

FLYV

OFFICIELT ORGAN
FOR
KONGELIG DANSK AEROKLUB

UNDER REDAKTION AF:
kaptajn JOHN FOLTMANN
ANSVARSHAVENDE
og ingeniør PER WEISHAUPT

35. ÅRGANG 1962

EJVIND CHRISTENSENS FORLAG
KØBENHAVN V.

INDHOLDSFORTEGNELSE

	Side		Side		Side
Aeroklub, Kgl. Dansk	18, 38, 58	FAI-kongres	274	Kastrup-gæster	36, 57, 99, 121, 145, 165, 185, 205, 225, 249, 272
91, 102, 140, 166, 171, 186, 206, 226, 241, 250, 274		FAI's International Bureau for General Aviation	6, 122, 198, 226, 271	Klublederkursus	13
Arnborg	191, 246	Falcks Flyvetjeneste	273	KZ II	253, 255
Autopiloter	198, 223	Falderbaum, Albert	17	Københavns lufthavn	31, 185
Ballonparken	76	Faldskærmsport	195, 255, 263	Landsmotorflyveklubben	97
Beagle Airedale	161	Farnborough	193, 211	Legø	215
Beagle M. 218	212	Fartplaner fulgt med tiden?	3	Leudesdorffs flyveskole	223
Beech 23 Musketeer	25, 225, 237, 258	Favorit	217	Linktræning	171
Bensen Gyro-Glider	260	Film, danske flyve-	102, 241	Lockheed F-104G Starfighter	4
Billund	209, 215	Flight, Flyveklubben	53, 63	Lockheed helikopter	57
Birkerød Flyveklub	13	Flying, Flyveklubben	219	Lockheed Orion	51
Boeing 707	154	Flying Enterprise	43	Luftdygtighedsbeviser, Nye	28
Boeing 727	5	Flygvapnet fylder 50	213	Luftfartsdirektoratet	183, 218
Bornholm, Hjertesuk fra	218	Flyv selv (film)	241	Luftfartsloven	28
Brigaden i Sverige	82	Flyvedagskonkurrencer (model)	55	Luftfartsregistret	17, 28, 36, 45, 57, 99, 121, 165, 185, 205, 225, 249, 272
Bristol 188	195	Flyvedagskonkurrencer (motor)	174	Luftpudéfartøjer	45, 225
Britten-Norman CC 2	45	Flyvedagskonkurrencer (svæve)	160, 179, 206, 217, 269	Lund, Chr.	13
Bøger 10, 31, 32, 34, 51, 99, 116, 141, 164, 186, 224, 238, 260		Flyvehistorisk sektion	53, 226, 250, 274	Læsø	46
Bölkow 207	109	Flyveledelse	24, 28, 49, 50, 183, 218, 243, 260	Marineflyvning, Dansk	68, 70, 75, 79, 83
Canadair CL-41R	229	Flyvemessen i Skovlunde	35, 129, 149, 151	Marinens helikoptere	7, 165
Canadair CL-44	173	Flyveparaden ved Sjælsø	157	Menneskedrevne fly	1, 23
Carnet	122, 163	Flyvepladser, militære	78	Militærflyvning, Dansk	67- 88
Certifikaterne i 1961	28	Flyvepladser og fly i Danmark og andre lande	25	Modelflyprofiler	266
Cessna, 1962-modeller	17, 25	Flyvepladsernes trafik i 1961	31, 46	Modelflyvning 14, 32, 54, 129, 138, 158, 200, 201, 216, 244, 267	
Cessna 172	273	Flyvepladsnyt	11, 46, 163, 211	Modelflyvebestemmelserne	119, 138
Cessna 185 Skywagon	113	Flyvevåbnet	7, 28, 53, 102, 165, 176, 185, 205, 225, 238	Modelflyvekonkurrenceforberedelser	117
Cessna Skylane	215	Flyvevåbnets 50-års jubilæum	67-88, 157	Modelflyverådet	95
Cessna 210	21	Flyvevåbnets nye chef	185	Modelflyvning, 25 års dansk	200
Cessna 310G	215	Foltmann, John	58, 91, 115	Morane-Saulnier Rallye	125, 134
Cessna 320 Skyknight	237	Frederikshavn Flyveklub	35, 189	Motorflyverådet	11, 183, 218
Civilforsvaret	226	Gasmotormodeller, Fritflyvende	54	Nielsens hastighedsmodel, Svend	221
Cochrane, Jaqueline	10	General Aviation, FAI's Bureau for	6, 122, 198, 226, 271	Nimbus	245
Conover	180	General Aviation fly i Norden	176	Nord Super Broussard	235, 257
Convair Coronado ... 27, 57, 105, 111, 154		Grønland, Flyvning på	79	NM i svæveflyvning	178
Danske Flyvere	102	Handley-Page, Frederick	165	NM for fritfl. modeller	118
Danske flyvere i allieret tjeneste	80	Hannover-messen	129, 131	Nordisk konkurrencesamarbejde	171
Dassault Etendard	172	Hansens DM-vinder, Kaj	95	Nordisk Motorflyvekonkurrence	222
Dassault Mirage	145, 172	Hastighedsmodeller	32	Norsk flyvnings 50-års jubilæum	156
Dassault Mystere XX	173	Havarier i 1961	52, 259	North American T-39 Sabreliner	7
Dassault Spirale	173	Hawker P. 1127	212	Næstved	163
De Havilland Trident	37	Hedall-Hansen, Aage	35, 145, 226	Odense, Beflyvning af	28
De Havilland D.H. 125	193	Holdkapflyvningsmodeller	138	Odense, Rally i	143
Diamanter, Danske	274	Hughes 269A	121	Pagh, H. J.	185, 225
Decca	49	Hærens Flyvertropper	68, 72, 75, 77, 80, 83	PIK-16 Vasama	12, 52, 217
Django	139	IFR og VFR	23	Piper, nye modeller	237
DM i modelflyvning	158	Jodel, Hvad koster det at bygge en ...	7	Piper Cherokee	175
Dornier-pokalen	163, 176			Potez 840	233
EFAS-landingslys	112			Privatflyvenyt	47, 97, 241, 271
Eurocontrol	49				

	Side		Side		Side
Radioproblemer, Privatflyvningens	233, 240	Sportsflyveklubben	17, 97, 112, 241	Transairs flyveskole	204
Radiostyring af modelfly	15, 181	»Sportsflyvning«	43	Turbomeca	234
Rally i Baden-Baden	191	Spørgeskema til privatflyvere	9	Typenyt	17, 37, 57, 121, 165, 176, 193, 225, 249, 273
Rallytid	143	Sud Caravelle	234	Tyskland, General Aviation i	176
Ramberg, Kurt	67, 185, 225	Sud helikoptere	234	Udvekslingsrejser	8, 102, 166, 206
Rekorder, internationale	10, 28, 45, 99, 163, 238, 272	Sud Super Caravelle	27, 233	Ulykker	145, 273
Rekorder, danske modelflyve-	32, 244	Supersoniske trafikfly	27, 233, 238	Variometer, elektrisk	270
Rekorder, danske svæveflyve-	13, 136, 137	Svensk privatflyvning	132	Weishaupt, Per.	58
Repræsentantskabsmøde (Model)	95	Svæveflys udnyttelse, Vore	114	Vestergaard, Johs.	146
Repræsentantskabsmøde (Motor)	110, 122, 240	Svæveflys økonomi, Et.	11	Vestjydsk Flyveklub	10, 97, 166
Repræsentantskabsmøde (Svæve)	101	Svæveflyvefond, Dansk	10, 101	White Cloud	33
Ryan VZ-11	271	Svæveflyveklubberne, Nyt fra...	18, 38, 52, 115, 160, 203, 217, 249, 269	Vickers V.C. 10	193, 213
Saab-105	37	Svæveflyvere, Rekorduddannelse af	53	VM i svæveflyvning	12, 145
Saab-401	45	Svæveflyveskolen i Vandel	199	Wulff, Willie	145
SAS	27, 31, 44, 48, 101, 111, 145, 154, 204, 211, 238, 273	Svæveflyvningens stærke fremgang	101	Zeilau, K. G.	28
SAS-pokalen	13	Svæveflyvning, udenl.	13, 30, 31, 101, 115, 155, 199, 246, 261	Zell am See	30, 261
Scheibe Standard	203	Sønderborg	11	Zirkona	33
Scheibe Zugvogel 3B	247	Søværnets Flyvevæsen	68, 70, 75, 79, 83	Østrig, Fly i	37
Shell-kortet	28, 47, 163, 192, 221, 241	Søværnets helikoptere	7, 165	Alborg Flyveklub	122, 146, 166, 241
Sikorsky S-64	205	Teoriundervisning	47	Arsberetning, KDA's	91
S-kontrollantbesøg	247	Thisted	163		
Sommerlejr for modelflyvere	181, 201	Thorp Skyskooter	47		
		Trafikflyvenyt	31, 44, 101, 173, 204, 238		
		Transall C-160	235		

