionens slutning 14 dage før konkurrencen kan fortælle.

Der var tilmeldt 18 lande, idet Canada kom til i stedet for New Zealand, og ialt 71 deltagere.

Det var også lykkedes i tide at få det fornødne antal proxyflyvere og hjælpere, ligesom der kom modelflyvere som tilskuere fra ind- og udland.

I næste nummer bringer vi et udførligt referat fra denne den hidtil største modelflyvebegivenhed her i landet.

Styretrekanten bør være af messing eller l. og under alle omstændigheder aldrig af træ, bakelit eller andre materialer, som slides hurtigt. Afstanden mellem hullerne til styrelinerne skal være 5—6 cm, og denne afstand skal linerne (som består af tyndt pianotråd) også holde ved plantippen, hvor de afsluttes i bøjede øjer, hvortil de egentlige liner fastes.

Midt imellem hullerne til styrelinerne skal der være hul til den bolt, hvorom trekanten skal dreje. Det kan være praktisk at lodde en lille møtrik på den ene side af trekanten, således at denne faktisk skrues en smule op og ned under styringen. Bolten, som holder trekanten, bør være meget solidt fastgjort, evt. ved at skrue den igennem en lille bøjeklods, som fastlimes i bunden af kroppen, eller, ved udvendig styring, imellem et par forstærkede profiler. Stødstangen, som overfører trekantens bevægelser til højderoret, skal være så kraftig, at den ikke bøjer sig ved hårde rorudslag. Den skal sikres og loddes både ved trekanten og styrearmen, så den absolut ikke kan glide ud. Afstanden fra omdrejningshullet i trekanten til hullet til stødstangen skal være 1—1,5 cm. Armen laves lettest af 3—5 mm krydsfiner, der omhyggeligt fastgøres. Fra omdrejningspunktet (hængslerne) og til hullet i armen skal afstanden være ca. 1 cm.

Man bør absolut være forsigtig med udvekslingen i styretøjet. Det må ikke være således, at den mindste bevægelse med hånden giver et stort rorudslag — snarere tværtimod. Før man gør styretøjet færdigt, bør man efterse, at trekanten ligger lige i kroppen ved neutral ror, samt at højde- og dybderorudslag er det samme ved fuldt ror, dog ikke over 30°.

Tyngdepunkt og udadtræk

Tp. skal ligge ca. ¼ plankorde fra forkanten. Lidt længere fremme for hurtigere modeller og omvendt for langsommere. Af hensyn til modellens evne til at holde linierne stramme skal tp. ligge i eller et lille stykke foran forreste styrelinie. Af samme hensyn bør man fylde ca. 20—30 gram ballast i yderste vingetip for at opveje motorens vridningskraft. Yderligere kan man give motoren nogle få graders udadtræk og ligeledes lime halefinnen fast, så den virker som sideror. Man bør dog vogte sig for så megen udadtræk, at det virker bremsende på modellen.

Indflyvningen

bør foregå en dag med stille vejr, og man bør anvende ret korte liner. Er der en erfaren mand i nærheden, bør man have dobbeltstyring på de første ture, til man opnår en vis føling med modellen. Er man alene, bør man tilstræbe små bevægelser med håndtaget. Dette gøres lettest ved, at man lader styringen foregå med hele armens bevægelser fremfor bevægelser i håndleddet (som de mere erfarne bruger). En ting, som jeg desværre har erfaret ikke er almindelig kendt, er, at håndtaget skal holdes lodret, således at højderorslinen fæstnes foroven på håndtaget og dybderorslinen for neden.

Jeg håber at have hjulpet en og anden med denne artikel, og jeg kan love dem, der herefter giver sig i kast med linestyring, at de vil finde en interessant gren af modelflyvningen. En gren, hvor det ikke kommer an på termik eller held (— allerhøjest uheld), men en gren, hvor det er modelflyverens egne evner, resultatet afhænger af.

Egon Briks Madsen.



Der er stadig modelflyvere, som bygger de store A3-modeller. Richard Raamussen fra Djursland står her med en model på 3 m 36 cm spændvidde.

2. distriktskonkurrence i linestyling

Den 2. konkurrence om distriktspokalerne i linestyling blev over hele landet afholdt som planlagt den 16. maj. Mens der var god deltagelse i 1., 4. og 5. distrikt, var den ringe i de tre øvrige — helt ned til en mand på Fyn.

Efter denne 2. konkurrence er stillingen følgende:

1. distrikt. F: Ib R. Jensen (129) 203, Hæckhe (111) 176, A. Sørensen (111) 160. — G: G. Christensen (116) 431, A. Bendixen (118) 414, O. Juul (116) 397. — H: W. Siggård (111) 8 m 15 s.

2. distrikt. F: B. Steffen (222) 251, P. Madsen (222) 186, S. Nielsen (222) 105. — G: S. Nielsen 395, K. Nielsson (211) 175, H. Cronvall (222) 143. — H: Steffen 11.37, K. Jensen (222) 14.12.

3. distrikt. G: Draborg (301) 300, Sandgård (301) 180.

4. distrikt. F: P. Mogensen (403) 332, T. Pedersen (423) 230, J. Madsen (403) 121. — G: P. Asmussen (420) 218, H. Jørgensen (423) 122, P. Mogensen 99. — H: O. Bisgård (403) 9.06.

5. distrikt. F: Egon Madsen (506) 151, J. Hansen (506) 147, Steen T. Nielsen (506) 133. — G: Egon Madsen 472, U. Olesen (508) 429, P. Møller Pedersen (506) 421. — H: Juul (505) 10.54, J. Hansen (506) 18.41.

6. distrikt. F: Damkjær (611) 94, C. K. Thomsen (608) 84, K. Nielsen (608) 74. — G: G. Hansen (612) 184, Damkjær 75.

Ny hastighedsrekord

Under distriktskonkurrencen den 16. maj blev hastighedsrekorden sat et godt stykke i vejret, idet *Ib Reincke Jensen* i klasse F 2 opnåede en hastighed på 203,4 km/t. Det er også grupperekord og absolut hastighedsrekord.

Den gamle rekord tilhørte *Jan Hæckhe* og var på 188,5 km/t.

Ib Jensen anvendte en Dooling 29 motor på 4,49 ccm. Han anvendte propel på 176 mm diameter. Stigningen er ikke angivet; men han tilskriver propellen den store fart. Modellen var 410 mm i spændvidde og 380 mm lang, totalt planareal 3,53 dm² og vægt 475 gram.

Tipspenge til KDA

Finansministeriet har meddelt KDA, at finansudvalget efter indstilling fra finansministeren har bevilget aeroklubben et beløb på 15.000 kr. af sidste års tipsmidler. Beløbet skal anvendes som tilskud til modelflyvernes VM i Odense, svæveflyvernes deltagelse i VM i England samt til udvekslingen med CAP.

FORBUD...

FORBUD...

FORBUD...

Den 18. maj blev den righoldige buket af forbud, som flyvningen har at slås med, forøget ved følgende bekendtgørelse i dagspressen:

I medfør af § 9 i lov af 11. februar 1863 om omordning af Københavns politi og § 7 i lov nr. 21 af 4. februar 1871 om politiet uden for København, forbydes herved med øjeblikkelig virkning

- 1) flyvning med reklamesløb,
- 2) neon-reklametyvning,
- 3) kunstflyvning og
- 4) nedkastning fra luftfartøj af reklamesedler og lignende over det storkøbenhavnske område omfattende staden København, Frederiksberg samt Københavns amts nordre, søndre og Amager birker, for søndre birks vedkommende kun indtil ringvej B 3.

Forbudet gælder også luftrummet over søterritoriet inden for 150 meter fra kystlinjen.

Overtrædelse af forbudet straffes med bøde.

Københavns, Frederiksberg samt Københavns Amts nordre og søndre med Amager birkers politikamre, den 15. maj 1954.

Det virker lidt ejendommeligt for udenforstående at se et sådant forbud udstedt på baggrund af love fra foregående århundrede — længe før flyvemaskinernes tid. Men i henhold til disse kan politiet forbyde ting, der f. eks. er til fare for trafikken.

Det mener politiet, at reklameflyvning er, og man har eksempler på, at uforsigtige vejfarende har kigget op i luften i stedet for efter trafikken, hvorved der er sket uheld.

Man skulle ellers tro, at når flyvningen var godkendt af luftfartsmyndighederne og

foregik i overensstemmelse med de gældende regler, så måtte alt være i orden; men politiet mener altså at have magt også i luftrummet, og i luftfartsdirektoratet mener man, at politiet har ret — både retsligt og m. h. t. flyvningens farlighed.

Os forekommer det, at man er gået rigtigt vidt. Det må være de vejfarende, der har ansvaret for, at de udviser tilstrækkelig opmærksomhed over for trafikken. Man må afgøre med sig selv, hvor længe man mener at se på andre ting, det være sig reklamer i luften eller på jorden, avisopslag eller kønne piger. Forbudet må kunne få mærkelige konsekvenser, hvis man vil udvide det til at omfatte andre sekundære årsager til ulykker.

For erhvervsflyverne er forbudet ikke katastrofalt, eftersom der ikke foregår megen reklameflyvning for tiden; men det virker irriterende. Forbudet er også meget usmidigt, for mens man godt må slæbe reklame langs kysten 150 m ude, så må man ikke starte fra Københavns lufthavn på en sådan flyvning, blot fordi man først skal de 150 m ud.

Her kunne man vel have opnået et smut-hul i forbudet, hvis man inden forbudets udstedelse havde forelagt sagen for en erhvervsflyverorganisation. Men ulykken er, at erhvervsflyverne konkurrerer så stærkt indbyrdes, at de ikke har en stærk fælles organisation til at optræde samlet gennem udadtil.

Forbudet som sådant virker mærkeligt derved, at det f. eks. omfatter kunstflyvning, hvilket forekommer temmeligt overflødig, da kunstflyvning over byer i forvejen er forbudt. Derimod har man tilsyneladende glemt røgskrift: men man har måske tænkt som så, at det ikke nytter meget at forbyde røgskrift, når man ikke samtidig kan forhindre f. eks. de 12 jetjagere, der forleden trak 12 hvide striber i en elegant bue ind over storbyen.

ABONNÉR PÅ FLYV

Hvis De er køber af FLYV i løbsalg, bør De overveje at blive fast abonnent. Så sendes FLYV regelmæssigt hver måned, og De er sikker på at få hvert nummer af bladet.

Abonnement (kr. 9.00) kan tegnes hos bog- og bladhandlere eller direkte ved indsendelse af hosstående kupon.

Send den hellere ind straks!

Til FLYV's ekspedition,
Vesterbrogade 60, København V.

Undertegnede bestiller herved 1 årgang af FLYV i abonnement fra nr. _____

Navn _____

Fuldstændig adresse _____

NB. Skriv tydeligt (blokbogstaver)

THE AEROPLANE

Founded in 1911, *The Aeroplane* has become the principal British aviation journal and presents comprehensive and factual reports of aeronautical developments throughout the world. Military and civil aircraft, their operation and maintenance, are comprehensively dealt with and research, engineering, club flying and gliding are fully covered. Prospective subscribers should approach Messrs. Aero-Reklame of Copenhagen (phone ORdrup 386). Annual Rate DKR. 90:—.
Postal account 648 12.

Vil De være

FLYVER

Er De 18—23 år, og har De mindst realeksamen eller folkeskole-mellemkoleeksamen med supplerende uddannelse svarende til realeksamen; har De desuden et godt helbred og normalt syn (6/6 på begge øjne og ikke farveblind) og 163—188 cm højde,

har De store fremtidsmuligheder indenfor flyvevæbnet. De får den fineste mulige uddannelse, og allerede 15 mdr. efter skolens begyndelse er lønnen ca. kr. 1.250,00 mdl. + kost, logi, beklædning, læge og tandlæge.



FLYVESKOLEN

Flyvestation Værløse. Tlf. Ballerup 325, Lok. 117

**- flyveskolen
åbner
vejen**



Nyt hold begynder ca. 1. oktober.
Ring eller skriv omgående, hvis De vil med på dette hold.



all weather is Javelin weather

No. 2 of a Series



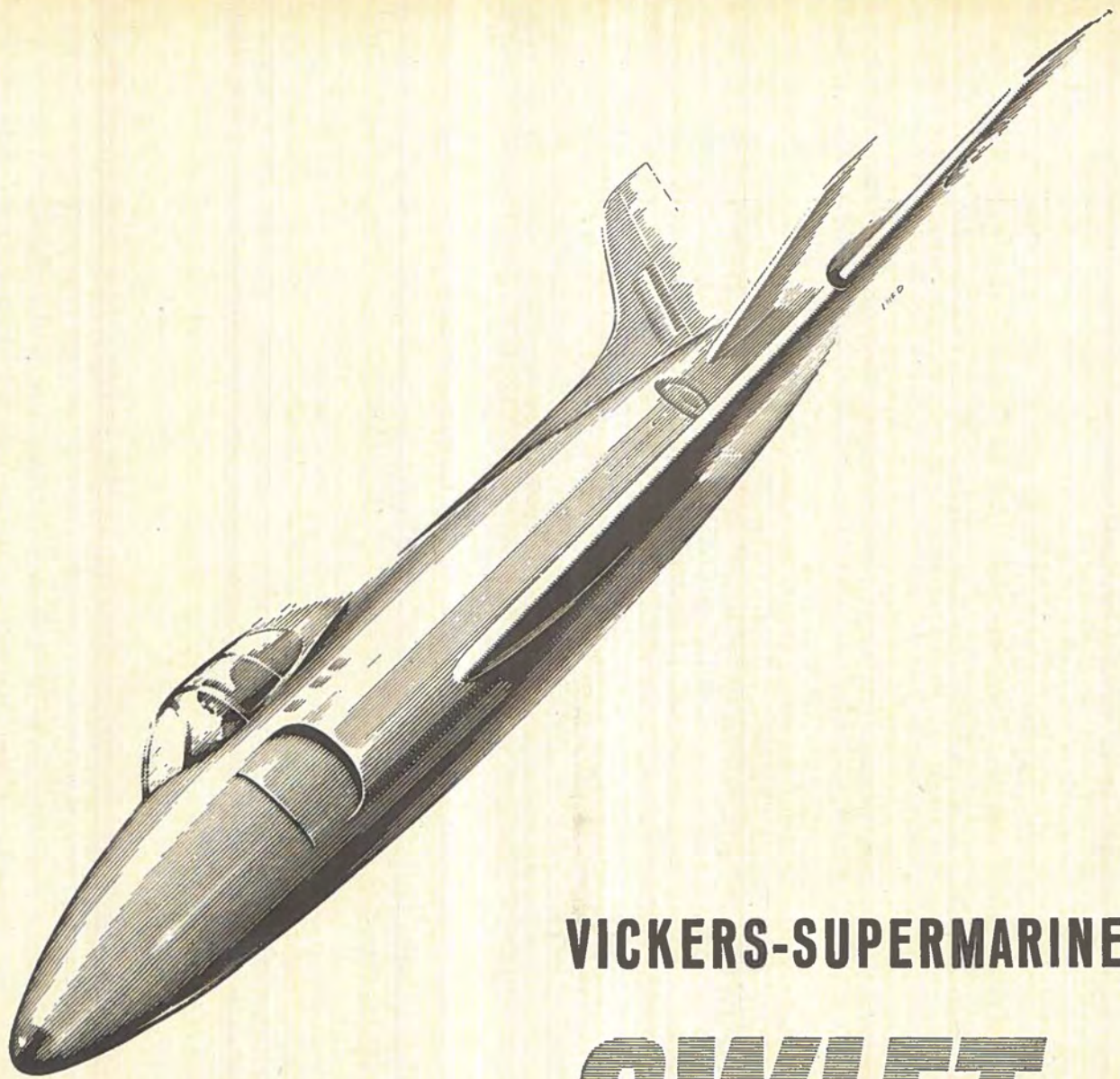
*Weather map symbol
for Alto Cumulus*

ALTO CUMULUS. These clouds do not seriously interfere with flying, being merely composed of a globular layer of thin vapour, lying in groups, lines or waves. Such clouds only indicate a front if the layer is 'banded', when the cloud often forms a line right across the horizon. In these, or any, meteorological conditions the Gloster Javelin, with its ability to fly and fight at over 50,000 ft. at 600-700 m.p.h. is supreme. As the Under-Secretary of State for Air has said "It would be difficult to exaggerate the importance of the *all-weather* Javelin."

GLOSTER AIRCRAFT CO. LTD., Gloucester

MEMBER OF THE HAWKER SIDDELEY GROUP | PIONEER... AND WORLD LEADER IN AVIATION





VICKERS-SUPERMARINE

SWIFT

ROLLS-ROYCE AVON ENGINE WITH REHEAT

Speed with endurance

VICKERS - ARMSTRONGS LIMITED
SUPERMARINE WORKS . ENGLAND

Repræsenteret i Danmark ved: ALFRED RAFFEL AKTIESELSKAB, Vodroffsvej 46, Luna 2343, København V.

OA. 318 A

BØGER

Test pilot

„Test Pilot“ af Neville Duke i samarbejde med Alan W. Mitchell. Forlag: Allan Wingate, London. 215 sider, ill. Pris: 12 sh 6d. Tilsendt fra Knud Rasmussens boghandel, København.

Denne bog er beretningen om Neville Duke's liv, fortalt med hans egne ord og skrevet ned af hans gode ven, Alan W. Mitchell. Den fortæller ikke blot om hans drengetids drømme, og hans oplevelser under krigen, men også om hvordan han til sidst fik en spændende tilværelse som indflyver af jagere, hvis hastighed lå over lydens. Han blev en typisk repræsentant for jet-alderen.

Neville Duke var lige fyldt 18 år, da han kom ind i Royal Air Force og dermed fik sit første ønske opfyldt: han var blevet flyver. Og han blev en fremragende flyver. Han blev jagerflyver, en af de dygtigste. Han nedskød 28 fjendtlige maskiner, og han blev udmævnt til Squadron Leader kun 21 år gammel.

Da krigen var forbi, blev Neville Duke indflyver hos Hawker, idet han en overgang tillige var chef for eskadrille 615, der havde selveste Sir Winston Churchill som æres-air-commodore. Den 6. september 1952 modtog forfatteren af denne bog en lille hilsen fra Sir Winston, som skrev: „Kære Duke. — Det var karakteristisk for Dem og for eskadrille 615 at starte i går efter den forfærdelige ulykke. Mine bedste hilsener.“

Den ulykke, der blev hentydet til, var den frygtelige begivenhed, der indtraf, da John Derry's de Havilland 110 under Farnborough stævnet foretog et dyk fra 12.000 meter og herunder passerede „lydmuren“ for lidt efter at splintres i luften for øjnene af 200.000 tilskuere. Under den uhyggelige stilhed, der fulgte, medens ambulancerne endnu havde travlt med de mange døde og sårede blandt tilskuerne, hørtes tydeligt to nye skrald fra gennemlydningen af „lydmuren“ — og en Hawker Hunter strøg forbi mængden med lydets hastighed. Det var Neville Duke, som, umiddelbart efter at have været vidne til sin vens tragiske død, uden et øjeblik betænking, var startet med sin maskine. Ved sin besluttsomme handling klarede han en kritisk situation. Sådan er Neville Duke.

★

R.A.F. historie

„Royal Air Force 1939—1945“. Skrevet af Denis Richards og Hilary St. G. Saunders. Udgiver: Her Majesty's Stationary Office, London. Tilsendt fra Arnold Busck International Boghandel, Kobmagergade 49.

„Royal Air Force 1939—1945“ omfatter 3 bind, hvoraf 1. og 2. bind er udkommet. De er på henholdsvis 430 og 416 sider og koster kr. 15,65 pr. bind. De er illustreret med billeder og nogle udmærkede oversigtskort. De to forfattere, som i 1947 fik overdraget hvervet at skrive beretningen om Royal Air Force under 2. verdenskrig i et værk på tre bind, havde begge under det meste af krigen haft rig lejlighed til at følge begivenhederne på nærmeste hold. Denis Richard var chef for en gruppe historikere og tekniske eksperter, hvis opgave var at udarbejde fortrolige indberetninger til Air Ministry, og Hilary Saunders var knyttet til Combined Operations Headquarters og Allied Expeditionary Air Force som officiel skribent. Begge forfattere fik fri adgang til alle officielle, hemmelige dokumenter, da de skulle til at skrive de tre bind om Royal Air Force, og da de tilmed begge er dygtige skribenter, er resultatet blevet nogle højst



Neville Duke går til vejrs i en Hawker Hunter.

interessante og læseværdige bøger, som ikke blot fortæller om selve krigsbegivenhederne, men også om menneskene, der deltog i dem.

I det første bind, som er skrevet af Denis Richards, behandles perioden fra genoprustningens begyndelse i 1934 til slutningen af krigsåret 1941. Der fortæller om RAF's improvisering i Norge, om den heltmodige indsats i Frankrig, om de hektiske dage under „the Battle of Britain“ og bestræbelserne for at stoppe tyskernes natlige bombetogter, om den stigende anvendelse af flyvemaskiner i kampen mod ubåde, og om de mange kampepisoder i 1940—41 for at holde stillingen i Middelhavet og Det Mellemste Østen.

Af de mange berømte hændelser, som omtales i dette bind, er forsøget på at anvende Gladiator jagere fra en tilfrosset sø i Norge, angrebet på broerne over Albert Kanalen, evakueringen fra Dunkirk, de heftige luftkampe i august og september 1940, bombardementerne af Coventry, det luftbårne angreb på Kreta, og „Scharnhorst“ og „Gneisenau's“ flugt.

I det andet bind af Royal Air Force's historie, som er skrevet af begge de førnævnte forfattere, behandles operationerne fra slutningen af 1941 til sidste halvdel af 1943, idet felttoget i Italien dog fortsætter ind i 1944.

Det begynder med en beretning om de første kamphandlinger i det Fjerne Østen, hvor de britiske luftstyrker — i lighed med styrkerne på jorden — var altfor svage til

at kunne modstå japanernes pludselige angreb. Så vender vi tilbage til Europa, først for at høre noget om Coastal Command's stigende held i bekæmpelsen af u-bådene og den fjendtlige skibsfart, og derefter for at få noget at vide om, hvordan det skrider frem med luftoffensiven mod Tyskland. Der fortælles om den store andel, som RAF har i opnåelsen af herredømmet over Middelhavet og Nordafrika og om operationerne i det italienske felttog, sluttende med indtagelsen af Rom.

Blandt de mange kendte episoder, som omtales i dette bind, skal nævnes sænkningen af „Prince of Wales“ og „Repulse“, beretningen om Hurricane afdelingen i Rusland, det første 1000-maskiners bombetogt mod Tyskland, forsvaret af Malta, tilbage-toget fra Gazela og kampene ved El Alamein, „kampen om Ruhr“ og angrebet på Mönhe dæmningen, landingerne ved Salerno og Anzio, og bombeangrebet på Monte Cassino.

Tredje bind, som udkommer i løbet af sommeren, omhandler tiden fra 1943 til krigen vindes i 1945.

„Royal Air Force 1939—1945“ er et nøjternt og velskrevet værk om de engelske luftstyrkers indsats i den 2. verdenskrig.

★

Radiostyring

G. Sommerhoff: *Radio Control of Model Aircraft*. Percival Marshall & Co., London. 164 sider. 9 shilling 6 pence.

Mens det kun går langsomt fremad med de radiostyrede modeller herhjemme, breder de sig mere og mere i udlandet, hvor der efterhånden i bøger og blade findes en righoldig litteratur om emnet.

Sommerhoff's bog, der udgives i serien af Model Aircraft håndbøger, er skrevet for modellflyvere, som ikke tidligere har beskæftiget sig med radio — og de er jo de fleste.

Det er altså først og fremmest en bog om radiostyringens teori, principper og praktiske udførelse. Bogen er baseret på praktiske forsøg og kan sikkert være til stor hjælp for dem, der vil få noget ud af denne interessante form for modellflyvning.



Fra en læser, hvis navn vi desværre ikke kan læse, har vi modtaget følgende:

„Jeg ser i FLYV, at De nu regner med bedre arbejdsforhold for bladet, og jeg vil blot spørge, om det muligvis vil medføre, at De også agter at interessere Dem lidt for alle os, der bygger skalamodeller?“

Jeg synes, det er skandaløst, at vort eneste flyveblad her i landet kan tillade sig fuldkommen at negligere en så omfattende del af landets flyveinteresserede ungdom.

Deres spørgeskema tillægger jeg ikke ringeste betydning, idet De gennem en årrække har vist os den „kolde skulder“ med det resultat, at De nu har mistet alle de læsere, der købte bladet i håbet om, at der var noget at hente for dem også. Jeg håber, at De i fremtiden vil bringe skalategninger i FLYV — i hvert fald af og til.“

— Vi skal tænke over sagen endnu en gang, spørgsmålet er, om det virkelig er et stort antal, der bygger skalamodeller i øjeblikket.

Red.

Skrivemaskiner

Eiffel Farvebaand - Alt i Tilbehør
Specialværksted for alle Mærker

C. le Dous & Co.
Telf. C. 13.945

Kronprinsensgade 13

„**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. 45. LOKAL 12 og 22

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer
A. JESSEN & CO.s Eftf.
Assurandører
N. Thomsen Otto Thomsen
VESTERPORT
Minerva 1112

„**BROOMWADE**“
Luftkompressorer og Trykluftværktøj
„**ENOTS**“
Trykluft-Materiel for Hurtigopsædning m.v.



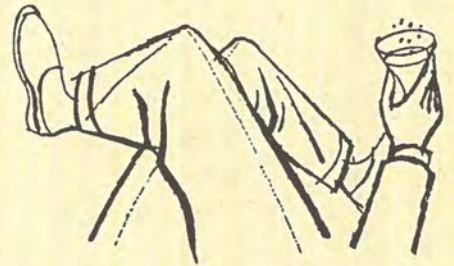
KØBENHAVNS TRYKLUFT SERVICE A/S
Politortorvet 12 - København V.
Telefon: C. *9110 og C. 13926

Luftfartforsikringer
af enhver Art
overtages af
Dansk Pool
for Luftfartforsikring
Central 12.793



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert Forsikringsselskab, der er tilknyttet Poolen, samt SAS's Billetkontorer.

Flyv BEA
til London
- det er en
oplevelse!



Hurtigste og behageligste forbindelse,
næsten ingen støj og vibration. Varme
måltider incl. prisen.
20 kg fri bagage. Turistklasse kr. 760.—
t/r.

— tal med Deres
rejsebureau

Hver dag
kl. 10⁰⁰
den bedste tid
på dagen.

flyv **BEA**

Dagmarhus - Vestre Boulevard 12 - Pa. 6311

BRITISH EUROPEAN AIRWAYS, Generalag. for
BOAC (British Overseas Airways Corporation)



ABONNEMENT
gennem:
AERO-REKLAME
Jensløvsvej 8
Charlottenlund
telefon: ORdrup 386
(pris kr. 22,85 pr. kvartal)



Hiller Helikopter

FLYVEMASKINER
REDNINGSDUSTYR
INSTRUMENTER

G. Q. FALDSKÆRME
LUFTFOTOGRAFIAPPARATER
FLYVEMASKINELÆRRED

HELIKOPTERE
K. L. G. TÆNDRØR
ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL A/s - KØBENHAVN V
VODROFFSVEJ 46 - LUNA 2343



FLYVEVÅBNET

Flyverløjtnant af 2. grad af res. *H. Frandsen* ved v.flbk. forsettes til flyverkommandoen.

Sekondløjtnant *A. Rasmussen* ved flyverstaben udnævnes til flyverløjtnant af 2. grad af res.

Efternævnte befalingsmænd er udnævnt til flyverløjtnanter af 1. grad af res fra den 1. juni 1954 at regne:

Flyverløjtnanterne af 2. grad af res. *J. Christensen* (ø. flbk.), *Ch. Fischer* (ø. flbk.), *H. Andersen* (v. flbk.), *K. E. W. Petersen-Testrup* (ø. flbk.), *H. Mortensen* (v. flbk.), *A. Chr. Larsen* (v. flbk.), *O. Sørensen* (ø. flbk.), *L. G. Jørgensen* (v. flbk.), *O. S. Segner* (v. flbk.), *H. Fynbo* (ø. flbk.) og *J. P. F. Clemmensen* (ø. flbk.) samt løjtnanterne af res. *P. T. Soele* (ø. flbk.) og *L. E. Paulsson* (ø. flbk.). De pågældende forbliver ansat som hidtil.

Maskinkaptajn *E. A. N. Kirso* ved flyverkommandoen autoriseres som militær kørelærer og militær motorsagkyndig.

Flyveulykken ved Fruensholm

Tirsdag aften den 18. maj ved 23-tiden forulykkede en Gloster Meteor Mk. 7 træningsmaskine under natflyvning fra Flyvestation Ålborg. Herved dræbtes den 23-årige flyverløjtnant *H. O. Hansen* og den 23-årige flyverløjtnant *H. M. Cortsen*. Ulykken skete under indflyvning til Ålborg lufthavn, og maskinen fløj i Limfjorden mellem Egholm og Fruensholm for fuld fart.

Flyvevåbnets pilotmangel

Under en forsvarsdebat i Folketinget den 2. juni beskæftigede forsvarsminister *Rasmus Hansen* sig med et canadisk tilbud om at stille jagere gratis til rådighed:

„Flyvevåbnet fik ifjor meddelelse om, at Canada ville stille disse jagere af model 1947 gratis til rådighed for NATO-landene, altså ikke specielt Danmark. — Et er at modtage et tilbud om gratis flyvemaskiner, noget andet er, om der er piloter til at flyve dem. Desværre er vort flyvevåben i så henseende dårligt stillet. Vi forudsatte i forsvarslovene opstilling af otte eskadriller med 367 piloter. Da den nuværende regering trådte til, var der kun 170.

Der er altså en kolossal mangel. Vi har ikke fået den tilgang af flyvere, som vi ventede og håbede.“

Under 2/8 1954 er kaptajnerne i flyvevåbnet *H. S. E. Hoed* og *J. J. Knudsen* begge, ved v. flbk., *B. O. Sandqvist* og *T. H. K. Wichmann*, begge ved flyverstaben, udnævnt til oberstløjtnanter i flyvevåbnet.

Kaptajnløjtnanterne i flyvevåbnet *E. Holm* og *B. V. Christiansen*, begge ved v. flbk., *G. H. Schaumburg* og *B. Møller*, ved ø. flbk., *F. Werncke von Linstow* og *K. Gether-Caspersen*, begge ved flyverkommandoen, og *P. A. Jensen* ved flyverstaben er udnævnt til kaptajner i flyvevåbnet.

Premierløjtnant i flyvevåbnet *N. A. M. Elmelund* og søløjtnant *O. P. Nielsen*, begge ved v. flbk., er udnævnt til kaptajnløjtnanter.

Flyverløjtnanterne af specialgruppen *H. H. Jørgensen*, *O. O. Larsen* og *K. L. Lindballe*, alle ved flyverkommandoen, er udnævnt til kaptajnløjtnanter af specialgruppen i flyvevåbnet.

Overfenrikerne i flyvevåbnet *H. A. Madsen*, *W. P. Jensen*, *K. W. Rasmussen*, *K. Madsen* og *A. Nicolaisen* er udnævnt til flyverløjtnanter af specialgruppen.

Afdelingsingeniør Georg Krebs er død

KDA's mangeårige æresmedlem og tidligere formand, afdelingsingeniør *Georg Krebs* er død, 81 år gammel. FLYV bringer en nekrolog i sit august-nummer.



Hurel-Dubois 32 fotograferet i England.

Hurel-Dubois 32

Vi har tidligere omtalt den interessante franske trafikflyvemaskine Hurel-Dubois 32, sidst i vor artikel i februar-nummeret „Hvad skal afløse DC-3?“

Her er et nyt billede af maskinen, som har et usædvanligt stort sideforhold. Billedet er taget i England, hvor der er ført forhandlinger med F. G. Miles Ltd. med henblik på evt. at bygge typen på licens.

★

Fra svæveflyveklubberne

Pladsmangel har medført, at denne rubrik to numre i træk har måttet udgå. Men her er den altså igen:

Aviator har skrevet kontrakt med den militære svæveflyveklub Kjevik Flyklub i Norge om salg af tre planer og en Lincoln og håber, nordmændene får importtilladelse, hvorefter klubben skal have en Specht eller en Mi-13 E.

Birkerøds Kranich er nu efter en stor arbejdsindsats blevet klar og et dertil hørende spil ligeledes. Hangaren må også udvides. — Et hold på 7 medlemmer var i begyndelsen af juni på den tyske svæveflyveskole Hornberg.

Havdrup gjorde god propaganda ved turiststillingen i Roskilde fornylig. I forbindelse hermed lejede klubben svæveflyvefondets Gö-4, der med Halling som fører udførte mange flyvninger med medlemmer og gæster.

Herning hviler åbenbart på laurbærene fra ifjor, for den har ikke ladet høre fra sig i flyvedagskonkurrencerne. En gruppe medlemmer har købt Eli Andersens Hütter 17.

Nykøbing Sj. har bygget hangar på sin flyveplads ved Lammefjorden.

Polyteknisk Flyvegruppe har fået 2000 kr. fra Tuborgfondet til bygning af en Polyt III. Klubben har planlagt sommerlej på Sjælland, men den udsete græsmark blev desværre pløjet op, så udsigterne for lejren er usikre.

Ringsted fik sin Spatz den 13. juni og har desuden købt KZ-skoleglideren OX-54 af Dansk Aero's værksted.

Slagelse er jordbunden efter havarier ifjor og på grund af sine økonomiske vanskeligheder.

Sportsflyveklubben har fået ny formand, idet Fastner efter mange års virke er blevet afløst af Trolund.

Stamgruppen savnes også i flyvedagskonkurrencerne. Der foreligger ingen nyheder om klubbens Bergfalke II.

Vejele er igang på Vandel efter en vinters energiske reparation af Polyt-skoleglideren.

Flyvevåbnets svæveflyvere synes at få sin hidtil største sæson, hvilket tydeligt fremgår af flyvedagskonkurrencernes resultater. Karup har fået effektiv konkurrence fra Værløse i år, og selv Avnø er kommet med. En ny gruppe er begyndt at flyve i Ålborg, og endnu en i Skrydstrup. Der uddannes mange nye svæveflyvere og antallet af medlemmer i KDA stiger stadig.

Flyveulykke ved Trige

Mandag den 21. juni dræbtes den 23-årige flyverløjtnant *Finn Chr. Koch* fra eskadrille 729 i Skrydstrup, da han under en øvelsesflyvning med F-84 Thunderjet ramte jorden i nærheden af landsbyen Trige, ca. 10 km nord for Århus.

Meld dig til svæveflyveskolen!

Der er muligvis endnu chance for at komme med på svæveflyveskolen i Vandel. Til det første kursus fra 20/6 til 3/7 meldte der sig så få, at det blev aflyst. Da dette nummer gik i trykken, var der endnu enkelte ledige pladser på det andet kursus fra 4. juli til 18. juli, så måske er det endnu ikke for sent.

Henvend dig direkte til KDA's svæveflyveskole, Vandel. Skolechef er biografejer *Bjvind Nielsen*.

KZ III, KZ VII ell. Auster

i velholdt stand købes. Pris og udførlige data bedes opgivet i billet mrk. 71 til FLYV's eksp. Vesterbrogade 60, Kbh. V.



KONGELIG DANSK AEROKLUB (DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Østerbrogade 40, København Ø.
Telefoner: ØBro 29 og (ang. model- og svæveflyvning) ØBro 249.
Postgirokonto: 256.80.
Telegramadresse: Aéroklub.
Kontor og bibliotek er åben fra kl. 10—16, lørdag 10—12.
Formand: Direktør Hjalmar Ibsen.

MOTORFLYVERADET

Formand: William Nielsen, Borthigsgade 4, I., København Ø. — Telefon RY 5615.

SVÆVEFLYVERADET

Formand: Civilingeniør Hans Harboe.

MODELFLYVERADET

Formand: Lektor J. Holm Jørgensen.

DANSKE FLYVERE

Formand: Direktør Knud Lybye (DDL), Ved Stadsgraven 1, telf. AMager 9695.
Generalsekretær: Direktør August Jensen, Dansk Pool, Tordenskjoldsgade 10, K. Tlf. C. 12793.

Hvem vil være vært for en amerikansk, canadisk eller hollandsk kadet?

Medens vore egne unge er i USA, Canada og Holland, får vi selv besøg af fem amerikanske kadetter og to voksne ledere, to canadiske og to hollandske kadetter, og under opholdet her i Danmark skal de indkvarteres i private hjem, da et af hovedformålene med udvekslingen netop er at lære de respektive landes befolkning og daglige liv at kende.

I den anledning spørger KDA sine medlemmer — og herunder både personlige medlemmer og organisationsmedlemmer: *Hvem vil være vært for en eller flere af vore udenlandske gæster?*

Det drejer sig om at skulle skaffe kvarterværter til ovennævnte 11 udenlandske gæster samt til 1 dansk rejseleder.

Programmet for kadetternes ophold bliver i store træk sådan, at der er brug for indkvarteringssteder som følger:

- I København: 22.—27. juli.
9.—13. august.
- I Odense: 2.—3. august.
- I Esbjerg: 2.—5. august.
- I Ålborg: 5.—7. august.

De, der kan hjælpe KDA med at være værter for gæsterne fra Amerika, Canada og Holland, bedes for Københavns vedkommende henvende sig til KDA's kontor, Østerbrogade 40, telefon ØBro 29.

I Odense, Esbjerg og Ålborg er det henholdsvis Fyens Flyveklub, Vestjysk Flyveklub samt Svæveflyveklubben Aviator og Ålborg Flyveklub, man bedes henvende sig til.

Foruden de ovennævnte steder skal de fremmede kadetter besøge flyvestation Avnø (hvor flyveåbnet sørger for indkvartering) og Thisted (hvor en kreds af byens borgere sørger for værtskabet).

Nye medlemmer:

Oversergent Kurt Andersen
P. E. Konnerup Kristensen
Korpsschef Harald Møller
Flyvermath Gunnar K. Jensen
Egon Larsen
Poul Rask
Flyverløjtnant P. B. Schmidt

Runde fødselsdage

Direktør Fr. Smidth, Kalvebod Brygge 4, K, 65 år den 24. juli.

»Air Touring Guide to Europa 1954«

KDA har endnu nogle eksemplarer af denne udmærkede håndbog for de flyvere, som vil udenlands. Den bringer bl. a. en række værdifulde oplysninger om flyvepladser og l. i Vesteuropa. Prisen er 10 kroner frit tilsendt. Skriv eller ring til KDA.

Det amerikanske luftvåbens orkester kommer til Danmark

Det berømte orkester fra det amerikanske luftvåben, som besøgte København forrige år, hvor KDA i samarbejde med Statsradiofonien havde arrangeret to koncerter: en i Radiohusets koncertsal og en i Tivoli, vil atter i år besøge Danmark. Besøget finder sted i dagene 22. til 26. juli. KDA har igen påtaget sig at være behjælpelig med arrangementet af koncerter i Danmark, og den første koncert vil finde sted i Ålborg den 22. juli. Derefter flyver orkestret til København, hvor der afholdes koncerter lørdag den 24. og søndag den 25. juli, begge dage i Tivoli. Overskuddet ved samtlige koncerter tilfalder foreningen Danske Flyveres hjælpefond.

Landingskonkurrence i Sportsflyveklubben

På 4 smukke mandagsaftener i maj måned afholdt Sportsflyveklubben landingskonkurrencer i Skovlunde. De fire dage var vinderne henholdsvis W. W. Nielsen, Holck, Jørgen Frederiksen og W. W. Nielsen.

Vinder af den samlede konkurrence, d. v. s. bedst resultat fra to af konkurrencerne, opnåede W. W. Nielsen med 40 points, fulgt af Jørgen Frederiksen med 120 og Mogens Holck med 130.

Der var ialt 16 deltagere i konkurrencerne.

Privat rally i Skovlunde og Rønne

Sportsflyveklubben (København) og Bornholms Flyveklub har i fællesskab inviteret 30 personer fra Royal Aero Club til at deltage i et privat rally i dagene 6.—8. august.

KALENDER 1954

- Modelflyvning:**
24—28/7. VM gr. C og D (Washington).
20-23/8. VM-hastighed (indtil 5 cm) (Haag).
22/8. DM linestyrede (Århus).
5/9. 3. distriktskonkurrence (fritfl.).
19/9. 3. distriktskonkurrence (linest.).
24/10. Finale-distriktskonkurrence (fritfl.).
7/11. Finale-distriktskonkurrence (linest.).
31/12. Årsrekordåret slutter.
- Svæveflyvning:**
20/6—18/7. Svæveflyveskole.
20/7—4/8. VM (Campbell, England).
30/9. Flyvedagskonkurrencerne slutter.
- Motorflyvning:**
18-25/7. Int. flyveuge (Italien).
31/7—1/8. Tour Aérien int. (Dolomites, Italien).
9—12/9. Int. rally. England.
25—26/9. Int. rally (Hanseatenflug, Tyskland.).
- Diverse**
6—12/9. Farnborough-udst. og opvisning.
20—29/9. FAI-kongres. Istanbul, Tyrkiet.

Rabat på indenrigsruterne

Som korteligt meddelt i forrige nummer af FLYV er det ved velvilje fra SAS's side lykkedes at opnå en ordning med SAS, hvorefter alle KDA's medlemmer får en rabat på 10 pct. på alle de indenrigske luftruter. Rabatten gælder ikke blot for KDA's personlige medlemmer, men også for alle organisationsmedlemmerne (dvs. alle medlemmer af de til KDA tilsluttede klubber).

Fremgangsmåden for benyttelsen af dette rabatsystem bliver følgende:

De medlemmer, som ønsker at få de ti procent rabat, skriver eller ringer til KDA's hovedkontor, Østerbrogade 40, København Ø, tlf. Øbro 29, og meddeler på hvilken strækning man ønsker billetten (datoen for rejsen er det ikke nødvendigt at opgive). Derefter udsteder KDA en rekvision til et af Scandinavian Airlines System's følgende billet-salgssteder:

Østerå 1, Ålborg,
Rådhuset, Parkalle, Århus,
Jernbanekiosken, Rønne,
Luftrjesebureauet, Dagmarhus,
København V.,
Trafikkassen, Københavns Lufthavn,
Kastrup.

Denne rekvision giver indehaveren (medlemmet) ret til rabatten på 10 pct. Det er dog en betingelse, at rekvisionen benyttes på et af de ovennævnte salgssteder. Det nytter ikke noget at ville anvende den andre steder f. eks. i andre rejsebureauer; den er kun gyldig som delbetaling på de førnævnte salgssteder.

Ved dette rabatsystem har SAS ydet KDA og alle Aeroklubbens medlemmer en værdifuld tjeneste, som forhåbentlig vil blive til lige stor gavn og glæde for begge parter, og det må håbes, at KDA's medlemmer flittigt vil gøre brug af denne begunstige.

Svæveflyverådet

På sit første møde efter repræsentantskabsmødet har rådet konstitueret sig uforandret med Hans Harboe som formand, Bjvind Nielsen som næstformand, H. W. Jensen som flyveteknik og Bent Halling som flyveteknik medlem.

Harboe og H. W. Jensen er svæveflyvernes repræsentanter i KDA's hovedbestyrelse.

Dansk Svæveflyvefonds bestyrelse har konstitueret sig med Mogens Henriksen som formand og John Wetlesen som næstformand og sekretær, mens Halling stadig er materieforvalter.

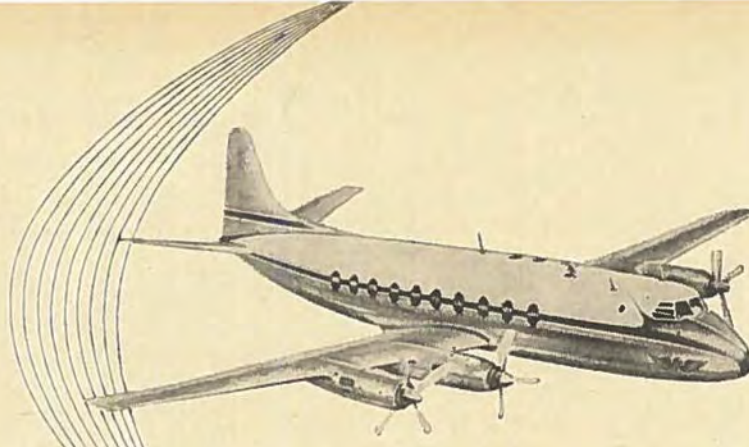
FLYV

REDAKTION

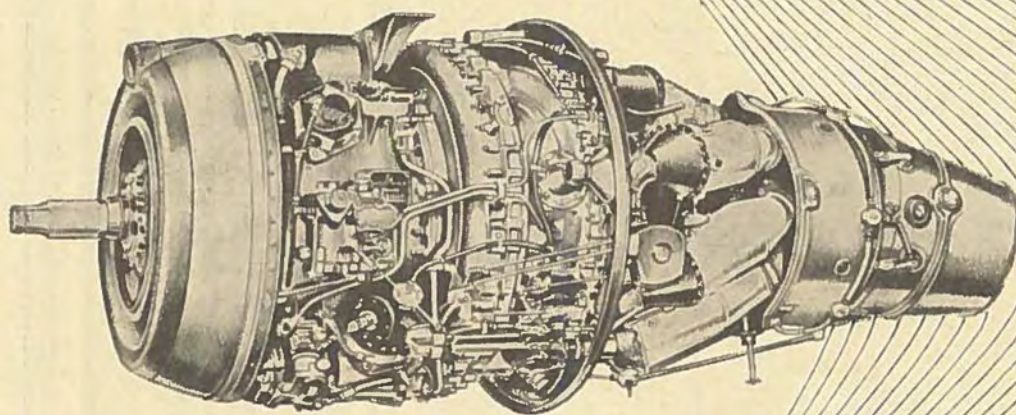
Kongelig Dansk Aeroklub, Østerbrogade 40, København Ø. — Tlf. ØBro 29 og 249.
Ansvarsh. redaktør: Kaptajn John Foltmann, Værnedamsvej 4 A, Kbh. V. — Tlf. EVa 1295.
Redaktionssekretær: Ing. Per Weishaupt.
Redaktionen af et nummer slutter den 10. i foregående måned.
Eftertryk kun tilladt med kildeangivelse.

EKSPEDITION

Ejvind Christensen, Vesterbrogade 60, Kbh. V.
Tlf. Central 13.404. — Postgiro 23.824.
Abonnementspris: 9 kr. årlig.
Rubrikannoncer: 70 øre pr. mm.
Sidste indleveringsdato for annoncer: den 15.
Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.



The power
behind modern aviation



Den bløde, vibrationsfri gang og den økonomiske drift, der kendetegner propeller-turbine motorer, er vigtige egenskaber ved Rolls-Royce Dart motorerne i Vickers Viscount passagermaskiner. Anvendes allerede af B. E. A., Air France og Aer Lingus, og Viscount maskiner er nu i produktion til mange andre luftfartselskaber.



ROLLS-ROYCE

Aero Engines

ROLLS-ROYCE LIMITED · DERBY

ANTI - SUBMARINE



For service in the Royal Navy — Fairey Gannets
will operate from Fleet and Light Fleet Carriers.
The Gannet is the latest specialised
anti-submarine aircraft produced in Britain.

FAIREY
GANNET



FAIREY AVIATION

THE FAIREY AVIATION COMPANY LIMITED · HAYES · MIDDLESEX

Repræsentant for Danmark og Finland: Carl Konow, Rosenvængets Allé 11, København Ø., Danmark. Tlf. Øbro 3625

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Kbhvn. V.



FLYV

27. ÅRGANG

— AUGUST 1954 —

PRIS 75 ØRE



Det tyske hold, som vandt verdensmesterskabet i modellflyvning. Fra venstre: Riemer, Lindner, Denzin, Rechenberg og Hacklinger.

INDHOLD:

Ny havnebygning i Ålborg * Modellflyvernes VM i Odense * Nye typer af jetmotorer * Med ballon over Øresund * Polyt III prøveflojet.

8

*"This
is the Hunter
that leads
the pack..."*

The Hawker Hunter is universally acknowledged "the world's finest fighter". Its great speed, heavy armament and exceptional manoeuvrability make it a most important addition to the forces of the Free West. Super priority production is being maintained on orders for the R. A. F. and to meet large off-shore dollar contracts for the NATO forces.

HAWKER HUNTER

*HAWKER AIRCRAFT LTD.
Kingston-on-Thames and Blackpool*

MEMBER OF THE HAWKER SIDDELEY GROUP/PIONEER ... AND WORLD LEADER IN AVIATION

F L Y V

Officielt organ for
KONGELIG DANSK AEROKLUB og DANSKE FLYVERE
Motorflyvning - Svæveflyvning - Modelflyvning

Nr. 8

August 1954

27. årgang

Fremtidige VM i svæveflyvning

VERDENSMESTERSKABERNE i svæveflyvning opstod efter krigen som en erstatning for den påtænkte deltagelse af svæveflyverne ved Olympiaden. Det første var i Schweiz i 1948, fulgt af konkurrencerne i Sverige 1950, i Spanien i 1952 og nu i England i disse dage.

Når man kom bort fra Olympiaden skyldtes det, at der her forlangtes, at alle piloter skulle flyve i samme type svæveplan, og dertil var den tyske Olympia blevet udvalgt til den påtænkte Olympiade i Finland i 1940. Svæveflyverne ville imidlertid ikke bindes til en efterhånden gammel plantype og ønskede muligheder for en fortsat teknisk udvikling.

Det har imidlertid vist sig i den grad kostbart at arrangere og deltage i disse konkurrencer, at man på møderne i FAI's svæveflyvekommission i England har fået forelagt forskellige nye forslag.

Der er tale om at holde VM med mere end to års mellemrum, om at afskaffe klassen for tosedede planer og at opdele i klasser på anden måde.

Fra svensk side har man taget den gamle tanke om en enhedstype eller i hvert fald en enhedsklasse op igen og er gået så vidt som at foreslå, at det arrangerende land efter indførelsen af en sådan enhedstype (der skal være billig) skal stille såvel planer som transportmateriel til rådighed, således, at de uhyre transportomkostninger undgås, mens gebyrerne for deltagelse selvsagt må sættes op til gengæld.

Man er af den opfattelse, at det kan være meget godt at fremme den tekniske udvikling, men at man snarere må fremme udviklingen af billige svæveplaner for derved at bringe svæveflyvning inden for fleres rækkevidde, hvilket er et sundt synspunkt, som vi gerne tilslutter os.

NY ADMINISTRATIONSBYGNING I ÅLBORG LUFTHAVN



En DC-3 er lige kommet fra København med gæster til indvielsen af havnebygningen.

DEN 6. juli indviedes en ny administrationsbygning i Ålborg lufthavn. Det var fjerde gang, at den store jyske lufthavn fik ny havnebygning, og der er nu skabt gode og tidssvarende forhold for civilflyvningen her og samtidig er bevist, at den militære flyvning og civilflyvningen med god vilje fra begge sider udmærket kan trives i samme lufthavn.

Den ny havnebygning ligger i havnens østlige ende kun fem kilometer fra bycentret, og køretiden for flyvepassagererne fra byen til lufthavnen er herefter halveret. Den første administrationsbygning opførte Ålborg kommune, da havnen for 16 år siden toges i brug. Den blev under besættelsen fjernet af tyskerne, fordi den lå i vejen for den store udvidelse af lufthavnen, som tyskerne lod foretage. I den første tid efter befrielsen anvendtes en træbarak til havnebygning; men senere flyttede administrationen til en stor trægård, som var blevet bygget under krigen til den tyske kommandant i lufthavnen. Den var udmærket til sit civile formål efter at være bygget om; men den havde den skavank, at den lå ti kilometer fra Ålborgs centrum, hvilket var lovlig meget i betragtning af, at lufthavnen strækker sig omtrent helt ind til byens yderste bebyggelse.

Upraktisk var det også, at havnebygningen lå midt i det militære område, således at afspærringen af denne del af lufthavnen var vanskeligjordes. I overenskomsten mellem forsvarsministeriet og trafikministeriet om fælles benyttelse af lufthavnen bestemtes, at den civile administration skulle flyttes, og at militæret skulle bekoste en ny havnebygning

mod til gengæld at få ejendomsretten til den gamle.

Den ny, smukke bygning har kostet 420.000 kr. Den ligger lige ved Ålborg Flyveklubs og svæveflyveklubben »Aviator«s nydelige klubhus og ved den store, civile hangar. Havnebygningen rummer i midten en stor ekspeditionsshal med kiosk. I en fløj til den ene side herfor er der kontorer for havneadministrationen, SAS m.m. og i en fløj til den anden side findes kontorer for toldvæsen, politi o.s.v. samt en hyggelig restaurant, hvorfra der er fin udsigt over det store landingsareal. Desuden er der en rummelig tilskuerplads, parkeringsplads og hvad dertil hører.

Indvielsen fandt sted, da SAS-maskinen fra København kl. 12,25 landede. Med maskinen var bl. a. trafikminister *Carl Petersen*, luftfartsdirektor *Teisen*, direktør *Knud Lybye* og havnechef *Leo Sørensen*. Der var indbudt 80 gæster, som overværede ekspeditionen af maskinen og så den flyve videre til Kristiansand-Stavanger-Oslo. Bagefter bød luftfartsvæsnen på en beskedent frokost i den civile hangar.

Militæret har anskaffet en del meget moderne materiel til Ålborg Lufthavn. Der er lige bygget ny redningsstation og stationeret tre amerikanske crash-tenders på pladsen, og for nogle måneder siden toges et nyt kontroltårn med fuldt tidssvarende udstyr i brug. Desuden har Ålborg lufthavn GCA-radarlandingsystem — noget Kastrup endnu ikke har — og det er derfor ikke overdrevet at kalde Ålborg lufthavn for landets mest moderne og teknisk bedst udrustede.

VM i modelflyvning



Dårligt vejr ødelagde noget af glæden ved modelflyvernes VM, men konkurrencen blev gennemført med tysk dobbeltsejr.

Det danske hold skuffede noget og blev kun nr. 6.

Over 150 modelflyvere fra 18 lande havde nogle hyggelige dage sammen.

VEJRGUDERNE var os ikke gunstigt stemt til verdensmesterskabet for svæve-modeller. Ved de fire foregående VM har det stort set været godt vejr; men i år blev det mere end dårligt med regn og blæst. Det var vore udenlandske gæster tildels forberedt på, idet vi i indbydelsen havde skrevet, at de måtte være forberedt på alt slags vejr. Men vi havde dog ikke regnet med at byde dem det så dårligt.

En månedlang periode af godt vejr afløstes i begyndelsen af VM-ugen af fronter med regn og blæst. Da deltagerne fra 18 lande om fredagen den 25. juni kom ud i Odense lufthavn, blæste det godt, og hen på eftermiddagen blev det regn.

Selv om flyvevejrtjenestens chef, luftfartsinspektør *C. Crone Levin* personligt var kommet til Odense, kunne den vejrudsigt, som blev forelagt holdlederne ved et møde fredag aften, ikke byde på andet end udsigt til vind på 15—20 knob med byger. Udsigten for søndag, der var reservedag, lød på endnu stærkere blæst. Og disse udsigter kom til at passe.

Ingen af holdlederne ønskede på dette grundlag nogen udsættelse, og alt blev gjort klar til den store konkurrence.

Stort forarbejde

Inden man kom så vidt, var der gået et stort og langvarigt arbejde forud. I KDA begyndte man allerede i efteråret at planlægge og forberede det store arrangement, og rundt om i landene er der blevet konstrueret, bygget og fløjet i tusinder af timer.

Vi har i de foregående numre omtalt en del af forarbejdet. Det lykkedes et par uger før VM at få tilmeldt de godt 50 nødven-

dige hjælpere. Oprindeligt havde man regnet med mange fra den store Odense Model-Flyveklub; men det blev kun et relativt lille tal, omend nogle af de vigtigste var derimellem. Til gengæld kom modelflyverne strømrende til fra hele landet, og det skal nævnes, at de alle deltog på egen bekostning — både m. h. t. rejse og ophold.

Allerede søndag den 20. ankom en stor bus fra Saar med det officielle hold samt en del ledsagere, koner og børn, så det blev til ca. 20 ialt. Mandag blev de installeret på en lejrplads i lufthavnen.

Tirsdag etableredes lejrens kontor i havnebygningen, og *Per Heymann Andersen*, som var leder af modelflyvernes sommerlejr ifjor, gjorde sig klar til at modtage hjælperne, der begyndte at indfinde sig onsdag og væltede ind torsdag og fredag.

I lufthavnen stillede havneleder *K. Brøgger Jensen* velvilligst alle disponible lokaler til rådighed og hjalp iøvrigt på alle måder, og flyveleder *Jespersen* holdt ved et udsendt Notam lufttrafikken under konkurrencen på et minimum, så den begrænsedes til avis-maskiner og en lokal KZ-III, der brugtes til at lokalisere forsvundne modeller med godt resultat.

Torsdag eftermiddag var officiel ankomsttid for deltagerne, men flere dukkede op allerede onsdag, og det norske hold var kommet i en af det norske flyvevåbens Dakotaer allerede tirsdag.

Torsdag foregik det store rykind. Fabrikant *Svend Skou*, der ledede al indkvartering, bespisning og persontransport, opslugt sit hovedkvarter på Park Hotel ved siden af banegården, hvor man modtog holdene ved togene. Enkelte kom pr. bil. Deltagerne, som

i mange tilfælde var trætte efter en lang rejse, blev indkvarteret på fem forskellige hoteller.

Hjælperne blev sat i sving med forberedelserne ved ankomsten, og torsdag kl. 19 bød VM-lederen, ingeniør *Per Weishaupt*, dem velkommen ved et fælles instruktionsmøde, hvor også konkurrencelederen, *Jørgen Surlykke Petersen*, gav en oversigt over konkurrencesystemet.

Derpå delte man sig op i forskellige grupper for videre instruktion. *Tage Hansen* fra Nyborg instruerede sine tidtagere, *Paul Erik Jepsen* fra Ringkøbing sit afspærings- og eftersøgningsmandskab og ingeniør *Poul Lauridsen* fra Næstved modelkontrollanterne, som derpå straks gav sig til at træne på de danske, canadiske og amerikanske modeller.

Officiel åbning fredag

Fredag formiddag kom deltagerne i tre chartrede busser ud i lufthavnen, hvor de blev opstillet sammen med hjælperne foran de 18 nationers flag.

Aeroklubbens generalsekretær, kaptajn *John Foltmann*, bød deltagerne velkommen og ønskede held og lykke for konkurrencen.

Som repræsentant for stævnets præsidium, som desuden bestod af general *Forslev*, direktør *Hjalmar Ibsen*, direktør *Viggo Rasmussen* og direktør *Teisen*, bød Odense bys borgmester *I. Wilh. Werner* velkommen til Odense og Fyn, og modelflyverrådets formand, lektor *J. Holm Jørgensen*, oversatte borgmesterens tale til engelsk, hvorpå VM-lederen gav nogle anvisninger.

Straks derefter begyndte modelkontrollen, hvor hver nation mødte til et angivet klokkeslet. Først kontrolleredes højstartsnorene

Personer fra verdensmesterskabet. Yderst til venstre havneleder *K. Brøgger Jensen*. Derpå *Svend Skou*, *Paul Erik Jepsen* og *Jørgen S. Petersen*. Næste billede viser en ung dame fra Saar sammen med Lockheed-ingeniøren *Perryman* fra USA, den italienske holdleder *Carlo Tione* og *Egon Briks Madsen*. Yderst til højre den belgiske holdleder, *Madame Lucienne Delhalle*.



Efter 1. periode:

| Individuelt | hold | | | | |
|-------------------|------|-------------|-----|--|--|
| 1. Luthersson Sv. | 180 | 1. Sverige | 368 | | |
| 2. Thomann Schw. | 180 | 2. Schweiz | 351 | | |
| 3. Lindner Ty. | 145 | 3. Tyskland | 301 | | |
| 4. Hahn USA | 114 | 4. Holland | 266 | | |
| 5. Huhtinen Fin. | 112 | 5. Saar | 260 | | |
| 6. Ericsson Sv. | 112 | 6. Danmark | 253 | | |

uden for bygningen, derpå planarealet i et rum med fire kontrolhold, og til sidst blev det konstateret, at modellerne vejede over de krævede 410 gram. Hertil havde vi lånt lufthavnens toldlokale og toldvæsenets vægt og lodder.

I mellemtiden kunne de andre trimme modellerne, og de lod sig for størstedelen ikke afskrække af blæsten, men skyndte sig at prøve deres højt forskelligartede modeller i den fynske luft.

Efter frokost i lufthavnen gik det videre hele eftermiddagen med kontrol, trimning og naturligvis kammeratligt samvær.

Efter middagen samlede holdlederne til instruktion i konkurrencens arrangement, mens hjælperne påny gik igang med en serie instruktionsmøder. Om eftermiddagen havde de forøvrigt afprøvet konkurrencesekretariatet og et par af de planlagte opstillinger.

Kl. 21 skulle man efter planen gå til ro; men mange ønskede endnu at trimme i det lidt roligere vejr, så busserne til byen blev noget forsinket.

Første to perioder i regn

Allerede kl. 0300 var der vækning, både i lufthavnen og på hotellerne (på et enkelt dog lidt forsinket), og kl. 4 da busserne ankom, var man i fuld gang med opstillingen, selv om det regnede. På dette tidspunkt blæste det ikke så galt, og det var forøvrigt en formildende omstændighed ved vejret, at vindretningen var nogenlunde på langs af den smalle flyveplads og med opstilling lige ud for havnebygningen, som derved kunne bruges som basis.

På opstillingspladsen holdt en af busserne, indrettet til konkurrencesekretariat for de heldige herrer *Jørgen Larsen*, *Ole Meyer Larsen* og *Svend Terp*. Ved siden af holdt en varevogn (velvilligt for hele konkurrenceperioden stillet til rådighed af Østergårds Bogtrykkeri), der var basis for vægtkontrollen, og på den anden side en højttalervogn, hvorfra *Holm Jørgensen* holdt deltagerne og publikum underrettet om slagets gang. Endvidere var der »båse« til de forskellige lande, den store resultattavle, som *Carl Høst-Aris* betjente, og tilskuerpladser. Det hele var indrettet på at kunne flyttes på få minutter, hvis vinden skulle vende.

Kl. 0500 blev starten givet fri, og der herskede en vis nervøsitet både blandt deltagerne, som straks stillede sig i kø ved vægtkontrollen, og blandt hjælperne. Fra vægtkontrollen blev deltagerne af tidtagerleder-

assistent *Sven Wiel Bang* overgivet til stafetten ved det startsted, de iflg. startkortet skulle starte på i den pågældende periode. Der var ialt 5 startsteder, hvert med to tidtagerhold. Efterhånden som der blev plads, blev de sendt ud, men der var kø næsten hele perioden.

Det lykkedes dog lidt efter lidt at få tempoet sat i vejret, og i de følgende perioder gik det godt; men der blev dog i praksis ikke den startfrihed inden for perioden, som vi er vant til. Oprindeligt havde det været meningen at have et tidtagerhold pr. land; men det var der ikke mandskab nok til.

Den ene regnbyge efter den anden kom sejlene hen over landskabet og gjorde modeller og deltagerne våde. Værst var det naturligvis, når eftersøgningsmandskab og deltagere måtte ind i våde marker med høj bevojsning.

Usædvanligt små resultater

De første resultater var usædvanligt små, især i betragtning af, at det var et VM. Det lykkedes dog svenskeren *Luthersson* og schweizeren *Thomann* hver at nå en maximumtid, mens tyskeren *Lindner* fulgte dem med 145 sekunder. *Jens Arne Lauridsen* var nr. 4 med amerikaneren *Hahn's* model. *Børge Hansen* lå med 109 som nr. 8. Danskerne var forøvrigt de eneste, der gjorde vrøvl over, at konkurrencen blev startet under disse forhold; men da de så, at det var alvor, skyndte de sig at få startet.

Gennemsnittet af første periode var kun 66 sekunder.

Holdmæssigt lagde Sverige sig i spidsen med 368 sek., fulgt af Schweiz og Tyskland, mens vi kun var nr. 6.

Kl. 0615 sluttede første periode, og et kvarter senere tog man fat påny. I denne periode fik italieneren *Nironi* som eneste mand maximum. Som helhed var denne periode den værste med kun 58 sekunder i gennemsnit. Mange af modellerne var blevet skæve af fugtigheden og fløj endnu dårligere.

Rækkefølgen i resultatlisten efter denne periode blev da også helt anderledes end i første med undtagelse af, at *Thomann* holdt sin andenplads.

Hollænderen *de Graaf* førte med 253, fulgt af *Thomann*, *Nironi*, canadieren *Gordon* (fløjet af *Scott Hansen*), *Luthersson* og *Børge Hansen*.

I holdkonkurrencen sank Sverige ned til nr. 5, mens Schweiz kom i toppen, fulgt af Italien, Holland, Tyskland, Sverige, Saar og Danmark.

Og så gik det ind til morgenkaffen — den var hårdt tiltrængt.

Storebæltsflyvning i 3. periode

Kl. 0845 begyndte 3. periode. Regnbygerne var nu næsten helt ophørt, og man så nu lidt lysere på situationen, selv om det blæste en del.

Der var seks maximumflyvninger, og de bragte tyskerne *Lindner* og *Hacklinger* og det tyske hold i toppen. Det franske hold kom pludselig op på andenpladsen takket været to maximumflyvninger. *J. P. Templier* havde den ene, og det må være på denne flyvning, at hans model forsvandt ud på en meget lang flyvning. Den blev nemlig om

Efter 2. periode:

| Individuelt | hold | | | | |
|-------------------|------|-------------|-----|--|--|
| 1. de Graaf Hol. | 253 | 1. Schweiz | 573 | | |
| 2. Thomann Schw. | 248 | 2. Italien | 565 | | |
| 3. Nironi It. | 226 | 3. Holland | 549 | | |
| 4. Gordon Can. | 225 | 4. Tyskland | 542 | | |
| 5. Luthersson Sv. | 208 | 5. Sverige | 515 | | |
| 6. B. Hansen Da. | 197 | 6. Saar | 472 | | |

Fra oven: Det norske flyvevåben bragte 3 af de norske deltagere direkte til Odense lufthavn. — Kø ved vægtkontrollen kl. 5 om morgenen. — En model kontrolejdes. — To af deltagerne fra Monaco: Aubertin og sønnen Claude. — Verdensmesteren Rudolf Lindner. — Fra frokosten i Svendborg.



Efter 3. periode:

| Individuelt | hold | | | | |
|-------------------|------|-------------|------|--|--|
| 1. Lindner Ty. | 356 | 1. Tyskl. | 1008 | | |
| 2. Hacklinger Ty. | 354 | 2. Frankrig | 892 | | |
| 3. van Loo Hol. | 320 | 3. Holland | 818 | | |
| 4. Nironi It. | 316 | 4. Schweiz | 757 | | |
| 5. Lock Fr. | 316 | 5. Sverige | 754 | | |
| 6. Girak Øs. | 314 | 6. Saar | 735 | | |

eftermiddagen fundet lidt nord for Kalundborg efter en flyvning på ca. 55 km og den anden modelsvæveflyvning over Storebælt.

Holland, Sverige og Saar holdt deres stilling, mens Schweiz kom ned på 4.-pladsen, og Danmark kom helt ned på nr. 9.

Gennemsnittet af 3. periode blev 68 sekunder, så det var stadig hårdt. Maximumflyvningerne blev opvejret af et stigende antal nul-flyvninger, da havarier havde sat nogle deltagere tilladte to modeller ud af spillet.

I 4. periode begyndte solen at kigge frem. Der var syv maximumflyvninger, men hele 12 nul-flyvninger. Gennemsnit 69 sekunder.

Lindner fik kun 30 sekunder og røg ned til nr. 7, mens Hacklinger holdt stillingen. Thomann kom i toppen, og endelig øjnede vi selv et håb, da *Svend Pedersen* svang sig op til fjerdepladsen. Børge sank ned til nr. 16, men alligevel betød Svends flyvning, at vi i holdkonkurrencen kom op på tredjepladsen sammen med Frankrig bagefter Tyskland og Frankrig.

Efter 4. periode:

| Individuelt | hold | | | | |
|--------------------|------|-------------|------|--|--|
| 1. Thomann Schw. | 448 | 1. Tyskl. | 1184 | | |
| 2. Hacklinger Ty. | 434 | 2. Schweiz | 1086 | | |
| 3. Knoll Saar | 419 | 3. Danm. | 1058 | | |
| 4. Pedersen Da. | 399 | 4. Frankrig | 1058 | | |
| 5. Etheringt. Can. | 388 | 5. Saar | 1055 | | |
| 6. Mølbach No. | 387 | 6. Sverige | 964 | | |
| 7. Lindner Ty. | 386 | 7. Holland | 958 | | |
| 8. Nestic Jug. | 385 | 8. Italien | 910 | | |

Mange muligheder til slut

Nu var der efterhånden trængsel ved resultatavlen. Det var karakteristisk for denne konkurrence, at store omplaceringer fandt sted hele tiden. Resultaterne lå efter fjerde periode så lavt, at gode præstationer ville spille en meget stor rolle.

Holdmæssigt lå Tyskland knap 100 sekunder foran Schweiz, og derpå fulgte de andre lande tæt.

Individuelt så det endnu mere broget ud. Det første 20—25 kunne faktisk nå at komme i toppen.

Vejret var frisket op, så det nu blæste op mod 20 knob, og blæsten voldte mange vanskeligheder. Man så adskillige modeller med ekstra barduner. Det var typisk bagsidevejr med gode termikmuligheder.

Der blev dog kun fem maximumflyvninger, mens 10 fik nul — gennemsnit blev 69 sek.

I hurtig rækkefølge blev resultaterne meddelt gennem højtaleren og på tavlen. Tyskerne *Lindner* og *Rechenberg* samt svenskeren *Luthersson* fik de 180 sekunder og kom højt op på tavlen. Vort håb *Svend Pedersen* fik kun 47 sekunder, *Børge* 57, *Hans Frederik* 59, mens en flyvning på 90 sekunder bragte *Hans Hansen* lidt opad.

Snart var der kun to, der kunne slå Lindner: hans landsmand *Hacklinger* og *Arne Hansen* med *Etheringtons* model. *Hacklinger*

fik imidlertid kun 40 sekunder. *Arne* foretog et perfekt optræk til tophøjde, men havde atter besvær med udløsningen. Modellen fløj med spillet hængende under sig og fik kun 23 sekunder.

Tysk dobbeltsejr

Sagen var klar: *Lindner* havde vundet, og *Hans Hansen* gik hen og lykønskede ham. Så omskiftelig er livet endnu trods alle forsøg på at eliminere tilfældigheder, at *Hans* blev nr. 42, mens *Lindner* ifjor var nr. 37. Og jugoslaveneren *Gunic*, der var nr. 1 i 1952 og nr. 4 ifjor, blev simpelthen nr. 70 og sidst med fem nul-flyvninger!

Det tyske holds sejr blev klarere efter sidste periode. Der var større afstand mellem Tyskland og Schweiz, end fra Schweiz ned til Holland, som blev nr. 8. Danmark måtte se sig slået ikke alene af Tyskland og Schweiz, som vi regnede for de farligste konkurrenter, men også af Saar, Sverige og Frankrig.

Resultat:

| | | | |
|-------------------|-----|------------|------|
| 1. Lindner Ty. | 566 | 1. Tyskl. | 1584 |
| 2. Rechenberg Ty. | 544 | 2. Schw. | 1374 |
| 3. Luthersson Sv. | 527 | 3. Saar | 1363 |
| 4. Nironi It. | 515 | 4. Sverige | 1347 |
| 5. Weintraud Saar | 506 | 5. Frankr. | 1245 |
| 6. Niemelä Fin. | 498 | 6. Danm. | 1217 |
| 7. Bärtschi Schw. | 490 | 7. Engl. | 1196 |
| 8. Thomann Schw. | 488 | 8. Holl. | 1169 |
| 9. Knoll Saar | 486 | 9. Ital. | 1134 |
| 10. Nestic Jug. | 475 | 10. Finl. | 1120 |

Rent nordisk set lå Sverige altså i spidsen med *Luthersson* individuelt forrest.

Den tyske sejr må respekteres som et resultat af nogle års målbevidst teknisk arbejde. Også schweizerne har under *Arnold Degens* ledelse gjort et godt stykke arbejde.

At vore danske deltagere skuffede så meget, kan dels skyldes tilfældigheder, dels en for optimistisk tro på gode vejrforhold, mens udlændingene i mange tilfælde havde forberedt sig på hårdt vejr. Det var svært at udløse modellerne ordentligt, og de danske modellers længdestabilitet var tydeligt utilstrækkelig.

Der er ikke i dette nummer plads til en betragtning af modellerne. Herom skriver *Børge Hansen* en speciel artikel næste gang.

Efter konkurrencen var der oprydning og frokost, mens pressesekretariatet under *Ole Meyer Larsens* ledelse producerede den fuldstændige resultatliste så hurtigt, at den kunne overrækkes deltagerne, da de efter frokosten kørte til Odense, hvor de havde fri til at hvile ud og til at se sig om i byen resten af dagen, bortset fra en fælles middag.

Næppe var de kørt bort, før hjælperne tog de 18 nationers flag ned, da de ellers var i fare for at blive sønderrevet, idet vindstyrken nu var steget til 30 knob. Det var et held, at konkurrencen ikke var blevet udsat, for også om søndagen blæste det stærkere end lørdag formiddag.

Rundtur på Sydbyn om søndagen

Søndag kørte deltagerne og en del af hjælperne rundt på Sydbyn, der tog sig dejligt ud i solskin, blæst og enkelte byger. Der var små ophold ved *Lundeberg*, hvor adskillige fastlandsfolk for første gang så »havet« (d. v. s. *Storebælt*), og ved herregårdene *Hesselagergård* og *Egeskov*, mens der var et længere ophold i *Svendborg*, hvor man indtog frokosten på *Christiansminde*.

Om aftenen kl. 19 samledes små 200 deltagere, gæster og hjælpere til afslutningsmiddag i restaurant *Skoven*.

Her talte *Holm Jørgensen* om betydningen af, at modellflyvere fra så mange nationer mødtes, og kaptajn *Foltmann* uddelte præmierne.

Tyskerne slæbte ikke alene vandrepræmierne *Coupe Daumerie* og *Swedish Glider Cup* med sig hjem, men *Lindner* fik også *Odense bys* præmie og *Rechenberg Fyns Tidende's* ærespræmie til ejendom.

Det schweiziske hold fik *Berlingske Tidendes* pokal, og deltagerne på de to vindende hold desuden bogpræmier.

Luthersson fik *Cherry Heering Cup*, *Nironi* *SAS-pokalen*, *Weintraud* fra *Saar* *Dansk Elektricitet-Compagnis* pokal og *Svend Pedersen* som bedste dansker *Politikens* pokal. Endvidere fik den kvindelige belgiske holdleder, *Madame Lucienne Delhalle* en præmie udsat af *Hørfabrikken* i *Tommerup*, bestående af en smuk dug med servietter, og samtlige deltagere og holdledere fik som erindring et askebæger, skænket af *Dansk Modellflyve Industri* i *Odense*. (En udenlandsk deltager mente, at den flyvende kuffert symboliserede de danske modellers flyveegenskaber og hånden til hatten den danske blæst).

Rettelse

I *Egon Madsens* artikel om kunstflyve-modeller var der faldet en manuskriptlinie ud med uheldigt resultat. Der skal under »brændstoftanken« i 8. linie stå følgende:

Det ene går igennem tanken fra oven og ender umiddelbart over bunden, og det andet går igennem bunden og ender lige under »loftet«.

Det kursiverede var faldet ud.

★

FAI-rekorderne

Sverige har taget hastighedsrekorden over 500 km lukket bane fra *USA*, idet kaptajn *A. E. Westerlund* den 6. maj med en *SAAB J.29* opnåede 976,0 km/t.

Den 15. maj har den polske svæveflyver *Jersy Wojnar* med en *Jaskolka* sat hastigheden over 100 km trekantbane op til 94,7 km/t, næsten 10 km/t højere end *Johnsons* gamle rekord.

Den franske varighedsrekord på 57 t. 10 min., sat 6.—8. april af *Dauvin* og *Couston*, er blevet anerkendt, og det samme er *Madame Choynet-Gohards* målflyvning for kvinder på 507 km den 17. april fra *Beynes* til *Bordeaux*.

★

Ægteparret Rice forulykket

Den engelske svæve- og privatflyver, *Mr. J. C. Rice*, som kendes af mange danske privatflyvere fra talrige rallies, omkom først i juli sammen med sin kone, da de fløj mod en bjergtop på vej til et rally i Schweiz.

★

Ballonopstigning i Odense

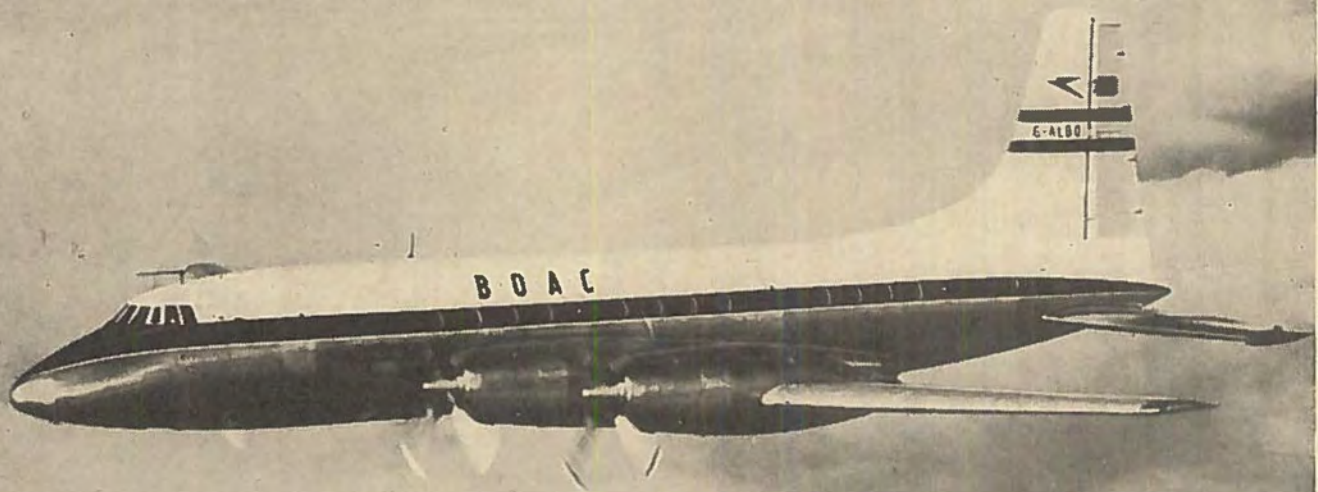
Under de fynske landboforeningers fællesdyrskue i Odense i midten af forrige måned fandt der en ballonopstigning sted. Det var en hollandsk ballon, ført af hollænderen *de Voss*. Han var alene i kurven — af gode grunde. Ballonen kunne ikke bære mere. Der startedes fra dyrskuepladsen i Odense den 11. juli lidt før klokken 19,00, og ca. tre kvarter senere landede ballonen ved *Fåborg*.

★

KLM giver overskud

I 1953 havde *KLM* et overskud på 10,4 mill. gylden (godt 18 mill. kr.) sammenlignet med 5,7 mill. i 1952. Af overskuddet hensættes halvdelen til reserve, mens der af den anden halvdel udbetales 4 % dividende på alle aktier.

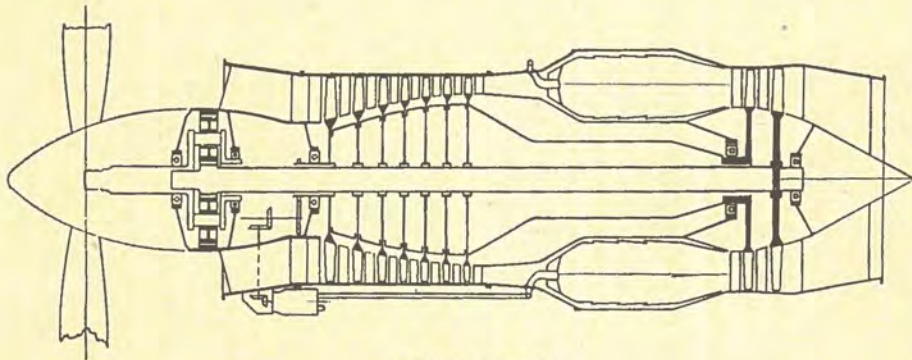
Britannia har en march-
 fart på over $9\frac{1}{2}$ km i minuttet. Den
 medfører større betalende last hurtigere og
 billigere end nogen anden trafikflyvemaskine.



THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED - ENGLAND
206A
 REPRESENTANT: A. B. C. HANSEN COMP. & - INDUSTRIBYGNINGEN - KØBENHAVN V.

NYE TYPER AF JETMOTORER

I konkurrencen med turbinmotoren har man udviklet nye variationer af reaktionsmotoren.



TURBOPROP

Propel kontra jetstråle

Sammenfattet i en nøddeskal er sagen den, at man får en vis fremdrift ved at forbrænde en given brændstofmængde. Denne fremdrift kan opnås ved hjælp af en propel eller ved hjælp af en udstødsstråle fra en jetmotor, og virkningsgraden måles ved forholdet mellem flyvehastigheden og slipstrømmens eller udstødsstrålens hastighed. Med denne definition kan en stor langsomt-

De forskellige variationer af jetmotorer udvikler sig stadig med rivende hast, så det kan være vanskeligt for ikke-fagfolk at følge med. Mellem den rene reaktionsmotor og turbinmotoren med propel er der opstået nye typer. Om disse og om forholdene mellem de forskellige typer handler den følgende artikel, der er hentet fra firma-bladet The »Bristol« Quarterly.

DET er meget lettere at være klog efter en begivenhed end før denne, og den eneste bekræftelse på klog forudseenhed ved valget af en flyvemaskinetype er dennes virkelige driftsoverskud målt i sammenligning med dens konkurrenters. Mens Bristol Aeroplane Company tror på, at turbinmotoren er den bedst egnede motor til langdistance-transportmaskiner, kan man ikke forvente, at alle andre motorfabrikanter skal gå den samme vej.

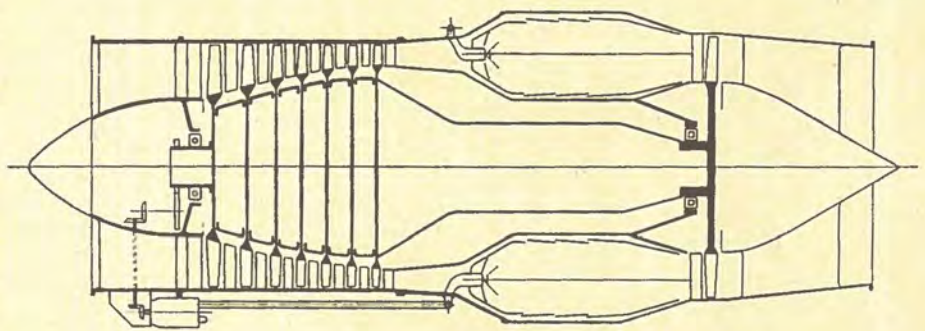
Tværtimod er de forskellige firmaers individuelle måde at gribe problemerne an på netop en bekræftelse på flyvningens livskraft. I flyvning er der kun lidt, som tegner sig helt sort eller hvidt, men uendelige variationer af gråt.

Selv om man erkender dette, formindsker det på ingen måde vor tiltro til turbinmotorens egnethed til transportarbejde. Flyvemaskinen med turbinemotor frembyder en arbejdskapacitet, udtrykt i lasteevne, rækkevidde og hastighed, med økonomiske driftsmuligheder som ingen anden flyvemaskinetype.