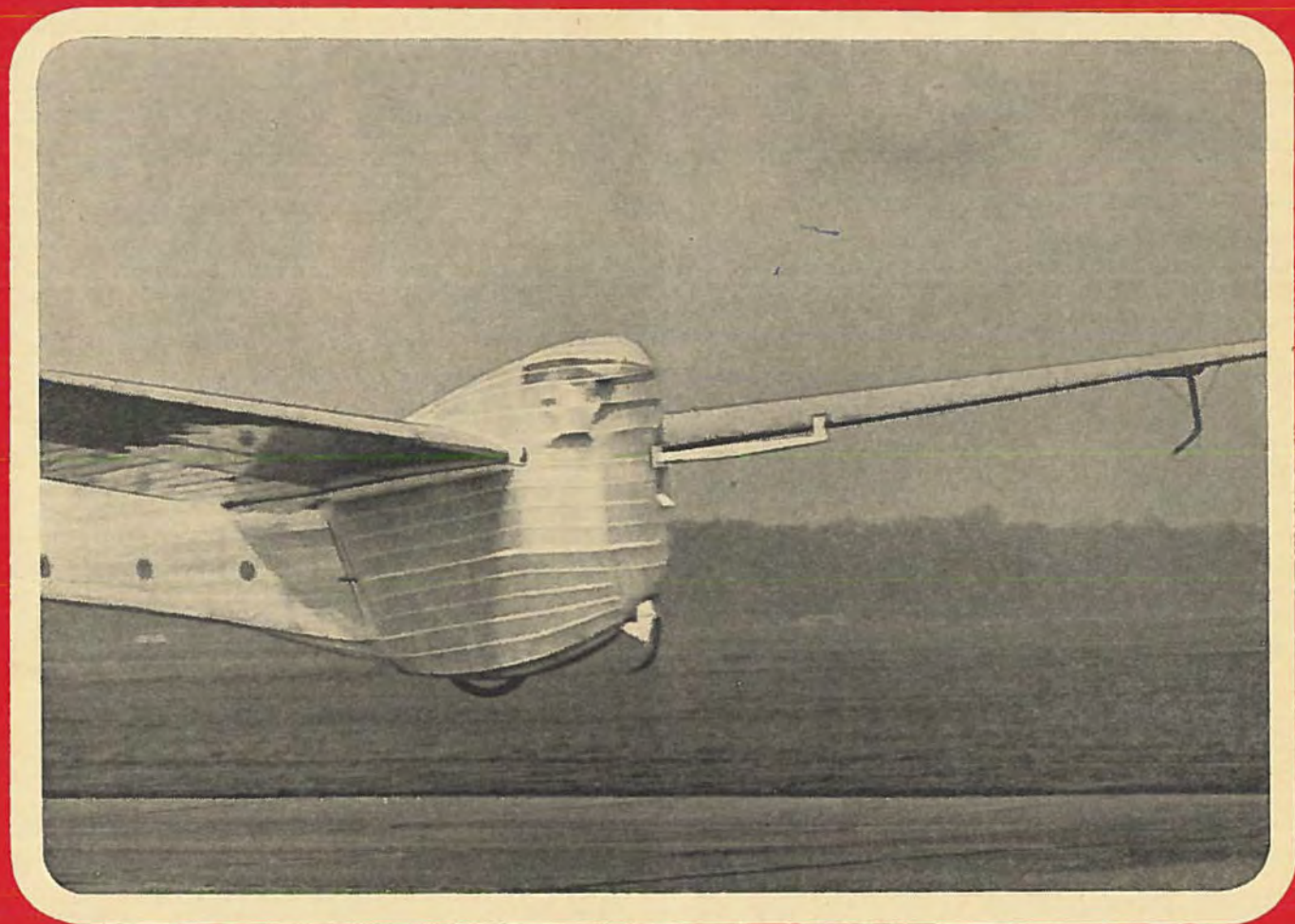
3.



FLYVV



TIDSSKRIFT FOR MILITÆRFLYVNING, TRAFIKFLYVNING, PRIVATFLYVNING OG FLYVESPORT



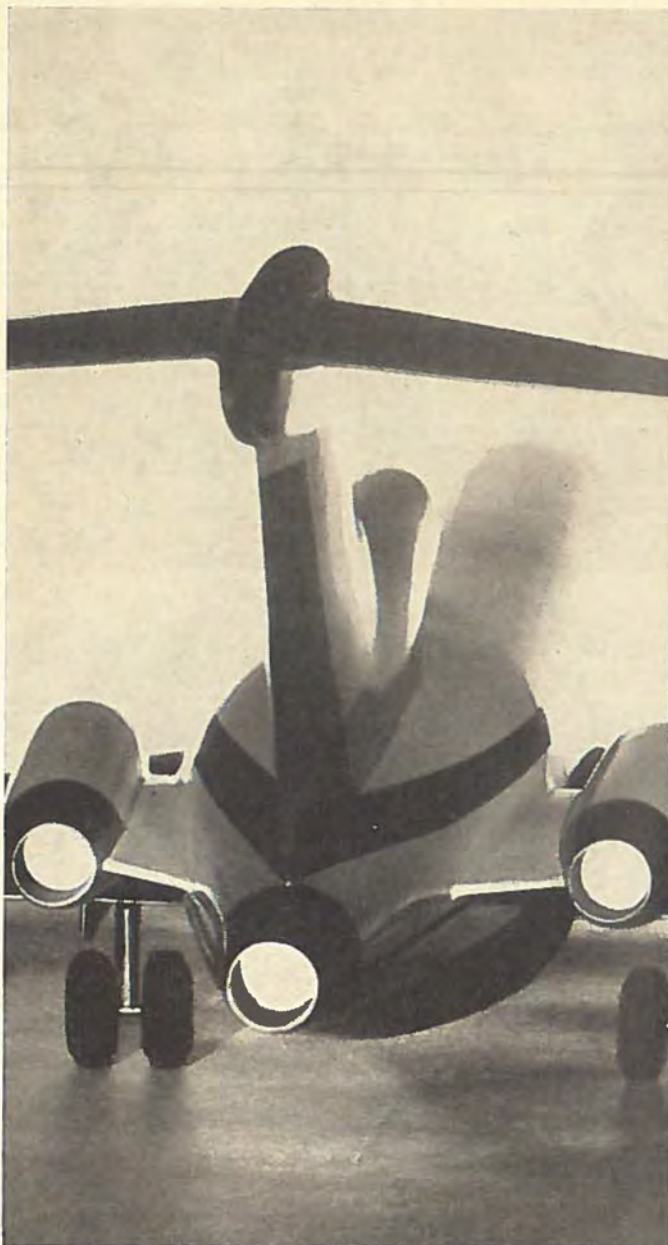
Ikke et svævefly, men et menneskefly med en hårdt arbejdende mand som drivkraft af cykelhjulet i bunden og en propel i halen. Det er et af de engelske forsøgsfly, »Puffin« fra The Hatfield Man-Powered Aircraft Club. Med 24 m spændvidde vejer det kun 50 kg i tomvægt.

PRIS KR. 1,25

1

INDHOLD:

Lockheed Starfighter * Boeing 727 * FAI-planer for »General Aviation«-organisation * Vil du en tur til USA? * Svæveflyve-VM bliver i Argentina * 8-kanals-radiostyringsanlæg.



Boeing 727: et alsidigt fly, der tjener penge på de korte distancer

Den smarte nye Boeing 727, der nu sættes i produktion, er en alsidig airliner, der er bestemt til *økonomisk fordelagtigt* at flyve på ruter mellem 250 og 2800 km.

727's lave operationsomkostninger vil sætte den i stand til at skaffe overskud på korte distancer, selv med beskednen belægning. Og dog vil dens rummelige kabine (70 førsteklases eller 113 turistklasse-passagerer) resultere i en pladskilometer økonomi på stærkt benyttede ruter, der kan sammenlignes med de største jetlineres.

727 vil blive en hårdfør jetmaskine, der kan tåle hyppige landinger og starter. En kapacitet på 7000 gallons brænd-

stof plus stor tilladt landingsvægt, vil sætte 727 i stand til at foretage hyppige landinger over en lang distance uden ny påfyldning. Dette i forbindelse med andre træk som f. eks. indvendig passagertrappe vil nedsætte betjeningstiden under ophold.

727's hurtige start, store stigeevne og en fart på næsten 1000 km i timen, vil give en blok-hastighed, der aldrig tidligere er opnået af kortdistance-maskiner.

117 Boeing 727'ere er allerede bestilt af American Airlines, Eastern Air Lines, Lufthansa og United Air Lines til levering fra slutningen af 1963.

BOEING 727

FLYV

Officielt organ for
KONGELIG DANSK AEROKLUB og DANSKE FLYVERE
Nordens ældste og førende tidsskrift for flyvning

Nr. 1

Januar 1962

35. årgang

Det nye år

SA gik der igen et år, og vi tager fat på et nyt. Man gør status op for 1961 og prøver at løfte lidt af sløret for 1962.

For trafikflyvningen var det forløbne år en lidt blandet fornøjelse. Det kneb med at fylde de mange nye jetfly, og betydelige underskud var resultatet. Man regner med, at det er et overgangsfænomen, og at det nye år vil vise en begyndende bedring.

Charterflyvningen udviklede sig fortsat – det er blevet en hverdags-sag for almindelige mennesker at flyve på ferie. Den hårde konkurrence mellem firmaerne er en fordel for kunderne, men kan give mange problemer for selskaberne.

Dansk militær flyvning kan nu fejre sit halvtredsårs-jubilæum. Flyvevåbnet synes at have haft et roligt arbejdsår. Hovedinteressen i årets sidste del var rettet mod vedtagelsen af den nye enhedskommando, som generallojtnant Tage Andersen blev udnævnt til chef for.

For såvel den erhvervs-mæssige flyvning som for den private er oprettelsen af nye flyvepladser og udvidelsen af bestående et vigtigt problem, som der var god udvikling i – en udvikling der synes at ville fortsætte.

Omend der ikke blev tilført slet så mange nye fly som i de foregående år, synes den private og forretnings-mæssige flyvning fortsat at udvikle sig. Erkendelsen af nødvendigheden af mere slagkraftig organisation på både nationalt og internationalt niveau breder sig.

Svæveflyvningen går fortsat støt og sikkert frem herhjemme – både i medlemstal og materiel. Luftrums-problemerne står stadig i forgrunden, og FAI vil nu tage dem op med ICAO for at få fastslået svæveflyvningens ligeberettigelse og nødvendigheden af at respektere de særlige operative forhold.

Modelflyvningens problemer gælder mere egnede pladser til at flyve med såvel linestyrede som fritflyvende modeller. FLTV er fra dette nummer blevet medlemsblad også for disse KDA-medlemmer og vil bestræbe sig for igen i 1962 at betjene alle interessegrupper så godt, som forholdene gør det muligt.

Har fartplanerne fulgt med tiden?

Hvad hjælper de korte flyvetider, når de ikke kan udnyttes til bunds?

INDSETTELSEN af jetfly på en meget stor del af også de europæiske ruter de sidste år har atter bragt flyvetiden et stykke nedad. Man flyver til Paris og London på mindre end to timer, til Frankfurt og Amsterdam på 1½, til Zürich på knap to timer, til Milano på 2¼ time o. s. v. Ja, selve tiden i luften er ofte en hel del mindre end fartplanernes rejsetider.

På den anden side er rejsetiden fra bymidte til bymidte ikke så lidt længere, ja, transporttiden på jorden på rejsens to endepunkter er tilsammen ofte længere end flyvetiden, så det vil nok være en betydelig mere taknemmelig opgave at prøve at nedsætte denne del af rejsetiden fremfor at bygge endnu hurtigere fly, der kræver endnu større flyvepladser, som må ligge endnu længere fra bycenterne.

Men det var et sidespring. Hvad vi ville frem til, er dette:

Når nu rejsetiden er nedsat til få timer, kan den travle og energiske forretningsmand, der står tidligt op om morgenen, vel nå til Paris, London, Amsterdam, Zürich, eller hvor han nu skal hen, deltage i en hel dags møder eller forretninger for derpå at flyve hjem om aftenen, indtagende luftfartsselskabets højt berømmede middagsanretning og være i sit hjem til aftenteen?

Det kan han, hvis han skal til Alborg, Århus, Oslo, Stockholm eller Hamburg, men det behøver han ikke jetfly med 800 km/t til, for det kan han klare med en Metropolitan.

Men han er ikke i stand til det til Europas storbyer, fordi fartplanerne er lagt såle-

des, at afgang fra København finder sted et godt stykke oppe ad formiddagen, mens tilbagerejserne foregår om eftermiddagen, ofte med afgang tidligt på eftermiddagen.

I enkelte tilfælde kan han klare et kort møde, hvis den han skal tale med, møder op i den pågældende lufthavn, og i nogle tilfælde kan han klare det med en enkelt overnatning. Men i mange tilfælde må han bruge mere end to døgn for at deltage i et møde på 3-6 timer i en af disse byer og have udgifter til to overnatninger.

Måske kan han lide dette ophold, men så har han nok heller ikke så travlt, som han giver det udseende af. Måske kan luftfartsselskabernes salgsafdelinger bevise, at fartplanerne er lagt efter rejsevanerne og ikke med hovedvægten på udnyttelsen af flyet, hvad meget ellers kan tyde på. Og de er i så fald meget velkomne til at belyse problemet i vore spalter.

Men der findes vitterligt mange forretningsfolk, der klager over, at fartplanerne ofte ikke passer dem, hvorfor de anskaffer eller overvejer at anskaffe eget fly.

De skal imidlertid med de mest anvendte stempelmotordrevne fly stå meget tidligt op for at nå programmet igennem på en dag – og det er måske grunden til, at en række små og store flyvemaskinefabrikker i ni lande har jetdrevne direktorfly med samme rejsefart som jettrafikflyene under bygning. Trods priser på 2-10 millioner kroner regner fabrikkerne med et sådant marked, at der allerede nu er en meget skarp konkurrence for at få en bid af det.



Caravelle og lignende typer har bragt Europas storbyer så nær hinanden, at man burde kunne nå frem og tilbage på samme dag.

LOCKHEED STARFIGHTER

Den amerikanske jager, der også bygges i fællesskab i Europa til brug i mange af NATO-landene

SELVOM rygterne har svirret tæt, er der i skrivende stund ikke fremkommet nogen officiel meddelelse om, at det danske flyvevåben skulle udrustes med Lockheed F-104G Super Starfighter. Da den nye forsvarsordning blev vedtaget, var det en forudsætning, at flyvevåbnet også i fremtiden ville få sine fly på våbenhjælpsbasis. Det bliver altså amerikanerne, der kommer til at spytte på bossen, og så kan man vist gå ud fra som temmelig givet, at de vælger Starfighter og ikke den franske Mirage III. Hertil kommer, at de fleste NATO-lande allerede har besluttet sig for Starfighter, og standardisering af militærudrustning er jo noget man lægger megen vægt på, ikke mindst fra dansk side.

Den allerførste Starfighter fløj for første gang for godt syv år siden, den 7. februar 1954, men det varede over to år, før der blev offentliggjort billeder af typen, der hurtigt fik tilnavnet »det bemandede missil«. De to XF-104 og de femten YF-104 havde alle Wright J65 (amerikansk-bygget Armstrong-Siddeley Sapphire), men produktionsversionerne har den stærkere General Electric J79. Starfighter er konstrueret og bygget af Lockheed California Division i Burbank udenfor Los Angeles, og leverancerne til USAF begyndte i januar 1958. Den første version var den ensædede interceptor F-104A til Air Defence Command; den er allerede udgået af 1. linie og overført til Air National Guard, ligesom mange F-104A er ombygget til fjernstyrede droner (QF-104). En to-sædet udvikling, F-104B, fløj for første gang den 7. februar 1957; den er fuldt operationel, men har mindre brændstoftanke for at skaffe plads til det andet pilotsæde. Den ensædede F-104C og den to-sædede F-104D er beregnet til Tactical Air Command og anvendes primært som jagerbombere. De har »blæste flaps«, d. v. s. at der tappes luft fra jetmotorens kompressor og ledes ned over dem. Ialt blev der leverede 295 Starfighters til USAF, og selv om Lockheed projekterede adskillige forbedrede versioner, lykkedes det ikke at få det amerikanske flyvevåben interesseret.

Mere held havde man på exportmarkedet, og i februar 1959 meddeltes det fra Bonn, at Luftwaffes taktiske enheder skulle udrustes med en ny version af F-104, den såkaldte F-104G Super Starfighter. I december samme år fulgte Holland og Belgien Tysklands eksempel, men forinden havde den canadiske regering meddelt i juli, at de canadiske flyverstyrker i Europa skulle nyudrustes med canadisk-byggede Starfighters, og i november besluttede også Japan sig for F-104. Det sidste medlem af »Starfighterklubben« er Italien, ligesom Formosa-Kina har fået overdraget et antal tidligere amerikanske F-104.

G-versionen væsentligt forbedret

F-104G (G for Germany) er en ensædet altvejrjagerbomber. I det ydre er den næsten identisk med de tidligere versioner, men det er i virkeligheden et helt omkonstrueret fly. Således er strukturen blevet forstærket af hensyn til, at F-104G som taktisk fly hovedsagelig skal operere i lav



Den første Starfighter til Belgien starter.

højde, halefinnen er gjort større, der er indførte »manøvre-flaps«, der er nyt elektronisk udstyr, andet sigte og mange andre ændringer. Motoren er en General Electric J79-11A på 7165 kg st.t. med efterbrænder, der giver flyet en maksimalhastighed på 2335 km/t (Mach 2,2). Spændvidden er kun 6,68 m, længden 16,69 m og højden 4,11 m. Normal startvægt er 9480 kg, men den maksimale startvægt er så høj som 12.250 kg. Øvrige data er ikke frigivet, men som bekendt har Starfighter været indehaver af den absolutte højderekord på 31.513 m. Den faste bevæbning består af en 22 mm Vulcan maskinkanon med en skudkadence på 6000 pr. minut, men i stedet for denne kanon med tilhørende ammunitionsbeholdere kan der installeres en ekstratank på 454 l. Det giver et samlet tankindhold på 3855 l, men desuden kan der medføres to tuptanke à 635 l og to pylontanke à 735 l. I stedet for de udvendige tanke kan der f. eks. medføres fire Sidewindermisiler eller en bombe- eller missilast på indtil 1800 kg.

Den første F-104G var på vingerne i september 1960, men den havde ikke serieversionens omfattende radarudstyr. I øjeblikket arbejder Lockheed på et effektuere en ordre fra Tyskland på 96 F-104G og 54 to-sædede TF-104G. De første Starfighters, der blev leveret til Luftwaffe, var 30 F-104F, der svarer til F-104D, men har samme udstyr som F-104G.

Bygge-samarbejdet i Europa

Hovedparten af de tyske Starfighters skal imidlertid bygges i Europa, og praktisk taget hele den tyske flyindustri er impliceret i dette program, der også omfatter fabrikker i Holland, Belgien og Italien. Motorerne bygges af BMW, FN og Alfa-Romeo, mens selve flyproduktionen er delt mellem tre grupper. Indenfor sydgruppen laver Heinkel vinger, finne og haleplan, Dornier midterkrop, Siebel bagkrop, luftindtag og næse. Messerschmitt laver forkroppen og samler og prøvflyver flyene. Den gamle Messerschmitt-flyveplads i Augsburg er alt for lille til F-104G, så man har bygget en særlig montagefabrik på den nærliggende Luftwaffe-base Manching. Sydgruppen skal levere 210 Starfighters til Luftwaffe, og den første, der var samlet af amerikanske dele, blev prøvflyet den 10. august 1961. Man har nu bygget en snes Starfighters, og leverancerne til Luftwaffe blev påbegyndt den 16. oktober.

Nordgruppen skal fremstille 350 fly, nemlig 255 til Tyskland og 95 til Holland, der desuden har bestilt 20 TF-104G hos Lockheed. Focke-Wulf laver luftindtag og diverse komponenter til midterkroppen, der fremstilles af Weser, mens forkroppen fremstilles af Hamburger Flugzeugbau (tidl. Blohm & Voss). Disse to kropssektioner samles af Aviolanda i Holland, der tilføjer visse dele af eget fabrikat samt installerer systemer m. v., således at kroppen er næsten færdig, når den bliver leveret til Fokker. Bagkrop, vinger og haleparti fremstilles af Fokker, der også samler og prøvflyver samtlige fly. Regnet efter arbejdstimer er den procentvise fordeling mellem de fem firmaer således: Focke-Wulf 9 %, Weser 18 %, Hamburger 23 %, Aviolanda 17 % og Fokker 33 %. Det elektroniske udstyr i Starfighter er så omfattende, at Fokker har måttet bygge en ny afdeling på 4750 m² gulvareal, til dels i form af et 9-etagers højhus, for at få plads til de nødvendige kalibrerings- og kontrolafdelinger. Nordgruppens første F-104G foretog sin jomfruflyvning den 11. november i fjor.

Den såkaldte Vestgruppe består af de belgiske fabrikker Avions Fairey og Sabca samt den italienske Fiat. De to belgiske fabrikker, der begge ligger på Gosselies flyvepladsen ved Charleroi, skal i fællesskab samle 164 fly af dele fra sydgruppens fabrikker, nemlig 89 til Belgien og 75 til Tyskland. Fiat, der har Macchi som vigtigste underleverandør, skal bygge 225 Starfighters, 125 til Italien, 50 til Tyskland, 25 til Holland og 25 til Belgien, 30 af flyene skal monteres i Belgien.

Denne ordning synes meget indviklet og må givetvis medføre store transport- og administrationsproblemer. Lettere er det ikke blevet af, at ordrene flere gange er ændret. F. eks. var Belgien ved at bakke ud af programmet på grund af den økonomiske krise, der ramte landet efter tabet af Congo.

De canadiske og japanske udgaver

Bortset fra radarudstyret er de canadiske Starfighters (CF-104) identiske med de europæiske. RCAF skal have leveret 200, men derudover er der tale om, at Canadair skal bygge yderligere 300 til fattige lande som Grækenland, Tyrkiet og muligvis Danmark. Produktionen af flyene til RCAF er i fuld sving, og den første blev prøvflyet i juli i fjor. Canadair leverer endvidere

Boeing 727 - jetliner til kortere ruter

Enkeltheder om Boeings tremotorede fly, der supplerer de større typer til de lange distancer

Den ny 727 jet-liner, der nu er i produktion i Boeing Company's Transport Division til brug på ruter mellem 250 og 2.700 km, er i alle enkeltheder nøje konstrueret med hensyn til sin særlige opgave og rummer ved siden af lighedspunkter med Boeing 707-720-serierne mange helt ny systemer og udformninger.