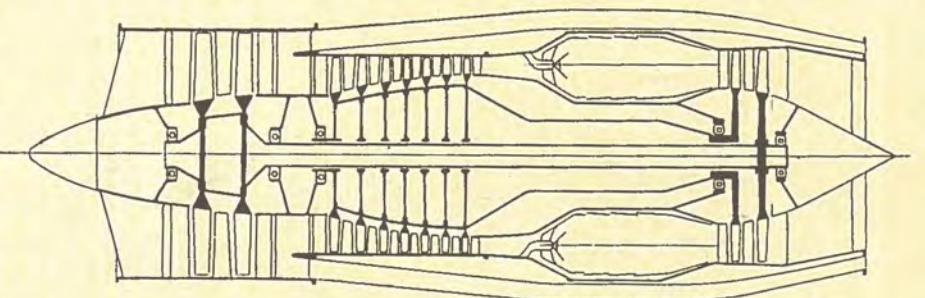
Vist kan man bygge en transportmaskine med reaktionsmotorer, der kan bære den samme last over samme rækkevidde som maskinen med turbinemotor, og den vil udføre sit arbejde hurtigere. Men for det første må denne flyvemaskine være 20 % større for at rumme og bære sine grådige motorers større brændstofmængde og for det andet vil den koste 50 % mere i drift end maskinen med turbinemotor.

Dette er velkendt, og industrien gør et stort arbejde for at formindke den økonomiske forskel mellem de to motortyper, idet man især har opmærksomheden henledt på brændstofforbruget.

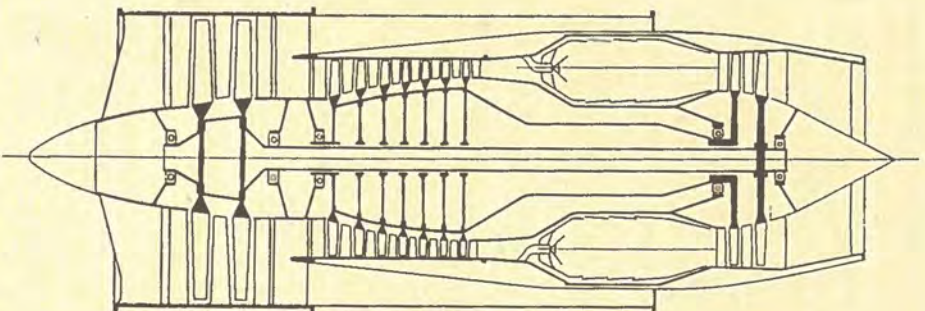
Figurerne viser 4 moderne motortyper. Til venstre turbinmotoren, derunder den almindelige reaktionsmotor og nederst de to nye modifikationer af denne, som omtales nærmere i artiklen.



TURBOJET



BY-PASS



MODERN DUCTED-FAN

gående propel, som bevæger en luftmasse bagud med en fart, der ikke er meget større end flyvemaskinens, siges at være særdeles effektiv: omkring 80—85 % ved flyvehastigheder omkring 550 km/t. Efterhånden som flyvehastigheden bliver større, formindskes propellens virkningsgrad noget; men selv med de konventionelle propeller, vi har idag, kommer den kun ned på omkring 60 % ved 800—880 km/t.

I modsætning hertil repræsenterer den høje hastighed af en reaktionsmotors udstødsstråle kun en virkningsgrad på 30 % ved lavere hastigheder, og selv om den forbedres ved højere fart, når den dog kun omkring 45 % ved 800 km/t.

Før man når området omkring lydshastigheden, begynder reaktionsmotoren altså ikke at udvise en bedre virkningsgrad end propellen. Dette er hovedgrunden til, at turbinemotoren med propel er så meget mere økonomisk end reaktionsmotoren.

Forbedringer kommer begge typer til gode

Vi har på ingen måde nået enden på udviklingen af gasturbinen, og der er ikke den ringeste tvivl om, at brændstofforbruget vil blive formindsket. Man må imidlertid erindre, at kraftkilden i begge motortyper i virkeligheden er den samme, således at ethvert teknisk fremskridt hos reaktionsmotoren også vil gavne turbinemotoren. Ja, i virkeligheden vil turbinemotoren få mere gavn af sådanne fremskridt, og forbedringer vil således udvide gabet mellem de to typer.

En delvis løsning på problemerne har man opnået ved at ændre den grundlæggende reaktionsmotor på en sådan måde, at den låner nogle af turbinemotorens fremdrift-producerende egenskaber. På den måde er man nået frem til de bastarder af motorer, der kaldes »ducted-fan« og »by-pass«-motorer.

Ducted-fan og by-pass

Hensigten med at anvende en ducted-fan (ventilator i en kanal) eller en by-pass (omløbsledning) er at få fat i en større luftmasse, som propellen gør det, men ikke at lade det hele strømme gennem de dele af motoren, som producerer kraften. Således er den øjeblikkelige opfattelse at anvende et arrangement med to axialkompressorer, hvor den første kompressor er en lavtryksenhed med nogle få trin. Luften fra denne kompressor, som i virkeligheden er en mangelbladet ventilator, deles i to koncentriske, ringformede strømme, af hvilke den indre går lige ind i højtryksskuffen og derfra til turbinerne, mens yderstrømmen bliver omløbet i en kanal uden om motorens kraftproducerende dele for enten at genføres med kærnestrømmen i udstødsrøret eller for at udstødes i atmosfæren som en separat strøm.

Hvad der er en ducted-fan og hvad der er en by-pass-type afhænger af forholdene mellem strømmene. Hvis størstedelen af strømmen går til den anden kompressor og turbinen, kaldes den en by-pass, men hvis størstedelen føres udenom den anden kompressor og turbinen, kaldes den en ducted-fan.

Hvor meget opnår man?

Hvor meget opnår man ved disse bastarder? Til trods for menneskets utrættelige søgen efter at opnå noget for intet, er den sørgelige sandhed, at man altid må betale for noget på den ene eller anden måde, og

disse motorer er ingen undtagelser fra denne regel.

Det er ikke vanskeligt at konstruere en ventilatoragtig kompressor med en virkningsgrad, der nærmer sig en fri propels. Men så snart ventilatoren bliver indhyllet, og omløbsstrømmen skal under disciplin i en kanal, falder dens virkningsgrad med omkring 20 %. Med andre ord er en ducted-fan en meget dårlig propel, og turbinemotoren kan tillade sig en betydelig nedsættelse i effektivitet, før der er lighed med en ducted-fan eller især med en by-pass motor.

Installationen medfører nogle ret formidable problemer. Nødvendigvis er bastardmotorerne af en noget større diameter end den rene reaktionsmotor, og at anbringe dem i indbyggede installationer er betydeligt vanskeligere. Yderligere kræver indsugningskanalerne meget stor konstruktiv omhu, hvis man skal undgå tab, som man dårligt kan bære. Det samme gælder, omend i mindre grad, de videre kanaler.

For at holde kanaltab på et minimum er de kortest mulige dimensioner af indsugnings- og udstødskanalerne påkrævet, og det medfører, at disse motorer egner sig bedre til udenbords installationer. Sympatien for disse har hidtil været ringe hos britiske konstruktører, mens amerikanerne villigt har akcepteret dem.

Et andet synspunkt er, at ducted-fan-motorer næsten uundgåeligt medfører et reduktionsgear til at drive ventilatoren. Da reduktionsforholdet ikke behøver at være stort, skulle et simpelt arrangement være tilstrækkeligt. Men til gengæld vil tandhjulenes hastighed nødvendigvis være meget stor, og

den kraft, de overfører, vil være væsentligt større end noget, flyvemotorfolk hidtil har fået erfaring i.

Disse tekniske problemer vil dog sikkert blive løst. Køling af smøreolien vil imidlertid spille en vital rolle, og selv om de mest moderne olietyper kan hjælpe noget på det, vil de nødvendige kølere ikke blive små, og olickølere og udenbords installationer er svære at kombinere på en lykkelig måde.

Resumé

Sammenfattende kan man sige, at reaktionsmotoren er nem at indbygge, men har et højt specifikt brændstofforbrug. Den bliver mere effektiv, jo hurtigere luftfartøjet flyver, men er selv ved 880 km/t ikke så effektiv som en propel.

Turbinemotoren byder trods sin større vægt og mere komplicerede opbygning på en høj virkningsgrad med lavt specifikt brændstofforbrug.

Bastardmotorerne (ducted-fan og by-pass) er midler til at reducere den rene reaktionsmotors brændstofforbrug, men den opnåede forbedring er relativt lille, og de problemer, som følger med — specielt hvad indbygningen angår — er ikke små.

Det er rigtigt at fastslå, at kanalmotorer er bedre egnede til langdistancetransport end reaktionsmotoren; men en detaljeret undersøgelse af de mulige præstationer — rent bortset fra andre betragtninger såsom hensyntagen til installation, vedligeholdelse o.s.v. — tjener kun til at understrege turbinemotorens overlegenhed som en transportmotor.

MED BALLON OVER ØRESUND

Rejsekonsulent *H. C. Jacobsen*, der var så heldig at komme med den schweiziske ballon fra Bellahøj, beretter her om turen over København og sundet.



»Mungge« letter fra Bellahøj. I forgrunden S-55 helikopteren.

LØRDAG d. 3. juli blev der arrangeret en ballonopstigning fra Bellahøj i anledning af dyrskuet, men før den store schweizerballon »Mungge« befandt sig her i København, og de fire schweizere var ankomne hertil, var der gået en tid fuld af »nerver på højkant«. Dog som altid, hvor Kongelig Dansk Aeroklub er organisator, klappede det hele til sidst, og dyrskue-komiteén drog et lettelsens suk, da ballonen ankom fredag formiddag og schweizerne med Swissair's rute-maskine fredag aften. Nu var der kun eet tilbage, og det var at håbe på godt ballonnevej, men også her stod alle gode kræfter dyrskuekomiteén og schweizerne bi.

Kl. 10 lørdag formiddag vidste man, at det ville blive ballonnevej, og man begyndte da med at pakke ud på pladsen oppe ved Bellahøjvej. Inden 30 mand fra Flyvestation Værløse var ankommet under ledelse af løjtnant *Poulsen*, havde Falck været behjælpelig med udpakningen; men først da militæret indfandt sig, tog det hele fart. Kaptajn, ballonmester *H. K. Larsen* overtog nu kommandoen, og som den erfarne ballonmand han er, varede det ikke længe, førend det hele

havde fået form, og 2200 m³ alm. kogegas begyndte at strømme ind og ganske langsomt fyldte ballonen.

Ballonen er 55 meter i omkreds. I marts, da den samme ballon var her og også forsøgte at stige til vejrs i anledning af Schweizer-ugen, måtte man jo til sidst slippe gassen ud, og ballonopstigningen måtte på dette tidspunkt opgives. Mange af tilskuerne dengang kritiserede ballonfører Eberhardt, fordi han ikke steg til vejrs; men det var det eneste rigtige, der blev gjort. Denne erfarne ballonskipper, der nu ved dyrskueopstigningen var i luften med en ballon for 360. gang, tager ingen chancer, og risikoen for at ballonkurven kunne have ramt publikum under opstigningen gr. p. kastevindene var for stor, derfor lukkede han gassen ud. Men det var skuffede schweizere, der i marts drog hjem til Schweiz igen.

Kommer jeg med?

Man beregnede at være færdig med gaspåfyldningen omkring kl. 15, men allerede kl. ca. 14,30 var man så vidt, at man kunne melde klar. Dog af hensyn til meddelelser i radioavisen ønskede ledelsen for dyrskuet, at opstigningen skulle finde sted kl. 15. Det er jo ikke let ved en ballonopstigning at angive tiden for opstigning på minut. Der er så meget, der kan spille ind, men med fin præcision lattede ballonen fra Bellahøjs grønsvær præcis kl. 15.00. Firmaet Storno havde etableret forbindelse mellem en walkie-talkie på ballonpladsen og en modtager samt walkie-talkie i opvisningsringens bygning. Samtidigt var der blevet skabt forbindelse mellem modtageren og det store radio-anlæg, som var opbygget med højttaleranlæg udover hele dyrskuepladsen.

Inden opstigningen blev der fra ballonpladsen over walkie-talkie og højttaleranlæg givet publikum besked om, at opstigningen ville finde sted på slaget kl. 15. Og nu kom det mest spændende øjeblik for mig. Hvis det var muligt, ville jeg få plads i ballonkurven sammen med det ene walkie-talkie apparat, og så skulle der igennem højttaleranlægget på Bellahøj gives publikum underretning om alt, hvad vi så på turen. Ballonfører Eberhardt havde gjort opmærksom på, at først når ballonen var blevet afbalanceret, d.v.s. havde fundet sin ligevægt, og man dog trods fjerde person (min ringhed) kunne have 22 sække sand ombord, ville jeg komme med. Få minutter før kl. 15 blev kurven afbalanceret, og et par minutter før kl. 15 blev mit navn råbt fra kurven — jeg skulle med, og at det ikke varede mange sekunder, førend jeg med mit apparat befandt mig i kurven, behøver sikkert ikke at fortælles.

Starten fra Bellahøj

Mandskabet skulle langsomt slippe kurven, men i første omgang gik vi ikke hurtigt nok til vejrs, og vi måtte tilbage nogle få meter, men da der så blev kastet los, så steg vi op over Bellahøj, op over den tusindtallige menneskemængde, der råbte hurra. Det gik hurtigt opad, indtil vi nåede ca. 400 meter. Herfra og til 800 meter, hvor vi befandt os det meste af turen, gik det langsomt; men turen udover København i retning af Frihavnen gik kun langsomt. Ja, hvis een eller anden var kørt på cykel fra Bellahøj til Nordhavn station, som vi passerede, så var vedkommende kommet hurtigere frem. Så snart jeg var i kurven, begyndte udsendelsen

igennem walkie-talkien over højttaleranlægget på Bellahøj. I 10 minutter hørte publikum udsendelsen fra ballonen, og derefter optoges min beretning på bånd. Udsendelsen over Bellahøj og senere til båndet gik glimrende igennem, og det glædede kaptajn Foltmann og mig meget, at ledelsen for Bellahøj-dyrskuet var begejstrede for denne udsendelse. Dette at se en ballon gå til vejrs er ret interessant, men at høre fra ballonen, at høre hvad de ser og oplever deroppe, det er måden at gøre ballonfart dobbelt interessant for det publikum, der tilsidst kun kan se ballonen som en lille prik på himlen.

København fra oven

I ballonen befandt sig som allerede nævnt ballonfører, fabrikant Eberhardt, ballonens ejer, den 70-årige fabrikant Ruepp — en stout sportsmand med et pragtfuldt humør, kaptajn Schärlich — alle schweizere — og så undertegnede, der ved venlighed fra kaptajn Foltmanns og ballonfører Eberhardts side fik denne enestående chance. Hvor var schweizerne begejstrede for det København, de så fra oven, men hvor er dog også København smuk, når man står i en ballonkurv 800 meter oppe og ganske stille, ganske stille, bevæger sig afsted. Vel ser man meget fra en flyvemaskine, men dette er dog noget helt andet, fordi man bevæger sig så langsomt og kan få alle indtryk, alle skønheder med. Mange byer har schweizerne set, men aldrig havde de set så skønne farver, og det var ikke noget de sagde for at takkes mig, nej, det var deres ærlige mening. Uafbrudt blev der filmet og fotograferet, ja ialt blev der taget 7 spoler film af København fra oven. At gå i detaljer om alt, hvad vi så undervejs, vil gøre denne beretning for lang; men vi bevægede os først mod Barsebäck, derefter førte vinden os lidt ned mod Malmø, og tilsidst landede vi efter 2 timer og 40 minutters ballonfærd på engen ved Lyddenæs herregård. Efter at vi havde passeret en linie mellem Hven og Saltholm, gik vi op i en højde af ca. 1200 meter og befandt os pludselig i en »vaskekælder«, idet skyerne lå neden under os. Skyranden i horisonten virkede som et bjerglandskab, og d'herrer schweizere kendte straks de forskellige skyer igen som Mont Blanc, Mont Cervino o.s.v. — kendte steder for schweizerne, som de ofte havde passeret i ballon.

Toiletpapir som instrument

En lille pudsig skete undervejs: Medens vi befandt os ca. 900 meter oppe, bad kaptajn Schärlich ballonfører Eberhardt om noget toiletpapir. Jeg må ærligt tilstå, jeg blev lidt underlig til mode, for jeg syntes nok, at det kunne han have ordnet, inden vi steg til vejrs. Men toiletpapiret skulle slet ikke bruges til det, jeg tænkte. Nej, det blev revet i mange små stykker og sendt ud i luften. Papirstumperne dalede nedad. Som novice i ballonfart spurgte jeg, hvad det skulle gøre godt for, og kaptajn Schärlich forklarede mig, at det var det sikreste måleinstrument. Dalede papiret, så steg vi lidt. Forsvandt papiret op under ballonhylstret, ja så var det os, der dalede. Simpelt, men effektivt.

Et naturfænomen på skyerne

Et naturfænomen, som de ikke tidligere havde observeret på deres mange ture, så vi oppe fra skyerne. Solen stod over os på Dan-

markssiden, medens skyerne mod Sverige lå under os. Og på skyerne så vi ballonen aftegnet som silhuet med ballonhylster, tove og ballonkurv, men midt i ballonhylstret var der som en meget stor stjerne, der fra midten af hylstret strålede til alle sider. Silhouetten var så tydelig, at da vi prøvede på at vinke, viste den vinkende arm sig på silhouetten. Et fantastisk syn!

Det var tre lykkelige schweizere, der befandt sig i kurven sammen med mig, fordi de havde rehabiliteret sig for forsøget i marts måned. Men samtidigt var de begejstrede for den strålende organisation, der lå bag opstigningen.

Øde landingssted pludselig befolket

Landingen i Sverige gik godt. Efter en slæbetur på nogle hundrede meter stoppede turen på en eng, der fra oven så ud som en plet langt fra beboelse. Men det var, som vi var landet i en myretue. Få minutter efter, at vi begyndte de sidste meters slæbetur over engen, kom børn løbende, biler kørende og unge mennesker cyklende for at se på dette fænomen, der var landet.

Ved villighed fra de svenske tilskuere blev ballonen pakket sammen i løbet af ¼ time, og efter en køretur på lastvogn til tolden i Malmø kunne vi allerede kl. 20.45 begynde hjemturen med en Malmøbåd, således at vi alle med ballon var i København igen kl. 22.35. Jeg var en uforglemmelig oplevelse rigere, og schweizerne var lykkelige og glade for veloverstået færd.

Ritual på hjemturen

Undervejs med båden fra Malmø til København spiste vi ombord, men så snart madden var sat til livs, anmodede schweizerne tjeneren om at fjerne servicet. Jeg troede, de skulle til at spille kort, og syntes ærligt talt, det var en lidt kedelig afslutning på denne begivenhed, som ballonfærden havde været. Men det viste sig at være af andre grunde, servicet skulle fjernes. Der er et ritual efter hver ballonopstigning, som holdes stærkt i hævd. Ud på bordet blev bredt det schweizerflag, der havde siddet på ballonen, og i det hvide kors blev nu ballonfærden prentet med blæk. Stedet for afgang, stedet for landing, tiderne, og nedenunder skrev hver af os vort navn. Det var et højtideligt øjeblik, og da det var overstået, fik jeg lov til at se alle de tidligere inskriptioner efter mange ballonture.

* * *

Jeg ville ønske, at mange af Kongelig Dansk Aeroklub's medlemmer før eller siden måtte få den oplevelse, som jeg fik d. 3. juli i år. Det er fantastisk skønt at bevæge sig i en ballon. Vinden mærker man overhovedet ikke. For en sikkerheds skyld havde jeg taget en regnfrakke med, hvis der skulle blive for koldt oppe i 1100 meters højde, men deroppe følte man tværtimod trang til at lægge jakken, så dejligt varmt var der.

Jeg forstår godt fabrikant Ruepp, der ejer ballonen. Han har valgt sig en hobby, som ikke findes mere interessant. De skønheder, man ser oppefra, når man bevæger sig i en ballon, er af en sådan art, at man næsten mister målet, og ofte stod vi blot tavse ved siden af hinanden, medens een af os pegede på en smuk plet langt nede.

H. C. Jacobsen.

SHELL AVIATION SERVICE



På mere end 1500 lufthavne
over hele verden står Shell
til tjeneste med det bedste
materiel og vel-
uddannede folk.



John Worsley '50

F Ø R E R S K A B K R Æ V E R

VOR TIDS

Verdensberømt som...

LOCKHEED

Constellation og Super Constellation

De føreregenskaber hos Lockheed Constellation, som især vækker tillid hos passagererne, er blandt andre:

FØRST med kraftige nye Wright turbo-compound motorer.

FØRST i regelmæssig non-stop transkontinental trafik tværs over De Forenede Stater.

FØRSTE lufttrafik med trykkabine i U.S.A. og på ruterne over Nordatlanten i 560 km/t klassen.

HURTIGST over Nordatlanten.

INDEHAVER AF TRANSATLANTISK REKORD med næsten 50 000 overflyvninger; — langt flere end nogen anden luftfartøjstype.

STØRSTE luftliner i funktion — med plads til indretning af fem rummelige, separate kabiner.

UOVERTRUFFET passager-komfort, udsmykning og luksuost udstyr — bygget til den turbo-compound udstyrede Constellation af den kendte Henry Dreyfus:

Mest moderne luftkonditionering
Største luftcirkulation pr. passager pr. minut
Bredeste midtergang i den rummeligste kabine
Bedre toiletforhold for passagererne

UOVERTRUFFET i popularitet. En ny Super Constellation luftliner tages i brug hver måned fra i år og ind i 1955.

Constellation og Super Constellation, der er bygget til fart og store distancer, beflyver idag verdens længste non-stop ruter — et nyt bevis på pålidelighed. Det koster ikke mere at flyve med tryk i disse store luftfartøjer.

FLYV MED CONSTELLATION OG SUPER CONSTELLATION PÅ FØLGENDE 25 VEDTÆNTE LUFTFARTSELSKABERS RUTER

U.S.A. — Capital Airlines • Delta-C & S Airlines • Eastern Air Lines • Northwest Orient Airlines* • Panair • American World Airways • Seaboard & Western* • TWA-Trans World Airlines.

NORD- OG SYDAMERIKA — AVIANCA (Colombia) • Cubana (Cuba) • LAV (Venezuela) • Panair • Brasil • Trans-Canada Air Lines • Varig* (Brasilien).

EUROPA — Air France • B.O.A.C. (Storbritannien) • Deutsche Lufthansa* (Tyskland) • Iberia (Spanien) • KLM (Holland) • TAP* (Portugal).

ASIEN OG AFRIKA — Air-India International • Al Israel • Pakistan International • Thai Airways (Thailand) • South African Airways.

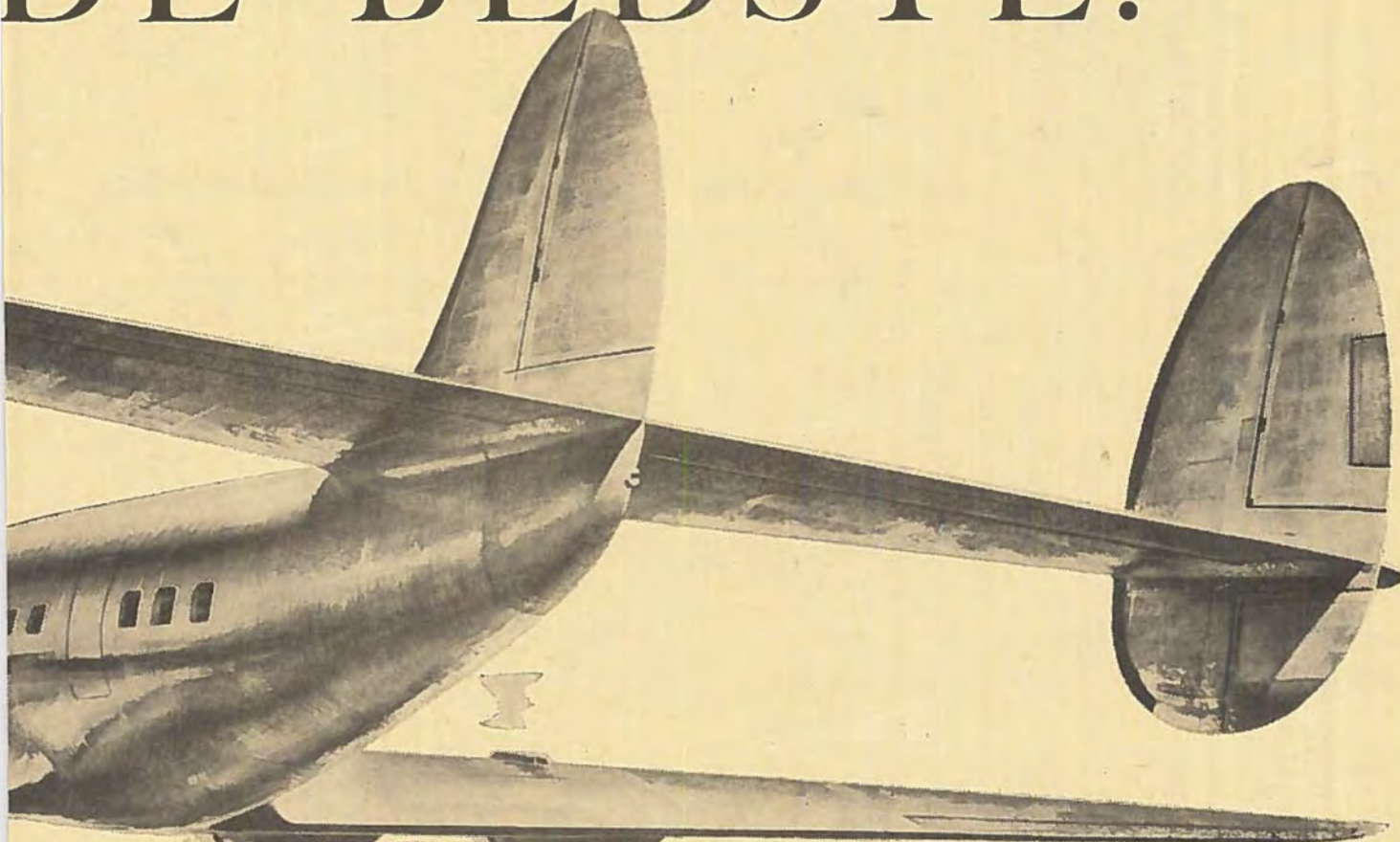
AUSTRALIEN — QANTAS Empire Airways.

*Inden læn

L O O K T O

STADIG NYE PRÆSTATIONER

ADELSMÆRKE DE BEDSTE!



LOCKHEED

AIRCRAFT CORPORATION

BURBANK, CALIFORNIA, OG MARIETTA, GEORGIA

LOCKHEED FOR LEADERSHIP

Motorflyvernes

FLYVEDAGSKONKURRENCER

atter vundet af
Brian Jørgensen,
Odense.



Brian Jørgensen →

FLYVEDAGSKONKURRENCERNE

1954 afvikledes 19. og 20. juni fra Herning flyveplads. For anden gang hjembragte Brian Jørgensen, Odense Flyveklub, såvel Skandinavisk Aero-Industri's pokal for sejr i orienteringskonkurrencen som Nordisk Pools for bedste samlede resultat. Det var henholdsvis Per Weishaupt, Sportsflyveklubben, og Dyhr Thomsen, Herning, der måtte afstå dem. Sidste år overtog de dem efter Brian Jørgensen, der var vinder af begge i 1952. Hverken Per Weishaupt eller Dyhr Thomsen deltog i år — sidstnævnte er nu trafikflyver III, og Weishaupt havde på det tidspunkt nok at gøre med at tilrettelægge VM for modelsvæveplaner i Odense lufthavn.

Det var iøvrigt sløjt med deltagelsen — måske i nogen grad på grund af et invitations-rally i Kiel om søndagen. (Bliver det for resten til noget med et dansk rally-fond?)

*

Fra Sportsflyveklubben deltog i den samlede konkurrence kun M. Wedell-Wedellsborg med sin KZ-III, og som i fjor placerede han sig som nr. 2. Fra samme klub blev Jørgen Frederiksen i Auster Arrow nr. 4 i orienteringskonkurrencen, men han deltog ikke i landingskonkurrencen om lørdagen.

Fra Odense Flyveklub deltog Brian Jørgensen og Jørn Rårup med klubbens KZ-III (den tidligere Odense Svæveflyveklub har nu motorsektion), fra Fyens Flyveklub Arne Christiansen i Auster Autocrat, fra Herning Flyveklub H. H. Laursen og N. S. Borre i KZ-III, fra Vestjydsk Flyveklub Johs. Nørgård og Bent Møller Thorgård i KZ-III og fra Herning Erik Ørum Petersen i KZ-VII. Sidstnævnte var kun med i landingskonkurrencen, så den samlede konkurrence havde otte deltagere, syv i KZ-III'ere og een i Auster.

Vejret var upåklageligt, så længe konkurrencen varede, og tilrettelægningen var udmærket. Der var taget tilbørligt hensyn til kravene ved Den nordiske motorflyvekonkurrence — også ved pointsudregningen, der ikke mere giver de store spring, man tidligere år har oplevet.

Det eneste punkt, hvor man hørte lidt kritik, var med hensyn til bestemmelsen om mærkelanding med motor. Men de fejl, der her blev begået, må udelukkende tilskrives de deltagende. Nogle havde måske ikke læst betingelserne grundigt nok, og andre var nok

klar over, hvad der skulle laves, men begik fejl — tilsyneladende uforklarlige, dog i lighed med, hvad man f. eks. kan opleve i en ridekonkurrence, hvor rytteren vel ved, hvilke forhindringer der skal springes, men alligevel glemmer een.

Landingskonkurrencen omfattede foruden fingeret nødlanding og landing med motor »skolelanding«, hvor også stilen blev bedømt.

Som dommere fungerede kaptajn A. H. Jørgensen, Flyvestation Karup, Buus Jørgensen, Herning, L. Mac van Hauen, København, og motorflyverrådets formand, William Nielsen, der som tidligere år havde forestået tilrettelægningen. Sir William havde blandt meget andet også æren af de snedige »vinkel-målere« til bestemmelse af anflyvningsvinklen ved et par af posterne. I orienteringskonkurrencen blev der i år givet points for flyve-

planens udførelse, for starttidspunkt, for passage af vendepunkter og mållinje (såvel tidssom retnings- og højdemæssigt), for udlagte flager, for besvarede spørgsmål m. v.

Resultaterne:

Landingskonkurrence

| | | |
|----------------------------|----|--------|
| 1. B. Møller Thorgård..... | 64 | points |
| 2. N. S. Borre | 72 | " |
| 3. Johs. Nørgård..... | 73 | " |

Orientering

| | | |
|--------------------------------|----|--------|
| 1. Brian Jørgensen | 14 | points |
| 2. M. Wedell-Wedellsborg | 23 | " |
| 3. Arne Christiansen | 30 | " |

Samlede konkurrence

| | | |
|-----------------------------|--------|--------|
| 1. Brian Jørgensen | 81,02 | points |
| 2. Wedell-Wedellsborg | 109,82 | " |
| 3. Arne Christiansen | 118,38 | " |

NYE LØNSATSER FOR DANSKE ERHVERVSFLYVERE

Generalforsamling i »Pilotforeningen«

DA foreningen »Danske Flyvere« blev stiftet 18/8 1917, var eet af dens tre hovedformål at fungere som en slags fagforening for de danske piloter, der havde flyvning som erhverv — dengang faktisk begrænset til de aktive flyvere ved Hærens Flyveskole. Foreningen vedtog bl. a. minimumshonorarer og -lønsatser. I 1926 udgik paragraffen »Varetagelse af medlemmernes interesse over for flyvemaskinfabrikker, flyveskoler, lufttrafikskaber etc.«, som det hed ordret. Og dermed havde foreningen ikke længere betydning som fagforening.

Med den voldsomme oplussen af den civile flyvning i Danmark efter krigen opstod der snart et behov for en forening til at varetage erhvervsflyvernes interesser. Udviklingen medførte dannelsen af en faglig sammenslutning af de danske erhvervsflyvere. På initiativ af den tidligere RCAF-pilot Palle Thomsen blev der sammenkaldt til stiftende generalforsamling 20/11 1947, hvor »Pilotforeningen« så dagens lys. Palle Thomsen valgtes til formand, H. Venningbo som næstformand og L. M. S. Jacobsen, E. Infeld og Holger Petersen (»HP«) som bestyrelsesmedlemmer.

Foreningens formål er:

a) at varetage medlemmernes økonomiske og sociale interesser

b) at forhandle med koncessionsindehaverne om minimumslønsatser, tjenesteforhold o. lign.
c) at arbejde for en sund udvikling inden for erhvervsflyvningen ved at befordre erfaringer og oplysninger.

Uden for en snæver kreds er kendskabet til foreningen og dens arbejdsområde næppe særlig stort. Dens eksistens har uden tvivl haft betydning for en rimelig aflønning af erhvervsflyverne samt for andre tjenstlige forhold.

Foreningen har fornylig foretaget et nyt fremstød for at få yderligere tilgang af nye erhvervsflyvere. Desværre er en væsentlig gruppe danske erhvervsflyvere ikke tilsluttet, nemlig piloterne i SAS's region Danmark, der er medlemmer af deres egen sammenslutning af piloter, flyvemekanikere og telegrafister, besætningsforeningen.

»Pilotforeningen« holdt sidst generalforsamling 26. maj i år, hvor formanden, T. Lund-Hansen, aflagde beretning fra bestyrelsen. Vigtigste punkt på dagsordenen var forslag til nye lønsatser. Siden de hidtidige minimumslønsatser trådte i kraft 1. oktober 1950, er prisudviklingen løbet fra pilotlønningerne, så en regulering længe har været tiltrængt. Følgende minimumslønsatser blev vedtaget:

| | B | C samt Chefinstrukt. | Løs B og C |
|-------------------------------|------------|--|---------------|
| Månedlig grundløn | kr. 800,00 | kr. 1050,00 | |
| Timeløn | kr. 12,50 | kr. 12,50 | kr. 20,00 |
| Timeløn, IFR | | kr. 20,00 | kr. 25,00 |
| Teoritime | kr. 15,00 | kr. 15,00 | kr. 15,00 |
| »T« time, dag, pr. elev | kr. 7,50 | kr. 7,50 | kr. 10,00 |
| »T« time, nat, pr. elev | | kr. 15,00 | kr. 20,00 |
| Ventetids-tillæg | | 5 kr. pr. time | |
| Tillæg for overnatning | | 30 kr. pr. nat (aftensmad, hotel, morgenmad) 40 kr. pr. døgn. | |

B Certifikatindehavere, berettiget til at udføre rundflyvning og anden erhvervsmæssig luftfart (VFR).

C Certifikatindehavere, berettiget til at udføre al erhvervsmæssig flyvning dag og nat, samt certifikatindehavere, som beskæftiges som første-lærere.

»T« time — »T« tid er den tid, en instruk-

tør eller hjælpeinstruktør har opsyn med een eller flere soloflyvende elever.

Følgende bestyrelse valgtes: Formand T. Lund-Hansen, næstformand H. Venningbo og bestyrelsesmedlemmer: P. Mortensen, H. Hesdorff og J. Thinesen. Foreningens adresse er »Pilotforeningen«, Københavns lufthavn, Kastrup.



NYT UDE OG HJEMME

En rute ophører

Det private engelske flyveselskab Eagle Aviation, der den 28. oktober i fjor åbnede en flyverute London-Alborg-Göteborg, måtte den 1. juli give op og indstille ruten. Det var dristigt gjort at åbne en ny rute om efteråret, der som regel er en dårlig tid for luftfarten; men det engelske selskabs ledelse mente, at man derved kunne nå at gøre ruten kendt inden højsæsonen. Ruten blev befløjet to gange ugentlig i hver retning med Vickers Viking-maskiner, som det engelske selskab har overtaget fra BEA. På de første ture var belægningen meget dårlig. Ofte aflyste man ture, fordi der slet ingen passagerer var; men fra nytår blesluttede ledelsen, at alle ture skulle flyves uanset belægningen. I forårsmånederne sporede nogen fremgang, og der udfoldedes et stort initiativ og udførtes et dygtigt arbejde for at gøre ruten kendt; men belægningen nåede aldrig op på det, man ønskede, og den 1. juli gav man op, netop som højsæsonen indenfor luftfarten var begyndt.

Den officielle årsag var, at de engelske luftfartsmyndigheder inddrog selskabets koncession, efter at et andet engelsk selskab havde klaget over, at Eagle Aviation ikke gennemførte ruten helt til Helsingfors, således som koncessionen lød på. Det var Eagles mening at udvide ruten til Helsingfors 1. juni, men forudgående markedsundersøgelser gav ikke håb om, at ruten kunne gøres rentabel på denne strækning, og man valgte så at nægte udvidelse vel vidende, at det ville medføre inddragelse af koncessionen på hele ruten. Selskabet menes at have lidt et tab nær en halv million kr.

Det må beklages, at selskabets friske initiativ ikke gav bonus.

Til højre Douglas A4D-1 Skyhawk, en såkaldt letvægtsjager til hangarskibe, udstyret med en Wright J-65 Sapphire motor. Den er mindre end 9 m i spændvidde og kan medføre en taktisk atombombe.



Auster Mk. 9, en ny observationsflyvemaskine med 180 hk Cirrus Bombardier motor.



Ny Auster-type

Auster har bygget en ny observationsflyvemaskine, Auster Mk. 9, som er i produktion til den britiske hær. Omend den er bygget på erfaringer fra tidligere typer, er det dog ikke nogen udvikling af disse, men en helt ny type, som på mange måder afviger fra de tidligere.

Auster Mk. 9 er en tosædet højvinget flyvemaskine, som er udstyret med 180 hk Blackburn Cirrus Bombardier motor.

Bæreplanet er opbygget med en hovedbjælke af metal, metal-torsionsnøse og bagtil ribber med lærredsbeklædning. Der er kun en stiver i hver side. Kroppen er af stålror med en rummelig kabine med godt udsyn. Halepartiet er af metal og er fritbærende.

Understellet er meget simpelt og robust. Det er en etbenstype med fjedring ved vædskeske, der presses sammen.

Der er større og mere effektive flaps, og med større planareal og kraftigere motor samt med en helt igennem renere konstruktion opnås bedre præstationer end med tidligere typer.

Med en fuldvægt på 950 kg beregnes topfarten til 204 km/t, rejsehastigheden er 178, stighastighed 280 m/min, topøjde 5650 m og rækkevidde ved økonomisk rejsehastighed 400 km.

★

Alborgs helikopterplaner

Også Alborg har planer om en helikopterlandingsplads. Der arbejdes med et par planer. Den ene går ud på at oprette en heliport ved Jyllandsgade nær banegården og i direkte tilknytning til en ny rutebilstation, der tænkes opført her. Alborgs beliggenhed gør det teknisk muligt med tiden at oprette helikopterrute ikke blot til København og andre danske byer, men også til Göteborg og Oslo.

★

Trafikken på Københavns lufthavn, Kastrup

Tallene for juni 1954 er følgende:
Ank. passagerer på rute... 19.707
Afg. passagerer på rute... 17.313

| | | |
|----------------------------------|------------|--------|
| | ialt | 37.020 |
| Transitpassagerer 2×17.083 | | 34.136 |
| Andre passagerer | | 6.312 |

Total

Tilsvarende tal for samme måned i 1953 var 65.695, hvilket betyder en stigning på 6,9 %.



Den amerikanske Sikorsky S-55 redningshelikopter, der havde opvisning på Bellahøj.

INGENIØR GEORG KREBS

En af vore pionerer på ballonsportens område



Ingeniør Georg Krebs.

SOM kort meddelt i sidste nummer døde afdelingsingeniør *Georg Krebs* den 16. juni, 81 år gammel. — Ingeniør Krebs har været medlem af KDA fra starten i 1909, og i mange år indtil 1936 sad han i bestyrelsen for Det kongelige danske aeronautiske Selskab, som det dengang hed, heraf fra 1933 til 1936 som formand.

Som tak for sin store indsats udnævntes han til æresmedlem.

Ingeniør Krebs var gennem en årrække aktiv ballonsportsmand. Han havde foretaget nogle opstigninger i Tyskland og blev i 1909 på selskabets bekostning færdiguddannet der-

nede, hvorpå han fik dansk balloncertifikat nr. 1.

Den 9. juli 1909 foretog han sin første opstigning. Den var med den 1200 m³ ballon »Danmark«, som var stillet til selskabets rådighed, og opstigningen foregik fra galopbanen i Klampenborg.

Københavnerne kendte dengang kun opstigninger fra Tivoli med ganske korte ture, der højst nåede lige over Øresund. Krebs startede om aftenen med en passager og landede tidligt næste morgen i Posen efter en rejse på 430 km, deraf 235 km over Østersøen.

Kort efter foretog han endnu en natur, der endte ved den russiske grænse nord for Memel (545 km, hvoraf 415 over vand), og senere en tur fra Århus til Upsala, 610 km.

Disse ture fremmede i høj grad interessen for ballonsporten, som derpå blomstrede op, og som også omfattede konkurrencer. I oktober 1910 vandt Krebs således en konkurrence, idet han startede fra Tivoli om eftermiddagen, gik over Kattegat og Nordjylland til Norge, hvor landingen fandt sted efter 24 t. 13 min. forløb ved Randsfjorden, 545 km.

Krigen afbrød ballonsporten, men i tyverne tog man fat igen. Ingeniør Krebs fungerede som instruktør for hærens ballonpark og uddannede ballonførere her, og i 1927 blev der under Aeronautisk Selskab dannet en ballonklub med ingeniør Krebs som formand. Den gik godt nogle år, men så svigtede interessen, og i 1933 blev den opløst.

De følgende tre år var ingeniør Krebs altså formand for selskabet. Hans formandsperiode begyndte bevæget med et stort tilrettelagt modtagelse af oberst *Lindbergh*, som imidlertid pure nægtede at lade sig hylde. I 1943 fulgte selskabets 25-års jubilæum og den vellykkede internationale luftfartsudstilling i Forum samt stiftelsen og tilslutningen af Dansk Svæveflyver Union.

Efter at ingeniør Krebs i 1936 trak sig ud af bestyrelsen, viste han stadig stor interesse, overværede møder og deltog i generalforsamlinger, hvor han ofte gav sit besyv med.

Med ingeniør Georg Krebs mister KDA en af sine pionerer, en interesseret og beskednen mand, der har gjort et stort og godt arbejde for flyvningen gennem mange år.



Det tillades kaptajn uden for nummer i flyvevåbnet *Poul Søbye* at blive stående udenfor nummer indtil den 14. juni 1955.

Lojtnanterne af res. i fodfolket *Wagner Johannes Clarup* og *Erik Friang*, begge ved 10. reg., er forsat til flyvevåbnet.

Kaptajn *E. W. Jørgensen* ved flyverstaben afgår fra nævnte stab; flyverlojtnant af 1. grad af reserven *K. W. Rasmussen* og ø.flbk. forsættes til flyverkommandoen og ansættes ved flyverstaben.

Flyverlojtnant af 1. grad af res. *J. M. F. Detmer* ved forsvarsstaben forsættes til vestre flyvebasiskommando fra den 1. august 1954 at regne.

Flyverlojtnant af 2. grad af res. *K. S. Petersen* ved v. flbk. forsættes til forsvarsstaben fra den 17. juli 1954 at regne.

★

Flyvevåbnets kommitterede

Den 7. juli kom Air Chief Marshal Sir *Hugh Saunders* til København for på forsvarsministeriets opfordring at tiltræde en stilling som kommitteret for det danske flyvevåben.

Sir Hugh Saunders udtalte ved ankomsten, at han først ville sætte sig grundigt ind i sit nye arbejde, før han begyndte at fremsætte udtalelser om, hvad der kan gøres for at styrke det danske flyvevåben.

★

30 Hawker Hunter bestilt til Danmark

Først i juli blev der endelig truffet en afgørelse med hensyn til en erstatning for Gloster Meteor-jagerne i det danske flyvevåben.

Som ventet blev det Hawker Hunter, som Neville Duke så effektivt demonstrerede, da han var aeroklubbens gæst sidste vinter.

Ordren er på 30 flyvemaskiner, som koster 60 millioner kroner. De skal leveres i første halvdel af 1956.

Også Sverige bestiller Hunter

Umiddelbart efter at Danmark havde bestilt Hunter, meddeltes, at også det svenske flyvevåben har placeret en meget stor ordre på omkring 140 Hunter-jagere i England. Det er meningen, at de skal afløse Vampire-jagerne. Leverancen vil begynde i 1955.

★

Ny chef for det svenske flyvevåben

Den første juli blev general *Ljungdahl* chef for det svenske flyvevåben i stedet for general *Bengt G. Nordenskiöld*, der trak sig tilbage, fordi han mener, at et flyvevåben skal have en ung chef.

Nordenskiöld benyttede sin sidste dag til i en SAAB J-29 at flyve hele Sverige rundt for at tage afsked med flyvestationerne. Han er 63 år gammel og lærte først at flyve som 43-årig.



Fra ballonkonkurrencen i 1910. Yderst til højre ingeniør Krebs, der i disse år foretog ballonture på op til over 600 km.



Guided Missiles . . . by Armstrong Whitworth

Much development of these vital weapons is being carried out by Armstrong Whitworth. Other recruits for the forces of the Free West coming from Armstrong Whitworth are the N.F. (night fighter); the Sapphire Hunter, that most formidable fighter; the Sea Hawk, the Royal Navy's latest jet fighter.

SIR W. A. ARMSTRONG WHITWORTH AIRCRAFT LTD.
BAGINTON, COVENTRY AND WOOMERA, AUSTRALIA

MEMBER OF THE HAWKER SIDDELEY GROUP / PIONEER . . . AND WORLD LEADER IN AVIATION

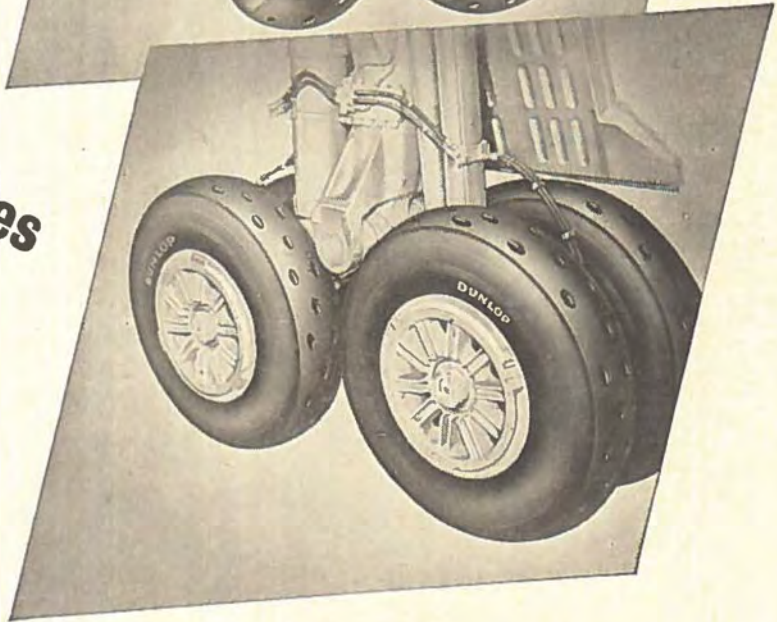
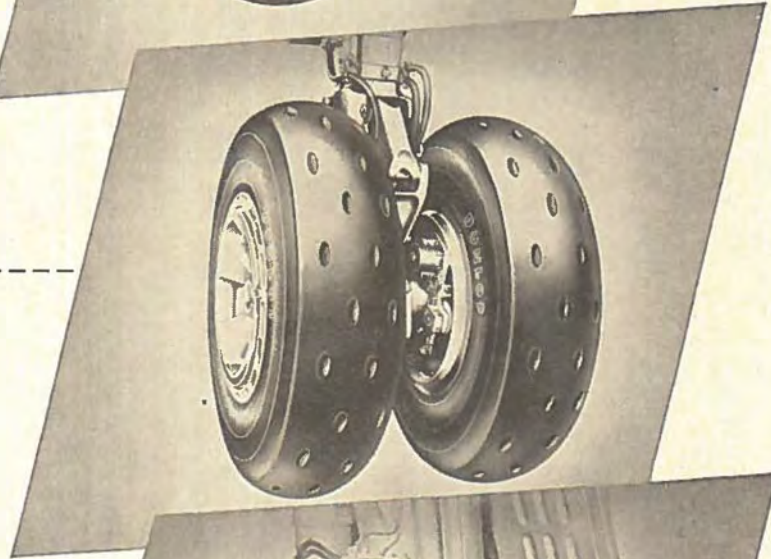
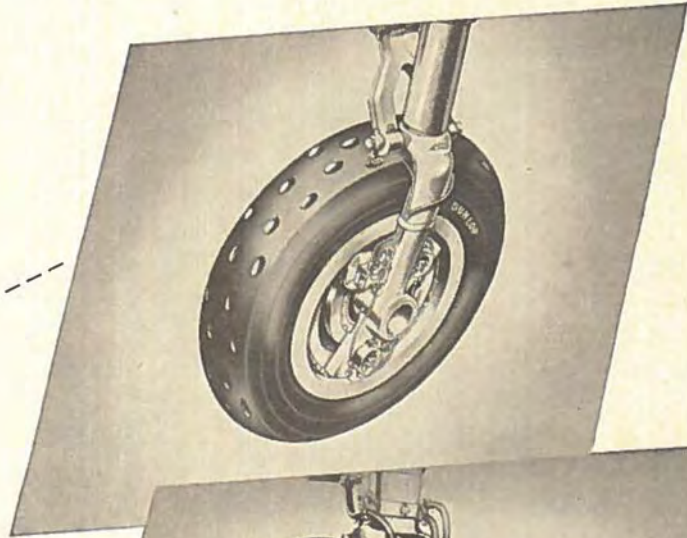
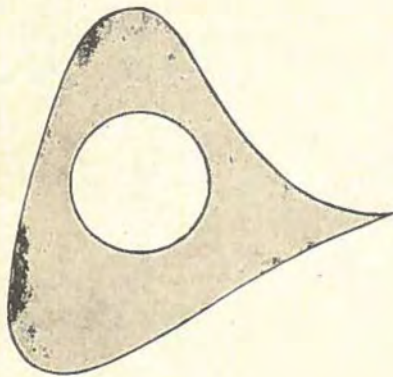
FLYV

For single,

twin

or multiple-wheel bogies

*world-famous
manufacturers
rely on*



DUNLOP

DUNLOP RUBBER CO. A/s
VENNEMINDEVEJ 30 · KØBENHAVN Ø.

TALLENE FRA FLYVELOTTERIET

For første gang totalt udsolgt. To klubber solgte over en trediedel af lodsedlerne.

DET vakte stor jubel, at vi i forrige nummer af FLYV kunne meddele, at flyvelotteriet 1954 var totalt udsolgt, takket være en fortrinlig indsats fra de fleste klubbers side og navnlig fra Odense flyveklub og svæveflyveklubben Aviator i Ålborg. Disse to klubber har vist, at der kan sælges lodsedler, når bare salget bliver grebet rigtigt an, og det er at håbe, at mange flere klubber til næste år prøver på at gøre det samme. Det kunne være interessant, hvis der var en halv snes klubber — eller flere — som prøvede på at blive topscorer.

Da det har betydning for alle klubber, at de får de enkelte resultater at vide, bringer vi en række af flyvelotteriets tal.

Salgsresultater:

| | 1953 | 1954 |
|---------------------------|---------------|----------------|
| Motorflyveklubberne | 9.619 | 9.216 |
| Svæveflyveklubberne | 43.551 | 60.780 |
| Modelflyveklubberne | 19.329 | 16.184 |
| Kiosker | 8.655 | 562 |
| Boghandlere | 1.193 | 1.387 |
| Falck | 3.412 | 2.602 |
| Andre sælgere | 9.692 | 9.269 |
| | 95.451 | 100.000 |

Rækkefølge af klubber, som har haft det største salg:

| | | |
|---------------------------------|--------|------|
| Odense flyveklub | 18.675 | stk. |
| Aviator, Ålborg | 16.300 | » |
| Sportsflyveklubben | 3.236 | » |
| Ringsted svæveflyveklub | 2.800 | » |
| Vestjysk flyveklub (Esbjerg) .. | 2.550 | » |
| Nakskov svæveflyveklub | 2.500 | » |
| Herning flyveklub | 2.300 | » |
| Næstved svæveflyveklub | 2.000 | » |
| Århus svæveflyveklub | 1.800 | » |
| Silkeborg svæveflyveklub | 1.800 | » |
| Agaton (modelflyveklub) Århus | 1.800 | » |
| Århus flyveklub | 1.500 | » |
| Bornholm svæveflyveklub | 1.500 | » |
| Havdrup-Solrød svæveflyveklub | 1.500 | » |
| Ringkøbing modelflyveklub .. | 1.500 | » |
| Nykøbing S. svæveflyveklub .. | 1.200 | » |
| Birkerød svæveflyveklub | 1.155 | » |
| Djursland (modelflyveklub) .. | 1.100 | » |
| Holstebro-Struer svæveflyveklub | 1.025 | » |
| Viborg svæveflyveklub | 1.000 | » |
| Swift (modelflyveklub) Viborg. | 1.000 | » |

Motorflyveklubber

| Klub | modtaget | retur | solgt |
|-------------------------|---------------|--------------|--------------|
| Århus | 1.800 | 300 | 1.500 |
| Frederiksborg amt | 250 | | 250 |
| Fyens flyveklub .. | 1.000 | 225 | 775 |
| Midtjysk (Hern.) .. | 500 | | 500 |
| Nykøbing F | 800 | 200 | 600 |
| Sportsflyveklubben | 2.211 | 300 | 1.911 |
| Thisted | 100 | | 100 |
| Vejele | 400 | 120 | 280 |
| Vestjysk (Esbj.) .. | 3.000 | 450 | 2.550 |
| Varde | 750 | | 750 |
| | 10.811 | 1.595 | 9.216 |

Svæveflyveklubber

| Klub | modtaget | retur | solgt |
|--------------------|----------|-------|--------|
| Århus | 1.800 | | 1.800 |
| Aviator, Ålborg .. | 16.300 | | 16.300 |
| Birkerød | 1.500 | 345 | 1.155 |
| Bornholm | 1.500 | | 1.500 |

| | | | |
|--------------------|---------------|--------------|---------------|
| Esbjerg | 500 | 200 | 300 |
| Falster | 200 | | 200 |
| Frederikshavn .. | 300 | | 300 |
| Havdrup-Solrød .. | 1.500 | | 1.500 |
| Herning | 2.300 | | 2.300 |
| Kolding | 500 | | 500 |
| Køge | 500 | 397 | 103 |
| Landssvæveklub.. | 795 | 34 | 761 |
| Nakskov | 2.500 | | 2.500 |
| Næstved | 2.500 | 500 | 2.000 |
| Nykøbing S. | 1.200 | | 1.200 |
| Odense | 18.675 | | 18.675 |
| Polyt. flyvegruppe | 2.000 | 1.235 | 765 |
| Ringsted | 2.800 | | 2.800 |
| Silkeborg | 1.800 | | 1.800 |
| Slagelse | 500 | | 500 |
| Sportsflyveklubben | 700 | 75 | 625 |
| Stamgruppen .. | 200 | 29 | 171 |
| Holstebro-Struer.. | 1.100 | 75 | 1.025 |
| Vejele | 700 | | 700 |
| Viborg | 1.000 | | 1.000 |
| Vordingborg | 300 | | 300 |
| | 63.670 | 2.890 | 60.780 |

Modelflyveklubber

| Klub | modtaget | retur | solgt |
|--------------------|---------------|--------------|---------------|
| Progress | 240 | 13 | 227 |
| Hang | 100 | | 100 |
| Condor | 100 | | 100 |
| Sportsflyveklubben | 700 | | 700 |
| Nyelandsv. skole.. | 800 | | 800 |
| Windy | 200 | | 200 |
| Gentofte | 250 | | 250 |
| Stunt | 150 | | 150 |
| Flying Old Fellows | 150 | | 150 |
| Comet | 150 | 150 | 0 |
| Cirklen | 500 | 201 | 299 |
| Poppellen | 1.000 | 430 | 570 |
| Pluto | 500 | 318 | 182 |
| Ikaros | 400 | | 400 |
| Vingerne | 150 | 46 | 104 |
| Maagen | 200 | | 200 |
| Ørnen | 200 | | 200 |
| Nykøbing F. | 300 | 213 | 87 |
| Holbæk | 500 | | 500 |
| Meteor | 300 | 145 | 155 |
| Guldgåsen | 200 | | 200 |
| Odense | 500 | | 500 |
| Assens | 100 | | 100 |
| Hårslev | 400 | 125 | 275 |
| Aviator | 500 | | 500 |
| Hjørring | 500 | | 500 |
| Vejegaard | 100 | 10 | 90 |
| Frederikshavn .. | 300 | | 300 |
| Swift | 1.000 | | 1.000 |
| Argus | 500 | 217 | 283 |
| Agaton | 1.800 | | 1.800 |
| Fredericia II .. | 500 | 378 | 122 |
| Eagle, Gråsten .. | 300 | | 300 |
| Strudsen | 675 | 200 | 475 |
| Kolding | 250 | 94 | 156 |
| Vestenvinden .. | 400 | 291 | 109 |
| Ringkøbing | 1.500 | | 1.500 |
| Bakkebo | 50 | | 50 |
| Falken | 200 | | 200 |
| Djursland | 1.500 | 400 | 1.100 |
| Thunder | 400 | 50 | 350 |
| Kvik | 250 | | 250 |
| Svalen | 150 | | 150 |
| Blåhøj | 200 | 100 | 100 |
| Eagle, Søborg .. | 50 | | 50 |
| | 19.565 | 3.381 | 16.184 |

Hvem solgte flest lodsedler?

Det spørgsmål kan bedst besvares ved at bringe en liste over de sælgere, som lå i toppen, og her er den:

| | |
|--------------------------------------|-------|
| G. V. Binderkrantz (Odense flyvekl.) | 5.100 |
| Jørn Rårup (Odense flyveklub).... | 4.366 |
| Preben Danielsen (Odense flyveklub) | 3.872 |
| Claus Mazanti (Odense flyveklub) .. | 2.763 |
| Tage Denager (Næstved svæveflyvek.) | 1.404 |
| E. Lund Knudsen (Nakskov svævefl.) | 1.400 |
| Svend Skou (Odense flyveklub) | 1.385 |
| Johannes Nørgård (Vestjysk flyvek.) | 900 |
| E. Agård Jensen (Silkeborg flyvekl.) | 825 |

Til denne opstilling er at bemærke, at vi endnu ikke har fået indberetning om bedste sælgere fra Aviator i Ålborg.

★

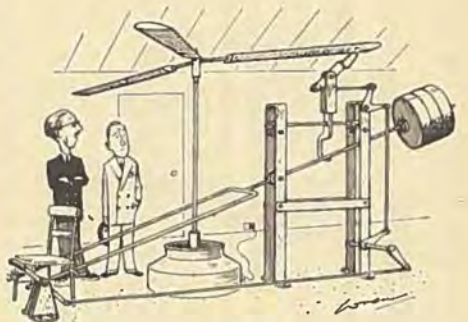
Hvilke numre vandt gevinsterne?

Om hvilke numre var så de heldige? Følgende numre blev udtrukket af notarius publicus i København:

| | |
|-------|---|
| 61963 | Opel Olympia Rekord. |
| 1399 | Vespa Scooter. |
| 73728 | Elna symaskine. |
| 51105 | Flyverejse for 2 personer København —London retur. |
| 19613 | Flyverejse for 2 personer København —Paris retur. |
| 34364 | Flyverejse for 2 personer København —Stockholm retur. |
| 10989 | Flyverejse for 2 personer København Oslo retur. |

På følgende numre var ekstragevinster: 70035 (spyd fra Østafrika), 47750 (en sel-skabstaske fra Østafrika), 74649 (slange-skindstaske fra Ægypten), 57286 (sølvser-vietring fra Persien), 10453 (keramikskande fra Spanien), 19097 (et kobberfad fra Chile), 80770 (kobberfad fra Chile), 78110 (kobberfad fra Chile), 29472 (kobberask-bæger fra Chile), 67262 (kobberaskbæger fra Chile), 15820 (2 flaskebakker fra Chile), 72443 (et kobberaskbæger med låg fra Chile), 87486 (en kobbercirkarkasse fra Chile).

På det tidspunkt, hvor disse linier skrives, er bilen, scooteren, symaskinen og to flyve-rejser foruden en række ekstragevinster blevet afhentet. Bilen og scooteren gik til Sjælland og symaskinen til Nordvestjylland.



Jeg kalder det shellsynkrokataapultsædet (de Havilland Gazette)



„Jeg beder Dem herved venligst opgive mig navn og adresse på en aftenskole her i byen, der giver sig af med den teoretiske undervisning til et privatflyvercertifikat.

Jeg har ladet mig fortælle, at et sådant kursus strækker sig over 3 mdr., og at et sådant kan gennemgås, uanset om man bagefter ønsker at fortsætte med den praktiske del af undervisningen.

Peter Hansen, Vanløse.“

—Deres oplysninger er rigtige, og det drejer sig om Sportsflyveklubbens Teori-skole, v. kommunelærer William Nielsen, Borthinggade 4, 1., Kbh. Ø, telefon Ryvang 5615. Denne skole holder gennemgående 2—3 sådanne kursus i årets løb og takket være tilskud fra Kongelig Dansk Aeroklub af flyvelotteriets midler har disse kursus kunnet gennemføres ganske billigt.

★

„1. Hvad koster en KZ Lærke sportsflyve-maskine? — 2. hvad koster det at lære at flyve? — 3. Hvad koster det at leje en privatflyvemaskine? — 4. Hvor ligger den nærmeste modelflyveklub i nærheden af Thisted?

J. A. Amtoft.“

— 1. Da KZ-VII blev fabrikeret herhjemme for nogle år siden, kostede den ca. 36.000 kr. Ved evt. bygning i dag vil den blive dyrere. — 2. Man må regne med mellem 2.000 og 2.500 kr. — 3. To- til firesædede flyve-maskiner udlejes af klubber og erhvervs-selskaber til mellem 45 og 80 kr. pr. time. — 4. Nærmeste klub er 508 Star, O. Horning, Filtenborggade 25, Nykøbing Mors.

★

I FLYV nr. 7, juli 1954, ser vi, at en læser har gjort opmærksom på negligeringen af den skalamodelbyggende del af de flyvemaskineinteresserede her i landet.

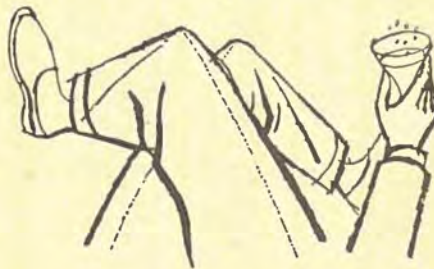
I anledning af det af FLYV stillede spørgsmål vil vi svare, at der i Danmark findes mange, som bygger skalamodeller. Derfor vil vi sige, at vi gerne ser skalategninger i FLYV for fremtiden. Her er nogle forslag: Caravelle, Avro Atlantic, Mc Donnell Demon, Lockheed XFV-1 og Convair XFY-1.

Med højagtelse.
Jens Chr. Ellum, Erik Skafte, Jan Øhrgaard, Per Øhrgaard og Viggo Asmussen.

Ved flytning

Vi henleder Deres opmærksomhed på, at De ved flytning udtrykkelig må gøre postvæsenet opmærksom på, at De er abonnent på FLYV, da adresseforandringen ellers ikke bliver noteret på avispostkontoret.

Flyv BEA til London - det er en oplevelse!



Hurtigste og behageligste forbindelse, næsten ingen støj og vibration. Varme måltider incl. prisen.

20 kg fri bagage. Turistklasse kr. 760.— t/r.

— tal med Deres rejsureau

Hver dag
kl. 10⁰⁰
den bedste tid på dagen.

flyv **BEA**

Dagmarhus - Vestre Boulevard 12 - Pa. 6311

BRITISH EUROPEAN AIRWAYS, Generalag. for BOAC (British Overseas Airways Corporation)

Skrivemaskiner

Eiffel Farvebaand - Alt i Tilbehør
Specialværksted for alle Mærker

C. le Dous & Co.

Telf. C. 13.945

Kronprinsensgade 13

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

VESTERPORT

Minerva 1112

„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 Identifieringsfarver
og Specialfarver**

ENEFABRIKANTER

A/S O. F. ASP

(Specialfabrik for Nitrocellulose-Lakker)

PRAGS BOULEVARD 37

KØBENHAVN S.

TELEFON C. 65. LOKAL 12 og 22

Luffartforsikringer

af enhver Art
overtages af

**Dansk Pool
for Luffartforsikring**

Central 12.793



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert Forsikringselskab, der er tilknyttet Poolen, samt SAS's Biletkontorer.

„BROOMWADE“

Luftkompressorer og Trykluftværktøj

„ENOTS“

Trykluft-Materiel for Hurtigopspænding m.v.



KØBENHAVNS TRYKLUFT SERVICE A/S

Politortorvet 12 - København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926

Uregelmæssigheder i bladets ekspedition bedes altid reklameret hos postvæsenet. — Hjælper dette ikke, bedes ekspeditionen underrettet.

SVÆVEFLYVNING

Polyt III prøvefløjet

Lørdag den 26. juni var prototypen af det nye danske svæveplan Polyt III endelig nået så vidt, at det kunne prøveflyves. Planet er som bekendt bygget af flyvevåbnets værksteder, og det var civilingeniør P. H. Nielsen, der foretog de første flyvninger.

Han betegner resultatet som hæderligt og udtaler, at det er et dejligt plan at flyve, men at der som så ofte på en ny type er forskellige ting at forbedre.

Således er den noget træg både på højde og krøngerorene, ligesom den heller ikke er rigtigt trimmet endnu.

I øjeblikket foretages forskellige måleflyvninger. Det har endnu ikke været ordentligt vejr til præstationsmålinger; men glide-tallet skønnes snarere over end under det ventede tal på 20, og synkehastigheden i to-sædet stand til knap 1 m/sek.

På en af de første dage blæste det kraftigt, så planet opnåede 400 m udløsningshøjde på 700 m wire.

Der har været foretaget belastningsprøver, hvor planet efter dyk til 200 km/t blev rettet så hårdt op, at påvirkningen blev 5,3 G.

Som det ofte sker, er planet blevet noget tungere end ventet, idet tomvægten blev 260 kg i stedet for 220. Nyttelasten er 180 og fuldvegten 440 kg.

Spatz frigtvet

Den 17. juni blev Spatz-typen endelig frigtvet, efter at luftfartsdirektoratet godt en uge efter afsendelse af et telegram fik bekræftet fra tysk side, at de nødvendige ændringer allerede var indbygget i de tre Spatz-planer, der var leveret til Danmark.

At det skulle tage 2½ måned — oven i købet på den bedste svæveflyvetid af året — at få dette forhold opklaret, forstår man jo ikke.

Men hovedsagen er naturligvis, at klubberne undgår yderligere forsinkelser og udgifter til ombygninger.

I begyndelsen af juli forelå der også meddelelse om, at L-Spatz havde fået typegodkendelsesbevis.

Hvad Specht'en angår, har luftfartsdirektoratet efter et lille mede-uheld på Havdrups Specht krævet en mindre ændring udført.

EON Olympia haft startforbud

Den 12. juni kom flyvevåbnets svæveflyvere på Værløse ud for et alvorligt havari med en EON Olympia, hvis krop blev næsten helt ødelagt.



Det danske to-sædede skolesvæveplan Polyt III, der er konstrueret af Polyteknisk Flyvegruppe og bygget som prototype af Flyvevåbnet, har nu fløjet.

Som ved et mirakel kom piloten, Hans Jacobsen fra Havdrup, intet til borsset fra et par skrammer på benene.

Efter udløsningen gav planet sig til at dykke, og Jacobsen troede, at wiren ikke var udløst. Men planet fortsatte rundt i et udvendigt loop, fløj atter lidt normalt, foretog derpå et indvendigt loop — alt uden at piloten kunne få kontrol over planet. Efter endnu nogle ufrivillige manøvrer begyndte planet igen at dykke — fra 5 meters højde, hvorefter havariet indtraf.

Efter en nøje undersøgelse kom man til det resultat, at havariet må have haft til årsag, at det spant, som bærer haleplanet, var gået løst, hvorfor haleplanet har siddet og ændret indstillingsvinkel under flyvningen.

Flyvevåbnet gav derpå sine egne EON Olympia'er startforbud, og luftfartsdirektoratet fulgte eksemplet, hvilket ramte svæveflyvefondens eksemplar lige til skolens begyndelse.

Der skal indføres en modifikation, svarende til en, som man i Sverige allerede har indført på DFS Olympia, og som også forefindes på PFG's. Efter at dette var foretaget, blev typen atter frigtvet.

Løsrivelsen kan måske skyldes, at man ved transport har båret halen ved at løfte i halepartiet i stedet for at bruge en dertil indrettet løftestang, og det indskærpes stærkt, at man ikke må løfte i haleplanet.

Diamanter, guld og sølv i Holland

KLM-kaptajnen O. P. Koch, der begyndte at svæveflyve i 1931 og har hollandsk b-diplom nr. 2, har nu fået guld-diplom nr. 3 med Hollands første diamanter. Diamanten fik han for en højdevinding på 5800 m (absolut højde 6500 m), og den 4. juni fløj han 315 km fra Hilversum til Abbeville ved den franske atlantehavskyst. Tre dage senere fik de Boer gulddiplom nr. 4 på en tur på 315 km i modsat retning, nemlig til Hamburg.

Hollænderne, som nu har passeret os m. h. t. gulddiplomer, nærmer sig også med sølvet, idet de har udstedt nr. 56.

★

VM i England

I disse dage er VM i svæveflyvning på Camphill i England ved at slutte, og i næste nummer skal vi bringe en udførlig reportage. Cowboy endte med at vælge svæveflyvefondens EON Olympia. Hans hjælper blev noget ændrede, idet Pillerik og Blondie faldt fra og blev erstattet af familie, nemlig Cowboy's kone Alice, der har været med på mange ekspeditioner, samt broderen Ebbe Wer-muth Jensen, der i den anledning påny fandt interesse for svæveflyvningen.

Feddensens største problem var PFG's gamle Adler, der gennem de senere år har voldt mange kvaler. Det lykkedes imidlertid at finde en kun lidt brugt motor til billig pris, og i Herning kørte den så godt som nogensinde.

En anden deltagende dansker var Poul Larsen (Polar) fra Århus, der var hjælper for sydafrikaneren Helli Lasch.

★



Ringsted Sværeflyveklubs Spatz blev indfløjet den 13. juni. I baggrunden den gamle KZ-G1 skoleglider, som klubben nylig har anskaffet.

Skafl FLYV flere abonnenter

Jo flere der abonnerer på FLYV, jo bedre blad kan vi fremstille.

De har sikkert venner og bekendte, som nok er interesseret i flyvning, men ikke er medlemmer af flyveklubber eller på anden måde får FLYV.

Prøv at opfordre dem til at abonnere på FLYV eller brug selv et FLYV-abonnement som fødselsdagsgave el. lign.

Et helt års abonnement koster kun kr. 9.00 og kan bestilles gennem bog- og bladhandlere eller direkte hos FLYV's ekspedition, Vesterbrogade 60, Kbhvn. V.



KONGELIG DANSK AEROKLUB (DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Østerbrogade 40, København Ø.
Telefoner: ØBro 29 og (ang. model- og svæveflyvning) ØBro 249.

Postgirokonto: 256.80.

Telegramadresse: Aeroklub.

Kontor og bibliotek er åben fra kl. 10—16, lørdag 10—12.

Formand: Direktør Hjalmar Ibsen.

MOTORFLYVERADET

Formand: William Nielsen, Borthigsgade 4, I., København Ø. — Telefon RY 5615.

SVÆVEFLYVERADET

Formand: Civilingeniør Hans Harboe.

MODELFYVERADET

Formand: Lektor J. Holm Jørgensen.

DANSKE FLYVERE

Formand: Direktør Knud Lybye (DDL), Ved Stadsgraven 1, telf. AMager 9695.
Generalsekretær: Direktør August Jensen, Dansk Pool, Tordenskjoldsgade 10, K. Tlf. C. 12795.

Nye medlemmer

Den amerikanske ambassadør i Danmark, Mr. Robert Coe.

Fenrik H. Tavs Petersen.

Oversergent H. R. Hansen.

Flyverløjtnant Uwe Høg Jensen.

Flyvepladsleder Sylvester Nielsen.

Mathelev Bent Eiv. Nielsen.

Flyvermath H. H. Larsen.

Flyvermath P. E. Høe.

Flyvermath P. Th. Johansen.

Flyverløjtnant P. J. Nielsen.

Sergent E. Moesgård.

Navigator H. O. A. Kjeldsen.

Flyverløjtnant Aage E. Madsen.

Flyverløjtnant Georg Bredsig Larsen.

Runde fødselsdage

Direktør Sv. Nellemann, Valeursvej 13, Hellerup. 50 år den 10. august.

Chefen for flyvematerieltjenesten, oberst P. Orm Hansen, Emiliekildevej 9 A, Klampenborg. 50 år den 26. august.

Svæveflyveskolen

Klubberne har vist skolen forbavsende ringe interesse i år, selv om de i et halvt år har kendt tidspunktet for den. Derimod kom der gennem landssvæveflyveklubben nogle nye til udfr.

Flyvevåbnet støttede skolen med en KZ-VII, en 2G og en transportvogn, hvilket naturligtvis var meget kærkomment.

Vejret var i den første tid ikke særligt strålende — bortset fra regnstråler.

Men der kunne dog skoles så meget, at det meste af den planlagte skoleflyvning var overstået allerede i den første uge.

Også to sølv-diplomer blev opnået. Den 8. juli fik Berge O. Hansen fra Sportsflyveklubben sin varighedsprøve, og den 9. juli fløj han i en Baby de 88 km til omegnen af Tinglev.

Hans klubkammerat Helge Gamst, der havde de øvrige betingelser fra 1948 i Vandel, havde vaklet mellem at tage til udlandet eller til Vandel, men besluttede sig pludselig for Vandel og fik den 9. juli omgående en varighedsflyvning på godt 6 timer i Olympia'en, der nu atter var i orden.

Disse præstationer hjælper også i betydelig grad Sportsflyveklubben i flyvedagskonkurrencerne, hvor der hidtil i Roskilde ikke havde kunnet opnås ret meget.

Danmarksflyvning

Sportsflyveklubben gennemførte omkring den 4. juli en lille flyvning Danmark rundt med 7 flyvemaskiner. De fløj fra Skovlunde over Sønderborg, Esbjerg, Holstebro og Herning til Århus, hvorfra turen atter gik hjem.

I de forskellige byer var man sammen med de lokale flyvere, og turen omfattede også et besøg i Karup.

Varde Sportsflyveklub

Varde Sportsflyveklub afholdt søndag d. 11. juli et flyvestævne med deltagere også fra Esbjerg og Randers. Stævnet kunne denne gang afholdes på en plads lige uden for Varde, som var blevet godkendt hertil.

Konkurrencen bestod af udarbejdelsen af flightplan, en trekantflyvning Varde-Grindsted-Gording-Varde med observation af udlagte mærker, meldingsnedkastning samt 2 mærkelanding m/motor og 2 nødlandinger u/motor. Der var ialt 9 deltagere, hvoraf de 4 bedst placerede blev:

- 1) Steffen Perch, Varde Sportsflyveklub,
- 2) Ejnar Sloth,
- 3) Johs. Nørgaard, Vestsjyds Flyveklub, Esbjerg.
- 4) Aksel Nielsen, Varde Sportsflyveklub.

Trods det noget usigtbare vejr gennemførtes stævnet programmessigt.

Nyt fra svæveflyveklubberne

Århus lider som bekendt under flyvepladsmangel og har derfor haft flyvningerne henlagt til Herning og Vandel, hvor der er taget nogle diplomer.

Aviator har besluttet sig til at erstatte det solgte materiel med en Mü-13E Bergfalke II, som ventes i september.

Birkerøds Hornberg-hold havde haft en god ferie, men for godt vejr til flyvning af betydning. Da vi aflagde besøg på Sandholm den 11. 6., skulle Kranich'en indflyves følgende søndag. Der blev arbejdet energisk på haggardvidelsen.

Frederikshavn har længe ligget stille, men har nu udlejet sin 2G til Aviator, indtil denne klub får sin Mü-13E. Derved får frederikshavnerne også lejlighed til at flyve i Ålborg.

Havdrup har allerede megen glæde af sin Specht, som har foretaget et betydeligt antal starter og vist sig godt egnet som skoleplan. Under et besøg fornylig havde vi lejlighed til at prøve den både fra for- og bagsæde, og selv om det kun var korte pladsrunder, var indtrykket tiltalende.

Herning har købt OY-96, en SG-38, fra Viborg.

Karup har haft en del af sin faste kerne på svæveflyveferie i Frankrig.

KALENDER 1954

Modelflyvning:

20-23/8. VM-hastighed (indtil 5 ccm) (Haag).

22/8. DM linestyrede (Århus).

5/9. 3. distriktskonkurrence (fritfl.).

19/9. 3. distriktskonkurrence (linest.).

24/10. Finale-distriktskonkurrence (fritfl.).

7/11. Finale-distriktskonkurrence (linest.).

31/12. Årsrekordåret slutter.

Svæveflyvning:

20/7—4/8. VM (Camphill, England).

30/9. Flyvedagskonkurrencerne slutter.

Motorflyvning:

9—12/9. Int. rally. England.

25—26/9. Int. rally (Hanseatenflug, Tyskland.).

Diverse

6—12/9. Farnborough-udst. og opvisning.

20—29/9. FAI-kongres. Istanbul, Tyrkiet.

Polyteknisk Flyvegruppe fandt trods energiske forsøg ingen brugbar plads på Sjælland og holdt derfor sommerlejr i Herning først i juli. Den første uge var bedste flyvning kun 10 min., men der blev skolet en del.

Ringstedts Spatz blev indfløjet af Bent Halling den 13. og 19. juni. Desværre havarede den under en af de første flyvninger under en landing efter wirebrud, så det var ret lidt, inden klubben får glæde af den igen.

Silkeborg har haft et landingsuheld med Spatz'en hvorved bunden blev beskadiget. Klubben ville holde sommerlejr i Vandel omkring 1. august.

Sportsflyveklubben indstillede flyvningen den 13. juni (høsløttet). Klubben håber at komme igang igen i denne måned.

Stilstand i flyvedagskonkurrencerne

Siden pinse er der ikke indberettet et eneste resultat i svæveflyvernes flyvedagskonkurrence. Mens distanceklassen efter en voldsom start tilsyneladende gik i stå den 27. april, standsede varighed og højde indtil videre den 6. juni.

Årsågen må dels søges i, at det fine vejr ophørte, dels i, at resultaterne for topklubberne er nået så højt op, at der skal meget fine flyvninger til for at forbedre dem.

Vi håber snart på nye resultater, ikke mindst i distance.

Stillingen pr. 30. juni var følgende:

Varighed (Ekstrabladets pokal)

1. Flyvestation Karup 49 t. 53 m. (10)
2. Ringsted Svæveflyveklub 35 t. 20 m. (10)
3. Silkeborg Flyveklub 29 t. 45 m. (9)
4. Aviator, Ålborg 22 t. 03 m. (8)
5. Flyvestation Værløse 19 t. 32 m. (9)
6. Sportsflyveklubben 8 t. 50 m. (8)
7. Polyteknisk Flyvegruppe 8 t. 20 m. (7)

Højdevinding (Berlingskes pokal)

1. Flyvestation Karup 24.340 m (10)
2. Ringsted Svæveflyveklub . . 16.205 m (10)
3. Silkeborg Flyveklub 13.740 m (10)
4. Aviator, Ålborg 13.000 m (10)
5. Flyvestation Værløse 12.140 m (9)
6. Sportsflyveklubben 5.555 m (8)
7. Polyteknisk Flyvegruppe . . . 4.825 m (4)

Distance (Politikens pokal)

Uforandret.

I begyndelsen af juli kom der atter lidt bevægelse. I varighed er Silkeborg rykket næsten op til Ringsted med 35.03. Sportsflyveklubben er kommet et godt stykke foran PFG, som også har forbedret sin stilling lidt.

Det er muligt, at Herning kommer med efterhånden. Dyhr Thomsen har været på diamantjagt og har indsendt et barogram med 4.000 m højdevinding og fløj samtidig en distance på 94 km.

REDAKTION

Kongelig Dansk Aeroklub, Østerbrogade 40, København Ø. — Tlf. ØBro 29 og 249.
Ansvarsh. redaktør: Kaptajn John Foltmann, Værnedamsvej 4 A, Kbh. V. — Tlf. EVa 1295.
Redaktionssekretær: Ing. Per Weishaupt.
Redaktionen af et nummer slutter den 10. i foregående måned.

Eftertryk kun tilladt med kildeangivelse.

EKSPEDITION

Ejvind Christensen, Vesterbrogade 60, Kbh. V.
Tlf. Central 13.404. — Postgiro 23.824.
Abonnementpris: 9 kr. årlig.
Rubrikannoncer: 70 øre pr. mm.
Sidste indleveringsdato for annoncer: den 15.
Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.



ACHIEVEMENT

"In its first six months of service with British European Airways the Vickers Viscount earned a profit of £64 per flying hour and doubled BEA passenger traffic on important routes."

VICKERS VISCOUNTS

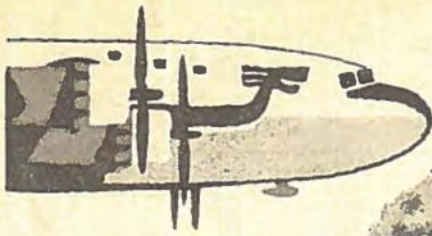
ARE POWERED BY

ROLLS-ROYCE

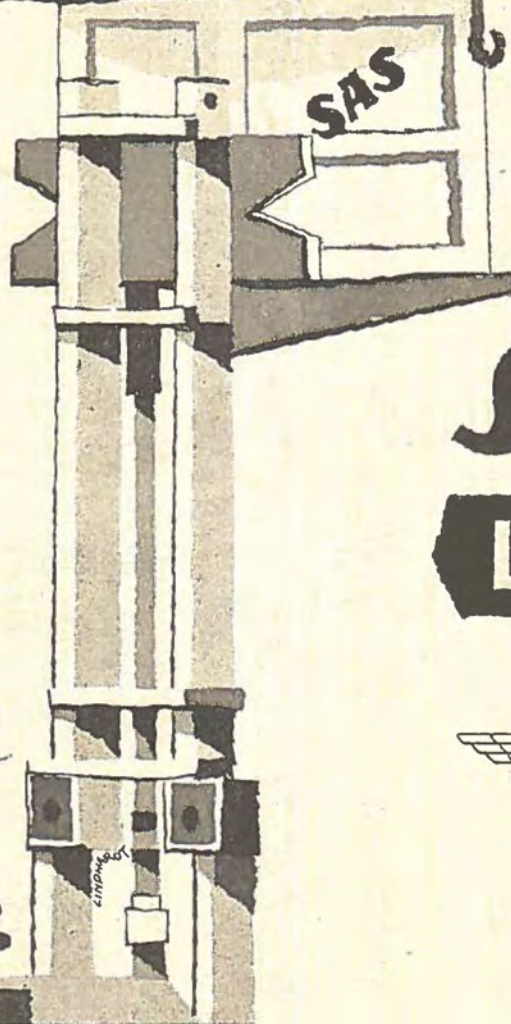
DART

PROPELLER-TURBINE ENGINES

ROLLS-ROYCE LIMITED · DERBY · ENGLAND



**Vi
flyver**



SAS

LUFTFRAGT



FLYV

27. ARGANG

— SEPTEMBER 1954 —

PRIS 75 ØRE



The Vickers Supermarine Swift — speed with endurance.
Rolls-Royce Avon engine.

Repræsenteret ved: ALFRED RAFFEL AKTIESELSKAB, Vodroffsvej 46, København V.

INDHOLD:

Årets udvekslingsrejser * Luftbårne radaranlæg * Militære helikoptere * VM i svæveflyvning * Modellerne ved VM i modelflyvning * Arktisk flyvesikringstjeneste.

9

*"This
is the Hunter
that leads
the pack..."*

The Hawker Hunter is universally acknowledged "the world's finest fighter". Its great speed, heavy armament and exceptional manoeuvrability make it a most important addition to the forces of the Free West. Super priority production is being maintained on orders for the R. A. F. and to meet large off-shore dollar contracts for the NATO forces.

HAWKER HUNTER

*HAWKER AIRCRAFT LTD.
Kingston-on-Thames and Blackpool*

MEMBER OF THE HAWKER SIDDELEY GROUP/PIONEER ... AND WORLD LEADER IN AVIATION

FLYV

Officielt organ for
KONGELIG DANSK AEROKLUB og DANSKE FLYVERE
Motorflyvning - Svæveflyvning - Modelflyvning

Nr. 9

September 1954

27. årgang

Må udvekslingsrejserne ophøre?