727'ens tre Pratt & Whitney JT8D-1 turbofan motorer er indkapslede, de to hver på sin side af skroget, den tredje helt ude i halen. Indtaget til denne sidste er anbragt over fly-kroppen og under halefinnen.

Motorernes reverserings- og bremseanordning afviger fra tidligere modeller såvel i konstruktion som i virkemåde. Under flyvning er de tildækkede med lemme, som flugter med motorkappen. Lemmene er mekanisk forbundet med systemets bremsebakker af form som muslingskaller, som under opbremsning lukker sig bag hver motor for at vende dennes udstødning modsat flyveretning. Reverseringsanordningen på højre og venstre motor leder udstødningen over og under vedkommende motor, medens den for midtermotorens vedkommende leder den ud til siderne.

727'ens T-hale med haleplanet på toppen af finnen er også væsentlig forskellig fra sine Boeing-forgængere. Yderligere har 727 dobbelt rorsektioner, der opererer med hver sit servo-system.

For første gang byder også et Boeing jet-fly på indbyggede passagertrapper. De består af et sæt trappetrin, der sænkes ned fra halen. Efter ønske kan flyet også forsynes med en teleskoptrappe indbygget under den forreste indgangsdør. Disse trapper er af stor betydning for hurtig afvikling af trafikken i lufthavnene.

De højt udviklede aerodynamiske op-

driftsanordninger, bestående af forkantslots og flaps med tredobbelte slots, vil give 727 en evne til manøvrering på korte startbaner, der overstiger, hvad nogen anden jetliner i dag kan præstere. Med fuld passagerlast og en vægt på ca. 65.000 kg kan 727 starte på 1400-1500 meter.

727'ens rorsystemer er helt igennem servo-styrede. De inderste krængeror bruges ved høje hastigheder, og virker sammen med de yderste ror ved lave hastigheder. De yderste luftbremser på vingerne anvendes hver for sig under drej eller sammen ved nedstigning. De inderste bremser kommer kun til anvendelse som luftbremser efter landing.

Den lettere 727 behøver kun to hjul på

hvert landingsstel sammenlignet med fire på de større jet'er. Næse-stellet er det samme som for de større typer med undtagelse af, at 727'eren har næsehjulsbremse.

Andre 727 nyheder er et midtskibs pantry, haleslæber, der kan trækkes ind, og luftkonditionering fra loftet til supplerende af sidevægssystemet identisk med andre Boeing jet-linernes. Løvrigt har 727 alle de væsentlige større installationer, som allerede har stået deres prøve i 707 og 720.

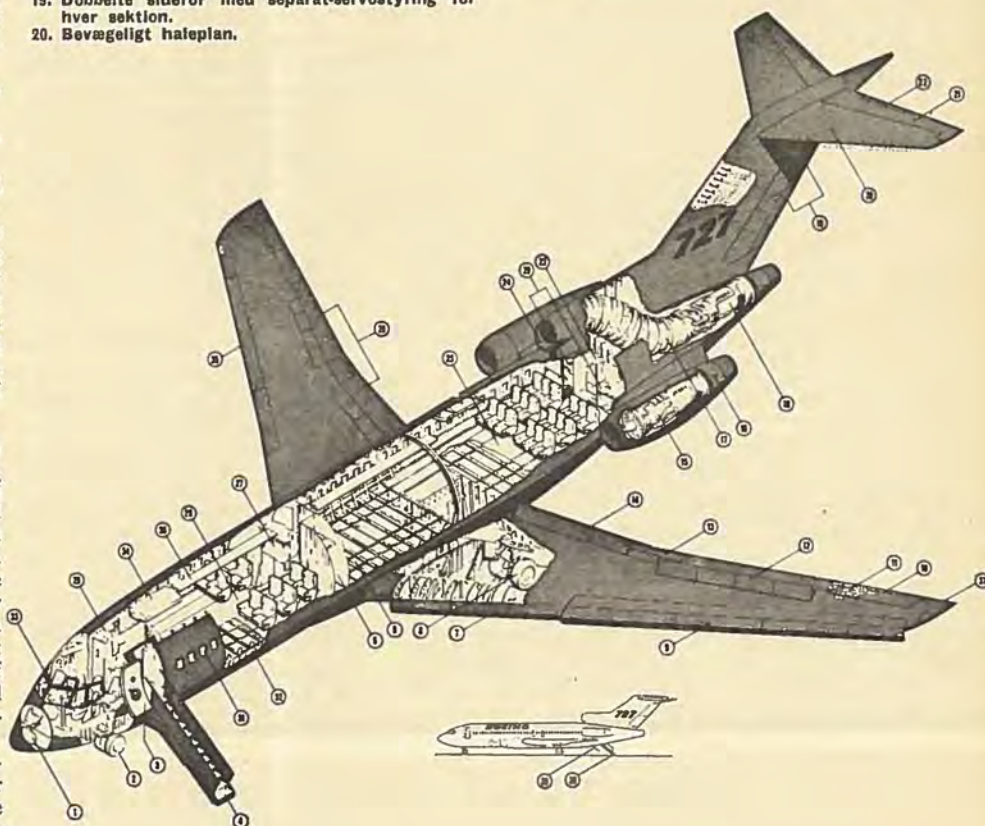
Til dato har Boeing ordrer på 117 af de ny 727'ere: 12 fra Lufthansa, 40 til hver fra United Airlines og Eastern Air Lines samt 25 fra American Airlines. De første leveringer er fastsat til begyndelsen af 1963.

*

Boeing 707 — gennemskåret model.

1. Vejlradar.
2. Indtrækkeligt næsehjul (dobbelt-hjul med bremser.)
3. Forreste indgangsdør.
4. Indtrækkelig teleskoptrappe.
5. Garderobe.
6. Midtersæktion af vinge med gummi-brændstoftanke.
7. Krueger-flap.
8. Indtrækkeligt landingsstel med dobbelthjul.
9. Forkantslots.
10. Klap til påvirkning af krængeror.
11. Yderste krængeror for lav flyvehastighed.
12. Luftbremser og spoilers til krængning.
13. Inderste krængeror for høj flyvehastighed.
14. Luftbremser for manøvrering på jorden.
15. Pratt & Whitney JT8D-1 turbofan-motor (6350 kg reaktionskraft).
16. Reverseringsanordning med dækningslem.
17. Luftindtagkanal for midter-motor.
18. Midter-motor.
19. Dobbelt sideror med separat-servostyring for hver sektion.
20. Bevægeligt haleplan.

21. Højderor.
22. Klap til påvirkning af højderor.
23. Bagerste indgangsdør for passagerer (åbner indadtil).
24. Luftindtag for midter-motor.
25. Turistklasse; seks sæder på række.
26. Trædelte, slottede flaps med høj opdrift.
27. Midtskibs dobbelt-pantry.
28. Første klasse, fire sæder på række.
29. Toilet, et forude, to agter.
30. Agterste indbyggede passagertrappe.
31. Vinduer med tre lag transparent acrylplastik.
32. »Fail-safe« delvis skal-kropkonstruktion.
33. Førerrum.
34. Redningsflåder.
35. Vingeforkant og motor-luftindtag afises med varm luft tappet fra motorerne.
36. Indtrækkelig haleslæber.
37. Hurtigtudømming af brændstof.
38. Luftfordelingsystem fra loft. Vægssystem ikke vist.



komponenter til såvel Lockheed som til licensfabrikkerne i Europa og Japan.

Den japanske version, F-104J, er baseret på F-104C, men har stærkere motor, og bygges på licens af Mitsubishi. Ialt skal der bygges 180 F-104J samt 20 to-sædede F-104DJ; af disse leverer Lockheed tre F-104J og en F-104DJ samt komponenter til yderligere 25. Leverancerne til det japanske flyvevåben begynder en gang i løbet af foråret.

Selvom USAF ikke har bestilt F-104G, er typen dog i produktion hos Lockheed. Således leverer man 14 til Belgien, hvoraf dog kun en bliver samlet og prøvefløjjet i USA. De øvrige monteres i Belgien, men om de er medregnet i de 89, som SABCA og Avions Fairey skal levere til det belgiske flyvevåben, er ikke klart. Desuden bygger Lockheed 14 to-sædede CF-104D til Canada og 39 F-104G til »andre NATO-lande« (Norge?). Endelig er man storleverandør af komponenter, og de første fly fra såvel nord- som sydgruppen var samlet af amerikanske dele.

Der er ingen tvivl om, at det mest anvendte kampfly i Europa i de næste ti år bliver Super Starfighter, og mon vi ikke også får dem at se med rød-hvide kokarder og splitflag på sideroret?
H.K.

FAI-planerne for en international „General Aviation” organisation

Behovet og de praktiske muligheder undersøges nu

SOM nævnt i lederen i vort september-nummer har der rejst sig stærke røster for at starte en international eller europæisk organisation til effektiv varetagelse af den private og forretningsmæssige flyvningsinteresser, og på initiativ af den hollandske aeroklub blev der i september afholdt et ekstraordinært møde i FAI's komité for privatflyvning og luftturisme (CIALTA) til drøftelse af denne sag.

Sådan et forslag er ingenlunde nyt. FAI's generaldirektør, H. R. Gillman, havde allerede for en halv snes år siden efter en studierejse i USA fremsat forslag herom, men de var blevet afvist af aeroklubberne.

Nu synes tiden imidlertid med den voksende interesse for »General Aviation» især i Europa og på baggrund af den beslaglæggelse af en uforholdsmæssig stor del af luftrummet, som luftfartselskaberne og den militære flyvning har foretaget, at være behov for en slagkraftig organisation til at varetage denne store tredje part af luftrumsgernes problemer.

CIALTA vedtog da også enstemmigt at indstille til FAI-kongressen i Monaco den følgende måned, at man tog fat på en realitetsbehandling af spørgsmålet, og som nævnt i sidste nummer godkendte kongressen dette og nedsatte en hurtigt arbejdende underkomité, hvis opgave blev at undersøge behovet og de praktiske muligheder for at gennemføre planen.

Nu består FAI jo af aeroklubber fra lande over hele verden, lande med højst forskelligartet udviklet flyvning, og mange af disse lande har praktisk taget ingen privat og forretningsmæssig flyvning, mens man f. eks. i USA i forvejen har udmærkede organisationer til at udføre det påtænkte arbejde.

Derfor kan en sådan organisation ikke finansieres gennem en forhøjelse af de almindelige kontingenter for alle lande, men må betales direkte af de personer, der har behovet, og det er først og fremmest i de vesteuropæiske lande.

En undersøgelse i fuld gang

Underkomitéen er gået frisk til sagen, og allerede midt i november udsendte FAI på dens initiativ en »meget hastende og vigtig» meddelelse til de forskellige landes aeroklubber, hvori man beder dem orientere de interesserede i de pågældende lande om planerne og nøjagtigt undersøge, hvor stor tilslutning de kan forvente at få.

Vi kunne ikke nå at bringe denne orientering i decembernummeret, men som bekendt har KDA allerede i sit spørgeskema til A-certifikatindehaverne berørt problemet, og som andetsteds omtalt har et betydeligt antal privatflyvere vist positiv interesse for en sådan organisation, hvilket vi allerede har meddelt FAI.

Vi har kun spurgt privatflyverne, men General Aviation er et videre begreb (hvem finder en dækkende dansk betegnelse?) og FAI medtager i sin skrivelse erhvervsflyvning, flyveskoler, luftfartøjsere, fabrikan-

ter af fly, motorer og tilbehør samt disses repræsentanter, service-firmaer, flyvepladsejere og også svæveflyverne.

Alle disse og endnu flere grupper har interesse i nationale og internationale love og bestemmelser, der fastsættes af nationale myndigheder og af internationale, såsom ICAO og denne organisations forskellige komitéer.

Trafikflyverne, luftfartselskaberne, staterne og andre har deres internationale sammenslutninger og er repræsenterede ved disse organisationers møder, men det er General Aviation ikke, og det er denne situation, som nu må bringes i orden, siger FAI.

Hidtil har FAI gjort, hvad man har kunnet, med de begrænsede midler, der har stået til rådighed, men det er ikke nok nu (FAI's personale er ikke større end KDA's), og derfor søger man at skabe en speciel organisation i FAI til formålet.

Underkomitéen kan ikke komme videre med sit arbejde, før man ved, på hvilke *kendsgerninger* man kan bygge det hele op. Det er ikke nok at kende antallet af piloter og fly i de enkelte lande – man må vide, hvor mange af disse, der vil være med.

Hvordan man tænker sig organisationen skal fungere

Man tænker sig en organisation, der både er national og international. På det nationale niveau skal hver aeroklub indrette sig, som det anses for mest praktisk og gennemførligt.

Internationalt skal hver national sektion samarbejde med et internationalt center under FAI. Til at lede dette center vil man ansætte en fuldt kvalificeret person i hel-dagsjob. Han skal sortere under en international bestyrelse med repræsentanter fra alle deltagende lande.

De penge, der skal til for at finansiere centret, må komme fra de nationale sektioner.

De nationale sektioners opgaver skal være følgende:

a) Først og fremmest skal de holde øje med den nationale luftfartslovgivning for at forhindre indførelsen af unødvendigt restriktive love og bestemmelser med virkning for General Aviation, og man skal sende meddelelse til det internationale centrum om alle sager, der kræver international aktion.

b) Dernæst skal man søge at afskaffe de eksisterende unødvendigt restriktive love og bestemmelser.

Udover disse to hovedopgaver skal man efter evne og behov udføre medlemservice såsom:

c) Hjælpe piloter og luftfartøjsere med at forberede flyverejser.

d) Sørge for lettelse og bedre faciliteter på landets flyvepladser.

e) Leverer kort.

f) Fortolke og forklare bestemmelser.

g) Hjælpe piloter, der har certifikatvanskeligheder.

h) Arrangere særlige forsikringsbetin-

gelsler.

i) Give juridisk assistance i luftfarts-spørgsmål.

j) Tage sig af alle klager, som medlemmerne indsender.

Det internationale center vil på internationalt niveau dække ovenstående opgaver, især de to første, og det skal tage sig af international repræsentation overfor organisationer som ICAO o. lign. Herudover skal det koordinere de nationale sektioners arbejde og sørge for ensartede medlemskort, blanketter, dokumenter o. s. v.

Man regner ikke med, at man med ét slag kan opfylde alle disse missioner, men det er de mål, man stræber efter, og som man vil nå, efterhånden som organisationen udvikler sig. Alt vil imidlertid afhænge af størrelsen af den støtte, som enkeltpersoner, firmaer, selskaber o. s. v. vil give, når de tilslutter sig som medlemmer.

FAI ønsker svar på spørgsmålet om den mulige tilslutning midt i januar, og vi beder derfor medlemmer, der efter disse nøjere oplysninger har noget at føje til, hvad de angav i spørgeskemaet, om at lade høre fra sig i løbet af en halv snes dage.

KDA's hovedbestyrelse har allerede for mere end et år siden overvejet muligheden af at oprette en sådan organisation på national basis, ansætte en erfaren pilot til at tage sig af arbejdet o. s. v. Bestyrelsen så meget positivt på ideen, men et hurtigt regnestykke viste, at med det foreslåede kontingent på ca. 100 kr. årligt og det mulige antal medlemmer kunne man ikke komme ret langt.

Når man ser på organisationens opgaver, ser man hurtigt, at det er opgaver, som KDA og dets råd og generalsekretariat allerede søger at varetage på nationalt plan, og det vil man fortsat gøre og søge at udbygge arbejdet, efterhånden som medlemstilslutningen gør det muligt.

Hvad vil det koste?

Adskillige medlemmer satte spørgsmålstegn eller angav, at deres tilslutning afhang af, hvad det ville koste dem at være med. Det er helt naturligt. FAI giver i den nuværende udsendelse ikke noget tal, for kontingentet vil naturligvis rette sig efter tilslutningen.

I en af de første skitser opererede man med tal på 50–100 kr. årligt.

FAI's generaldirektør oplyste, da en repræsentant for KDA fornylig drøftede planen med ham i Paris, at han beregnede, at det internationale center i første omgang vil koste ca. 200.000 kr. årligt.

Ved et kontingent på 100 kr. årligt kræves der altså 2.000 medlemmer og ved 50 kr. årligt ca. 4.000 medlemmer. Vi kender ikke det nøjagtige tal på piloter her i Vesteuropa, men mon ikke det skulle være muligt at nå op på denne nødvendige størrelsesorden, hvis andre landes piloter og øvrige interessenter viser lige så stor interesse som de danske?

Tiden vil vise det.

Hvad koster det at bygge en Jodel?

Svenskerne har nu indhentet vort forspring mht. antallet færdige hjemmebyggede Jodelfly, idet 5 er færdige, tre er lige ved, mens yderligere 6 ventes færdige i løbet af det nye år.

Svenskerne betegner den 65 hk udgave som Jodel D 112, den 85 hk som Jodel D 126 og den 90 hk som Jodel D 119. Man angiver rejsehastigheden på marchomdrejninger til hhv. 145, 175 og 190 km/t.

KSAK har nu fået nogle konkrete oplysninger om arbejdstid og udgifter ved hjemmebygningen af disse fly, og ifølge KSAK-Nytt, afviger de i betydelig grad fra hinanden alt efter udrustningen, hvad følgende eksempel viser. Venstre spalte er for et fly med 65 hk nulstillet motor, højre et fly med ny 90 hk motor, ekstratank, ekstra instrumenter og radio:

	65 hk	90 hk
Tegninger	50	50
Licens	300	300
Byggekursus	345	300
Radio	—	2.000
Værktøj og bedding	150	200
Træ	1.709	2.350
Metalbeslag, skruer	3.000	3.200
Materialeprøver	80	50
Lim, dope, farve, lak	365	425
Diverse	1.224	725
Motor	2.850	7.500
Propel	400	1.000
Instrumenter	200	1.500
Kontrol	—	100
Besigtigelse	130	300
Ialt svenske kroner	10.803	20.000
Arbejdstimer	1.950	1.450

Har nogen af vore danske hjemmebyggere tilsvarende oversigter for Jodel og Turbulent, kunne det være interessant for mange at se dem.

Søværnet får helikoptere

Efter at Hærens Flyvertropper og Luftmarinen efter krigen blev sluttet sammen til vort nuværende enhedsflyvevåben, har der påny været en vis udspaltning. Først fik hæren sine artillerifly, og nu skal søværnet have helikoptere. Der sker dog stadig en passende koordination, idet flyvevåbnet varetager vedligeholdelsestjenesten, men helikopterne skal flyves af søværnets personel, der har været til uddannelse i udlandet.

Helikopterne skal anvendes på de nye fiskeriinspektionsskibe, der specielt indrettes med en platform til dette formål. Den type, man har valgt, er den franske Sud-Aviation Alouette III, der blev demonstreret her i landet i sommer, og som vi omtalte i augustnummeret.

Det er iøvrigt flyvevåbnet, der har afgivet ordren, og den er placeret hos Saab, der repræsenterer de franske helikoptere her i landet, men luftfartøjerne bygges i Frankrig og leveres i det nye år. Det er den første ordre, Saab har fået på Alouette III, hvorimod man tidligere har solgt 23 Alouette II, som er blevet licensbygget på Saabs helikopterafdeling i Norrköping, og som i Sverige anvendes både af hær, flåde og flyvevåben.

Udnævnelser

Ifølge „Kundgørelse for Forsvaret“ af 23. november er der udnævnt 37 nye kaptajn-løjtnanter i flyvevåbnet. Pladsen tillader os ikke at bringe alle disse navne, hvorfor vi må henvise til den pågældende kundgørelse.



North American Sabreliner.

Nye Sabreliner-ordrer

Den 1. december modtog North American en ordre på 65 Sabreliners. De ti skal leveres til US Navy under betegnelsen T3J-1, de øvrige til US Air Force, der tidligere har bestilt 94 T-39. Leverancerne begynder i januar 1961, og der er allerede leveret over 30. Produktionen er for tiden fem om måneden.

Standardversionen T-39A anvendes dels til træning, dels til transport af højtstående officerer. T-39B, hvoraf der er leveret seks, har samme radar som F-105 Thunderchief og er i tjeneste på Nellies Air Force Base i Nevada ved Tactical Air Commands jagerbomberskole.

Konstruktionen og udviklingen af Sabreliner er helt igennem finansieret af North American uden statsstøtte. Prototypen, der fløj første gang 16. september 1958, havde to General Electric J85, men de er i serieversionen erstattet med to Pratt & Whitney J60 à 1360 kg st.t. Der er to mands besætning og plads til indtil otte passagerer. Største marchhastighed er lidt over 800 km/t, flyvestrækningen mere end 2300 km og normal flyvehøjde ca. 12.000 m. Fuldt lastet

vejer en Sabreliner 8055 kg, tom 4200 kg. Spændvidden andrager 13,53 m, længden 13,38 m og højden 4,88 m.