UDVEKSLINGSREJSERNE mellem flyveinteresserede unge fra USA, Canada, Holland og Danmark er afsluttet for i år, og de er forløbet på en overmåde vellykket måde. Begejstringen har været på tophøjde, både hos vore udenlandske gæster og hos vore egne unge, som besøgte fremmede lande. Der er ikke den fjerneste tvivl om, at ideen med udvekslingen, som CAP startede, har slået an og har været til uvurderlig gavn for opbygningen af forståelsen mellem landenes ungdom, og det er kun at håbe, at disse udvekslingsrejser må fortsættes fremover — og udvides til mange andre lande.

Men — for at vi herhjemme vedblivende kan være med, forudsætter det betydelig større interesse fra vore medlemmers side. Her tænkes ikke på de rejselystne unge, for de er der, men derimod på hjælpsomheden med hensyn til indkvartering af vore udenlandske gæster i private hjem. Her glipper det. I år var det helt galt. Der var i virkeligheden kun eet af KDA's medlemmer, som kunne påtage sig at huse en af gæsterne, og det var først efter meget store anstrengelser, det lykkedes at formå helt fremmede til at hjælpe os. Og det bør ikke være tanken med udvekslingen.

Derfor må vi, da der i nær fremtid vil blive tale om udvidelse af udvekslingen, tage under alvorlig overvejelse, om KDA i det hele taget tør fortsætte med denne opgave, som uden tvivl interesserer mange af medlemmerne, eller om KDA må opgive at være med.

Der er nemlig også en anden faktor, som spiller ind, og det er økonomien. KDA selv har ingen penge til dette formål. Hidtil er det lykkedes at skaffe de nødvendige pengemidler udefra. I år blev udvekslingen således kun mulig takket være tilskud fra tipsmidlerne. Men hvis nu dette glipper, hvad så?

Nu bliver det alvor med SAS-ruten til Los Angeles via Grønland

Overenskomst opnået mellem USA og de skandinaviske lande. — Forberedelserne til rutens åbning i fuld gang

Ifølge meddelelser fra det danske udenrigsministerium er der i begyndelsen af forrige måned opnået enighed om gennemførelsen af SAS-ruten mellem Skandinavien via Grønland til USA. En af de vanskeligheder, som skulle overvindes, var bl.a. amerikanernes modstand mod, at endestationen skulle ligge i Los Angeles.

Den afsluttende noteudveksling mellem den danske, norske og svenske ambassade i Washington og det amerikanske udenrigsministerium er resulteret i, at der er afsluttet overenskomst mellem de fire lande om en polarrute mellem Skandinavien og USA via Grønland. I meddelelsen fra udenrigsministeriet siges det, at eet eller flere skandinaviske luftfartselskaber, foreløbig for en periode på tre år, er berettiget til at beflyve en rute fra Danmark, Norge og Sverige via Grønland til Los Angeles og retur.

Det understreges dog, at de tre år er en prøveperiode, og at eet eller flere amerikanske selskaber vil kunne udøve samme rettigheder. Hvis de erfaringer, der indhøstes under prøveperioden, berettiger dertil, skal ruten efter de tre års forløb optages i de respektive luftfartsaftaler mellem de skandinaviske lande og USA.

Forberedelserne til rutens åbning har allerede i nogen tid været i fuld gang. Der er stor interesse for den nye rute i USA, og SAS har salgskontorer klar både i Los Angeles, San Francisco og Seattle. Der er muligheder for, at ruten allerede vil kunne være i gang inden udgangen af indeværende år.

Der skal bygges radiostationer

Et af de første arbejder, der skal udføres i forbindelse med polarruten, bliver oprettelsen af et radionet i Canadas ødemarker,

og der vil blive oprettet tre radiostationer ved henholdsvis Winnipeg, Churchill og Frobisher Bay ved østkysten på den 62' breddegrad, ikke langt fra Godthåb og Frederikshåb på Grønland. På alle de nævnte tre steder findes allerede flyvepladser og mindre radioanlæg, men de er ikke tilstrækkelige til betjening af en regelmæssig passagertrafik over polarområdet.

SAS skal selv bekoste radiostationerne. De kommer til at bestå af 21 m høje stålmaster med både sendere og modtagere, der bestandig skal holde kontakt med hinanden og med maskinerne i luften under flyveturen over det nordlige Canada. Opførelsen af radiostationerne menes at kunne gennemføres på ca. to måneder ved hjælp af skandinaviske ingeniører og canadisk arbejdskraft. Største delen af materiellet til radiostationerne skal beføres til stedet med flyvemaskine. For Frobisher Bay's vedkommende er det den eneste mulige befordringsmåde. På den øvrige del af ruten ind over Grønland vil SAS kunne benytte de amerikanske radioanlæg.

Der skal bygges hotel på Grønland

Den regelmæssige flyvning med passagerer på den nye polarrute vil kræve opførelse af et nødhotel i Sønderne strømfjord, hvor det er meningen at rutemaskinerne skal mellemlande. Nødhotellet skal bygges af SAS i forståelse med Grønlandsmyndighederne, og finansudvalget har i princippet tiltrådt planerne om bygningens opførelse. Hotellet skal have plads til 60—70 gæster, og det bygges af træ til forekommende tekniske mellemlandinger.

Også på dette område arbejdes der på fuld kraft, fordi støbningen af grunden til hotellet skal være færdigt, inden frosten får overtaget.

ÅRETS UDVEKSLINGSREJSER

Unge flyveinteresserede fra Canada, Holland og USA på besøg i Danmark, mens tilsvarende danske hold besøgte de tre lande



Det danske hold før afrejsen til USA. Fra venstre Axel Mortensen, Bjarne Maribo, Thorkild Balslev, oberstløjtnant Michael Hansen, Ole Brandt, Svend Høpfner og Ib Overgård.

Dette års udvekslingsrejser mellem unge flyveinteresserede danskere og flyvekadetter fra henholdsvis Civil Air Patrol i USA, Air Cadet League of Canada og Youth Brigade i Holland har været en stor succes — på begge sider af Atlanterhavet. Alle, der deltog i rejserne, vendte hjem med indtryk for livet, og alle var begejstrede for alt, hvad de havde set og oplevet.

De fem heldige danske flyveklubmedlemmer, som krydsede Atlanten, var *Ib Overgård* (Ålborg Svæveflyveklub), *Ole Drejø Brandt* (Birkerød Flyveklub), *Thorkild Balslev* (Hjørring Modelflyveklub), *Axel Mortensen* (Sportsflyveklubben, København) og *Svend Høpfner* (Slagelse Flyveklub). De var under ledelse af oberstløjtnant *Michael Hansen* og civilingeniør *Bjarne Maribo*, og holdet havde en herlig flyvetur fra København til Frankfurt og derfra via Azorerne til Washington, videre til staten Nebraska og hjem igen ad luftvejen via New York til København. Hele turen varede tre uger, og det var een lang oplevelse, afbrudt af lidt søvn engang imellem. Men de unge tog anstrengelserne med godt humør, som man er nødsaget til, når man skal se meget på forholdsvis kort tid.

De to danske, som rejste til Canada, var *Steen T. Nielsen* (Agaton, Aarhus) og *Kaj Hakon Jensen* (Frederikshavns Flyveklub),

og de havde en dejlig tur med Skib til Harwich og nogle dages ophold i England, inden de blev fløjet over Nordatlanten til Montreal i et af det canadiske flyvevåbens transportflyvemaskiner. De fik set den østlige del af Canada og havde et væld af vidunderlige oplevelser.

For første gang var der også arrangeret udveksling med Holland, og følgende to besøgte Holland: *Jørn Hyldgård Jensen*, Ålborg, og *Arne Bendixen* (Modelflyveklubben Stunt, København). De blev afhentet i København af en transportflyvemaskine fra det hollandske flyvevåben, og efter endt ophold i Holland blev de fløjet tilbage til Danmark.

I et følgende nummer af FLYVV skal vi få en eller flere af rejsedeltagerne til at fortælle læserne lidt om de mange særprægede oplevelser, som de har haft på deres rejse.

Vore udenlandske gæster.

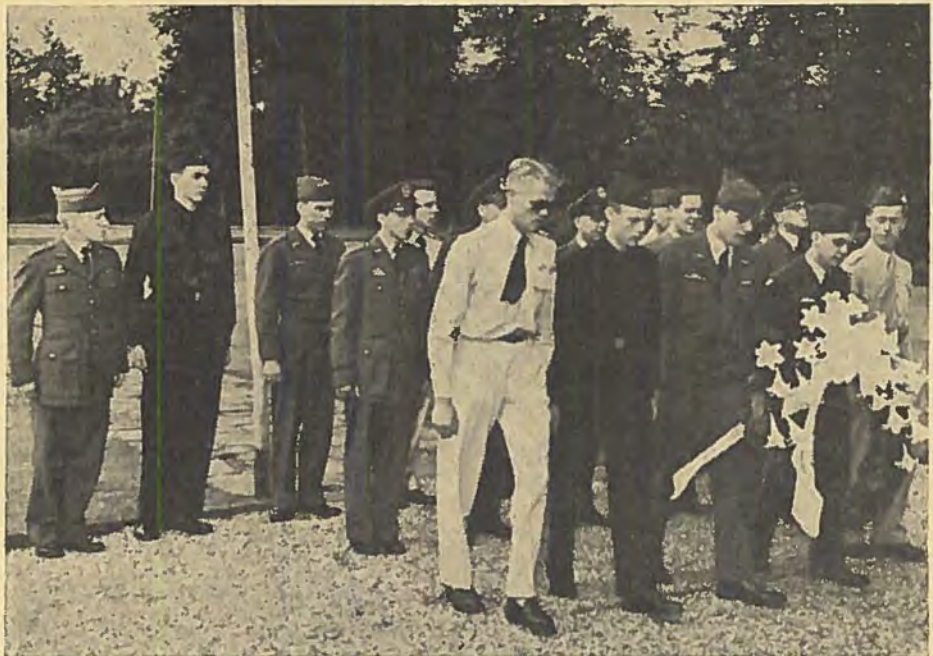
Lad det være sagt med det samme: uden en storslået hjælp fra mange sider, fra myndigheder, klubber og enkeltpersoner, ville det ikke være muligt at gennemføre besøget af udvekslingsrejsernes fremmede gæster med blot nogenlunde tilfredsstillende resultat. Selv om KDA rådede over de nødvendige pengemidler til bestridelse af samtlige omkostninger, ville aeroklubben *alene* ikke kunne gennemføre et vellykket Danmark-besøg for vore udenlandske gæster. Der kræves nemlig andet end penge til et sådant arrangement: der kræves hjerterum og husrum. Kort sagt, der kræves hjælp fra mange personers side for at kunne skabe den rette ramme om den fremmede flyveungdoms besøg i Danmark, og for at kunne bibringe disse unge det rigtige indtryk af den danske befolkning.

1) Det amerikanske hold ved ankomsten til Københavns lufthavn. Lederne var Colonel Batten og Captain Jacobs. 2) De canadiske katter Borg og Gascoigne. 3) Det amerikanske hold bestod af (fra venstre) Dennis Hansen, Paul Rimowsky, Austin Ardema, Herb Davis og Edward Morran. 4) Foran Chipmunk'en på Avng ses bl.a. (i civil) de hollandske kadetter C. Voss og J. Weynen. Piloten er flyverløjtnant Døstrup. 5) Edward Morran, der var indkvarteret hos korpchef Harald Møller, i hyggeligt samvær med familien.

Og KDA fik denne hjælp — efter at have været ude for adskillige genvordigheder. Derfor vil KDA først og fremmest takke alle de, der har ydet deres værdifulde støtte til Danmarks-besøgets gennemførelse — og derved til samtlige udvekslingsrejsers gennemførelse — og det gælder flyvevåbnet, Det Forenede Dampskibsselskab, Tuborg, SAS, kvarterværterne i København og andre steder i landet, mejerier *Esper Boel*, *Fyens Flyveklub*, *Vestjysk Flyveklub*, *Ålborg Flyveklub* (efter adskillige genvordigheder), direktør *Kuhnmünch* og en kreds af borgere i Thisted samt Thisted Flyveklub, og for den storslåede Nordsjællands-tur retter KDA en tak til *Frederiksborg Amts Flyveklub*, direktør *Sylvest Jensen*, assurandør *P. Brandt* og frue (*Codan*, *Hillerød*), samt til fabrikant *Grum-Schwensen* og frue (*Birkerød Flyveklub*). Alle disse og adskillige flere har været medvirkende til, at fem unge og to officerer fra *Civil Air Patrol* i USA, to unge fra Canada og to unge fra Holland har fået et storslået og varigt indtryk af Danmark og den danske befolkning. Og det kan ikke måles i penge.

Hvad siger de om Danmark?

Vore fremmede gæster havde under deres Danmarks-besøg en dansk leder, som



Kadetter fra fem lande nedlægger en krans på mindemærket i Arnhem i Holland. I midten af billedet i lys dragt Jørn Hyldgård Jensen. Bag ham i baggrunden Arne Bendixen.



Ingeniør Korsgård fra *Fyens Flyveklub* med de udenlandske gæster foran *H. C. Andersens* hus i Odense.

fulgte dem over hele landet, og som gennemførte sin virksomhed som fremmedfører på en fortræffelig måde. Det var stud. polyt. *Ole Dan Nielsen* (fra *Polyteknisk Flyvegruppe*), og han har spurgt nogle af kadetterne, hvad de syntes om Danmark. Her er svarene:

Flyverkadet Paul T. Rimowsky (fra Norfolk i Nebraska) siger:

»Danmark er et lille venligt land med en masse interessante gamle ting, — en stor oplevelse var *H. C. Andersens* hus i Odense og de mange slotte på sydfyn.«

»Hvad er i grunden forskellen mellem amerikanske og danske piger?«

»Sproget«, svarer *Rimowsky* uden betænkning.

»Hvordan var *Chipmunk* på flyvestation *Avnø*?«

»Den bedste maskine i den klasse, jeg endnu har fløjet, fin til kunstflyvning og let at lande.«

Den canadiske kadet Henry Borg svarer:

»Danskerne ligner *Canadierne*, — men klimact er næsten værre end i *British Co-*

lumbia, hvor jeg bor.« (Det skal bemærkes, at det med undtagelse af to dage regnede ustandseligt under danmarksopholdet).

»De danske piger er søde — og så taler de allesammen engelsk.«

»Hvad har gjort størst indtryk på dig på turen«, spørger *Dan Nielsen*.

»København«, svarer *Henry Borg* kort og godt.

Den hollandske flyverkadet, Johannes Weynen, siger:

»Danmarksturen har været vidunderlig, blot er jeg lidt ked af, at der ikke blev lejlighed til at prøve svæveflyvning i Danmark. Opholdet på flyvestation *Avnø* var en stor oplevelse, og turen i *KZ VII* ned forbi *Møens Klint* var skøn, ligesom *Nordjyllands* natur var storslået i al sin ensomhed. — Danskerne er det mest gæstfri folk, jeg har kendt.«



Et andet billede fra *H. C. Andersens* hus. Til højre *Ole Dan Nielsen*, der ledsagede vore gæster rundt i landet.

VM I SVÆVEFLYVNING

Trods elendigt vejr gennemførtes VM på Camp Hill, og danskerne opnåede tilfredsstillende placeringer

| RANK | COUNTRY | PILOT | AIRCRAFT | DAILY POINTS AWARDED | | | | | | | | | | PROGRESS CHART | | | | | | | | | |
|------|----------------|------------|------------|----------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----------------|----|----|----|----|----|----|----|---|----|
| | | | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 1 | ISRAEL | BAR | OLYMPIA | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | | |
| 2 | ITALY | FERRARI | CANURO | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | | |
| 3 | SPAIN | ... | SKY | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | | |
| 4 | ARGENTINE | GUARADO | SKY | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | | |
| 5 | ST. HELENA | WILLS | SKY | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | | |
| 6 | SARAJEVO | BEATTY | SKY | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | | |
| 7 | SWITZERLAND | ARBAZIER | ORAGIIC | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | | |
| 8 | AUSTRIA | LINER | SUPERPARK | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | | |
| 9 | FINLAND | RELANDER | WEIHE | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | | |
| 10 | SWEDEN | PERSSON | WEIHE | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | | |
| 11 | SWITZERLAND | KUHN | SKY | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | | |
| 12 | AUSTRALIA | OWEN | OLYMPIA | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | | |
| 13 | NETHERLANDS | DE BOER | SKY | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | | |
| 14 | BELGIUM | CARTIENY | SOHAT | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | | |
| 15 | GERMANY | HAASE | H.K.S.T. | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | | |
| 16 | CANADA | POW | OLYMPIA | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | | |
| 17 | DENMARK | JENSEN | OLYMPIA | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | | |
| 18 | U.S.A. | MACREARY | SCHWEITZER | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | | |
| 19 | FRANCE | ROUSSELET | BREQUET | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | | |
| 20 | ITALY | BEGLIARDI | SPILLO | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | | |
| 21 | SPAIN | TOPFELL | SKY | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | | |
| 22 | ARGENTINE | ORTNER | SKY | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | | |
| 23 | ST. HELENA | STEPHENSON | OLYMPIA | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | | |
| 24 | AFRICA | LASCH | PIK 13 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | | |
| 25 | CZECHOSLOVAKIA | MCFEET | ORAGIIC | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | | |
| 26 | NETHERLANDS | KOSIK | PIK 13 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | | |
| 27 | NETHERLANDS | LOF | WEIHE | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | | |
| 28 | NETHERLANDS | DE VRIES | W.L.M. I | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | | |
| 29 | NETHERLANDS | KOCH | OLYMPIA | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | | |
| 30 | BELGIUM | WITTE | SOHAT | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | | |
| 31 | GERMANY | WIEHICHTE | WEIHE | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | | |
| 32 | DENMARK | FEDDERSEN | OLYMPIA | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | | |
| 33 | USA | SCHWEITZER | SCHWEITZER | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | | |
| 34 | FRANCE | PIERRE | BREQUET | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | | |

Der kom ikke så mange resultater på tavlen som ønsket. Kun få fik points alle fire dage. De vandrette streger i højre del af tavlen angiver de opnåede points.

I tiden fra 20. juli til 4. august afholdtes i England det 3. VM i svæveflyvning. Danmark blev smukt repræsenteret af Cowboy og Feddersen.

Cowboy havde som hjælpere sin kone, Alice, sin broder, Ebbe, og »Krollek«, Knud Højvang Nielsen. Feddersen havde som hjælpere Hans Borreby, Age Bent Pedersen og Ivar Lund, alle fra PFG. Cowboy's søn, Ib, var Maskot og klovn.

Ud over den faste stab blev den danske lejr fra tid til anden befolket af en større skare af begge køn, som gjorde sig mere eller mindre nyttig ved at pusle om heltene, medens undertegnede gik rundt og kværulerede med såvel egne som fjendens styrker.

Cowboy medbragte KDA's hæderkronede FUX (Olympia) trukket af en nydelig køkkenblå Ford Zephyr, der var komplet blottet for svæveflyvemæssig tradition. Feddersen præsenterede sig med PFG's jomfruelige super-Olympia, XOX'en, men for at skabe balance, lod han den fremføre af den alt andet end jomfruelige Adler, som iøvrigt var iført et overvejende orangefarvet safari-dress.

Stedet

Konkurrencerne udvikledes på Camp Hill, Great Hucklow i Derbyshire. Pladsen har gennem flere år været anvendt til nationale engelske mesterskaber og er til daglig hjemsted for »Derbyshire og Lancashire Gliding Club«.

Gt. Hucklow er et højdedrag, der rager et par hundrede meter op over det omliggende terrain, og som har en udmærket vest- og sydhang. Omkring Gt. Hucklow ligger flere lignende højdedrag med hange, hvorpå en pilot kan ligge og flyve, medens

hans hjælpere farer til landets fjerneste afkrog i den tro, at han også er på vej derud.

Nærmeste større by er Sheffield, som ligger 16 km øst for pladsen.

De permanente installationer på pladsen var langtfra tilstrækkelige til at klare indkvarteringen af de mange deltagere og officialer, men arrangørerne havde gjort et stort arbejde for at skabe gode forhold og havde klaret opgaven strålende.

Som beboelsesområde havde man indrettet en »caravanpark« med en »caravan« (beboelsesvogn) og et telt til hver pilot med hjælpere. I vognen var der 4 sengepladser, toiletbord, 2 skabe, 2 gaslamper, kogegrej og køkkenbord med 2 gasapparater og vaskekumme. Teltet var rummeligt. Det var forsynet med trægulv og 2 felt-senge. Tæpper og lagener blev udleveret i rigelig mængde, og der var dagligt besøg af mælke- og andre mænd. I området fandtes iøvrigt et baderum med rindende varmt og koldt vand, og hvis man ikke havde lyst eller krage til at vaske sit tøj, kunne man også indlevere dette i lejren.

Spisningen foregik i et stort spisetelt. Maden var efter engelsk målestok udmærket og serveringen så god, som man kunne ønske. Den første frokost var der almindelig begejstring for. Den bestod af suppe, fisk, steg, kage, ost og kaffe. Det første aftensmåltid var også udmærket. Det bestod af frokost minus fisk. Efterhånden som tiden gik, opdagede man imidlertid, at menuen var nøjagtig den samme gennem hele konkurrenceperioden, og det gik lidt ud over madglæden.

Aftenhyggen var der lagt stor vægt på. Man havde indrettet et stort lokale som klublokale, forsynet med alverdens aviser

og tidsskrifter og en lille men effektiv bar. Herudover havde man i den gård, som udgør det permanente klubhus, indrettet 2 barer, som tilsammen kunne betjene alle lejrens indbyggere (og det gjorde de).

I briefingrummet var der installeret en filmsfremviser, og omtrent hver aften var der film og foredrag. En af aftenerne viste W. Olsen's spaniensfilm med stor succes (der var arrangeret et kraftigt patriotisk hylekor).

Imidlertid stoledes arrangørerne ikke så meget på regnvejret, at de helt turde overse de mere flyvemæssige arrangementer. Til fjerntboende eller på anden måde vanskeligt stillede deltagere stillede man olympia-svæveplaner og biler (Vanguard) til rådighed. 4 deltagere lånte svæveplaner, medens ca. 20 lånte biler (deriblandt dog ikke danskerne). Til gengæld blev man nødt til at låne spil udefra. I træningsperioden blev det klart, at de engelske spil, som var ombyggede ballonspil fra krigen, hverken i antal eller kvalitet kunne klare opgaven tilfredsstillende. I sidste øjeblik lånte man derfor 2 tyske og 1 fransk spil, som skulle tage sig af de tunge og hurtige svæveplaner. Under konkurrencerne var der 5 spil i drift, medens 5 andre var i reserve. Wirehøntning foregik med Ferguson traktorer.

Meteorologitjenesten var fremragende. Hver morgen foretoges fra en nærliggende flyveplads observationsflyvninger med en Spitfire. Vejrkort modtoges pr. fjernskriver, hvorved man opnåede at få vejrkortet færdigt mindre end en time efter, at observationerne var gjort. Resultatet af disse arrangementer var, at man hele dagen kunne få meget detaljerede og nøjagtige meteorologiske oplysninger.

Reparationsforholdene var ligeledes upåklagelige. Foruden det almindelige værksted fandtes der altid på pladsen specialister, som i en håndvending klarede syge instrumenter og radioer. En ladestation modtog akkumulatører til opladning døgnet rundt. Hvis ens svæveplan havde lidt en skade, som man ikke kunne klare på stedet, kunne man hos Slingsby eller Elliot få det ordnet på en imponerende kort tid (spørg blot Gehriger eller Haase). Det rullende materiel havde man ganske vist ikke store muligheder for at reparere på stedet, men her var RAC (Royal Automobile Club) til stor hjælp. De havde til stædighed vagt på pladsen, og dersom man manglede noget, skaffede de det omgående fra byen.

Deltagerne

Der var tilmeldt 35 eensædede — og 10 to-sædede deltagere fra ialt 19 nationer. Heraf kom Hanna Reitsch, der var tilmeldt i den to-sædede klasse, og Hasenknopf, Øst-rig, i den eensædede klasse, dog ikke til start. Hanna Reitsch' tilmelding blev af specielle grunde trukket tilbage, og Hasenknopf døde ved en nedstyrtning en uge før konkurrencerne startede. Efterhånden som konkurrencerne skred frem, faldt yderligere een fra i hver klasse. Gehriger meldte fra efter de to første konkurrencedage, da han ikke længere turde flyve sit plan, som viste utilstrækkelig manøvredygtighed. Den amerikanske to-sædede Schweitzer 2-25 crashede ved landing den 3. konkurrencedag efter en iøvrigt fremragende flyvning. Deltagerlisten indeholdt ellers i det store og hele de gammelkendte navne. Dog savnede man f. eks. Dick Johnson, U.S.A., som havde foretrukket at blive hjemme.

Svæveplanerne

Der deltog mange overmåde interessante svæveplaner. Ved at sammenligne helhedsindtrykkene fra Örebro, Madrid og Camp Hill ses en klar udvikling i retning af både bedre og dyrere svæveplaner.

Lad os plukke nogle af de mest interessante ud.

Først var der den tyske HKS 1, som var det mest særegne og også det dyreste svæveplan på pladsen. Planet, som er fremstillet i 2 eksemplarer, er to-sædet, men blev fløjet eensædet. Planprofilen er et NACA-laminarprofil. Der er hverken klapper eller flaps på, men ved en sindrig konstruktion har man opnået at kunne vride bagkanten således, at man får både flap- og klappervirkning. Både krop og vinger er af sandwich-konstruktion. Halen er en almindelig butterflykonstruktion. Dyk- og landingsbremsen er en halefaldskærm, som kan trækkes ind under flyvning. Landingsstellet består af et hjul og en kort næsemede. De er begge oprækkelige. Byggeprisen opgives til 140.000 kr.

Den italienske Spillo udmærker sig ved et usædvanligt stort sideforhold. Tallet kender jeg desværre ikke, men det er sikkert oppe på omkring 30. Vingerne er meget elastiske og basker så voldsomt, at det gav et gip i tilskuerne hvergang den startede. Torsionsstivheden er der tilsyneladende ikke noget i vejen med. At planet ikke blev bedre placeret, skyldes nok især piloten.

Den franske Breguet 901 er også af sandwich-konstruktion. Den har laminarvinger med slottede klapper og flaps. Understellet er et oprækkeligt hjul. Bedste glidetotal er målt til 36. Prisen 60.000 kr.

Blandt de to-sædede samlede der især interesse om den jugoslaviske Kosava og den amerikanske Schweitzer 2-25. Førstnævnte minder meget om Orao'en og er særdeles velflyvende. Den vandt mesterskabet for to-sædede. 2-25'en er helt i samme stil som Schweitzer 1-23 men endnu kønere. Den er selvfølgelig helmetal. De øvrige deltagende to-sædede typer var Canguro, Kranich III, Slingsby T-42, Musger Mg-19, Condor, Spyr og CM 7.

Flyvningerne

Vejret var rent ud sagt elendigt. Der var bogstavelig talt altid enten let regn eller stærk regn, og grunden til at der overhovedet kunne flyves må muligvis søges i den kendsgerning, at svæveplaner gennemgænger et lettere end vand.

Den 1. dag blev der fløjet fri distance. Alle planerne blev startet ved middagstid. De lagde sig alle på hangen og ventede på en chance for at stikke af. Desværre var det småt med chancerne, og kun 15 af deltagerne nåede overhovedet at score points. De fleste af disse, deriblandt Feddersen, stak af med samme boble, og for dem som ikke tilfældigvis var i nærheden, da der blev fløjet afgang, blev der ikke givet flere chancer. Cowboy var på det tidspunkt nede for at forrette et ærinde. Bedste flyvning var Persson's på 156 km. Feddersen nåede 108 km.

Næste dag blev der udskrevet hastighedsflyvning til Boston, 117 km mod øst. Vejret var lidt bedre, således at næsten alle kom af sted. Der var »hele« 4 piloter, som nåede frem, nemlig Wiethüchter, Tyskland, Pierre og Rousselét, Frankrig, og MacCready. Feddersen nåede 90 km ud og blev nr. 5. Cowboy fik kun 48 km og var herefter nr.

25. Til gengæld landede han i en slotspark og fik te med hertuginde.

Efter den 2. konkurrencedag blev vejret helt tosset, og man indstillede sig på, at der slet ikke ville blive noget mesterskab ud af det hele. Efter en pause på 8 dage blev vejret imidlertid atter så godt, at man kunne starte.

Der blev udskrevet fri distance, og »alle-rede« kl. 3 om eftermiddagen begyndte man at starte den eensædede klasse. Feddersen stod ret højt oppe på startlisten. Cowboy omtrent til sidst. Umiddelbart inden starten opdagede Feddersen imidlertid, at XOX'ens forreste spant var brækket, således at sideroret var ude af funktion. Selv om sagen klarede ved en lynreparation, måtte han alligevel ned i bunden af startlisten, og det ødelagde hans chancer. Resultatet var, at hverken Feddersen eller Cowboy fik points. Feddersen fik lige fat i en svag termik, men han måtte ned på en golfbane i Sheffield. Cowboy blev på hangen til den bitre ende. Denne dag nåede kun 11 deltagere at score points og flere af dem klarede det kun på ren og skær glideflyvning (Pierre, f. eks., forlod hangen kl. 8.30 om aftenen og gled 29 km). Wills var så heldig at komme op i en bølge og nåede 100 km ud.

Dagens og nok også mesterskabernes bedste flyvning præsteredes imidlertid af Kosava'en, som fløj 171 km, hovedsagelig i bølger.

Næste dag blev 4.- og sidste konkurrencedag. Opgaven var atter fri distance, og vejret syntes ret godt. Både Feddersen og Cowboy kom godt af sted. Feddersen måtte imidlertid sammen med Wiethüchter og Schweitzer søge nødhavn på en hang i nærheden, og han nåede ikke at komme derfra igen. Han måtte lande, og da han kom hjem og i luften igen, (forøvrigt på mindre end en time) var det for sent. Cowboy havde taget den fine næse på og var gået nordpå. Der var der meget lunere, så han nåede 103 km væk og fik dermed en smuk trøstpræmie efter sit uheld de foregående dage. Dagens nr. 1 blev MacCready med 142 km.

Alt ialt må det siges, at det dårlige vejr gav for megen tilfældighed i placeringen, men een ting er i hvert fald givet, og det er, at de, som scorede points, kunne flyve. Der fløj ingen ladeporte væk fra den hang.

Afslutning

Den 4. august afholdtes en officiel afslutningsfest i Buxton. Det var en meget smuk og stilig ceremoni. Man var i forvejen orienteret om, hvorledes den ville forløbe og afbalancerede den med en uofficiel og ikke særlig stilig afslutning i lejren aftenen før.

Torsdag den 5. drog alle hjemad. Man var ikke betaget af storslåede flyvninger, men man kendte hinanden betydelig bedre end efter de foregående mesterskaber, og næste gang, vi mødes, sandsynligvis i Frankrig i 1956, vil vi slå hinanden på skulderen og sige sjove ting om os selv og andre.

Elle.

Øverst de Jugoslaviske typer Orao og Kosava. Derunder i forgrunden den tyske HKS-1 på parkeringspladsen. Derpå Feddersens Olympia, der hentes ved en udelanding, fulgt af et billede af flagene og hangaren, der bruges til værktøed og briefingrum. Så følger Haase i HKS-1 og nederst spændes Feddersens Olympia op.



Vi kigger vejr på radarskærmen

Mulighederne for anvendelse af radar ombord i trafikflyvemaskiner

EN pilot kan som bekendt aldrig få nok at vide om vejret, hvilket i og for sig er såre naturligt. Hvert flyvminut koster penge, og hvert minut, der ved pålidelige oplysninger om vejret kan spares, er nettogevinst for selskabet. Flyvning i ustabile luftlag kan medføre, at de velkendte poser i stoleryggen kommer til at tjene deres formål, medens en rolig og behagelig flyvning sikrer glade og tilfredse passagerer. Det er derfor intet under, at der i tidens løb er sat meget ind på at kunne forsyne luftfarten med pålidelige og fyldige oplysninger om vejrliget. Sagen er lagt i hænderne på omfattende organisationer, dygtige meteorologer, vidtspændende, internationale kommunikationsnet og sindrig teknik af allehånds slags.

Det skal her nævnes, at enkelte lande, hvoraf særlig England og Svejts bør fremhæves, har gjort en betydelig indsats på et specielt felt, nemlig lokalisering af tordenvejr over store afstande ved hjælp af forskellige former for radiopejling. Det er godtgjort, at de for radiomodtagningen meget generende atmosfæriske forstyrrelser i alt væsentligt stammer fra elektriske udladninger, enten mellem skyerne indbyrdes i et tordencentrum, eller fra eller til disse skyer og jorden. Udladningerne bevirker, at radioelektrisk energi af fundamentalt samme beskaffenhed som almindelige radiobølger kan forplante sig over store afstande og dække en betydelig del af frekvensspektret. Da intensiteten af disse forstyrrende signaler imidlertid er særlig kraftig på de lavere frekvenser, har man under stedfundne forsøg pejlet

på frekvenser mellem 10 og 30 kc. Det er iøvrigt konstateret, at ikke alene torden men også snestorme, sandstorme, kraftig nedbør og haglvejr kan give anledning til atmosfæriske forstyrrelser, omend over kortere afstande. Det er indlysende, at muligheden for at kunne konstatere og stedsbestemme et tordencentrum er af værdi såvel ved tegning af vejrkort for områder med få eller ingen observationsposter som ved planlægning af en flyvning, hvor man er interesseret i at undgå sådanne urocentre. Nogen større praktisk betydning må det imidlertid indrømmes, at disse forsøg endnu ikke har ført til.

Radar til lokalisering af uvejr

Derimod ser det nu ud til, at det er ved at blive alvor med Radar i luftfartøjer til stedsbestemmelse af stormcentre. Medens der de senere år er talt og skrevet meget om Radar betjent fra jorden — især GCA — har der været bemærkelsesværdigt stille om tilsvarende anlæg i maskinerne. Sandheden er da også den, at »airborne radar« indtil nu stort set kun har været at finde i militære luftfartøjer. Årsagerne er flere. Dels har udstyret været ret bekosteligt, tungt og pladskrævende ligesom betjeningen ikke har været så helt ligetil, dels har man fra civilflyvningens side villet afvente en seriefremstilling af et gennemprøvet anlæg.

Nyt anlæg i produktion

Under betegnelsen RDR-1 vil Bendix i løbet af efteråret påbegynde en sådan seriefremstilling, og et enkelt amerikansk luft-



Radarskærmen i flyvemaskinen.

fartsselskab har allerede afgivet bestilling til samtlige dets DC-7'ere, medens Pan American World Airways foreløbig har til hensigt at anskaffe et udstyr på prøve i en DC-6.

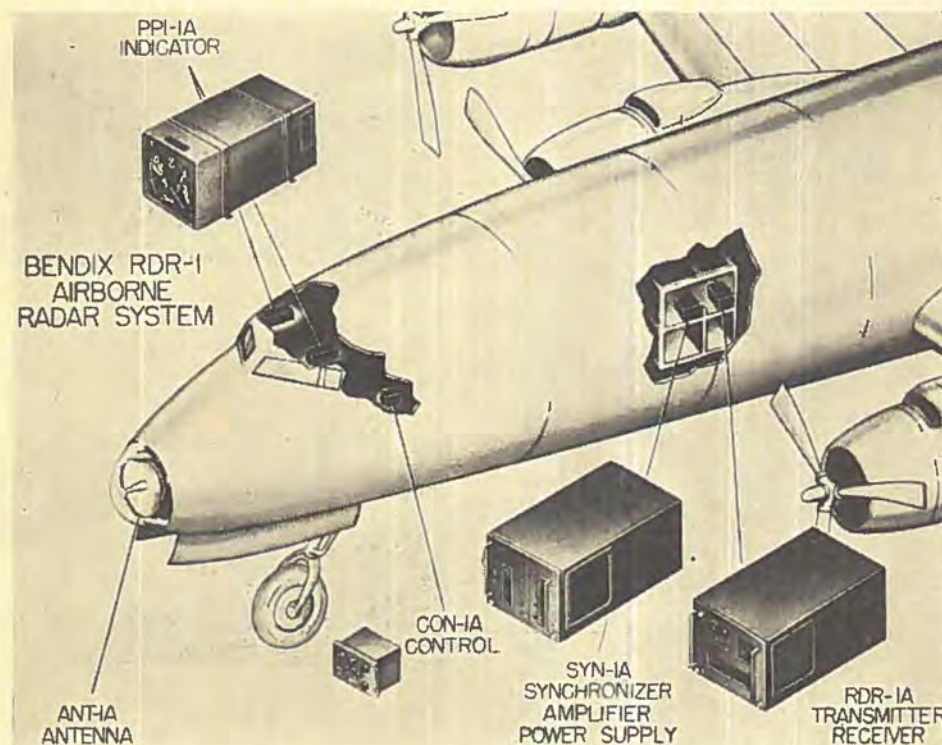
RDR-1 arbejder på bølgelængde 3,2 cm (såkaldte X-bånd) — eller ca. 9000 mc — og en ny anvendelse af PPI (Plan Position Indicator) katoderøret skulle gøre det muligt for piloten umiddelbart at aflæse position, intensitet og udstrækningen af et stormcentrum på luftfartøjets kurs. I et område med stor vejraktivitet vil radarskærmen udvise et antal mørke punkter for kraftige regnområder, medens omliggende lyse ringe vil angive regnområdets begrænsning.

Antennen er anbragt i luftfartøjets næse, stabiliseret af signaler fra maskinens autopilot, og afsøger et område begrænset af et vinkeludsnit på 120 grader til hver side for kursen — dog underkastet eventuelle skygevirkninger afhængig af maskinens form. Rækkevidden angives til 150 miles, hvilket må anses for absolut tilfredsstillende. En omskifter på skærmen gør det muligt at vælge mellem områderne 0—30, 0—80 eller 0—240 km, hvor hvert område atter er kalibreret for henholdsvis hver 8, 16 og 40 km. Endelig er antennen forsynet med en vippeanordning, hvormed den stærkt retningsbestemte udsstråling (og modtagning) kan varieres over en vinkel på 30 grader i det horizontale plan.

Anvendes også til navigation

Selv om RDR-1 fortrinsvis er konstrueret med det formål at registrere eventuelle omliggende stormcentre, gør det lige god fyldest som navigationshjælpemiddel. Rettes antennen nedad, vil skærmen vise et kortlignende billede af terrænet og tydeligt angive floder, kystlinier og lignende terrænejendommeligheder, ligesom der er draget omsorg for, at anlægget kan udnyttes i forbindelse med eksisterende RACON systemer (Racon udledt af radar beacon).

I henhold til almindelig radartechnik opnås den kraftigste refleksion, når den reflekterende genstands dimension er relativ stor i forhold til den benyttede bølgelængde. Skal regndråber derfor overhovedet give synlige refleksioner på skærmen, må bølgelængden være kort. Blandt andet af denne grund har Bendix valgt 3,2 cm til RDR-1, der netop har til formål at vise ekko fra skyer, hvilket tværtimod er uønsket ved et almindeligt GCA-anlæg, hvor regndråber vanskeliggør — eventuelt umuliggør — lo-



Placeringen af de forskellige dele i et radarsystem ombord i en trafikflyvemaskine.

BOING 707 og DE HAVILLAND COMET 3 prøvefløjet



Den 15. juli kom Boeing Jet Stratotanker i luften for første gang.

kaliseringen af et luftfartøj. I al tale om radar har bølgelængden derfor været et problem og valget en kompromisløsning truffet i hvert enkelt tilfælde.

Meget tyder også på, at den korte bølgelængde giver øget rækkevidde og større præcision og det synes godtgjort, at den afstand, hvori et stormcenter kan registreres reduceres til $\frac{1}{2}$ eller $\frac{1}{4}$, hvis frekvensen mindskes fra 9 til ca. 5 mc. Endvidere skulle den højere frekvens give mulighed for tydelig adskillelse på radarskærmen i 30 km afstand af f.eks. 2 kraftige skydannelser beliggende 1,5 km fra hinanden, medens den lavere frekvens 5 mc (højere bølgelængde) kun muliggør dette på 18 km afstand.

Kræver stor energitilførsel

Så længe anlægget er i funktion, roterer antennen med 15 omdr. pr. minut og udsender 400 impulser pr. sek. hver med en varighed af 2 mikrosek. Da kun en uhyre lille del af den udsårede energi reflekteres og når radarantennen igen, må den anvendte energi være stor. RDR-1 er derfor på 40 Kw, hvilket er meget for et luftfartøjsanlæg. Det må dog erindres, at der kun trækkes på denne betydelige energiudvikling i de kortvarige momenter, hvor impulserne udsendes. Vægten af hele anlægget udgør kun 62 kg.

Jo, den tekniske udvikling står så sandelig ikke i stampe, og slet ikke den radiotekniske. Har der hidtil været stilhed om luftbårne radaranlæg, vil den nærmeste fremtid nok råde bod på dette. Det kan anføres, at selve det amerikanske præsidentluftfartøj »Independence« gør flittigt brug af et vejr-radar anlæg.

Dertil kommer, at civilflyvningens højsæde ICAO så sent som dette forår på en kommunikationskonference har opstillet visse krav til luftbårne radar og iøvrigt haft spørgsmålet til debat. — Og så er der noget på trapperne. En skønne dag kigger vi vejr på radarskærmen.

S. O. Madsen.

DE Havilland Comet 3 var i luften for første gang den 19. juli, hvor den foretog en vellykket prøveflyvning på 85 minutter med den kendte Group Captain John Cunningham som fører.

Den nye Comet er en videreudvikling af den oprindelige Comet-type. Den har en længere krop end de tidligere typer, og den kan rumme indtil 78 passagerer. Den er udstyret med fire Rolls-Royce Avon reaktionsmotorer, som hver yder 4536 kg reaktionskraft. Marchhastigheden kommer op på mindst 805 km/t. Comet 3 er beregnet til at skulle flyve med en fuldvægt på 65.770 kg og skal kunne tilbagelægge strækninger på 4.025 km med tilstrækkelig brændstofreserver til imødegåelse af ugunstige vejrforhold.

Blandt det nye ved Comet 3 skal nævnes luftfartøjets vinge. Denne er konstrueret efter samme principper som er anvendt til vingen på Comet 2, men den er blevet gjort noget større af hensyn til den forøgede fuldvægt. Den nye vinge giver en bedre ydelse i starten sammenlignet med typen Comet 1,

den reducerer landingshastigheden, og den forbedrer flyveegenskaberne under langsom flyvning. Vinge-konstruktionens forbedrede egenskaber kan bedømmes ud fra det faktum, at vingen på en Comet 2 ikke kan stilles i starten.

Ligesom tilfældet er med andre jet konstruktioner, vil den nye Comet også kunne medføre visse økonomiske fordele for de ruter, hvor den vil blive anvendt. Den kan omtrent foretage to ture over Atlanten indenfor samme tidsrum, som den stempelmotorudstyrede maskine foretager een flyvning. De Havilland meddeler f.eks. at det vil være muligt at transportere 97.000 passagerer på eet år over Nordatlanten med en flåde på fem Comet 3 — d.v.s. omtrent 20.000 passagerer pr. luftfartøj.

Comet 3 prototypen, som man har fløjet med, tilhører Ministry of Supply. Der er imidlertid indgået ordrer på levering af tre Comet 3 til Pan-American World Airways. Air India har bestilt to, og BOAC overtager fem. Panair do Brazil, verdens sjette største luftfartsselskab, har forhandlet om købet af to Comet 3 og har bestilt fire Comet 2. Den samlede værdi af de ti Comet 3, som er bestilt, andrager ca. 150 millioner kroner.

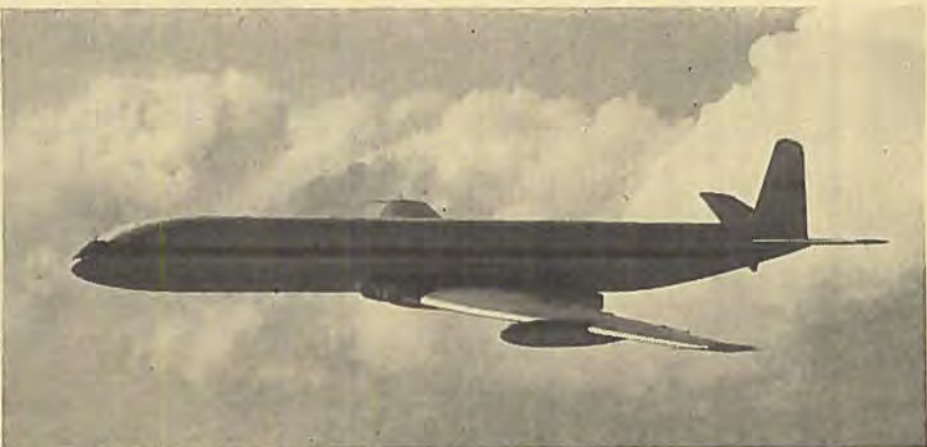
✱

Den amerikanske Boeing 707

Amerikas først jetudstyrede transportflyve-maskine var i luften omtrent samtidig med briternes Comet 3. Det skete den 15. juli fra Renton lufthavnen i staten Washington, og flyvningen varede 1 time 24 minutter. Efter hvad Boeing's chefpilot Tex Johnston udtalte, forløb alt til den største tilfredshed.

Det nye luftfartøj er blevet kaldt Boeing 707. Det er udstyret med fire Pratt & Whitney JT-3L reaktionsmotorer, og kan anvendes til militær eller civil brug. Til militær brug vil den nye Boeing blive kaldt »jet stratotanker«, og den vil kunne tanke de hurtigste bombere og jagere i luften. Til civil trafikbrug vil den blive kaldt »jet stratoliner«, og den vil kunne medføre 80—130 passagerer.

Dens marchfart ligger efter fabrikkens opgivelser på 880 km/t, og den har under sine prøveflyvninger været i 12.800 meters højde.



Den 19. juli foretog også de Havilland Comet 3 sin første vellykkede prøveflyvning.

*Find a famous
name and
you find*

DUNLOP

*Tyres, wheels
and brakes*

AIR FORCES

ARGENTINE · AUSTRALIA · BELGIUM · BURMA · CANADA · CEYLON
CHILE · CONGO (BELGIAN) · DENMARK · DOMINICA · EGYPT · ETHIOPIA
FINLAND · FRANCE · HOLLAND · INDIA · INDO-CHINA · ISRAEL
JORDAN · LEBANON · NEW ZEALAND · NORWAY · PAKISTAN
PORTUGAL · SWEDEN · SWITZERLAND · TURKEY · UNITED KINGDOM
UNION OF SOUTH AFRICA · UNITED STATES OF AMERICA · VENEZUELA

AIRCRAFT

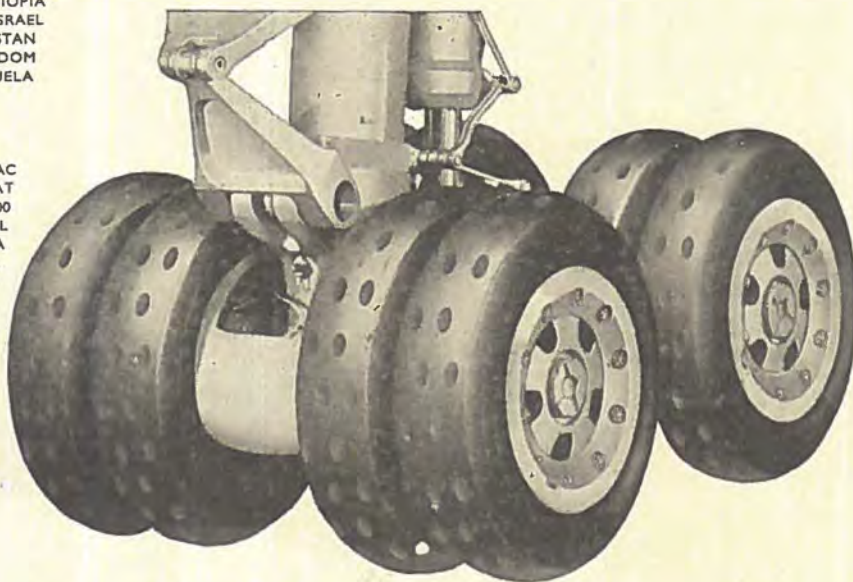
ADVENTURER · AIGLET · AMBASSADOR · ANSON · ARMAGNAC
ASHTON · ATHENA · ATTACKER · AUSTER · AUTOCAR · AUTOCRAT
AVRO TYPE 707 · AVRO (CANADA) C102 · AVRO CANADA C.F. 100
BALLIOL · BARRACUDA · BLACKBURN & GENERAL UNIVERSAL
FREIGHTER · BRIGAND · BRISTOL FREIGHTER · BRITANNIA
C.A.C. TRAINER · CANBERRA · CHIPMUNK · COMET · CONSUL
DOVE · FINNMARK · FIREBRAND · FIREFLY · FOKKER S.13
FOKKER S.14 · FOUGA C.M. 170 · FURY · GANNET · GEMINI
GROGNARD · GYRODYNE · HALCON · HALTON · HALIFAX
HASTINGS · HAWKER P.1040 · HAWKER P.1052 · HERMES · HERON
HINDUSTAN AIRCRAFT H.T.2 · HORNET · HUNTER · JAVELIN
LANCASTER · LANCASTRIAN · LINCOLN · MESSENGER · METEOR
MOSQUITO · MYSTERE · OURAGON · OXFORD · PRENTICE
PROCTOR · PULQUI · RAPIDE · SEA BALLIOL · SEA FURY
SEA FIRE · SEA GULL · SEA HAWK · SEA HORNET · SEALAND
SEA MEW · SEA MOSQUITO · SEA OTTER · SEA VENOM
SHACKLETON · SHORT S.B.3 · SHORT S.A.4 · SNCASO SO.4050
SNCASO S.O.90 · SNCASO S.O.M2 · SUPERMARINE TYPE 508
SUPERMARINE TYPE 510 · SUPERMARINE TYPE 535 · TIGER MOTH
VALIANT · VALETTA · VAMPIRE · VARSITY · VENOM · VICTOR
VIKING · VISCOUNT · VULCAN · VULTUR · WALRUS
WESTLAND S.51 · WESTLAND S.55 · WELLINGTON · WYVERN

CONSTRUCTORS

SIR W. G. ARMSTRONG WHITWORTH AIRCRAFT LIMITED
AUSTER AIRCRAFT LIMITED
BLACKBURN & GENERAL AIRCRAFT LIMITED
BOULTON-PAUL AIRCRAFT LIMITED
BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED
DE HAVILLAND AIRCRAFT COMPANY LIMITED
ENGLISH ELECTRIC COMPANY LIMITED
FAIREY AVIATION COMPANY LIMITED
FOLLAND AIRCRAFT LIMITED · GLOSTER AIRCRAFT LIMITED
HANDLEY PAGE LIMITED · HAWKER AIRCRAFT LIMITED
PERCIVAL AIRCRAFT LIMITED · A. V. ROE & COMPANY LIMITED
SAUNDERS-ROE LIMITED · SCOTTISH AVIATION LIMITED
SHORT BROTHERS & HARLAND LIMITED
THE HESTON AIRCRAFT COMPANY · VICKERS-ARMSTRONGS LIMITED
WESTLAND AIRCRAFT LIMITED · DE HAVILLAND AIRCRAFT CO. PTY. LTD.
COMMONWEALTH AIRCRAFT CORPORATION
AUSTRALIAN GOVERNMENT AIRCRAFT FACTORY
A. V. ROE (CANADA) LTD. · INSTITUTO AEROTECNICO
FIAT S.A. · ATELIER LOUIS BREGUET
SOCIETE NATIONALE DE CONSTRUCTIONS AERONAUTIQUES DU SUD-EST
ETABLISSEMENTS FOUGA ET CIE
SOCIETE NATIONALE DE CONSTRUCTIONS AERONAUTIQUES DU SUD-OUEST
AVIONS FAIREY · AVIONS MARCEL DASSAULT · HINDUSTAN AIRCRAFT CO. LTD.
N. V. KONINKLIJKE NED. VliegTUIGENFABRIEK FOKKER
CONSTRUCCIONES AERONAUTICAS S.A.
LA HISPANO AVIACION S.A. · NORSK FLYINDUSTRI A.S.
FLUG- & FAHRZEUGWERK A.G. · S.A. BELGE DE CONSTRUCTIONS AERONAUTIQUES
SWISS FEDERAL AIRCRAFT FACTORY · SVENSKA AEROPLAN A.B.

AIR LINES

COMPAGNIE AIR-ALGERIE · COMPAGNIE AIR TRANSPORT · SUDAN AIRWAYS
AEROLINEAS ARGENTINAS · AUSTRALIAN NATIONAL AIRWAYS PTY. LTD. · BUTLER
AIR TRANSPORT LTD. · GUINEA AIRWAYS LTD. · QANTAS EMPIRE AIRWAYS LTD. · SABENA
TRANSPORTES AEREOS SALVADOR LTDA. · CENTRAL AFRICAN AIRWAYS CORPORATION
EAST AFRICAN AIRWAYS CORPORATION · WEST AFRICAN AIRWAYS CORPORATION
BRITISH WEST INDIAN AIRWAYS LTD. · UNION OF BURMA AIRWAYS · TRANS-CANADA AIRLINES
LINEAS AEREAS NACIONALES CONSOLIDAS S.A. · DET DANSKE LUFFTARTSELSKAB A/S.
ETHIOPIAN AIRLINES INC. · AERO OSAKEYHTIO · SOCIETE AIGLE AZUR · COMPAGNIE
NATIONALE AIR FRANCE · COMPAGNIE DE TRANSPORTS AERIENS INTERCONTINENTAUX
UNION AEROMARITIME DE TRANSPORT · AIR VIETNAM · COMPAGNIE CHERIFIEENNE DE L'AIR
AIR KRUISE LTD. · EL AL ISRAEL AIRLINES LTD. · JAPAN AIRLINES · AIR-LIBAN · MALAYAN
AIRWAYS LTD. · NEW ZEALAND NATIONAL AIRWAYS CORPORATION · TASMAN EMPIRE
AIRWAYS LTD. · STRAITS AIR FREIGHT EXPRESS · BRAATHEN'S SOUTH AMERICAN AND FAR
EAST AIR TRANSPORT · DET NORSKE LUFFTARTSELSKAP A/S · FRED OLSEN FLYSELSKAP A/S
VESTLANDSKE LUFFTART SELSKAP A/S · WIDEROE'S FLYVESELSKAP OG POLAR-FLY A/S
TRANSPORTES AEREOS PORTUGUESES · SOCIEDADE ACORIANA DE TRANSPORTES AEREOS LDA.
SAUDI ARABIAN AIRLINES · SOUTH AFRICAN AIRWAYS · IBERIA LINEAS AEREAS ESPANOLAS
AVIACION Y COMERCIO S.A. · AKTIEBOLAGET AEROTRANSPORT
SCHWEIZERISCHE LUFTVERKEHR A.G. · THAI AIRWAYS COMPANY LTD.
PRIMERAS LINEAS URUGUAYAS DE NAVIGACION AEREA · AEROVIAS VENEZOLANAS S.A.
LINEA AEROPPOSTAL VENEZOLANA · JUGOSLOVENSKI AERO TRANSPORT · AIRLINES (JERSEY) LTD.
AIRWORK LTD. · AQUILA AIRWAYS LTD. · BRITISH EUROPEAN AIRWAYS
BRITISH OVERSEAS AIRWAYS CORPORATION · CAMBRIAN AIR SERVICES LTD. · EAGLE AVIATION LTD.
EAST ANGLIAN FLYING SERVICES LTD. · HUNTING AIR TRANSPORT LTD.
LANCASHIRE AIR CORPORATION LTD. · MANX AIRLINES LTD · MORTON AIR SERVICES LTD.
OLLEY AIR SERVICES LTD. · SCOTTISH AVIATION LTD. · SILVER CITY AIRWAYS LTD. · STARWAYS LTD.
TRANSAIR LTD. · NATIONAL GREEK AIRLINES · CATHAY PACIFIC AIRWAYS LTD.
FLUGFELAG ISLANDS H.F. · LOFTLIDIR H.F. · AIR INDIA LTD. · GARUDA INDONESIAN AIRWAYS N.V.
IRANIAN AIRWAYS COMPANY · IRAQI AIRWAYS · AER LINGUS



DUNLOP RUBBER CO. A/S - VENNEMINDEVEJ 30 · KØBENHAVN Ø

PRODUCEREDE MILITÆRE HELIKOPTERE

I fortsættelse af artiklerne i juni og juli om civile helikoptertyper bringer vi her en oversigt over militære typer og kommer senere med en om militære prototyper

INDEN vi kaster os ud i studiet af typerne i denne artikel må vi først fastslå, at de fem civile typer i artiklen i FLYV nr. 6 alle er produceret som militære typer og det i større antal end til civilt brug. De er altså også de fem mest anvendte militære typer.

Typerne i denne artikel er imidlertid udelukkende anvendt militært.

Sikorsky R-4 var den første helikopter, der kom i produktion. Prototypen fløj i begyndelsen af 1942, og der blev ialt under krigen bygget 130 af dem. Denne type betegner helikopterens gennembrud fra eksperiment til praktisk anvendelighed. Topfarten var 120 km/t, tophøjden 2440 m. Motoren var en Warner stjernemotor.

Sikorsky R-6 kom i produktion under slutningen af krigen og blev bygget i 225 eksemplarer. Motoren var en Franklin. Topfart 161 km/t, stigeevne 240 m/min.

Sikorsky YH-18 (eller S-52) er udstyret med en Franklin-motor, har en topfart på 178 km/t, stigeevne 336 m/min. og tophøjde 3660 m.

Piasecki HUP-1 er udstyret med en Continental motor og to rotorer bag hinanden. Den er beregnet til anvendelse på hangarskibe og findes i senere versioner som HUP-2 og 3, men den anvendes også af hæren under betegnelsen H-25A. Topfarten er 193 km/t, stigeevnen 366 m/min og tophøjden 3800 m.

Den er så lille, at den kan bruges på hangarskibene, uden at bladene behøver at foldes sammen, når den skal op eller ned med elevatoren. Piasecki's egen betegnelse for den er *Retriever*.

Piasecki har for nylig afleveret den 339. HUP til flåden og fortsætter produktionen af flere hundrede H-25 A til hæren.

Bell YH-12 (eller 48) er en forstørret Bell 47, udstyret med Pratt & Whitney Wasp motor. Der er bygget 14 af den. Topfart 168 km/t, stigeevne 305 m/min, tophøjde 3000 m.

Piasecki HRP-2 var den første af Piasecki-typerne, der kom i produktion (som HRP-1 i 20 eksemplarer). Det er en transporthelikopter, udstyret med en Pratt & Whitney motor og to rotorer i tandem. Mens HRP-1 havde lærredsbeklædt krop, er HRP-2 helt i metal. Topfart 168 km/t, stigeevne 290 m/min, tophøjde 3300 m.

Piasecki's betegnelse er *Rescuer*. Den bruges dog ikke bare som redningshelikopter, men anvendes også til udvikling af angrebstechnik ved landsætning af styrker pr. helikopter.

Piasecki H-21 Work Horse er en udvikling af HRP, forsynet med stærkere motor. H-21A beregnet til redningstjeneste i arktiske egne har 1150 hr Wright, mens H-21B har 1425 hk Wright motor. Topfarten er 189 km/t, stigeevne 433 m/min (usædvanlig høj), tophøjden 3290 m. Den kan overbelastes til 6818 kg.

Den er videreudviklet fra HRP-2 og anvendes af hær og flyvevåben. Den er udstyret med en hydraulisk kran ved en skydedør til højre side bag førerrummet, samt med en stor dør i venstre side. Ved hjulene er anbragt nogle ringformede pontoner, som kan pustes op og tillade landing på vand og fugtigt terræn. H-21A anvendes også af det canadiske flyvevåben.

Fra oven Sikorsky R-4B, der var den første helikopter, som kom i produktion. Derunder Sikorsky R-6A og YH-18, fulgt af Piasecki HUP-1, der anvendes på hangarskibe. Så Bell YH-12, der er videreudviklet af Bell 47 og nederst to store Piasecki-typer, HRP-2 og H-21 Work Horse.

Producerede militære helikoptere

| Type | motor hk | antal sæder | rotor diam. m | længde m | tom- vægt kg | fuld- vægt kg | rejse- hast. km/t | række- vidde km |
|----------------|-------------|----------------|---------------------|-------------|--------------------|---------------------|-------------------------|-----------------------|
| Sikorsky R-4B | 185 | 2 | 11.6 | 14.7 | 913 | 1153 | 105 | 320 |
| Sikorsky R-6A | 245 | 2 | 11.6 | 14.6 | | 1180 | 113 | |
| Sikorsky YH-18 | 245 | 4 | 10.0 | 8.4 | 824 | 1226 | 146 | 492 |
| Piasecki HUP-1 | 525 | 6 | 12.3 | 9.8 | 1802 | 2477 | 137 | 480 |
| Bell YH-12 | 600 | 10 | 14.5 | | 1910 | 3000 | 136 | 640 |
| Piasecki HRP-2 | 600 | 10 | 12.5 | 16.5 | 2409 | 3284 | 148 | 480 |
| Piasecki H-21B | 1425 | 22 | 13.4 | 16.0 | 4048 | 6025 | 163 | 800 |



MODELLERNE VED VM I ODENSE

Børge Hansen gennemgår de anvendte typer af A 2-modeller og skitserer den type, han vil anbefale at forsøge til næste år

UNDER de vejrforhold, der herskede ved verdensmesterskabet i modellflyvning i A 2-klassen, er det meget svært at udvælge den model eller modeltype, man vil bruge som forbillede til sin næste model. Det blev en tilfældighedernes konkurrence, hvad man også kan se af resultatlisten; en enkelt maksimumflyvning bragte en deltager frem imellem de bedste. Kun meget få modeller var bygget til at flyve i så stærk vind, og det skyldes særligt, at alle de sydeuropæiske modeller er vant til at flyve i fuldkommen rolig luft. For overhovedet at komme på disse landes hold er det nødvendigt at bygge modeller, der er specielt beregnet til at flyve under disse vejrforhold. Da de fleste lande udtager deres hold ved en eller to udtagelseskonkurrencer, er det ret tilfældig, hvem der kommer med, hvad man også kan se af, at der er få gengangere fra år til år. Da man ikke kan forvente, at alle, der anmelder sig til udtagelseskonkurrence, har forberedt sig på at flyve i vort klima, får de fleste kun en måned eller to til at bygge nye modeller, og de fleste stiller derfor op med de samme modeller, som blev benyttet ved deres udtagelseskonkurrence.

De danske modeller

Skønt vi havde forberedt os mere end nogensinde, fik vi ikke nogle særlig fine placeringer ved verdensmesterskabet; med lidt held kunne vi have fået to mand mellem de ti bedste, og *Svend Pedersen* havde jo en stor chance for at vinde før sidste start. Det, de danske modeller manglede, var længdestabilitet; det varede alt for længe, inden de kom i ro efter udløsningen. At få dem af linen uden stall var umuligt, og i blæsten havde de vanskeligt ved at komme rundt. I to eller tre medvindsstall havde de tabt halvdelen af højden, inden de begyndte at kurve, og chancerne for termik var ret ringe i denne højde. Årsagen til den ringe længdestabilitet er sikkert flapprofilet, der staller for let, og vore relativ korte kroppe.

Aftenen før konkurrencen under trimningen i ca. 10 km svagere vind end konkurrencedagen klarede vore modeller sig fint, og vi noterede tider på ca. 2 min. fra 25—30 m højde, hvad der var få andre modeller, der kunne præstere, så flapprofilet vil blive bibeholdt til roligere vejr. Vi bliver sikkert nødt til at følge den linie, som andre lande går ind for, nemlig længere kroppe, 130—140 cm, og tyndere profiler. Gör vi det, må vi samtidig lægge vore byggemetoder om, idet det bliver nødvendigt at bruge mere balsa for at holde vægten nede på 410 gr.

Byggemetoder og materialer

Ved gennemgang af modelkontrol-bladene kan man se, at de fleste modeller havde et

planareal på 28—29 dm² og et haleplansareal på 4,5—5,5 dm². Spændvidde 180—190 cm. Plankorde 16—17 cm. Udover de nordiske modeller var næsten alle andre bygget i balsa. Kun til nogle kroppe var der anvendt fyrretræ sammen med balsa. Udover stokkroppen, eventuelt med en lille forkrop for stabilitet og blyballast, var den mest anvendte krop kassekroppen, opbygget af 4 stk. 4 × 4 mm eller 5 × 5 mm balsalister med enkelte tværlister og beklædt med 1½—2 mm balsa og eventuelt tillige papirbeklædt. Denne metode giver både en stærk og let krop, og den behøver ikke at virke klodset efter de nye regler. Næsten samtlige planer var til at skille ad på midten, og det mest anvendte system var tunger ind i hver planhalvdel. Systemet vejer en del, hvis det skal være tilstrækkeligt stærkt, og der må spares en tilsvarende vægt på den øvrige plankonstruktion.

De tyske modeller

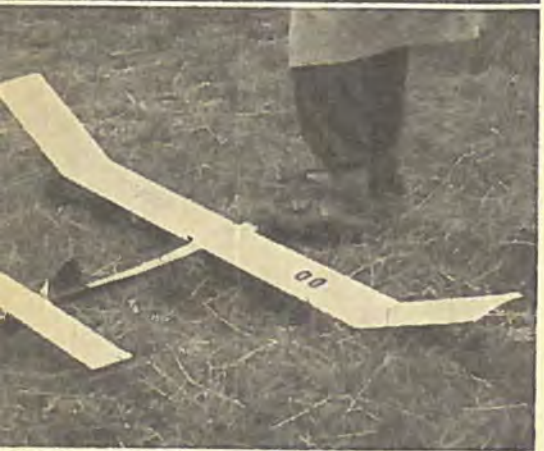
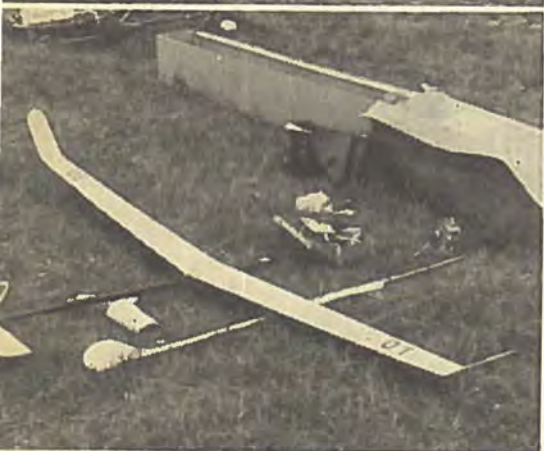
Lindners vindermodel var meget tiltalende og gennemført med tysk grundighed. Planet havde enkelt v-form med ellipseformede tipper og var til at samle på midten. Spændvidden var 192 cm, korden 16,4 cm. Profilet var på den ene model noget lignende SI 63008, medens den anden model havde et tyndere og mere hvælvet profil. Modellerne var ellers ens. Planarealet var ca. 29 dm², haleplanet 4,5 dm² med en korde på 10 cm på midten og aftagende til 6 cm i tippet, spændvidde 55 cm. Kroppen var en hul stok, længde 130—135 cm, opbygget af 4 stk. 3 × 3 mm fyrreliste, beklædt med 3—4 mm balsa og slebet rundt. Modellen lavede to fejlstarter, hvilket kunne tyde på, at den ikke var så højstartsstabil, sandsynligvis på grund af stokken; men der kan også være uheld i det hårde vej. Modellen var meget længdestabil og rettede hurtigt stall ud efter udløsningen. *Hacklingers* modeller var noget lignende, dog havde den ene en spændvidde på 225 cm og en korde på 13,5 cm. Denne model var sandsynligvis beregnet til stille vejr. *Ingo Rechenbergs* ene model lignede meget en almindelig dansk model, korde 18 cm, spændvidde 152 cm. Ingen af de tyske modeller havde turbulenstråd, hvad der heller ikke skulle være nødvendigt med de tynde profiler.

De øvrige i tre hovedgrupper

De øvrige modeller kan opdeles i tre hovedgrupper: 1) De nordiske modeller, 2) de østrigske, svejtsiske og israelske modeller og 3) de engelske, hollandske, belgiske, franske, amerikanske, kanadiske, italienske, jugoslaviske samt Saar's og Monaco's modeller.

Med de nordiske modeller er der ikke sket store forandringer. Byggemetoder og materialer er de samme som i de sidste år. Kroppene er selvfølgelig ændret til enten slanke spanteopbyggede kroppe eller massive kroppe af balsa og fyrretræ.

Øverst schweizeren Thomann's model. Derunder italieneren Federiois, hvor termikbremsen gøres klar. I midten østrigeren Zideks model med helbalsaplan. Derunder belgieren Luc Feron's model og nederst canadieren Crawfords.



USAF-ORKESTRET I ÅLBORG OG KØBENHAVN

De norske og finske modeller var en del handicappet ved ikke at have deltaget i internationale konkurrencer i de sidste tre år.

I den anden gruppe var der nogle af de mest spinkle modeller, man kunne tænke sig; særlig østrigerne *Zidek* og *Giraks* modeller, der med en spændvidde af 240 til 260 cm kun benyttede en balsaplade støttet af enkelte ribber som plan. Kroppene var igen i år meget lange, men betydelig mere stive, end de plejer at være. De var opbygget af balsafiner, ca. 2 mm, og havde et tværsnit på 3 x 3 cm. Under hjemlige forhold var disse modeller sikker på maksimum i hver start; men under verdensmesterskabet havde de ikke store chancer.

De svejtsiske modeller var igen i år meget fine, men ret spinkle. Profilerne var meget tynde, men ikke særlig hvælvede. Planerne vibrerede stærkt under højstarten og flyvningen, hvad de svejtsiske modellflyvere mente ville skabe turbulens og derved forbedre flyveegenskaberne. Flere af modellerne var tillige forsynet med turbulenstråd.

Den sidste gruppe er den talrigeste, og modellerne var meget ens i udseende. Det var rene balsamodeler, gennemgående simple i konstruktion. Planerne var til at skille ad og næsten alle med torsionsnæse. Kroppene var som regel kassekroppe eller en blanding af kassekroppe og stokkroppe. Det er modeller, der både kan flyve i stille vejr og nogen vind og termik.

Næste års model

Det vil som sagt være vanskeligt at foreslå nogen bestemt model for 1955. Vi har kun arbejdet med de nye regler i et halvt år. Reglerne uden kroptværsnit giver større mulighed for at benytte en længere krop for at opnå større længdestabilitet, da man ikke har noget problem med at få kroptværsnittet anbragt uden at få en krop, der giver en overstabil model. Jeg vil foreslå følgende: Profil nogen lignende SI 63008 med lidt større hvelving og lidt flap. Spændvidde 180 cm, plankorde 16,5 cm og planareal 28,5 dm, kroplængde 130 cm.

Børge Hansen.



Arne Hansen med Etheringtons model. Konstruktor er medlem af en modellflyveklub på Avro-fabrikkerne i Canada.



Det store harmoniorkester spiller på kunstnerplænen i Tivoli under ledelse af Colonel Howard.

Kongelig Dansk Aeroklub havde atter i år den glæde at kunne være medvirken- de til, at det fortrinlige USAF orkester gav nogle koncerter i Danmark. Efter henvendelse fra kulturattachéen ved den herværende amerikanske ambassade, mr. *Michael Weyle*, påtog KDA sig at forestå hele arrangementet for orkestrets besøg i Danmark, som skulle vare fra torsdag den 22. til mandag den 26. juli. KDA havde gerne ønsket, at orkestret i denne omgang havde givet koncerter i Ålborg, Århus og Odense under medvirken af flyveklubberne i disse tre byer, men aeroklubben måtte bøje sig for orkestrets ønske om at få en fridag i København. Da der yderligere måtte tages hensyn til landingsforholdene ved de tre byer, idet orkestret kom flyvende i tre Fairchild 119, fandt man det mest praktisk at indlede med en koncert i Ålborg, hvor man med sikkerhed vidste, at der kunne skabes et pænt overskud til foreningen Danske Flyveres Hjælpefond, idet hele overskuddet ved orkestrets koncerter i Danmark skulle tilfalde dette fond. Det er imidlertid meget at håbe, at orkestret vil komme igen, og så må vi se at få både

Århus og Odense med i programmet. Det kan gøres, men det kommer i meget høj grad an på initiativet fra de lokale klubbers side.

Uvist af hvilken grund så glippede kontakten mellem de personer i Ålborg, som skulle forestå koncerten der. Ålborg Stiftstidende blev alene om at klare skærene og gjorde det udmærket. Orkestret ankom til Ålborg lufthavn torsdag den 22. juli ved middagstid, og om aftenen fandt der for fuldt hus en strålende koncert sted i Alborghallen. Koncerten blev optaget på stålband af statsradiofonien til senere udsendelse, og det har forhåbentlig fundet sted, når dette nummer af FLYV kommer læserne i hænde.

Fra Ålborg fløj orkestret til København, hvor det lørdag den 24. og søndag den 25. juli gav koncerter i Tivoli (Kunstnerplænen og Glassalen), og alle koncerterne i Tivoli, ialt fem, vakte stormende begejstring. Man hilste med glæde velkommen igen til det meget alsidige orkester.

Det samlede beløb, som Danske Flyveres Hjælpefond vil få udbetalt som overskud fra koncerterne i Ålborg og København, kommer op på over 6.000 kroner.

FAI og OSTIV

Samtidig med VM blev der som sædvanlig afholdt møder i FAI og OSTIV. OSTIV-møderne afholdtes i Buxton, 32 km væk. Hvor utroligt det end lyder, lykkedes det hverken for undertegnede eller nogen anden dansker at få tid til at deltage i nogen af disse møder. Man måtte nemlig hele tiden være forberedt på at den mindste lysning i vejret kunne føre til udskrivning af konkurrencer. Nogle enkeltforedrag blev gentaget i briefingrummet. De fulgtes med stor interesse.

På 4 lange FAI-møder lykkedes det at enes om forskellige problemer, især angående verdensmesterskaber. Det eneste, som skal nævnes her, er dog, at Lienthal-medaljen blev tildelt *Iltchenko*, U.S.S.R. for hans verdensrekordflyvning, tosidet, Moskva-Stalingrad. *Dyhr Thomssen* var også indstillet for sin flyvning til Sandhammaren. Den ser ikke ud af så meget på papiret, men der var fra mange sider

stor begejstring for denne præstation, og den var kun *een* stemme fra medaljen.

Elle.

* * *

Tage Slottboe død

Slagelse Flyveklub, der i årene efter krigen har været hårdt ramt ved at miste sine ledende medlemmer (*Curt Schröder*, *Oluf Jensen*), fik et nyt hårdt slag, da *Tage Slottboe* døde den 30. juli som følge af en motoreykleulykke nogle dage i forvejen.

Slottboe havde gennem en årrække været en af klubbens ledere. Han lærte at flyve under krigen, hvor Slagelse var et af de få steder, der kunne flyves, og hvor der var en stor og blomstrende klub i byen. Han fik svæveflyvercertifikat i 1944 og sølv-diplom og instruktørbevis i 1949. Ved VM i 1952 i Madrid fløj han som andenpilot sammen med *K. A. Rasmussen*.

Hans død er et hårdt tab både for klubben og for dansk svæveflyvning som helhed, der vil savne den sympatiske svæveflyver. Slottboe, der blev knap 30 år, var gift og havde et barn.

F Ø R E R S K A B K R Æ V E R

VOR TIDS

Verdensberømt som...

LOCKHEED



Constellation og Super Constellation

De føreregenskaber hos Lockheed Constellation, som især vækker tillid hos passagererne, er blandt andre:

FØRST med kraftige nye Wright turbo-compound motorer.

FØRST i regelmæssig non-stop transkontinental trafik tværs over De Forenede Stater.

FØRSTE lufttrafik med trykkabine i U.S.A. og på ruterne over Nordatlanten i 560 km/t klassen.

HURTIGST over Nordatlanten.

INDEHAVER AF TRANSATLANTISK REKORD med næsten 50 000 overflyvninger; — langt flere end nogen anden luftfartøjstype.

STØRSTE luftliner i funktion — med plads til indretning af fem rummelige, separate kabiner.

UOVERTRUFFET passager-komfort, udsmykning og luksuøst udstyr — bygget til den turbo-compound udstyrede Constellation af den kendte Henry Dreyfus:

Mest moderne luftkonditionering
Største luftcirkulation pr. passager pr. minut
Bredeste midtergang i den rummeligste kabine
Bedre toiletforhold for passagererne

UOVERTRUFFET i popularitet. En ny Super Constellation luftliner tages i brug hver måned fra i år og ind i 1955.

Constellation og Super Constellation, der er bygget til fart og store distancer, beflyver idag verdens længste non-stop ruter — et nyt bevis på pålidelighed. *Det koster ikke mere at flyve med tryghed i disse store luftfartøjer.*

FLYV MED CONSTELLATION OG SUPER CONSTELLATION PÅ FØLGENDE 25 VERDENSLUFTFARTSELSKABERS RUTER

U.S.A. — Capital Airlines • Delta-C & S Airlines • Eastern Air Lines • Northwest Orient Airlines* • Pan American World Airways • Seaboard & Western* • TWA-Trans World Airlines.

NORD- OG SYDAMERIKA — AVIANCA (Columbia) • Cubana (Cuba) • LAV (Venezuela) • Panair de Brasil • Trans-Canada Air Lines • Varig* (Brasilien).

EUROPA — Air France • B.O.A.C. (Storbritannien) • Deutsche Lufthansa* (Tyskland) • Iberia (Spanien) • KLM (Holland) • TAP* (Portugal).

ASIEN OG AFRIKA — Air-India International • El Al Israel • Pakistan International • Thai Airways (Thailand) • South African Airways.

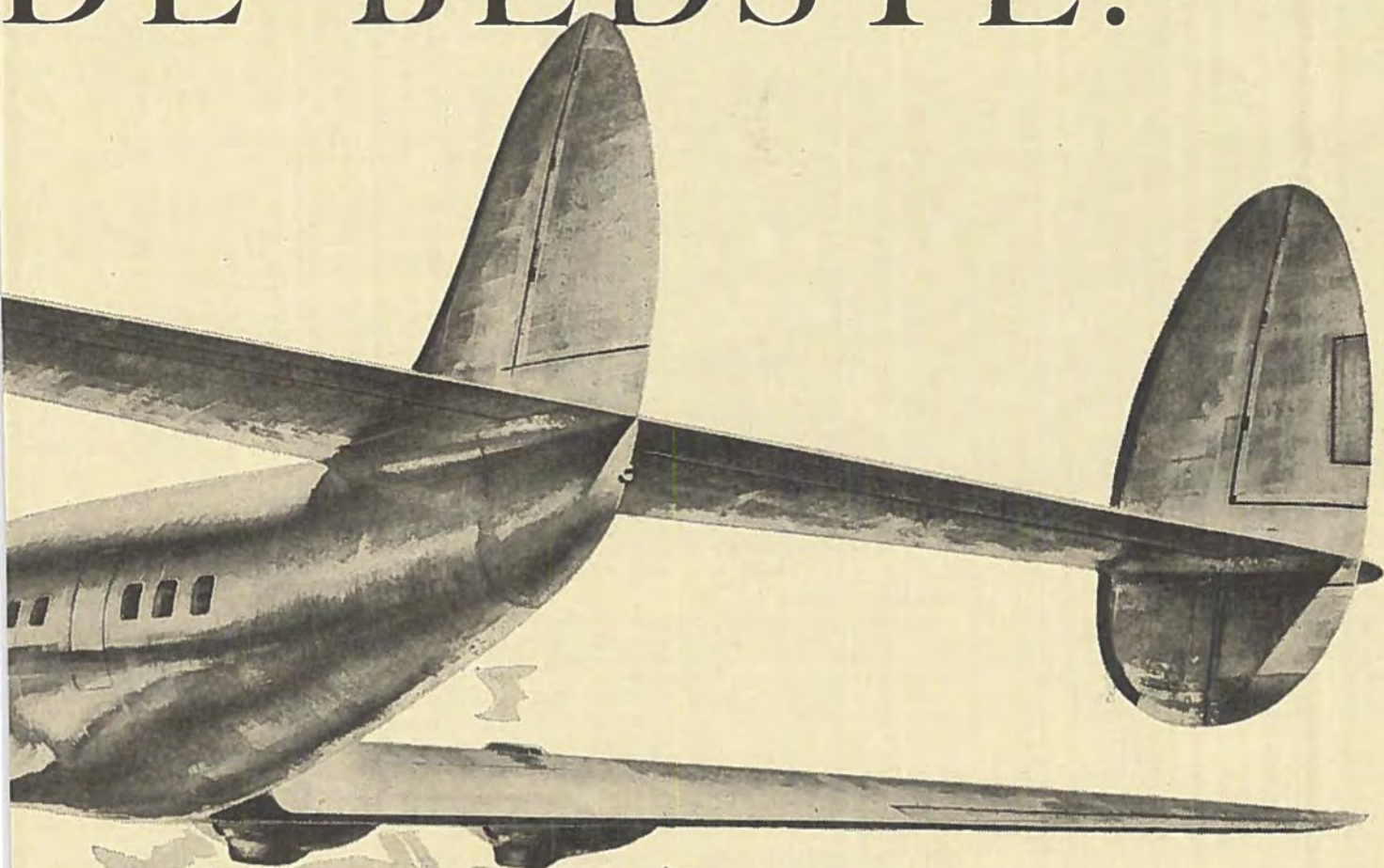
AUSTRALIEN — QANTAS Empire Airways.

*Inden læng

LOOK TO

STADIG NYE PRÆSTATIONER

ADELSMÆRKE DE BEDSTE!



LOCKHEED

AIRCRAFT CORPORATION

BURBANK, CALIFORNIA, OG MARIETTA, GEORGIA

LOCKHEED FOR LEADERSHIP



NYT UDE OG HJEMME

SFECMAS 1402 Gerfaut

Den franske 1402 Gerfaut forsøgsflyvemaskine fløj den 3. august med hastighed hurtigere end lyden i vandret flyvning i omkring 10 km's højde. Det er den anden flyvemaskine med deltvinge, der opnår denne præstation, idet den første formodentlig var Douglas D4D-1 Skyray.



Den 16. august kom en Douglas C-124 Globemaster til Københavns lufthavn med 17 tons radarmateriel til det danske forsvar. Med en spændvidde på 52,78 m og en fuldvægt på 79,45 tons er det den største flyvemaskine, vi hidtil har haft besøg af. Se iverigt forsidebilledet på nr. 7.

Uddrag af Notam-Danmark

Ifølge Notam-Sverige 1078/53, 31. juli, skal flyveplan afgives for alle flyvninger, som medfører ind- eller udflyvning over Sveriges kyster og landegrænser. En sådan flyveplan skal være svensk flyveledelse i hænde senest 30 minutter for beregnet ind- eller udflyvning.

Efter en beskrivelse af OY-ABM's havari ved Sønderborg den 16. juli 1954 bringer Notam af 9.8.54 følgende kommentar:

Luffartsdirektoratet henstiller, at piloterne ved landinger foretager anflyvningen således, at hele landingsbanen på den pågældende flyveplads er til rådighed, og at der under normale forhold ikke anvendes karburator-forvarme under start, idet motoreffekten formentlig herved nedsættes mærkbart.

Man finder endvidere anledning til at advare imod flyvning med mindre luftfartøjer, når vindstyrken er 25 knob eller mere.

Skaf FLYV flere abonnenter

Jo flere der abonnerer på FLYV, jo bedre blad kan vi fremstille.

De har sikkert venner og bekendte, som nok er interesseret i flyvning, men ikke er medlemmer af flyveklubber eller på anden måde får FLYV.

Prøv at opfordre dem til at abonnere på FLYV eller brug selv et FLYV-abonnement som fødselsdagsgave el. lign.