En civil version er under udvikling og forventes at få luftdygtighedsbevis i løbet af nogle måneder. Prisen foreligger der ikke noget om, men de hjemlige forhandlere af forretningsfly behøver næppe frygte for nogen større konkurrence fra Sabreliners side.

North American havde i det afsluttede regnskabsår en rekordomsætning på 1.262 mill. dollars, men langt under halvdelen skyldes flyprogrammer. De to flyafdelinger i Los Angeles og Ohio tegnede sig for henholdsvis 30 og 11 % af salget. Den første har bl. a. bygget X-15 og seriefremstiller nu T-39 Sabreliner, ligesom man er begyndt at samle den første prototype til XB-70 Valkyrie, mens Columbus-afdelingen bygger A3J Vigilante til den amerikanske flåde. Størst salg havde Autonetics Division (33 %), der fremstiller elektronisk udstyr til missiler og fly. Resultaterne for de øvrige afdelinger var Rocketdyne (raketmotorer til missiler) 14 %, Space and Information Systems 8 % og Atomics International (atomreaktorer) 4 %.



Sud-Aviation Alouette III, der leveres til søværnet i løbet af året.

VIL DU EN TUR TIL U.S.A.?

Flyverløjtnant Palle Krag, der tidligere selv har været på udvekslingsrejse, og som var civil leder for det danske hold ifjor, fortæller her om oplevelser på turen

LØRDAG den 22. juli 1961 fløj det danske hold, der skulle til USA, i to svenske C-47 fly, til Rhein-Main, Tyskland. Holdet bestod af kaptajn F. von Linstow, flyverløjtnant Palle Krag, Bo Werner Larsen, Henrik Wiehe, Ove Hillersborg Larsen, Tom Kristensen og Finn Andersen, og formålet med rejsen var KDA's deltagelse i den 14. internationale kadetudveksling med Civil Air Patrol, hvor Danmarks farver for 11. gang var repræsenteret. Ved ankomsten til Rhein Main blev vi indkvarteret sammen med 19 andre nationer, og om aftenen var vi gæster ved en banket, som stationschefen holdt for os.

Efter en skovtur til Rüdesheim, hvor vi smagte den berømte moselvin, startede vi i løftet stemning ved ni-tiden søndag aften mod vort fjerne mål - Amerika! Vi landede midt om natten for at tanke på Azorerne, men fik ikke set ret meget af øerne, og ti timer senere landede vi på McQuire Air Force Base, 70 miles nord for New York.

Hvor morgenkaffen kostede 70 kr.

I busser blev vi kørt til hotel Waldorf Astoria, et hotel i en prisklasse, hvor man ikke skal bestille morgenmad på sengen, som et par af vore kadetter forsøgte. Regningen, som de selv skulle betale, lød på 70 kroner - så allerede den første dag måtte de betale dyre lærepenge. Dagen gik med besøg i FN-bygningen. De tre nordiske lande har udsmykket hver sit rum, og det var med en vis stolthed, vi så lidt dansk arkitektur i international atmosfære. Om eftermiddagen så vi det store show i Radio Music Hall, hvor 50 flotte og lige høje piger underholdt. Aftenen sluttede med besøg på Broadway og

Empire State Building, hvor den storslåede udsigt over New York rigtig kom til sin ret, med alle neonreklamerne og de tusinder af lys, der kendetegner storbyen.

Onsdag formiddag sejlede vi rundt om Manhattan, Frihedsgudinden og Long Island, og spiste derpå frokost på det store hotel Plaza, hvor alle kadetterne fik nøglen til international forståelse overrakt af chefen for Civil Air Patrol, tidligere ansvarshavende for den »røde telefon« i Strategic Air Command, Brigadier General McElroy. Om aftenen var der stort bal, hvor 150 unge piger i festligt skrud var inviteret til dansen, og jeg tror, alle havde en dejlig aften.

Til Connecticut

Fredag blev det danske hold i privatvogne kørt til Connecticut, der skulle være vor værtstat i 10 dage. Solskin og dejligt vejr gjorde turen til en oplevelse, og da vi ved middagstid ankom til Hartford, blev vi modtaget af guvernøren, som fortalte os lidt om staten. Eftermiddagen tilbragte vi med minigolf og badning i swimmingpool, og om aftenen var vi på besøg hos en dansk familie, hvor vi sang danske sange og spiste kyllinger på ægte amerikansk maner, såkaldt »barbecue«.

Lørdag besøg på Pratt & Whitney motorfabrikkerne, hvor vi så fabrikationen af jetmotorer til DC 8 og vores velkendte F-100 fly. I løbet af eftermiddagen fik vi forevist et stort forsikringsselskab, og om aftenen kørte vi til Springfield Mass., hvor vi spiste middag på en gammel kro i engelsk stil.

Søndag kørte vi til New Haven, hvor vi blev indkvarteret i en stor villa på Yale

Universitetet, og i løbet af eftermiddagen besøgte vi et elektricitetsværk og et avistrykkeri. Amerikanerne var i det hele taget ivrige efter at vise os, hvorledes de levede, og hvad deres industri formåede.

Søndag var fri efter programmet, dog med det forbehold, at vi skulle deltage i en formiddagsgudstjeneste, og at vi enkeltvis var hos en amerikansk familie resten af dagen. Mandag besøgte vi borgmesteren i New Haven, og derefter kørte vi til Pine Beach, hvor vi var gæster hos en dommer fra New Haven. Vores vært var meget gæstfri og stillede både sit sommerhus og ikke færre end tre både, bl. a. en sejlbåd, til vores disposition. Det var lidt af en oplevelse at sætte sejl på en båd og krydse ud igennem en havn fyldt med andre både og undersøiske skær, men vi var mange kaptajner ombord, så det lykkedes os til sidst at komme ud på åbent vand. Da vi skulle ind igen, måtte vi dog lide den tort at blive slæbt efter en motorbåd, da vi, som de dårlige sømænd vi var, selvfølgelig sejlede ind i et læområde.

Ude at køre tog

Næste dag kørte vi med tog til New London, og på turen derned havde vore unge lejlighed til at køre toget. Vi hilste på borgmesteren, spiste frokost i byens Rotary Club, hvor kaptajn Linstow måtte lægge for med en tale om Danmark i en stiv halv time. Da frokosten var forbi, kørte vi til Mystic Seaport, hvor det gamle danske skoleskib Georg Stage ligger forankret. Skibet bruges til kadettræning, og da vi gik ombord, blev vi modtaget med bådmandspiber og æresgarde, medens Dannebrog vajede fra toppen. Efter en rundgang på skibet havde vi lejlighed til at kigge på de andre gamle skibe, der ligger i museet.

Derefter besøgte vi en ubådsbase, hvor vi fik forevist en ubåd fra stævnen til agter. Senere besøgte vi en afdeling af Civil Air Patrol, hvor vi blev varmt modtaget af unge piger og drenge.

Hos en SAC-eskadrille og Sikorsky

Tirsdag var der arrangeret besøg på Westover Air Base, der er hjemsted for en SAC-eskadrille. Besøget var meget interessant, idet vi, i modsætning til den praksis, amerikanerne altid har ført, at hvad der står SAC på ikke må vises frem, ikke alene fik lov til at se KC-135 jettankeren, men også de store B-52-bombemaskiner, og vi fik endda lov til at komme op i cockpittet og se, hvorledes det var indrettet. Derudover så vi F-102 all-weather-jagere, og fik lejlighed til at flyve jetsimulator. Torsdag besøgte vi Sikorsky-helikopterfabrikken, hvor vi så fabrikationen af de forskellige helikoptermodeller. Desværre gik den forventede tur i helikopter i vasken, da vejret var under minimum. Om aftenen var på privatbesøg, hvor en af vore unge var så uheldig under badning at ramme bunden af swimmingpoolen med sine to fortænder, de blev dernede. Fredag fik vi forevist Yale Universitetet, grundlagt så langt tilbage som år 1701, og bygget i gammel engelsk stil. Universitetet er beregnet til 8000 elever, og alene biblioteket rummer 4 millioner bøger. Senere aflagde vi besøg på Winchester våbenfabrik, kendt fra den tid, da indianerne ikke frivilligt gav deres jord fra sig til den hvide mand. Lørdag formiddag var der arrangeret flyvning med bl. a. Cessna L-19 Birdog og en Piper Comanche, der forøvrigt er et ualmindeligt tiltalende fly, som det ville være rart at se i



Tom Nygård Kristensen stiger ud af en lækker Piper Comanche under opholdet i Connecticut.

det danske luftfartøjsregister. Søndag var fredag, men vi havde fået en invitation fra en dansk-amerikaner til at besøge ham i hans sommerhus, der lå ved en lille sø, hvor vi tilbragte en dejlig dag med vandski- og speedbådssejls i kønne omgivelser. Næste dag besøg på en legetøjsfabrik, og aftenen var vores afskedsaften, og den tilbragte vi hos en tidligere officer, højt dekoreret for sin indsats som chef for en destroyer under anden verdenskrig.

Til Washington

Efter et hurtigt morgenmåltid kørte vi til New York, hvorfra vi med en DC-6 fløj til Washington, hvor vi blev indkvarteret på hotel Manger Annapolis. Onsdag formiddag lød programmet på besøg i Det Hvide Hus, og efter en gennemgang af præsidentpalæet blev vi filmet til fjernsynet. Efter frokost kørte vi til Pentagon, hvor vi overværede et interessant foredrag om rumalderen, ledsaget af film og lysbilleder, der gav os et levende indtryk af den amerikanske rumforskning og deres fremtidige raketprogram. Torsdag var der arrangeret tur til Capitol og Lincoln Memorial, og senere var vi til frokost på Mayflower hotel som Pan American Airway's gæster. Om aftenen var der middag på Bolling Air Force Base, hvor et amerikansk USAF strygeorkester spillede,

og derefter var der bal. Fredag var hel fredag, men vi syntes ikke, vi kunne besøge Washington uden at se det kendte flyvemuseum, Smithsonian Institute, hvor Lindbergs gamle »Spirit of St. Louis«, brødrene Wrights første flyvemaskiner, og det første forsøgsfly, Bell X-1, der gennembrød lyd-muren, er udstillet. Eftermiddagen var afsat til besøg på den danske ambassade, og om aftenen var vi gæster hos den danske luftattaché i Washington, oberstløjtnant Wickmann. Lørdag ved ni-tiden om morgenen startede vi fra Andrews Air Force Base over Gander, Prestwick til Rhein-Main, hvor vi landede søndag formiddag. Søndag aften var vi til banket, hvor vi havde lejlighed til at hilse på de amerikanske kadetter, der havde været på besøg i Danmark, og efter samtalen at dømme, havde de mindst lige så god en tur i Danmark, som vi i USA, og det er netop ideen i hele dette internationale udvekslingsprogram, at de forskellige landes unge skal have lejlighed til at se, hvorledes man lever i et andet land eller verdensdel, således at vi opnår den internationale forståelse, som ligger til baggrund for hele denne udveksling. Mandag startede vi fra Rhein-Main, og ved 12-tiden landede vi i Kastrup, destination for vor drommerejse og mange dejlige minder rigere.