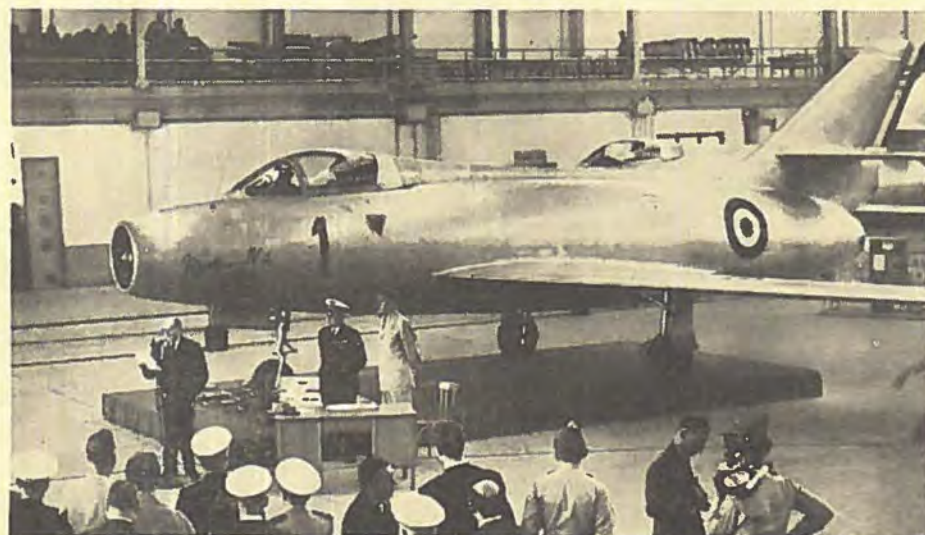
Et helt års abonnement koster kun kr. 9.00 og kan bestilles gennem bog- og bladhandlere eller direkte hos FLYV's ekspedition, Vesterbrogade 60, Kbhvn. V.

Lockheed C-130

Lockheeds nye militære transportflyvemaskine, C-130, har nu begyndt sine køreprover på jorden og har måske endda været i luften, når disse linier fremkommer.

Det er et højvinget monoplan med fire Allison T56 turbinemotorer på hver 3750 hk. I trykkabinen kan der være op til 20 tons last. Understellet består af næsehjul samt af hovedhjul i tandem, som trækkes ind i kropsiderne.

Spændvidden er godt 40 m, længden 29 m.



For et par måneder siden blev den første Mystere IV, som USA har bestilt i offshore-programmet, afleveret. Ved maskinen ses fabrikanten Marcel Dassault, den franske general Pierre Fay og den amerikanske generalmajor Lewis Parker.

Canada's andel

Som sin andel ved opbygningen af NATO-landenes forsvar indstiftede Canada i 1950 et såkaldt „Mutual Aid Programme“. Her igennem yder Canada på egen bekostning dels militært udstyr og materiel til andre NATO-lande, dels træning af personel.

Canada stiller færdigt militært udstyr til rådighed gennem NATO, som derpå fordeler det videre til de lande, der bedst kan udnytte det til gavn for helheden.

Dette udstyr har hidtil omfattet våben og ammunition, flyvemaskiner og motorer, transportmidler o. s. v. fra eksisterende lagre samt radarsæt, radio, haubitser, ammunition, minestrygere, Sabre og Otter flyvemaskiner fra den nye produktion.

En af de sidste større leverancer har været de første af S2 F-86E Sabre til Grækenland. Foruden flyvemaskinerne får Grækenland 195 reservemotorer og andet militært udstyr til en værdi af omkring 385 millioner kroner.

Fra 1950 og indtil 31. marts i år er værdien af Canadas hjælp til NATO-landene følgende:

Belgien 77,82 mill. dollars, Danmark 18,47, Frankrig 61,28, Italien 120,57, Luxemburg 1,07, Holland 78,61, Norge 6,35, Portugal 41,85, Tyrkiet 11,37 og England 127,87. Ialt 545,36 millioner dollars!

Leverancerne til Danmark opdeles således: Våben 10,78, ammunition 2,66, mekanisk udstyr 1,56, elektronisk udstyr 3,21, flyvemaskiner og motorer 0,26 mill. dollars.

Den samlede udgift i 1953/54 er omkring 300 millioner dollars pr. indbygger eller en sjettedel af Canadas forsvarsbudget.

Træning

Under krigen trænede Canada over 100.000 besætningsmedlemmer for allierede lande. Fra 1950 til 31.3.1954 har Canada på egen bekostning opskolet 1004 piloter og 1757 navigatorer fra Belgien, Danmark, Frankrig, Italien, Holland, Norge, Portugal, Tyrkiet og England. Hertil kommer 920 elever i 1954. I de næste tre år vil Canada opskole 1200 elever om året, hvilket skønnes at koste 55 millioner dollars. Indtil nu har dette program kostet den canadiske skatteyder omkring 230 millioner kroner.



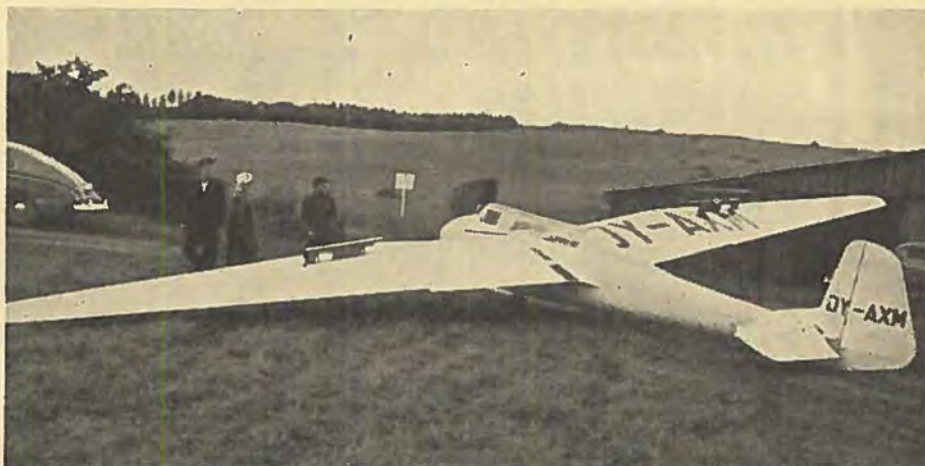
I de senere år er der konstrueret forskellige svæveplaner i Holland. Et af disse er denne KNVvL-491, der ikke nåede at deltage i VM som planlagt, men hvis egenskaber skal være mindst lige så gode som den engelske Sky's.

English Electric P. 1

Den 4. august blev Englands første jager med overlydshastigheden prøvelføjet. Det var English Electric P.1, fløjet af Wing Commander *Beaumont*. Den er udstyret med to Armstrong-Siddeley Sapphire motorer, der ligger over hinanden i kroppen. For at fremskynde forsøgsprogrammet er der bestilt en foreløbig serie på 20 flyvemaskiner.

Ved meddelelsen om ordren i underhuset blev det udtalt, at det var vigtigt, at RAF fik denne type hurtigst muligt, og at de skuffelser og forsinkelser, der hidtil havde ramt englænderne, så vidt muligt kunne undgås.

P. 1 minder meget om Short SB-5 forsøgsflyvemaskinen, og den skal kunne flyve med mere end lydets hastighed ved vandret flyvning. Forsøgsprogrammet skal udføres ved hastigheder under lydets, i lydområdet og over lydshastigheden og bliver således endnu mere omfattende, end hvad man hidtil har været vant til.



Det er mange år siden, at den danske park af svæveplaner er blevet fornyet i så udstrakt grad som i år. I de foregående numre har vi bragt billeder af fem nye planer, og her er det sjette, Birkørød Flyveklubbe Kranich 2. Hertil kommer yderligere Viborgs L-Spatz, som vi senere håber at kunne vise.

Grumman F9F-9 Tiger

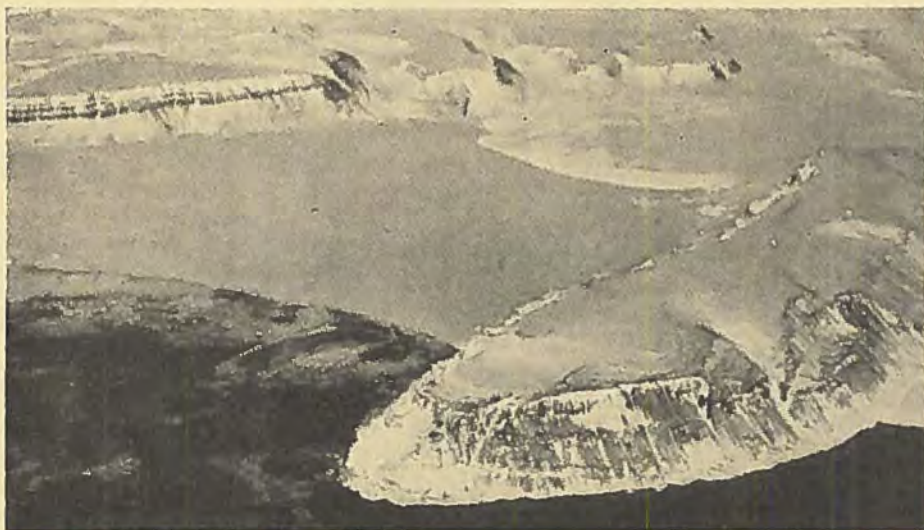
I begyndelsen af august prøvelføj Grumman en ny jager til den amerikanske flåde. Det var Grumman F9F-9 Tiger, som er udstyret med en Wright J 65 Sapphire motor, og som skal kunne flyve med overlydshastighed i vandret flyvning. Man har forsøgt at simplificere konstruktionen så meget som muligt. Således foldes planerne sammen ved håndkraft, og planet's overside er et enkelt maskinbearbejdet stykke materiale.

Tyske svæveflyvere må ikke flyve i Danmark

Silkeborg Flyveklub og to andre jyske svæveflyveklubber havde i sommer planer om en udveksling med tyske svæveflyveklubber. I den anledning skrev KDA den 5. maj til luftfartsdirektoratet og forespurgte, om dette kunne lade sig gøre. Den 2. august modtog KDA følgende svar fra Ministeriet for offentlige arbejder:

„I en gennem luftfartsvæsenet hertil indkommen skrivelse af 5. maj d. å. har klubben på Silkeborg Flyveklubs vegne anholdt om tilladelse for 15 tyske statsborgere til at foretage svæveflyvning over dansk territorium.

I den anledning skal man efter stedfunden brevveksling med forsvarsministeriet herved meddele, at andragendet ikke har kunnet imødekommes. (Sign) P. Warming.“



Et luftbillede fra en af Grønlands ugæstfri kyster, som passagererne på den kommende SAS-rute til Los Angeles får lejlighed til at nyde udsigten til.

Flere Super Constellations til KLM

I begyndelsen af 1956 venter KLM yderligere tre Lockheed Super Constellations af versionen L-1049-g, hvorefter KLM råder over ialt 16 Super Constellations. Hidtil er der leveret 10, hvortil kommer 3 til efteråret. Den nye version har forøget nyttelast og rækkevidde. Til vinter indsættes typen på ruterne til Tokio og Sydney.

Den 23. august indledte KLM iøvrigt forsøgsvis en rute til Kabul, hovedstaden i Afghanistan. Den flyves een gang om ugen mellem Karachi og Kabul.

FAI-rekorderne

Blandt de sidst anerkendte internationale rekorder er en rekord i hastighed over 2000 km for flyvemaskiner mellem 500 og 1000 kg fuldvægt på 249,8 km/t, sat af en Noréerin den 7.7.54. Den førtes af frk. *Marie Nicolas*, Frankrig.

Amato Prati fra Italien har sat hastighedsrekorden for linestyrede modeller med motorer under 2.5 cm op til 190,47 km/t den 6. juni.

F. D. Bethwaite fra New Zealand har fået anerkendt en rekord for radiostyrede svævemodeller den 16. maj på 2 timer (skræntflyvning).



EN NY STOR ORDRE PÅ VICKERS VISCOUNT

Det amerikanske luftfartsselskab Capital Airlines, som har et stort rutenet i den østlige del af De Forenede Stater, og som tidligere har købt 3 Vickers Viscount, har nylig afgivet en ny og meget stor ordre på levering af flere Viscount. Denne gang drejer det sig om 37 luftfartøjer, således at Capital Airways kommer op på en samlet levering af 40 Viscount. Værdien af disse inklusive reservedele kommer op på 45 millioner dollars (15.750.000 pund sterling). Denne nye ordre bringer de samlede bestillinger på Vickers Viscount op på 143 luftfartøjer til en samlet værdi af 41 millioner pund sterling. Og hertil kommer yderligere en option på 24 stk.

Luftfartsdirektoratet flytter

Den 15. september dette år flytter luftfartsdirektoratet fra Holmens Kanal 7 til nye og moderne lokaler i Nyropsgade 26. Regnskabs- og ekspeditionskontorer får til huse på 2. sal, medens administrationskontorer og teknisk afdeling indrettes på 3. sal. Telefonnummer vil uforandret være Byen 8686.

Kontorerne er lukket den 13. og 14.

★

SAAB har fået ny generalrepræsentant i Danmark.

Svenska Aeroplan Aktiebolaget (SAAB), Linköping, har fået ny generalrepræsentant i Danmark, idet automobilfirmaet Leon Jørgensen, Østerbrogade 64, har overtaget ene-representationen her i landet. Leon Jørgensen er forøvrigt også repræsentant for Bell helikopteren.

★

Flyvevåbnet

Flyverløjtnant af 1. grad K. B. Sørensen ved flyverstab er afgået fra nævnte stab og ansat ved østre flyvebasiskommando fra den 1/7 1954 at regne.

Fra den 15/7 1954 fratræder generalmajor Tage Andersen, til rådighed for flyverkommandoen, stillingen til rådighed for flyverkommandoen og ansættes som chef for vestre flyvebasiskommando. Fra samme dato er oberst K. Birksted, chef for vestre flyvebasiskommando, fratrådt stillingen som chef for vestre flyvebasiskommando. Oberst K. Birksted er ansat til rådighed for forsvarsministeriet.

Oberst K. R. Ramberg, chef for flyvestation Karup, er fratrådt nævnte stilling og ansat til rådighed for flyverkommandoen fra den 7/7 1954 at regne.

Der er meddelt flyverløjtnant af 2. grad af reserven B. T. Jensen ved østre flyvebasiskommando tilladelse til fremtidig at føre familienavnet Truelsen, således at hans fulde navn bliver Børge Truelsen Truelsen.

Lodret start foretaget

Convair XFY-1 har nu foretaget de første lodrette starter og landinger, og Lockheed XFV-1 har også fløjet efter start fra sit midlertidige understel.

Flyvedagskonkurrencerne

Den våde juli bragte kun 4 resultater i varighed, 4 i højdevinding og 1 i distance. Hermed var stillingen pr. 31.7.:

Varighed (Ekstrabladets pokal)

1. Flyvestation Karup 49 t 53 m (10)
2. Ringsted Svæveflyveklub 35 t 20 m (10)
3. Silkeborg Flyveklub 35 t 03 m (9)
4. Aviator, Ålborg 22 t 03 m (8)
5. Sportsflyveklubben 19 t 37 m (9)
6. Flyvestationen Værlose .. 19 t 32 m (9)

Højdevinding (Berlingske pokal)

1. Flyvestation Karup 24.340 m (10)
2. Ringsted Svæveflyveklub 16.265 m (10)
3. Silkeborg Flyveklub 14.115 m (10)
4. Aviator, Ålborg 13.000 m (10)
5. Flyvestation Værlose 12.140 m (9)

Distance (Politikens pokal)

1. Flyvestation Karup 660 points (4)
2. Flyvestation Værlose .. 355 points (4)
3. Aviator, Ålborg 250 points (2)
4. Polyteknisk Flyvegruppe .183 points (1)
5. Viborg Svæveflyveklub .. 146 points (2)
6. Silkeborg Flyveklub 157 points (2)
7. Sportsflyveklubben 88 points (1)

Første halvdel af august var ikke meget bedre. Den 5. havde Silkeborg dog to flyvninger på hver knap 5 timer, der dog kun bragte klubben godt 2 timer opad, da de erstatter tidligere flyvninger af samme piloter. Men med 37 t. 28 m. kom klubben dog nu foran Ringsted.



TRE BRISTOL HELIKOPTERE ABNER REGELMÆSSIG RUTETRAFIK

Tre Bristol Sycamore helikoptere har fornylig foretaget de indledende flyvninger mellem Southampton (Eastleigh), London Airport og Northolt som et led i oprettelsen af en regelmæssig helikoptertrafik med passagerer mellem Southampton og Londons to største lufthavne. De tre Sycamore, hvoraf de to er af typen mark 3-A og den tredje er mark 3, skal opretholde to daglige forbindelser mellem Southampton, London Airport og Northolt.

all weather is Javelin weather

No. 3 of a Series




*Weather map symbol
for Cirrus*

CIRRUS. Although they do not themselves interfere with flying, since no turbulence or icing is experienced, these wisps of cirrus frequently indicate approaching bad weather. Within 300 miles cirrus may change to cirrostratus, through altostratus, to the dangerous nimbostratus. Even so, such weather will not deter the Gloster Javelin. When no other aircraft can fly the Javelin will defy the elements — the most formidable *all-weather* interceptor in the world.

GLOSTER AIRCRAFT CO. LTD., Gloucester, England

MEMBER OF THE HAWKER SIDDELEY GROUP | PIONEER...AND WORLD LEADER IN AVIATION





Guided Missiles . . .
by Armstrong Whitworth

Much successful development of these vital weapons is being carried out by Armstrong Whitworth. Other Armstrong Whitworth products fortifying the armoury of the Free West are the N.F. (night fighter); the Sapphire Hunter "world's finest fighter"; the Sea Hawk, the Royal Navy's latest jet fighter.

SIR W. G. ARMSTRONG WHITWORTH AIRCRAFT LTD. BAGINTON, COVENTRY & WOOMERA

MEMBER OF THE HAWKER SIDDELEY GROUP / PIONEER... AND WORLD LEADER IN AVIATION

ARKTISK FLYVESIKRINGSTJENESTE

Den øgede luftvirksomhed over de arktiske egne har medført, at der er oprettet en flyvesikringstjeneste deroppe, noget, der bliver aktuelt i forbindelse med den kommende SAS-rute via Grønland til Vestamerika

NÆSTEN 1000 år er henrunden, siden Erik Torvaldson, kaldet Erik den Røde, i året 983 som den første europæer slog sig ned i Grønland efter først at være jaget ud af Norge som morder. Både han og hans søn var dristige eventyrere og regnes idag for de tidligste arktiske forskere. I de følgende ni hundrede år skete det, at omstrefende købmænd nu og da gjorde landgang på Grønlands ugæstfrie kyster på jagt efter den rigdom, som fablerne fortalte om — hvis de da ikke søgte efter en ny og kortere søvej til østen. Hvadenten disse købmænd nåede Grønland, Baffin Island eller Labrador, vendte de ligeså fattige tilbage, som de kom, og var ude af stand til at kaste lys over den mystik, som de arktiske områder den gang var indbegrebet af.

Kun i det sidste århundrede har sand forskertrang resulteret i, at konturerne for de enorme landmasser nord for den 60. breddegrad har kunnet trækkes op med sikre streger. Samtidig blev det fastslået, at denne verdens top simpelthen var eet umådeligt øde, ensformigt, tilfrosset hav. For mindre end 45 år siden havde endnu intet menneske sat sin fod på nordpolen. Mange måtte dø, før dette lykkedes i 1909 for Robert E. Peary.

Isplateaet Grønland forblev stort set ukortlagt og ukendt indtil det 20. århundrede, da interessen blev vakt såvel for landets geografiske forhold som for dets få og spredte beboere. Blandt de mænd, som først af alle gjorde en virkelig indsats for landets udforskning og samtidig blandede sig med og lærte den eskimoiske befolkning at kende, vil missionærsoffen, Knud Rasmussens navn, til evig tid rangere højest. Blandt de mest bemærkelsesværdige af hans mange rejser i det højeste nord var en række slædeekspeditioner, der tog sin begyndelse i 1910 og fortsatte i omtrent 14 år. Knud Rasmussens udgangspunkt for disse farefulde rejser var en primitiv boplads i nordvest Grønland 700 miles nord for polarcirklen. Man kaldte stedet Thule.

Thules militære og civile betydning

Idag er Thule det amerikanske luftvåbens nordligste luftbase og indgår som led i et forsvarsområde, der dækker Labrador, Grønland, Baffin Island og Ellesmere Island — et område så stort som Amerika selv, med et 3000 km tilfrosset øde mellem den nordligste forpost og hovedkvarteret på Newfoundland.

Bortset fra Thules militære betydning i det nordøstlige forsvarsområde, synes det ved selve sin geografiske beliggenhed prædestineret som nøglepunkt for den civile, trans-arktiske luftfart.

Over Thule bliver luftvejen mellem London og Tokio 2.300 km kortere end over den sædvanlige rute London-Kairo-Tokio. Tilsvarende er der kun 10.100 km fra Los Angeles til København over Thule — eller 2.670 km mindre end ruten Los Angeles—New York—København.

Som bekendt har SAS allerede foretaget prøveflyvninger over de arktiske områder med mellemlandinger på grønlandske baser. Tre nye Douglas DC-6B maskiner, som sel-

skabet overtog i Los Angeles, foretog deres prøveflyvning til Skandinavien over Canada og de arktiske områder. De tre luftfartøjer har fulgt forskellige ruter med det formål for øje i størst muligt omfang at gøre besætningerne fortrolige med flyvning i disse områder og udvide kendskabet til eksisterende alternativer. SAS var ligeledes det første luftfartsselskab, der foretog en trans-arktisk passagerflyvning, da en chartret DC-6B i maj måned for det norske forsvarsmi- nisterium fløj 40 passagerer fra Oslo til Tokio. Der blev ved denne lejlighed sparet 20 timer ved at benytte polarruten frem for den ordinære rute.

Allerede nu foretages regelmæssige, transatlantiske flyvninger i hundredetal tværs over Grønland, og mange af disse flyvninger endog norden for polarcirklen. Til sikring af disse nye nordatlantiske luftveje, som gør det muligt for luftfartøjerne at drage fordel af de gunstigere vindforhold i de nordlige egne, er opbygget en ny flyvekontroltjeneste for det grønlandske område og ind over Baffin land betjent af de nordøstlige luftforsvarsstyrker.

Kontrol efter ICAO-regler

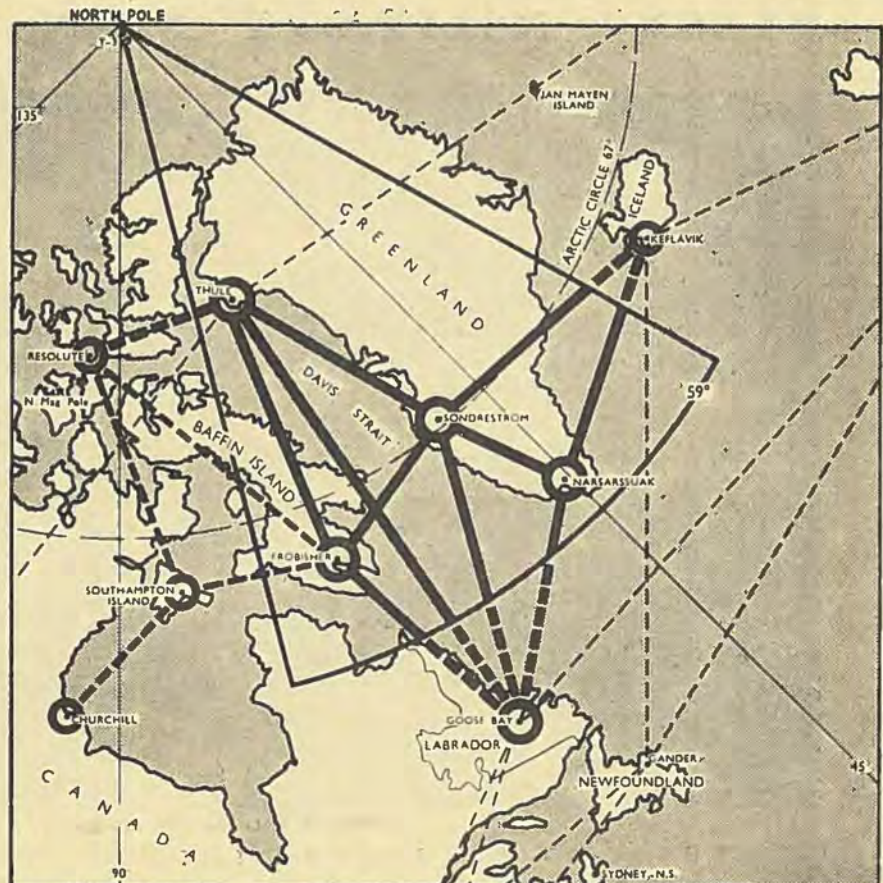
Indflyvningskontrolområder og flyveinfor- mationsområder efter samme retningslinier som anbefalet af CAA og ICAO er blevet oprettet i en del af verden, som indtil for-

nylig var lovlost og ikke underkastet den internationale flyvnings reglementer og bestemmelser. Medens ICAO's nordatlantiske kontrolområde for det nordvestlige Atlanterhav strækker sig op til den 59. breddegrad — eller ca. 1450 km norden for Goose Bay, Labrador — er det øvrige Grønland og områderne omkring Davis strædet undtaget ICAO's kontrol for så vidt angår både civile og militære luftfartøjer.

Behovet for en flyvekontroltjeneste i det arktiske område blev aktuelt efterhånden som flere og flere militære og civile luftfartøjer lagde ruterne nord for polarcirklen, blandt andet for ved den såkaldte isobarflyvning at kunne drage fordel af de stadige vinde og derved tjene tid — også ofte selv om flyvedistancen derved blev forøget.

Af hensyn til luftfartøjer, der fløj i de kontrollerede områder både øst og vest for Grønland fandt man det påkrævet at etablere en slags flyvekontroltjeneste for at forhindre, at disse maskiner fløj ind i det grønlandske område på må og få uden forudgående indflyvningsstilladelse. Man fandt det også nødvendigt at etablere en vis kontrol med luftfartøjers bevægelser nord for den 59. breddegrad for at sikre sig mod kollisioner i dette område under anflyvning af grønlandske baser under IFR-forhold.

For at iværksætte disse foranstaltninger er det tidligere ukontrollerede luftrum fra



Kort over nogle af de arktiske luftruter og lufthavne med kontrolområder.

østkysten af Grønland til østkysten af det canadiske hovedland blevet inddelt i 3 flyveinformationsregioner, som er meddelt i »North Atlantic and East Canada Radio Facility Charts«. Flyveinformationsregionerne overvåges af flyvekontrolcenter i Thule, 1450 km fra nordpolen, i Søndrestromfjord (Blue West 8) og i Narsarsuak (Blue West 1) på sydspidsen af Grønland.

I hvert flyvekontrolcentrum plottes luftfartøjernes bevægelser på ruterne, positionsmeldinger modtages og piloterne adviseres om de mest fordelagtige flyvehøjder og underrettes om andre luftfartøjers bevægelser. Pr. radio afgives ligeledes meldinger vedrørende vejr- og landingsforhold enten automatisk eller på opfordring i lighed med, hvad der finder sted i mere trafikerede områder.

Benyttes af op mod 30 maskiner hver dag

Skønt hele denne tjeneste mere er af en rådgivende karakter, drager henved 850 luftfartøjer hver måned fordel af denne sikringstjeneste, der er etableret i et område dækket af sne og is året rundt. Hvis efterretning om et luftfartøj udebliver mere end 30 minutter ud over den tid, hvor det skulle have passeret et rapportpunkt under en flyvning over den grønlandske isørken, træder eftersøgnings- og redningstjenesten i funktion. En lignende sikkerhedsforanstaltning træffes, hvis luftfartøjer under flyvning over åbent hav ikke når en bestemt position indenfor den time, der er regnet med.

Med det formål at tjene sikkerheden under luftfartøjernes anflyvning til og landing på de grønlandske baser er der etableret indflyvningskontroltjenester i Thule, Søndrestromfjord og Narsarsuak. Al indflyvning og udflyvning til og fra disse baser er heretter under kontrol ud til en afstand af 160 km. Som overalt i enhver større international lufthavn overdrages alle meldinger vedrørende flyvehøjder og ankomsttider mellem indflyvningskontroltjenesten og områdekontroltjenesten.

En pilot, der beflyver luftområdet ved Grønland og Baffin land, behøver blot at afgive positionsrapporter på sædvanlig vis for at sikre fuld forståelse og fornøden flyvesikkerhed.

Områdekontroltjenesterne i ICAO's nordatlantiske områder arbejder snævert sammen med flyveinformationscentrene i Thule, Søndrestromfjord og Narsarsuak. Oplysninger vedrørende luftfartøjers start fra det ICAO-kontrollerede område ved Gander internationale lufthavn, og som vil berøre området nord for den 59. breddegrad, videreføres automatisk til det respektive grønlandske centrum. På tilsvarende måde overdrages klareringer og oplysninger om luftfartøjers bevægelser fra de grønlandske til de ICAO-kontrollerede områder.

Den meteorologiske tjeneste

En omfattende meteorologisk tjeneste dækker Labrador, Grønland, Baffin Island og Ellesmere Island og yder et fortræffeligt bidrag til at sikre såvel militær som civil flyvning over de arktiske egne. Da en stor

del af Europas dårlige vejr har sin oprindelse i denne del af verden, er de foretagne vejrundersøgelser af stor betydning helt ud til fjernere egne. Bemærkelsesværdig blandt disse nordlige observationsposter er en station kaldet T-3. I de sidste 2 år har den være etableret på en 93 kv.km stor isflage langsomt i drift østover mod verdens top og undertiden indenfor 480 km fra den geografiske nordpol.

Pionererne har allerede banet vejen for nye og kortere luftruter, og det er sikkert og vist, at luftbaserne i denne del af verden en skønne dag vil være lige så betydningsfulde for den civile flyvning, som de idag er det i det militære forsvar.

(Fra Esso Air World).

Autoriserede journaler og flyvebøger

anbefales af KDA til anvendelse i svæveflyveklubberne

| | |
|-------------------------------------|----------|
| Kontrolbog for startspil | kr. 4.75 |
| Fartøj-journal | 6.00 |
| Flyve-journal (ny udgave) | 3.00 |
| Arbejdsbog | 0.85 |

Ekspederes fra

FLYV's FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60 . Kbh. V . C. 13.404

ET NYT MILITÆRT TRANSPORTMIDDEL



WESTLAND
S-55 . S-51
HELICOPTERS

WESTLAND AIRCRAFT LIMITED . YEOVIL . ENGLAND

Repræsentant for Danmark: Rolf von Bahr . c/o Helicopter-Flyg A-B . Torstensongatan 12 . Stockholm

Koncentreret præstation

Der hører mere — meget mere — til at tanke flyvemaskiner end blot det at lede brændstoffet fra tankbilen ind i flyvemaskinens beholder. De kender udmærket de grønne og gule tankbiler fra BP Aviation Service.

Der foregår meget i vore laboratorier — uset af kunden, men af stor betydning for ham. Hvad med brændstofferne til „i morgen“? Allerede nu er de ved at blive fremstillet, og dette billede viser en altomfattende forbræn-

dingsprøve, der bliver foretaget med flyvepetroleum. Nye brændstoffer fremkommer som resultater af endeløse eksperimenter og udtømmende prøver med de motorer, hvori de skal anvendes. Dette er kun eet eksempel på den koncentration, der lægges for dagen bag kulisserne for at brændstoffet kan yde Dem en bedre præstation.



AVIATION **BP** SERVICE

BP OLIE-KOMPAGNIET A/S . SCT. ANNÆ PLADS 5 . CENTRAL 5455

Skrivemaskiner

Eiffel Farvebaand - Alt i Tilbehør
Specialværksted for alle Mærker

C. le Dous & Co.

Telf. C. 13.945

Kronprinsensgade 13

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

VESTERPORT

Minerva 1112

„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. 45. LOKAL 12 og 22

„BROOMWADE“

Luftkompressorer og Trykluftværktøj

„ENOTS“

Trykluft-Materiel for Hurtigopspænding m.v.



KØBENHAVNS TRYKLUFT SERVICE A/S

Politortorvet 12 - København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926

Luftfartforsikringer

af enhver Art
overtages af

**Dansk Pool
for Luftfartforsikring**

Central 12.793



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af
ethvert Forsikringsselskab, der er tilknyt-
tet Poolen, samt SAS's Billetkontorer.

Flyv BEA
til London
- det er en
oplevelse!



Hurtigste og behageligste forbindelse,
næsten Ingen støj og vibration. Varme
måltider incl. prisen.

20 kg fri bagage. Turistklasse kr. 760.—
t/r.

— tal med Deres
rejsebureau

Hver dag

kl. 10⁰⁰

den bedste tid
på dagen.

flyv **BEA**

Dagmarhus - Vestre Boulevard 12 - Pa. 6311

BRITISH EUROPEAN AIRWAYS, Generalag. for
BOAC (British Overseas Airways Corporation)

Ved flytning

Vi henleder Deres opmærksomhed på,
at De ved flytning udtrykkelig må gøre
postvæsenet opmærksom på, at De er
abonnent på FLYV, da adresseforandrin-
gen ellers ikke bliver noteret på avis-
postkontoret.



Hiller Helikopter

FLYVEMASKINER
REDNINGSUDSTYR
INSTRUMENTER

G. Q. FALDSKÆRME
LUFTFOTOGRAFIAPPARATER
FLYVEMASKINELÆRRED

HELIKOPTERE
K. L. G. TÆNDRØR
ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL A/s - KØBENHAVN V

VODROFFSVEJ 46 - LUNA 2343

AVTAG — et nyt brændstof i flyvevåbnet...

Af chefen for flyvematerieltjenesten, oberst P. Orm Hansen

FOR nylig indførtes i det danske flyvevåben et nyt brændstof til reaktionsmotorer i stedet for det hidtil anvendte Kerosen (eng. Avtur, amer. J.P. 1.).

Det drejer sig om det såkaldte *wide cut gasoline* — sikkert bedre kendt under den amerikanske betegnelse J.P. 4. — Da flyvevåbnet har valgt at følge den britiske specifikation: D. Eng. R. D. 2486, vil det for fremtiden i overensstemmelse med de britiske Interservice-betegnelser blive kaldt

Avtag

Avtag afviger iøvrigt kun på få mindre væsentlige punkter fra J.P. 4.

I det følgende skal gives en kort besvarelse af de vigtigste spørgsmål, som antagelig vil blive stillet ved denne overgang til nyt brændstof.

Hvad er årsagen til, at man på nuværende tidspunkt skifter til et nyt brændstof?

Den mængde Kerosen, som kan fremstilles af råolien med de foreliggende raffinade-riinstallationer udgør ca. 6 %.

Omend dette kvantum fuldtud dækker behovet til militære og civile formål under fredsforhold, må man se i øjnene, at en krig vil kræve så enorme mængder, at andre udveje må findes for at dække dette extreme behov.

Man kunne enten holde sig til Kerosen og søge produktionen heraf øget. Dette ville imidlertid kræve kostbare nye raffinaderianlæg, og det ville fremfor alt tage betydelig tid at bygge og sætte disse i drift. Da opbygningen af Vestens forsvar krævede den hurtigste og billigste løsning af brændstofsproblemet, valgte man derfor den anden udvej: at udvide Kerosenets destillationsinterval, eller sagt med andre ord, medtage såvel lettere komponenter med lavere kogepunkter fra benzinfractionen, som tungere komponenter med højere kogepunkter fra gasoliefraktionen (heraf navnet *wide cut gasoline*). Dette kunne etableres med det bestående raffinaderiudstyr, og der opnåedes på denne måde et udbytte på ca. 30 % af råolien som J.P. 4.

Dette ansås af de militære eksperter at give en tilstrækkelig margin i en kommende krig.

Spørgsmålet kan derfor besvares således: Danmark har på linie med de øvrige NATO-nationer til militær brug valgt allerede i fredstid at benytte det brændstof, som vil være det eneste i tilfælde af krig.

Desuden anses Avtag også at byde den fordel fremfor Kerosen at formindske vanskelighederne ved opstart af visse motortyper, hvilket igen menes at formindske antallet af »våde starter« med deraf følgende ødelæggelse af forbrændingskamre, udstødskegler, udstødsrør og thermoelementer.

Hvilke ulemper er forbundet med anvendelse af Avtag?

Til belysning af dette og følgende spørgsmål gives nedenfor en oversigt over de vigtigste fysiske konstanter for de tre typer brændstoffer til luftfartøjer.

Formindsket aktionsradius. Det ses heraf, at brændværdien pr. volumenenhed er ca. 5 % mindre for Avtag end for Avtur (Kerosen), hvilket betyder en tilsvarende formindskelse i aktionsradius. Da endvidere vægtfylden af Avtag ikke er skarpt fikseret, kan

25° C, altså et her til lands ret hyppigt forekommende temperatur-interval. Ved antændelse vil derfor indtræffe en ødelæggende eksplosion, og det kan derfor ikke noksom understreges overfor alt personel, som har med brændstof at gøre, at *Avtag er betydeligt farligere i denne henseende end normal flyvebenzin.*

Det er derfor påtrængende nødvendigt at

- 1) indprente rygningforbudet,
- 2) sikre, at den statiske afledning fra såvel luftfartøj som tankvogn til jord samt den statisk ledende forbindelse mellem tankvogn og luftfartøj er i orden.

Det sidste kræver, at brændstofslangerne er forsynet med et ledende indlæg, og at brændstofhanen kan forbindes ledende til luftfartøjet ved hjælp af en wire.



Douglas RB-66A foretog for nylig sin første prøveflyvning. Den har to Allison J71 motorer og er udviklet af den maritime A3D.

det totale antal kalorier i en tankfyldning variere betydeligt. Derfor er det nødvendigt at kende den nøjagtige vægtfylde af det Avtag, man har i tankene, når luftfartøjets aktionsradius skal beregnes.

Endelig vil også forskellen i damptryk mellem Avtag og Avtur bidrage til at reducere aktionsradius, idet man med Avtag i tankene vil få et ikke ubetydeligt fordampningstab gennem udluftningsventilerne i stor højde.

Eksplosionsrisiko. Denne ulempe er den direkte følge af Avtags damptryk på 2—3 lbs/sq.in. Det er så uheldigt, at netop med dette damptryk vil rummet over brændstoffet normalt indeholde en brændstof-luftblanding som er eksplosiv ved jordoverfladen v. temperaturer mellem + 10° og —

Hvilke overgangsvanskeligheder vil introduktionen af Avtag medføre?

En justering af motorens brændstofsysteem.

Det ved Kerosen indstillede max. omdrejningstal for motorerne og eventuelt tomgangsomsdrejningstallet vil påvirke ved overgang til Avtag som følge af vægtfyldeændringen. Dette kan resultere i en reduceret max. reaktionskraft, hvis det indstillede omdrejningstal er for lavt og overhedning af motoren, hvis det er for højt. Justering skal derfor foretages som angivet i de respektive T. I'er.

Udskylning af brændstofsysteem. Det tidligere anvendte Avtur vil i tidens løb have afsat en »gum«-film overalt i luftfartøjets brændstofsysteem. Da opløsningsevnen af Avtag er meget stor, vil denne film løses indenfor de første 24 timer efter at luftfartøjet er tanket med Avtag. Dette vil kunne give anledning til tilstopning af brændstoffilter og dyser med deraf følgende motorstop.

Brændstofsysteem skal derfor udskylles omhyggeligt som foreskrevet.

Orm Hansen.

| | Avgas 100/130 | Avtur 100 | Avtag |
|-------------------------------------|---------------|-----------|-----------|
| Vægtfylde v. 15° C..... | c. 0,71 | ca. 0,80 | 0,75-0,79 |
| Damptryk i p. s. i. ved 37° C..... | 5,5-7,0 | 0,1 | 2,0-3,0 |
| Flammepunkt °C ca..... | -40 | +50 | -20 |
| Frysepunkt °C ca..... | -60 | -40 | -60 |
| Middel-brændværdi kg. cal/l ca..... | 7400 | 8400 | 8000 |



KONGELIG DANSK AEROKLUB (DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Østerbrogade 40, København Ø.
Telefoner: ØBro 29 og (ang. model- og svæveflyvning) ØBro 249.
Postgirokonto: 256.80.
Telegramadresse: Aéroklub.
Kontor og bibliotek er åben fra kl. 10—16, lørdag 10—12.
Formand: Direktør Hjalmar Ibsen.

MOTORFLYVEADET

Formand: William Nielsen, Borthigsgade 4, I., København Ø. — Telefon RY 5615.

SVÆVEFLYVEADET

Formand: Civilingeniør Hans Harboe.

MODELFLYVEADET

Formand: Lektor J. Holm Jørgensen.

DANSKE FLYVERE

Formand: Direktør Knud Lybye (DDL), Ved Stadsgraven 1, telf. AMager 9695.
Generalsekretær: Direktør August Jensen, Dansk Pool, Tordenskjoldsgade 10, K. Tlf. C. 12793.

Nye medlemmer

Den canadiske minister i Danmark:
Mr. *Edgar d'Arcy McGreer*.
Maskinarbejder *Knud Friis*
Handelsmedhjælper *Søren Ross*
Flyvermath *Verner Hougård Laursen*.

✦

Endnu et nyt svæveplan i luften

Birkerød Flyveklubs Kranich er nu blevet indfløjet, og hangarudvidelsen er også færdig, mens spillet er næsten klart. Ved redaktionens slutning havde man dog endnu ikke taget planet i brug til den daglige flyvning, da instruktørerne først skal vænne sig til planet.



Den amerikanske ambassadør i Danmark, Robert E. Coe, der for nylig blev medlem af KDA, fik ved en sammenkomst med de amerikanske kadetter i Danmark overrakt KDA's emblem af KDA's formand, direktør Hjalmar Ibsen. Til højre ses luftattachéen, Colonel W. T. Bolt.

VM for gummi- og gasmotormodeller

USA vandt holdkonkurrencerne både for gummi- og gasmotormodeller ved VM den 26. juli. Individuel vinder i wakefieldkonkurrencen var *Alan King* fra Australien med 900 sek. (5 maximumflyvninger), fulgt af *Jackson*, England, med 866 og *Joon*, Australien, med 863. Der var 28 deltagere fra 9 lande, hvoraf kun to europæiske. Sverige var det eneste europæiske land, der var personligt repræsenteret. *Arne Blomgren* blev nr. 8.

Verdensmester med gasmodel blev *Carl Wheeley*, USA, med 844 sek., fulgt af *Lanfranchi*, Schweiz, med 831 og *Kneeland*, USA, med 783.

I holdkonkurrencen for gummimotormodeller havde USA 2404 sek., England 2334 og Canada 2322. For gasmotormodeller havde USA 2204, Argentina 1826 og Canada 1712.

Uregelmæssigheder i bladets ekspedition bedes altid reklameret hos *postvæsenet*. — Hjælper dette ikke, bedes ekspeditionen underrettet.

KALENDER 1954

Modelflyvning:

5/9. 3. distriktskonkurrence (fritfl.).
19/9. 3. distriktskonkurrence (linest.).
24/10. Finale-distriktskonkurrence (fritfl.).
7/11. Finale-distriktskonkurrence (linest.).
31/12. Årsrekordåret slutter.

Svæveflyvning:

30/9. Flyvedagskonkurrencerne slutter.

Motorflyvning:

9—12/9. Int. rally. England.
25—26/9. Int. rally (Hanseatenflug, Tyskland.).

Diverse

6—12/9. Farnborough-udst. og opvisning.
20—29/9. FAI-kongres. Istanbul, Tyrkiet.

Udenlandske sportsflyveres besøg hos Sportsflyveklubben på Skovlunde og Bornholms Flyveklub

DE to flyveklubber, som havde inviteret engelske og hollandske sportsflyvere til et besøg i Danmark i dagene 6.—8. august, var lige ved at få hele arrangementet ødelagt af det dårlige vejr. Men takket være initiativ, god villie og hjælpsomhed lykkedes det alligevel at skaffe de udenlandske gæster nogle gode dage i Danmark.

Gæsterne ankom til København i løbet af torsdagen og fredagen. Nogle landede i Københavns Lufthavn, Kastrup, og alle øvrige på Skovlunde flyveplads. Der kom ialt 23 englændere i 8 luftfartøjer (2 Proctor, 2 Gemini, 2 Messenger, 1 Rapide og 1 Auster) samt 10 hollændere i 5 luftfartøjer (2 Sokol, 1 Auster, 1 Ercoupe og 1 Fairchild).

Om fredagen var Sportsflyveklubben vært ved en frokost på Skovlunde, og eftermiddagens »sightseeing« i København omfattede et besøg på Tuborg Bryggeri. Sportsflyveklubben var ligeledes vært ved middagen i »Officersforeningens Selskabslokaler« samme dags aften, og her deltog ialt 80 personer.

Lørdagen indlededes med en reception på Københavns Rådhus tidlig om formiddagen, hvor overborgmester H. P. Sørensen hilste på de udenlandske gæster. Derefter skulle man i samlet flok være fløjet til Bornholm, men det forbød vejruderne. Det ville have været halsløs gerning at trodse dette igenem. I stedet for blev de fleste gæster fløjet til Bornholm i Sylvest Jensen's Siebel, som foretog et par ture, og i en af Falck's maskiner, mens nogle enkelte selv fløj derover. På Bornholm var Bornholms Flyveklub vært, og her var lagt et fortræffeligt program for de mange gæster. Der var bl.a. modtagelse i Rønne af byens borgmester, udflugter langs Vestkysten til Nordlandet og om søndagen til Østlandet, middag arrangeret af Bornholms Flyveklub, og kammeratligt samvær. Søndag eftermiddag forlod gæsterne Bornholm, begejstret over øens storslåede natur og bornholmernes ligeså store gæstfrihed.

FLYV

REDAKTION

Kongelig Dansk Aeroklub, Østerbrogade 40, København Ø. — Tlf. ØBro 29 og 249.
Ansvarsh. redaktør: Kaptajn John Foltmann, Værnedamsvej 4 A, Kbh. V. — Tlf. EVa 1295.
Redaktionssekretær: Ing. Per Weishaupt.
Redaktionen af et nummer slutter den 10. i foregående måned.
Eftertryk kun tilladt med kildeangivelse.

EKSPEDITION

Ejvind Christensen, Vesterbrogade 60, Kbh. V.
Tlf. Central 13.404. — Postgiro 23.824.
Abonnementspris: 9 kr. årlig.
Rubrikannoncer: 70 øre pr. mm.
Sidste indleveringsdato for annoncer: den 15.
Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.



THE
ROLLS-ROYCE
AVON
is in world demand

Commonwealth Aircraft Corporation, Australia ;
Fabrique Nationale, Belgium ; Hispano-Suiza, France ;
and Svenska Flygmotor A/B, Sweden ;
in addition to the **ROLLS-ROYCE** and
other factories in Great Britain
are all making it.

ROLLS-ROYCE LIMITED, DERBY, ENGLAND

Featuring



operational diversity...

The Fairey 'Gannet' is equipped for a remarkable variety of duties and is in the widest sense a multi-role aircraft. Its design provides for every type of anti-submarine duty, whether the changing pattern of attack calls for extreme range or extra-heavy warload, for speed in pinning down a target or extended endurance for patrol. Compact design and twin-engined performance enable the 'Gannet' to counter most effectively the underwater challenge to our sea communications.

FAIREY

*Powered by an Armstrong Siddeley
"Double Mamba" Engine*

GANNET

THE FAIREY AVIATION COMPANY LIMITED HAYES · MIDDLESEX

Repræsentant for Danmark og Finland: Carl Konow, Rosenvængets Allé 11, København Ø., Danmark. Tlf. Øbro 3625

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - København V

FLYV

27. ARGANG

— OKTOBER 1954

— PRIS 75 ØRE



Den kæmpemæssige Plasecki YH-16 Transporter, der er forsynet med to 1650 hk Pratt & Whitney-motorer, og som kan medføre 40 soldater.

INDHOLD:

Hos SAAB i Linköping * Farnborough 1954 * Nordisk motorflyvekonkurrence * Herring-Kiel i svæveplan * DM i linestyling.

10

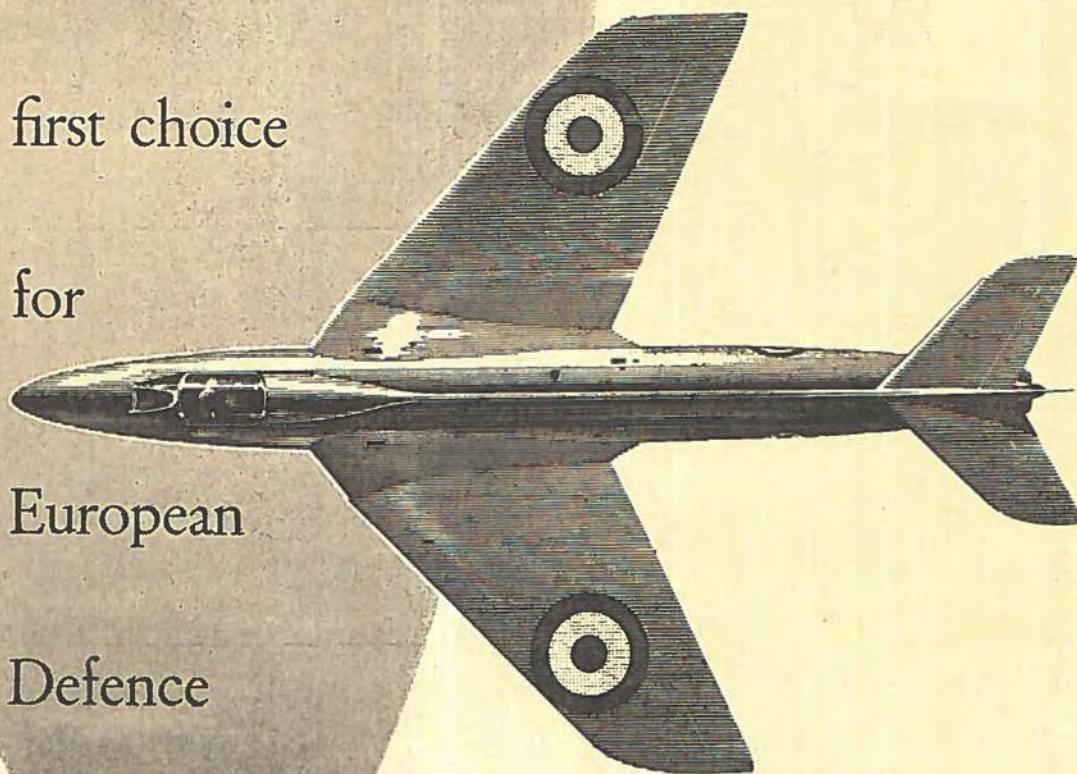
Hawker Hunter

first choice

for

European

Defence



Not only has the Hunter proved itself in the air with its supersonic speed, its astonishing manoeuvrability and its imposing armament load, but it is proving itself in the markets of the world. First deliveries have now been made to the R.A.F. to fill Super-Priority orders, and it holds the largest U.S. off-shore aircraft order yet placed for N.A.T.O.—an order valued at \$ 182,000,000. Big independent orders have also been placed for the Dutch and Belgian Airforces and recently the Swedish government placed an order worth £ 12,000,000 and the Danish government placed another order valued at £ 3,000,000. The majority will be delivered within the next two years.

This great fighter — a fighter in the true Hawker tradition — will be a strong factor in the safety of the whole free world for a long time to come.



HAWKER
Hunter

HAWKER AIRCRAFT LTD.

Kingston-on-Thames and Blackpool

MEMBER OF THE HAWKER SIDDELEY GROUP / PIONEER...AND WORLD LEADER IN AVIATION

FLYV

Officielt organ for
KONGELIG DANSK AEROKLUB og DANSKE FLYVERE
Motorflyvning - Svæveflyvning - Modelflyvning

Nr. 10

Oktober 1954

27. årgang

Prismuren

Under det militære kapløb om større og større præstationer møder vi forskellige hindringer. »Lydmuren« er forlængst kendt, og populært sagt har man også talt om en »varmemur« som næste hindring.

Hertil kommer imidlertid en tredje mur, som nu gør sig bemærket i betydelig grad, nemlig »prismuren«. Flyvemaskinerne bliver efterhånden dyrere i et uhyggeligt tempo.

Mens en moderne jager for få år siden kunne fås for omkring 1 million kroner, er den med forøgede præstationer nu ved at koste rundt regnet 2 millioner, og den næste generation, som skal kunne flyve over lydets hastighed i vandret flyvning, tegner til at blive endnu mere kostbar.

Det skyldes dels en tendens til at gøre maskinerne mere komplicerede og dels, at de bliver større for at bære det komplicerede udstyr og de store motorer og brændstoffmængder.

Den økonomiske byrde ved at opretholde et moderne flyvevåben er allerede tung for mange lande, og ikke mindst de mindre lande vil få det endnu vanskeligere i fremtiden.

Derfor er der som i årene før den anden verdenskrig atter diskussion om at bygge mindre og forenklede og dermed billigere typer.

Man er endda skredet til hand-lind. Douglas har således som omtalt for nylig bygget sin A4D-1 Skyhawk, og et endnu mere udpræget eksempel var Folland Midge, der blev vist på Farnborough, og som er prototype for Folland Gnat, som man kan få cirka 3 af for den pris, man ellers giver for en type med samme præstationer.

Når man af verdenssituationen er tvunget til at opretholde et forsvarsberedskab, som vi har idag, er det i hvert fald et skridt i den rigtige retning

Med **FLYV** hos

SAAB i Linköping

En imponerende, moderne flyveindustri, der i store antal fremstiller flyvemaskiner med præstationer på højde med stormagternes

Under en tur i Sverige i sommer benyttede vi lejligheden til at kigge inden for hos Svenska Aeroplan Aktiebolaget på hovedfabrikken i Linköping. Da besøget var temmeligt improviseret, var der ikke tid til at fremskaffe de nødvendige tilladelser til at få alt muligt at se; men af det vi så og hørte, har vi dog kunnet danne os et indtryk af denne eneste større flyvemaskinefabrik i Nordeuropa.

Man kan ikke udgå at blive imponeret over, at et lille land har kunnet skabe en sådan højt udviklet virksomhed. Flyveteknikkens rivende udvikling har gjort det mere og mere vanskeligt at følge med, men alligevel har man i Sverige opbygget en virksomhed, som i kvalitetsmæssig henseende kan måle sig med fabrikker i de største lande, og som kvantitativt ikke behøver at skamme sig ved sammenligning med andre europæiske virksomheder.

Saab blev startet før krigen og udviklede sig stærkt under denne, da svenskerne var henvist til selv at forsyne sit flyvevåben med materiel. Man tog også fat på egne konstruktioner, såsom Saab 17, 18 og 21, som efter krigen blev fulgt af de civile typer Safir og Scandia, af den jetdrevne 21R og derpå af Saab 29 og 32.

Det er de to sidste, som dominerer virksomheden idag.

Der bygges i hundredevis af »tønder«

Saab 29, som i Flygvapnet hedder J-29 og populært kaldes »tunnan«, var den første europæiske pilformede jager, som gik i produktion i større antal. Den første prototype var i luften i 1948, og allerede i 1951 begyndte den at komme i eskadriljetjeneste. Jeg så en J-29 for første gang i 1950, da

et enkelt eksemplar var en virkningsfuld sluteffekt på en 3-minutters flyveopvisning i anledning af FAI-kongressen.

Idag ser man »tønder« over hele Sverige, idet typen danner ryggraden i det svenske flyvevåben og benyttes i et stort antal eskadriller. Hvor mange der er bygget, får man naturligvis ikke at vide. Men for nogle år siden nævntes et tal på 500, der skulle være bestilt, og siden er der givet flere ordrer. Flygvapnet er idag på 1200 maskiner i første linie.

Saab-29 produceres stadig og dominerer samlehallerne, som billedet viser. Den bruges i tre versioner: som dagjager, som angrebsmaskine mod mål på jorden og søen og sidst som fotorekognosceringsmaskine. Denne version hedder 29C (S 29C) og har som J-29B større rækkevidde end den oprindelige type.

Motoren er en D.H.Ghost på 2300 kg reaktionskraft. Den licensbygges af Svenska Flygmotor AB i Trollhättan. Jagerudgaverne er bevæbnet med fire 20 mm kanoner foruden raketprojektiler, mens fotoversionen har op til 6 helautomatiske kameraer i den rummelige krop, der er opbygget omkring den lange kanal for indsugningsluften til motoren. Understellet trækkes ind i kroppen.

»Tønden« ser fra siden noget tyknavet og klodset ud, men nedefra er den slank og elegant. Dens fuldvægt er omkring 6 tons og tophastigheden 1060 km/t. Rækkevidde ca. 3000 km. Øvrige data: spændvidde 11 m, længde 10.1m, planareal 24 m².

Et godt bevis for, at »tønden« stadig er en fuldt moderne jager, fik man i maj, da kaptajn Westerlund satte rekord over 500 km lukket bane med 976.9 km/t — den gamle rekord på 950 var sat med en Sabre.



Lansen også i produktion

I november 1952 blev den første prototype af Saab-32 Lansen prøvfløjet for første gang. Siden har man været travlt beskæftiget med afprøvningen af prototyperne og med produktionen af denne maskine, der skal bygges sideløbende med Saab-29.

A 32, som den hedder i Flygvåbnet, er en to-sædet altvejrsmaskine beregnet til angreb mod mål på landjorden og søen. Den skal erstatte de to-motors Saab-18B, og det bliver uægteligt et fremskridt, for den flyver omtrent dobbelt så hurtigt som denne type.

Selv om svenskerne er særdeles hurtige i vendingen, når det gælder om at få en ny type i tjeneste (hurtigere end noget andet europæisk land), så tager det alligevel tid at konstruere en moderne type.

Allerede i 1946, da 18B gik i tjeneste, begyndte man at planlægge dens efterfølger. Man tænkte på at bygge en med to Ghost-motorer og overvejede en overgang en haleløs type. Det førte imidlertid til for stor og dyr en type. I slutningen af 1948 besluttede man sig imidlertid for en enmotors type, og nu begyndte den egentlige konstruktion af Saab-32.

Man valgte et bæreplan med 35 graders pilform og afprøvede planformen på en Safir (Saab-202). Planet har Fowler-flaps og havde oprindelig slots, men klarer sig nu med de små finner på forkanten af planet.

Motoren er en Rolls-Royce-Avon — i produktionsudgaven af typen RA.7R med efterbrænding, hvormed den maksimalt yder 4300 kg reaktionskraft. Blandt nyhederne på Lansen i forhold til tidligere typer er køleanlæg til kabinen, hjælpestyring af krønge- og højderor samt bremsler, der hindrer hjulene i at blokeres helt under en opbremsning.

Lansen er en stor flyvemaskine. Man må ikke lade sig narre af dens slankere form, for kroppen er 50% længere end Saab-29's, nemlig 15 meter, spændvidden 13 m og højden 5 m. Fuldvægten ligger omkring 10 tons.

Alligevel er topfarten over 1100 km/t, og maskinen har som den første svenske type nået over lydhastighed i dyk — den menes iøvrigt at være den eneste i sin klasse, der har gjort det.

Lansen kan fra en centralt beliggende basis i Sverige på mindre end en time nå frem til et hvilket som helst sted på Sveriges 2000 km lange kyst med sin tunge bevæbning af kanoner, raketter, bomber eller andre våben — og den kan gøre det ved dag eller nat i alt slags vejr.

Over 2 millioner regnestykker

Den ydre form af Lansen er bestemt matematisk og har nødvendiggjort 2½ million regneoperationer. Hele beregningsarbejdet har været mere end dobbelt så stort som på Saab-29 og mere end syv gange så stort som på den propeldrevne Saab-21.

Så kan man bedre forstå, at ca. 1000 af de 6000 ansatte hos Saab er ingeniører; men alligevel kan det slet ikke klares uden moderne matematik-maskiner.

Det oplyses naturligvis ikke, hvor mange der skal bygges af den; men den skal anvendes af de fleste jordangrebskadre, af hvilke der i øjeblikket er 12.

Næste type 1600 km/t?

I de ældste bygninger på den stadigt voksende fabrik findes den eksperimentelle afdeling. Hvad der laves der nu, kan man kun gisne om; men fra Flygvåbnet er det blevet udtalt, at næste type vil kunne flyve med langt over lydets hastighed eller ca. 1600 km/t.

Måske den lille Saab-210 Draken giver et fingerpeg af, hvordan den vil komme til at se ud. Det er en deltavinget forsøgsmaskine, der snart har fløjet i tre år, og som er beregnet til at prøve den såkaldte dobbelte deltaform ved lavere hastigheder. Den er udstyret med en Armstrong Siddeley Adder motor på kun 475 kg reaktionskraft.

Safir og Skandia

Saab-91 Safir er som bekendt en lavvinget enmotors trænings- og privatmaskine, bygget i helmetal. Den fløj allerede i 1945, og den første produktionsversion 91A var udstyret med 147 hk Gipsy Major motor, mens de senere udgaver har en 190 hk Lycoming motor.

Næsten halvdelen af de ca. 200 Safirer, der er bygget, er leveret til det svenske flyvåben, hvor den er standard-skolemaskine under betegnelsen Sk 50. På denne type får eleverne 60 timer inden ca. 100 timer på Harvard.

Mens Safir oprindeligt er 3-sædet (91A og 91 B), findes den nu også som firesædet i versionen 91C. Fuldvægten af sidstnævnte er 1215 kg, tophastigheden 270 km/t, økonomisk rejsefart 227 km/t og rækkevidden 900 km (med fulde tanke og fuld nyttelast samtidigt).

Safiren anvendes i 3 landes flyvåben og af 4 landes trafikflyveskoler og anvendes ialt i 12 lande. Mens den oprindeligt kostede 36—40.000 sv. kr., koster den idag ca. 85.000 i den tresædede og 95.000 i den firesædede udgave. Sidstnævnte er altså ca. 125.000 danske kroner, og det er der jo ikke mange privatflyvere, der har råd til.

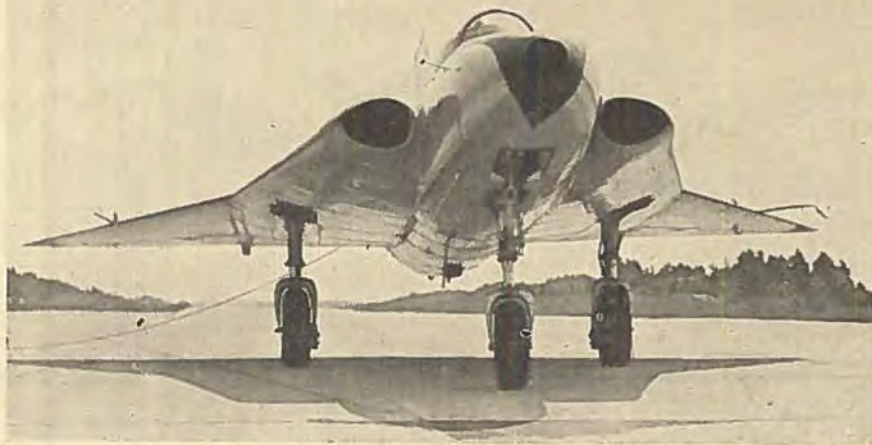
Trafikflyvemaskinen Scandia anvendes som bekendt af SAS og af VASP i Brasilien. Foruden de oprindeligt 12 er der nu bygget 6 til, hvoraf de 2 til SAS. Man har ikke opgivet håbet om at få solgt flere endnu.

Men på grund af den omfattende militære produktion har SAAB ikke kunnet overkomme det hele alene. Derfor har man allieret sig med den hollandske flyvemaskineindustri. De nye Scandia er således bygget af Fokker i samarbejde med Avirolanda og de Schelde, mens sidstnævnte firma alene bygger Safirerne. Der er ikke tale om licensbygning i den forstand, men de pågældende firmaer er underleverandører til Saab, der selv forhandler maskinerne.

Det er ikke alene flyvemaskiner, Saab eksporterer. En flyvemaskinedel, som har vakt interesse i udlandet, er Saabs lette katapultsæde, som Folland Aircraft i England nu har fået licens til at fabrikere.

Saab var i det hele taget meget tidligt med på dette område. Allerede i 1943 blev Saab-21 udstyret med katapultsæde. På det tidspunkt havde tilsyneladende kun tyskerne også forsøgt sig med dette redningsmiddel, men havde ikke opnået tilsvarende gode resultater.

Øverst SAAB-210 Draken i sin første udførelse. Bemærk den dobbelte deltaform på planet. — Derunder SAAB-32 Lansen, der flyver over 1100 km/t. I midten SAAB-29C rekognosceringsmaskine med ekstratanke. — SAAB-90 Scandia, der anvendes af SAS og VASP. — Nederst SAAB-91C foran tårnet på Tannefors med en SAAB-92 bil i forgrunden.



Draken i en senere udgave, hvor planspidsen med lufttilførslen ikke når helt frem i næsen på maskinen.

Også biler

Foruden hovedfabrikken i Linköping har Saab fabrikker i Trollhättan, Jönköping og Göteborg. I Trollhättan bygges foruden flyvemaskinedele også Saab-92-bilen, som bliver mere og mere populær i Sverige. Der bygges nu 5000 om året, og tallet stiger stadig.

Hovedfabrikken i Linköping er konstant under udbygning. Allerede i 1945 blev den underjordiske afdeling færdig. Den er sprængt ud i klippen og ligger bombesikkert i to etager dybt under jordoverfladen.

I 1950 blev der på Saabs egen flyveplads ved Tannefors i udkanten af Linköping lagt betonstartbane for 2,5 mill. sv. kr., og i 1952 blev pladsen udvidet for 1,2 mill.

I 1952 blev en interessant vindkanal, drevet af fire Ghost-motorer og beregnet til hastigheder op til et marchtal af 1,5 taget i brug. Saab har flere andre vindkanaler og Sverige ialt en halv snes stykker.

I fjor begyndte man en meget stor udvidelse, hvori der investeres 23 mill. sv. kr. For at få plads til at samle den store Saab-32, udvides samlehallen med 10.000 kvadratmeter, ligesom der er bygget en helt ny hangar og bygninger til konstruktionsafdelingerne.

Saabs aktiekapital er 31 mill. kr. Nettooverskuddet er steget stærkt de senere år og var i 1952—53 ikke mindre end 7,2 mill. sv. kr.

Saabs øverste chef er direktør *Tryggve Holm*, den tekniske direktør er *L. Brisning*. Chefingeniør for flyvemaskinekonstruktion er *T. Lidmalm*, som vi havde lejlighed til at træffe under vort besøg.

Nu er det jo sin sag at interviewe chefkonstruktøren, for de spørgsmål, man helst ville have besvaret, undlader man at stille, da man ved, at man ikke vil få svar på dem.

Vi fik imidlertid en samtale om Saab og forskellige almene problemer, og ingeniør Lidmalm (der forøvrigt også er konstruktør af Fi-1 svæveplanet), fortalte, at mens man under opbygningen af Saab havde en del udenlandske, specielt amerikanske, ingeniører til hjælp, så var man nu helt selvforsynende, ligesom Sverige jo også forskningsmæssigt er godt udrustet.

Produktionen hos Saab er meget moderne, men endnu har antallet i serierne ikke berettiget anvendelsen af de kæmpemæssige maskiner, man ser i USA, og som laver store dele af flyvemaskiner ud af eet stort og svært stykke materiale.

Derimod anvender man i stigende grad »limning« af metal ligesom den engelske industri. Også anvendelsen af plastmateriale øges mere og mere.

Lydmur, varmemur — og prismur

Vi talte kort om lydmursproblemerne og om den næste »mur«, som populært er blevet døbt »varmemuren«. Men Lidmalm gjorde opmærksom på en tredje og måske lige



Fire SAAB-29 fra Skånska Flygflotilljen i Angelholm (F 10) — forøvrigt den Jagerbasis, der ligger København nærmest (ca. 60 km).

så betydningsfuld hindring for udviklingen, nemlig »omkostningsmuren« eller »prismuren«.

Efterhånden som præstationerne skal presses i vejret, og flyvemaskinerne skal medføre mere og mere kostbar og indviklet instrumentering og bevæbning, så har de en tendens til at blive større og tungere og dermed stadig dyrere.

En Saab-29 koster godt 1 million danske kroner, men allerede næste type, Saab-32, kommer til at koste rundt regnet det dobbelte.

Fortsætter denne udvikling, kommer prisen snart til at være en alvorlig hindring for bygning af tilstrækkeligt store antal.

»Ja,« sagde Lidmalm til slut, »det er i det hele taget trist, at verdenssituationen er sådan, at der må anvendes så mange penge og så megen arbejdskraft på krigsmateriel, når der på civile områder også var så mange interessante opgaver at løse.«

PW

Lange rækker af »flyvende tøndere« i den store moderne samlehal.

SAAB 91 B Safir, der er standard-skolemåske ved den store svenske flyveskole på Ljungbyhed i Skåne.



FARNBOROUGH 1954

Den mest interessante maskine var den lille Folland Midge —
og den største nyhed, at englænderne har et luftfartøj, der flyver uden
planer eller rotoror

Society of British Aircraft Constructors har atter vist, at flyveugen i Farnborough er årets største flyvebegivenhed på denne side af atlanten og — »jernetæppet«.

I ugen fra 6.—12. september havde 293 firmaer, som alle er medlemmer af S.B.A.C., skabt en udstilling, som omfattede alt indenfor den britiske flyvemaskineindustri ligefra flyvemaskiner til materialer og tilbehør af den mest forskellige art. Og gæsterne kom strømmende til Farnborough. Der var adskillige tusinder fra nogle og halvfems fremmede nationer, som ville se nyheder, der var tusinder af britiske flyvere, luftfartsfolk og teknikere, som ønskede at se hvad de andre producerede, og der var over to hundrede tusinde, som fortrinsvis var interesseret i at overvære de imponerende flyveopvisninger.

Det var nemlig ikke nogen almindelig udstilling, men derimod en decideret salgsudstilling, hvor varerne blev demonstreret for de eventuelle købere, og det blev gjort på en storslået måde. Det var ganske vist kun på ugens første fire dage, at de udenlandske købere besøgte udstillingen som dennes gæster, men fredag, lørdag og søndag havde alle adgang mod entré, og dermed også de hjemlige købere, landets egne skatteborgere. Og de må være interesseret i flyvning, for om fredagen, den første offentlige dag, hvor vejret var meget dårligt, og hvor entréen kostede 1 £ — d. v. s. 20 kroner — for voksne og 10 kroner for børn, var der over 20.000 betalende gæster. I parentes skal det nævnes, at parkeringsafgiften den samme dag var 20 kr. pr. bil. Lørdag og søndag, hvor entréen kun var 10 kroner for voksne og 5 kroner for børn, var gæsternes antal oppe på over 200.000.

Det må vel nok kaldes interesse, navnlig når man tænker, at det tager ca. 2 timer at komme fra Londons centrum ud til flyvepladsen ved Farnborough — og mindst ligeså lang tid at komme hjem igen.

* * *

Farnborough-ugens første aften indledtes efter de sidste års traditioner med en middag, hvortil S.B.A.C. havde samlet ca. 1000 gæster fra nogle og halvfems nationer. Hædersgæsten var den engelske forsyningsminister *Duncan Sandys*, og denne holdt en meget bemærkelsesværdig tale, hvori der bl. a. blev sagt følgende:

»Den britiske flyvemaskineindustri har i de senere år gennemgået en rivende udvikling. Dens produktion er idag 2½ gange større end den var i 1948. Indenfor samme

periode er arbejdsstyrken steget fra 145.000 til 230.000, d. v. s. ca. 60 %. Det vil atter sige, at hver mand yder en halv gang mere, end tilfældet var i 1948. Eksporten af flyvemaskiner og motorer beløber sig til over 1200 millioner kroner om året.«

Helikoptere

»Jeg tror nok, at jeg tør sige,« fortsatte ministeren, »at man i det store hele anerkender, at den britiske industri har gjort den største indsats for at udvikle turbine-motoren. I løbet af de sidste ti år er dens vægt pr. kg reaktionskraft blevet halveret, og dens specifikke brændstofforbrug er blevet reduceret med mindst 25 %. De nyeste typer reaktionsmotorer yder ca. 6 gange så megen reaktionskraft som motorer med samme diameter gjorde for ti år siden.

I denne forbindelse vil jeg også gerne nævne anvendelsen af turbinemotorer i helikoptere, fordi denne specielle motortype synes at være særlig egnet til helikoptere. Vi anerkender beredvilligt, at vore amerikanske venner i øjeblikket er forud for den øvrige verden med hensyn til stempelmotor-udstyrede helikoptere, men, hvis alt går godt, er der efter min mening en mulighed for, at nogle af de typer, som vi nu arbejder med, vil give den britiske flyvemaskineindustri den samme førerstilling med hensyn til reaktionsdrevne helikoptere, som den har fået på de reaktionsdrevne trafikflyvemaskiners område.«

Udviklingen og produktionen skal fremmes

Derefter kom ministeren ind på spørgsmålet om mulighederne for at fremme produktionen af nye flyvemaskiner, idet han sagde, at han udmærket godt vidste, at mange undrede sig over, at det tog så lang tid, inden en ny og tilsyneladende vellykket type kom i serieproduktion. Blandt de mange vanskeligheder, som først skulle overvindes, var f. eks. de mange flyveprøver, udarbejdelse af tegninger, nye prøver, nye tegninger o. s. v. En moderne jager krævede udarbejdelsen af ca. 15.000 enkelttegninger, og hertil medgik omtrent en halv million arbejdstimer af dygtige tegnere.

»Jeg har undersøgt dette problem i alle dets detaljer,« sagde ministeren, »og jeg er kommet til det resultat, at hele processen ikke alene må, men skal fremskyndes. Jeg stiler efter at reducere den tid, det tager at fremstille en ny flyvemaskine, med 18 måneder, og det kan gøres ved anvendelsen af forskellige metoder. En af dem er f. eks. at bestille flere prototyper af samme flyvemaskine til brug for prøverne. Hidtil har det været praksis, at der kun er blevet bestilt to prototyper. Og det er sket, at den eneste prototype, som var bestilt, havarede og på den måde sinkede udviklingen i måneder.

Fra oven: Fem Gloster Javelin i formation, den lille Folland Midge, der i dette billede ser tyk-mavet ud, men fra siden er slank og velformet. — Derunder Fairey FD-1, der har fløjet siden 1951, og Short SB-4 Sherpa til forsøg med en ny plan-type. — Så Hunting Percival Jet Provost og nyderst Ambassador med Proteus turbinemotorer. (Flight fotografier).



Hvis vi havde ladet Hunter og Swift bygge i nogle flere eksemplarer som prototyper, er det højst sandsynligt, at disse to typer havde været i produktion et helt år tidligere, end tilfældet har været.

Jeg skal garantere for, at vi har lært noget, og hvad den nye jager P. 1 angår, så har vi bestilt ikke mindre end 5 eksemplarer som prototyper og en serie på 20 stk. som indledning til den endelige serieproduktion.

Vindkanal-forsøg

De aerodynamiske problemer omkring lydgrænsen, der for få år siden var meget store, er nu i det store hele blevet løst. I virkeligheden var vi for ikke mange dage siden ude for, at vores nye P. 1 jager passerede lydgrænsen af en fejltagelse. Flyveren passerede Mach 1 uden selv at være klar over det.

Vi skal imidlertid endnu videre med vore vindkanal-forsøg, selv om det kommer til at koste mange penge. Vindkanaler er kostbare, og den kraft, der skal til for at drive dem, er uhyre. For at producere en vindstrøm med overlydshastighed i en kanal på nogle få fod i diameter, skal der bruges mellem 50 og 100.000 hestekræfter. En enkelt vindkanal kan meget let komme til at koste over 200 millioner kroner.

Varmeproblemet

Det næste store tekniske problem, som vi skal i lag med, er varmen. Det er i denne forbindelse forkert at tale om »varmebarrierer«, for den slags eksisterer ikke. Det er mere korrekt at tale om luftens gnidningsmodstand, fordi det drejer sig om den varme, der udvikles ved luftfartøjets passage gennem luftmasserne, og som forøges med tiltagende flyvefart. I en højde på 12.000 m begynder varmen at blive et problem ved en flyvefart på ca. 2.700 km/t, idet man her må regne med en temperatur på luftfartøjets overside på ca. 180 graders celsius.

Hvis vi derfor tilstræber at opnå væsentlig større flyvehastigheder, så må vi gøre alt for at luftfartøjerne bygges til at kunne yde den mindst mulige luftmodstand, vi må finde på egnede isolationsmetoder, og vi må fremstille materialer, som kan tåle meget store varmegrader.

Lodret start

Endelig kom ministeren i slutningen af sin tale ind på at nævne en begivenhed, som i de følgende dage var forsidestof i de engelske blade. »De fleste har vist set billeder af nogle amerikanske luftfartøjer, som stod på halen, og som var beregnet til lodret start og landing,« sagde ministeren. »Her i Storbritannien arbejder vi også med disse problemer, men vi har grebet det an på en anden og helt ny måde, idet den nødvendige opdrift frembringes ved hjælp af nedadgående jetstråler, hvis retning kan varieres af hensyn til stivevinklen. Rolls-Royce har fornylig konstrueret et forsøgs-luftfartøj af denne type. Det vejer 3½ tons, og det foretog nogle vellykkede prøveflyvninger for nogle få uger siden.

* * *

Enkeltheder om, hvordan det nye Rolls-Royce luftfartøj ser ud, blev ivrigt diskuteret i den engelske presse. Man bragte interviews med flyveren, men uden at denne

på noget punkt røbede noget om enkelthederne. Det eneste positive, man hidtil har set om denne epokegørende nyhed, er en meddelelse i »Daily Sketch«, der siger, at rygterne om det nye luftfartøj fik Rolls-Royce's aktier til at stige således, »at værdien af selskabets kapital øgedes med 20 millioner kroner«.

* * *

Både teknisk og publikumsmæssigt blev »Farnborough 1954« en stor succes, og der er al mulig grund til at komplimentere arrangørerne for hele udstillingens gennemførelse, både hvad den statiske del angår, og alt det, der foregik i luften. Alt blev gennemført med beundringsværdig disciplin.

Og hvad skete der så i luften? Var der nogle nyheder?

Der var nyheder. Den største var vel nok den lille Folland Midge, træningsjageren der kan bygges billigt.

I den første gruppe, som åbnede flyveopvisningen, var Ambassador med to Bristol Proteus turbinemotorer, Hunting Percival Pembroke med to Alvis Leonides stempelmotorer, Heron 2 med De Havilland Gipsy Queen stempelmotorer og Napier's Eland Varsity med to Eland turbinemotorer. Næste gruppe bestod af de Havilland Beaver 2, der havde en forbavsende kort start med seks mand ombord, Hunting Percival Provost træneren med en Alvis Leonides stempelmotor, Auster A.O.P.9, som var en helt ny type beregnet til artilleri-observation, og Scottish Aviation Pioneer 2 med sine vældige klapper i hele vingens længde.

Den tredje gruppe omfattede otte typer.

Fairey's Gannet A.S. 1, et tresædet hangarskibsbaseret, anti-ubåds luftfartøj med en Double Mamba turbinemotor. Boulton Paul Balliol 2-sædet træner med en Rolls-Royce Merlin stempelmotor viste ypperlig kunstflyvning. Soar-Meteor blev demonstreret af Rolls-Royce; foruden sine to Rolls-Royce Derwent reaktionsmotorer var den i hver vingespids udstyret med en lille Rolls-Royce Soar jetmotor, og det var imponerende at se den holde sig flyvende på de to små »hjælpemotorer« alene. Måske åbner denne indbygning af flere mindre jetmotorer helt nye muligheder. Canberra P.R. 7, som er beregnet til foto-rekognoscering og er udstyret med to Rolls-Royce Avon reaktionsmotorer, afsluttede sin flyvning med en meget kort landing. Det så godt ud. Og så kom en god kending: Hawker's Hunter F. 1 med en Rolls-Royce Avon reaktionsmotor. Dens elegance, dens fart og forbløffende manøvreevne gjorde atter et stærkt indtryk på alle tilskuerne. Olympus Canberra, som derefter jog forbi, viste sin forbløffende evne til at kunne variere sin fart under vandret flyvning. Sea Hawk F.B. 3, som blev demonstreret af firmaet Armstrong Whitworth, havde en Rolls-Royce Nene reaktionsmotor, og Sapphire Canberra, som vi-stes af Armstrong Siddeley, var prøve-luftfartøj for to Sapphire Sa. 7 reaktionsmotorer.

(sluttes næste side)

Øverst Hawker Hunter F Mk. 1 med den nye luftbremse i virksomhed. Derpå en Meteor med to ekstra Rolls-Royce Soar motorer i tipperne og Supermarine 525 med to Avonmotorer. — Så en Hunting Percival Pembroke, der leveres til Belgisk Kongo, og som det svenske flyvevåben har bestilt. Og nederst de Havilland Comet 3 og Bristol 173, som i år optrådte uden faste høreplaner. (Flight fotografier).



KÆDELINIEFLYVNING

Efter en idé af Wolfgang Hütter

(Tænkt på af mig, H. W. Jensen, og forklaret uden reelt videnskabeligt grundlag med den bagtanke, at andre, med større resurser, vil arbejde videre med sagen)

Under verdensmesterskaberne i svæveflyvning i England 1954 fortalte *Wolfgang Hütter* mig om en ide, han havde fået for flere år siden.

Den gik ud på, at det under ligeudflyvning er bedre at flyve med vekslende hastighed, fremfor med konstant fart. Ved første øjekast ser det ud til at være stik imod al logik; men ved nærmere eftertanke ser det ud til at være noget om snakken.

Man skal flyve efter en kurve, som nemmest forklares som en kædelinie. En kædelinie er den kurve, som fremkommer, hvis

man holder en slap kæde i hænderne. Hvis man sænker den ene hånd i forhold til den anden, vil man se, at kædelinien vil have forskellig radius overalt, mindst ved den laveste hånd.

En flyvning efter denne linie vil se ontrent sådan ud: Man begynder med at flyve 80 km/h og øger hastigheden til 110—115 km/h for derefter at trække pinden tilbage ganske stille. Hastigheden vil nu først øges til ca. 120 km/h for derefter at synke. Når man kommer ned på ca. 85 km/h, føres pinden atter frem, og ved 80 km/h skal

(Farnborough)

Derefter fulgte helikopter-afdelingen, som omfattede fire typer: Bristol Sycamore 4, Bristol 173, Saunders Roe Skeeter 5 og Skeeter 6. Alle fire typer viste glimrende manøvretegenskaber, og eksperter spåede alle typerne en fremtid.

I denne forbindelse skal nævnes, at den engelske marine allerede råder over 100 helikoptere af forskellige typer, og at et lignende antal Bristol 173 rotorede, tomotorede helikoptertyper er blevet bestilt af R.J.F. og Marines. Dette er den hidtil største ordre på helikoptere, som er blevet afgivet i Storbritannien, og det tyder på, at man nu vil gøre en kraftanstrengelse for at nå i toppen.

I finansåret 1945—46 ofrede Ministry of Supply intet på at udvikle helikopteren, forrige år ofrede man ca. 25 mill. kroner, og i indeværende finansår regner man med at skulle ofre ca. 50 millioner kroner. Fem af de 20 største britiske firmaer indenfor luftfartsindustrien er ved at bygge helikoptere. Fairey er ved at bygge en såkaldt Rotodyne til 40 personer; BEA skal til at flyve med tre Bristol 173, og fra marts 1955 opretter det forbindelse med Westland-Sikorsky helikoptere mellem London Airport og Waterloo Airstation ind i byen.

Den sidste halvdel af programmet var en lang række enkeltopvisninger. Det begyndte med Armstrong Whitworth Meteor N.F. 14, udstyret med 2 Rolls-Royce Derwent reaktionsmotorer. Derefter kom Fairey's Gannet T. 2, som er udstyret med en Armstrong Siddeley Double Mamba turbomotor. Og så fulgte en af nyhederne: Short Brothers & Harlands Sherpa forsøgsflyvning, udstyret med to Blackburn Turbomeca Palas reaktionsmotorer. Sherpa, der er et meget smukt flyvningstøj, havde en temmelig lang start. To Seamew demonstrerede på en meget illustrerende måde flyvningstøjets evne til at kunne variere sin fart.

Så fulgte den lille Folland Midge (Armstrong Siddeley Viper), den billige jager til træningsbrug. Den startede, den var længe om det, kom i luften — og sejrede. Den var enestående manøvreduktig, den var

hurtig og så godt ud. Den blev afløst af sin diametrale modsætning, den vældige Vulcan bomber, der virker så imponerende — måske mest imponerende af samtlige luftfartøjer — på grund af sin størrelse, sin ejendommelige form og sine tilsyneladende gode flyveegenskaber, som afsluttes i en elegant landing — der minder om et låg, der blev lukket ned.

Fairey Delta var også en af nyhederne. Det var en lille — meget lille — trekantet forsøgsflyvemaskine med en Rolls-Royce Derwent reaktionsmotor. Og den lille Delta kunne flyve, den viste en forbløffende manøvretegne — og den var hurtig. Delta er udstyret med en Rolls-Royce Derwent reaktionsmotor.

Vickers-Armstrong 525 »Naval jet fighter« med to Rolls-Royce Avon er i ydeevne og manøvreduktighed på linie med Hunter. Begge typer passerede under dyk lydets hastighed og frembragte de karakteristiske brag, som tydeligt hortes over hele pladsen. I samme klasse må også nævnes D.H. 110 (to Rolls-Royce Avon), en to-sædet »all weather naval fighter« mage til den, der sprængtes under Farnborough-flyvningerne i 1952.

De Havilland fabrikkerne har ikke ladet sig kue af de tragiske uheld med typen Comet 1; enorme anstrengelser er blevet gjort for at komme til bunds i ulykkernes årsag. Endnu foreligger ingen officiel redegørelse, men resultatet af anstrengelserne forelå i form af typerne Comet 2 og Comet 3, som begge var i luften. Det er to vidt forskellige typer. Comet 2, der er til mellemdistancer, tager 44 passagerer, mens Comet 3, som er bygget til lange ruter, tager 58—75 passagerer.

Fem Gloster Javelin (to Armstrong Siddeley Sapphire) sluttede den vellykkede og righoldige opvisning med en smuk formationsflyvning.

Farnborough 1954 blev en stor succes, og S.B.A.C. har allerede bestemt, at den næste Farnborough-udstilling skal finde sted i september 1955.

planet igen have en sådan stilling, at det begynder at øge sin hastighed. Og sådan igen, og igen, og igen.

Hvilken fordel giver det?

Nå, og hvad så? Jo: 1) under hastighedsførelsen vil planet have en mindre indfaldsvinkel, end hvis det fløj med konstant fart, hvilket medfører mindre modstand. 2) Under optagningen vil planet blive udsat for centrifugalkraft, som vil give det en større planbelastning, hvilket medfører forbedret glidetæl. Endvidere fremkommer der ved optagningen en hastighedsførelse på grund af radiusformindskningen. Det er det samme, der sker, når en kunstskøjteløber laver piruetter ved at trække armene til sig.

Er der nu ikke nogen, der allerede har fundet ud af det for? Jo, det har alle piloter, for det er jo det, man gør, når man er bange for ikke at kunne nå frem over en forhindring ved en landing; så dykker man jo bare på, og så er det næsten aldrig nogen sag at hoppe over.

Desværre er det aldrig lykkedes Hütter at få nogen til at bevise sin teori i praksis; men på vejen hjem fra England forelagde jeg sagen for nogle af det svenske hold, og midt i den skepsis, jeg mødte, fik jeg en meget interessant beretning. Det var den svenske holdleder, *Gösta Håkanson*, som fortalte, at han for nogle år siden havde været ude for en flygvapenpilot, som fløj på den ovenfor beskrevne måde. Denne pilot skulle engang flyve en motormaskine til en anden flyveplads samtidig med en anden pilot i samme type maskine. De to piloter havde så aftalt at prøve, hvem der kom først. Den ene skulle flyve kædelinieflyvning, og den anden skulle flyve på normal måde. Maskinerne var af type B. 3, som kan flyve med en hastighed af 300 km/h, og distancen var 200 km. De startede på samme tid, og kædelinieflyveren kom frem ca. 15 min. før den anden, mener Håkanson at kunne huske.

33 % forbedring

Hvis dette holder stik, vil det sige en forbedring på over en tredjedel, og det passer udmærket med, hvad Hütter selv har regnet ud.

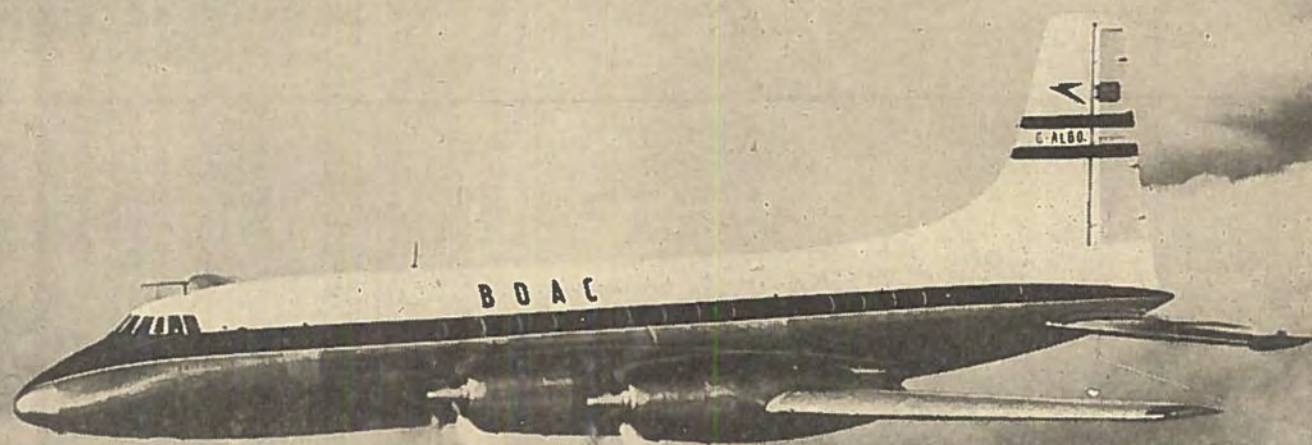
Hvordan kan man nu vide, om man flyver korrekt i en kædelinie? Ja, det kan man faktisk ikke vide, men en normalt god pilot vil nok kunne gøre det nogenlunde rigtigt. Det bedste ville dog være at have et plan, som er dynamisk indifferent. Det vil sige et plan som, hvis det en gang er sat i svingning, vil vedblive at svinge med samme udslag. Svingningstiden skal være 20 til 30 sec. og det er da også normalt for de fleste svæveplaner. Piloten kan ikke gøre det bedre end planet selv, idet de svingninger planet foretager, er i kædelinien. Nu er de fleste planer dog dynamisk stabile, det vil sige, at de efter færre eller flere svingninger efterhånden overgår til normal glideflugt, selvom piloten ikke rører pinden. Denne egenskab kan dog ændres ved at sætte vægte ind i næsen eller halen, og forandre indfaldsvinklen på haleplanet; men det er en opgave for folk, som kan skrive og regne lidt mere end almindelige mennesker.

Hvis teorien holder stik, vil det sige, at en Olympia vil fa sit glidetæl sat op fra 25 til 33 (hm!), og en trafikmaskine kunne flyve over Atlanterhavet på 2/3 af den tid, den bruger nu.

J. F.

Cowboy.

Britannia har en march-
fart på over $9\frac{1}{2}$ km i minuttet. Den
medfører større betalende last hurtigere og
billigere end nogen anden trafikflyvemaskine.



THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED - ENGLAND
206 A
REPRÆSENTANT: A. B. C. HANSEN COMP. & - INDUSTRIBYGNINGEN - KØBENHAVN V.

Finland vandt nordisk motorflyvekoneurrence

Sverige blev fortrængt fra førstepladsen, og Danmark blev nr. 3 i Jönköping — Van Hauen individuelt nr. 2

Af Arne Christiansen

Nordisk Motorflyvekoneurrence 1954 blev lørdag den 28. august og søndag den 29. august afviklet i Sverige med Jönköping flyveplads som basis. Der skete i år ret bemærkelsesværdige forskydninger, idet svenskerne måtte vige førstepladsen, som de havde besat de to foregående år i Norge og Danmark. Det blev denne gang finnerne, der kom til at dominere på resultatlisten, og samtidig rykkede Danmark op fra sidste- til tredjepladsen. Danmark opnåede også sin hidtil bedste individuelle placering, idet *Leo Mac van Hauen*, Sportsflyveklubben, København, blev nr. 2 med 75,5 points efter finneren *Mikko Puupponen* med 47,6 points.

Det danske hold bestod desuden af *Arne Christiansen*, Fyens Flyveklub, (nr. 7 med 159,8 points) og *Brian Jørgensen*, Odense Flyveklub, (nr. 8 med 163,7 points). Baron *Mogens Wedell-Wedellsborg*, Sportsflyveklubben, var holdleder og dansk repræsentant på dommerholdet.

Koneurrencen afvikledes stort set i overensstemmelse med de regler, der blev vedtaget på de nordiske aeroklubbers møde i Stockholm 27. februar i år.

Belært af tidligere års erfaringer havde konkurrenceledelsen fastsat, at deltagerne skulle være på Jönköping flyveplads senest fredag den 27. august kl. 18, og dette overholdtes af alle på nær en nordmand, som i sin Piper Cub sprang over nærmeste toldlufthavn, men ikke kunne nå frem til Jönköping, hvorfor han blev forsinket i Trollhättan, der ikke er toldlufthavn. Han nåede imidlertid frem til konkurrencens begyndelse lørdag formiddag, hvor orienteringsflyvningen skulle have været startet.

Vejret medførte programændring

Tåge i dalene og enkelte regnbyger gjorde det imidlertid nødvendigt at lægge konkurrenceplanen om, så landingsprøverne og en del af specialprøverne blev afviklet i stedet for orienteringsflyvningen.

Der var først to meldingsnedkastninger, som skulle foregå fra mindst 20 ms højde, men da den første pilot, svenskeren *Rosén*, imidlertid var nærmere de 10 m, og denne overtrædelse ikke var forudset med hensyn til prikbelastning, ændredes grænsen for de følgende.

Næste opgave var motorlanding med af-ruling til udlagt mærke og derefter skole-landing med motor på tomgang. Her blev også foretaget stilbedømmelse, men meget lemfældigt, idet man så sideslip i et par meters højde gå upåtalte hen. Nævnes kan det at en svensker tog »uden motor« så bogstaveligt, at han afbrød tændingen og landede med standst propel!

Sidste opgave den dag var en skriftlig navigationsopgave med træffepunktsbestemmelse for en helikopter og en Piper Cub. Der var givet fem minutter til opgaven, men da man selv skulle passe tiden, uden at dette var understreget, afleverede flere opgaven for sent, skønt den var færdig til tiden.

Dermed var det slut på lørdagens konkurrencer, og det danske hold havde i landin-

gerne samlet sig et anseligt antal strafpoints i forhold til de øvrige tre lande, så fra dansk side regnede man ikke med store ting, da man søndag morgen blev briefet, mens blæsten suste fra vestsydvest med 40 km/t.

Orienteringskoneurrencen

Maskinerne blev sendt af sted med intervaller tilpasset efter deres marchhastighed, og en halv time før hver start fik føreren udleveret kortmateriale, konkurrencekort, seks stk. luftfotografier til identifikation og endnu et par opgaver, der skulle løses undervejs. Luftfotografierne voldte navnlig danskerne besvær. De lod sig distrahere af de mange træer, der dominerede på samtlige billeder. Før kort og opgaver blev udleveret, var maskinen kørt frem til startstedet, og når kurser og passagetider var udregnet, rykkede de fleste ind i maskinen, mens en hjælper svingede propellen. En sidste gennemgang af materialet kunne der normalt blive tid til, inden flaget sænkedes til start. Der var 20 sekunder at løbe på ved gasgivningen.

Flyvningen gennemførtes over en trekant med næstens ens ben (godt 70 km hver), og der var flere skjulte kontroller. Andet vendepunkt var Borås flyveplads, hvor der blev tid til kaffe og smörgås, inden man en time efter den beregnede ankomsttid skulle tage af mod Jönköping. For starttidspunktets nøjagtighed skulle man selv sørge. Her såvel som ved ankomsten til Jönköping blev ikke alene passagelokkeslet, men også indflyvningsvinkel målt, og efter passage af mål skulle man gå på venstre volte (ruten var gennemfløjet på højre volte) og foretage en fingeret nødlanding. Satte man maskinen før mållinjen, betød det maksimal prikbelastning. Denne gang klarede danskerne sig betydeligt bedre end under lørdagens landinger.

Det var konkurrencens sidste opgave, og da danskerne var færdige omkring kl. 15, tog van Hauen og Arne Christiansen af med henholdsvis Kastrop og Odense som mål, mens Brian Jørgensen fløj en tur til Alleberg. Først på aftenen forelå resultaterne, og SAS-pokalen og Nordisk Flyverpokal blev overrakt til finnerne, som næste år arrangerer Nordisk Motorflyvekoneurrence på Jämsjörvi.

Erfaringer

Skal man til slut nævne ting, som man syntes burde have været anderledes, må det blive — uden at det på nogen måde skal tjene som undskyldning for danskerne —, at nogle af identifikationsmålene og et udlagt mærke lå til højre for kursen, hvilket gjorde det vanskeligt for piloterne i de maskiner, der styres fra venstre side, mens de syv i Piper Cubs havde gode kort på hånden — i forbindelse med en marchhastighed, der giver bedre tid til observationer.

I følge vedtagelserne i Stockholm i februar skulle »aktuelle kort« tilstilles de respektive landes aeroklubber 14 dage før konkurrencen, hvilket ikke skete i år. Men



Den danske dommer baron M. Wedell-Wedellsborg og Leo Mac van Hauen, der blev nr. 2.

da ruten var tegnet ind i kortene, man fik udleveret, og man i forvejen havde kortprøver i samme målestok, var arrangementet for så vidt tilfredsstillende. Der anvendtes to korttyper — 1:300.000 og 1:100.000, og kun på strækninger i sidstnævnte kort skulle man finde mærker, fotomål m. v., hvilket naturligvis gav lejlighed til at koncentrere sig om kurs og tid på de øvrige dele af ruten. Kun skulle man i en fart »stille om«, når en centimeter på kortet pludselig blev til 1 km i stedet for 3 km og omvendt.

Endelig siger bestemmelserne, at der skal udfærdiges skriftlige direktiver på engelsk (for briefing), og selv om sprogvanskelighederne klarede i år, mon så ikke finnerne bør overveje at benytte sig af bestemmelsen til næste års konkurrence?

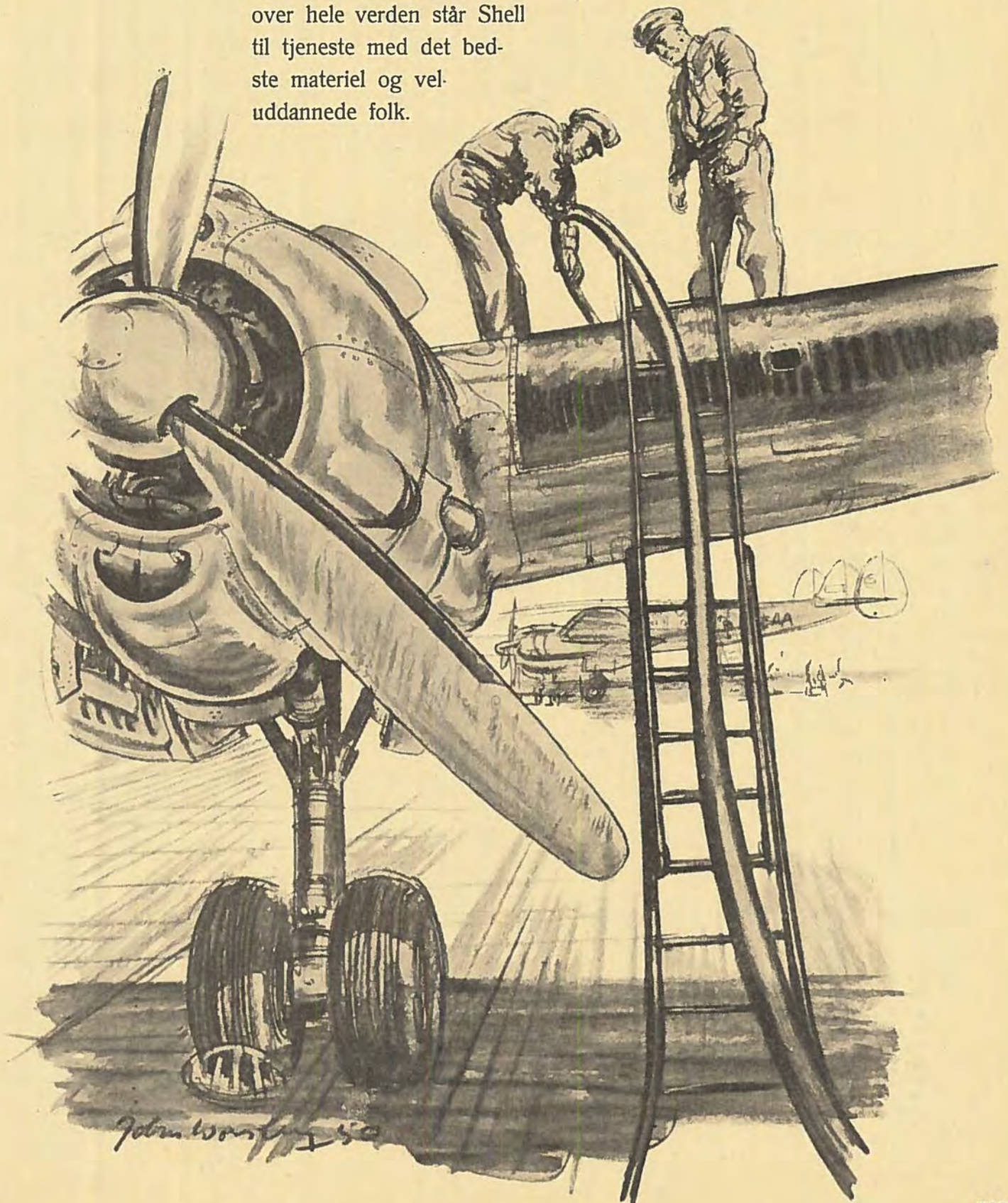
Danskerne væsentligste lære af dette års konkurrence må blive den samme som tidligere år: Een hjemlig konkurrence om året er ikke nok, hvis man skal gøre sig håb om fortsat bedre placering. Navnlig trænger landingerne til afpudsning.

Hertil følger van Hauen yderligere et par synspunkter:

— En endnu væsentligere forskel på vore hjemlige konkurrencer og de norske og svenske er der i selve navigationsopgaven. Medens vi herhjemme lægger vægt på udregningen af flightplanen og får ruterne opgivet i grader og kilometer, som vi så selv skal afsætte på kortet, og hvor en afvigelse på nogle få grader eller en brøkdel af en (sluttes side 224)

**SHELL
AVIATION
SERVICE**

På mere end 1500 lufthavne
over hele verden står Shell
til tjeneste med det bedste
materiel og vel-
uddannede folk.



TRAFIKFLYVENYTT

Lufthansa genopstår

Den midlertidige organisation Luftag er nu omdannet til et selskab med det gamle navn Deutsche Lufthansa A.G. Aktiekapitalen er sat op fra 25 til 50 millioner D-mark. Der er bestilt nogle få Convair 340 og Super Constellations til at begynde med, og piloter og andre besætningsmedlemmer er sendt til træning i udlandet.

Hvornår virksomheden kan begynde, afhænger af den politiske udvikling. Tilladelser foreligger endnu ikke.

☆

Trafikken på Københavns lufthavn, Kastrup, 1 august.

| | |
|---|------------|
| Ank. passagerer på rute .. | 21.187 |
| Afg. passagerer på rute .. | 20.605 |
| | ialt |
| Transitpassagerer 2x14.600 | 41.792 |
| Andre passagerer | 29.200 |
| | 7.524 |
| | total |
| August 1953: 79.005 (nedgang på 0,6 %). | 78.516 |

(Nordisk motorflyvekonkurrence)

kilometer på det første stræk forskyder resten af ruterne og gør det umuligt at passere kontrolpunkterne, selv om man følger sin afsatte kurs, — så får man ved de konkurrencer, der har været afholdt i Norge og Sverige, kortene udleverede med kurs og vendepunkterne aftegnede, og opgaven består da kun i at udregne den behøvede fart og styrede kurs. Man kan måske med rette sige, at denne form kommer nærmere praktisk flyvning, især i forbindelse med jagttagelse og identificering af huse, broer, landskaber etc. — og vi bør i hvert fald lægge vægt på træning i denne slags navigationsopgaver, hvis vi skal gøre os håb om at blive placerede til næste år i Finland.

Resultater

1. Mikko Puupponen (F), Auster 4 . 47.6
2. L. M. van Hauen (D) KZ-III .. 75.5
3. A. Rosén (S), Piper Cub 76.3
4. L. Grönlund (S), Piper Cub ..107.1
5. Juhani Heinone (F) Praga Baby .108.7
6. P. Susimäki (F), Piper Cub144.7
7. Arne Christiansen (D), Auster V 159.8
8. Brian Jørgensen (D) KZ-III163.1
9. Håkon Dahler (N), Piper Cub ..183.9
10. Odd Grundseth (N), Piper Cub 279.2
11. S. O. Holmström (S), Piper Cub 445.9
12. Lauritz Olsen (N), Piper Cub Udgik

Resultatet af holdkonkurrencen beregnes ved sammenlægning af de to bedste på hvert hold (de kursiverede points), og herefter fik:

| | |
|---------|-------|
| Finland | 156.3 |
| Sverige | 183.4 |
| Danmark | 235.3 |
| Norge | 463.1 |



Den første amerikanske trafikflyvemaskine med turbinemotorer er måske ikke så langt borte længere. Blandt de typer, der forøgsvis er udstyret med sådanne motorer, er denne Lockheed R7V-2, en militær Super Constellation med Pratt & Whitney T-34 motorer.

SAS starter polarruten 15. november

Storstilet åbning af ruten over Grønland

Det skandinaviske luftfartselskab SAS har nu besluttet at begynde regelmæssige passagerflyvninger på polar-ruten mandag den 15. november.

Polar-ruten vil blive befløjet to gange om ugen i hver retning med afgang fra København på mandage og fredage kl. 2010 lokal tid med ankomst til Los Angeles dagen efter kl. 1420 californisk tid — det er 2320 skandinavisk tid.

Fra Los Angeles afgår maskinerne mandage og torsdage kl. 0005 lokal tid med ankomst til København næste morgen kl. 0925 dansk tid.

Polar-Rutens stationer bliver følgende:

- København
- Sønderstrømfjord
- Winnipeg (Canada)
- Los Angeles

Rejsetiden København—Los Angeles bliver ialt på 27 timer 10 min. inklusive en times ophold på Sønderstrømfjord Lufthavn og 45 min. i Winnipeg. Distancen er ca. 8.600 km, mens den ad den sædvanlige rute via New York ville være ca. 10.000 kilometer.

Rejsetiden på polar-ruten fra Los Angeles til København bliver på 24 timer og 20 min. altså næsten tre timer kortere end den modsatte vej, hvilket skyldes de fremherskende vestenvinde i denne del af verden.

Den 15. november vil der afgå en SAS-maskine både fra København og fra Los Angeles. Passagererne på disse indvielsesflyvninger vil være specielt indbudte, deriblandt en række verdenskendte journalister med domicil i Europa og USA.

Endvidere håber SAS, at repræsentanter for de tre skandinaviske kongehuse og regeringer vil modtage indbydelse til at indvie den historiske rute.

Både afsendelsen af de to maskiner fra deres udgangstationer København og Los Angeles og modtagelsen vil blive lagt i et festligt plan, ligesom de to rejseselskabers ophold i henholdsvis Californien og i København på en værdig måde vil markere denne milepæl i civil luftfarts historie.

Åbningsdagen den 15. november falder næsten på to års dagen for den første SAS-forsøgsflyvning fra Los Angeles via de arktiske områder til København, nemlig »Arild Viking«s verdensberømte tur.

Mellemlandingsstation bliver Sønderstrømfjord — også kaldet BW-8.

Denne lufthavn er udstyret med alle tænkelige landingshjælpemidler — dog har man for øjeblikket ikke mulighed for at lade passagererne overnatte, hvis det skulle blive nødvendigt. Dette afhjælpes i løbet af kort tid, idet den kongelige grønlandske handel lader bygge et nødhotel på lufthavnen, som i elementer afgår til Grønland i løbet af september måned, så det kan stå færdigt til november.

SAS's stationschef på Sønderstrømfjord bliver danskeren Karl Larsen.

Indtil videre vil SAS-polar-ruten mellemlande i Winnipeg, idet startbanerne i Edmonton endnu ikke er i stand til at tage de store Douglas DC-6B, som ruten flyves med.

☆

Super-Connie med turbinemotorer

Lockheed R7V-2 er en ny version af Super Constellation til den amerikanske flåde. Den er udstyret med fire Pratt & Whitney T-34 turbinemotorer på hver 5.500 hk og tjener nærmest som forsøgsmaskine for disse motorer.

Tidligere har en anden Super Constellation fløjet med Allison YT-56 turbinemotorerne. Det var forøvrigt den oprindelige Constellation-prototype, der senere blev ombygget til prototype for Super Constellation.

☆

Dr. Eckener død

Dr. Hugo Eckener døde den 14. august i sit hjem i Friederichshafen, 86 år gammel.

Dr. Eckener var en af pionererne på luftskibenes område. Han kom til Zeppelin-firmaet i 1906 og blev fire år senere direktør. Under den første verdenskrig blev der bygget talrige luftskibe, og dr. Eckener fungerede desuden som instruktør for besætningsmændene.

I mellemkrigsårene byggede han civile luftskibe. Berømtest er den første »Graf Zeppelin«, der fløj jorden rundt og opretholdt en regelmæssig passagerlinie over Sydatlanten. Da det større luftskib »Hindenburg« imidlertid forulykkede i USA, standstedes udviklingen, og i 1940 beordrede Hitler både den gamle og den nye »Graf Zeppelin« ødelagt.



NYT UDE OG HJEMME

100 amerikanske landbrugs-flyvemaskiner til New Zealand.

Den hastigt voksende anvendelse af flyvemaskiner til landbrugsformål i New Zealand har bevirket et stort behov for nye maskiner. Der er nu bestilt 100 Fletcher FU-24, der skal leveres som samlesæt og monteres i New Zealand.

FU-24 er en lavvinget maskine med 225 hk Continental-motor, fast understel og et førersæde, der er forstærket med henblik på eventuelle havarier. Med 565 kg nyttelast starter FU-24 på ca. 200 meter.

Ny helikopterrekord

Den 29. august skal en ny helikoptertype, Sikorsky XH-39, have sat ny hastighedsrekord for helikoptere med ca. 251 km/t. Den stående rekord indehaves af en Piasecki YH-19 med 236 km/t.

XH-39 er en udvikling af S-52 og forsynet med turbinemotor og optrækeligt understel.

Sabre-træner

North American har foretaget forskellige ændringer på den tosedede træningsversion af Sabre, som har typebetegnelsen TF-86F. Den er beregnet til træning i flyvning ved hastigheder i lydområdet samt til træning i skydning og dykbombning.

Maskinen er udstyret med en General Electric J-47-E-27 motor på 2650 kg reaktionskraft, flyver 1050 km/t og har en rækkevidde på over 1000 km.

Sidste B-36

Convair har leveret den sidste B-36 til det amerikanske flyvevåben for nylig. Ialt er der bygget 380 af disse kæmper i forskellige versioner. Fuldvægten blev under dens udvikling sat op fra 118 til 185 tons og motorstyrken fra 14.000 til 36.000 hk.

Astronautisk kongres i København 1955

I august afholdt den internationale astronautiske sammenslutning kongres i Østrig. Til første vicepræsident valgtes ingeniør Buch Andersen fra Dansk Interplanetarisk Selskab, idet næste års kongres skal afholdes i København.

USA-jagere stationeres i Holland

USA og Holland har truffet en aftale, ifølge hvilken en eskadrille amerikanske jetjagere skal stationeres på flyvestationen Soesterberg.



»Du store kineser, det er jo ikke Peter, der kommer tilbage — — —«.

Svæveflyvernes flyvedagskonkurrencer

August blev ikke meget bedre end juli. Der indkom endnu færre resultater, nemlig kun 3 i varighed og 1 distance. Den sidste var til gengæld årets hidtil længste og det første resultat i år fra Herning, *Dyhr Thomssens* næsten 7 timer lange tur til Kiel, hvorved i hvert fald årets absolut længste distance blev taget fra *Feddensen*.

Her er stillingen pr. 31.8.:

Varighed (Ekstrabladets pokal)

1. Flyvestation Karup .. 49 t. 53 m (10)
2. Silkeborg Flyveklub .. 37 t. 28 m (9)
3. Ringsted Svæveflyvekl. 35 t 20 m (10)

Højdevinding (Berlingskes pokal)

1. Flyvestation Karup 24.340 m (10)
2. Ringsted Svæveflyveklub 16.265 m (10)
3. Silkeborg Flyveklub 14.115 m (10)

Distance (Politikens pokal)

1. Flyvestation Karup 660 p. (4)
2. Flyvestation Værløse 355 p. (4)
3. Aviator, Alborg 250 p. (2)
4. Herning Flyveklub 209 p. (1)

Når dette nummer udkommer, er konkurrencerne slut for i år, og det er nok begrænset, hvor mange ændringer september har kunnet bevirke.



Den nye Lockheed C-130 militære transportmaskine, som vi omtalte i sidste nummer, har nu påbegyndt sine prøvflyvninger. Den er udstyret med Allison turbinemotorer.

VM i linestyring

Samme dag som vi havde DM i linestyring, blev VM afgjort i Holland uden dansk deltagelse. Også her blev det amerikansk sejr. Verdensmester blev *R. Lutker* med 222 km/t, hvilket formodentlig også er ny verdensrekord i 5 ccm klassen. Også svenskeren *Ericsson* var samme dag oppe på dette tal.

Foruden VM var der internationale konkurrencer, hvor *P. Wright*, England, vandt den lille klasse med 180 km/t. Belgieren *Stouffs* vandt i kunstflyvning, og englænderen *P. Smith* holdkapflyvningen.

3. distriktskonkurrence

Så er distriktskonkurrencerne genoptaget, og den tredje med fritflyvende modeller fandt sted den 5.9., i 1. distrikt dog 12.9., mens 4. distrikt aflyste helt. Der var flere deltagere end i foråret, nemlig 70 med 88 modeller.

1. distrikt. A 1: *J. Rasmussen* (105) 662, *J. Hansen* (105) 601, *B. Hansen* (105) 318. — A 2: *B. Hansen* 1547, *H. Hansen* (105) 1404, *Sv. Pedersen* (105) 1355. — C: *Widell* (105) 919, *B. Hansen* 647, *K. Kongsberg* (105) 127. — D: *Fl. Kristensen* (116) 354, *T. Nielsen* (105) 321, *Widell* 269.

2. distrikt. A 1: *W. Kühl* (201) 1616, *V. J. Larsen* (213) 780, *O. Jensen* (208) 730. — A 2: *O. Jensen* (205) 1386, *H. Fr. Nielsen* (201) 1385, *O. Hemmingsen* (208) 959. — A 3: *P. Lauridsen* (208) 1632, *E. Johansen* (201) 537, *B. Schmidt* (201) 180. — C 3: *N. W. Sørensen* (208) 1308, *W. Kühl* 713, *O. M. Larsen* (208) 433. — D: *E. Johansen* 1168.

3. distrikt. A: *Scott Hansen* (301) 1803, *A. Høst-Aris* (301) 1269, *G. Draborg* (301) 1131. — C: *Bj. Jørgensen* (301) 1111, *C. Petersen* (308) 233. — D: *A. Høst-Aris* (301) 391, *J. C. Nielsen* (301) 350.

4. distrikt. Uforandret.

5. distrikt. A: *Fl. Lund* (505) 761, *H. Sørensen* (523) 705, *Pr. Terndrup* (523) 540. — C: *Amorsen* (523) 66. — D: *V. Pedersen* (523) 191.

6. distrikt. A 1: *H. Petersen* (604) 640, *M. Petersen* (607) 229, *J. Nielsen* (604) 80. — 2 A: *H. Petersen* 979, *F. Juhl* (607) 596, *P. Damkjær* (611) 578.

Konkurrencerne bragte betydelige ændringer i stillingen om flyvedagspokalerne. *Hans Fr. Nielsen*, der var i Saar, måtte afgive førerstillingen med svævemodul til *Scott Hansen* med 1803, fulgt af *P. Lauridsen* med 1632 og *Kühl* med 1616, hvorefter kommer *Berge* og *Hans Hansen*, der takket være udsættelsen nåede at deltage.

For gummimotormodeller fører *N. W. Sørensen* med 1308. Så kommer *Bjarne Jørgensen* med 1111, mens *Widell* måtte ned på tredjepladsen med 919.

Med gasmotormodel fører stadig *E. Johansen* med 1168, mens *Age Høst-Aris* er blevet nr. 2 med 963 og *Fl. Kristensen* nr. 3 med 354.

Meget kan altså ske endnu i finalerne, og især er det svært at overskue, hvad bestemmelsen om, at kun de tre bedste tider skal medregnes, vil komme til at betyde.

Svæveflyveskolen

Det blev meget sent, før programmet for årets svæveflyveskole kunne udsendes i år. Men da de fleste ynder at tilmelde sig i sidste øjeblik, er det forhåbentlig lykkedes at få tilstrækkelig mfang deltagere til, at skolen har kunnet gennemføres.

Den er nu igen henlagt til Vandel, har *Bent Halling* som leder de første 14 dage og *Bjvind Nielsen* de sidste.

Hovedvægten er i år lagt på begynder-skolingen. Skolen slutter 18. juli.



Hele syv balloner klar til start i Maastricht. I midten er bl. a. Jørn Hyldgård Jensen kommet op i ballonkurven — dog ikke under fri flugt. Til højre et billede fra Cub-flyveturen.

Hollandsrejsen var en stor oplevelse

Arne Bendixen fortæller om en dejlig udvekslingsrejse til Holland, hvor de unge både lærte landet og dets flyvning at kende

Vi var to, der skulle af sted, Jørn Hyldgård Jensen fra »Aviator«, Alborg, og undertegnede Arne Bendixen fra Modelflyveklubben »Stunt«, København.

Lørdag d. 24. juli startede vi i en DC3 fra det hollandske luftvåben fra Kastrup. Maskinen havde først været oppe og hente de 2 norske og 2 svenske kadetter, og kl. 14,15 startede vi. Vi landede på Valkenburg flyvestationen nær Haag 2½ time efter, og her blev vi modtaget af bestyrelsen fra den hollandske aeroklub K. N. V. v. L. Vi skulle indkvarteres privat i Haag, og vi blev kørt ind til vore værter i en militær bus. Her i Haag havde vi nogle dejlige bus-ture i omegnen, og vi fik set en masse. Jeg havde aldrig tænkt mig, at Holland var så interessant og dejligt. Før vi tog hjemmefra, havde vi kun hørt om det flade land, hvor folk gik i træsko. I Haag var vi oppe og hilse på direktør I. A. Aler, den nye leder af K. L. M. Vi så miniaturebyen »Madurodam«. Det er en by i lilleputformat, hvor huse på 4 etager er ca. 1 m høje; om aftenen er der lys i vinduerne. Her er Rotterdam havn, Schiphol lufthavn og de fleste kendte bygninger i Holland. Vi var også på besøg i Haarlem og Leiden, og vi besøgte en af de få, der endnu laver træsko i hånden. Tirsdag d. 27. var vi til frokost hos general Baretta, chefen for det hollandske luftvåben, sammen med vore værter i officerernes messe »Het Witte Kastell« i Scheveningen.

Instruktionstur i Piper Cub

Torsdag den 29. juli blev vi fløjet fra Valkenburg til Delen flyvestation. Da vi ankom hertil, stod der 8 Piper Cubs med instruktører klar, og vi fik over en ½ time hver. Den 30. var vi henne i svæveflyvecentret Terlet. Det var fantastisk. Der var 13—14 Gœvier til skoling, foruden en 8—9 Babyer, Olympia'er og en Tiger Moth til flyvemaskineslæb. Her fik vi alle en flyvning i en Gœvier. Den 31. om morgenen fløj vi fra Delen til Zuid-Limburg lufthavn, der ligger helt sydpå i landet. Herfra blev vi kørt til Maastricht i bus ind til rådhuset, hvor borgmesteren og byrådet tog imod os, og her spiste vi.

Flyvestævne med dansk deltagelse

Om eftermiddagen var vi ude til et kæmpemæssigt flyvestævne, hvor bl. a. alle luftvåbnets typer blev præsenteret, og hvor der deltog 4 danske Thunderjet. Da vi kom til



Den hollandske luftvåbenchef, general Baretta, i samtale med de to danske deltagere.

flyvestævnet, var de bedste siddepladser reserveret til os samtidig med en mængde af de søde hollandske piger. Om aftenen var der fest i byen, som vi naturligvis deltog ivrigt i. Søndag d. 1 august var vi en udflugt i omegnen, og om eftermiddagen så vi en mægtig ballonstart med 7 store balloner. Mandag den 2. var vi først på besøg i en kulmine, og om eftermiddagen blev vi fløjet til Soesterberg flyvestationen, og herfra blev vi kørt til flådens træningslejr nær Hilversum, hvor vi som sædvanlig blev indkvarteret i officerernes messe. Mens vi var her, var vi på nogle udflugter: en dag til Amsterdam og en anden dag til flådebasen

»Den Helder«, hvor vi så Hollands eneste hangarskib »Karel Doorman« fra yderst til inderst. Det kunne have ca. 50 fly om bord, mest seafury og firefly. De følgende dage var vi på udflugter til de små male-riske byer, der under Hollands storhedstid for 3—400 år siden havde mange flere indbyggere end nu.

Til 700 års jubilæum i Alkmaar

Fredag den 6. blev vi kørt til den male-riske gamle by Alkmaar; her var der 700 års jubilæum, og byen var i festdragt. Vi blev modtaget af byens borgmester. Efter at have spist var vi ude til et luftshow på byens idrætsplads. Her var bl. a. en ballonopstigning, hvor vi 13 kadetter var midtpunktet; der var en af os, der skulle med ballonen, og efter en lodtrækning blev en af ameri-nerne den heldige. Om aftenen holdt vi 700 års jubilæum sammen med byen, og vi havde naturligvis gratis adgang til festens centrum. Lørdag den 7. blev vi kørt i bus til Haag og indkvarteret på Ypenburg flyve-pladsen, som ligger en 4—5 kilometer uden for byen. Her var vi på nogle udflugter, bl. a. en dag til Rotterdam. Onsdag den 11. var vi til »party« hos den amerikanske luftat-tache, og om aftenen havde vi afskedsmid-dag i restaurant Seinpost i Scheveningen, og senere var der afskedsfest i officerernes messe »Het Witte Kastell«. Her var invi-teret en snes søde hollandske piger med til at underholde os. Sidste dag havde vi fri, og fredag morgen den 13. startede vi med en DC-3 mod København.

Hjem via Alborg

Da vi skulle lande i Kastrup, var det imidlertid blevet dårligt vejr, og vi måtte flyve til Alborg, hvad der passede Jørn vældig godt. Jeg skulle med toget hjem, det ville tage 8 timer mod kun 2½ fra Holland, men lige så snart vi var landet i Alborg, stod der en Ercoupe, der skulle til Kastrup, hvor det i mellemtiden var blevet godt vejr, og der var en plads ledig, det var held i uheld, og nogle timer efter var jeg i Kastrup.

Det har været en pragtfuld tur, og jeg er sikker på, at den venlighed og forståelse, vi har mødt, aldrig vil kunne købes for penge.

Arne Bendixen.

MED KDA I CANADA

Udvekslingsrejserne glimrende propaganda for at gå ind i flyvevæbnet, siger Steen T. Nielsen, der af KDA blev sendt til Canada i sommer

✕

SOM bekendt sendte KDA igen i år to unge til Canada, og det var *Kaj H. Jensen* fra Frederikshavn og *Steen Tårnmark Nielsen* fra Århus.

Sidstnævnte skrev bl. a. følgende til os fra Montreal:

»Nu har jeg endelig fået lidt tid tilovers til at skrive lidt om vores dejlige tur herovre. Vi flyver og farer fra sted til sted, og efterhånden er vi godt trætte. Søvn er der ingen af os, der får.

I London var vejret dårligt, men vi kom alligevel rundt og så forskellige seværdigheder og fik en sejltur på Themsen.

Turen over Atlanten

Endelig blev vi kørt til vores maskine, en larmende North Star, som på 20 timer førte os til Montreal. Den mellemlandede i Island og på Goose Bay. Begge steder fik vi et hårdt tiltrængt måltid mad, for at leve af de appelsiner, bisquits og bolcher, vi fik i luften, det kan man ikke.

Da vi landede i Montreal kl. 11, var det kvælende varmt, og et kort møde i et lille lokale straks efter landingen var ved at tage livet af os. Resten af eftermiddagen gik med at indrette os i de anviste tomandsværelser og med at bade i lejrens swimming-pool.

Torsdag den 29. modtog vi hertugen af Edinburgh og var til stor middag, hvor vi fik en del at vide om fremtidsmulighederne i Canada.

På North Bay flyvebasen

Om natten kørte vi med Canada Pacific Railways til North Bay. Vi havde to sovevogne og en spisevogn for os selv, så vi nød det. I North Bay fik vi forevist deres undervisningslokaler, bl. a. med alle de betydelige dele af en jetmaskine: tanksystem, flaps, understel, balanceklapper og sidst, men ikke mindst motoren.

Fra North Bay kørte vi så 3½ time med bus til en af landets store naturparker, Algonquin-parken, hvor vi hvilede ud i tre dage. Her badede vi, sejlede i motorbåde eller kanoer, og den sidste aften holdt vi lejrball for 500 af de omkringboende.

Igen 3½ time pr. bus til North Bay, hvor vi så to film. Den ene var af Walt Disney og var meget interessant — kombineret tegnefilm og virkelige optagelser af jetmaskiner og deres funktion.

Fra North Bay fløj vi i to Dakota'er til St. Catarines, hvor jeg blev modtaget af min søster og svoger. Næste dag så vi Niagara Falls både ved dag og nat. Det var meget smukt og interessant.

Igår fløj vi til Toronto på et kort besøg, spiste middag på en kinesisk restaurant og

var oppe i imperiets højeste bygning, 32 etager. Folk er vældig flinke mod os herovre. RCAF har lagt et stort program for os, som man vel kan se af ovenstående. Jeg tror, at vi allesammen gerne vil herover og bosætte os. Der bliver stadigvæk fundet nye mineraler i jorden, så Canada er fremtidens land, og der bor endnu kun 15 millioner mennesker herovre — —.

Hvad var den største oplevelse?

Efter hjemkomsten skrev Steen følgende til os:

»Mange har spurgt mig om, hvad der var den største oplevelse. Jeg har endnu ikke fundet ud af det, måske var det Chanteclair, hvor vi kunne slappe af efter 24 timers flyverejse, måske week-end besøget hos *Douglas Taylor* med badning, dans, boldspil og vandskiløb — særlig i det sidste kunne jeg hævde mig. Besøget ved Niagara-faldene vil man nok huske længst, særlig fordi vi fik set det hele fra oven, det var virkelig imponerende. En speciel oplevelse havde jeg, idet min søster tog imod mig i St. Catarines og kørte mig til hendes hjem i Hamilton, hvor jeg sov en nat. Mærkeligt var det at skulle skilles igen allerede næste dag, næsten som når

jeg aflægger besøg hos min anden søster i Viborg.

De sidste dage i Canada var vi allesammen noget traurige. Besøget i Quebec var ikke særligt opmuntrende, det regnede og var køligt, og til middag fik vi høns for femte gang. Byen er efter amerikanske forhold gammel, men vi kunne jo ikke som amerikanske turister blive imponerede over deres kirke, som var helt fra 1688.

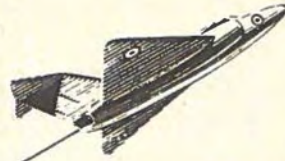
Hjem igen

Dagene var fløjet af sted, dejlige dage med nye indtryk, vi blev slæbt rundt fra by til by, fra middag til middag, alle tog godt imod os, folk var kolossalt flinke. Men en skønne dag skulle vi hjem, vi var dog først til en stor banket med Montreals borgmester sammen med canadiske og amerikanske kadetter (høns for sjette gang). Så blev vi for sidste gang kørt til vores flyvemaskine i vores store bus og fik sagt farvel til alle, som havde fulgt os på rejsen, jeg tror, at vi allesammen ønskede at vende tilbage til Canada. *En ting er sikkert, og det er, at turen gav os mere lyst til at gå i flyvevæbnet end nogen af samme firmas mange annoncer og propagandarejser.*

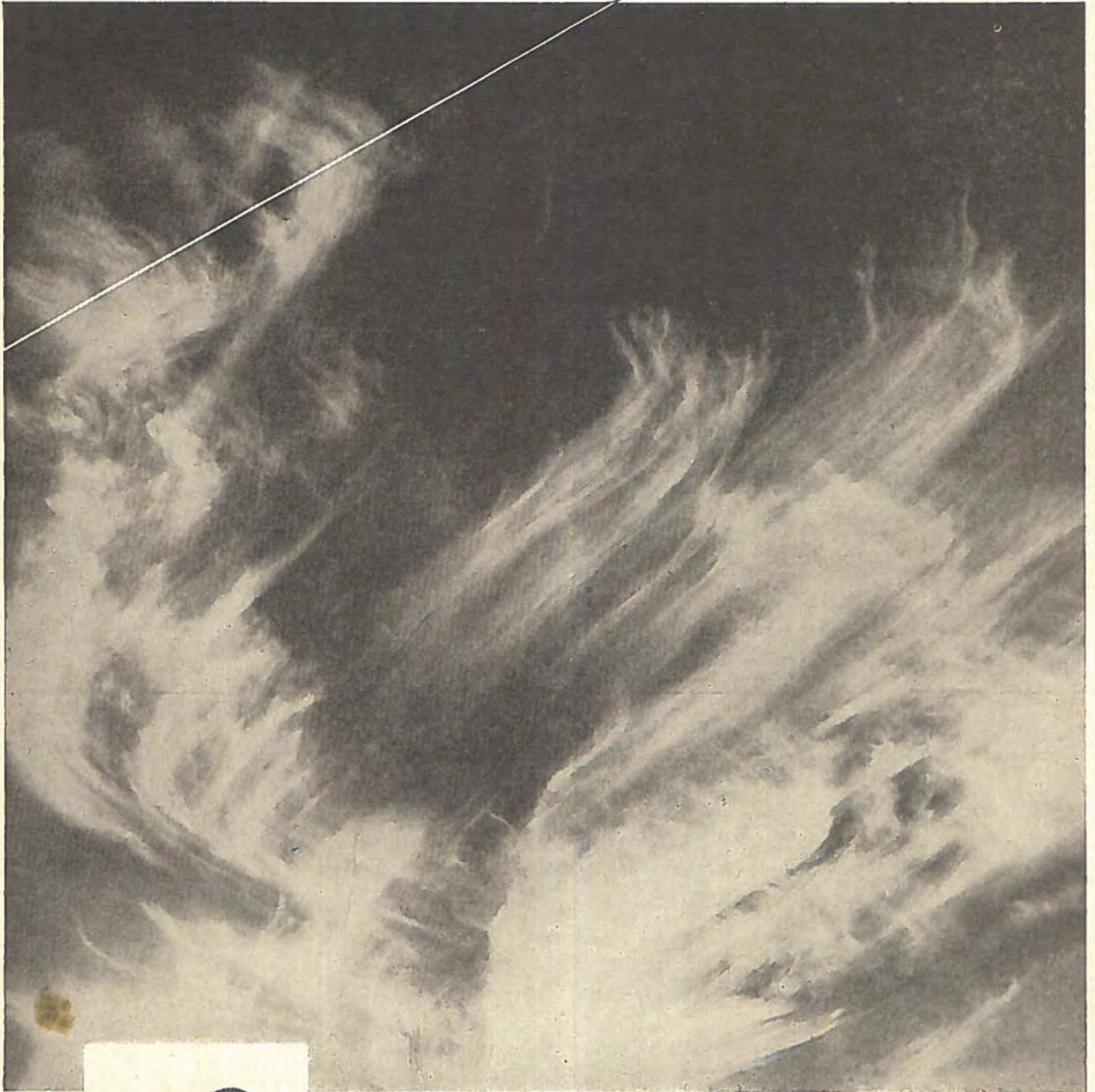


Foruden et stort hold engelske kadetter var der unge flyveinteresserede fra Danmark, Holland, Norge og Sverige, som her ses ved ankomsten til Dorval lufthavnen ved Montreal. Steen Nielsen er nr. 1 og Kaj Jensen nr. 4 fra venstre.

all weather is Javelin weather



No. 3 of a Series



*Weather map symbol
for Cirrus*

CIRRUS. Although they do not themselves interfere with flying, since no turbulence or icing is experienced, these wisps of cirrus frequently indicate approaching bad weather. Within 300 miles cirrus may change to cirrostratus, through altostratus, to the dangerous nimbostratus. Even so, such weather will not deter the Gloster Javelin. When no other aircraft can fly the Javelin will defy the elements — the most formidable all-weather interceptor in the world.

GLOSTER AIRCRAFT CO. LTD., Gloucester, England

MEMBER OF THE HAWKER SIDDELEY GROUP | PIONEER...AND WORLD LEADER IN AVIATION



HERNING—KIEL I SVÆVEPLAN

Under sin jagt på flere »diamanter« fløj Åge Dyhr Thomsen den 16. august til Kiel, en distance på 209 km, som er årets længste tur. Han beretter her om flyvningen — og hjemturen

Efter starten her fra Herning, hvor jeg dog på forhånd havde opgivet mit mål, da vinden viste sig at være mere ugunstig end meteorologerne havde lovet, var vinden stik vest og ca. 30 km/t. Jeg drev meget med vinden, hver gang jeg skulle stige og holde mig i termikken, så det blev en nødvendighed at holde en fart mellem boblerne på 100—120 km/t. Synkehastigheden på MUXen lå her på ca. 3 meter/sek.

Omtrent samtidig med mig er der startet to planer fra Karup ført af Pillerik og Sejstrup med samme kurs for øje som jeg, og jeg ser af deres flyvning, at besværlighederne har været de samme som mine, da de i stedet for Skrydstrup, som de havde bestemt forud, opgav dette og fløj over Fyn; det vil sige Pillerik kom ikke så langt.

Mine besværligheder begyndte allerede ved Vandel. Her lå et AS-lag og skyggede; det gav lidt støvregn, og jeg havde næsen inde i det et par gange, men kunne se, at der skulle noget mere til for at gå igennem. Jeg fløj et stykke tilbage igen og fandt en god hjælper, der gav mig 1500 meter, og fløj så igennem, hvor jeg regnede med, at bæltet var smallest. I 350 meter kom jeg igennem, og fandt termik med det samme, da solen havde en gunstig stilling; den kunne varme helt ind under laget.

Flere gange under 150 m

Der var nu gået ca. halvanden time, og jeg nød min medbragte mad på vejen sydpå, til jeg kom til Skrydstrup. Den kunne jeg ikke gå højre om og måtte derfor gå langt venstre om, enten af hensyn til vinden eller overflyvningsreglementet? Jeg kom endog så langt ud over vandet, at det kneb at komme tilbage; det kostede mig tre flyvetimer på en lille strækning lige nord for

Abenrå; da var jeg nede i mindre end 150 meter. Høstfolkene på marken var allerede begyndt at løbe for at se mig lande, men her hjalp termikken mig igen, selv om jeg endnu engang måtte ned i samme højde. Til sidst fandt jeg en god kammerat, og vi fulgtes ad ud over vandet, til jeg var i 1700 meter. Så gled jeg igen sydpå over grænsen, mit pas havde jeg i lommen, men ikke carnet på svæveplanet. Da jeg kom syd for Slesvig, kunne jeg ikke komme længere den vej og måtte nu gå vest på. Da jeg nåede Kiel, kunne jeg godt have fortsat et stykke endnu, og havde sikkert også gjort det, såfremt jeg havde været så tidlig på vej, at jeg havde haft en chance for at nå 500 km som var opgaven, men turen skulle da have været i retningen af Stettin, der lå nogle mægtige skyformationer med toppe i over 5000 meter.

For at give lidt oplysning om besværlighederne kan jeg meddele, at min K.K. under turen til Slesvig mellem boblerne var 240—250 grader med en egenfart på ikke under 100 km/t.

Vanskelighederne ved at komme hjem

Efter landingen på Holtenau Militær-flybase blev jeg mødt med en enestående gæstfrihed, og jeg kunne hverken få lov at betale kost eller logi.

Toldvæsen og politi fik jeg alarmeret, og det gik meget gnidningsløst, selv om jeg ikke havde nogen carnet; det var en nødlanding og som følge deraf et hændeligt uheld. Jeg udfyldte to dertil indrettede formularer; den ene blev afleveret straks, den anden ved min afrejse; også udgifterne herved ville den tyske flyveklub betale.

Jeg havde fået ringet hjem efter en slæbemaskine og bad dem søge overflyvnings-

tilladelse, og først her begyndte trækkeriet i papirerne. Men det skal til ros siges, at man hurtigt fandt det urimeligt, at jeg i flere dage skulle stå i Tyskland og vente på en overflyvningsstilladelse til at komme hjem på.

Tilladelsen blev nu givet, ikke til Kiel, men til Hamburg, for Kiel var en militær, forbeholdt den ene Cessna, der fandtes der. Efter at slæbemaskinen var landet i Hamburg, blev det atter afslået at lande på Holtenau, selv efter en telefonisk ansøgning til hovedkontoret i Frankfurt. Der blev givet besked, at planet måtte demonteres og sendes til Hamburg, hvorefter vi kunne få tilladelse til at starte herfra.

Nu blev der først gang i telefonerne, og efter en times forløb havde vi tilladelse til at starte; æren herfor må jeg give flyveklubben i Kiel, og løjtnant *Terp* i Hamburg (ansat ved *Sylvest Jensen*).

Hjemrejsen gik meget hurtig, da vinden allerede var drejet mod syd, og det varede ikke længe, inden vi var på dansk jord igen. Jeg måtte nu igen ringe til told og politi, og var spændt på, om der nu skulle en masse rapporter til for at importere et ikke eksporteret svæveplan.

Enden på visen blev, at tolden i Sønderborg opgav foretagendet og henviste mig til tolden i Herning, med den fornuftige forklaring, at jeg næste dag skulle henvende mig til tolden i Herning og berette det skete. Tolden i Sønderborg ville da i mellemtiden telefonisk underrette tolden i Herning. Da jeg næste dag meldte mig til tolden i Herning, fik jeg den besked, at når det var ordnet på så nem en måde i Tyskland, og jeg ville garantere for, at det var det samme plan jeg fløj hjem i, som jeg udførte, kunne jeg betragte sagen som sluttet, og det tager jeg hatten af for!

Dyhr Thomsen.



Dyhr Thomsen.

RESULTATERNE FRA VM I SVÆVEFLYVNING

Den 1-sædede klasse

| | | | |
|-------------------|------|---------------|------|
| 1. G. Pierre | Fr. | Breguet-901 | 2956 |
| 2. P. A. Wills | En. | Sky | 2855 |
| 3. A. Wiethüchter | Ty. | Weibe-50 | 2817 |
| 4. P. MacCreedy | US. | Schweizer 23E | 2664 |
| 5. S. Relander | Fi. | Weibe | 2254 |
| 6. P. A. Persson | Sv. | Weibe | 2118 |
| 7. G. Rousselet | Fr. | Breguet-901 | 1935 |
| 8. M. T. Ara | Sp. | Sky | 1902 |
| 9. F. Mordej | Ju. | Orao | 1738 |
| 10. J. S. Ortner | Ar. | Sky | 1666 |
| 11. Feddersen | Da. | PFG Olympia | 1173 |
| 12. M. Bar | Isr. | EON Olympia | 1141 |
| 13. T. Löf | Sv. | Weibe | 1138 |
| 14. G. Stephenson | En. | Olympia IV | 1129 |
| 15. P. Schweizer | US. | Schweizer 23D | 992 |
| 16. A. Koskinen | Fi. | PIK-13 | 931 |
| 17. E. G. Haase | Ty. | HKS-1 | 908 |
| 18. H. W. Jensen | Da. | EON Olympia | 902 |
| 19. M. Arbajter | Ju. | Orao IIc | 899 |
| 20. J. Quadrado | Ar. | Sky | 807 |
| 21. F. Vicent | Sp. | Sky | 785 |
| 22. F. Linher | Øs. | Superspatz | 631 |

| | | | |
|--------------------|------|----------------|------|
| 23. A. Pow | Ca. | EON Olympia | 529 |
| 24. I. de Boer | Ho. | Sky | 465 |
| 25. M. Cartigny | Be. | Sohaj | 397 |
| 26. A. Kuhn | Sch. | Sky | 380 |
| 27. H. Lasch | SA | Air 100 | 342 |
| 28. P. Beatty | SA | Skylark T 37 | 307 |
| 29. O. P. Koch | Ho. | Fokker-Olympia | 290 |
| 30. G. Ferrari | It. | Canguro | 274 |
| 31. S. V. Owen | Au. | EON Olympia | 202 |
| 32. R. Brigliadori | It. | Spillo | 184 |
| 33. W. Witter | Be. | Sohaj | 0 |
| A. Gehriger | Sch. | WLM-II | udg. |

Den 2-sædede klasse

| | | | |
|----------------------|------|------------|------|
| 1. Rain/Komac | Ju. | Kosava | 3056 |
| 2. Mantelli/Braghini | It. | Canguro | 1558 |
| 3. Smith/Kidder | US. | Schw. 25 | 1480 |
| 4. Nietlisp/Müller | Sch. | Spyr Va | 1292 |
| 5. Hesse/Neumann | Øs. | Mg-19 | 1271 |
| 6. Ompre/Dori | Ar. | Condor IV | 1260 |
| 7. Welch/Welch | En. | Slingby 42 | 1065 |
| 8. Juez/Bermudez | Sp. | Kranich 3 | 728 |
| 9. Gasnier/Trubert | Fr. | CM-71 | 573 |



Efternævnte befalingsmænd, der har bestået flyvevåbnets reserveofficersskole, flyverløjtnantskursus 1954-I, er udnævnt til flyverløjtnanter af 2. grad af reserven fra den 26.6 1954 at regne og ansat således:

Oversergent *P. H. Appel* ved vestre flyvebasiskommando, sergenterne *E. Alling* ved vestre, *E. M. Mattson* ved østre, *B. L. Pedersen*, *P. V. Knudsen* og *P. H. Schmidt* ved vestre flyvebasiskommando, oversergenterne *J. Trørnøse* og *C. W. Bøgh* ved flyverstaben, sergenterne *A. Christensen* ved østre, *B. S. Nielsen* og *H. Madsen* ved vestre samt *B. T. Hansen* ved østre flyvebasiskommando. Efternævnte sekondløjtnanter af hæren er forsat til flyvevåbnet og udnævnt til flyverløjtnanter af 2. grad af reserven fra 1.8. 1954 at regne og ansat således:

T. B. Thygesen ved vestre og *O. Voegding*, *N. P. Kampmann* og *N. J. M. Jørgensen* ved østre flyvebasiskommando.

Oberstløjtnant af reserven *V. N. S. C. Kragh*, til rådighed for østre flyvebasiskommando, fratræder nævnte stilling og ansættes til rådighed for flyvestation Værløse.

Kaptajn *B. Hansen* ved flyverstaben afgår fra nævnte stab og ansættes ved vestre flyvebasiskommando.

Kaptajnlojtnant af reserven *E. Dammegård* ved østre flyvebasiskommando er efter ansøgning løst fra den af ham med forsvarsministeriet indgåede kontrakt om frivillig,

fuld vedvarende tjeneste fra udgangen af august 1954 at regne.

Der er tillagt flyverløjtnant af 2. grad af reserven *P. Alsoer* ved østre flyvebasiskommando midlertidig grad som kaptajnlojtnant af reserven i flyvevåbnet fra 18.8 at regne og for det tidsrum, i hvilket han forretter tjenesten som forbindelsesofficer ved Grønlands kommando.

Flyverløjtnant af 1. grad *V. Eggers* ved vestre flyvebasiskommando er forsat til flyverkommandoen og ansat ved flyverstaben fra 19.8. 1954 at regne.

Fra den 1.9. 1954 at regne er følgende flyverløjtnanter af 1. grad udnævnt til kaptajnlojtnanter i flyvevåbnet:

S. Thorkildsen, *F. Kofod-Jensen*, *N. Sejr*, *K. B. Sørensen*, *H. Høy-Hansen*, *B. Amlø*, *J. A. Termøhlen*, *T. H. Petersen*, *L. F. Hansen*, *F. M. Sørensen*, *C. J. Djørup*, *F. Koch-Pedersen*, *E. Borreby*, *V. Eggers*, *E. T. Larsen*, *A. V. Rasmussen*, *K. Skydsbjerg* og *A. B. Jensen*.

Kaptajnlojtnant *F. M. Sørensen* er ansat ved vestre flyvebasiskommando.

Under 18.8. 1954 udnævntes følgende premierløjtnanter til kaptajnlojtnanter i flyvevåbnet:

J. A. F. Jørgensen, *B. Weng*, *S. B. Larsen* og *F. T. Pedersen*. Endvidere søløjtnant af 1. grad *P. E. Andersen*.

Flyverløjtnanterne af 1. grad *S. P. Hølge* og *C. F. Laulund* er afskediget efter ansøgning i nåde af krigstjenesten.

Kaptajn i flyvevåbnet *P. K. R. Jørgensen* afskediges efter ansøgning i nåde af flyvevåbnets linie fra 15.10. 1954 at regne og indtræder i nummer som kaptajn i reserven i flyvevåbnet fra 16.10. 1954.

Flyverløjtnant af 2. grad af reserven *D. P. L. Landorph* ved flyverkommandoen forsettes til østre flyvebasiskommando.

HANS HANSEN fik revanche i SAAR

Blev nr. 3 ved international konkurrence, mens den nye verdensmester kom langt nede i rækken

Aero-Club Saar afholdt den 5. september en international modellflyvekoneurrence, hvortil man havde inviteret adskillige af deltagerne fra VM i Odense, deriblandt også det danske hold, af hvilke *Børge* og *Hans Hansen* samt *Hans Fr. Nielsen* modtog invitationen.

Konkurrencen fandt sted på Ensheim flyvepladsen 10 km fra Saarbrücken og varede fra 0845 til 1615 med en frokost-pause. Vejret var overskyet med lidt sol og jævn vind; men termik og faldvinde vekslede og havde deres indflydelse på resultaterne.

I første periode placerede verdensmesteren *Lindner* sig i spidsen med maximum fulgt af *Børge* med 145. Efter 3. periode lå *Børge* som nr. 4 og *Hans* var rykket op til nr. 3, hvor han holdt sig, mens *Børge* efter frokosten havde et par meget dårlige flyvninger, så han og *Hans Frederik* måtte dele 11.-pladsen med 453 sekunder.

Sejrherreren blev tyskeren *R. Franke* med 740, og han vandt den udsatte Europa-Coup. Nr. 2 blev schweizeren *Thomann*, der var nr. 8 i Odense, mens *Hans Hansen* blev nr. 3 med 667. *Lindner* blev placeret under danskerne. Han havde kun tre starter. Der var 24 deltagere fra 5 lande.

Der blev også konkurreret i D 1, hvor svenskeren *Rolf Hagel* vandt med 734, fulgt af *Barth*, Tyskland, med 727 og *Franke* med 714.



De bedste
forberedelser
på jorden
giver den største
sikkerhed
i luften



DANSK ESSO A/S

Færre penge
pr. ton-km.



stor ydelse
DE HAVILLAND & PROPELLERS



Travl modelflyver

Den kendte svenske modelflyver *Anders Håkansson* fra Malmö har haft en travl sommer. Han var en af de to svenskere, som deltog i verdensmesterskaberne i USA, hvor han den 25. juli fløj proxy med gasmotormodel for en anden svensker og blev nr. 9. Den 26. deltog han i wakefieldkonkurrencen i hård kamp mod en sygdom, han havde pådraget sig, og som tvang ham til at få indsprøjtninger og til at ligge på en bære mellem starterne! Han blev nr. 14.

Ved afslutningsmiddagen om aftenen blev han inviteret til at deltage i de amerikanske mesterskaber i Chicago, hvor der skulle flyves med wakefieldmodeller den 29. Han regnede ud, at han lige kunne nå hjem til de svenske mesterskaber i Göteborg til den 1. august.

I mesterskaberne deltog 1500 modelflyvere, og det var 40 graders varme. Han nåede ikke engang at få sin placering at vide, før han fløj til New York, hvorfra han fortsatte med SAS hjemad. Tåge på New Foundland forsinkede maskinen syv timer, og det så ud til at blive umuligt at nå frem rettidigt; men Anders fandt på at stå af i Oslo, hvorfra han pr. bil (da der ikke var togforbindelse) nåede frem til SM kun et kvarter forsinket!

Både han og modellerne var efterhånden noget trætte, fortæller han i Looping, men han nåede da en tredieplacering.

Nu kan Du

köpa



Sigurd Isacson's JETFLY!

Beställ GRATIS-katalog (utan kostnad) genom att sända in anonsen med namn och adress till INGENJÖR SIGURD ISACSON, Lidingö 5, Sverige.

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

VESTERPORT

Minerva 1112

Luftfartforsikringer

af enhver Art

overtages af

Dansk Pool
for Luftfartforsikring

Central 12.793

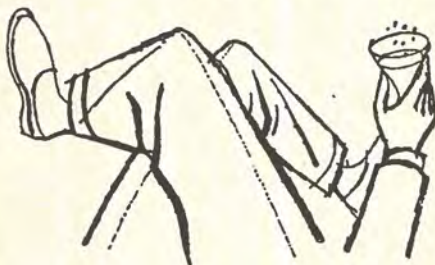


Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert Forsikringselskab, der er tilknyttet Poolen, samt SAS's Billetkontorer.

Skalategning i næste nr.

I november-nummeret bringer vi på opfordring en skalategning og udskriver i forbindelse hermed en konkurrence.

Flyv BEA
til London
- det er en
oplevelse!



Hurtigste og behageligste forbindelse, næsten ingen støj og vibration. Varme måltider incl. prisen.

20 kg fri bagage. Turistklasse kr. 760.— t/r.

— tal med Deres rejsbureau

Hver dag
kl. 10⁰⁰
den bedste tid på dagen.

flyv **BEA**

Dagmarhus - Vestre Boulevard 12 - Pa. 6311

BRITISH EUROPEAN AIRWAYS, Generalag. for BOAC (British Overseas Airways Corporation)

„BROOMWADE“

Luftkompressorer og Trykluffværktøj

„ENOTS“

Trykluff-Materiel for Hurtigopspænding m.v.



KØBENHAVNS TRYKLUFF SERVICE A/S

Polititorvet 12 - København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926

Skrivemaskiner

Eiffel Farvebaand - Alt i Tilbehør
Specialværksted for alle Mærker

C. le Dous & Co.

Telf. C. 13.945

Kronprinsensgade 13

„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

BØGER OM FLYVNING

| | |
|--|-----------|
| Gibbs-Smith: Aircraft Recognition Manual, over 200 ill. m. fotos og 3-plan skitser | kr. 12,60 |
| Green & Pollinger: The Aircraft of the World, over 1000 ill. | - 27,50 |
| Taylor: ABC of Military Aircraft Recognition | - 3,00 |
| Taylor: ABC of Civil Aircraft Recognition | - 3,00 |
| Taylor: ABC of Helicopters | - 3,00 |
| Jones: Tiger Squadron, roman | - 17,25 |
| Theford: Aircraft of the 1914-18 War, ill. | - 46,20 |

Knud Rasmussen . Boghandel
Afdeling f. flyvelitteratur
Vesterbrogade 60 . København V.
C. 3955 . Giro 27529



DM i linie- styring

Stor fremgang i
holdkapflyvning



Øverst fløjtes der til start i holdkapflyvning. Piloterne bliver stående, mens hjælperne styrer ud for at starte motorerne. Nederst til venstre Poul Mogensen med sin hastighedsmodel og til højre Jørgen Kå Hansen med sine to vindermødder.

Det var i holdkapflyvningen, der var det store clou ved danmarksmesterskaberne i linestyling i Århus den 22. august. Tidligere har der ikke været megen konkurrence, fordi kun en enkelt eller to gennemførte. I år var der tilmeldt 15, og de fleste startede. Der var tre indledende omgange, hvor der blev opnået tider helt ned på 5 min 45 sek for de 10 km.

Og så til slut mødtes de 5 hurtigste i finalen, som der var voldsomt tempo over fra det øjeblik, der blev fløjet til start, og hjælperne styrtede ud og startede motorerne. De fire gennemførte, og de tre førstes resultater lå kun 3,4 sekunder fra hinanden. Vinder blev *Jørgen Hansen* fra Agaton. Hans model blev fløjet af *Egon Briks Madsen*.

Der var fart over feltet, og tilskuerne jublede.

Ny bane og dårligt vejr

Det var 4. år i træk, at Århus-klubben organiserede dette DM. Det foregik imidlertid ikke på deres egen bane, men på en rulleskøjtebane i botanisk have, hvor der ikke før var fløjet. Den var omgivet af høje træer, og en ret kraftig vind medførte hvirvler, der var meget generende for kunstflyvningsmodellerne.

Om man også næste år skal flyve i Jylland, er et spørgsmål, for af 22 deltagere var kun de 6 fra Jylland. Til gengæld dominerede jyderne resultatlisten. Gamle mestre som *Jan Hacke* og *Albert Sørensen* opnåede ikke så meget som ventet.

I programmet vekslede holdkapflyvning, hastighed og kunstflyvning. For at fremme

ekspeditionen blev der ikke tilladt omflyvning, så man havde kun tre chancer.

Af 11 tilmeldte i hastighed stillede de 9 op, men kun 6 fik noteret resultater. Ingen opnåede trods forsøg herpå resultater i alle tre perioder.

Poul Mogensen fra Ålborg var suveræn med sin italienske 4.82 ccm Super Tigre motor og vandt med 179,1 km/t. Det kunne *Albert Sørensen* med 2.46 ccm ED ikke hamle op med. Han blev nr. 2 med 148,7, hvilket er en del under hans klasserekord på 160. Han vandt en speciel præmie, som et par af klubberne havde skillinget sammen til til den bedste i klasse F 1. »Fessor« blev nr. 3 med en KB-29 motor.

Mange havarier

Omend vejret ikke var så hårdt som ifjor, så var der både vind og især til sidst også godt med regn, så vi kan sandelig ikke siges at være blevet begunstiget af vejrguderne ved årets tre vigtigste konkurrencer.

Især kunstflyvningsmodellerne gik det hårdt ud over. Her var der hård kamp mellem *Jørgen Kå Hansen* og *Per Møller Petersen*. Førstnævnte vandt med 197 points i sin anden flyvning. I den sidste havarerede han. Per lå foran ham både i første og tredje periode, men havde kun 190 på sin bedste. Sidste års danmarksmester *Egon Madsen* fik planbrud i første omgang og fløj i jorden med et brag under ottetallerne i anden omgang, men nåede dog 157.

Nok var der god motorvariation i år, men ED Racer besatte dog de fire første pladser

i holdkapflyvning og de tre første i kunstflyvning.

Til slut var alle ved at drukne i silende regn, så præmieuddelingen blev foretaget ved et hyggeligt fælles kaffebord for deltagerne og hjælpere.

Resultater

Hastighed

1. Poul Mogensen, Ålborg 179,1 km/t
2. Albert Sørensen, Kbhvn. .. 148,7 >
3. P. C. Andersen, Ålborg 141,2 >

Kunstflyvning

1. Jørgen Kå Hansen, Århus .. 197 points
2. Per Møller Petersen, Århus. 181 >
3. Egon Briks Madsen, Århus .. 157 >

Holdkapflyvning

1. Jørgen Kå Hansen, Århus 8 min 02 sek.
2. Per Møller Petersen, Århus 8 min 05 sek.
3. Werner Siggård, Kbhvn. . 8 min 06 sek.

Mere om verdensmesterskaberne

DET amerikanske flyvevåben var vært for verdensmesterskaberne med gummi- og gasmotormodeller, hentede alle deltagere i La-Guardia-lufthavnen ved New York og fløj dem til Suffolk A.F.B., hvor konkurrencerne fandt sted.

Lørdag den 24. juli var der kontrol og trimflyvning, og de amerikanske modelflyveres medlemsblad »Model Aviation« fortæller, at svenskeren *Arne Blomgren* kontrollerede kontrolvægten med et medbragt lod! Den stemte.

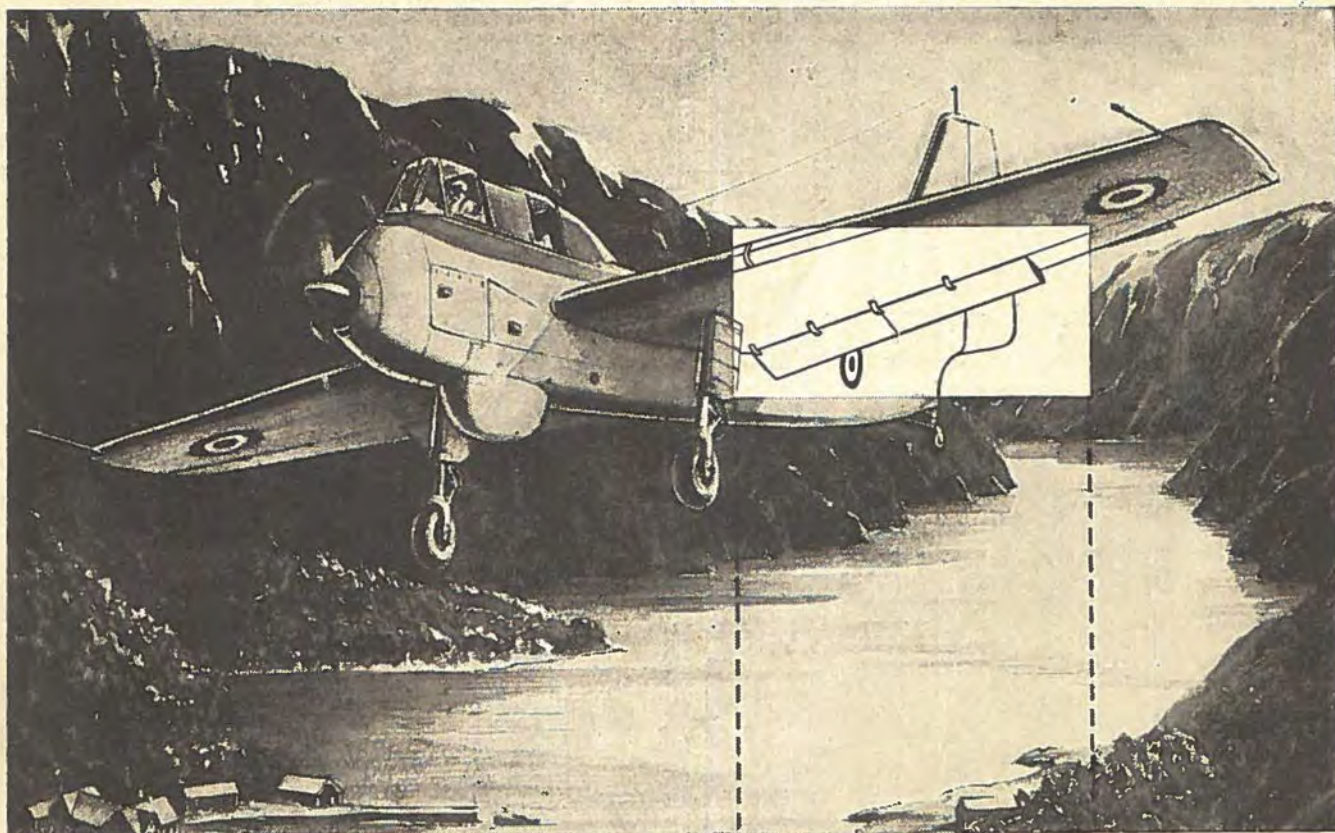
Søndag den 25. foregik konkurrencen for gasmotormodeller i godt vejr med skiftende vind. Det blev en kamp mellem sidste års mester *Dave Kneeland*, der imidlertid i sidste periode fik modellen ind i en kraftig faldvind og måtte nøjes med tredjepladsen, og den amerikanske modelflyverorganisations tekniske leder *Carl Wheelley*, der som nævnt i sidste nummer blev ny verdensmester. På andenpladsen kom den schweiziske statsborger *Silvio Lanfranchi*, der bor i England og blev placeret i toppen ved de engelske mesterskaber. Det var ham, proxymfløjer englænderen *Wheeler's* model til sejren i Schweiz i 1952.

Wheelley fløj en temmelig stor model, som han også anvendte ifjor i England, på godt 1½ meter spændvidde. Motoren var en Torpedo 15.

Wakefieldkonkurrencen fandt sted om mandagen i fint vejr. *Alan King*, der var ankommet til USA fra Australien med skib 1½ måned tidligere og derpå var rejst tværs over USA, førte sikkert hele vejen igennem med bar maximumtider. Hans model gik tabt på den fjerde flyvning, men reservemodellen fløj også maximum. Modellen har gængslyd tykke profiler og en-bladet propel. Han anvendte Pirelli-gummi. De tre næste var proxymodeller fra henholdsvis England, Australien og New Zealand, og først derpå kom en amerikaner, men amerikanerne vandt alligevel holdkonkurrencen mod England, Canada og New Zealand tæt bag efter.

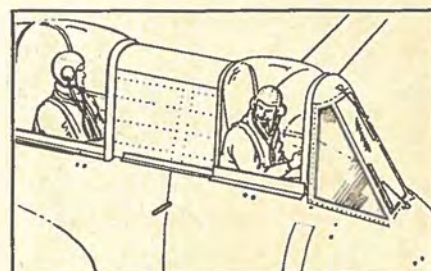
Amerikanerne synes at være klar over, at det vil være uklogt at lade disse konkurrencer foregå i USA igen næste år, og de er iøvrigt interesseret i at få samlet alle fire VM samme steds hvert år efter en flere år i forvejen lagt plan.

Kyststrækninger – bevogtet af Seamew



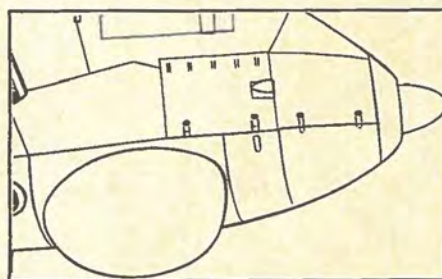
Det store vingearal er medvirkende til den meget lave stalling og landings-hastighed og gør SEAMEW til en usædvanlig enkel og manøvreduktig maskine at flyve.

Seamew—en stærk økonomisk undervandsbaadsjager anvendelig i al slags vejr. Saa snart en kort startbane er ryddet, er SEAMEW kampklar. Luftbaaren paa et øjeblik er den i stand til at udføre maritim radarsøgen og bruge en række forskellige vaaben med dræbende virkning for øje. Billig i anskaffelsesudgifter og let at vedligeholde er den robuste SEAMEW bygget til at tage imod stød med sit stærke landingsstel og halehjul, der kan indstilles til to positioner.



Pilot og observator har fuldstændigt overblik ved start, angreb og landing-et værdifuldt aktiv i skiftende vejr.

The **Short** answer
is the **Seamew**



Radiospejlerens anbringelse sikrer fuld pejleevne i alle retninger.

PRODUCERES I STORT ANTAL TIL ROYAL NAVY

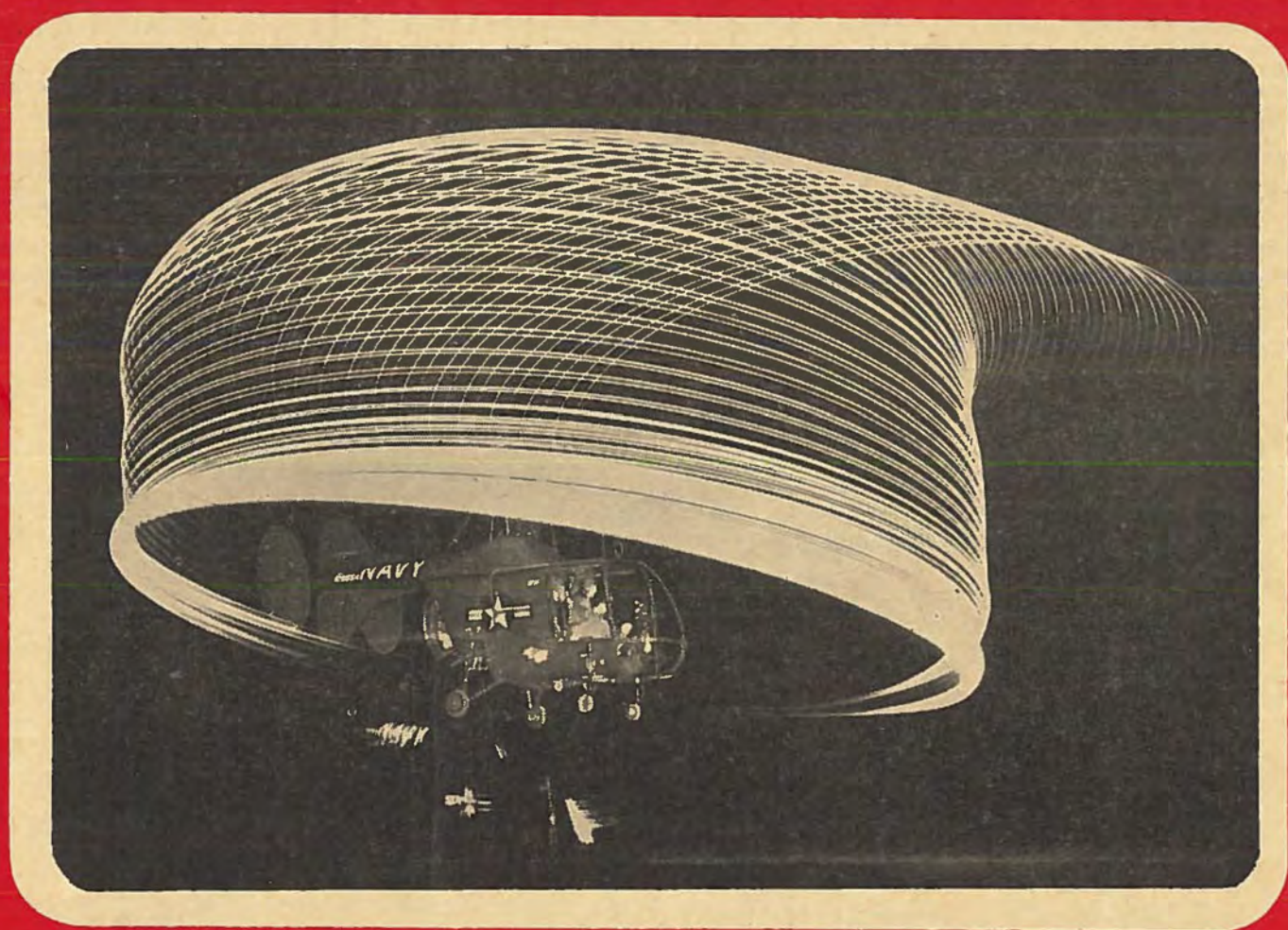
Short Brothers & Harland Limited, Queens Island, Belfast, N. Ireland. De første flyvemaskinfabrikanter i verden.

FLYV

27. ARGANG

— NOVEMBER 1954 —

PRIS 75 ØRE



Det giver en ejendommelig virkning, når man om natten foretager en tidsoptagelse af en helikopter, der er forsynet med et lys på et af rotorbladene.

Her er det en Kaman HTK-1, der holder sig svævende et øjeblik og så flyver bort.

INDHOLD:

Skandaek Mist * Med FLYV i Aero 45 * Besøg på Alleberg
København-Nebraska tur-retur * Flyvende tallerkener * Flyve-
motoreernes udvikling.