Palle Krag.

Nu er det på tide at tænke på ansøgninger til sommerens ture til Canada, Tyrkiet og USA

Ja, nu er chancen der igen for de unge, der har gjort et godt stykke arbejde indenfor deres klub til gavn og glæde for flyvningen. KDA vil i lighed med tidligere år kunne invitere nogle unge, flyveinteresserede klubmedlemmer til USA, Canada og til et land her i Europa, denne gang Tyrkiet. Til gengæld skal KDA så være vært for et tilsvarende antal udenlandske unge flyveentusiaster fra henholdsvis Civil Air Patrol i USA, Air Cadet League of Canada og en tilsvarende organisation fra et af de europæiske NATO-lande.

Hele rejsen foretages pr. fly og opholdet i det fremmede land kommer til at være ca. 3 uger. Der vil blive afrejse fra København omkring den 20. juli med hjemkomst midt i august.

Opholdet og selve rejsen er som sagt gratis. Men der skal bruges nogle penge, fordi der kræves en ensartet påklædning (som imidlertid kan bruges sidenhen, da den er fuldkommen civil. Den består af en mørkeblå blazer og lysegrå benklæder samt nogle skjorter), desuden må rejsedeltagerne have lidt lomme penge med, og endelig kan der blive tale om eventuelt visum m. m. Det vil sige, der må regnes med en udgift på omkring 600 kr.

Hvem kan komme med?

Hvis du er mellem 17 og 19 år og har gjort en indsats for flyvningen, f. eks. indenfor din klub, hvis du virkelig har den helt rigtige interesse for alt, hvad der kan gavne flyvningen, og hvis du kan klare dig i en samtale på engelsk — dette er meget nødvendigt — og hvis du mener at kunne klare udgifterne, så skal du snarest muligt skrive en ansøgning til KDA.

Denne ansøgning skal være håndskrevet, og den skal være KDA i hænde inden den 1. marts. Ansøgningen skal indeholde følgende:

1. Navn, fødselsdato og -sted, adresse og eventuelt telefon nr.
2. Oplysning om medlemsskab og virksomhed i klubben (evt. andre flyveklubber).
3. Oplysning om dine engelske kundskaber.
4. anbefaling fra din klubs bestyrelse.
5. Fotografi (svarkuvert må vedlægges, hvis du vil have det retur).
6. Udtalelse om, at du er villig til på egen bekostning at deltage i en udtagesprøve en søndag på KDA's kontor i København.
7. Udtalelse om, at du er villig til at afholde de udgifter, der er nævnt.

Hvad spørgeskemaerne viste - 2

Vi fortsætter her gennemgangen af svarene på spørgsmålene til privatflyverne.

Spørgsmål 12: „Har De: a) radiotelefonistbevis, b) VHF-telefonistbevis, c) intet telefonistbevis?“

37% har radiotelefonistbevis, 12% VHF-bevis, mens 51% intet har. Til sidst nævnte rettedes

spørgsmål 13: „Påtanke De da i overskuelig fremtid at erhverve det?“ hvortil 67% af disse svarer ja, 29% nej og 4% sætter spørgsmålstegn.

Spørgsmål 14: „Påtanke De at erhverve instrumentbevis?“ blev af 32% besvaret med ja, af 58% med nej, mens 10% satte spørgsmålstegn eller lignende.

Spørgsmål 15: „Er De interesseret i at opnå tilladelse til nat-VFR-flyvning?“ bliver af 56% besvaret med ja og af 41% med nej, mens 3% er tvivlende.

Spørgsmål 16: „Har De tilladelse til at slæbe svævefly?“ Her siger 10% ja, 90% nej.

Spørgsmål 17: „Påtanke De i overskuelig fremtid at erhverve højere certifikater (erhvervsflyvning)?“ besvares af 14% med ja, 82% med nej, 4% ved ikke.

Medlemsforhold

Spørgsmål 18's besvarelser viser, at 65% er medlemmer af lokale motorflyveklubber, 43% personlige medlemmer af KDA, 16% medlem af svæve- eller modelflyveklubber, mens knap 10% ikke er tilknyttet KDA — det er bl. a. en del militære flyvere med civil certifikat. 14,5% er medlem af Foreningen Danske Flyvere, og ganske få af udenlandske organisationer. Landmotorflyveklubben er tydeligt nok ikke tilstrækkeligt kendt endnu, for flere angav at være medlem af denne, end den selv har tilmeldt af medlemmer!

Spørgsmål 19 spurgte de, der ikke havde tilknytning til KDA om, hvorfor de ikke står som medlem af en lokal motorflyveklub eller af Landsmotorflyveklubben. Til det første svarer de fortrinsvis, at der enten ingen er, at den ikke foretager sig noget, eller at de ikke er blevet opfordret. Mht. Landsmotorflyveklubben er svaret ofte ukendskab — trods omtale i FLYV og direkte henvendelser (men den kommer igen).

Spørgsmål 20: „Er De stort set tilfreds med den service og den interessevaretagelse, KDA og motorflyverådet de sidste par år har ydet.“

Her svarer 70% ja, 13% nej og 17% ved ikke.

„Hvis nej, hvilke punkter ønskes da forbedret?“ lød fortsættelsen, og her indkom både fra ja- og nej-folk et væld af kommentarer, som endnu ikke har kunnet bearbejdes, men som motorflyverådet vil studere nøje. Der er mange gode og positive forslag, enkelte negative kommentarer og adskillige modstridende ønsker, men som helhed giver svarene god rettesnor for rådets fortsatte arbejde. Nogle af kommentarerne vil blive besvaret direkte.

Spørgsmål 21: „Ønsker De (og er De villig til at betale for) en væsentlig udvidet service og interessevaretagelse, eventuelt gennem en fælles europæisk organisation til dette formål?“ gav 58% ja, 35% nej og 7% ved ikke.

Spørgsmål 22 var mere propagandaagtigt end egentligt sagligt: „Mener De, at vi bedst kan få myndighederne til at lytte til vore krav ved: a) at stå spredt i og uden for fælles organisationer, b) at stå samlet alle i én organisation?“

Knap 2% satte kryds ved a, ved en fejltagelse eller måske i irritation, nogle nægtede at svare på dette „suggestive spørgsmål“, som man mente „var under bøltestedet“, men 95% satte pænt kryds ved b. Nogle dog med bemærkninger som „ha!“, „naturligvis“ eller „Oh, what a smart guy you are.“

Spørgsmålet var nærmest tænkt som en forberedelse til en henvendelse til de enkelte udenforstående medlemmer, og svarene viser, at vi kan forvente en positiv modtagelse af henvendelsen.

Spørgsmål 23: „Er De interesseret i at deltage i udenlandske rallies“ gav 62% ja, 38% nej.

Spørgsmål 24: „Er De interesseret i flere og evt. moderniserede flyvekonkurrencer?“ gav 60% ja, 36% nej, 4% ved ikke.

Spørgsmål 25: „Fører De interesseret i at medvirke i et kommende samarbejde med civilforsvar og flyverhjemmeværn, når de direkte udgifter hertil bliver godtgjort?“ gav 83% ja, 15% nej, 2% ved ikke.

Spørgsmål 26: „Fører De Deres Shell-flyvekort à jour?“ gav 74% ja, 25% nej, 1% spørgsmålstegn.

Der var en, der til slut skrev: „Og så var det et godt og velskrevet brev, der fulgte med — det må da give resultat.“

Det synes vi, det har gjort. Vi takker for den store tilslutning og skal gøre, hvad vi kan, for at resultaterne kommer medlemmerne til gode.

BØGER

Om glasfiber

Lewis & Warring: *Glassfibre for Amateurs*. Model Aeronautical Press, 122 sider, rigt illustreret. Pris 7/6 sh.

De sidste par år har vi set en del model-fly, der var helt eller delvis bygget af glasfiber. Modellernes ejermænd er formelig blevet bestormet med spørgsmål om, hvordan man arbejder med dette stof, så der er ingen tvivl om, at nærværende bog vil opfylde et savn på dette område.

Bogen fortæller, hvad glasfiber er, hvordan man arbejder med det, hvilket værktøj, der er nødvendigt, ligesom den viser, hvorledes man fremstiller forme og skabeloner. Sluttelig giver den nogle eksempler på ting, man med fordel kan fremstille på denne måde, bl. a. kroppen til en hastighedsmodel.

Men det er iøvrigt ikke alene modelflyvere, der kan have fornøjelse af bogen. Også svæveflyvere og motorflyvere, der amatørbygger, kan have udbytte af at læse den. *Oml.*

Slaget om Storbritannien

Derek Wood & Derek Dempster: *The Narrow Margin*. Hutchinson & Co., 1961. 536 s., ill. 36,75 kr.

Der kan næppe være tvivl om, at Slaget om Storbritannien var det mest betydningsfulde slag under den anden verdenskrig. Det kan heller ikke betvivles, at „The Narrow Margin“ er den hidtil bedste og mest omfattende bog om de skæbnesvangre dage i 1940. Selve slaget er behandlet i dagbogsform med udførlige oplysninger om de tyske bombeangreb og de engelske modforholdsregler. Under den 15. august læser man således, at 50 Ju 88 fra Alborg bombarderede flyvebasen Driffild i Yorkshire, men at seks af dem blev skudt ned.

Indledende kapitler behandler bl. a. den engelske kontrol- og varslings tjeneste, luftmeldetjenesten, begge siders efterretningstjeneste og meget andet. Efter engelsk skik er der en række interessante tillæg, omhandlende bl. a. de anvendte flytyper, deltagende enheder, engelske og tyske tab, ja, der er endog en liste over deltagende engelske piloter.

Dette digre værk, der forsynet med mange illustrationer og kort, fortjener vid udbredelse.

En prøvflyver fortæller

Eric Brown: *Wings on my Sleeve*. Arthur Barker Ltd., 1961. 191 s., ill. 22,05 kr.

De militære prøvflyvere får ikke nær så megen presseomtale som industriens, men derfor er deres arbejde ikke mindre interessant eller farligt; efter at have læst denne bog vil man snarest sige tværtimod.