11

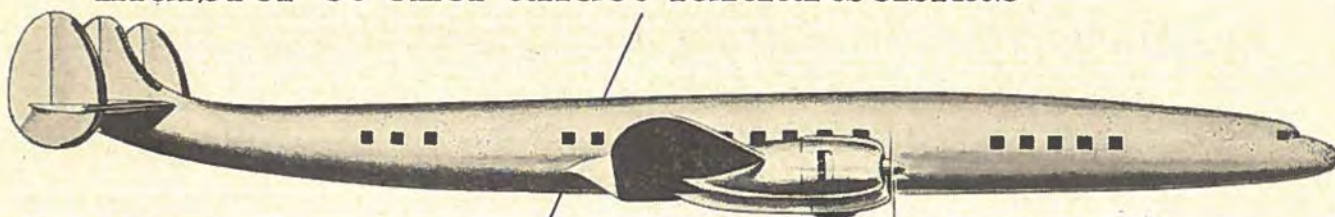
Konkurrence om bygning af skalamodel



Hver måned



indfører et eller andet luftfartselskab



Super Constellation Service



Hver eneste måned i år og fortsat ind i 1955 vil flere og flere af verdens store luftfartselskaber forny deres luftflåde med Super Constellationmaskiner. Derved vil praktisk talt hvert eneste land opnå verdens højeste standard, hvad passagerflyvning angår. Det er ud fra passagerernes ønske, at 18 af verdens store luftfartselskaber har valgt Super Constellation – der er kendt som verdens bedste luftliner. Også DE vil nyde dens rummelighed, uovertrufne komfort, luksuøse indretning og elegante udstyr. Super Constellation er verdens førende luftliner; dens fire turbo-compound motorer står for farten og sikkerheden over de store distancer.



Her er de 18 verdenskendte luftfartselskaber, som hylder Super Constellation's fart, pålidelighed og komfort:

Air France • Air-India International • Avianca • Cubana
Deutsche Lufthansa • Eastern Air Lines • Iberia • KLM • LAV
Northwest Orient Airlines • Pakistan International Airlines
Qantas • Seaboard and Western Airlines • Thai Airways • Trans-Canada Airlines • TAP • TWA • Varig

LOCKHEED

AIRCRAFT CORPORATION, BURBANK, CALIFORNIA, U.S.A.

FØRERSKAB KRÆVER STADIG NYE PRÆSTATIONER

F L Y V

Officielt organ for
KONGELIG DANSK AEROKLUB og DANSKE FLYVERE
Motorflyvning - Svæveflyvning - Modelflyvning

Nr. 11

November 1954

27. årgang

En fejlurdering

DAGBLADET Nationaltidende har fornylig i en ledende artikel bebredt overborgmester H. P. Sørensen, at han på Københavns kommunes vegne har kritiseret, at Frederiksberg og Gentofte kommuner ikke vil yde deres beskedne bidrag til den fortsatte drift af flyvepladsen ved Skovlunde, og bladet har i denne forbindelse givet disse to kommuner medhold i deres vægning ud fra den betragtning, »at Skovlunde var en flyveplads for kun 22 private flyvemaskineejere».

Det er en himmelråbende fejlurdering, og det er et slag i ansigtet på alt, hvad der hedder privatflyvning, ikke blot herhjemme men over hele verden. Skovlunde flyveplads er f. eks. det eneste sted i nærheden af København, hvor privatflyvere og mange erhvervsflyvere kan starte og lande — med mindre man vil henvise dem til at benytte flyvepladsen ved Malmø. Og Skovlunde benyttes ikke blot af de 22 privatflyvere, som har maskiner derude, men af hundreder af andre flyvere, både private og erhvervsflyvere.

En flyveplads, hvor alle kan komme ned, også udenlandske gæster, og hvor hundreder af private flyvere kan træne, er idag en lige så byden- de nødvendighed som sportspladser, havne og offentlige bilparkeringspladser. Det har bl. a. provinsbyerne Frederikshavn, Herning, Århus, Sønderborg og Holstebro forlængst indset.

Derfor er det bunduretfærdigt at skyde på overborgmester H. P. Sørensen, der netop har gjort det helt rigtige. Skal der skydes på nogle, må det være de to andre kommuner, som i 1954 underkender nødvendigheden af at have en offentlig civil flyveplads ved en millionby, og som ikke engang har bidraget noget — hverken arbejde eller penge — til en sådan flyveplads' anlæg og indretning.

Øvelsen

„Skandaek Mist“

DEN FØRSTE 3-VÆRNSØVELSE I DANMARK

Af oberstløjtnant P. Zigler

I tidsrummet 23. sep.—3. okt. 1954 deltog flyvevåbnet i en større øvelse inden for nordregionen. Nordregionens øvelse var delt op i en række »Mist«-øvelser, der hver især var en del af hovedøvelsen, der benævntes »Morning Mist«. »Morning Mist« var en konvojøvelse under CINCENASTLANT. En konvoj sejlede fra England til Skandinavien, og dele af denne konvoj gik til Frederikshavn.

»Skandaek Mist«, som fandt sted i dette tidsrum i dansk område, var den første nationale 3-værnsøvelse i Danmark. Ved tidligere lejligheder har flyvevåbnet altid deltaget i 2-værnsøvelser enten hær-flyvevåben eller også søværn-flyvevåben. For at koordinere alle 3 værns øvelsesplaner nedsattes for måneder tilbage under forsvarschefen, admiral Qvistgård, en fælles øvelsesstab med repræsentanter fra de 3 værn og under ledelse af generalmajor Tage Andersen fra flyvevåbnet.

Flyvevåbnet skal yde støtte til de 2 andre værn

Når flyvevåbnet især er forkæmper for 3-værnsøvelser, skyldes det jo som bekendt, at flyvevåbnet under krigsforhold skal yde støtte til de 2 andre værn samtidig med at skulle løse sin egen hovedopgave, nemlig luftforsvaret af Danmark. Formålet med øvelsen var derfor i første række for flyvevåbnet at øve luftforsvar og taktisk støtte til de to andre værn. Den taktiske støtte blev hovedsagelig ved denne øvelse givet til hæren, der afholdt den årlige efterårsøvelse i Jylland. På grund af vort medlemsskab af NATO var det muligt for flyvevåbnet at holde alle danske flyvestyrker på »dansk side«, idet flyvestyrker fra andre NATO-lande leverede »fjendtlige« eller orange bombeflystyrker, der overfløj Danmark og

markerede bombeangreb mod mange forskellige mål. I denne meget værdifulde støtte — uden hvilken øvelsen stort set ville have været uden værdi for flyvevåbnet — indgik flystyrker fra Bomber Command RAF, Flying Training Command RAF, 49 Air Division USAF, og det kongelige norske flyvevåben.

De typer bombefly, der dag og nat overfløj dansk område for at markere angreb, omfattede mange forskellige slags flytyper fra de konventionelle propeldrevne typer til jet-typerne. Fra England kom således fly af typen Varsity, Lincoln, Canberra og B-45. Fra Norge jagerbombere af den kendte type F-84, som også en del danske eskadriller har; men desuden havde 49 Air Division midlertidigt under øvelsen baseret en eskadrille F-86 Sabre Jet på flyvestation Alborg. Også disse fly angreb skiftevis os og nordmændene. Den 30. sep. 1954 holdt hærens manøvre op, og flyvevåbnet fortsatte derefter i en ren luftforsvarsøvelse, der varede til den 3. okt. 1954 om morgenen. Under denne del af øvelsen foretog danske jet-fly masseraids på vigtige norske mål.

Udmærket samarbejde — men mangel på materiel

Øvelsen blev gennemført som planlagt, og det var den største samlede øvelse, der hidtil har fundet sted i Danmark.

Som bekendt har dagspressen ved tidligere lejligheder gjort opmærksom på den mangelfulde radardækning af Danmark, som sidste års øvelse »Heads up« understregede. Sådanne mangler konstateredes naturligvis igen i år, da det nye rådarmateriel endnu er under opsætning. Der blev også konstateret andre mangler, som chefen for flyvevåbnet, generalløjtnant C. Forslev, har givet udtryk for i dagspressen, nemlig bl.a. at flyvevåb-

GENERAL FØRSLEV FORESLÅR 75% FLERE JAGERE

CHEFEN for flyvevåbnet, generallojtnant C. Førslev, har i dagspressen udkastet en plan til en forstærkning og fornyelse af det danske flyvevåben, idet grundlaget for fornyelsen skulle være dette, at Danmark skulle tage imod det amerikanske tilbud om at stationere seks eskadriller på danske flyvepladser (Tirstrup og Vandel) midlertidigt og således, at Danmark efterhånden overtog materiellet og indsatte dansk mandskab.

Flyvevåbnets chef har gentagne gange i det sidste par år henledt regeringens og folketingets opmærksomhed på, at Danmarks forsvar af jagere og jager-bombere talmæssigt er for svagt til løsning af de opgaver, som det vil komme til at løse, fordi det i tilfælde af et angreb mod Vesteuropa ikke kan klare luftforsvaret af Danmark samtidig med at skulle yde den nødvendige taktiske støtte til hær og søværn.

General Førslev har bl.a. overfor »Berlingske Aftenavis« nærmere formuleret sine synspunkter, der lyder som følger:

amerikanske materiel. Derved ville den amerikanske stat spare de vældige udgifter ved at holde to wings her i en længere årrække. Til gengæld skulle USA påtage sig den byrde at levere materiel til hele det danske flyvevåben og forny det, efterhånden som den tekniske udvikling skrider frem. En jet-jager forældes på ca. fem år. Efter mit skøn ville det være en forholdsvis ringe byrde for amerikanerne at levere denne våbenhjælp sammenlignet med udgifterne til to wings med amerikansk personel.

Når jeg skal vurdere, hvor hurtigt vi selv kunne overtage de seks eskadriller med piloter, teknikere o.s.v., har jeg et holdpunkt i den hidtidige opbygning af flyvevåbnet. Den har været ca. fire år, og den ville have været tilendebragt ved udgangen af dette år, hvis vi ikke havde fået visse forsinkelser. Jeg ville skønne, at personel til yderligere seks eskadriller kunne tilvejebringes på tre år, således at vi kunne overtage de to wings eskadrille for eskadrille.

Blandt de deltagende udenlandske flyvemaskiner i Skandaek Mist var North American Sabre fra U.S.A.F. De var midlertidigt baseret i Alborg.

net ikke er talrigt nok til samtidig at klare de to hovedopgaver — luftforsvar og taktisk støtte — i den udstrækning man må forvente. Dette var de væsentligste og alvorligste mangler. Af lyspunkter viste øvelsen, at det samarbejde, som værnene udfører i den fælles operationscentral, hvor flyvevåbnets taktiske støtte til de to værn tilrettelægges, forløb let, gnidningsløst og effektivt. Denne fælles operationscentral eller JOC (Joint Operations Centre), som den kaldes, var under denne øvelse i Karup. En sådan JOC kan imidlertid være, hvorsomhelst de fornødne kommunikationsmidler er til stede.

Alle flyvevåbnets eskadriller deltog i øvelsen, og det store arbejde og den fortrinlige indsats, der blev præsteret såvel af de flyvende besætninger som af jordpersonellet var prisværdigt og viste, at flyvevåbnet er kommet en lang vej siden dets start i 1950.

Den 25. sep. 1954 og den 26. sep. 1954 deltog luftmeldetjenesten med ca. 3000 medlemmer og understregede gennem sin effektive indsats, hvilket 1. classes korps det er, og hvor nødvendigt det er for flyvevåbnet — selv med en upåklagelig radardækning — også at kunne få meldinger fra denne side bl.a. om lavtflyvende fjendtlige fly, de såkaldte »rats«, som flyver under radardækningen.

Zigler.

Også North American B-45 Tornado bombere deltog i øvelsen.

English Electric Canberra var over Danmark under efterårets store manøvre.



Mit forsvar til afhjælpning af den flyvemæssige svaghed i forsvaret, der efter min mening betyder en frygtelig risiko, er ikke udarbejdet som en samlet plan, men jeg har i alle interne danske forhandlinger givet udtryk for disse synspunkter, og jeg har til hensigt at vedblive dermed i fremtidige forhandlinger.

Baggrunden er det amerikanske tilbud om at stationere to wings — seks eskadriller — på danske flyvepladser. Jeg ved ikke, om dette tilbud fremdeles står ved magt, men hvis det gør, kunne man i begge parter interesse gennemføre en midlertidig stationering, der blev afviklet i løbet af ca. tre år. I USA eksisterer der både blandt politikere og i befolkningen en stærk uvilje mod, at det værnepligtige mandskab stationeres i Europa. Hertil kommer, at det er overordentlig dyrt at holde styrer uden for hjemlandet.

Flyvevåbnet skal fornyes

Derfor skulle aftalen gå ud på, at Danmark påtog sig at opretholde tilgangen af flyvere i opbygningstempo — i stedet for at gå over til vedligeholdelses-tempo — således at vi efterhånden kunne overtage det

Forsvarsministerens svar:

Dagbladet Politiken bragte den 6. oktober en udtalelse fra forsvarsminister *Rasmus Hansen* i anledning af general Førslevs plan. Ministeren udtaler:

— General Førslev har ikke på noget tidspunkt rent tjenstligt gjort mig opmærksom på, at han havde sådanne synspunkter, som han nu giver udtryk for, og mig bekendt er de heller ikke forelagt ministeriets embedsmænd. Når han nu har offentliggjort synspunkterne i »Berlingske Aftenavis« og vistnok også i et andet blad, betragter jeg det som udtryk for, at generalen ønsker at drive politisk virksomhed. Det har enhver ifølge grundloven ret til — det har en general også. Vi har tidligere haft politiserende generaler og med den virkning, der er de fleste bekendt.

Jeg betragter derfor generalens politiske virksomhed som et anliggende mellem den gruppe i befolkningen, som han henvender sig til, og ham.

Regeringens standpunkt til stationeringsproblemet er jo kendt af alle, også af general Førslev, slutter ministeren.



Med **FLYV** i

AERO 45

Den firesædede tjekkiske forretningsflyvemaskine har gode præstationer på to relativt små motorer og er meget velflyvende

I slutningen af september blev den tjekkiske Aero 45 demonstreret i Danmark, og FLYV fik også lejlighed til at lære den at kende. Det er ingen ny type. Den blev konstrueret kort efter krigen og har allerede i 1948 været demonstreret her; men det synes at være en god lille maskine, som der stadig findes et marked for, og som derfor stadig prouceres.

Aero 45 er en tomotors 4-sædet maskine, velegnet til forretningsmaskine, taxaflyvning, militær forbindelsesmaskine o.s.v. Den kan også udstyres til ambulancebrug. Typens fordele må siges at være tomotors sikkerhed og gode præstationer med en pæn praktisk rejsehastighed på 230 til 240 km/t.

Maskinen er lille og kompakt og gør et tiltalende indtryk, når man første gang ser den. Næsepartiet minder en del om Siebel 204, som også er blevet bygget i Tjecoslovakiet.

Aero 45 er bygget helt i metal, bortset fra lærredsbeklædning på rorladerne.

Man kommer ind i kabinen ved at stige op på planroden i venstre side og ind gennem en bred dør, der åbnes opad. Der er to indstillelige sæder fortil og dobbeltstyring.

Bagtil er der en sofa med god plads til to personer. Der angives evt. at kunne sidde tre, men de skal nu være slanke. Som helhed må siges, at kabinen er bygget lige rundt om fire personer af normalstørrelsen.

Der er godt udsyn både fortil og bagtil. De to 105 hk Walter Minor 4-III motorer sidder meget tæt inde ved kroppen. Propellerens omdrejningsplan ligger lige foran spidsen af kroppen.

Demonstrationen blev foretaget af en tjekkisk pilot. Foruden FLYV's medarbejder var de herrer *Dalshof* og *Meyer* fra luftfartsdirektoratet med.

Motorene har elektrisk starter og gik omgående igang, hvorpå vi hurtigt rullede



Aero 45 er en kompakt lille flyvemaskine med velformede linier.

ud på startbanen. Maskinen accelererede kvikt og steg kraftigt. Stigehastigheden ved jorden angives til 300 m/min.

Den kompakte bygning giver ikke alene gode præstationer, men også fine flyveegenskaber. Næppe havde *Dalshof* overtaget rattet, før han kom med et udbrud af forbauselse over, så levende maskinen var. Ved ganske små drejninger af rattet krænger den som en jager fra side til side. Lagt ind i et sving bliver den fint liggende, selv om man slipper styregrejserne.

Med begge propeller kantstillet

Medvirkende til de fine præstationer på kun 210 hk er utvivlsomt de stilbare propeller. Piloten stoppede højre motor og kantstillede propellen. Selv på kun en motor er luftfartøjet godt manøvreedygtigt. Det kan holde højden indtil 1500 m på en motor. Så stoppede imidlertid også bagbords mo-

tor, propellen blev kantstillet og gik i stå, og vi foretog nogle sving under glidning, mens luften susede omkring den velformede kabine. Der skal dog god opvind til, før man kan dyrke svæveflyvning med den — variometret viste 3 m/sek. synk.

Senere fik vi demonstreret stall, som er blidt og ligefrem. Uden brug af flaps kunne den holdes flyvende på en fartmålervisning ned til 95 km/t, hvor rorene endnu var fuldt funktionsdygtige.

Den er for resten udstyret med små automatiske slots mellem krop og motorer.

Landingen blev foretaget uden anvendelse af de split-flaps, der forefindes, og maskinen satte sig ved godt 105 km/t.

Det blæste helt godt, men den syntes at være let at køre på jorden, og det foregik med betydelig fart.

Alt ialt er det en tiltalende maskine, og herom syntes de forskellige danske flyvere, der fik den demonstreret, at være enige. *Hammers Luftfart*, der repræsenterer den tjekkiske flyvemaskineindustri her i landet oplyser, at Aero 45 koster 145.000 kr.

Data

Spændvidde 12,3 m, længde 7,54 m, højde 2,30 m, planareal 17,1 m², sporvidde 2,93 m. Tomvægt med normale tanke til 174 liter: 845 kg, fuldvægt 1400 kg. (Den disponible last fordeler sig med 308 kg til personer, 127 kg brændstof, 15 kg olie og 105 kg bagage i bagagerum bag kabinen).

Maskinen kan imidlertid også leveres med ekstratanke, hvorved der bliver plads til 314 liter. Fuldvægten er da 1500 kg.

Præstationer: Maximalsfart 285 km/t, største rejsefart 245, landingsfart med flaps 80 km/t. Tjenestehøjde 5.700 m. Rækkevidde normalt 850 km, med ekstratanke 1.500 km.



Aero 45 kan udstyres med dobbeltstyring, som dette billede af instrumentbrættet viser. Udsynet fra førersæderne er udmærket, selv på jorden, når halehjulet er nede. Læg mærke til propellen til højre — den viser, hvor tæt ved kroppen de to 105 hk Walter Minor motorer sidder.

FAI-KONGRESSEN I ISTANBUL

*Tissandier-diplom til Prins Axel
Danmark besætter en vicepræsidentplads*

EFTER indbydelse fra den tyrkiske aeroklub (The Turkish Air League) afholdt FAI sin 47. kongres i Istanbul 20.—27. september. Der var mødt repræsentanter fra 27 landes aeroklubber og heriblandt aeroklubberne i Ungarn, Tjekslovakiet og Sovjetrusland. Danmark var repræsenteret ved KDA's generalsekretær.

Ved kongressens åbning udtalte formanden for The Turkish Air League, *Mustafa Zeren* — efter korteligt at have omtalt luftfartens første år i Tyrkiet: »Ved at udbrede kendskabet til luftens erobring og ved at skabe interessen for flyvning blandt ungdommen verden over har Fédération Aéronautique Internationale ydet sit meget vægtige bidrag til konsolidering af freden i verden. Alle vi, som her er samlet, har en pligt til at gøre, hvad der står i vor magt for at støtte FAI-kongressens arbejde, og her i Tyrkiet har vi gjort, hvad vi kunne, for at gøre den 47. kongres til en succes.»

Inden kongressens møder tog deres begyndelse, foretog den tyrkiske trafikminister, hans excellence *Muammer Cavusoglu*, overrækkelsen af FAI's medaljer og diplomer for året 1953. Mrs. *Jacqueline Cochran* (USA) fik *Guldmedaillen* for sine mange flyverrekorder i årets løb. *De la Vaulx medaillen* tildeltes en række flyvere, som havde sat hastighedsrekorder i løbet af 1953. Iblandt disse var bl.a. *Neville Duke* og *J. Lithgow* fra England og *W. F. Barnes* og *Frank Everest* (1215 km/t) fra USA. *Louis Blériot medaillen* tildeltes *William D. Thomson*, USA, for højderekorden 11.297 m med en flyvemaskine (Cessna) i vægtklassen 500—1000 kg. Endvidere blev den overrakt italieneren *Iginio Guagnellini* for hastighedsrekorden 255 km/t i lukket bane med en flyvemaskine i samme vægtklasse (Ambrosini). *Lilienthal-medailen* tildeltes russeren *Ilchenko* for hans flyvning med svæveplan den ca. 830 km lange strækning fra Moskva til Stalingrad.

International flyverudmærkelse til hans kongelige højhed Prins Axel

Under FAI's årskongres i Madrid i maj 1952 besluttedes enstemmigt at indstifte et diplom, som skulle bære navnet *Paul Tissandier*. (Denne var generalsekretær i FAI fra 1905 til 1945). Efter indstilling fra de respektive landes aeroklubber kan dette diplom tildeles personer, som gennem deres virke, deres arbejde, deres initiativ, deres opofrelse eller på anden måde har tjent flyvningens sag.

*Paul Tissandier diplom*et blev for Danmarks vedkommende tildelt hans kongelige højhed *Prins Axel* med følgende motivering: »Hans kongelige højhed prins Axel af Danmark har tjent flyvningens sag på en enestående måde. Prins Axel fik FAI's internationale flyvercertifikat i Danmark i 1913, og i hele den forløbne periode har prins Axel været foregangsmand indenfor flyvningen, først som aktiv flyver, dernæst som mangeårigt bestyrelsesmedlem i Det danske Luftfartsselskab og som medstifter af Scandinavian Airlines System (SAS), og endelig ved at have fløjet over 1 million kilometer som passager på luftruter over hele verden

og derved bidraget til at fremme interessen for og tilliden til lufttrafikken.»

Blandt de øvrige navne, som har fået tildelt årets *Paul Tissandier* diplom, kan nævnes følgende: Luftkaptajn *Prosper Cocquyt*, Belgien (trafikflyver i SABENA siden 1924; har fløjet over 21.000 timer som fører af trafikflyvemaskiner, svarende til ca. 5½ million kilometer); Group-Captain *Albert Hellemans*, Belgien (mangeårig aktiv militærflyver og propagandist for modellflyvningens udbredelse blandt ungdommen); *Marcel Doret*, Frankrig (flyver fra 1918, mangeårig prøveflyver hos Dewitine, indehaver af flere verdensrekorder sammen med *Le Brix*, skønt 57 år gammel stadig fremragende kunstflyver); Sir *Sidney Camm*, England (en af Englands mest fremragende luftfartsingeniører, fader til den berømte Hawker Hurricane); *W. E. W. Petter*, England (en anden af landets bedste luftfartsingeniører, som bl.a. har konstrueret den velkendte Canberra-bomber og Folland Midge); *Herman Geiger*, Schweiz (pioner indenfor den flyvende redningstjeneste i Alperne, har siden krigens slutning foretaget 2.500 landinger med skiunderstel på snedækkede steder i store højder i bjergene).

✱

Moderne var præget af arbejdet i sportskomiteen og »touring committee«, idet komiteen for svæveflyvning havde sine møder under VM i England i sommer, og komiteen for modellflyvning mødtes i Frankfurt i vinter. Arbejdet i de to førstnævnte komiteer blev forelagt kongressens møder, hvor man — sagt i meget korte træk — bl.a. blev enige om en ændret inddeling af vægt-

klassificeringen for flyvemaskiner og helikoptere, måling af hastigheder i store højder, hastighedsrekorder i lukket bane, kontrollering af hastighedsrekorder m.m. Endvidere vedtoges at ændre touring komiteens navn, således at dette klart og tydeligt sagde, at denne komité beskæftigede sig med alle spørgsmål vedrørende sportsflyvning og flyveklubber. I denne forbindelse vedtoges også at arbejde videre på en forenkling af carnets, indførelse af internationale landingskort for privatflyvere (som fritager dem for at betale for landing og hangarleje på fremmede pladser), egnede bølgelængder for privatflyvere, afholdelsen af et rally med deltagelse af amerikanske privatflyvere (som skulle overføres til Europa pr. hangarskib) m.m. Endelig tillagde kongressen det meget stor betydning, at aeroklubberne gjorde alt, hvad der stod i deres magt for at medvirke til at gøre ungdommen interesseret i flyvning under den ene eller anden form.

Inden kongressen sluttede, foretoges valg af præsident og vice-præsidenter. Den hidtidige præsident, formanden for den kongelige nederlandske aeroklub *M. C. Kolff* var på valg og kunne efter lovene ikke genvælges (fordi han på dette tidspunkt allerede havde været præsident i de foreskrevne to år). I hans sted valgtes captain *K. J. G. Bartlett* (England) til præsident, og til 1ste vice-præsident valgtes generallæge *Charles Sillevaerts* (Belgien). Blandt de øvrige vice-præsidenter, som valgtes, var KDA's generalsekretær, kaptajn *John Foltmann* (der valgtes som repræsentant for Skandinavien og afløste *Bertil Florman*, Sverige).

Næste FAI kongres skal afholdes i Paris.

Den afsluttede FAI kongres i Istanbul var fortræffeligt tilrettelagt, og alle deltagerne havde indtrykket af, at et meget stort arbejde var gået forud. Æren for succes skyldes først og fremmest et udmærket samarbejde mellem en mængde hjælpere, men dernæst den tyrkiske aeroklubs generalsekretær *M. Tavuz Kansu's* store indsats.



Bell HSL-1 bygges både for den amerikanske og britiske flåde og får i produktionsudgaven 2400 hk.

MILITÆRE PROTOTYPER

American Helicopter XH-26 er et eksempel på de helt små enkle typer i klasse med Hiller Hornet. Mens denne har rene rammotorer i rotorspidserne, har XH-26 pulse-rende rammotorer. Den er beregnet til observation, og den kan nedkastes med faldskærm i en beholder på 1,5×1,5×4,3 m, udpakkes og samles af to mand på 20 min. Motorerne udvikler hver 16 kg reaktionskraft. Topfarten er 128 km/t.

Cessna YH-24 hed oprindeligt Seibel S4-A, men Seibel er blevet overtaget af Cessna. Typen er godkendt til civil brug og anvendes forsøgsvis til militært. Motoren er en Lycoming. Der findes også en S4-B med 165 hk Franklin og sæderne ved siden af hinanden. Disse typer vil ikke blive produceret, men danne basis for videre udviklinger.

Saro Skeeter hed oprindeligt Cierva W.14 Skeeter, men Saro (Saunders-Roe) har overtaget Cierva-virksomheden. Skeeter er bygget i forskellige prototyper siden 1947, både civile og militære. Den sidste version er Mk 4 med Cirrus Bombardier motor. Mk 5 bliver en civil udgave. Om produktionsplaner foreligger der intet. Topfarten er 185 km/t, stigeevne 384 m/min, tophøjde 4000 m.

Bell XH-15, også kaldet Bell 54, har en Continental motor og er beregnet til at arbejde i stor højde (tophøjde 6100 m). Topfarten er 160 km/t. Der er bygget tre til forsøg.

Kaman HOK-1 har en Continental stjernemotor i bagkroppen og er beregnet til forbindelsesflyvning. Den har to »flødepisker«-rotorer. Typen er gået i produktion.

Gyrodyne GCA-2C har en Pratt & Whitney motor, der driver to koncentriske rotorer. Der er normalt flyvemaskine-haleparti. Topfarten er 176 km/t, stigeevnen 445 m/min og tophøjden opgives til hele 6700 m.

Bell XHSL-1 eller Bell 61 er en stor helikopter til anvendelse mod ubåde. Her er Bell gået over til anvendelse af to rotorer bag hinanden. Der er en enkelt Pratt & Whitney motor på 1900 hk. Prototypen har fløjet et år. Nærmere data ukendte.

(Se billede på modstående side)

Sikorsky S-56 eller XHR2S, der var i luften for første gang i begyndelsen af dette år, er en stor transport-helikopter med to 2400 hk Pratt & Whitney R-2800 motorer, der er anbragt udenbords. Den har kun en normal 5-bladet bærerotor samt halerotor. Den får plads til 35 mand og skulle også have civil interesse. Som første helikopter har den optrækkeligt understel. Tophastigheden er over 240 km/t.

Hughes XH-17 er den hidtil største helikopter til dato. Den er udstyret med to General Electric turbinemotorer, der leverer komprimeret luft, som udstødes fra rotortip-erne. Rotoren er tobladet og har en diameter på ikke mindre end 38,1 m, mens fuldvægten siges at være 23.600 kg. Oprindeligt var den kun beregnet som forsøgsmodel på jorden, men den har også været i luften. Den betragtes som forløberen for helikoptere, der kan løfte meget tunge genstande som artilleri, dele af broer o. s. v.

Piasecki YH-16 Transporter foretog sin første prøveflyvning for et årstid siden. Kroppen er ca. 23 m lang, halepartiet rager 7½ m op, og den samlede længde med rotorblade er ca. 40 m. Den er udstyret med to 1650 hk Pratt & Whitney motorer og menes at være verdens hurtigste helikopter idag. Den kan medføre 40 fuldt udstyrede soldater, 32 patienter på bære eller jeeps. Den kan holde sig flyvende på hver af de to motorer. Rotorbladene er 25 m i diameter.

Fuldvægten er på 13—14 tons. Der bliver også bygget en anden version, YH-16A, der får to Allison T-38 turbinemotorer.

En forventet civil version skulle få plads til 48 til 72 personer. En stor fordel ved helikoptere med to rotorer bag hinanden, er at det tillader større forskydning af tyngdepunktet end i nogen almindelig flyvemaskine af selv væsentligt større type.

(Se forsidebilledet på sidste nummer)

Fra oven: Den lille American XH-26, Saro Skeeter, Bell XH-15, Kaman HOK-1, Gyrodyne GCA-2C og Sikorsky XHR2S.

Prototyper til militære helikoptere

| Type | motor hk | antal sæder | rotor diam. m | længde m | tom- vægt kg | fuld- vægt kg | rejse- hast. km/t | række- vidde km |
|----------------------|-------------|----------------|---------------------|-------------|--------------------|---------------------|-------------------------|-----------------------|
| American XH-26 | | 1 | | | 136 | 408 | 113 | 170 |
| Cessna YH-24..... | 125 | 2 | 8.9 | 10.7 | 436 | 680 | 105 | 180 |
| Saro Skeeter Mk 4 .. | 180 | 2 | 9,8 | 11.7 | 670 | 953 | | 258 |
| Bell XH-15 | 275 | 2 | 11.4 | 13.7 | 908 | 1260 | 135 | 640 |
| Kaman HOK-1 | 500 | 4 | 14.0 | | | 1590 | | |
| Gyrodyne GCA-2C .. | 450 | 6 | 14.6 | | 1635 | 2450 | 142 | 430 |



Med **FLYV** på

ÅLLEBERG



MENS vi har besøgt svæveflyvecentre i mange lande, havde vi af en eller anden grund forsømt det nærmeste — svenskernes Alleberg, men benyttede i sommer lejligheden til at stifte bekendtskab med denne centralskole, som mange danske svæveflyvere kender. Da der ikke i mange år i FLYV har været skrevet noget nærmere om Alleberg, skal vi lige erindre om følgende:

Segelflygskolen Alleberg er den svenske acrokluks centrale svæveflyveskole. Efter nogle prøveflyvninger i 1940 blev der oprettet et fond på grundlag af en landsindsamling, og med dette og med støtte fra staten blev skolen udbygget. Siden har de svenske svæveflyvere haft dette uvurderlige faste holdepunkt. Fra 1941 til 53 er her udført over 55.000 starter og taget over 1850 diplomer og certifikater.

Vi ankom til Alleberg, der ligger ved Falköping mellem Vänern og Vättern, en strålende augustsøndag og kørte på vort tungt lastede Vespa op ad serpentinevejen på østkranten. Alleberg er nemlig et højdedrag på 1½ kilometers længde med skrænter på alle sider.

Man valgte Alleberg på grund af disse skrænter og startede med glideflyvning ned langs disse og flyvning i skræntevinden. På højdedraget, der ligger godt 330 m over havet og 110 m over sletten, blev der indrettet to små startbaner. Skulle man idag have indrettet en skole, var det ikke blevet på bjerget, men snarere på en flyveplads nede i dalen, hvorved man eventuelt også kunne have udnyttet skrænterne. Nu har den ca. 600 m lange hovedstartbane i virkeligheden for ringe kapacitet.

Men nu ligger skolen der engang med to store hangarer, restaurant og indkvarteringsbygninger og kan ikke uden videre flyttes. Den relativt dårlige flyveplads har imidlertid den fordel, at har man lært at flyve der, kan man klare sig alle steder.

Udelukkende DK-skoling

På Alleberg skoles der de senere år udelukkende i tosedede svæveplaner, og de to Slingsby T-21B udfører cirka lige så mange starter om året som alle de øvrige planer tilsammen. Med et dobbeltspil og disse to planer skoles der hurtigt og effektivt.

Der findes et 4 ugers kursus, kaldet DK-A-B-C, hvor en begynder skoles direkte frem til c-diplom på 35 starter i DK og 20 i EK.

Men ikke alle har råd til at ofre 4 uger og 450 svenske kroner på een gang, og derfor har man nu også enkelte kursus: DK-A med 15 starter til DK-A-diplom (140 kr.), DK-B med 15 starter (140) og DK-C med 15 DK og 20 EK-starter.

Det vil altså sige, at spreder man uddannelsen over tre år, kommer den til at vare 6 uger med 45 EK- og 20 DK-starter, og prisen bliver 530 sv. kr. — foruden kost og logi naturligvis.

Noget lignende forsøgte vi herhjemme for første gang i år på Vandel.

Går man helt over til slæb?

I Sverige har man de sidste år drøftet en anden uddannelsesform, som skulle være mere rationel end den nuværende. »Smid de gamle spil, wirer, wirehøntere o. s. v. bort. De koster alt for meget i penge og arbejde og ærgrelser. Giv i stedet eleven først nogle få timers uddannelse i en motormaskine, og hæng ham derpå i et tosedet svæveplan bagefter motormaskinen. Det bliver hurtigere, billigere og nemmere.«

Diskussionen har medført, at man har gjort nogle forsøg. Under mit ophold på Alleberg havde man et lille kursus, hvor eleverne udelukkende blev skolet på Kranich i slæb. Halvdelen af dem havde lidt motorflyveuddannelse, den anden halvdel ikke. Det var for tidligt at udtale sig om resultaterne. Eleverne lærte hurtigt at flyve Kranich'en; men det tog længere tid at få det nødvendige antal landinger med to Kranich og en Tiger Moth end med to T 31 og et spil.

Forsøgene fortsættes imidlertid med flere andre kursus andetsteds i landet, og det skal blive interessant at høre om resultatet.

Tanken er bl. a. opstået, fordi den svenske statstøtte er baseret på en stadig uddannelse af et stort antal begyndere, og derfor går det ud over den egentlige svæveflyvning. Ungdommen idag er også mere fordringsfuld. Man mener, at den nye måde er mere rationel og måske af endnu større betydning for tilgangen til flyveåbnet end den gamle.

Et besøg i det svenske svæveflyvecentrum og forskellige glimt fra svensk svæveflyvning i dag

Indflyvning på bjerget

Nye folk, som tidligere kom til Alleberg, skulle gennemgå en møjsommelig afprøvning fra skoleglider opad for at blive »indføjlet på bjerget«. En af fordelene ved de tosedede planer er, at denne kontrol og instruktionen kan gennemføres hurtigere. For mit vedkommende indskrænkede den sig til en spilstart i Slingsby T-31B samt en slæbestart i Kranich med ca. 20 minutters flyvning i termikrester foran en varmfront.

Indflyvningen foregår efter et ganske bestemt mønster: Man kommer ind i medvind udenfor skrænten, skal passere restauranten i 150 meter, går så ind i basislinien, hvor man evt. begynder at bruge luftbremser, og man slutter med lang indflyvning til mærket, der altid ligger et godt stykke ude på banen. På denne måde kommer man ind med så god højde, at man på givet signal kan glide videre og lande langt fremme, hvis flere planer er under indflyvning til banen.

Det må altid gå hurtigt med at få banen ryddet for landede planer, ligesom planer, der er stillet op til start, ofte må skubbes til side igen a. h. t. landing.

Efter de to indflyvningsstarter blev jeg sat på Olympia og efter to flyvninger herpå på Weihe — hvilket jo er ganske rart til afveksling fra den Baby, man er henvist til hjemme. Ialt fik jeg 5 timers flyvning.

Foruden de to Slingsby, to Kranich, og en Schweizer 2-22 har Alleberg af ensædede tre Olympia og fire Weihe foruden nogle Baby'er o. lign. Der kan på den måde omtrent blive et plan pr. mand på et F-kursus. Det giver noget arbejde at transportere så mange planer ud. Det foregår med håndkraft, og en Weihe er som bekendt tung.

De allerfleste planer er efterhånden gamle, men velholdte, og en hel del af dem er moderniseret med Havdrup-førerskærme — endog den ene Kranich.

På Alleberg må man dyrke skyflyvning

Hvis man er ude på at få guld-betjælinger, er Alleberg den nærmeste mulighed. Vejret i sommer var naturligvis dårligt, men i den uge, jeg var der, var jeg heldig, idet der kunne flyves alle de fem forudsete dage. En af dem var sommerens hidtil bedste dag. På Alleberg er skyflyvning tilladt og planerne udrustet dertil (instrumenter, faldskærme og iltudstyr). Der var to højdevindinger på 2900 m den dag. Jeg stoppede ved skybasis, da det var min første Weihe-flyvning. Den foregående dag havde en af instruktørerne i mindre godt vejr gjort sine 300 km og fået guldet.

Slingsby T-21B eller Sedbergh, som den hedder i RAF, er et åbent tosedet svæveplan, bygget af træ. Det har et stort planareal og præstationer lidt bedre end Grunau Baby. To planer af denne type flyver lige så mange starter som hele resten af Alleberg-flåden tilsammen.



Geografisk set ligger Alleberg lidt uheldigt for distanceflyvning, idet man ved vestenvind efter 40 km når Vättern, som er 20 km bred og over 100 km lang. Hertil kommer, at landingsforholdene i Sverige ikke er så gode som i Danmark. Blandt deltagerne på mit hold var en svæveflyver, som til trods for, at han fløj Weihe, endnu ikke havde sølv-distancen, og trods godt vejr tog han ikke mod til sig og forsøgte det.

Begynder svenskerne at flyve over vand?

Hvor megen distanceflyvning, der foretages i Sverige, ved jeg ikke; men medens der snart er foretaget adskillige flyvninger fra Danmark til Sverige, har svenskerne ikke gengældt besøgene — det skal indrømmes, at de fremherskende vinde jo er til fordel for os. I år er der imidlertid foretaget en svensk overvandflyvning til Ålandsøerne, hvortil distancen over vand er 38 km, det samme som fra Sverige til Bornholm.

Det virker forbavsende at konstatere, at bundkobling ikke anvendes i Sverige. Det er for farligt, mener man. Det strider jo imod vore erfaringer — hvordan vi skulle klare os uden, kan vi dårligt forestille os.

Spilstart anvendes heller ikke til de finere planer som Olympia og Weihe, der kun starter med flyvemaskine. Er denne ikke klar (de har isvrigt tre på Alleberg), får hele striben lov til at ligge og vente, selv om de hurtigt kunne være hængt op med spil.

I 1953 blev der på Alleberg fløjet 4318 starter med ialt 731 timers flyvetid. Der var 158 elever. Skolen strækker sig normalt over 3 måneder. Personalet omfatter over 20 personer inklusive personale i restauranten.

Lennart Ståhlfors er skolechef.

Selv om priserne ligger på Vandel-niveau eller en smule højere, når man omregner til dansk mønt, og selv med den anførte store deltagelse kan skolen ikke økonomisk hvile i sig selv. Der suppleres med indtægter fra restauranten og fra en årlig flyvedag for at dække underskuddet.

Flyvedagen i år fandt sted i den afsluttende weekend under mit ophold. Man begyndte allerede lørdag med optræden og dans. Der var opstillet alle mulige boder, og om søndagen indlededes med friluftsgudstjeneste og senere optræden, ligesom der var udstillet landbrugsmaskiner — der er således gjort noget for at trække et alsidigt publikum til. Selve opvisningen fandt sted søndag eftermiddag, og der fortsattes med dans o. s. v. bagefter. Herved opnår man også at fordele publikums ankomst og bortdragen ad de begrænsede veje over længere tid.

Instruktørkursus og konkurrencer

Der gøres i Sverige meget ud af instruktørkursus, som findes i tre udgaver: DK-instruktørkursus, som varer ca. 4 uger, og hvortil der stilles store krav, svæveflyveinstruktørkursus (3 uger) og glideflyveinstruktørkursus (3 uger). Ikke alle disse kurser afholdes på Alleberg, men nogle henlægges til alm. flyvepladser.

Siden 1949 har der ikke været afholdt et svensk mesterskab i svæveflyvning. En planlagt konkurrence i 1953 måtte som bekendt aflyses på grund af for ringe tilmelding, som mentes at skyldes omkostningerne. I år havde man imidlertid i juni organiseret et træningskursus af konkurrencemæssig karakter bl. a. med henblik på udtagelse af VM-holdet. Det kostede kun 200 kr. at deltage, og der meldte sig 34, hvoraf der dog kun blev plads til halvdelen. Desværre var vejret for dårligt til ret meget konkurrence.

I de sidste to vintre har der i de svenske fjelde ved Åre været afholdt bølgeforsknings ekspeditioner. De har kun strakt sig over en halv snes dage, og da har bølgene ikke været meget tilbojelige til at vise sig. Ifjor blev der fløjet ca. 200 timer, mest skråntflyvning, men hverken ifjor eller i år opnåede man de resultater, man havde håbet på. Et stort opbud af videnskabsmænd deltog.

I nogen grad svarende til vore flyvedagskonkurrencer har man i Sverige en decentraliseret konkurrence med klasser for højde, distance og hastighed, og konkurrencen er ikke som vor begrænset til indenlandske starter. Foruden pokaler var der ifjor pengepræmier på fire gange 1000 kr. til de sejrende klubhold. P. W.



Fra KSAK har vi modtaget nogle fotografier fra den nordiske motorflyvekonkurrence, som vi omtalte i sidste nummer. Til venstre er vinderen, finnen Puupponen ved at udregne sin flyveplan, og til højre modtager den finske holdleder Erik Kerke SAB's vandrepriem af KSAK's generalsekretær Nils Söderberg.

Nyt fra svæveflyveklubberne

Aviator's Mü-13E Bergfalke II kommer til at hedde OY-AXP og skulle nu være indføjet af Kaj V. Pedersen. Klubben har påbegyndt et teorikursus til svæveflyvercertifikat som atenskoleundervisning.

Birkerød har afholdt et RI-kursus for 3 af sine egne instruktører og 1 fra Sportsflyveklubben. Det er foregået som aften- og søndagsundervisning med Harboe og Halting som lærere. — Klubben har sit gamle spil til salg.

Havdrup har nu skolet sine første elever fra Specht direkte over på lukket Baby i bundkobling. Man har aldrig før i klubben set nye Babyflyvere flyve så fint.

Ringsted har haft endnu et mindre havari med sin Spatz, hvis førerskærm sprang op under en start og sprængtes.

Silkeborg fejrede den 23. oktober sin 20 års fødselsdag med en større fest, hvortil man havde indbudt deltagere fra alle landets klubber.

Svæveflyvefondets planer har nu gennemgået de årlige eftersyn oven på skolen og er i fin stand til næste års flyvning.

C-mærker til flyvedragter

Aeroklubben har ladet fremstille et antal af svæveflyvernes c-mærker i blå og hvid plastic, diameter 6 cm. Mærkerne er først og fremmest beregnet til at sy på flyvedragter, men kan også anvendes til andre lignende formål.

Et prøveeksemplar er tilsendt hver af svæveflyveklubberne.

Mærkerne kan købes ved indsettelse af beløbet på KDA's postkonto 256.80. De koster kun 1.50 kr. pr. stk., og der ydes 10 procent rabat ved samtidig bestilling af mindst 10 stk.

Svæveflyveskolen

Statistikken fra svæveflyveskolen i Vandel viser følgende resultater:

Deltagere fra 12 klubber opnåede 5 A-, 1 B-, 3 C- og 2 sølv-diplomer. Desuden blev der foretaget to omskolinger til tosedet svæveplan samt aflagt 6 slæbepøver. Der blev fløjet 441 starter med 46 timers flyvetid.

Korrespondance med Damaskus

En svæveflyver i Syrien ønsker korrespondance med en dansk svæveflyver. Det drejer sig om ingeniør Hassan, Syrian Airways, Damaskus, Syrien. Sprog: engelsk — eller arabisk!



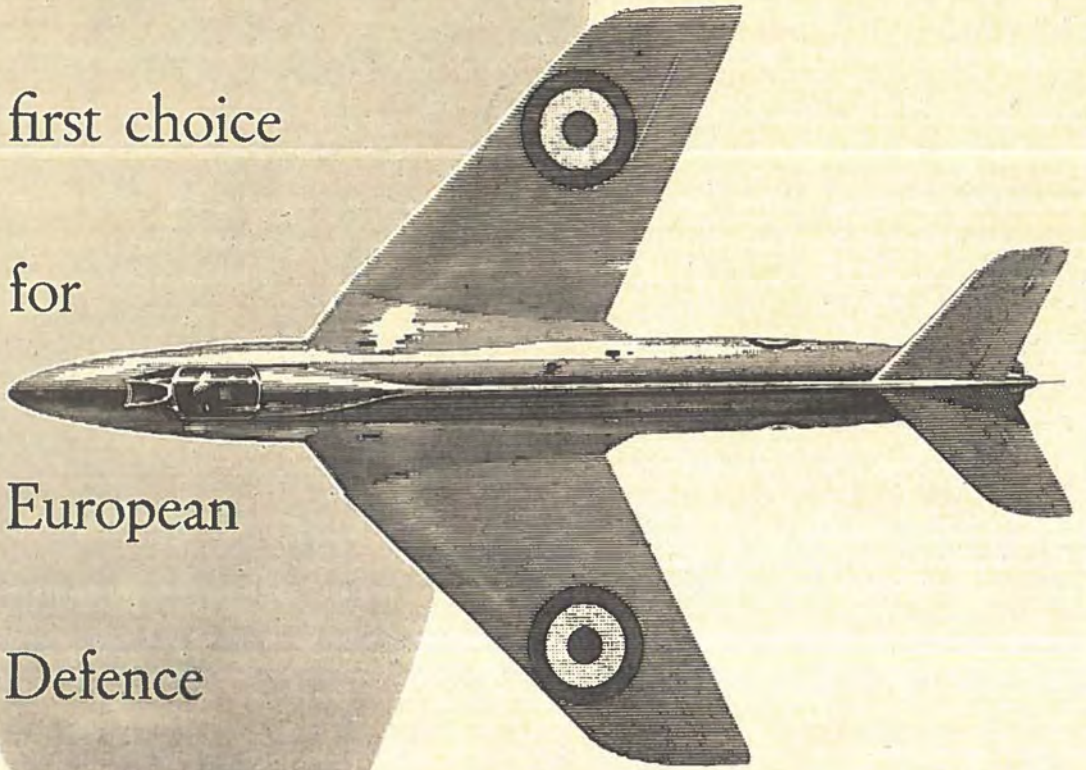
Hawker Hunter

first choice

for

European

Defence



Not only has the Hunter proved itself in the air with its supersonic speed, its astonishing manoeuvrability and its imposing armament load, but it is proving itself in the markets of the world. First deliveries have now been made to the R.A.F. to fill Super-Priority orders, and it holds the largest U.S. off-shore aircraft order yet placed for N.A.T.O.—an order valued at \$ 182,000,000. Big independent orders have also been placed for the Dutch and Belgian Airforces and recently the Swedish government placed an order worth £ 12,000,000 and the Danish government placed another order valued at £ 3,000,000. The majority will be delivered within the next two years.

This great fighter — a fighter in the true Hawker tradition — will be a strong factor in the safety of the whole free world for a long time to come.



HAWKER AIRCRAFT LTD.

Kingston-on-Thames and Blackpool

MEMBER OF THE HAWKER SIDDELEY GROUP / PIONEER...AND WORLD LEADER IN AVIATION

København-Nebraska tur-retur

Den civile leder af årets danske udvekslingshold til USA,

Bjarne Maribo, giver nogle indtryk fra turen

I sidste nummer af FLYV har der været beretninger fra udvekslingsrejserne til Canada og Holland i sommer, og her skal nu berettes lidt i al korthed om turen til »God's own country«.

Jeg skal forsøge ikke at komme med for mange opremsninger af steder, vi besøgte, og mennesker, vi mødte, og selskaber, cocktailparties m.m. vi deltog i på de knap 3 uger, vi »gjorde« U.S.A., men blot lige nævne turens vigtigste stationer. Programmet omfattede 4 dage i Washington D.C., 10 dage i Nebraska og 4 dage i New York, og det blev også i det store og hele overholdt. Dog blev opholdet i New York forkortet med en dag.

Hvad fik vi så ud af det? Ja, når man nu et par måneder senere forsøger at gøre udbyttet op, kikker på billederne fra turen og snakker sammen med de andre, der var med, er det ikke så meget de »store« begivenheder og arrangementer, der melder sig først i erindringerne, men derimod tiden, vi tilbragte »ude på landet« i de små byer, som Norfolk og Northplatte og ikke mindst de dage, vi tilbragte på en rigtig »ranch«, hvor der var så langt til naboerne, at man helst benyttede sig af flyvemaskiner, hvis man skulle over og slå en sludder af med naboen i middagspausen. Der findes en masse små tosædede Taylorcraft-maskiner rundt omkring på farmene. At de ikke blot findes, fordi man nu engang hurtigere kommer omkring, når man bevæger sig i luften, fik vi demonstreret, mens vi var der. Landet deromkring ligger endnu hen som prærie, og den sidste dag vi var på ranchen, gik der ild i græsset som følge af lynnedslag. Sådan en præriebrand kan jo udvikle sig til noget meget slemt, hvis ikke man får den standset i tide, og her er det virkelig en uvurderlig hjælp, at man hurtigt kan komme op og få et overblik over brandens udstrækning og dirigere slukningsmandskabet hen til de strategisk vigtigste punkter for bekæmpelsen.

Vi kom under besøgene rundt i Staterne folk ind på livet, lærte dem at kende og lærte en hel del om den amerikanske »way of life«. Dette er jo også et af hovedformå-

lene med udvekslingsrejserne, og jeg synes, vi i den retning fik en masse at tage med hjem.

Fløj 25.000 km

Hvad det rent flyvemæssige angår, så fik vi for det første fløjet en masse i mange forskellige typer, DC-3, DC-6, »Flying Box car«, B-25 Mitchell, Beechcraft Bonanza m. fl. ialt havde vi 67 timer i luften og har vel tilbagelagt ca. 25.000 km. Flyvemaskinefabrikker så vi ingen af; men vi fik et indtryk af, hvilken kolossal styrke, U.S.A.F. er i besiddelse af. På hver eneste »Air Force Base«, som vi landede på, hvadenten det var på Azorerne eller New Foundland, i Tyskland eller i selve U.S.A., var der en vrimmel af flyvemaskiner af alle størrelser og typer, fra Sabre-Jets til Douglas Globe-master og Boeing Stratocruisers. — Offutt Air Base ved Omaha, som vi fik forevist, er hovedkvarter for Strategic Air Command, og vi fik en udmærket orientering om S.A.C.'s organisation og virkefelter. Et af disse er tankning i luften, som er genstand for intensiv udvikling. F.eks. blev det nævnt, at for tiden foregår der gennemsnitlig hvert kvarter døgnet rundt, 12 måneder om året, et eller andet sted en »våd« tankning og derudover også en mængde »tørre«, d.v.s. øvelser i at få forbindelse mellem tanker og bomber, uden at der dog sker overførsel af brændstof.

Illinois-universitetets flyveafdeling

Hvor stort et omfang den civile flyvning har, fik vi bl.a. et indtryk af, da vi på turen fra Washington til Omaha mellemlandede på University of Illinois' flyveplads. Her har universitetets flyveklub hangarer og værksteder, og når man sammenligner med en tilsvarende klub herhjemme (Polyteknisk Flyvegruppe), kunne det godt give anledning til indtil flere stik af misundelse, når man så, hvad man her kunne byde på. — Svæveflyvning var ikke noget stort nummer. Der hang et par Schweizer-planer under hangarloftet; men de blev sjældent støvet af end sige brugt til at flyve i. Derimod var der en flåde på ca. 40 sportsmaskiner,

Aeronca, Taylorcraft, Bonanza, Cessna, Scabee o.s.v. til rådighed, ja sågar en helikopter. På værkstederne blev der hvert år af et hold studerende bygget en komplet motormaskine foruden de løbende reparationer og vedligeholdelser. For retfærdigheds skyld må det dog tilføjes, at der på universitetet er ca. 10.000 studerende, — men alligevel —.

Hos danske i U.S.A.

Endnu en ting vil jeg lige omtale, nemlig vores besøg hos dansk-amerikanere i Omaha. Da vi landede på flyvepladsen der, blev vi foruden af repræsentanterne for C.A.P. modtaget af hr. Jensen, hr. Larsen plus adskillige flere mennesker med gode danske navne. Der var repræsentanter for »Danish Brotherhood of America«, der har hovedkvarter i Omaha.

Der er en temmelig stor koloni af danske i Nebraska, hvilket f.eks. også kan læses af nogle af bynavnene, Dannebrog, Dannevirke, Nysted m.fl. — Vi var et par dage gæster i danske hjem og fik et indtryk af, hvordan danske forstår at klare sig derovre, de fleste steder på en sådan måde, at det er en god anbefaling at være af dansk afstamning.

Jeg ved ikke, om man af ovenstående har fået indtryk af, hvor meget disse udvekslingsrejser kan betyde for flyveungdommen herhjemme både for de heldige, der kommer med, men også for de mange, der får beretningerne om forholdene »over there«, og om, hvordan almindelige amerikanere lever, tror og tænker. Jeg er i hvert fald selv blevet overbevist om, — og jeg ved, at jeg i hvert fald kan få 6 underskrifter til herpå, — at det vil være en meget stor skam, hvis denne udveksling må ophøre, fordi vi ikke herhjemme er i stand til at klare arrangementerne ved C.A.P. kadetternes besøg. Og jeg vil indstændigt slutte mig til den opfordring, der her i FLYV for et par måneder siden blev rettet til klubberne om at hjælpe til med, at vi sta dig kan deltage i »The International Exchange of Air-minded Youth«.

Maribo.



Til venstre er IB OVERGÅRD og AXEL MORTENSEN klar til at starte i en North American B-25 Mitchell, og i midten ses THORKILD BALSLEV i andenpilotens sæde. Til højre en karakteristisk situation på vejen hjem.

Direktørskifte i SAS

Efter at oktober-nummeret af FLYV var gået i trykken, kom der meddelelse om et opsigtsvækkende skifte indenfor SAS's direktion, idet den administrerende direktør *Per A. Norlin* ønskede at trække sig tilbage fra posten fra 1. jan. som følge af visse uoverensstemmelser med selskabets øverste ledelse. Samtidig udtalte den officielle meddelelse, der blev udsendt fra SAS, at man forventede, at *Per A. Norlin* ville fortsætte i selskabets styrelse.

Samtidig meddelte konsortiet, at hans efterfølger bliver den 58-årige svenske industrimand direktør *Henning Throne-Holst*.

Direktør *Per A. Norlin*, som er 47 år gammel, er vokset op sammen med den svenske luftfart. Han blev som ganske ung direktionssekretær under direktør *Carl Florman*, der skabte det svenske luftfartsselskab *A. B. Aerotransport*, som er det svenske moderselskab bag SAS. Da *S. I. L. A.* (Svensk intercontinental Lufttrafik A/B) blev startet i 1943 af 77 førende svenske industri- og handelsfirmaer for at varetage den svenske interkontinentale lufttrafik, blev *Per Norlin* dets direktør. Han var senere en af de ledende kræfter ved oprettelsen og opbygningen af det fællesskandinaviske koncern SAS, og da dette havde fået sin endelige form, blev *Per Norlin* dets administrerende direktør med danskeren *Viggo Rasmussen* og nordmanden *Per A. Bache* på de to andre direktionsposter.

Om grunden til *Per Norlins* tilbagetreden som administrerende direktør har kun været meddelt, at det skyldtes divergerende opfattelse mellem styrelsen og den administrerende direktør af, hvordan visse principielle spørgsmål skal løses.

Den nye SAS-direktør, *Henning Throne-Holst*, er et ubeskrevet navn inden for luftfarten. *Throne-Holst*, som for godt et års tid siden trådte ind i SAS-styrelsen og arbejdsudvalget, sidder i dag som formand for bestyrelsen i den store svenske konserverfabrik *Findus*, for *Scania-Vabis* og for chokolade-koncernen *Marabou*.

Abningen af SAS-polarruten

Midt i denne måned åbner SAS som tidligere omtalt sin nye polar-rute, der får udgangspunkt i København, og som via *Søndre Strømfjord* i Grønland og *Winnipeg* i Canada ender i *Los Angeles* på vestkysten af USA. Maskinen starter fra København mandag den 15. november, og som gæster medfølger kongelige højheder fra de tre skandinaviske lande. De tre landes statsministre har givet tilsagn om at ville deltage, og desuden vil tre medlemmer af SAS-styret deltage, nemlig den norske direktør *Per M. Hansson*, der er formand for styret, bankdirektør *Marcus Wallenberg*, Sverige, og ingeniør *Per Kampmann* samt direktør *Per Norlin*, endvidere direktør *A. Nielsen*, Den kgl. grønlandske Handel, der jo lader bygge et nødhotelet ved *Søndre Strømfjord*.

I forbindelse med starten fra Københavns Lufthavn, *Kastrup*, vil der finde en højtidelighed sted i en af de store hangarer, som kan rumme flere tusinde mennesker.

Den første maskine fra *Los Angeles* vil efter fartplanen ankomme til København tirsdag den næste morgen — tirsdag — kl. 09.25, og der er lagt et stort og fornemt program for de ombordværendes ophold i København.



Midt i oktober har SAS afgivet ordre på otte Douglas DC-7C, der har fået det dobbelttydige navn »Seven Seas«. DC-7C er større og har længere rækkevidde end de tidligere Douglastyper. Ordren drejer sig om et så stort beløb som ca. 128 millioner kroner.

Canadian Pacific også nordover

Vor egen SAS-polarrute bliver nok den første, men kommer sikkert ikke ret længe tid til at være den eneste rute over polarområderne.

For en god måneds tid siden havde København besøg af *Mr. Hugh Main* fra *Canadian Pacific Airlines*, der i forvejen bl.a. driver to ruter over Stillehavet og en til Peru. Firmaet har hjemsted i *Vancouver*.

Det er CPA's hensigt i nær fremtid at oprette en rute fra *Vancouver* til *Amsterdam* med kun een mellemlanding, antagelig i *Churchill* ved *Hudson Bay*. De nødvendige tilladelser foreligger endnu ikke, men skulle ikke volde vanskeligheder at opnå. Ruten er på 7720 km eller 1600 km kortere end de nuværende forbindelser mellem det vestlige Canada og Europa.

Ruten skal beflyves med *Douglas DC-6B* en gang ugentlig. I hvert fald i første omgang bliver priserne som de nuværende trods besparelsen i rejsetid på 5 timer.

Trafikken på Københavns Lufthavn, Kastrup, i september

| | |
|------------------------------------|--------|
| Ank. passagerer på rute .. | 16.822 |
| Ank. passagerer på rute .. | 17.447 |
| Ialt | 34.269 |
| Transitpassagerer 2 × 17.616 | 35.232 |
| Andre passagerer | 4.407 |
| Total | 73.908 |

September 1953: 70.079 (stigning på 5,5 procent).

SAAB J-29 moderniseres

Kort efter at vort oktobernummer med den store artikel om *Saab* var gået i trykken, udsendte *Saab* meddelelse om en ny version af »tønden« med betegnelsen *J-29F*.

Det er lykkedes svenskerne at fremstille en vellykket efterbrønder til *Ghost*-motoren, og dermed er stigeevnen og tophøjden blevet betydeligt forbedret. Det samme gælder formodentlig tophastigheden, selv om dette ikke nævnes i meddelelsen. Planet er også ændret, således at det kritiske machtal er sat i vejret.

Prøveflyvningerne har fundet sted i næsten et år, og typen er i fuld produktion og vil komme i tjeneste i indeværende år. Endvidere vil et ikke nærmere angivet antal af de ældre *J 29* blive ombygget til *J-29F*.

Fransk ballon forulykket i Nordsøen

En fransk ballon blev den 4. oktober fundet drivende af en kutter ved indsejlingen til *Esbjerg*. I kurven fandt man liget af en kvinde.

Luftfartsdirektoratets undersøgelser har vist, at det drejer sig om den 54-årige *Paullette Weber*, der var en erfaren luftskipper med balloncifikat fra 1930. Hun var indehaver af en international klasserekord for balloner under 600 kubikmeter på 512 km.

Hendes sidste tur har formodentlig været et nyt rekordforsøg. Hun startede søndag den 3. oktober kl. 1610 GMT fra *Peronne* i Nordfrankrig med kurs mod *England*. Af barogrammet fremgår, at hun ret hurtigt steg til 1000 m, og derpå gik ned i lav højde. Muligvis har hun villet lande, inden hun kom ud over havet, muligvis har hun søgt at udnytte en gunstigere vindretning.

En koldfrontspassage medførte i aftenens løb et kraftigt vindspring, der førte hende ud over *Nordsøen*. Ved 23-tiden er der kraftige udslag på barogrammet, som menes at hidrøre fra, at kurven da har ramt bølgerne.

Ballonen blev observeret drivende kl. 1331 og fisket op et par timer senere.



NYT UDE OG HJEMME



Ved pens. værkfører Marius Hansens død

EN søndag morgen læste jeg i avisen, at pens. værkfører *Marius Hansen* skulle bisættes fra Bispebjerg krematorium. Han var en af mekanikerne, da jeg fløj ude på Kløvermarken fra 1924—29. Jeg tog derfor derind for at møde nogle af vore gamle flyvere, men jeg så ingen. Der var en repræsentant for værkstederne, og han holdt en pæn tale i kirken, men flyverne svigtede, og det var usselt.

Når man ældes, retter man ofte blikket tilbage og ofte mindes jeg de lykkelige år, hvor jeg fløj. Man oplevede luftens eventyr, selv om det kunne hælde, at man var bange, og man stiftede kammeratskab, der nok skal bevares ud over krematoriet; men pasning af maskinen hørte ikke med til eventyret. Det var selvfølgelig og uden interesse. Og dog er den ting af overordentlig værdi. Tænk, hvor flyveren er afhængig af mekanikerens sagkundskab og menneskelige værd. Man kan godt sige, at dette lille team work mellem flyver og mekaniker kan sammenlignes med samspillet mellem kirurg- og operationssygeplejerske. Den førende part må blindt kunne stole på den anden part.

Ud fra disse betragtninger vil jeg nu ved Marius Hansens død bringe ham og hans samtidige dengang en tak for gamle dage.

Hakon Birch,
læge.

De Havilland Dove til Falck

Falcks Redningskorps har for nylig købt en tomotors de Havilland Dove til sin flyvetjeneste, og maskinen kom i sidste måned her til landet.

Uddrag af Notam-Danmark

Iflg. A 220 af 21.9. er bane 09/27 i Alborg lufthavn nu udvidet til 2650 m. Bredden er 45 til 120 m og bæreevnen 100.00 kg.

Iflg. B 36 af 22.9 har man i lufttrafikreglerne indført en lille ændring, idet der i forskrifterne for VFR-flyvning m.h.t. afstand fra skyer er blevet indført det lille ord „lodret“, således at der står, at man foruden de øvrige minimumsafstande til skyer skal have lodret jordsigt. Det er altså ikke nok, at man kan skimte en smule jord langt ude i horisonten!

Ændringen findes iøvrigt i en bekendtgørelse med det charmerende navn „Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om udfærdigelse af reglement vedrørende lufttrafikreglerne“. Vi tør ikke tænke på, hvad den næste ændring kommer til at hedde.

Uarbejdsdygtighed på grund af sygdom

På givne foranledning skal man herved henlede certifikatindehavernes opmærksomhed på § 11 i reglement E, der er sålydende:

„Hvis indehaveren af et certifikat, der giver ret til at føre flyvemaskiner i offentlig lufttrafik eller erhvervsmæssig luftfart, på grund af sygdom har været uarbejdsdygtig i 10 dage eller mere, skal hans egnethed på ny godtgøres. Det samme gælder, hvis indehaveren af andre førercertifikater eller navigatørcertifikater på grund af sygdom har været uarbejdsdygtig i 20 dage eller derover. Endelig gælder det samme i tilfælde af tilskadekomst som følge af ulykkestilfælde. Data for undersøgelsen samt resultatet påføres certifikatet.“

Fornyelse af luftdygtighedsbeviser

Luftfartsdirektoratet bekendtgør herved, at luftfartøjsejere for fremtiden ikke fra direktoratet vil modtage opfordring til indsendelse af andragende om fornyelse af luftdygtighedsbeviser, når disse udløber.

Det påhviler fartøjsejere senest 10 dage før bevisernes udløbsdato at søge om disses fornyelse.

Flyvning med et luftfartøj, for hvilket luftdygtighedsbevisets gyldighedsperiode er udløbet, er en alvorlig overtrædelse af luftfartslovgivningen.

✱

L-Spatz'ens vægt

Det er ganske interessant at følge en type fra projekt til luftdygtighedsbevis. I vor oversigtsartikel i nr. 2 i år meddelte vi med tysk kilde, at L-Spatz havde en tomvægt på 130 og en fuldsvægt med ballast på 290 kg (heraf ballast 70 kg).

Efter at L-Spatz var færdigprøvet, meddelte fabrikanten Scheibe Flugzeugbau i det tyske tidsskrift *Thermik*, at den nu var tilladt med 140 kg tomvægt og 250 kg maksimal fuldsvægt.

Og da den første havde fået luftdygtighedsbevis i Danmark, vejede den 149 kg tom og var kun tilladt til 230 kg fuldsvægt — svarende til de tyske tilladte data.

Det vil sige, at den disponible vægt er skrumpet ind fra det usædvanligt høje tal på 160 kg over 110 til 81 kg.

Og 81 kg er lige i underkanten. Man regner inden for flyvningen med en normal personvægt på 77 kg, og der skulle gerne være 10 kg disponibelt til en faldskærm.

Flyvedagskonkurrencerne slut

September bragte kun 8 resultater og kun få ændringer. Karup var ikke til at røkke fra de tre førstepladser, hvorimod Herning ved en målflyvning af *Dyhr Thomsen* til Grenå den 26. september sprang over Aviator og Værløse op på andenpladsen i distance. Det var vist meningen også at tage målpokalen fra *Fedderson*, men dette synes ikke at være lykkedes. Det var der ikke land nok til!

Når kontrollanterne har gennemgået årets resultater, håber vi i næste nummer at kunne bringe den fuldstændige oversigt.



FLYVEVÅBNET

Udnævnelser

Oberst *S. E. B. Grønbech*, stabschef ved vestre flyvebasiskommando, er fratrådt nævnte stilling og ansat som chef for flyvestation Karup fra den 30/8 1954 at regne.

Oberst *E. J. Overbye*, stabschef ved østre flyvebasiskommando, er fratrådt nævnte stilling og ansat som chef for flyvestation København fra den 27/8 1954 at regne.

Oberstløjtnant *J. H. Lonsdale*, chef for flyvestation København, er fratrådt nævnte stilling og ansat til rådighed for vestre flyvebasiskommando fra den 27/8 at regne.

Flyverløjtnant af 2. grad af reserven *O. D. G. Nielsen* ved flyverstaben afgår fra nævnte stab og ansættes ved vestre flyvebasiskommando fra den 22/9 1954 at regne.

Flyverløjtnant af 2. grad af reserven *S. W. Gaihe* ved østre flyvebasiskommando forsettes til flyverkommandoen og ansættes ved flyverstaben; flyverløjtnant af 2. grad af reserven *K. L. Didrichsen* ved vestre flyvebasiskommando forsettes til flyverkommandoen fra den 1/10 1954 at regne og ansættes ved flyverstaben.

Fra den 1. juli 1954 at regne er kontraktansat ingeniør i flyvevåbnet *Gunner Larsen* udnævnt til ingeniør i forsvarets 4. lønningsklasse a i flyvevåbnet.

Fra den 1. april 1954 at regne:

Afdelingsmester i flyvevåbnet *K. E. Hutter* udnævnes til ingeniør i forsvarets 4. lønningsklasse a i flyvevåbnet;

overkonstruktør i flyvevåbnet *A. J. Tagemose* udnævnes til overkonstruktør i forsvarets 4. lønningsklasse a i flyvevåbnet;

konstruktørerne i forsvarets 6. lønningsklasse a i flyvevåbnet *P. H. Olsen* og *O. Høffding* udnævnes til ingeniører i forsvarets 5. lønningsklasse a i flyvevåbnet;

konstruktørerne i forsvarets 7. lønningsklasse i flyvevåbnet *G. Blåbjerg Sørensen* og *N. H. Balling* udnævnes til ingeniører i forsvarets 6. lønningsklasse a i flyvevåbnet;

værkmestrene i forsvarets 7. lønningsklasse i flyvevåbnet *M. Strødl*, *A. Rasmussen*, *A. J. Petersen*, *K. K. Jensen* og *H. E. L. Frederiksen* udnævnes til værkførere i forsvarets 6. lønningsklasse a i flyvevåbnet.

Flyveulykken ved Fjølstervang

Under NATO-mansøvren Skandæk-Mist skete der en flyveulykke, som kostede den 22-årige flyverløjtnant *A. L. Sørensen* livet. Sammen med nogle andre Thunderjets var Sørensen begyndt en skygennemgang i nærheden af Herning, men synes at have mistet herredømmet over maskinen, som dykkede ned og blev rettet ud således, at den kurede hen over jorden, indtil den ramte en gård ved Fjølstervang. Gården nedbrændte.

Sørensen tilhørte eskadrille 726 og var nygift.

Dansk flyver dræbt i Canada

Den 23-årige danske flyveelev *Svend Age Berg Hansen* fra Sdr. Hygum i Sønderjylland blev den 14. oktober dræbt ved en flyveulykke i Canada.

DE FLYVENDE TALLERKENER

BEGYNDER FLYV nu også med det? Sådan stønner måske mange af vore læsere ved at se denne overskrift.

Vi skal villigt indrømme, at vi indtil for nylig ikke har interesseret os særligt for dette emne og derfor har affærdiget det, når vi har modt det.

Men efter at have læst en amerikansk bog, der om kort tid også kommer på dansk, føler vi os forpligtet til at orientere vore læsere om, at man mange steder inden for flyvningens verden tager disse fænomener meget alvorligt.

Det drejer sig om en den forhenværende major *Donald E. Keyhoe's* bog »Flying Saucers from Outer Space« (på dansk »Flyvende tallerkener fra verdensrummet«, De unges Forlag).

Det amerikanske flyvevåbens grundige undersøgelser

Keyhoe, der i en tidligere bog og adskillige artikler har beskæftiget sig med emnet før, synes i en vis grad at være et uofficielt talerør for det amerikanske flyvevåben, som nu gennem en årrække har studeret de flyvende tallerkener. Han har fået adgang til en lang rapport om iagttagelserne, og han har tydeligt spekuleret meget over sagen.

Det ser ud til, at flyvevåbnet gennem sine undersøgelser er blevet temmeligt foruroligt, og at der har været afvigende meninger om, hvor meget man skulle fortælle offentligheden. Det kan forbyde, at man er så bange for panik, som tilfældet er; men man har jo før set, at en radioudsendelse om, at der skulle være landet marsfolk, vakte voldsomt røre.

Mens der faktisk langt tilbage i fortiden findes rapporter om iagttagelser af flyvende tallerkener, så begyndte det først for alvor i 1947, da en privatflyver i staten Washington under en flyvning så ni store skinnende skiver, som fløj af sted med en anslået fart af næsten 2000 km/t. Han brugte i sin beskrivelse af dem ordet »tallerken«, og denne betegnelse blev hængende.

Talrige iagttagelser fulgte, og aviserne kom med ophidsende beretninger. Den 7. januar 1948 blev en stor rund glødende genstand iagttaget af masser af mennesker i Kentucky, og pr. radio blev en jagerflyver, kaptajn *Thomas Mantell*, i sin Mustang dirigeret hen i området.

Han opdagede den, meddelte at den så metallisk ud og var meget stor, og at den steg. Han forfulgte den op mod 6.000 meters højde, men så blev hans radio tavs — og senere fandt man ham ved den nedstyrtede maskine.

Kort efter oprettede flyvevåbnet en organisation, kaldet Project Sign og siden Project Bluebook, som skulle undersøge alle meddelelser om flyvende tallerkener. At man er gået omhyggeligt frem, viser de meget omfattende spørgeskemaer bag i bogen.

Mens en del af de fremkomne meddelelser har kunnet føres tilbage til »naturlige« årsager såsom solreflekser fra højtflyvende maskiner, meteorologiske balloner o.s.v., så bliver der dog en lang række rapporter tilbage, som ikke kan afvises.

Bogen bringer et stort antal af disse, som fortrinsvis stammer fra flyvere, lufthavnspersonale, radarfolk o.s.v. Det er i og for sig disse rapporter, som gør størst indtryk af bogens indhold.

I en række tilfælde er UFO'erne (unidentified flying objects) blevet set samtidig fra jorden, fra flyvemaskiner og på radarskærme både på jordstationer og om bord i flyvemaskiner.

Tallerkener over Washington

Nogle af disse tilfælde fandt sted i juli 1952, hvor tallerken-aktiviteten var så intens, at Keyhoe ligefrem taler om en »juli-krise«. I nætterne mellem den 19. og 20. og 26. og 27. havde selve hovedstaden besøg af et antal tallerkener.

Kort efter midnat, da der kun var ringe trafik, opdagede man i kontrolcentrets radarskærme nogle »blips«, lyspletter, som pludselig dukkede op, og som bevægede sig over skærmen med enorme hastigheder. I tårnet havde man også opdaget dem og kunne samtidig se lyspletterne fare rundt på himmelen. En opringning til Andrews Air Force Base viste, at også flyvevåbnets radarfolk havde opdaget dem. Uheldigvis var flyvestationen under reparation, så der ingen jagere var i nærheden.

På radarskærmen så man en plet nærme sig en trafikmaskine, kaldte piloten og ledte ham henimod tallerkenen, der på det tidspunkt kun fløj ca. 200 km/t. Han kunne se den, men pludselig satte den farten enormt op og forsvandt.

Andre pletter foretog pludselig kursændringer på 90 grader, stoppede brat op og foretog andre manøvrer, som ingen af vore jordiske luftfartøjer kan gøre efter.

I over to timer fløj tallerkenerne rundt i Washington-området. Så først kom der nogle jetjagere, og så forsvandt de. Men da jagerne var fløjet bort igen, dukkede de påny op og fortsatte at husere nogle timer.

En uge senere gentog historien sig.

Over 14.000 km/t målt på radar

Kort før dag gry den 6. december 1952 befandt en Boeing B-29 sig over Den mexicanske Havbugt i klart måneskin i 5.400 m højde. Pludselig kom nogle pletter til syne på radarskærmene ombord. De bevægede sig med en enorm hastighed. Besætningen begyndte at beregne disse hastigheder — en fløj 8000 km/t. De undersøgte, om det var radarinstallationen, der var i uorden; men der var intet i vejen. På alle tre skærme i bombemaskinen kunne man se dem.

Nogle af genstandene kom flyvende tæt forbi maskinen, og man kunne se dem som udviskede lysstriber, når man kiggede ud af maskinen. En anden kom flyvende bagfra, standede pludselig op og holdt sig bag maskinen i 10 sekunder, hvorpå den atter satte farten op. Flere pletter samlede sig til en stor og forsvandt med over 14.000 km/t.

Hvor kommer tallerkenerne fra?

Forsøgene på at bortforklare fænomenerne som hallucinationer, lysreflekser, refleksioner i et inversionslag o. s. v. mislykkes over for et stort antal iagttagelser.

Der synes faktisk at være tale om en eller anden slags luftfartøj med fantastiske præstationer.

Keyhoe beskriver omhyggeligt de forskellige typer, man har set, og han søger ved hjælp af teknikere og videnskabsmænd at opstille en teori for deres virkemåde.

Han kommer til det resultat, at det må dreje sig om væsener fra andre kloder, som foretager rekognosceringer af jorden, måske på grund af vore fremskridt på atombombernes og raketdriftens områder.

Han gennemgår mulighederne for, at det kan være væsener fra andre planeter i vort solsystem (Mars eller Venus), men er også inde på, at de kan komme fra planeter i andre af universets utallige solsystemer.

Det hele forekommer naturligvis ganske fantastisk; men man kan på den anden side ikke komme uden om, at man ved læsning får ændret sin tidligere helt skeptiske holdning til tallerkenerne og bagefter siger, at noget må der være, hvad det så end er.

Læseren føler sig måske ikke meget overbevist af denne korte artikel. Vi tror imidlertid ikke, at De kan læse bogen, uden at den gør indtryk på Dem.

PW.



FLYVEMOTORERNES UDVIKLING

Air Commodore F. R. Bank's foredrag i aeroklubben

AEROKLUBBEN indledte den 13. oktober vinterens mødesæson med et interessant foredrag om flyvemotorernes udvikling. Blandt den repræsentative tilhørerskare befandt sig den britiske ambassadør, Sir Eric Berthoud, generaløjntant C. Førslev, generalmajor Tage Andersen, den amerikanske Brigadier General Thomas C. Darcy og den britiske Air Chief Marshal Sir Hugh Saunders.

Foredragsholderen var som tidligere meddelt den fremtrædende engelske motorkspert, Francis Rodwell Banks, der indledte sit foredrag med at præsentere sig selv. Han kom ud af skolen som 14-årig, da han ikke kunne lide at gå i skole, kom i mekanikerlære og derpå til søs i motorbåde under den første verdenskrig. Siden fortsatte han først med skibs- og derpå med flyvemotorer, blev brændstofekspert og fik i den anden verdenskrig en række betroede stillinger, der dels omfattede produktionen, dels den videre udvikling af flyvemotorerne, hvor han havde ansvaret for at koordinere udviklingen af stempel- og turbinemotorer.

Han havde her ansvaret for placeringen af ordrer på alle de kendte motorer, der er i tjeneste idag eller lige ved at gå i tjeneste. Han gjorde opmærksom på, hvordan man hele tiden havde to motorer i samme klasse for at sikre sig.

Den 1. oktober tiltrådte han en stilling som bestyrelsesmedlem og teknisk rådgiver for Bristol Aeroplane Company.

Fra brødrene Wright til idag

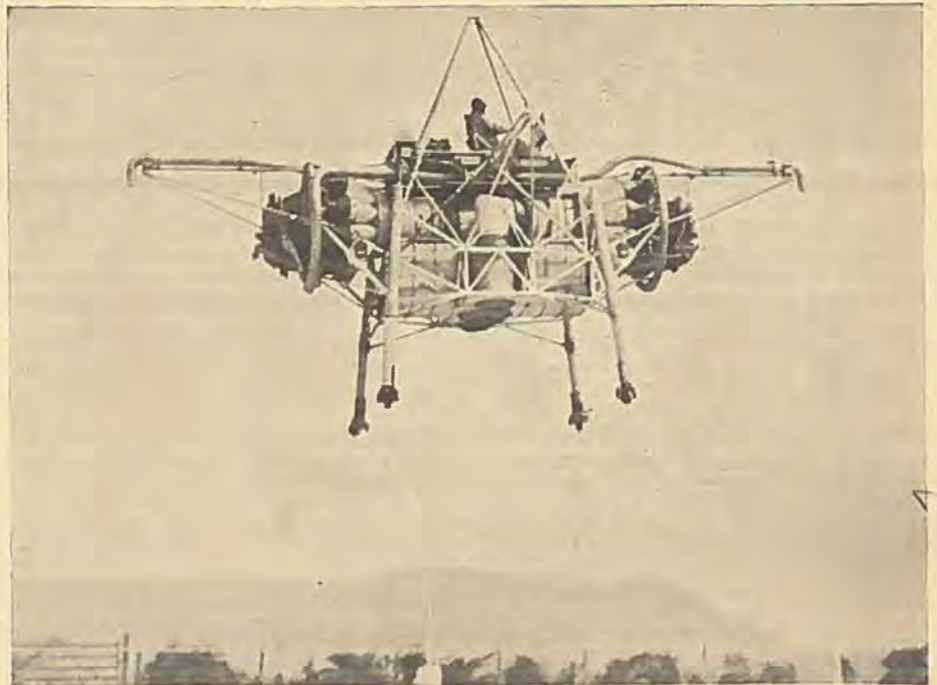
Ved hjælp af lysbilleder illustrerede Mr. Banks motorernes udvikling fra brødrene Wrights motor (og han nævnedes også Elchammer). På 50 år har stempelmotorerne udviklet sig fra motorer på 25 hk til motorer på mellem 3000 og 4000 hk. I de sidste 20 år er motorstyrken blevet forøget med 200 %, men brændstoføkonomien kun med 20 %. Det er de militære synspunkter, der har bevirket, at hovedvægten blev lagt på ydelsen.

Under den første verdenskrig ydede Liberty-motoren 400 hk på benzin med et oktantal på 58, og under den anden verdenskrig ydede Merlin-motoren, der havde samme cylindervolumen, 1700 hk med 100 oktantal benzin.

Jetmotorerne

Dernæst omtalte Air Commodore Banks udviklingen af jetmotorerne og de forskellige typer, der efterhånden findes af dem. Han fortalte, at man i England i begyndelsen havde lagt hovedvægten på centrifugaltyperne fremfor de mere effektive aksialtyper, da de førstnævnte trods alt havde visse fordele, men nu lå hovedvægten på aksialmotorerne. Han fortalte videre om enkelt- og dobbeltspolede motorer og om »by-pass« og »ducted-fans«.

Mr. Banks fortalte, at udviklingen af en moderne jetmotor i 10.000 pund-klassen (4.500 kg reaktionskraft) kostede omkring 2 mill. kroner fra den første blyantstreg og indtil det øjeblik, hvor den første prøve-kørsel kunne begynde, men udviklingen helt frem, til motoren var i produktion, kostede over 100 mill. kroner og varede 4—5 år.



Motorerne har nu udviklet sig så vidt, at de kan flyve uden at sidde i et luftfartøj af hidtil kendt type. Billedet viser Rolls-Royce's »flyvende jernseng«, der består af to Nene-motorer, som er placeret vandret a.h.t. gyrovirkningerne, men hvis udstødsstråler bøjes nedad og fremkalder opdriften. Den styres ved hjælp af komprimeret luft, der fra kompressorerne ledes ud gennem de lange rør for og agter.

Om turbinemotorerne med propeller sagde han, at f. eks. Bristol Proteus-motoren nu næsten havde lige så god brændstoføkonomi, når den befandt sig oppe i sin store operationshøjde, som en stempelmotor. Og han mente, at turbinemotorerne kunne blive lidt bedre endnu i den henseende.

Mens jagermaskiner i tyverne kun anvendte 3—400 hk, svarede ydelsen af motorerne i de jagere, man anvender idag, til 17.000 hk, og inden længe ville den tilsvarende hestekraftydelse nå op omkring 25.000.

Trafikflyvemaskinernes udvikling

Mr. Banks mente, at England stadig var førende, når det drejede sig om jetmotorer, selv om i hvert fald et enkelt stort amerikansk firma var ved at blive en alvorlig konkurrent.

Hvad trafikflyvemaskiner angik, erindrede han om, hvorledes krigen satte England tilbage, mens USA fik et forspring. Det var man klar over, og man besluttede derfor at benytte sit forspring på de nye motortypers område.

Her havde man også haft heldet med sig med Vickers Viscount, og han mente, at Bristol Britannia ville blive lige så vellykket og forløberen for en lang række af typer i den klasse.

Hvad de Havilland Comet angik, så var den efter hans opfattelse en aerodynamisk sund konstruktion, og trafikmaskinerne med rene jetmotorer ville utvivlsomt komme i anvendelse igen. Da de for at være effektive skulle flyve i højder helt oppe omkring tropopausen, må de have et meget højt kabinettryk, og de må også være stær-

ke nok til at modstå den uro i luften, man finder i klar luft i disse højder. Det ville gøre dem lidt tungere end de nuværende typer, som flyver op til 6.000 m højde. De meget dyre købte erfaringer, man havde høstet, ville komme den videre udvikling til gode.

Ingen revolutionerende udvikling fremover

I de kommende 20 år ventede Air Commodore Banks ingen revolutionerende nyheder, som man havde haft det ved overgangen fra stempelmotorer til jetmotorer.

Vi vil få større motorer og mindre motorer at se og forskellige andre nyheder; men ellers vil man koncentrere sig om at gøre motorerne stadig bedre i detaljer.

Vi nærmer os iøvrigt den teoretisk mulige virkningsgrad på de fleste af jetmotorernes enkeltdeles område.

Atommotorer til civil brug skal vi ikke vente foreløbig. De kræver et stort og tungt beskyttende materiale a. h. t. udstrålingen, og modsat de nuværende typer bevirker de ikke en væsentlig mindre landingsvægt end startvægt, men vil kræve at blive konstrueret til at lande ved samme fuldvægt som ved starten, og derved bliver de tungere end de nuværende. Forøvrigt kunne han ikke se, at man havde brug for en ubegrænset rækkevidde — hvorfor ligge og flyve jorden rundt flere gange uden at lande?

På aeroklubbens vegne takkede næstformanden, direktør Einar Dessau, for foredraget, der blev hilst med stærkt bifald, og derpå var der hyggeligt samvær med smørrebrød.

NYE BØGER OM FLYVNING

Blandt efterårets bøger er der glædeligt mange flyvebøger på dansk, både virkelighedsberetninger og romaner

»Sejren over Atlanten« af *Charles A. Lindbergh*. Oversat af Mogens Boisen. Thanning & Appels forlag. 281 sider. Pris kr. 34.75 indb.

Bogen har undertitlen »New-Paris med Spirit of Saint Louis«, og den er en beretning om en bedrift — måske den største inden for flyvningens historie efter at brødrene *Wright* havde vist, at mennesket kunne flyve. *Charles A. Lindbergh*, den unge flyver, som i 1927 forbløffer en verden ved at flyve direkte fra New York til Paris — ene mand i sin maskine — har i denne bog fortalt alt om sit berømte togt, om forberedelserne, om vanskeligheder og om gennemførelsen. Da beretningen udkom i Amerika forrige år, blev den øjeblikkelig en bestseller af de største (FLYV anmeldte bogen i nr. 1/54, s. 3—4), ikke blot fordi *Lindbergh* den dag i dag står som en af den moderne tekniks store pionerer, men fordi hans bog er et enestående menneskeligt dokument, hvori oplevelsen og bedriften vurderes fra den modne mands standpunkt. I talrige bog anmeldelser verden over er den blevet betegnet som en digters værk, og i år er *Lindbergh* blevet hædret med den fornemme Pulitzer Pris.

For læseren er det en spændende oplevelse at følge den dristige flyver på sin ensomme færd over det nordlige Atlanterhav. At flyve ene på en sådan færd havde endnu ingen andre uvovet. Alle havde også rådet ham til at tage en navigator med, men *Lindbergh* ville være ene i maskinen; idet han sagde, at han hellere ville have noget mere benzin med end en ekstra mand. Og — som han også sagde — når jeg er alene, er det mig selv, der skal sørge for navigationen, og hvis det går galt, kan jeg ikke lade bebrejdelserne gå ud over andre end mig selv.

Hans fortælling om den fire og tredive timer lange flyvning skal læses i sammenhæng, for så forstår man rigtig hans tanker, hans overvejelser, hans træthed, da sønnen melder sig, hans sejr over trætheden — og hans tilfredshed, da målet — Paris — er i sigte.

Sejren over Atlanterhavet har i lige grad bud til ungdommen og til de voksne. Den er beretningen om en af den tekniske nutids allerstørste enkeltpræstationer, skrevet af en mand, hvis ord har vægt langt ud over øjeblikket. For sine personlige fortjener blev *Charles A. Lindbergh* for nylig udnævnt til general. Han er stadig en central skikkelse i den moderne verden.

Det må fra et flyvemæssigt standpunkt beklages, at bogen fremtræder i forkortet udgave; bl. a. savner man den tekniske beskrivelse af den epokegørende *Ryan*-maskine, og det er kedeligt, at oversætteren alt for mange steder ikke har benyttet rigtige fagudtryk.

»De ukuelige«

»De ukuelige« af *John Harris*, oversat til dansk af *Kurt Kreitzfeld*. Det Schönbergske Forlag, København. 240 sider. Kr. 11,75.

Den er en bog fra krigens dage, det er en roman om britisk flyverånd og sømandskab. Man må nemlig huske på, at det under en krig i lige så høj grad har betydning at

redde menneskeliv, ikke blot fra den egentlige fjende, men den mest ubønhørlige og ubestikkelige af alle fjender, naturen — stormen, kulden, det nådesløse hav. Man vil sent glemme det, når man har læst denne realistiske skildring af de ukueliges kamp.

Det er en sludfuld efterårsdag i krigens sidste år, at en RAF-bomber styrter i havet efter en luftkamp over Kanalen. Et brat afbrudt radiosignal opfanges i land, og i hastigt skiftende glimt oplever man som i en film det storslåede eftersøgningsapparats nervepirrende kapløb med de mange farer, der truer de — eventuelle overlevende fra katastrofen, alt det der skjulte sig bag krigstidens lakoniske: »En af vore maskiner savnes«.

Man får en spændende beretning om det arbejde, der præsteres af redningstjenestens vidt forskellige led: den store klodsede flyvebåd, kontrolstationen i land og redningstjenestens kernetropper, de hurtiggående motorbåde, der finkammer eftersøgningsområdet.

»Frihed frem for alt«

»Frihed frem for alt« af *Richard Pape*, oversat fra engelsk af *Tage Dalsgaard*. Jespersen og Pios Forlag. 292 sider. Pris kr. 14,75.

Det er også en bog fra krigens tid. Forfatteren *Richard Pape* blev født under et luftangreb på Harrowgate i den første verdenskrig. I 1939 meldte han sig til Royal Air Force, og i september 1941 blev han skudt ned over Tyskland på hjemturen fra et bombetogt mod Berlin. Den havarede maskiner, hvis motorer blev ødelagt, nødlandet og bliver vrang lige ved den hollandske grænse. Det lykkedes *Richard Pape* at undslippe til Holland. Her sluttede han sig til modstandsbevægelsen, men blev hurtigt fanget af Gestapo. Dermed tog en aldeles fantastisk serie fangeoplevelser og flugtforløb sin begyndelse — og først efter 3½ års ufattelige strabadser slap *Richard Pape* hjem til England.

I bogens forord skriver *Lord Tedder*, at det er en fortælling, som er fyldt med mange flere spændende oplevelser fra det virkelige liv, end nogen forfatter nogensinde i sit fortalt om i en spændende bestseller. *Lord Tedder* skriver endvidere i sit forord: — Det er også godt at blive mindet, som vi her bliver det med næsten brutal oprigtighed, om den skærsild af kedsommelighed, smuds og uanstændighed og det helvede af Gestapo-bestialitet og sadisme, som vore fanger og mange af deres hjælpere måtte gennemgå. Lad os ikke glemme de ar, som disse år har efterladt på mennesker og hele folkeslag; lad os ikke glemme de dybder, hvortil en fanatisk tro kan føre.

»Ingen vej tilbage«

»Ingen vej tilbage« af *Ernst K. Gann*, oversat af *Michael Tejn*. Hasselbalch. 258 sider. Kr. 12,50 hft.

På vej over Stillehavet fra Honolulu til San Francisco river propellen sig af en af motorerne på en firemotors trafikmaskine. Romanen giver en realistisk skildring af

denne situation, der på grund af læk i brændstoffænkene bliver kritisk. Må maskinen gå ned på vandet eller kan den lige nå ind?

Forfatteren beskriver de vidt forskellige passagerers reaktioner i denne farefulde situation og beskæftiger sig ligeledes indgående med besætningen. Bogen er spændende, og det flyvemæssige er i orden fra forfatterens side, hvorimod oversætteren ikke har været lige heldig med fagudtrykkene.

Ringen sluttet

»Ringen sluttet« af *Nevil Shute*. Oversat af *Jørgen Sandal*. C. A. Reitzels forlag. 264 sider. Kr. 12,50 hft.

Den tidligere flyvemaskinekonstruktør *Nevil Shute Norway*, der i sin tid forlod *Airspeed* for at leve af at skrive i stedet, har siden glædet os med en række gode underholdningsromaner, af hvilke de fleste i større eller mindre grad er foregået i flyvemiljøer. »Ringen sluttet« er en fremtidsroman, der foregår i firserne, og hvor bogens hovedperson er kaptajn i *The Queen's Flight* og flyver kongefamilien rundt i imperiet i en ny de Havilland 316 Ceres. Det er på et kritisk tidspunkt, hvor der er strid mellem arbejderregeringen og dronningen, og hvor det er Australien og Canada, der stiller flyvemaskiner til hendes rådighed. Der gives et ganske morsomt billede af det britiske rige, og fremtidsdelen af bogen er på en fiks måde indrammet i nutiden.

»Flight Handbook«

»Flight Handbook« skrevet af bladet *Flight's* redaktion. Forlag: Iliffe and Sons Limited. 282 sider. Pris: 15 sh.

Denne håndbog er blevet udgivet for at kunne give flyveinteresserede et solidt indblik i flyvemaskinen, flyvemotoren og flyvningens teori. Særlig teknisk indsigt er ikke nødvendig fra læserens side, fordi alle afsnit er formet på en måde, så lægmænd kan forstå dem.

Aerodynamikkens fundamentale teori er forklaret på en populær måde, og det samme er tilfældet med de principper, hvorefter de forskellige klasser af luftfartøjer er konstrueret, hvad enten det nu er balloner, luftskibe, flyvemaskiner eller fjernstyrede raketter. Forklaringerne dækker ligeledes de forskellige motortyper: stempelmotorer, turbinmotorer, reaktionsmotorer, rammotorer og raketmotorer.

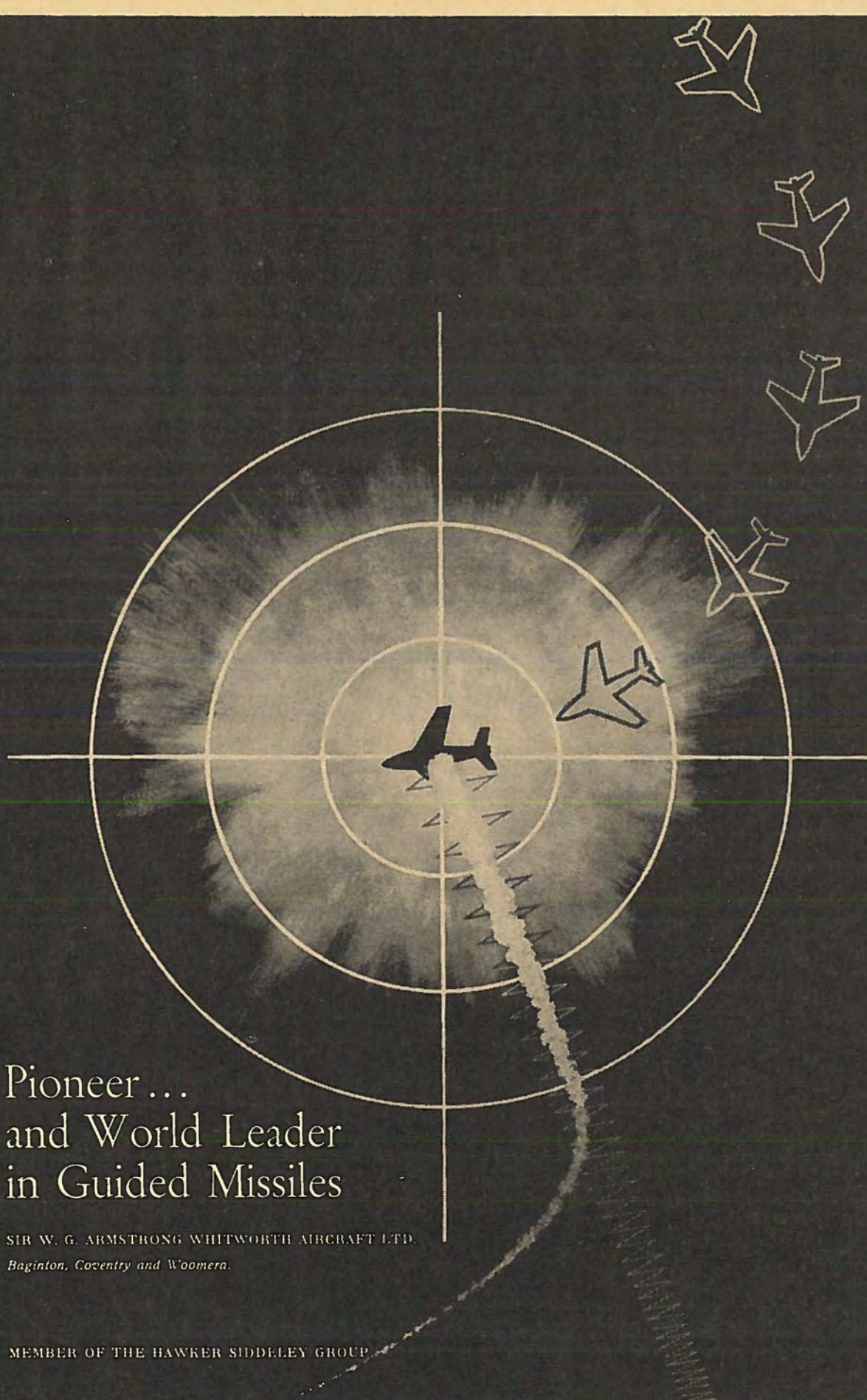
Bogen omhandler også lidt om svæveflyvning, om helikoptere og andre luftfartøjer med roterende bæreplaner. Der er over 200 udmærkede illustrationer.

Fjernvåben

»Development of the Guided Missile«, af *Kenneth W. Gatland*. Forlag: Iliffe & Sons Limited, London. 292 sider. Pris 15 sh.

Det er anden udgave af en bog, som handler om udviklingen af fjernstyrede projektiler og raketter til anvendelse til militære og civile formål. Forfatteren er flyveingeniør og medlem af det britiske interplanetariske selskab.

Bogen indeholder 100 illustrationer, og den giver en udmærket, letfattelig oversigt over alle de mange forskellige typer af fjernstyrede raketter, der hidtil har set dagens lys. Forfatteren fortæller indgående om alle de mange hidtidige forsøg med fjernstyrede raketter og kommer herunder ind på raketter, der har været anvendt til undersøgelser i meget store højder. I slutningen af bogen kommer forfatteren ind på interplanetariske rejser ved hjælp af raketter.



Pioneer ...
and World Leader
in Guided Missiles

SIR W. G. ARMSTRONG WHITWORTH AIRCRAFT LTD.
Baginton, Coventry and Woomera.

MEMBER OF THE HAWKER SIDDELEY GROUP

*Find a famous
name and
you find*

DUNLOP

*Tyres, wheels
and brakes*

AIR FORCES

ARGENTINE · AUSTRALIA · BELGIUM · BURMA · CANADA · CEYLON
CHILE · CONGO (BELGIAN) · DENMARK · DOMINICA · EGYPT · ETHIOPIA
FINLAND · FRANCE · HOLLAND · INDIA · INDO-CHINA · ISRAEL
JORDAN · LEBANON · NEW ZEALAND · NORWAY · PAKISTAN
PORTUGAL · SWEDEN · SWITZERLAND · TURKEY · UNITED KINGDOM
UNION OF SOUTH AFRICA · UNITED STATES OF AMERICA · VENEZUELA

AIRCRAFT

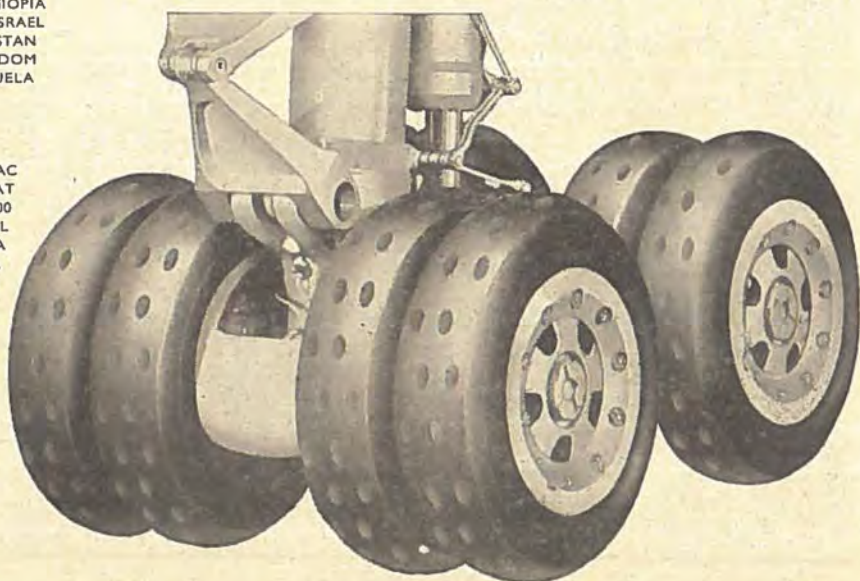
ADVENTURER · AIGLET · AMBASSADOR · ANSON · ARMAGNAC
ASHTON · ATHENA · ATTACKER · AUSTER · AUTOCAR · AUTOCRAT
AVRO TYPE 707 · AVRO (CANADA) C102 · AVRO CANADA C.F. 100
BALLIOL · BARRACUDA · BLACKBURN & GENERAL UNIVERSAL
FREIGHTER · BRIGAND · BRISTOL FREIGHTER · BRITANNIA
C.A.C. TRAINER · CANBERRA · CHIPMUNK · COMET · CONSUL
DOVE · FINNMARK · FIREBRAND · FIREFLY · FOKKER S.13
FOKKER S.14 · FOUGA C.M. 170 · FURY · GANNET · GEMINI
GROGNARD · GYRODYNE · HALCON · HALTON · HALIFAX
HASTINGS · HAWKER P.1040 · HAWKER P.1052 · HERMES · HERON
HINDUSTAN AIRCRAFT H.T.2 · HORNET · HUNTER · JAVELIN
LANCASTER · LANCASTRIAN · LINCOLN · MESSENGER · METEOR
MOSQUITO · MYSTERE · OURAGON · OXFORD · PRENTICE
PROCTOR · PULQUI · RAPIDE · SEA BALLIOL · SEA FURY
SEA FIRE · SEA GULL · SEA HAWK · SEA HORNET · SEALAND
SEA MEW · SEA MOSQUITO · SEA OTTER · SEA VENOM
SHACKLETON · SHORT S.B.3 · SHORT S.A.4 · SNCASO SO.4050
SNCASO S.O.90 · SNCASO S.O.M2 · SUPERMARINE TYPE 508
SUPERMARINE TYPE 510 · SUPERMARINE TYPE 535 · TIGER MOTH
VALIANT · VALETTA · VAMPIRE · VARSITY · VENOM · VICTOR
VIKING · VISCOUNT · VULCAN · VULTUR · WALRUS
WESTLAND S.51 · WESTLAND S.55 · WELLINGTON · WYVERN

CONSTRUCTORS

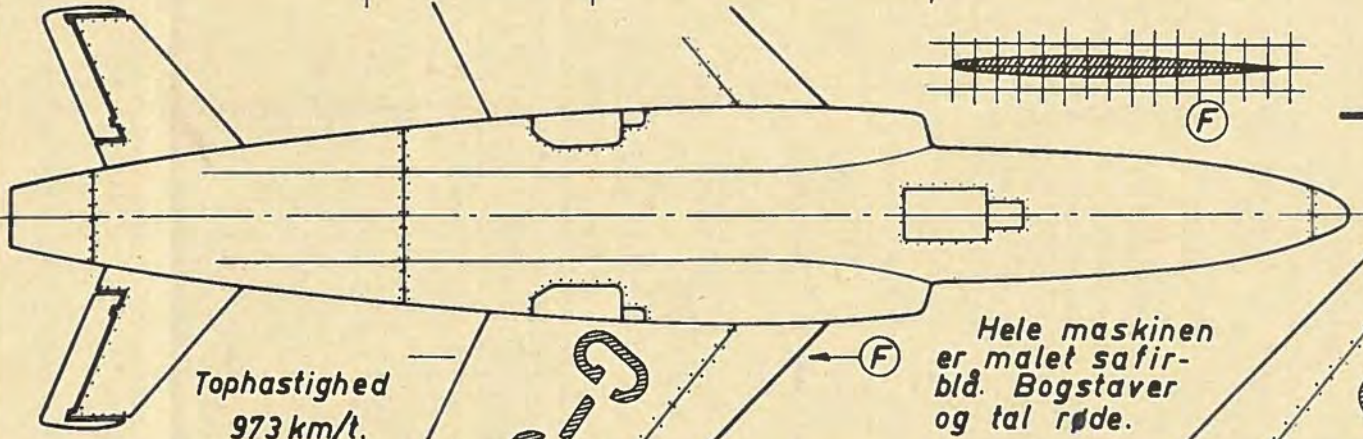
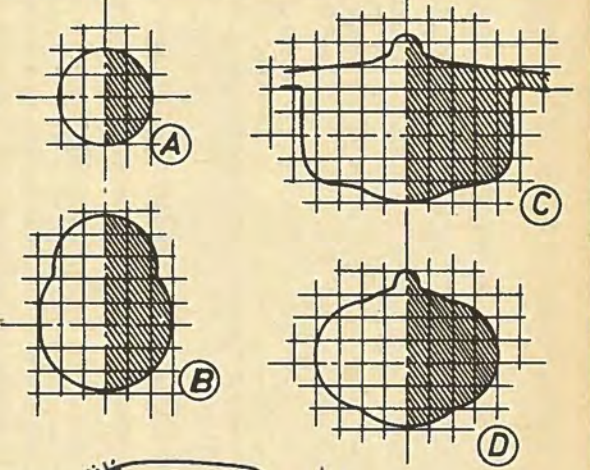
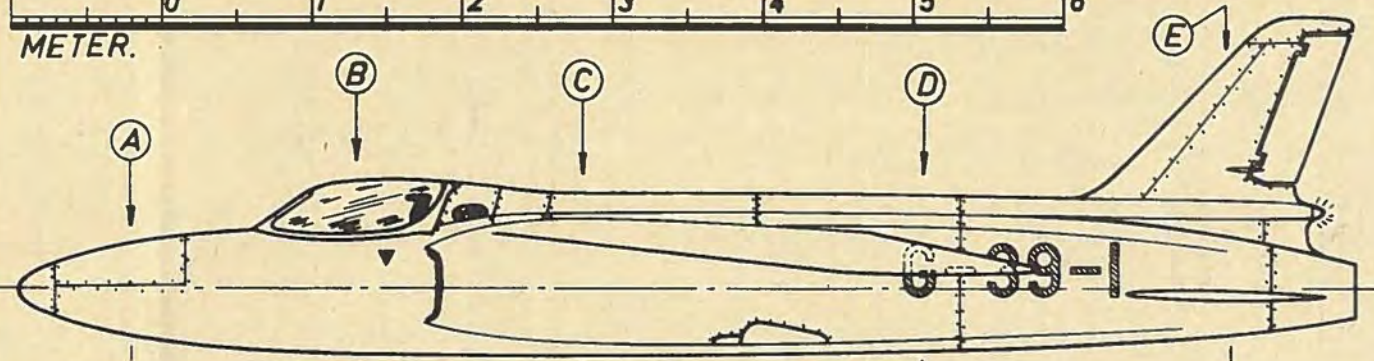
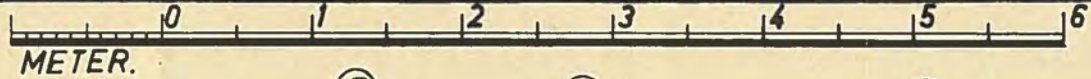
SIR W. G. ARMSTRONG WHITWORTH AIRCRAFT LIMITED
AUSTER AIRCRAFT LIMITED
BLACKBURN & GENERAL AIRCRAFT LIMITED
BOULTON-PAUL AIRCRAFT LIMITED
BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED
DE HAVILLAND AIRCRAFT COMPANY LIMITED
ENGLISH ELECTRIC COMPANY LIMITED
FAIREY AVIATION COMPANY LIMITED
FOLLAND AIRCRAFT LIMITED · GLOSTER AIRCRAFT LIMITED
HANDLEY PAGE LIMITED · HAWKER AIRCRAFT LIMITED
PERCIVAL AIRCRAFT LIMITED · A. V. ROE & COMPANY LIMITED
SAUNDERS-ROE LIMITED · SCOTTISH AVIATION LIMITED
SHORT BROTHERS & HARLAND LIMITED
THE HESTON AIRCRAFT COMPANY · VICKERS-ARMSTRONGS LIMITED
WESTLAND AIRCRAFT LIMITED · DE HAVILLAND AIRCRAFT CO. PTY. LTD.
COMMONWEALTH AIRCRAFT CORPORATION
AUSTRALIAN GOVERNMENT AIRCRAFT FACTORY
A. V. ROE (CANADA) LTD. · INSTITUTO AEROTECNICO
FIAT S.A. · ATELIER LOUIS BREGUET
SOCIETE NATIONALE DE CONSTRUCTIONS AERONAUTIQUES DU SUD-EST
ETABLISSEMENTS FOUGA ET CIE
SOCIETE NATIONALE DE CONSTRUCTIONS AERONAUTIQUES DU SUD-OUEST
AVIONS FAIREY · AVIONS MARCEL DASSAULT · HINDUSTAN AIRCRAFT CO. LTD.
N. V. KONINKLIJKE NED. VLIEGTUIGENFABRIEK FOKKER
CONSTRUCCIONES AERONAUTICAS S.A.
LA HISPANO AVIACION S.A. · NORSK FLYINDUSTRI A.S.
FLUG- & FAHRZEUGWERK A.G. · S.A. BELGE DE CONSTRUCTIONS AERONAUTIQUES
SWISS FEDERAL AIRCRAFT FACTORY · SVENSKA AEROPLAN A.B.

AIR LINES

COMPAGNIE AIR-ALGERIE · COMPAGNIE AIR TRANSPORT · SUDAN AIRWAYS
AEROLINEAS ARGENTINAS · AUSTRALIAN NATIONAL AIRWAYS PTY. LTD. · BUTLER
AIR TRANSPORT LTD. · GUINEA AIRWAYS LTD. · QANTAS EMPIRE AIRWAYS LTD. · SABENA
TRANSPORTES AEREOS SALVADOR LTDA. · CENTRAL AFRICAN AIRWAYS CORPORATION
EAST AFRICAN AIRWAYS CORPORATION · WEST AFRICAN AIRWAYS CORPORATION
BRITISH WEST INDIAN AIRWAYS LTD. · UNION OF BURMA AIRWAYS · TRANS-CANADA AIRLINES
LINEAS AEREAS NACIONALES CONSOLIDAS S.A. · DET DANSKE LUFFTARTSELSKAB A/S.
ETHIOPIAN AIRLINES INC. · AERO OSAKEYHTIO · SOCIETE AIGLE AZUR · COMPAGNIE
NATIONALE AIR FRANCE · COMPAGNIE DE TRANSPORTS AERIENS INTERCONTINENTAUX
UNION AEROMARITIME DE TRANSPORT · AIR VIETNAM · COMPAGNIE CHERIFIENNE DE L'AIR
AIR KRUISE LTD. · EL AL ISRAEL AIRLINES LTD. · JAPAN AIRLINES · AIR-LIBAN · MALAYAN
AIRWAYS LTD. · NEW ZEALAND NATIONAL AIRWAYS CORPORATION · TASMAN EMPIRE
AIRWAYS LTD. · STRAITS AIR FREIGHT EXPRESS · BRAATHEN'S SOUTH AMERICAN AND FAR
EAST AIR TRANSPORT · DET NORSKE LUFFTARTSELSKAP A/S · FRED OLSEN FLYSELSKAP A/S
VESTLANDSKE LUFFTARTSELSKAP A/S · WIDEROE'S FLYVESELSKAP OG POLAR-FLY A/S
TRANSPORTES AEREOS PORTUGUESES · SOCIEDADE ACORIANA DE TRANSPORTES AEREOS LDA.
SAUDI ARABIAN AIRLINES · SOUTH AFRICAN AIRWAYS · IBERIA LINEAS AEREAS ESPANOLAS
AVIACION Y COMERCIO S.A. · AKTIEBOLAGET AEROTRANSPORT
SCHWEIZERISCHE LUFTVERKEHR A.G. · THAI AIRWAYS COMPANY LTD.
PRIMERAS LINEAS URUGUAYAS DE NAVIGACION AEREA · AEROVIAS VENEZOLANAS S.A.
LINEA AEROPOSTAL VENEZOLANA · JUGOSLOVENSKI AERO TRANSPORT · AIRLINES (JERSEY) LTD.
AIRWORK LTD. · AQUILA AIRWAYS LTD. · BRITISH EUROPEAN AIRWAYS
BRITISH OVERSEAS AIRWAYS CORPORATION · CAMBRIAN AIR SERVICES LTD. · EAGLE AVIATION LTD.
EAST ANGLIAN FLYING SERVICES LTD. · HUNTING AIR TRANSPORT LTD.
LANCASHIRE AIR CORPORATION LTD. · MANX AIRLINES LTD. · MORTON AIR SERVICES LTD.
OLLEY AIR SERVICES LTD. · SCOTTISH AVIATION LTD. · SILVER CITY AIRWAYS LTD. · STARWAYS LTD.
TRANSAIR LTD. · NATIONAL GREEK AIRLINES · CATHAY PACIFIC AIRWAYS LTD.
FLUGFELAG ISLANDS H.F. · LOFTLIDIR H.F. · AIR INDIA LTD. · GARUDA INDONESIAN AIRWAYS N.V.
IRANIAN AIRWAYS COMPANY · IRAQI AIRWAYS · AER LINGUS

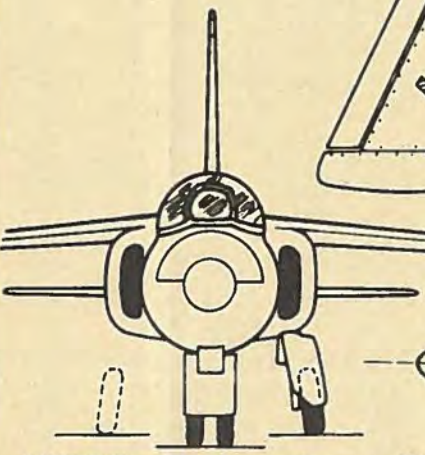


DUNLOP RUBBER CO. A/s - VENNEMINDEVEJ 30 · KØBENHAVN Ø



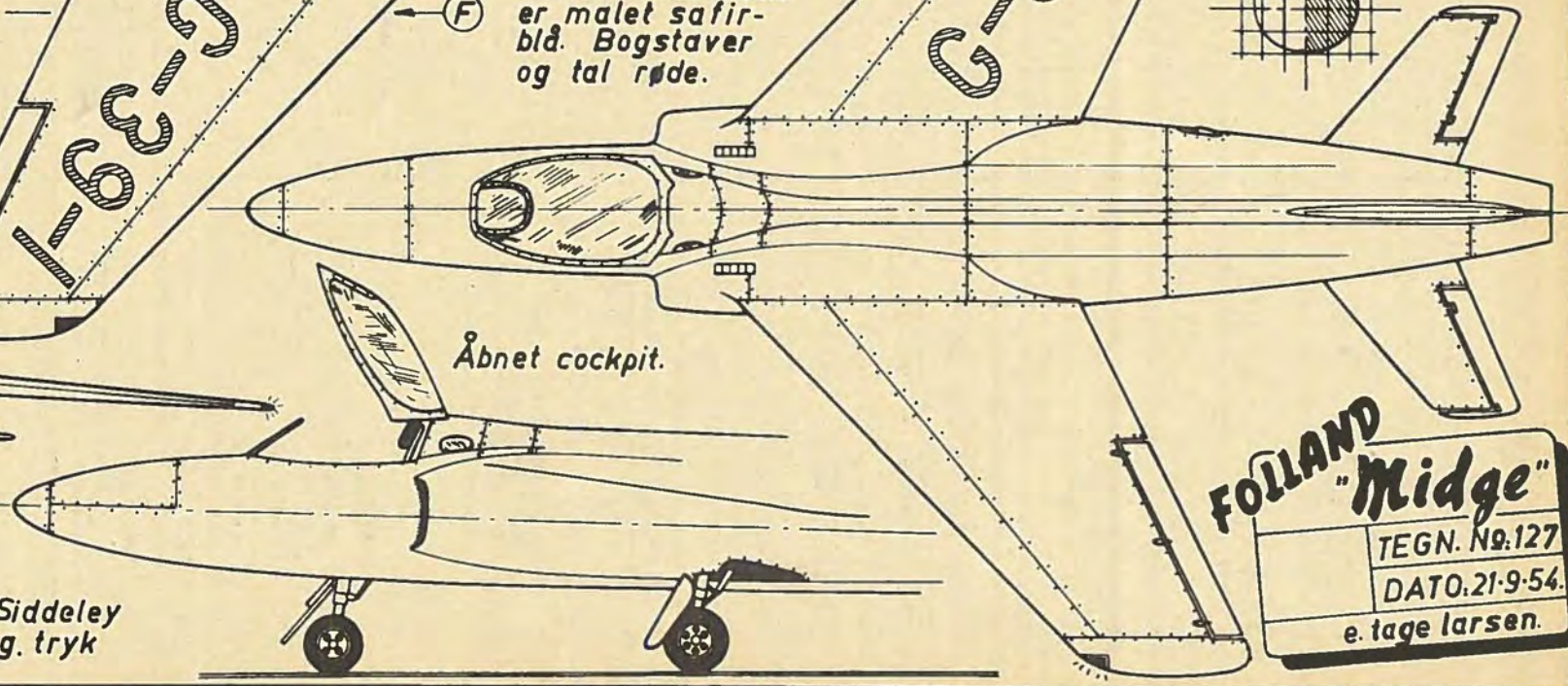
Tophastighed
973 km/t.

Hele maskinen
er malet safir-
blå. Bogstaver
og tal røde.



Åbnet cockpit.

MOTOR En Armstrong Siddeley
"VIPER" 101 på 745 kg. tryk



FOLLAND
"Midge"

TEGN. Nr.127

DATO.21-9-54.

e. tage larsen.



KONGELIG DANSK AEROKLUB

(DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Østerbrogade 40, København Ø.
 Telefoner: ØBro 29 og (ang. model- og svæveflyvning) ØBro 249.
 Postgirokonto: 256.80.
 Telegramadresse: Aéroklub.
 Kontor og bibliotek er åben fra kl. 10—16, lørdag 10—12.
 Formand: Direktør Hjalmar Ibsen.

MOTOFLYVERADET

Formand: William Nielsen, Borthigsgade 4, I., København Ø. — Telefon RY 5615.

SVÆVEFLYVERADET

Formand: Civilingeniør Hans Harboe.

MODELFYVERADET

Formand: Lektor J. Holm Jørgensen.

DANSKE FLYVERE

Formand: Direktør Knud Lybye (DDL), Ved Stadsgraven 1, telf. AMager 9695.
 Generalsekretær: Direktør August Jensen, Dansk Pool, Tordenskjoldsgade 10, K. Tlf. C. 12793.

Nye medlemmer

Flyvermath V. Hougaard Laursen.
 Grosserer Vagn Sørensen.
 Læge Børge Emil Leudesdorff.
 Niels Harboesgård.
 Prokurist Ole Dorfelt.
 Arkivassistent Hans Kofoed.
 Korpchef fru Else Martensen Larsen.
 U.S. Naval & Naval Air Attaché
 George L. Heap.

Nye Bøger

Statens Bibliotekstilsyn: *Dansk Tidsskrift-Index 1953.*
 Sell's British Exporters' Register: *Aviation Supplement 1954.*
 K.S.A.K.: *Arssrapport över den statsunderstödda Segelflygverksamheten 1.10.44—30.9.45.*
Spell of the Netherlands.
 Kungl. Svenska Aeroklubben: *Berättelse för verksamhetsåret 1.10.52—30.9.53.*
 John W. R. Taylor: *Civil Aircraft Recognition 1954.*
 John W. R. Taylor: *Civil Aircraft Markings.*
 John W. R. Taylor: *Helicopters.*
Festnummer zur Gordon Bennett-Weltfahrt in Zürich.
Die internationalen Luftschiffertage in Zürich 1909.
 Ernest Demuyter: *La Navigation Aérienne.*
 Dr. Böckelmann: *Wir Luftschiffer.*
 Giulio Bolaffi: *Italia Filatelica.*
 Denis Richards: *Royal Air Force 1939—1945 Bind III.*
 Ernest K. Gaun: *Ingen Vej tilbage.*
 John Harris: *De ukuelige.*
 Serge Vaculik: *Faldskærm's Djævl.*
 James Hay Stevens: *The Shape of the Aeroplane.*
 Charles A. Lindbergh: *Sejren over Atlanten.*

Aerosport opløst

Foreningen Aerosport har efter 7 års virksomhed indstillet sin aktivitet. Den var på en vis måde en fortsættelse af Aeronautisk Junior Klub og beskæftigede sig fortrinsvis med typekendskab og lignende. Opløsningen skyldtes hovedsagelig, at man ikke fortsat kunne finde bestyrelsesmedlemmer, der kunne føre foreningen videre. Man venter, at en del af medlemmerne går over som personlige medlemmer af KDA, så de stadig kan nye godt af biblioteket og KDA's forskellige arrangementer.

Sportsflyveklubbens ekstraordinære generalforsamling

Den 6. oktober var der indkaldt til ekstraordinær generalforsamling i Sportsflyveklubben i anledning af visse bogholderi- og regnskabsmæssige uregelmæssigheder.

Formanden, underdirektør N. Hostrup Pedersen, meddelte, at bestyrelsen straks efter sin tiltræden havde iværksat en revision, der nu havde ført til, at klubbens bogholder og formand for motorflyvesektionen, Møller Tåsinge, havde tilstået sig skyldig i bedragerier, som foreløbig var angivet til 4.000 kr., men antagelig ville vise sig at være betydeligt mere. Han var derpå blevet afskediget, og politiet havde anholdt ham. Det kunne først efter en langt mere omfattende revision siges, hvor meget besvigelserne i virkeligheden drejede sig om. Formanden appellerede til kreditorerne om at vise forståelse. Klubben var næppe solvent i øjeblikket, men ville utvivlsomt være levedygtig.

Lrs. Thede takkede bestyrelsen for dens indgriben og anførte forskelligt til forsvar for Møller Tåsinge, der på mange punkter havde været klubben en god mand.

Op imod 200 medlemmer overværede generalforsamlingen, og mange af disse havde ordet. De fleste gav udtryk for, at man havde ladet sig besnære af Tåsinges venlige og hjælpsomme væsen og hans aktivitet i klubben, men at han havde vist sig som en dårlig kammerat.

Man diskuterede naturligvis, hvor ansvaret skulle placeres. De skiftende bestyrelser blev kritiseret for ikke at have grebet ind eller reageret for, eftersom der blev givet udtryk for, at man i årevis havde næret mistanke.

Ieroverfor blev der imidlertid hævdet, at de to sidste generalforsamlinger havde et væsentligt medansvar, fordi man havde valgt og genvalgt Tåsinge til formand for motorflyvesektionen til trods for, at det uheldige i denne dobbeltstilling var blevet påpeget.

Også kassereren, der ikke var mødt, blev kritiseret for ikke at have ført tilstrækkelig kontrol.

Bestyrelsen fik bemyndigelse til at føre undersøgelserne videre og derpå forelægge resultatet på en ny generalforsamling.

Hr. Alfred Jensen er indtil videre konstitueret som formand for motorflyvesektionen.

KALENDER 1954

7/11. Finale-distriktskonkurrence (linest.).
 8/11 - Filmsaften i Nationalmuseet.
 3/12 - Andespil og svæveflyveforedrag i Borgernes Hus.
 31/12. Arsrekordåret slutter.

Filmsaften i november —

Cowboyforedrag og andespil i december

Filmsaften og »kaffemik« med gaveuddeling

Mandag den 8. november kl. 1945 indbyder KDA til en filmsaften i Nationalmuseets foredragssal, Vestergade 10. Der vil blive vist følgende film:

1. Powered flight.

En engelsk film om flyvningens udvikling fra brødrene Wright's dage (stillet til rådighed af Shell). Filmen blev vist i vinter i KB-hallen, men mange har bedt om at få den frem igen.

2. Jaktflygere.

Svensk film om en jagerflyvers uddannelse (stillet til rådighed af det svenske flygvæsen).

Efter filmen er der »kaffemik« i museets restaurant.

Mødedeltagerne kan glæde sig, idet der gratis vil blive fordelt en hel del gaver til de fremmødte.

OBS! Vi har arrangeret det fælles kaffebord, fordi mange af medlemmerne ikke synes at være begejstret for smørrebrød på den tid af aftenen. Vi venter derfor stor tilslutning. Prisen for kaffe med brød inklusive betjening bliver kr. 3.00.

Oplevelser under VM i England.

Fredag den 3. december kl. 1945 vil driftsleder H. Wermuth Jensen (Cowboy) fortælle om sine oplevelser og erfaringer under verdensmesterskaberne i svæveflyvning i England i sommer. Cowboy forstår både at opleve noget og at fortælle, så det bliver en interessant aften både for svæveflyvere og andre flyveinteresserede. Samme aften vil flyvedagspokalerne blive uddelt.

NB: Mødet finder sted i Borgernes Hus (1. sal), Rosenborggade 1.

Andespil

Efter ovennævnte foredrag arrangerer KDA et andespil med masser af ænder. Det finder sted i samme lokale i Borgernes Hus på 1. sal.

På denne måde byder aftenen på lidt af hvert: et fornøjeligt og lærerigt causeri og et hyggeligt samvær.

Der er adgang for alle kategorier af medlemmer inden for aeroklubben, herunder firmamedlemmernes personale.

De må gerne — som sædvanlig — tage en ledsager med. Vi glæder os til at se så mange som muligt.



BEDAKTION

Kongelig Dansk Aeroklub, Østerbrogade 40, København Ø. — Tlf. ØBro 29 og 249.
 Ansvarsh. redaktør: Kaptajn John Foltmann, Værnedamsvej 4 A, Kbh. V. — Tlf. EVA 1295.
 Redaktionssekretær: Ing. Per Weishaupt.
 Redaktionen af et nummer slutter den 10. i foregående måned.
 Eftertryk kun tilladt med kildeangivelse.

EKSPEDITION

Ejvind Christensen, Vesterbrogade 60, Kbh. V.
 Tlf. Central 13.404. — Postgiro 23.824.
 Abonnementspris: 9 kr. årlig.
 Rubrikannoncer: 70 øre pr. mm.
 Sidste indleveringsdato for annoncer: den 15.
 Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.



PROGRESS

Approved for service at

10,000 lb.

thrust,

the Avon engine

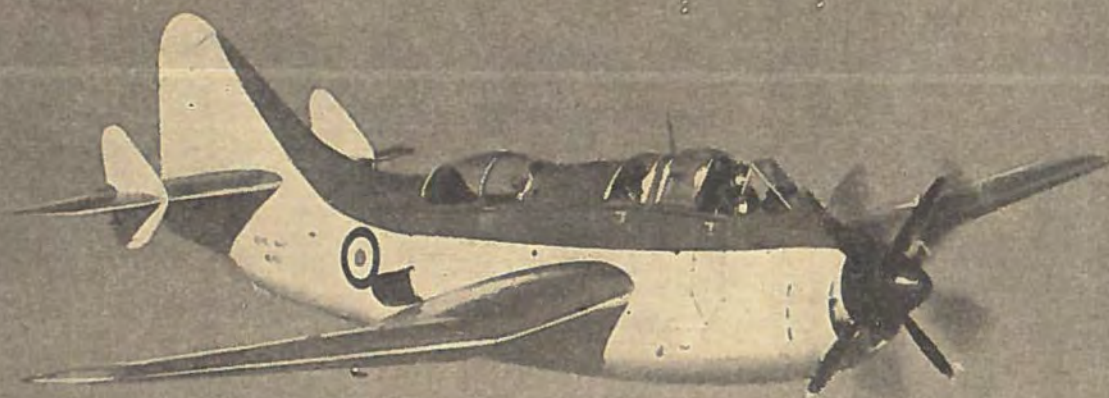
powers

the Vickers Valiant

ROLLS-ROYCE
Aero

E N G I N E S

ROLLS-ROYCE LIMITED · DERBY · ENGLAND



FAIREY GANNET

Powered by an Armstrong Siddeley "Double Mamba"

THE Royal Navy, which has to maintain sea communications, regards counter-measures to the submarine threat as of first importance. Much of the new anti-submarine equipment is specialised, and demands unique capabilities and characteristics from the aircraft employed. To cover this feature of defence the Fairey Gannet is in super-priority production, and has also been ordered for the Royal Australian Navy.



FAIREY AVIATION

THE FAIREY AVIATION COMPANY LIMITED · HAYES · MIDDLESEX

Repræsentant for Danmark, Norge, Sverige og Finland: Carl Konow, Rosenvængets Allé 11, København Ø., Danmark

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Kbhvn. V.

FLYV

27. ÅRGANG

— DECEMBER 1954

— PRIS 75 ØRE



Mr. Chester A. Rude fra Los Angeles Chamber of Commerce overrækker en stor globus til Københavns lufthavn til minde om indvielsen af den nye rute. Yderst til højre luftfartsdirektør G. Teisen, der takkede for gaven.

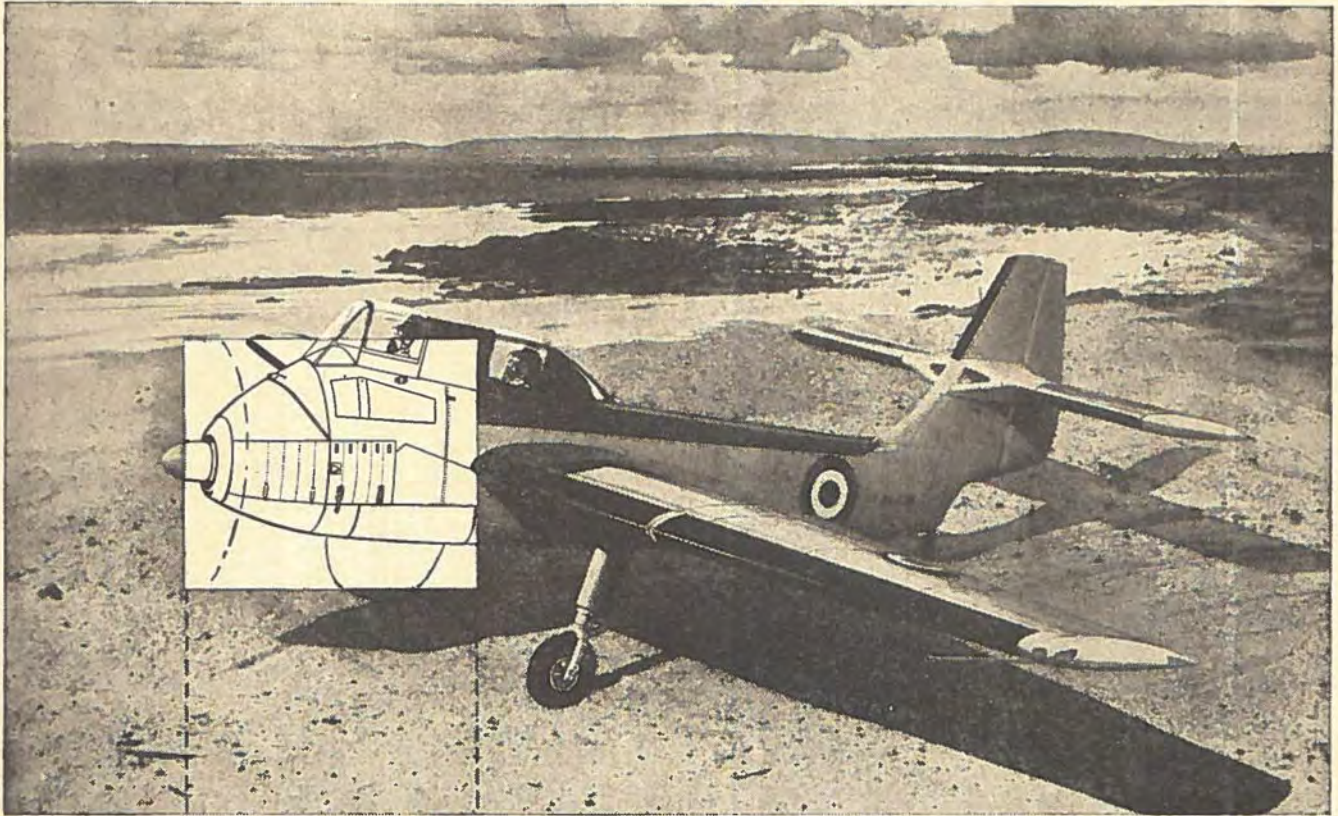
INDHOLD:

SAS-ruten København—Los Angeles åbnet ★ Med FLYV i de Havil-land Dove ★ Russiske jetbombere i Østtyskland ★ Startspil til svæveplaner.

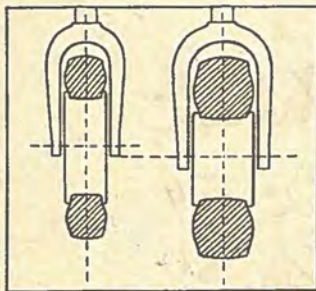
12

Vind en JULEGÅS ved at indsende spørgeskemaet på side 276

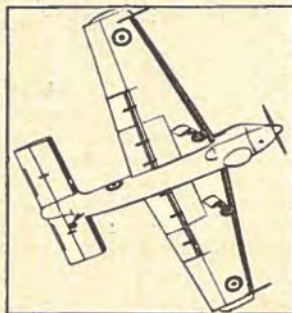
Sandbane – Seamew basis



Konstruktionens enkelhed sikrer enkel vedligeholdelse, økonomi i anskaffelsepris, i brug af reservedele og arbejdskraft. De aftagelige rammer gør udskiftningen af reservedele lettere.



SEAMEW's hjul kan let udskiftes med dæk i forskellige størrelser, alt efter overfladeforholdene paa stedet, hvorfra den opererer.



Det store vingearreal er medvirkende til den meget lave stalling og landingshastighed. SEAMEW behøver kun en startbane af minimumslængde i tilfælde af nødlanding eller landing paa hangarskib.

The **Short** answer
is the **Seamew**



PRODUCERES I STORT ANTAL TIL ROYAL NAVY

Short Brothers & Harland Limited, Queens Island, Belfast, N. Ireland. De første flyvemaskinfabrikanter i verden.

FLYV

Officielt organ for
KONGELIG DANSK AEROKLUB og DANSKE FLYVERE
Motorflyvning - Svæveflyvning - Modelflyvning

Nr. 12

December 1954

27. årgang

Svæveflyvningens sikkerhed

DEn svæveflyveulykke, der for en måned siden indtraf ved Holstebro, viser med al ønskelig tydelighed, hvor vigtigt det er, at svæveflyverne nøje overholder de givne bestemmelser og sikkerhedsforskrifter. Gennem årene har luftfartsdirektoratet og svæveflyverrådet i fællesskab opbygget et kompleks af bestemmelser og normer, hvorefter svæveflyvningen drives her i landet. Følger man disse, foregår svæveflyvningen og især uddannelsen både sikkert og effektivt. Skolingsnormerne og de øvrige bestemmelser i de af KDA udgivne SM-blade er opbygget på baggrund af årelange erfaringer, og de nye svæveflyvere, som stadig kommer til i klubberne, kan kun have fordel af at drage nytte af dem.

For de ældre er det måske efterhånden blevet en sådan selvfølge, at man ikke i alle tilfælde i tilstrækkelig grad indpoder det i de nye, som også må oplæres til den nødvendige disciplin og ansvarsbevidsthed.

Hvis en motorcyklist bliver dræbt under vild og uforsigtig kørsel, lægger man i offentligheden ikke særligt mærke til ulykken og anser ikke færden i trafikken for farligere end ellers.

Den foreliggende ulykke svarer beklageligvis til noget lignende. Men da svæveflyveulykker er så sjældne, og befolkningen i almindelighed ved så lidt om svæveflyvning, får en sådan ulykke stor omtale i pressen og bidrager derved til at forstærke lægmandens indtryk af, at det er noget farligt, især da årsagen ikke publiceres i samme omfang.

Foruden den sorg og de vanskeligheder, som en sådan ulykke betyder for de pårørende og de implicerede, har den derfor en meget uheldig bivirkning for svæveflyvningen som helhed og understreger derfor betydningen af at overholde bestemmelserne.

SAS-ruten over Grønland til Vestamerika

Den historiske baggrund og forberedelserne til ruten



De fire SAS-stationsledere på den nye rute viser deres respektive stationer: Los Angeles (Bertil Carlberg), Winnipeg (Andrew Holston), Sønder Strømfjord (Carl Larsen) og København (Helge Skjoldager).

Man kan uden overdrivelse sige, at den rute, som SAS startede den 15. november 1954 mellem København—Grønland—det nordlige Polarområde—Canada—Los Angeles og retur, er begyndelsen til en ny epoke i lufttrafikens historie. Det er lufthavet omkring den tidligere så utilnærmelige Nordpol, som nu er blevet erobret af trafikflyvemaskinen og spundet med ind i hele det øvrige verdensomfattende net af regelmæssige luftruter. Samtidig er jorden gjort mindre — rent rejsemæssigt set — og det er kun af det gode. Det er jo det, som de moderne trafikmidler tilstræber. Den nye storkredsløse rute mellem København og Los Angeles har forkortet den hidtidige rejseafstand mellem de to byer fra ca. 10.100 km til ca. 9000 km, d.v.s. med ca. 1000 km,

og det svarer i rejsetid til ca. 3 timer. Det betyder noget i en tid, hvor konkurrencen er hård.

Et uhyre arbejde er gået forud, og det, der nu er sket, har kun været muligt takket være mange modige polarforskeres utrættelige arbejde, forskellige nationers enorme indsats af personel, materiel, slid og penge — og den dermed følgende oprettelse af flyvebaser og meteorologiske observationsstationer, og endelig SAS's egne grundige forundersøgelser indbefattet en række forsøgsflyvninger over det område på jordens kalot, som nu skal gennemflyves i regelmæssig rutedrift som enhver anden luftrute.

Man har af reklamemæssige grunde kaldt ruten for »Polarruten«, men den burde vist rettere hedde »den arktiske rute«, fordi den

nuværende rute ikke kommer Nordpolen nærmere end ca. 2500 km, mens den virkelige polarrute kommer i det øjeblik, SAS åbner sin forbindelse Bardufoss—Fairbanks—Tokio.

Pionerernes første forsøg

Svenskeren *André* og hans to ledsagere, *Knut Frænkel* og *Nils Strindberg* var de første, som prøvede på at komme op over det nordlige polarområde ad luftvejen. De startede fra Spitzbergen den 11. juli 1897 med ballonen »Ørnen«, men siden hørte man intet om dem, for end deres lig blev fundet på Hvideøen af besætningen på den norske sælfanger *m/s Bratvaag* den 6. august 1930.

I 1909 prøvede amerikaneren *Wellmann* at nå Nordpolen fra Spitzbergen med det lille styrbare luftskib »America«, men forsøget måtte opgives i starten.

I 1910 udkastede Nordpolens første erobrere, amerikaneren *Robert Peary*, tanken om at anvende flyvemaskinen i polarforskningens tjeneste. Den danske grønlandsforsker oberst *J. P. Koch* var ligeledes en ivrig tilhænger af flyvemaskinens anvendelse til arktisk forskning. Nordmanden *Roald Amundsen* var af samme opfattelse, da han i 1913 skulle starte med »Fram« og forhandlede med den svenske flyver baron *Cederström* om, at denne skulle ledsage ham på turen med et Farman biplan. Amundsen forsøgte igen at anvende flyvemaskinen til polarforskning i 1922 og senere i 1925. Målet, som lokkede, var selve Nordpolen. Den nåede Amundsen også indover, da han i 1926 med luftskibet »Norge« nåede fra Spitzbergen over Nordpolen til Alaska.

Samme år blev Nordpolen nået fra luften af amerikanerne *Byrd* og *Floyd Bennett*, som fløj med det tremotorede Fokker monoplan »Josephine Ford«. Det skete den 9. maj. »Norge« var over Nordpolen nogle få dage senere, den 12. maj.

Det var de to første gange, at mennesket ad luftvejen var nået indover det eftertragtede mål: Nordpolen. I årene, der fulgte, fortsattes udforskningen af det arktiske område ved flyvemaskinens hjælp. Det gjaldt

bl.a. det såre praktiske spørgsmål: at skaffe ny viden om vejrforholdene i disse ugæstmilde egne. En russisk ekspedition slog sig ned på selve Nordpolen. Den 21. maj 1937 kl. 1135 landede ekspeditionens første flyvemaskine på isen 20 kilometer fra Nordpolen. Derefter blev de øvrige ekspeditionsmedlemmer landsat, og til slut fulgte ni tons udstyr og proviant. Alt kom ad luftvejen fra Rudolf Øen til den nyoprettede meteorologiske station i Polarhavets øde. Stationens fire mænd under ledelse af *Papanin* blev på deres ensomme post på den drivende isflage i omtrent ni måneder.

Over Grønland var danske flyvere i virksomhed, og navne som *Victor Petersen*, *Overbye* og mange andre gjorde en værdifuld indsats i trediverne.

Der anlægges flyvebaser i polarområdet

Så kom krigen. Området omkring Polarhavet fik strategisk betydning, og der blev anlagt en række flyvebaser på steder, hvor ingen tidligere havde drømt om at planere og bygge. Oplysninger om vejret i disse egne fik fornyet betydning, og det fortsattes, da krigen holdt op i 1945. Polarhavet var ikke mere et afsides liggende område, det tegnede til at skulle blive alfar vej mellem Europa og Vestamerika og mellem Europa og Østasien. Krigen havde skabt de flyvemaskintyper, som var egnede til de lange flyvninger over ødemarkerne, og nu lå chancerne for at kunne flyve mellem den gamle og den nye verden langs storsirklen — d.v.s. den korteste vej — indenfor mulighederne grænse.

Ved anlægget af flyvebaserne i de arktiske egne, og i særdeleshed hvad de grønlandske flyvepladser angår, var nordmanden *Bernt Balchen* den ledende skikkelse. Han var kendt med flyvning under vanskelige forhold i polaregne. Han havde været med *Byrd* og *Floyd Bennett* på Spitzbergen som mekaniker, da de to mænd startede derfra til Nordpolen i maj 1926, og han havde ført *Byrd's Ford-monoplan* »Floyd Bennette« på dets flyvning indover Sydpolen den 29.

november 1929. Han var en erfaren mand.

Og *Bernt Balchen* forudså den kommende luftvirksomhed over polarområdet. En vintermorgen i 1927 sad han sammen med sin gode ven, den danske grønlandsforsker *Knud Rasmussen*, oppe ved Thule i det nordvestlige Grønland. De snakkede om fremtiden, og så sagde *Knud Rasmussen* pludselig: »Du, *Bernt*, her burde ligge en flyveplads, stedet er egnet dertil, og jeg tror også den kommer en skønne dag.« »Det gør jeg også,« svarede *Balchen*, »og det bliver ikke bare her ved Thule, men også flere andre steder i Grønland.« De to mænd fik ret.

Hver dag over Nordpolen

Det meteorologiske udforskningsarbejde fortsattes. Bl.a. organiserede det amerikanske luftvåben en storstilet meteorologisk observationstjeneste over de nordpolare egne. Opgaven blev gennemført af *Military Air Transport Service (MATS)*. Den 375' vejrrekonoscerings-eskadrille fik ordre til at foretage regelmæssige meteorologiske observationsflyvninger mellem Alaska og Nordpolen, og den startede denne specialtjeneste i 1947. I flere år havde den en maskine over Nordpolen hver anden dag. Den 12. november 1950 kunne den opvise sin 375. flyvning over Nordpolen, og i august 1952 nåedes nr. 630. Den opererer fra *Eilson Air Force Base* i hjertet af Alaska og anvender nogle omdannede *Boeing B-29*. Besætningerne er på 13 mand, som hver har sin specielle rutineopgave at varetage under hver flyvning, som går fra *Fairbanks (Eilson Air Force Base)* til Nordpolen og retur. Hver flyvning varer 16 timer og foregår i en konstant højde på 18.000 fod (5.490 m). Rutinestrækningen, som flyves, er 3.500 miles (5.600 km). På hver flyvning medføres 2 tons udstyr. De enkelte besætningsmedlemmers udstyr omfatter en faldskærm, gummibåd, udspringsgrej og proviant. Den specielle arktiske påklædning består af fem lag og deriblandt af en elektrisk opvarmet nylon-overall. Temperaturen under polarflyvningerne er normalt $\pm 34,4^\circ$ celsius og kan undertiden være så lav som $\pm 51^\circ$ celsius.

Disse polarflyvninger er blevet udvidet til en start pr. dag. Hver morgen kl. 0700 starter en *B-29* fra *Fairbanks* på sin vej mod Nordpolen for at indsamle de meget betydningsfulde meteorologiske — og navigationsmæssige — data, der bl.a. vil komme den nu indledede regelmæssige lufttrafik over de arktiske regioner til gode.

Englændernes meget store indsats på at udforske lufthavet over det nordlige polarområde skal også nævnes. I maj 1945 fløj en engelsk *Lancaster* bomber, ført af *Wing-Commander MacKinley*, fra Island til Nordpolen og tilbage igen, og i den periode, der siden er gået, har *Empire Navigation School* foretaget en lang række flyvninger med *Avro-Lincoln* flyvemaskinen *Aries*, og alle de indhøstede erfaringer er blevet of-fentliggjort.

Luftbroen til Thule

Som et betydningsfuldt led i udforskningsarbejdet har både russerne og amerikanerne etableret meteorologiske observationsstationer på de store is-øer i nærheden af den geografiske Nordpol. Der lever nu stationsbesætningerne deres daglige liv, og de afløses pr. flyvemaskine ligeså regelmæssigt som besætningerne på fyrskibe. Denne tje-



»Luftbilledet af Sønder Strømfjord, taget fra en af de omliggende nunatakker. I forgrunden ses bebyggelsen og i baggrunden startbanen.

neste udføres for amerikanernes vegne også af den førnævnte MATS.

Gennem MATS's arbejde ved anlægget af Thule flyvepladsen opnåedes også en vældig erfaring for arktisk flyvning. Arbejdet gennemførtes som »Operation Blue Jay«. I ti måneder af året er den del af Grønland, hvor Thule ligger, fuldstændig spærret af is, og det er kun i juli og august, at der er nogle åbne render, hvori der kan sejles. I marts 1951 begyndte det amerikanske luftvåben i samarbejde med den danske regering på anlægget af en flyveplads ved Thule. I den korte periode, hvor Baffin bugten var åben for sejlads, transporterede MATS 3000 arbejdere, levnedsmidler, færdiglavede dele til opførelse af bygninger, værktøj, elektriske maskiner, gravemaskiner, kraner, køretøjer og planeringsmaskiner. I september spærrede isen igen for al transport ad søvejen, og de fortsatte leveringer året igennem måtte fortsættes ad luftvejen. Pr. 1. august 1952 havde MATS præsteret ialt 60.000 flyvetimer på ca. 2.000 tur-retur-flyvninger, der hver varede 30 timer, og havde deruden transporteret 11.400 tons fragt og 19.040 passagerer. Den tungeste enkelt-del, der blev fløjet til Thule, var en 10-tonns GCA-station.

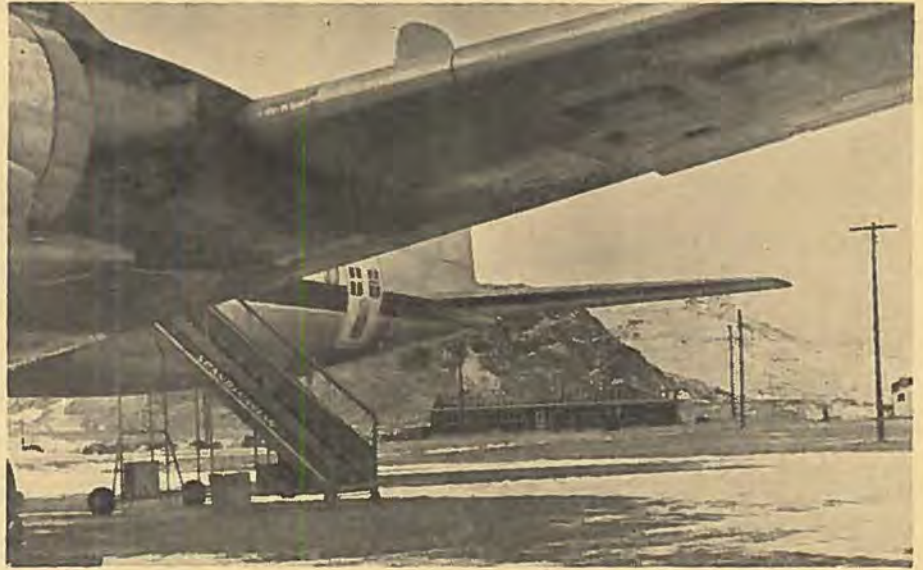
SAS forbereder Polar-Ruten

SAS havde længe været interesseret i genvejen fra Skandinavien via Grønland til Vestamerika, og den første lejlighed til at forsøge i praksis kom, da konsortiet havde anskaffet typen Douglas DC-6B. Dette luftfartøj havde de egenskaber, der skulle til for at kunne gennemføre en sådan flyvning på en teknisk og økonomisk forsvarlig måde.

DC-6B har en tomvægt på ca. 29½ tons, den kan maksimalt lastes til 38 t uden brændstof, maximal landingsvægt er 40 t og maximal startvægt 48½ t. Den kan tage 21.000 l benzin og har en praktisk rejsefart på ca. 415 km/t.

SAS's første polarflyvning fandt sted i november 1952, da »Arlid Viking«, en af de 14 DC-6B som SAS havde bestilt, blev fløjet fra Douglas fabrikkerne i Kalifornien til Skandinavien. Vejen gik over Edmonton i Canada og Thule i Grønland. Luftfartøjets fører var den danske luftkaptajn Poul Jensen, og nordmanden Einar Pedersen, der i mange år havde arbejdet med navigatoriske problemer i polaregnene, var førstenaugator. Poul Jensen var kendt med forholdene på Grønland. I 1935 og 1936 var han udstationeret i Scoresbysund for Pan American Airways' regning for at foretage observationer i anledning af PAA's påtænkte Atlantrute.

Denne første flyvning efterfulgtes af flere, og idag er SAS vistnok det luftfartsselskab i hele verden, som har mest erfaring i flyvninger over det nordlige polarområde. Efter »Arlid« fulgte »Hjalmar Viking«, som blev fløjet hjem samme vej i december 1952 samt »Bernt Viking«, den sidste af de 14 DC-6B, som landede på Bromma 23. januar 1954 efter en flyvning Los Angeles — Calgary — Edmonton — Fort Churchill — Frobisher Bay — Søndre Strømfjord. Desuden har der fra Stockholm til Tokio været foretaget tre flyvninger over polarområdet, og endelig har SAS foretaget nogle og treds flyvninger mellem København og Søndre Strømfjord på Grønland.



Et billede af nødhotellet i Søndre Strømfjord. Billedet blev taget kun to uger før rutens indvielse.

Alternative pladser

Den vej, som nu følges på SAS-polar-ruten, går fra København via Søndre Strømfjord og Winnipeg til Los Angeles. Den længste afstand er fra København til Søndre Strømfjord, som er på 9 timers flyvning. Der er muligheder for at gå til Island, eller hvis det er om dagen, til den tidligere BW 1, nu Narssarsuaq. Derefter er der 7 flyvetimer til Winnipeg. Efter halvanden times flyvning kan der landes i nødlandingshavnen Frobisher, som var en af krigens vigtige lufthavne, og derefter er der Fort Churchill. Og så kommer strækningen fra Canada til Vestamerika. På denne strækning er der ligeså mange landingsmuligheder som rundt om i Europa, hvis det skulle være nødvendigt.

Alt dette er selvfølgelig blevet grundigt undersøgt, og alle nødvendige aftaler er blevet truffet. Besætningerne er blevet omhyggeligt trænet i flyvninger under de særlige vejrforhold, navigatoriske og radiomæssige ejendommeligheder, som eksisterer i de nordpolare egne. I øjeblikket har SAS 10 besætninger, som er parat til arktisk ruteflyvning. Intet har været overladt tilfældighederne.

Vejrforhold og navigation

Vejrforholdene er ikke nogen hindring for gennemflyvning af polarruten. Den anses ovenikøbet for at være bedre end på ruten over Nordatlanten. Der eksisterer ingen problemer, som man ikke kender andre steder fra, og overisningen er på grund af de lavere temperaturer og ringere fugtighed ikke en større vanskelighed.

Mulighederne for en heldigt gennemført nødlanding på is må også anses for større end over havet. Og mulighederne for undsætning er større. Foruden det almindelige nordatlantiske nødudstyr medfører luftfartøjerne også polarudstyr.

Det mest særprægede ved flyvning i disse egne er navigationen. Det skyldes dels, at magnetkompasset bliver uanvendeligt i nærheden af den magnetiske nordpol. Kurserne skifter således meget hurtigt, selv om man flyver i samme retning.

I stedet for at regne kurserne fra de forskellige meridianer regner man dem fra en enkelt meridian og et nyt net af linier pa-

rallele dermed (et såkaldt gridsystem). De almindelige Merkator-kort kan heller ikke anvendes i disse egne, så man anvender specielle, og bedre egnede typer.

I stedet for kompasset anvender man et gyroskop. Almindelige gyroer »vandrere« imidlertid for meget (ca. 10 grader pr. time), men der eksisterer en særlig »low precession gyro«, som kun vandrer ca. 1 grad i timen. Denne gyro stilles og kontrolleres ved hjælp af sol- og stjerneobservationer. Dette er let nok om dagen og om natten, men vanskeligt i tussmørke. Men her anvender man et nyt amerikansk solkompass, der gør det muligt at kontrollere kursen ved hjælp af solen, selv om denne er under horisonten (baseret på lysets polarisation).

Nordlyset medfører radioforstyrrelser, men fænomenet er ikke så slemt på den nordligste del af ruten.

Fartplanen

SAS-polarruten vil blive fløjet to gange om ugen i hver retning. Hver mandag og fredag kl. 2010 er der afgang fra København, og ankomsten i Los Angeles finder sted dagen efter kl. 1420 (lokal tid). I modsat retning startes fra Los Angeles hver tirsdag og fredag kl. 0005 med ankomst til København den følgende dag kl. 0925. Hele distancen er 9.089 km, eller ca. 1.000 km kortere end den sædvanlige rute mellem de to byer. Den samlede rejsetid på ruten København—Los Angeles er 27 timer 10 minutter med et ophold på ¾ time i Søndre Strømfjord og 1 time i Winnipeg, hvilket giver en ren flyvetid på 25 timer 25 minutter. På denne strækning bruges der ca. 37.500 l benzin. Som følge af gunstigere vindforhold er den egentlige flyvetid i modsat retning beregnet til 22 timer 35 minutter plus de to ophold.

De DC-6B'er, som sættes ind på SAS-polarruten, er udstyret som Royal Viking de Luxe-versionen med plads til 32 passagerer i hovedkabinen og 8 passagerer (sleepers) i agterkabinen.

Alt er således lagt op til succes. Trænede og erfarne besætninger, en gennemført og afprøvet organisation på jorden — og det bedste flyvemateriel som eksisterer.

J. F.



FESTLIG INDVIELSE AF DEN ARKTISKE RUTE

Begge maskiner overholdt fartplanen fint

SAS's arktiske rute mellem Skandinavien og Vestamerika, der indviedes den 15. november, fik en vellykket start. Hangar 2 i Kastrup var klædt i festskrud, og foran hangaren, kraftigt belyst af projektører, holdt den smukke, hvidlakerede Douglas DC-6B, OY-KMI »Helge Viking«. Mellem 600 og 700 særligt indbudte gæster med Hans kongelige højhed *Arveprins Knud* i spidsen var inviteret til fest i det stilfuldt udsmykkede hangarrum for at fejre den første maskines afgang fra København via Grønland til Los Angeles.

Da alle gæsterne var kommet tilstede, fik udenrigsminister *H. C. Hansen* ordet og sagde bl.a.:

»Vi ser med glæde og tilfredshed på, at det har været muligt at oprette denne rute. Derved er der ikke alene åbnet en ny, direkte forbindelse til den del af Nordamerika, som hidtil har ligget længst borte fra os i rejsedistance. Der vendes også et blad i vore samfærdselsmidlers historie, og noget er blevet en realitet, som vi for ikke så længe siden næppe havde troet opnåeligt inden for rutflyvningen. Jeg tænker herved på, at det nu har vist sig muligt at lægge en helårsflyverute tværs over de arktiske egne. Vi danske er glade og stolte over være med til denne landvinding for flyvningen og ønsker Scandinavian Airlines System til lykke dermed.

Men som international rute vedkommer den nye rute ikke blot os skandinaver. Vi skylder USA og Canada en tak for deres medvirken til rutens oprettelse og for den interesse, de har vist for sagen, og jeg ved, at *Prins Axel* og de tre statsministre vil give udtryk derfor, når de er landet i Californien.

Jeg håber, at den nye rute vil vise sig at være en værdifuld formidler af samkvemmet mellem Nordamerikas Stillehavs-kyst og Europa.«

Efter udenrigsministerens tale fik den norske statsråd *Jacob Petterson* ordet, og sagde bl.a.:

»Det falder naturligt en dag som denne at kaste blikket tilbage til tidligere ekspeditioner vestover på de store have og til Amerika. Fra den tid har det været et særpræg for Nordens folk at søge ud fra fædrelandet og knytte bånd til de fjerreste lande. Polarforskere som *Nordenskjöld*, *Andrée*, *Knud Rasmussen*, *Fridtjof Nansen*, *Roald Amundsen*, *Otto Sverdrup* og *Lauge Koch* magtede med deres tids kommunikationsmidler at nå både Nord- og Sydpol og at krydse Grønlands isdække.

Det er i pagt med deres ånd, at SAS har forberedt denne epokegørende polar-rute, der vil knytte bånd over hav og isørken frem til det milde Stillehav. Vi bringer nu et organiseret skandinavisk samarbejde til den nye verden på en måde, som alle tre nordiske lande helst ser det. Jeg vil slutte med den samme hilsen, som vi bruger, når vi lader et nyt skib sejle ud i sit rette element: — Må held og lykke følge dig på færd, *Helge Viking*.«

For Sverige talte statsråd *I. Lindell*, som bl.a. sagde:

»Bag de flyvninger, for hvilke startsignalet nu skal gå, ligger en anden slags heldedåd end den, hvormed polarekspeditionernes først pionerer udmærkede sig. Bag dem ligger først og fremmest en hel revolution på teknikkens, meteorologiens og navigationens område. Den revolution har skabt mulighederne, forudsætningerne for ruten.

Men dertil kommer *det*, vi skandinaver først og fremmest har grund til at være stolte over. Det er organisationen bag dagens færd, det er foretagsomheden, djærveheden og modet til at udnytte de nye muligheder, der ligger foran. Vi glæder os over, at det er nordiske mænd, der først af alle har voget at udtænke luftens



Øverst til højre går passagererne ombord i »Helge Viking« under fotografernes krydsild. Øverst til venstre udenrigsminister *H. C. Hansen* på talerstolen. Derunder byder en grønlandende *Prins René* og *Prins Axel* et glas, og nederst statsministrene *Erlander*, *Hedtoft* og *Torp*.

polarvej mellem den gamle og den nye verden — og har kunnet realisere den. Vi glæder os over, at det er SAS, et af mest inspirerende udtryk for det frie nordiske samarbejdes idé, der nu står i begreb med at vise verden en ny vej. For alt dette vil jeg bringe Skandinaviens stolte luftfartsselskab Sveriges lykønskning på hele det svenske folks vegne.»

»Polar-rutene«

Nu trådte skuespiller ved det kongelige teater Poul Reumert frem og læste Hans Hartvig Seedorf-Pedersens betagende digt: »Polar-Rutene«.

To sølvgraa Fugle løfter sig med Blæsten, —
den ene vendt imod en mørk Atlant,
den anden flugtklar i det fjærne Vesten,
hvor Stillehavet huler Kystens Kant.
Men Stormen slaar sin Haand i Søens
Mankes og Mørket spærrer for den korte Dag,
mødes de to som een bevinget Tanke
i Stjærnehimlen over Jordens Tag.

Deroppe, hvor den gamle Karlsruvogn svinger
sin brudte Stang om Rummets nordre Pol,
skal Skyggen af de fire spændte Vinger
fordrive Fimbul fra hans Kongestol.
Hans Krone glimrer, men hans Spir blev
knækket.

Hans kolde Nordlys skal i Flammeleg
fra denne Nat belyse Fugletrækket,
hvis Linje tegner Flugtens Fremtidsvej.

Men I, som paa det første Togt skal følge
den nye Banc, — se Jer vel omkring.
Lad Blikket svæve over Tidens Bølge,
lad Før og Nu for Tanken slutte Ring.
Da vil i Sejrens blændende Minutter,
der lægger deres Aura om os selv,
det Svundne tale, — og før Rejsen slutter,
vil vore Dage vedgå Arv og Gæld.

De ligger under Jer, de frosne Sletter,
hvor Slædemeden skrev sit smalle Spor
og Mænd og Hundespannd i bidske Nætter
med Is i Pelsen stred sig frem mod Nord.
Det er en Valplads, dette hvide Land,
hvor Bræen kælver i de fjordblaa Strømme.
Og over dem, der kæmped — Hund som
Mand —
staar Sejrsvarder mellem Vrag af Drømme.

Og vi er fælles om det hvide Rige.
Her vaged Amundsens og Pearys Flag.
En Fortid saae Andrée mod Solen stige
og dø som Mand på Nederlagets Dag.
Hvert slettet Spor er dog en evig Skrift,
en Heltebog, belyst af Nordlysflammen.
Her frelste Brønlund tapre Mænds Bedrift,
og Knud bandt Thule og Alaska sammen.

Løft dine Vinger, skønne sølvgraa Fugl.
Bær Nordens Hilsen til det tomme Øde,
at de, som sover i et snedækt Skjul,
kan se, at Livet husker sine Døde.
I din Triumf har ogsaa de en Part, —
de tæller med, som dybt i Havet Draaben.
De hører Dagens Stemme: Alting klart! ...
Nu kan de hvile, — Vejen ligger aaben.

Og så nærmede tiden for afgang sig.
Besætningen var gået ombord. Den bestod
af føreren luftkaptajn Poul Jensen, som
havde luftkaptajn Aage Hedall-Hansen ved
sin side, navigatørerne Ake Gagner, Jørgen

Jensen og Einar Pedersen, flyvemekanikerne
Erik Thorpman og Ove Madsen, purserne
Hans Hammer og Arne Olsen samt
stewardess frk. Dagny Nørregårdh.

Som passagerer medfulgte Hans Kgl.
Højhed Prins Axel, de tre statsministre
Hans Hedtoft (Danmark), Oscar Torp
(Norge) og Tage Erlander (Sverige), di-
rektor A. W. Nielsen, den kgl. grønland-
ske handel, og følgende fra SAS og dets
styre: direktør Per M. Hansson, direktør
Marcus Wallenberg, civilingeniør Per
Kampmann og direktør Per A. Norlin. Des-
uden medfulgte 24 presserepræsentanter fra
de vesteuropæiske lande, deriblandt fra
Danmark redaktør Gunnar Hansen (Stats-
radiofonien) og redaktør N. P. Sørensen
(Ritzau Bureau).

Umiddelbart inden starten talte med-
lem af SAS-styrelsen, civilingeniør Einar
Isdahl, Oslo, der bl. a. sagde: ... Jeg øns-
ker vore gæster og mine venner i SAS,
der deltager i turen, behagelig tur og de-
res besætning god fart og lykkelig landing.
Det er med den største glæde, at jeg erklæ-
rer den første transarktiske luftrute for of-
ficielt åbnet.»

Derefter var alt klar til start. Klokkeren
2006 rullede »Helge Viking« væk fra den
røde løber foran hangar 2, ud i mørket
og ud til start — og så hverken hørte el-
ler så de mange gæster mere til maskinen.
Den var startet og havde påbegyndt sin be-
givenhedsrige rejse.

Selvfolgelig var man spændt på, om alt
nu også klappede. Det gjorde det. Vishe-
den fik man onsdag den 16. om aftenen.
Efter fartplanen skulle »Helge Viking«
lande i Los Angeles kl. 2320. Den skulle
flyve ca. 10.000 kilometer, hvoraf det me-
ste af vejen over arktiske egne, og det lyk-
kedes den at holde fartplanen. Onsdag af-
ten ved halvtolv-tiden indløb følgende te-
legram fra Los Angeles til Københavns luft-
havn, Kastrup: SAS-maskinen »Helge Vi-
king« landede her kl. 2320 dansk tid.

Alt havde klappet.

Fra Los Angeles mod København var ma-
skinen »Leif Viking« startet den 15. kl.
0005 lokal tid. Efter fartplanen skulle den
være i København den 16. kl. 0925 dansk
tid. Flere hundrede gæster var mødt op i
hangar 2 for at give »Leif Viking« og
dens ombordværende en festlig modtagelse.
Præcis kl. 0925 rullede »Leif Viking« op
foran den røde løber uden for hangaren,
og blandt de prominente gæster, som nu
gik i land i Danmark, var Amerikas og
Canadas mest betydende pressefolk og ra-
dioreportere.

Den 15. november 1954 blev en stor dag
i SAS's historie. Der indledtes en helt ny
æra i luftfartens historie, og SAS kunne
med stolthed sige, at det havde været med
til en bedrift af rang. Det er simpelthen
et nyt eventyr, som det skandinaviske luft-
fartssamarbejde har formået at indlede.

Ved flytning

Vi henleder Deres opmærksomhed på,
at De ved flytning udtrykkelig må gøre
postvæsenet opmærksom på, at De er
abonnent på FLYV, da adresseforandrin-
gen ellers ikke bliver noteret på avis-
postkontoret.



»Royal Air Force 1939-45«

„Royal Air Force 1939—1945“ Bind III
af Hilary St. G. Saunders. Forlag: Her
Majesty's Stationary Office, London. Til-
sendt fra Arnold Busck International Bog-
handel. 442 sider. Pris 13 s. 6d.

Det er tredje og sidste bind af den halv-
officielle beretning om Royal Air Force un-
der den sidste verdenskrig. (De to første
bind er anmeldt i FLYV nr. 7/54). Bind III
behandler perioden fra slutningen af 1943 til
fjendtlighedernes ophør. Det begynder med
en beretning om det store luftangreb mod
Tyskland i året før D-dag, og det fortæller
om Coastal commands effektive arbejde mod
U-bådene. Videre fortælles om de intensive
luftoperationer, som var medvirkende til be-
frielsen af Frankrig, Holland og Belgien, og
om tyskernes forgæves forsøg på at lade V-1
og V-2 bomberne bøde på deres svigtende
luftvåben.

Blandt de episoder, som er omtalt i dette
bind, er odelæggelsen af Hamborg og Berlin,
den luftbårne operation ved Arnhem, Luft-
waffes sidste større indsats under Ardenner-
modoffensiven og om forsyningen af hele
armeer i Birma fra luften.

50 års flyvning

„Ceiling unlimited“ af Lloyd Morris og
Kendall Smith. Forlag: The MacMillan
Company, New York. 418 sider. Pris 6,50
dollar.

Bogen er skrevet i anledning af 50-året
for brødrene Wright's første flyvning den
17. december 1903, og den fortæller om
amerikansk flyvnings historie lige fra den
begivenhedsrige dag ved Kitty Hawk, hvor
den spinkle flyvemaskine varsomt løftedes
fra jorden til vore dages kæmpeluftlinere og
overlydsjagere.

Der er mange interessante ting i bogen
fra flyvningens første dage i Amerika, fra
den tid, hvor Wright og Curtiss konkurrere-
de ved stævner forskellige steder i landet, og
fra senere perioder, hvor navne som Lind-
bergh, Earhart, Hughes, Doolittle, Mitchell,
Rickenbacker, Trippe, Arnold, Spaatz og
mange andre sætter deres præg på den ame-
rikanske flyvnings udvikling — og følgelig
også på udviklingen i hele den øvrige del af
verden.

Bogen er rigt illustreret, og den er forsy-
net med et meget omfattende index.

Heinkels bog

„Stürmiches Leben“ af Ernst Heinkel,
udgivet af Jürgen Thorwald. Mundus Ver-
lag, Stuttgart. 562 sider. Ill. Pris DM 19,80.

I den ret omfangsrige bog fortæller den
tyske flyvemaskinekonstruktør Ernst Hein-
kel om sit liv og sine oplevelser som kon-
struktør og fremstiller af flyvemaskiner. Be-
retningen begynder med de gode dage på
Johannisthal flyvepladsen ved Berlin før den
første krig, og så følger faktisk flyvningens
historie i Tyskland lige til afslutningen af
den sidste verdenskrig. Det er et meget in-
teressant og historisk værdifuldt dokument,
som Ernst Heinkel her har givet os, og selv
om adskillige af os rynker lidt på næsen
af illustrationernes megen udstillen af nazi-
spidserne fra krigens tid, så giver teksten os
mange udmærkede oplysninger, som har sin
absolutte historiske værdi.

Comet-ulykkerne opklaret

Trykkabinen svigtede som følge af træthedsbrud, og hele flyvemaskinen faldt fra hinanden i 9 km højde

I aprilnummeret bragte vi en artikel om ulykkerne med de Havilland Comet og årsagerne til disse. Få dage efter det pågældende nummers fremkomst forulykkede endnu en maskine under lignende omstændigheder som den foregående. Som følge heraf blev typens luftdygtighedsbevis inddraget og hele flåden påny taget ud af tjeneste. De undersøgelser, der var i gang, blev forstærket, og en retslig behandling berammet til oktober.

Ved denne retshandling, der begyndte den 19. oktober, blev kortene lagt på bordet i et omfang, som man sjældent har set det ved en flyveulykke. Englænderne har gjort et enormt undersøgelsesarbejde og er også kommet til et resultat.

Chefen for forsøgsanstalten i Farnborough, Sir Arnold Hall, kunne fremlægge sine resultater af undersøgelserne af G-ALYP, som var den første Comet, der blev sat i tjeneste, og som forulykkede ved Elba. Det lykkedes den engelske flåde trods den store havdybde at få få i 80 % af flyvemaskinens stel, 80 % af motorerne og 50 % af udstyret.

Træthedsbrud fik trykkabinen til at svigte

Den meget omhyggelige undersøgelse i forbindelse med en lang række forsøg viste, at ulykken skyldtes brud på trykkabinen som følge af et træthedsbrud i materialet ved et af navigationsvinduerne i loftet.

Ulykken beregnes at have fundet sted i ca. 9 km højde.

I samme øjeblik kabinen fortil har fået det lille træthedsbrud, er den som følge af overtrykket i kabinen blevet slået op, og passagererne er blevet kastet fremad og opad, således at kabinen har været tom på mindre end et halvt sekund. Ligene viste tegn på beskadigelse af lungerne som følge af det pludselige trykfald, men dødsårsagen har i de fleste tilfælde været kraniebrud som følge af sammenstødet med loftet.

Efter at kroppens midterparti var revet op, faldt halepartiet og næsen af og derpå yderplanerne. Så opstod der brand i hoveddelen af vingen. Det hele varede 17 sekunder. Det tog op mod tre minutter for delene at falde i havet.

Meget indgående forsøg

Det har ikke været let at rekonstruere ulykken, og man har kun kunnet gøre det efter en lang og indgående forsøgsrække. Herunder blev ALYU anbragt i en specielt bygget vandtank, hvor man samtidig prøvede trykkabinen og satte planerne under belastning. Her kom der et brud efter at den havde været underkastet 5546 gange tryk, svarende til ca. 9.000 timer.

ALYP havde fløjet 3681 timer, siden den var ny, mens ALYY, der forulykkede ved Neapel, havde fløjet 2704 timer. Det blev forklaret i retten, at træthedsbrud kan optræde med ret stor spedning fra gennemsnittet, nemlig fra en trediedel til tre gange

gennemsnittet. Hele katastrofen aktualiserer forøvrigt Nevil Shute's bog fra 1948 »No Highway« (»Mellemlanding«, også kendt som film), der blev nævnt som eksempel. Men i Shute's Farnboroughskildring diskuteres man, om halvdelen til to trediedel af Mr. Honey's beregnede tal kan anses for sikkert.

Forsøgene omfattede også cirka 100 timers flyvning med en anden Comet ANAV. På dette tidspunkt var man ikke sikker på, at trykkabinen havde skylden, men man fløj for en sikkerheds skyld uden tryk, men med iltmasker, mens en Canberra fløj bagved og holdt øje med den.

Hvad man kunne udelukke

Mange mulige ulykkesårsager kunne forkastes under undersøgelsen. Maskinen fløj i nærheden af en jetstrøm, hvor der kan have været nogen turbulens, men man kan ikke vide, om denne har været særlig kraftig. Man tror dog ikke, at turbulens kan have været årsagen.

Kabinebruddet blev reproduceret på en gennemsigtig model, hvor man kunne se, hvordan passagererne blev kastet ud.

Der var ingen spor af bombeeksplosioner, eller eksplosion i det hydrauliske system. Ved undersøgelser med radioaktive stoffer i brændstoffet og Geigertællere fandt man ud af, at brændstof, der kommer ud af ånderørene under start og stigning, kom nogle få centimeter fra de 350 grader varme udstødsåbninger. Heller ikke det kunne imidlertid have været af betydning i dette tilfælde.

Man fandt alle fire motorer og kunne fastslå, at de var uden skyld i ulykken.

Der var ingen svigten af den Redux-lim, hvormed en del af metaldelene er limet sammen. Som helhed var størstedelen af »denne bemærkelsesværdige flyvemaskine overordentlig godt konstrueret og bygget,« sagde Sir Arnold.

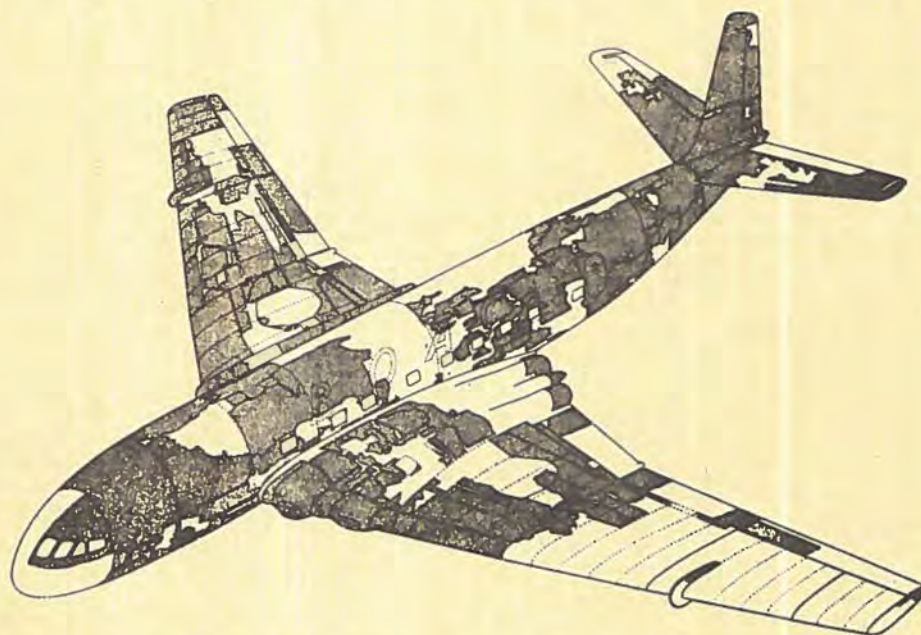
Inspektør Blinkenberg død

Meteorologisk inspektør H. U. K. Blinkenberg i vejrmeldtjenesten for Grønland er søndag den 7. november pludselig afgået ved døden efter nogen tids svagelighed, 49 år gammel.

Blinkenberg var en af lufttrafikkens vel-tjente pionerer, som var med til at tage tønnen ved forskelligartet arbejde, dengang tjenesten i en lufthavn ikke var så udspecialiseret, som den senere er blevet. Blinkenberg var født 25/4 1905. Fra 1925 til 1929 var han radiotelegrafist i Grønland, derefter i statsbanerne fra 1930—32, og den 15. februar 1932 blev han ansat i luftfartsvæsenet som flyvemeteorolog.

1946 overgik Blinkenberg til Grønlandsdepartementet, og som meteorologisk inspektør for vejrmeldtjenesten i Grønland kom hans store organisationstalent ham til nytte, idet han organiserede hele det grønlandske observationsnet og radarsondenet. Og dette blev udført på en forbilledlig måde. Det sidste års tid var Blinkenberg knyttet til meteorologisk institut under forsvarsministeriet.

Ved H. U. K. Blinkenbergs død har luftfartsvæsenet mistet en sympatisk, uhyre hjælpsom, meget afholdt og en dygtig medarbejder



Tegningen viser, hvor meget den britiske flåde samlede op fra bunden af Middelhavet af G-ALYP. Det var en meget væsentlig del, og ved grundige undersøgelser af vragedelene kunne man finde frem til ulykkens årsag.

Med FLYV i

DE HAVILLAND DOVE

FOR nylig havde vi lejlighed til at stifte bekendtskab med de Havilland DH 104 Dove, takket være elskværdighed fra Falck's Redningskorps, der som bekendt har indlemmet et eksemplar af denne type (OY-FAL) i sin flåde.

Dove kom frem kort efter krigen som et af resultaterne af Brabazon-komitéens planlægning af efterkrigsproduktionen. Det er stadig en fuldt ud moderne flyvemaskine, og den produceres fortsat. Der er efterhånden bygget op mod 500 af den.

Som trafikflyvemaskine på små ruter er den i de fleste tilfælde for lille og erstattes mere og mere af sin storebror, den 4-motors de Havilland Heron; men til mange mere specielle opgaver er den særdeles velegnet, og det er ganske interessant at konstatere, at den i betydeligt antal er trængt ind på det store amerikanske marked for forretningsflyvemaskiner.

Smukt udseende og bekvem kabine

Udefra gør de Havilland Dove et absolut tiltalende indtryk med sine rene linier og blanke aluminiumsoverflade. Den virker meget lav i det, og vi steg faktisk også ombord uden noget trin, selv om et enkelt trin vil være det normale. Fra indgangsdøren i venstre side kommer man ind i en lille entré, der også fungerer som toilet. Det opdager man nu ikke, fordi den åbnede dør ind til kabinen skjuler dette.

Når man bevæger sig ind gennem kabinedøren, virker kabinen ret lille og snæver; men så snart man daler ned i en af de otte stole, der er standardudstyr, sidder man glimrende og har fint udsyn gennem de otte store vinduer. Kabinens dimensioner er 3.58 × 1.58 × 1.37 m. Selv med den ringe højde og med meget lille afstand mellem sæderne kan man godt spadsere gennem kabinen uden større besvær.

Stolene er faste, men meget bekvemme, og der er god plads til benene ind under stolen foran. Hvis man sløjfer toilettet og endevæggen, får man 9 pladser, og ved at inddrage bagagerummet bagude kan der blive plads til 11 personer.

Falck skal først og fremmest bruge maskinen som ambulancefly. Den var endnu ikke indrettet hertil, men kan som sådan udstyres med to bærer over hinanden i højre side samt plads til fire ledsagere, og desuden er der plads til ilt- og karbongenapparater, håndvask, medicinkasse og endog en kunstig lunge.

I luften med Dove

Da vi var kommet på plads i maskinen, startede kaptajn Ipsen motorerne. Det er to Gipsy Queen 70 Mk. 2 motorer à 385 hk startydelse. Det er 6-cylindrede motorer, forsynet med propelgear og overlader, og de driver trebladede stilbare propeller, der både kan kantslides og bremse.

Så kørte vi ud til start på bane 22, og efter at diverse trafik- og militærmaskiner var kommet op og ned, blev det vor tur. Maskinen var relativt let lastet, så vi kom



Falck's Redningskorps' nye de Havilland Dove fotograferet foran hangar C i Københavns lufthavn.

ret hurtigt i luften. Startdistancen til 15 meters højde er ellers 710 meter. Stigchastigheden ved jorden er 4.67 m/sek. ved fuldvægt.

Kabinen er udmærket lydisoleret, så man kan tale sammen uden vanskelighed, selv under stigning. Ved rejsefart hører man også nemt fra den ene ende til den anden.

Maskinen er forsynet med varmeanlæg og ventilation ved hvert sæde. En mindre ulempe er, at de store vinduer i hvert fald på denne tid af året ustandselig dugger på indersiden, så man må tørre dem af, hver gang man skal se ud.

Under kørslen på jorden hortes nogle underlige snoftende lyde ude fra førerkabinen. Det skyldtes dog ikke forkelelse hos besætningen, men derimod det pneumatiske system, der bruges både til bremses, flaps og understel. Kort efter at vi var lettet, mærkede vi et lille stød. Det var understellet, der smækkede ind på plads.

Egenskaber på een motor

Oppe i luften over Sydsjælland demonstrerede kaptajn Ipsen maskinens manøvre-dygtighed med nogle stejlkurver, ligesom han fløj med højre motor stoppet og propellen kantslillet. Med een motor er stige-hastigheden 1.12 m/sek. og den praktiske tophøjde 1700 meter.

På disse demonstrationsflyvninger mødes vi gerne med repræsentanter for luftfartsdirektoratet, hvis interesser går i samme retning som vore. Denne gang var det luftfartsinspektør Frederiksen, der inspicerede luftfartøjet, og luftfartskontrollør Bentsen, som kiggede nærmere på det særdeles righoldige radioudstyr. Vi tog en tur ind over radiofyret ved Roskilde og så radio-kompasset svinge planmæssigt rundt.

I førerkabinen

Så blev det vor tur til at komme forud. Førerkabinen virker også lille, indtil man har fået kanten sig ind i et af sæderne. Så ser man, at den er bekvemt og hensigtsmæssigt indrettet. Vinduerne er ikke så

store som på andre typer, vi har prøvet i år, men sidder det rette sted, så udsynet er udmærket. Og her er der både vinduesviskere og lufttilførsel, så de ikke dugger eller iser til. Forøvrigt har maskinen af-isning også på planforkanter, haleplan og propeller.

Der er dobbeltstyring med førersædet i venstre side, og instrumentudstyret er særdeles omfattende. Det højre sæde er fortrinsvis beregnet til radiotelegrafisten, som har en Marconi radiostation og Standard Telephone VHF radiostation til sin rådighed.

Den maximale rejsehastighed er 325 km/t, og den praktiske mellem 270 (ved havoverfladen) og 290 km/t (i 2400 meter, som er motorernes bedste højde). Top-højden er 6000 meter.

De Havilland Dove har en rækkevidde under IFR-forhold på op til 1000 km og under VFR-forhold på indtil 1500 km.

Landingen

Så gik vi ned og rundede lufthavnen og gled ned mod landingsbanen. Understellet kom ud, propellerne blev sat på lille stigning, og derpå strøg vi henover banen. Med kun 20 graders flaps (de strækker sig fra krængerorene indefter) satte den sig på omkring 150 km/t. Det er iøvrigt stillings-hastigheden med hjul og flaps inde. Med fuld flaps og hjulene ude staller den ved 110 km/t. Landingsdistancen fra 15 meter er 625 meter.

Det er med andre ord ikke en maskine til små pladser, men en til rigtige lufthavne, helst med baner.

Helhedsindtrykket er, at det er en nøje gennemarbejdet flyvemaskine, en rigtig flyvemaskine i et lille format. Den er forsynet med næsten alt, hvad man har i en trafikflyvemaskine, og prisen er naturligvis derefter. Den koster 6—700.000 kr.

Data: Spændvidde 17,4 m, længde 12,0 m, højde 4,0 m. Tomvægt 2702 kg, fuldvægt 3992 kg.



40.000 motorkøretøjer på Kanal-ruterne

Det engelske „Silver City Airways“ har i løbet af få år udviklet sig til at blive et transportforetagende af rang. 70 % af selskabets trafik besørages af Bristol Freighters, og der har i indværende sommer været så travlt på ruten over Kanalen, at selskabet på en enkelt dag har været oppe på 222 Kanal-flyvninger i tiden mellem kl. 0800 og 2000. Det svarer omtrent til en start og landing hvert halvandet minut.

Silver City Airways startede i 1948 med at overføre 70 køretøjer over den engelske Kanal ved hjælp af Bristol Freighters. I 1953 nåede det op på at transportere ca. 40.000 motorkøretøjer over Kanalen.

I den forbindelse skal bemærkes, at fragten for et motorkøretøj med færge over Kanalen er ca. 10 gange dyrere end færgeprisen over Storebælt, skønt distancen omtrent er den samme.

Fremtidens atomdrevne flyvemaskine

Efter at atom-energien er blevet til virkelighed som drivkraft i undervandsbåde, regner man med, at den også engang bliver det i flyvemaskiner. Men her er vanskeligheden større, fordi der skal bygges endnu større flyvemaskiner end alle hidtil kendte. Saunders-Roe, som har bygget de store Princess flyvebåde, regner med, at atomdrevne flyvemaskiners egenvegt vil komme op på mindst 250.000 kg. Sandsynligvis bliver den dog endnu større.

Da brændstofforbruget i atomdrevne flyvemaskiner er meget ringe, vil det blive nødvendigt ved konstruktionen af luftfartøjet at regne med en landingsvægt, som svarer til startvægten. Det vil igen sige, at landingsbanerne skal kunne bære en endnu større belastning end hidtil, og derfor mener Saunders-Roe, at den atomdrevne flyvemaskine må blive en flyvebåd. Den nuværende Princess type skulle i størrelse og vægt svare til ca. 60 % af fremtidens atomdrevne flyvebåd.

SABENA i 1953

I løbet af 1953 har SABENA befordret 375.000 passagerer, svarende til en forøgelse på 35,4 % i forhold til året før, og selskabet har fløjet ialt 25.250.000 km eller 18,8 % flere end i 1952. Forøgelsen af kilometeretallet har navnlig været mærkbart over Nordatlanten, hvor antallet af befordrede passagerer har udvist en stigning på 46,4 % i forhold til 1952. En lignende stigning har fundet sted på de andre af selskabets ruter (Europa og mellemste Østen 28,2 % — ruterne Belgien/Belgisk Kongo vv. 29,6 % — Centralafrika 17,3 %).

Indtægten i 1953 har været 1 milliard 631 millioner belgierfrcs. (svarende til ca. 225 millioner danske kroner). Beløbet svarer til en indtægtsforøgelse i forhold til 1952 på 17,3 %. Udgifterne beløber sig til 1 milliard 654 millioner belgierfrcs., hvilket er en forøgelse på 23,2 % i forhold til året før. Underskuddet har således været 23 millioner belgierfrcs.

Pr. 31/12 1953 fandtes 6260 ansatte hos SABENA fordelt således:

- 500 flyvende besætningsmedlemmer,
- 2560 funktionærer,
- 2080 arbejdere,
- 1120 indfødte i Belgisk Kongo.

Disse tal udgør en forøgelse i personaleantallet på 12,57 % i forhold til 1952. Over samme tidsrum har produktionsforøgelsen andraget 33 %.

Air France i 1953

Air France, som er startet i 1919, ejer verdens største rutenet: 260.000 km (mere end seks gange jorden rundt ved Ækvator). Dette rutenet trafikeres af 130 moderne flyvemaskiner. Selskabet råder over et personale på godt og vel 15.000 personer, og det befordrede i 1953 ca. 1.300.000 passagerer, hvilket var omtrent 300.000 flere end året forud.

En ny Viscount type

Vickers-Armstrongs har offentliggjort nogle detaljer om den nye Viscount 800 serie, hvoraf BEA har bestilt tolv stykker, som det forventer at få leveret i juni 1956.

Den nye Viscount 800 skal ikke erstatte Viscount 700 serien, men skal supplere den. Den har en største betalende last på 6.440 kg over rutestrækninger indtil 800 km. Kroppen er 1,16 m længere end kroppen på Viscount 700, og ydermere er det bageste skot rykket 1,65 m tilbage, hvilket giver en ekstra kabinelængde på 2,81 m. Dette bevirker, at luftfartøjet kan medføre fra 44 til 70 passagerer i sammenligning med Viscount 700's 40—50 sæder.

Militær lufttransport

Det amerikanske Military Air Transport Service har i 1953 og indtil 1/6 1954 transporteret over 731 tusinde passagerer (herunder også patienter). MATS, som det kaldes, er et af verdens største „luftfartsselskaber“. Det regelmæssige rutenet omfatter 185.000 km, og i løbet af de seks år, MATS har eksisteret, har det gennemfløjet 8.415 millioner kilometer.

Trafikken på Københavns Lufthavn, Kastrup, i oktober

| | |
|------------------------------------|-------------------|
| Ank. passagerer på rute | 14.522 |
| Afg. passagerer på rute | 14.938 |
| | ialt..... 29.460 |
| Transitpassagerer 2 × 15.654 | 31.308 |
| andre passagerer | 2.040 |
| | Total..... 62.814 |

September 1953: 50.590 (stigning 10,8%).



Udnævnelser

Fenrik F. J. Lambertsen udnævnes til overfenrik i flyvevåbnet 1/12 1954 at regne.

Reserveløge J. Dassing er udnævnt til overløge i forsvarrets lægekorps (flyvevåbnet) og er ansat ved flyvestation København og flyvmedicinsk institut.

Overstløjtnant V. Holm, til rådighed for forsvarsstaben, er fratrådt nævnte stilling og ansat til rådighed for flyverstaben fra den 1/10 1954 at regne.

Flyverløjtnant af 2' grad af reserven J. Kiessling ved v. flvbk. forsættes til flyvekommandoen og ansættes ved flyvestaben.

Rettelse

Stykket på side 249 i sidste nummer om afdøde værkfører Marius Hansen var fejlagtigt underskrevet Hakon Birch. Det skulle være Hakon Brinch.

Abonnement for FLYV årgang 1955

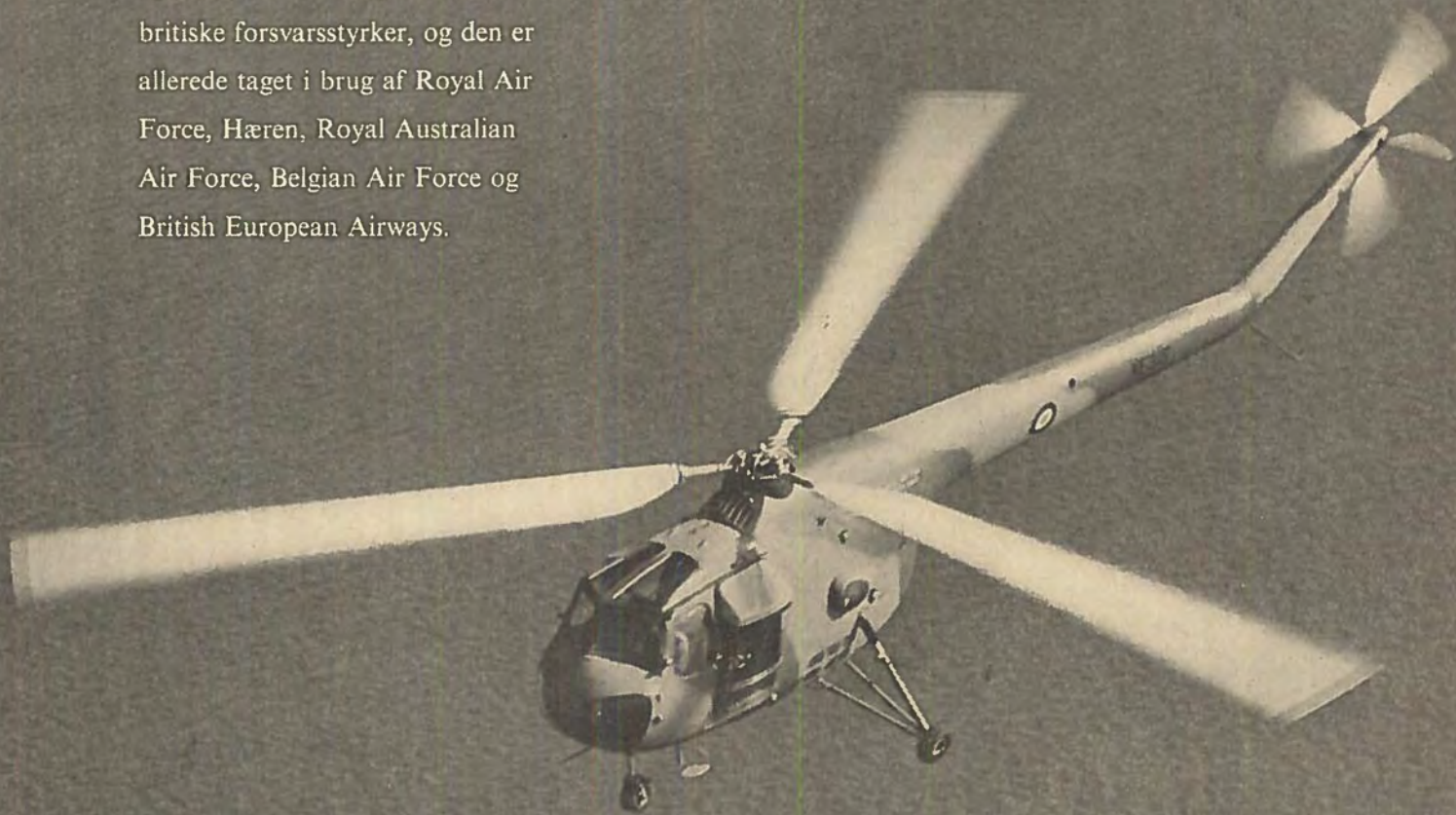
opkræves i december måned. For at undgå standsning i forsendelsen beder vi Dem derfor indløse vor postopkrævning første gang den præsenteres.



Ved Skandaek Mist manøvreren så man for første gang Republic Thunderjets fra det danske flyvevåben med kamuflagemaling. Hidtil har de været metalblanke. Ovenstående to billeder giver en idé om malingen samt om anbringelsen af de fire udenbords ekstratanke.

SYCAMORE

Sycamore er i masseproduktion til de britiske forsvarsstyrker, og den er allerede taget i brug af Royal Air Force, Hæren, Royal Australian Air Force, Belgian Air Force og British European Airways.



THE *Bristol* AEROPLANE COMPANY LIMITED · ENGLAND

Russiske jetbommaskiner i Østtyskland

Udvidelse af luftvåbnene i Østeuropa

Af kaptajn V. K. Sørensen

INDTIL midten af 1951 tog man ikke Sovjets styrke i Østtyskland alt for alvorlig. Man vidste nok, at der var ihvertfald tolv armerede divisioner i Østtyskland, men de var ustandselig på manøvre, og materiellet blev brugt til træning og uddannelse og var som følge deraf ikke videre velegnet til krigsoperationer.

Men i begyndelsen af 1951 fandt allierede efterretningsofficerer ud af, at russerne havde lagt tanks i »mølposer« i garager og i store lagerrum, ganske som englænderne og amerikanerne har opbevaret deres reserveflåde siden krigen. Dermed begyndte en revision af opfattelsen af Ruslands styrke i Østtyskland. Siden har man fundet flere og flere beviser på, at Sovjet opbygger en kraftig militærstyrke i Østtyskland. Det kan være med henblik på en intensivering af det militære og politiske pres, en ny »nervekrig« mod Vesteuropa samtidig med en forøgelse af femte kolonnevirksomheden. Men det kan også være fordi Sovjet dog trods alt ikke helt tør se bort fra væbnede forviklinger også i Europa. Russerne har repareret det østtyske jernbanenet og har dermed i en eventuel krig skabt sig yderst vigtige forsyningslinier. Og også på luftvåbnets område har Sovjet systematisk forstærket sin position i Østtyskland. I begyndelsen af maj 1951 begyndte jet-bombmaskiner at afløse de hidtil stationerede gamle Ilyushin-bombere som led i et program, der tjener til at give russerne flere og bedre flyvemaskiner i Europas luftrum end de allierede. Det første skridt i denne retning var afløsningen af de propeldrevne og forældede jet-jagere med henved 500 MIG-15-jet-jagere og dannelsen af en rød jagerstyrke i Østtyskland.

Også vasalstaterne har fået moderne typer

Denne overførsel af jetmaskiner, der også har fundet sted til de andre Kominformlande, betegner en ændring i den hidtil fulgte kurs, idet disse maskiner tidligere kun har været overladt til Sovjet-piloter, og det synes nu som om man har til hensigt at udstyre også vasal-staternes luftstyrker med moderne jet-maskiner.

Udvidelserne og moderniseringen af det østtyske luftvåben har også været fulgt af et omfattende byggeprogram af nye luftbaser. En række nye startbaner er blevet bygget i områder, der tillader russerne at give øjeblikkelig og effektiv jager- og let bomberstøtte til enhver bevægelse mod vest af den røde hær i Østtyskland fra dens nuværende koncentrationsområder i Thüringen, Sachsen, Anhalt og Mecklenburg.

Anlæg af flyvepladser

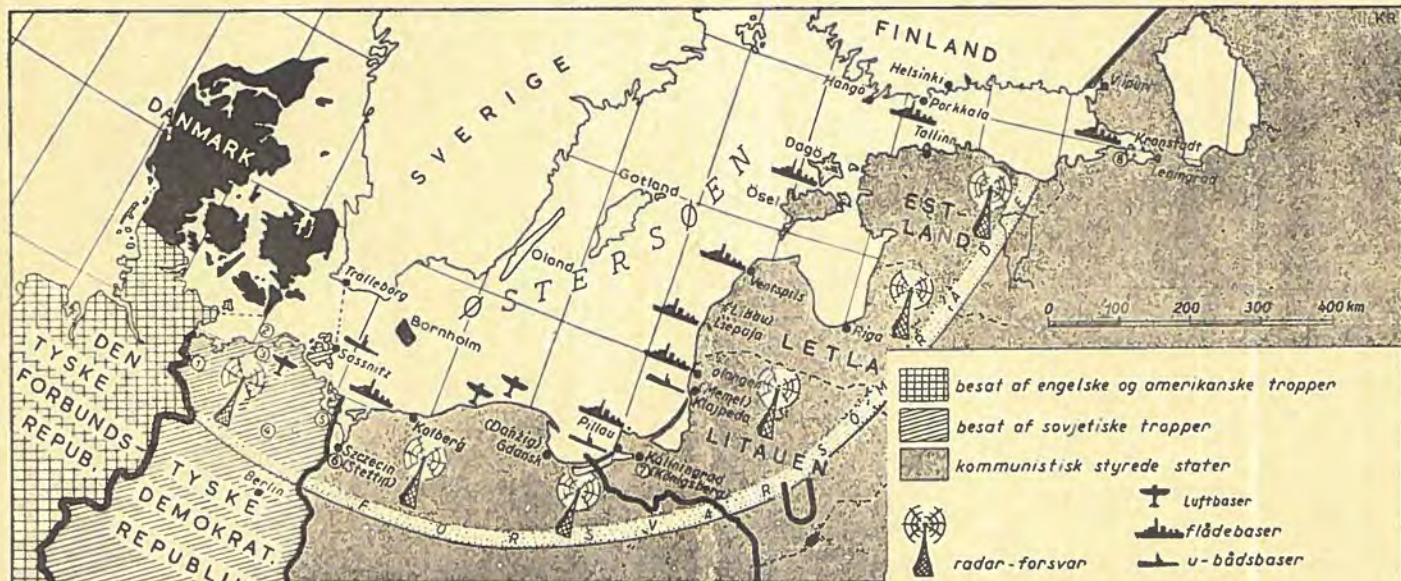
Også andre steder end i Østtyskland bygger russerne nye flyvepladser, således bl.a. i Böhmen og i Ungarn, hvor der er blevet anlagt startbaner, der er mere end 3,5 km lange. Der er omkring 100 førsteklasses jet-flyvebaser i Østeuropa og 300 flyvepladser, der er anvendelige eller kan gøres anvendelige.

Østtysklands store luftstyrke har hidtil været forsynet direkte fra Rusland med det nødvendige brændstof og således til en vis grad levet »fra hånden og i munden«. Dette forsyningsproblem er imidlertid af overordentlig vigtighed for krigsførelsen, og russerne har siden 1951 bygget en lang række permanente forsyningsanlæg bl.a. underjor-

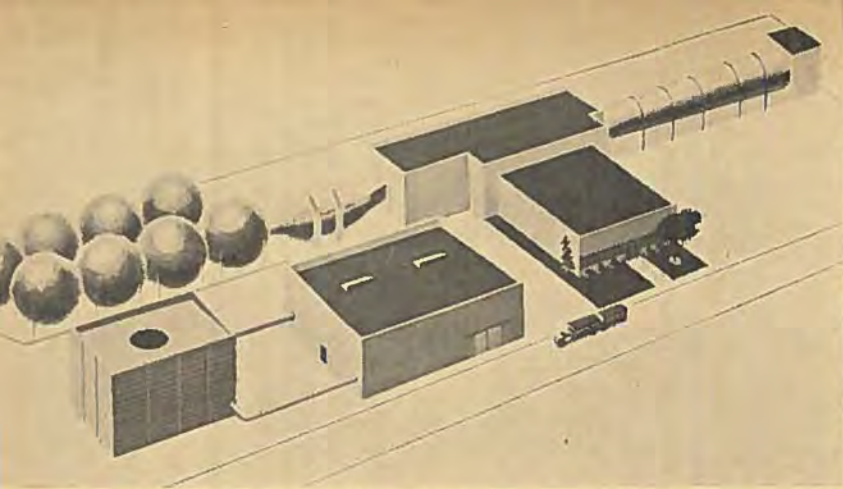
diske tankanlæg ved luftbaserne, således at det er dem muligt at oplagre store mængder af brændstof og på denne måde borteliminere faren for at blive afskåret fra forsyningerne fra Rusland i en kritisk situation. På samme måde oplagrer man også ammunition og reservedele af alle slags både for luftstyrkerne og for styrkerne på jorden. Personal og udstyr til den vedligeholdelsestjeneste, der er af afgørende betydning for at kunne holde en styrke i luften gennem længere tid er også ankommet siden 1951. Under den sidste krig var russerne på grund af mangel på fremskudte reparationsanstalter ofte tvunget til at sende havarerede tanks helt til Kuibyshev for at få dem reparerede. Både for de motoriserede styrker og for luftvåbnet ville et lignende forhold under en krig ind i Vesteuropa naturligvis være i høj grad hæmmende, måske kunne det blive direkte katastrofalt. Men med de nu ankomne reparationsstabe vil russerne være i stand til i fuldt omfang at kunne yde vedligeholdelse- og reparationstjeneste i hele Tyskland.

Baser for raketvåben

De baltiske øer Dagø og Øsel, Runø, Nagrø og Moon har længe tjent som baser for raketvåben — som kan nå hele det skandinaviske område! — en anden basis for de russiske V-våben ligger i Porkkala-området i Finland, og ialt skal russerne have mindst 16 store baser for dette våben langs Østersøens kyster. Foruden disse faste baser har russerne et stort antal specialbyggede tog, hvorfra V-2-raketterne kan affyres. Den russiske raket- og flyvebasis ved Peenemünde skal bl.a. rumme 80 MIG-jet-jagere



Et kort, lånt fra tideskriftet Fremtiden, der viser Sovjetruslands position i Østersøen



Til venstre ses en tegning af den vindkanal, som North American er ved at bygge i Los Angeles. Til højre ses SAAB-vindkanalen i Linköping. Den ses bagfra med udstødsrøret, hvorfra en del varm luft føres op over taget og påny ledes ind i kanalen.

NYE VINDKANALER

Interessante former for vindkanaler hos SAAB, de Havilland og North American



MENS de fleste vindkanaler drives med kraftige elektromotorer, der atter driver en kæmpemæssig ventilator, er man de senere år gået over til også at anvende jetmotorer til dette formål.

Som tidligere omtalt har SAAB ved sin fabrik i Linköping bygget en sådan vindkanal, som er beregnet til forsøg ved hastigheder omkring lydens. Kanalen blev taget i brug i 1952.

Som billederne viser, er de fire de Havilland Goblin motorer anbragt uden om kanalen, med hvis akse de danner en vinkel på 25 grader. Motorerne suger luft ind gennem store åbninger i motorhuset og støder udstødsgassen ud i kanalens udstødsåbning.

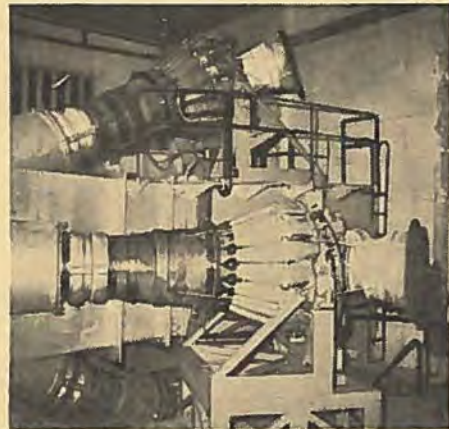
Derved suges der en kraftig luftstrøm ind gennem selve forsøgssektionen af kanalen. Måleåbningen kan varieres til opnåelse af forskellige hastigheder. Ved et machtal af 1.0 er den 1.0 × 0.7 meter og ved et machtal på 1.4 er den 0.7 × 0.7 m.

For at undgå kondensation i forsøgssektionen leder man en lille del af den varme udstødsgas op over bygningen og ind forfra.

Hovedårsagen til, at man foretrak jetmotorer, var, at den nye vindtunnel på denne måde kunne bygges særligt hurtigt; men det har også nogle tekniske fordele.

Også de Havilland

De Havilland fabrikken i England tog i 1954 en ny vindkanal i brug, der arbejder efter samme princip. Her anvendes tre af de kraftige Ghost-motorer (forøvrigt dem, der sad i Comet-prototypen). I denne kanal kan hastigheden varieres fra et machtal af 0.8 helt op til 1.6. Også her føres en del af den varme udstødsgas ind i arbejdsdelen. Iøvrigt er de Havillands kanal ikke i ret linie som den hos SAAB, men luftstrømmen drejes rundt og udstødes i modsat retning af den, hvori den suges ind.



De fire de Havilland Goblin jetmotorer i SAAB's nye vindkanal.

En ny amerikansk kanal

Også i USA udvider fabrikkerne deres forsyning med vindkanaler. Således bygger f.eks. North American i Los Angeles en ny kanal, der koster omkring 4,5 mill. dollars (31,5 mill. kr.). For flyvemaskiner, der skal flyve hurtigere end lyden, må man foretage undersøgelser i tre områder, nemlig under, omkring og over lydhastigheden. Den nye kanal kan bruges helt op til 3 gange lydhastigheden.

For at holde udgiften og byggetiden inden for rimelige grænser anvender man et system, hvor kanalen kun kan bruges i korte tidsrum ad gangen i stedet for som ellers kontinuerligt.

Man samler luften under højt tryk i et antal store stålkugler og lader derpå luften strømme ud gennem kanalen på mindre end et minut, hvorpå man påny må pumpe luft i kuglerne o.s.v.

I kanalen kan man undersøge modeller på op til omkring 1,2 m spændvidde, hvilket er temmeligt meget, når det drejer sig om en overlydskanal.

Kanalen skal være færdig i marts 1956.

og er forsøgsstation for de tysk-russiske forsøg med V-1 og V-2 raketter kun 12 flyve-minutter fra København!

Således er det almindelige billede på luftvåbnets område som på andre områder et billede på særdeles grundige krigsforberedelser. Ikke øjeblikkelige. Den nuværende udvikling tog i virkeligheden sin begyndelse for henved fire år siden og vil utvivlsomt fortsætte og kan måske fortsætte flere år frem i tiden, og der er således ikke noget øjeblikkeligt alarmerende i oplysningerne om de russiske krigsforberedelser. På længere sigt og taget med i det almindelige billede af situationen Øst-Vest i Europa er der imidlertid al mulig grund til at tage dem alvorlige nok. Det er utvivlsomt at russerne i Østtyskland følger den selvsamme taktik, som de fulgte i Korea. Russerne opbygger i Østtyskland en slagkraftig militær styrke med det formål at trænge ind i den af de allierede besatte vestlige del af Tyskland og forene hele landet under Kominform.

Selv om man ikke vurderer krigsfaren akut, og det gør sagkyndige kredse i Vesttyskland ikke — men det var der forøvrigt heller ingen, der gjorde i Seoul for mere end fire år siden! — så er den der, og vi gør kloget i ikke et øjeblik at glemme den for de andre store begivenheder, der sker rundt om i verden.



Indtil for ganske nylig har det været antaget, måske lidt for selvfølgeligt, at de amerikanske og britiske jet-jageres og deres piloters høje standard til en vis grad ville yde kompensation for den allierede underlegenhed i hærstyrker. Men hvis det russiske opbygningsprogram for styrkerne på jorden, gennemføres fuldtud, og det er der ingen grund til at tro, at det ikke vil blive, så vil Sovjet rimeligvis for en periode fremover have flere og bedre flyvemaskiner i frem-skudte taktiske positioner end de Allierede har det.

Apropos startspil til svæveplaner

Formanden for Birkerød Flyveklub, Jørgen Dommergård, beskriver klubbens nye spil og sammenligner det med moderne tyske typer

DER er i de sidste år indkøbt adskillige nye svæveplaner af klubberne, deriblandt flere 2-sædede. Det kan derfor sikkert også forventes, at man nu må følge efter med at forny, eller ihvertfald forbedre, hjælpemateriellet for effektivt at udnytte det nye flyvende materiel.

Sådan er det ihvertfald gået hos os. Da vi for et par år siden købte vor Kranich, erkendte vi, at vort daværende spil sandsynligvis ikke magtede at trække det tunge plan tilstrækkeligt højt op, og vi planlagde derfor at forny dette.

Vort gamle spil, der havde tjent os trofast i 10 år, var en varevogn med en 85 hk V-8 motor, der var selvkørende, når kardanakslen var påboltet differentialet, og tjente som spil, når kardanakslen trak på spiltromlen. Denne omskiftning af akslen var ret besværlig, og desuden har V-8 motoren den svaghed, at dens maximale drejemoment ligger ved ca. 2000 omdr./min. Dette giver sig i praksis udslag i ringe trækraft ved lave omdrejninger, som er yderst uheldigt, når planet under start nærmer sig tophøjde, eller når man flyver i kraftig vind.

Dersom man ikke skulle spørge økonomien til råds, men frit kunne vrage og vælge mellem de på markedet værende motorer, ville opgaven med at finde den rigtige spilmotor kunne løses ved et skrivebord. Nu derimod måtte vi hemsøge autoophuggerne for at se, hvad de havde, og derefter søge oplysninger om motorens egenskaber andetsteds.

Spillet anbragt på en lastvogn

Vi besluttede os til en 105 hk Volvo med en 4-trins gearkasse, og på en auktion købte vi en V-8 lastvogn, på hvis chassisramme vi påbyggede Volvoen. Selve chassis'et blev forlænget bagud med en u-jernsramme, hvorpå wiretromlen blev monteret. Foran denne monteredes der et automatisk spole-system af almindelig type med krydsdrejet spindel, der trækkes med kædetræk fra

tromleakslen. Foran ligger i wiretromlens bredde en 125 mm styrerulle. Spoleanordningen smøres fra et centralsmøresystem. Motorens drejemoment overføres gennem gearkassen (kun 2 gear anvendes) og en hardyskive til en kort kardanaksel, der er påboltet tromleakslen. Spillet betjenes med fodkoblingen og med håndgas, og under udtrækning af wiren bremses tromlen af en håndbetjent kardanbremse. Denne skal dog erstattes af automatisk bremse senere.

En meget vigtig detalje er den stive forbindelse, der er monteret mellem bagtøj og chassisramme og som ved spilkøring gør hele vognen til en uaffjedret masse.

Det må siges, at spillet i praksis på overbevisende måde har løst den svære opgave, det er på en vanskelig plads og uden særlig langt wiretræk at give Kranich'en tilstrækkelig højde. Det kan således nævnes, at de censerede planer sjældent når mere end 50—75 meter højere i optrækket. Ligeledes har det vist sig, at spillet ikke har nogen tilbøjelighed til udskridning, selvom wires trækretning ligger noget udenfor understøtningsspunkterne.

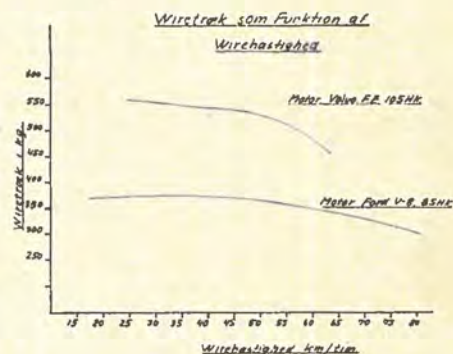
Sammenligning med tyske spil

Under et ferieophold på Hornberg og ved besøg hos flere tyske klubber havde vi i sommer lejlighed til at undersøge de nye spil, tyskerne har fremstillet, efter at svævflyvningen atter er fri.

Da tyskerne jo i udstrakt grad er gået ind for 2-sædede planer, kunne vi drage en direkte sammenligning mellem deres og vor måde at løse spilproblemet.

På Hornberg havde man bl.a. anskaffet et helt nyt spil til afløsning af det noget ældre »Rhönspil«. Som sin forgænger er det nye et 2-hjulet påhængsspil, hvor hjulene kan hæves således, at hele spillet hviler på 4 ben når det er i brug.

I modsætning til Rhönspillet, hvor trækretningen for wiren var på tværs af spillet, trækker det nye på langs. Selve konstruktio-



nen består af en svær u-jernsramme, hvorpå der er monteret en 140 hk Maybach-motor, der gennem en hydraulisk kobling (system Föttinger) trækker et aggregat bestående af sammenbygget 2-trins gearkasse og kron- og spidshjul med en tværgående aksel. På enden af denne aksel sidder en meget stor men smal wiretromle. Foran på rammen sidder en wirestyrerulle med klippeanordning. Desuden er der monteret automatisk spoleanordning og tromlebremse. Det eneste reguleringsorgan er gashåndtaget.

Da alle dele er specialfremstillet, må spillet have været meget kostbart. Til gengæld er det fantastisk effektivt, men at bygge noget tilsvarende herhjemme ligger desværre langt uden for økonomiske rækkevidde.

Konklusionen

Som konklusion af vore erfaringer må vi tilråde, at man i fremtiden anvender spilmotorer, der med 65—70 km max. wirehastighed har en trækraft på mindst 550—600 kg. På hosstående diagram ser man en direkte sammenligning mellem vort gamle og vort nye spil. Det skal bemærkes, at kun eet gear er anvendt, idet gearene i almindelige standardgearkasser sædvanligvis ligger så langt fra hinanden, at der sjældent kan anvendes mere end eet gear.

Wiren

Med de tungere planer og de stærkere motorer melder kravet om stærkere wiren sig. Tyskerne anvendte en 4,2 mm wire med brudstyrke på ca. 1500 kg. Denne wire viste sin effektivitet ved kun at knække *een* gang under ca. 600 starter. Til gengæld anvendes der altid brudstykker, hvis styrke varierede fra 400—850 kg.

Vi anvender en 4,1 mm wire med brudstyrke på ca. 1150 kg og de samme brudstykker som tyskerne, og vi kan ikke anbefale at gå lavere.

Hjælpemateriellet har i de fleste klubber indtaget en underordnet rolle, hvilket sikkert skyldes en vaklende økonomi. Med overgangen til 2-sædet er problemet imidlertid blevet akut.

Jeg håber at vore erfaringer og iagttagelser, som jeg her har bragt, kan være til vejledning for andre, der overvejer at forny deres spil.

J. Dommergård.

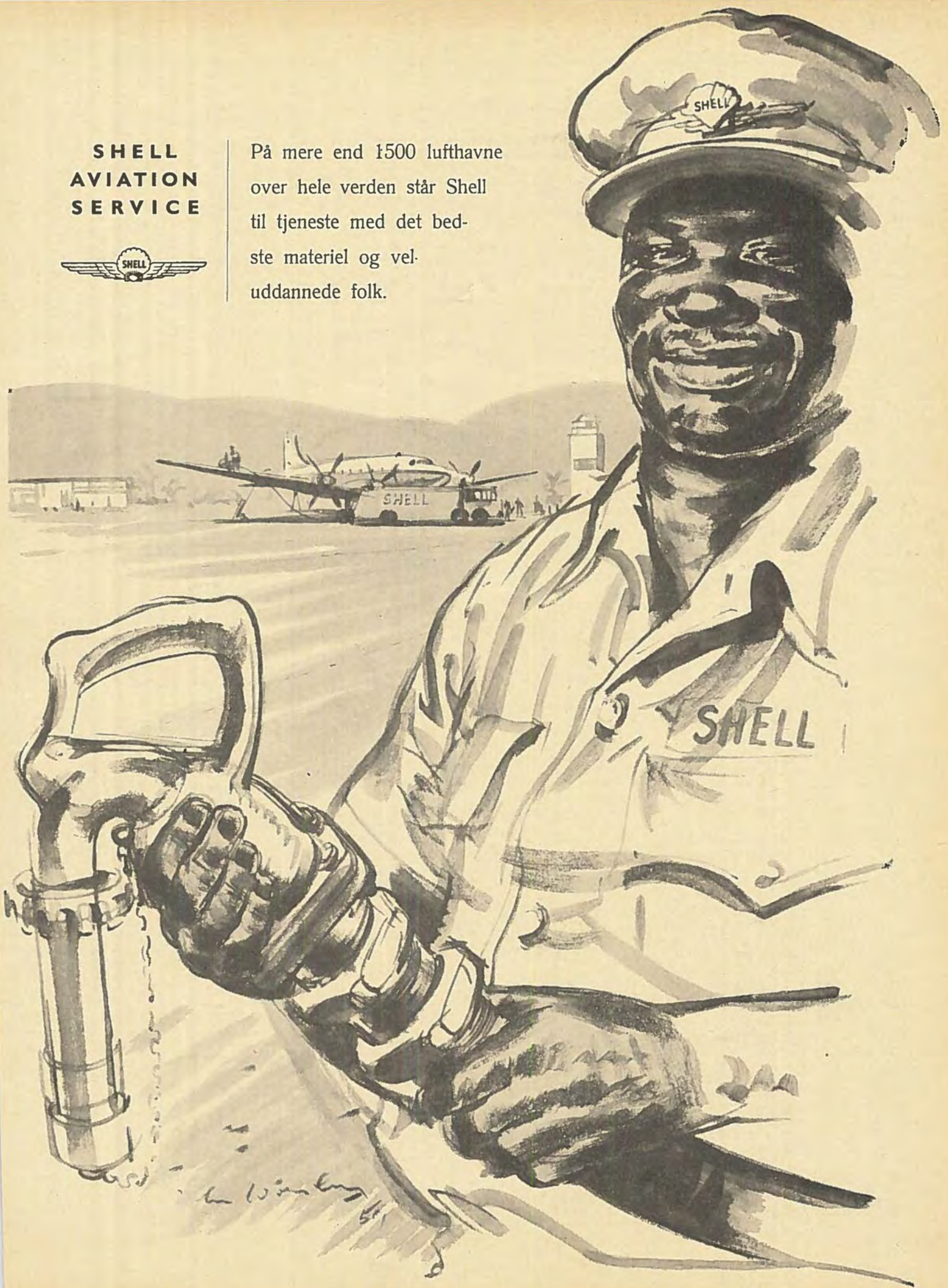


Et nærbillede af det nye spil, som Birkerød Flyveklub har bygget for at kunne få sin nye Kranich op i god højde. På en lastvogn har man anbragt spillet, der trækkes af en 105 hk Volvo-motor. Forrest i billedet ses styrerullen og spoleanordningen. Spilkøringen sidder oven på spillet med godt udsyn.

**SHELL
AVIATION
SERVICE**



På mere end 1500 lufthavne
over hele verden står Shell
til tjeneste med det bedste
materiel og vel-
uddannede folk.



Nye bestemmelser for landbrugsflyvning, flyvestævner og rundflyvning

PR. 15. oktober udsendte luftfartsdirektoratet en ny samling regler vedrørende civil luftfart, denne gang omhandlende landbrugsflyvning, flyveopvisninger og flyvestævner samt rundflyvning og godkendelse af rundflyvningspladser.

Af bestemmelserne for landbrugsflyvning (BL nr 5—2) fremgår, at man for at flyve i dette fag skal have mindst B-certifikat og 500 timer, ligesom man skal instrueres i den særlige teknik af en erfaren landbrugs-pilot. Man skal specielt godkendes af luftfartsdirektoratet.

Til de anvendte luftfartøjer stilles en række krav med henblik på anvendeligheden på små pladser, sigt, manøvreevne og bestandighed mod de anvendte vædsker og pudder. Til sikring af piloten skal fastspændingsanordningerne kunne modstå f. eks. op til 9G fremad, og fremspringende punkter i førersædet skal polstres.

Under selve udførelsen af arbejdet skal der vises størst muligt hensyn (motoren skal være lyddæmpet), og flyvning i under 150 m højde skal være så kortvarig som mulig. Ved flyvninger i under 150 m skal politiet underrettes.

Start og landing uden for godkendt flyveplads må foretages, forudsat at den anvendte plads er stor nok til, at man kan

lande fra en højde af 15 m og nå denne højde under starten over selve pladsen. Stigninger må ikke overskride 1:70.

Flyvestævner

For flyvestævner har der som for landbrugsflyvning ikke tidligere eksisteret faste regler, men er opstillet betingelser i hvert enkelt tilfælde.

Flyvestævner kan ifølge BL nr 5—3 foretages på offentlige lufthavne og midlertidige offentlige landingspladser (rundflyvningspladser). Der skal udlægges landings-T til angivelse af den tvungne landings- og startretning.

Stævnelederen skal godkendes af luftfartsdirektoratet og er ansvarlig for overholdelsen af de gældende bestemmelser, der bl. a. omfatter en omhyggelig briefing af alle de deltagende før stævnet.

Kunsthøjflyvning skal udføres således, at tilskuere ikke udsættes for fare. Man må ikke flyve hen imod eller over en tilskuerplads og ikke nærmere tilskuerpladserne end 150 m og ikke lavere end 150 m.

Motorflyvning, svæveflyvning og modelflyvning skal holdes skarpt adskilt, så der ikke foregår to eller flere arter flyvning på samme tid.

Faldskærmsudspring må ikke foretages under 500 m og over 6—7 m/sek. vind. Der skal medføres reserveskærm.

Skriftlig ansøgning om tilladelse til at afholde stævne skal være direktoratet i hænde senest 3 uger før og indeholde et detaljeret program.

Rundflyvning

Rundflyvning (BL nr 5—4) kan udføres på midlertidige landingspladser, om hvis godkendelse der skal være ansøgt senest 3 uger, forinden pladsen agtes benyttet. Det er en lang frist, hvis man gerne vil udnytte markerne i høsttiden. Der skal være mindst to sammenhængende start- og landingsbaner af mindst 100 m bredde og mindst 300 m længde. Stigningen må ikke være over 1:70. Ved start må distancen til en højde af 15 m over startbanerne ikke overstige 70 % af startbanernes længde, og ved landing er tallet 60 %. Hertil kommer en række bestemmelser vedrørende omgivelserne og hindringer.

Der skal forefindes vindpose, og hele arealet skal være indhegnet eller på anden måde behørigt sikret mod uvedkommende færdsel. Der skal være ildsluknings- og første hjælpemateriel på stedet.

Tilskuere må ikke opholde sig under 300 m fra enden af banerne eller nærmere end 150 m fra banernes centerlinier. Under flyvningen må luftfartøjerne ikke komme tilskruenfronten nærmere end 100 m vandret og 300 m lodret.

Hvordan vil De have FLYV i 1955?

Vind en julegås!

SIDSTE vinter foretog vi en »markedsanalyse« blandt de kategorier af læsere, der interesserer sig specielt for model- og svæveflyvning, og vi har siden stræbt efter at opfylde de fremkomne ønsker.

Denne gang vil vi gerne spørge alle kategorier af læsere, hvilke ønsker de har med hensyn til bladet, således at vi i det nye år i størst mulig grad kan opfylde disse ønsker.

Vi ved naturligvis, at alle læserne gerne vil have et dobbelt så stort blad med flere billeder og flere farver og til den halve pris af den nuværende. Det kan vi ikke opfylde, og det kan ikke nytte at sammenligne forholdene i et lille land med forholdene for vore kolleger i de store lande.

Vore spørgsmål til læserne går derfor ud på at få at vide, hvordan De ønsker en stofmængde som i år fordelt, og vi beder Dem udfylde nedenstående skema og indsende det til os *senest fredag den 10. december*.

For at vi kan danne os et sandfærdigt billede af ønskerne, må vi imidlertid have mange besvarelser indsendt, og for at fremme interessen trækker vi mellem samtlige rettidigt indkomne besvarelser lod om en dejlig fed julegås!

SPØRGESKEMA

1. *Hvilke tre kategorier af stof interesserer Dem mest?*

(Sæt tre kryds!)

- | | |
|----------------------------------|--|
| Trafikflyvning | 5. Foretrækker De |
| Anden erhvervsflyvning | a) Få, men detaljerede beskrivelser af flyvemaskiner? .. |
| Privatmotorflyvning | eller: |
| Svæveflyvning | b) mange, men kortfattede? .. |
| Modelflyvning | 6. Foretrækker De |
| Ballonflyvning | a) mere indenlandsk stof |
| Faldskærmsudspring | eller: |
| Beskrivelser af flyvemaskiner .. | b) mere udenlandsk stof? |
| Typenyt | 7. Foretrækker De |
| Militærflyvning | a) flere længere artikler |
| Motorer | eller: |
| Radio og instrumenter | b) mere småt stof? |
| Boganmeldelser | 8. Foretrækker De stoffet som helhed |
| Flyvemedicin | a) mere sagligt og fagbetonet . |
| Aerodynamik | eller |
| Meteorologi | b) mere populært? |
2. *Hvad ønsker De mere af?*
 3. *Hvad vil De til gengæld undvære?*
 4. *Kunne De tænke Dem:*
 - a) Føljetoner?
 - b) Noveller?
 - c) Tegneserier?
 - d) Kryds- og tværsopgaver? ..
 - e) Andre konkurrencer?
 - f)
 - g)

(Ved de følgende spørgsmål sættes kryds enten ved a eller b)

9. Foretrækker De
 - a) treplanstegninger af flyvemaskiner
 - eller
 - b) fotografier?
10. *Andre ønsker og bemærkninger*

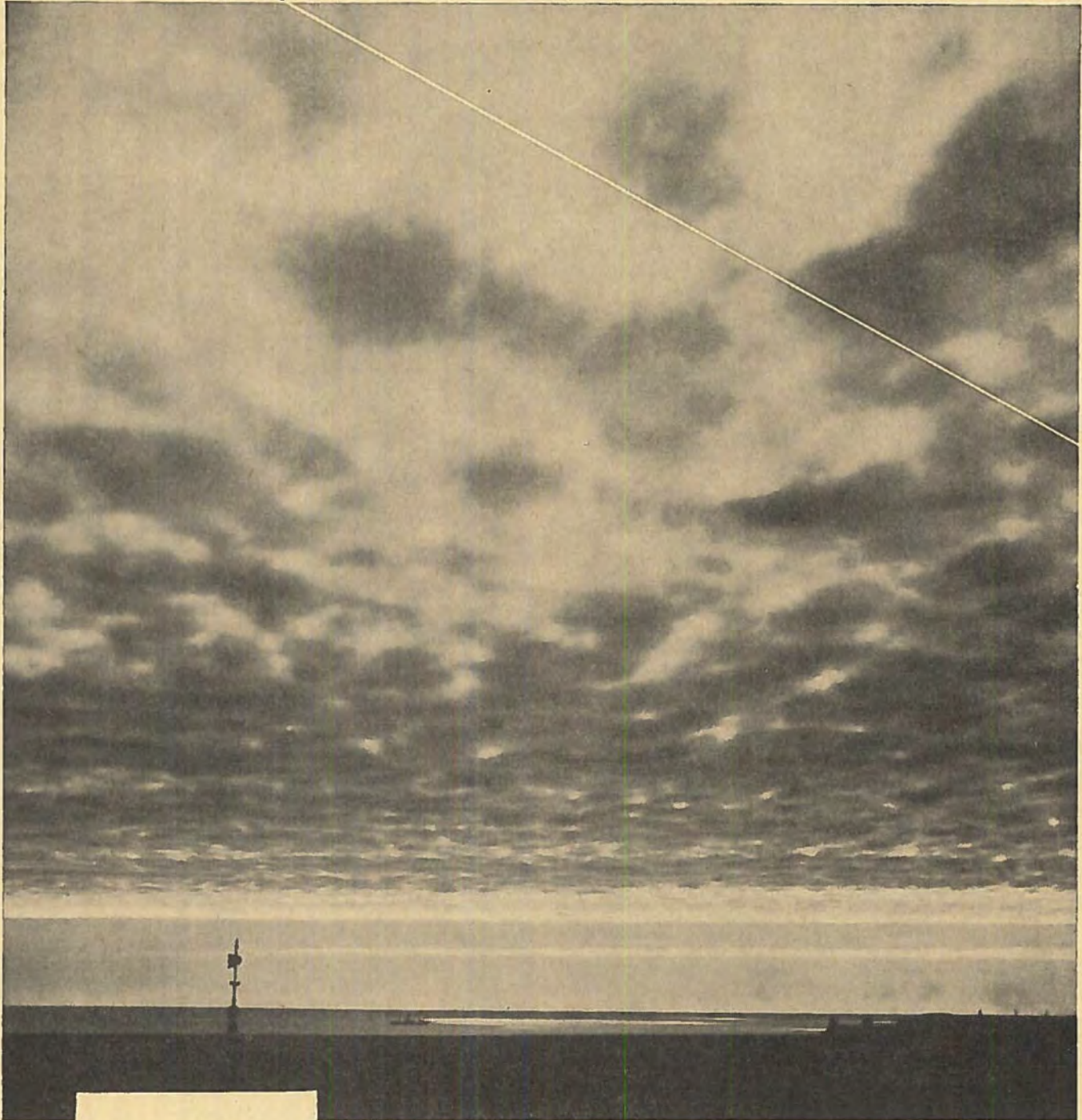
Navn

Adresse



all weather is Javelin weather

No. 4 of a Series



*Weather map symbol
for Strato Cumulus*

STRATO CUMULUS. Composed of a layer or patches of lamina or globular masses, these clouds vary in depth between 500 and 2,000 feet. They offer little hazard but great inconvenience to pilots, since they may stretch unbroken for some hundreds of miles and remain undisturbed for several days. The Javelin pilot is fortunate. His far-seeing radar equipment makes little of such conditions—and this, combined with the Javelin's ability to fly and fight at over 50,000 ft. at speeds of 600-700 m.p.h. gives him the most formidable *all-weather* interceptor in the world.

GLOSTER AIRCRAFT CO. LTD., Gloucester



MEMBER OF THE HAWKER SIDDELEY GROUP / PIONEER... AND WORLD LEADER IN AVIATION



De bedste
forberedelser
på jorden
giver den største
sikkerhed
i luften



DANSK ESSO A/S

ET NYT MILITÆRT TRANSPORTMIDDEL



WESTLAND S-51, S-55 HELICOPTERS

WESTLAND AIRCRAFT LIMITED . YEOVIL . ENGLAND

Repræsentant for Danmark: Rolf von Bahr c/o Helicopter-Flyg A-B . Torstensongatan 12 . Stockholm

Total Karup-sejr i flyvedagskonkurrencerne

Den endelige oversigt over deltagelse og resultater

SA bringer vi den årlige oversigt over resultaterne i svæveflyvedagskonkurrencer. Der blev kun indsendt 207 resultater i år mod 266 og 244 de foregående; men slutresultaterne i klasserne for varighed og højdevinding er større end nogensinde.

Det fine vejr i foråret bevirkede, at 82 % af resultaterne kom de to første måneder. Der kommer altid forholdsvis mange i foråret, indtil klubberne har fyldt op, og det bliver sværere at opnå resultater, der tæller; men sidste år fik vi dog kun 47 % i de to første måneder.

Man kan endda indsnævre det yderligere. De første resultater i varighed indsendte Karup den 10.4. og det sidste den 6.6. De fleste klubber begyndte en uge eller to senere og gik i stå samtidig eller sidst i maj.

Rekordresultater i varighed og højde

Herefter skete der kun lidt. I varighed slog Karup sin egen rekord fra 1953 på 42 t 12 m og nåede næsten de 50 timer eller lige ved 5 timer i gennemsnit. Silkeborg og Ringsted gjorde god modstand og kom over Stamgruppens resultat på andenpladsen ifjor.

Mens Karup de to sidste år i højde praktisk taget lå lige med Herning, som vandt, så sejrede de militære svæveflyvere overlegent i år og kom langt over den hidtidige toppræstation fra 1948 (Århus, 18.640 m). Intet af Karups resultater er under 1300 m og ingen af de gyldige under 1650. Der er een over 4.000 og to andre over 3.000 m. Ialt indsendte Karup over 34.000 m.

Også på dette område har Ringsted og Silkeborg gjort pæn modstand.

Herning placeret i distance

Distancekonkurrencen begyndte voldsomt i april med 15 resultater, men gik så i stå. Siden skete faktisk kun det, at Herning med to flyvninger kom op på andenpladsen. Ialt blev der kun indberettet 1800 km mod 2500 ifjor.

De nye planer ikke med

Det er værd at lægge mærke til, at de forøgede resultater ikke skyldes de mange nye planer, klubberne fik i år. Kun Silkeborg har et par resultater med sin Spatz — så det skal blive interessant at se virkningen næste år.

Siden flyvevåbnet begyndte at deltage, har man truet med at tage alle tre pokaler. Herning og Århus forhindrede det hidtil, men i år lykkedes det Karup, der som de to sidste år også bliver bedste klub. De er ikke kommet sovende til det og ikke ved nogen materiel overlegenhed. Der er anvendt en Olympia og to Baby'er, og kun to resultater er fra hverdage.

Varighed (Ekstrabladets pokal)

| Nr. | Klub | tid | g | i | k | d | p* |
|-----|--------------|-----------|-----------|----|---|---|----|
| 1. | Karup | 49 t 53 m | (10-22-0) | 9 | — | 3 | |
| 2. | Silkeborg | 37 t 28 m | (9-13-1) | 4 | — | 2 | |
| 3. | Ringsted | 35 t 30 m | (10-18-0) | 12 | — | 3 | |
| 4. | Aviator | 22 t 03 m | (8-8-0) | 7 | — | 2 | |
| 5. | Sportsflkl. | 20 t 51 m | (10-14-0) | 4 | — | 3 | |
| 6. | Værløse | 20 t 32 m | (9-11-0) | 7 | — | 3 | |
| 7. | PFG | 9 t 06 m | (8-8-0) | 5 | — | 1 | |
| 8. | Birkerød | 2 t 37 m | (2-3-1) | 2 | — | 2 | |
| 9. | Nykøbing Sj. | 1 t 35 m | (1-1-0) | 1 | — | 1 | |
| 10. | Avnø | 1 t 34 m | (1-3-2) | 1 | — | 1 | |

Højdevinding (Berlingske Tidendes pokal)

| | | | | | | |
|----|-------------|----------|-----------|----|---|---|
| 1. | Karup | 24.700 m | (10-16-0) | 6 | — | 3 |
| 2. | Ringsted | 16.200 m | (10-15-0) | 12 | — | 3 |
| 3. | Silkeborg | 14.100 m | (10-11-0) | 4 | — | 2 |
| 4. | Aviator | 13.190 m | (10-17-0) | 12 | — | 3 |
| 5. | Værløse | 12.180 m | (9-9-0) | 6 | — | 2 |
| 6. | Sportsflkl. | 9.460 m | (10-13-0) | 6 | — | 3 |
| 7. | PFG | 4.810 m | (4-4-0) | 3 | — | 2 |
| 8. | Herning | 2.890 m | (1-1-0) | 1 | — | 1 |
| 9. | Avnø | — | (0-1-1) | 1 | — | 1 |

Distance (Politikens pokal)

| | points | km | g | i | k | d | p* |
|----------------|--------|-----|---------|---|---|---|----|
| 1. Karup | 779 | 599 | (5-5-0) | 4 | — | 2 | |
| 2. Herning | 386 | 327 | (2-2-0) | 1 | — | 1 | |
| 3. Værløse | 355 | 313 | (4-4-0) | 3 | — | 2 | |
| 4. Aviator | 250 | 199 | (2-2-0) | 2 | — | 2 | |
| 5. PFG | 183 | 122 | (1-1-0) | 1 | — | 1 | |
| 6. Silkeborg | 157 | 157 | (2-2-0) | 2 | — | 1 | |
| 7. Viborg | 146 | 121 | (2-2-0) | 1 | — | 1 | |
| 8. Sportsflkl. | 88 | 88 | (1-1-0) | 1 | — | 1 | |

Bedste klub

| | |
|----------------------------|------------|
| 1. Flyvestation Karup | 8 points. |
| 2. Silkeborg Flyveklub | 11 points. |
| 3. Aviator, Ålborg | 12 points. |
| 4. Ringsted Svæveflyveklub | 14 points. |
| Flyvestation Værløse | 14 points. |

* g = gyldig, i = indsendt, k = kasseret, d = deltagere, p = planer.

Flyveulykken ved Holstebro

SØNDAG den 31. oktober ved middagstid skete der som bekendt en sørgelig ulykke ved Holstebro, hvorved den 22-årige svæveflyver Ole Schwalbe omkom, og hvorved Holstebro-Struer svæveflyveklubs Grunau Baby OY-51 blev svært beskadiget.

Undersøgelserne viser, at ulykken er en følge af alvorlig tilsidesættelse af velkendte forskrifter.

De svæveflyvere, der deltog i søndagens flyvning var alle elever på forskellige diplomstadier. Ingen af klubbens flyveledere var til stede! Som bekendt må der kun flyves uden flyveleder, når alle, der flyver, er i besiddelse af S-certifikat, og selv under denne forudsætning er der klubber, som af hensyn til klubbens materiel kræver tilstedeværelse af en flyveleder.



Øverst to billeder af Viborg Svæveflyveklubs L-Spatz. Nederst klubbens 2 G med båd, som har været lejet ud til Herning i sommer. I baggrunden skimtes en SG-48 med båd.

Hertil kommer, at denne flyvning var hans første start på Grunau Baby. Dette punkt på skoling, som man i almindelighed regner for det mest kritiske, og som en instruktør kun sætter en elev til, når han er fuldt overbevist om, at han er kvalificeret dertil, og når vejr og flyveplads er egnet dertil og da kun efter en meget grundig instruktion, dette skridt foretog Schwalbe uden instruktørens tilstedeværelse.

Den direkte årsag til ulykken var, at der tværs over pladsen gik et lavt granhegn. Igennem en 12 meter bred åbning i dette blev wiren trukket. Hegnet stod ca. 280 m fra startstedet og ca. 600 m fra spillet. Under optrækket skred planet lidt sidelæns, hvorved wiren kom i klemme i et af træerne, således at planet blev trukket hurtigt nedad. Spillet standsede, men planet var da kommet i en sådan stilling med næsen lige nedad, at der efter udløsningen ikke var nogen mulighed for at rette planet op. Det ramte jorden med stor hastighed i en stilling, hvor det havde passeret den lodrette og var let omme på ryggen. Piloten døde kort efter.

*

Schwalbe havde fået a-diplom i 1951 og b i 1952 og havde passeret de 85 skolegliderstarter, som klubben krævede, før medlemmerne måtte flyve Baby. Fordi han var kommet i militærtjeneste, var han afmeldt af klubben ved udgangen af 1953, men havde fået en aftale med klubben om at få sit c, så han kunne komme til at svæveflyve i Karup. Han var en af dem, der med brændende interesse gik op i flyvningen, og han betegnes som en rolig og pålidelig elev.



KONGELIG DANSK AEROKLUB

(DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Østerbrogade 40, København Ø.
 Telefon: ØBro 29 og (ang. model- og svæveflyvning) ØBro 249.
 Postgirokonto: 256.80.
 Telegramadresse: Aéroklub.
 Kontor og bibliotek er åben fra kl. 10—16, lørdag 10—12.
 Formand: Direktør Hjalmar Ibsen.

MOTORFLYVERADET

Formand: William Nielsen, Borthigsgade 4, I., København Ø. — Telefon RY 5615.

SVÆVEFLYVERADET

Formand: Civilingeniør Hans Harboe.

MODELFYVERADET

Formand: Lektor J. Holm Jørgensen.

DANSKE FLYVERE

Formand: Direktør Knud Lybye (DDL), Ved Stadsgraven 1, telf. AMager 9695.
 Generalsekretær: Direktør August Jensen, Dansk Pool, Tordenskjoldsgade 10, K. Tlf. C. 12793.

Nye medlemmer

Billedhugger *Jeanne Grut*,
 Direktør *K. Ingelsson*,
 Brigadier-General *Thomas C. Darcy*,
 Postkontrollør *U. Høj Jørgensen*,
Fritz Krag.

Runde fødselsdage

Autoforhandler *Ingemann Madsen*, Haderslevvej 93, Kolding, 50 år den 25. december.

Direktør *Joh. Bruhn*, Oversøisk Passagerbureau, Axelborg, 70 år den 30. december.

Assuranceekspert *H. B. Caspersen*, Holbergsgade 3, K., 75 år den 2. januar 1955.

Filmsaften og kaffemik

Der var fuldt hus til aeroklubbens filmsaften mandag den 8. november. Både gulvet og balkonen var besat til sidste plads. Det var også et godt filmsprogram, vi kunne byde på. Først vistest Shell-filmen *Powered Flight* i sin fulde længde, og denne historiske film er stadig interessant selv for dem, der har set den før.

Oven på den blev der blandt de fremmødte trukket lod om 7 mødepræmier, såsom slips, nylonstrømper, søbe m.m. Et morsomt lille mellemspil, som nok var medvirkende til det gode besøg.

Derpå så vi det svenske flyvevåbens interessante farvefilm „Jaktflygere“, i hvilken flyver fortæller om sin uddannelse på SAAB J-29. Der var mange smukke billeder.

Til slut kom som et ekstranummer en amerikansk farvefilm om nogle øvelser med nedkastning af imponerende mængder af tungt materiel og mandskab fra ni af de enorme Douglas Globemaster. Slutningseffekten var cirka 1000 faldskærmsoldaters udspring.

Bagefter var der arrangeret „kaffemik“ i Nationalmuseets restaurant, som desværre ikke kunne rumme alle dem, der gerne ville være med. Bortset fra denne uheldige omstændighed var aftenen en afgjort succes, og tyder også på god tilslutning til foredraget med andespil den 3. december.

Idé til julegaver

Hvis De mangler en idé til en julegave — som ikke må koste ret meget — så kan KDA hjælpe Dem. Køb aeroklubbens smukke emblem. Det koster ikke mere end fem kroner.

Der er også en anden idé, som måske nærmest er beregnet for sportsflyvere. KDA har endnu nogle eksemplarer af bogen „Air Touring Guide to Europe 1954“. Det er en nyttig håndbog over ruter og flyvepladser i Europa, og den koster kun 10 kr., frit leveret.

Norsk Aero Klubbs hæderstegn

Ved en festaften på Grand hotel i Oslo, som Norsk Aero Klub havde arrangeret i samarbejde med SAS, Braathen og Fred. Olsen, fik KDAs generalsekretær, kaptajn *John Foltmann* overrakt Norsk Aero Klubbs hæderstegn i sølv „for sin personlige indsats til civilflyvningens fremme indenfor det nordiske fællesskab“.

KSAK's motorflyveplakette til danske sportsflyvere

De tre danske sportsflyvere, som deltog i den nordiske motorflyvekonkurrence 1954, der afholdtes i Sverige, har af KSAK fået overrakt den svenske aeroklubs plakette for motorflyvere. Bagermester *Leo Mac van Hauen* (Sportsflyveklubben, København), som blev nr. 2, har fået plaketten i sølv, mens de to andre deltagere, ingeniør *Brian Jørgensen* (Odense Flyveklub) og journalist *Arne Christiansen* (Fyens Flyveklub) har fået bronceplaketten.

Næstved Motorflyveklub ophævet

Der er åbenbart stadig nogle af de hendede motorflyveklubber, der eksisterer på papiret. For en måneds tid siden holdt Næstved Motorflyveklub opløsende generalforsamling og vedtog at skænke sin formue på godt 700 kr. til Næstved Svæveflyveklub.

Nye medlemmer i Danske Flyvere

Nedennævnte er i 1954 optaget som medlemmer af foreningen „Danske Flyvere“:

flyverløjtnant *S. B. Danielsen*
 — *H. J. Nielsen*
 komponist *G. Madsen*
 direktør *Chr. Fahrner*
 flyverløjtnant *J. J. S. Nielsen*
 — *F. C. O. Lange*
 kaptajn *J. P. Larsen*
 fenrik *E. A. Arvig*
 flyverløjtnant *B. O. Christiansen*
 — *A. L. P. Christensen*
 — *B. H. Larsen*
 — *John Møller*
 — *A. W. Duch*
 — *L. Faye Hansen*
 — *O. Eriksen*
 — *F. A. Fjellerup*
 — *E. K. Jacobsen*
 — *Axel-Johan Trolle*
 — *E. Hansen*
 — *J. O. Johansen*.

KALENDER 1954

3/12 - Andespil og svæveflyveforedrag i Borgernes Hus.
 7/12 - Andespil i Danske Flyvere.
 31/12. Arsrekordåret slutter.
 13/1. - Filmsaften i KDA.

Nyt fra svæveflyveklubberne

Aviator fik indfløjet sin Bergfalke II den 30. oktober. 14 dage senere havde vi selv lejlighed til en pladsrunde (8 min.!) i den og fandt den nye udgave mere gennemarbejdet og velflyvende end den første. I spilstart opnås hyppigt 500 m med to ombord. Det er klubbens mening så vidt muligt at flyve året ud. Dagen sluttede med indvielsesfest i klubhuset.

Holstebro—*Struer* holdt den 10.11. på svæveflyverådets initiativ et møde, hvor ing. Weishaupt var til stede, for at overveje klubbens fremtid. Selv om Baby'en efter ulykken næppe kan genopbygges og klubben har gæld, var der dog stemning for at forsøge at føre klubben videre, foreløbig kun med en SG-38.

Landssvæveflyveklubben erindrer herved sine medlemmer om kontingentindbetalingen.

Odense siges at vakle mellem at købe en ny hangar eller et tosædet plan for sin andel i flyvetotteriets overskud.

Polyteknisk Flyvegruppe afholder den 4.12. sin traditionelle fest og påregner deltagelse af svæveflyverådet og fondsbestyrelsen, der samme dag holder møde, såvel som af medlemmer af andre klubber.

Randers besøgte vi fornylig. Den består nu i realiteten kun af eet medlem, der har en god Baby til sin disposition og kan tage ud at flyve på den nærliggende plads, når det passer ham. Sådan set godt for ham, men for lidt for en by af Randers' størrelse.

Viborg hører til landets bedst rustede klubber nu. Vi aflagde forleden besøg i det udmærkede værksted, hvor L-Spatz'en stod og så lækker ud.

Luftfartsdirektoratet inddrager

Svæveflyveinstruktørbevis

Den 19. november har luftfartsdirektoratet inddraget instruktørbeviset for *Bjvind Nielsen*, Havdrup. Da luftfartsdirektoratets beslutning er sket, uden at den pågældende er blevet hørt, har svæveflyverådets formand begæret forhandling med direktoratet. Når sagen er afsluttet, vil svæveflyverådet udsende officiel meddelelse om det passende.

Husk andespillet

og aeroklubbens foredragsaften fredag den 3. december kl. 1945 i Borgernes Hus!

FLYV

REDAKTION

Kongelig Dansk Aeroklub, Østerbrogade 40, København Ø. — Tlf. ØBro 29 og 249.
 Ansvarsh. redaktør: Kaptajn John Foltmann, Værnedamsvej 4 A, Kbh. V. — Tlf. EVa 1295.
 Redaktionssekretær: Ing. Per Weishaupt.
 Redaktionen af et nummer slutter den 10. i foregående måned.
 Eftertryk kun tilladt med kildeangivelse.

EKSPEDITION

Ejvind Christensen, Vesterbrogade 60, Kbh. V. Tlf. Central 13.404. — Postgiro 23.824.
 Abonnementspris: 9 kr. årlig.
 Rubrikannoncer: 70 øre pr. mm.
 Sidste indleveringsdato for annoncer: den 15. Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.



PROGRESS

Approved for service at

10,000 lb.

thrust,

the Avon engine

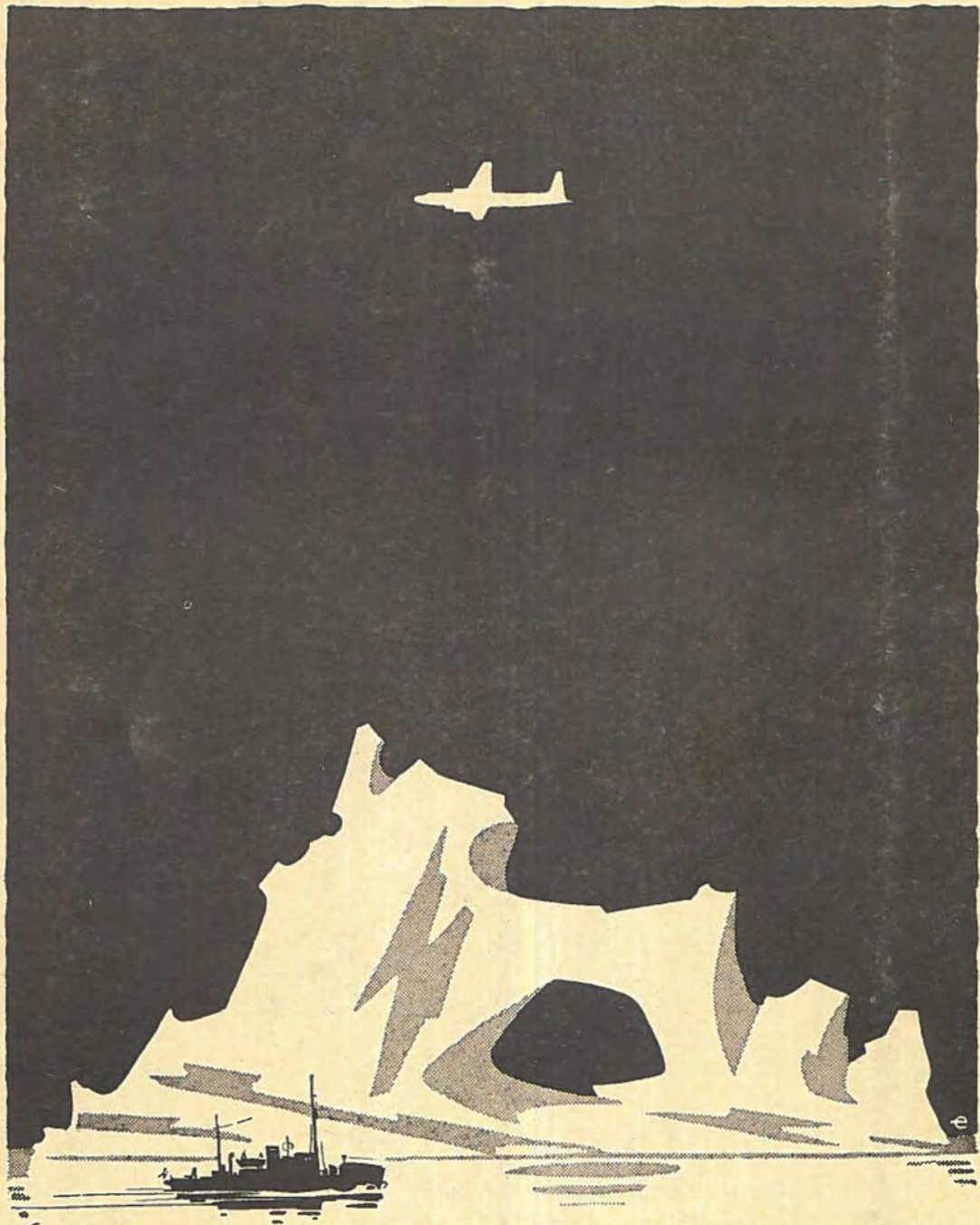
powers

the Vickers Valiant

ROLLS-ROYCE
Aero

E N G I N E S

ROLLS-ROYCE LIMITED · DERBY · ENGLAND



SAS — først ad fremtidens luftveje



EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Kbhvn. V.