Nuværende kommandør Eric „Winkle“ Brown har fløjet flere typer end de fleste, bl. a. 52 forskellige tyske, lige fra kæmpflyvebåden BV 222 til Heinkel He 162 Volksjäger. Han var den første, der landede med et jefly på et hangarskib, han har lavet spindforsøg med Halifax, lært sig selv at flyve helikopter o.s.v. Det er en usædvanlig interessant bog, der giver mange interessante oplysninger om de forskellige typers flyveegenskaber.

Bogen omhandler også Browns tid som jagerpilot, da han fløj Wildcats fra det første engelske eskorteangarskib, samt hans senere karriere som eskadrillechef og operationsofficer i Fleet Air Arm.

Amerikansk marineflyvnings historie

United States Naval Aviation 1910—60. U.S. Government Printing Office 1960. 239 s., ill. 19,75 kr.

Denne bog er udsendt i anledning af den amerikanske flådes flyvevæsens 50 års jubilæum og giver ikke nogen sammenhængende historisk skildring, men er udformet som en kronologi, hvor de forskellige begivenheder står opført i datoorden. Det bevirker, at bogen nærmest må regnes som en håndbog, selvom den er forsynet med register. Prisen må opfattes som værende symbolsk, for vi har sjældent set en bog med så mange oplysninger og så interessante billeder. Af speciell interesse for typesamlere er oversigterne over kampfly og helikoptere, der rummer mange hidtil ikke-offentliggjorte oplysninger om første flyvninger, produktionstal o. l.

Luftwaffes barndom

H. J. Nowarra: *50 Jahre Deutsche Luftwaffe Band I (1910—15)*. Eget forlag, 1961. 212 s., ill. 45,60 kr.

Dette bind er kun for specialister, men hvis de efterfølgende bind bliver lige så gode, er vi overbevist om, at bindene om Luftwaffe 1933—1945 vil blive revet bort. Bogen består næsten udelukkende af billeder med meget lidt tekst, der oven i købet er både på engelsk og tysk, så sproget skulle ikke lægge hindringer i vejen.

Ny formand for Vestjysk Flyveklub

På generalforsamlingen den 4. december trak klubbens mangeårige formand, J. Østergård Vejvad, sig tilbage og blev udnævnt til æresmedlem. Til ny formand valgtes fabrikant Anker Pallesen og som kasserer flaskegasforhandler Harry Kristensen, og desuden nyvalgte direktør Sv. Hulthin Jensen til bestyrelsen.

Salg af fondsmateriellet godkendt

Ved den skriftlige afstemning blandt svæveflyveklubberne indkom der 41 stemmer for og 6 stemmer imod godkendelse af salg af de resterende fondsfly. Der var ialt 62 mulige stemmer. Af 31 klubber og flyvestationer afgav de 22 deres stemme.

Der var indkommet en del bud på den havederede OY-EUX, som fondsbestyrelsen ved redaktionens slutning var ved at gennemgå for at afgøre, om den skulle sælges nu eller forventes at kunne indbringe mere ved salg efter genopbygning.

„Flyv til Beldringe“

— og lej en vogn for videre transport.
Ny Volvo PV 544 udlejes.

Sylvest Jensens Luftfart

Odense afdeling
Odense Lufthavn pr. Beldringe.
Telf. Lunde 151.

K Z VII

ønskes købt eller lejet. Tilbud med pris og gangtid bedes sendt til Billet nrk. 11, FLYV's Forlag, Vesterbro-gade 60, Kbhvn. V.
Diskretion loves.

KVIK DAME



Den kendte amerikanske flyverske, Miss Jacqueline Cochran, der var den forrige præsident for FAI, og som er formand for den amerikanske aeroklub, har ifjor sat en lang række rekorder for kvinder og vil dermed være indehaver af flere FAI-rekorder end nogen anden pilot. Alle rekorder er sat i en North American T-38 og ventes snart anerkendt. Jacqueline har fløjet siden 1932.

FLYVEPLADS-NYT

Sønderborg flyveplads udvides

Sønderborg flyveplads har ligesom mange af vore andre midlertidige offentlige landingspladser mål på ca. 400x500 m, og derfor er den i underkanten for nogle af de moderne typer af forretningsfly. Samtidig er pladsen så stærkt trafikeret, at Sønderborg byråd har besluttet at udvide pladsen betydeligt.

Den vil få en øst-vestlig hovedbane af græs på 45x880 meter omgivet af en sikkerhedszone på ialt 300x1000 m. Herudover bliver der en NV-SØ-bane på 30x420 m med sikkerhedszone på 150x450 m. Den nye hovedbane opnås ved at udvide pladsen i vestlig retning tværs over den nord-sydgående bivej i pladsens nuværende vestlige begrænsning, der nu må sløjfes.

Anlægsudgifterne er anslået til 137.000 kr. plus et erstatningsbeløb til ca. 8000 kr. til diverse servitutpålæg. Man havde også beregnet, hvad fast belægning på banen ville koste, og det blev til 810.000 kr., hvilket byrådet ikke mente at kunne gå ind for på nuværende tidspunkt.

Bliver andre af vore små pladser større?

Sønderborgs smukke eksempel kan måske animere til en tiltrængt modernisering af andre af vore små flyvepladser rundt om i landet.

Her trænger Århus Privatflyveplads, Kirstinesminde, sig i første række på, fordi denne er endnu mere utilstrækkelig.

Århus synes også positivt indstillet for tanken om enten at udvide flyvepladsen eller at indrette en ny og mere tidssvarende længere fra byen. Imidlertid er beliggenheden så fortræffelig, at det i høj grad må ønskes, at man vælger at udvide den bestående plads.

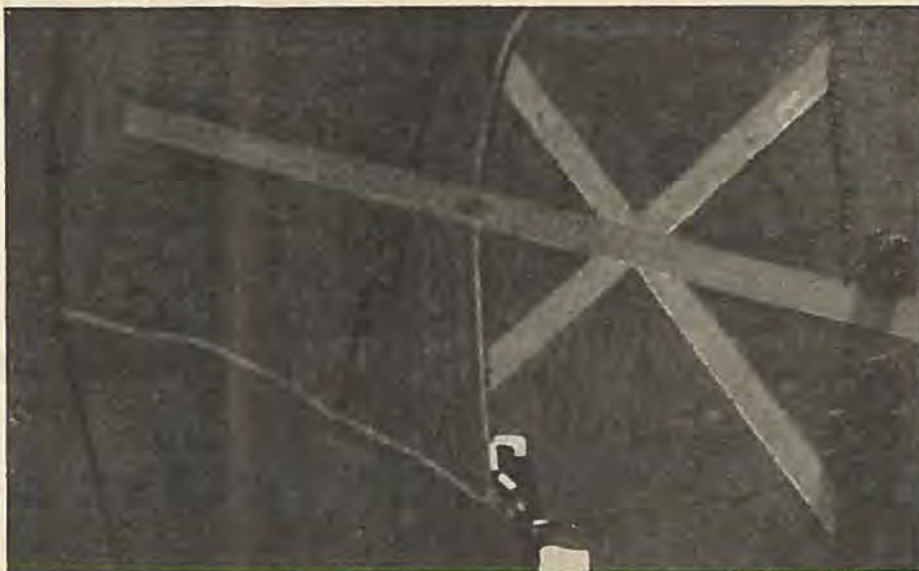
Fornylig har der også været en ny omgang avisomtale om mulig udvidelse af Skovlunde, om hvilken plads der vel er blevet skrevet flere dårligt informerede artikler end om nogen anden plads. For denne plads' vedkommende har der i adskillige år været arbejdet på udvidelsesplaner, som der er begrundet håb om, at man snart kan få ført ud i livet. Det er også tiltrængt.

Arlanda og Bromma

KSAK har protesteret over en bestemmelse om, at Arlanda fra nytår skal overtage Bromma's rolle som toldflyveplads også for private fly og anført, at det er urimeligt set fra privat- og forretningsflyvningens synspunkt at skulle flyve den ekstra vej til Arlanda, når man kommer sydfra, for at blive fortoldet, inden man flyver tilbage til Bromma, hvorfor man anmoder om at få bibeholdt Bromma som toldflyveplads, selv om der ikke behøver være permanent toldvagt. Samtidig påpeger man det uheldige i, at man derved animerer til en sammenblanding af den tunge og den lette trafik.

Fra motorflyverådets arbejdsmark

Motorflyverådet har i nogen tid forberedt udsendelsen af en propagandabrochure for oprettelse af landingsbaner tæt ved byerne, men arbejdet gik i stå, fordi der ikke fandtes faste regler for disse pladser indretning. Man har overfor luftfartsdirektoratet påpeget nødvendigheden af en mere fast politik på dette område, og sådanne regler ventes nu bekendtgjort i en BL.



Model af udvidelserne i Sønderborg. I billedets højre halvdel ses den gamle plads, og man ser, hvordan den nye bane hovedsagelig føres ud mod vest, men også en smule mod øst. Bygningerne på pladsen skal forpås med den store bygning nederst i billedet.

Samtidig har rådet på baggrund af henvendelser fra medlemmer taget spørgsmålet om dyrkning af korn på sikkerhedszonerne langs banerne op til behandling. Flere pladser er oprettet ud fra den forudsætning, at her må dyrkes korn, og det er en økonomisk betingelse for flere af disse pladser eksistens. På grund af et par havarier trak direktoratet imidlertid i sommer denne tilladelse tilbage med virkning fra 1. november. Direktoratet oplyser, at man havde troet, korn var ret uskadeligt, men nu mener at have erfaret, at dette ikke er tilfældet. Man anfører også, at andre lande kræver væsentligt bredere frie baner end de 30 meter, man her i landet var kommet ned på. På den anden side er de nu krævede 150 meter måske for rigeligt, men det vil nu blive overvejet i forbindelse med de nye regler.

Rådet har også påpeget det ulogiske, der ligger i, at man på grund af tilstrækkeligt dagslys tillader VFR-flyvning i 1/2 til 3/4

time efter solnedgang, men alligevel på visse lufthavne tænder landingslysene uden at være anmodet derom, og så kræver den foreskrevne betaling herfor (30 kr.). På pladser uden belysning risikerer man ikke denne noget kostbare service. En anden ting, der i de større havne gør brugen af den forlængede VFR-tilladelse næsten illusorisk, er, at der skal betales overarbejdsgebyr til havnepersonalet (60 kr.), så det er en noget kostbar fornøjelse at udnytte denne lempelse.

Endelig har rådet påpeget manglende toldfaciliteter på en del af de offentlige pladser, især Kirstinesminde. Det er et skridt fremad, at Herning er blevet toldflyveplads, men det er ikke tidssvarende, at svenske flyvere f. eks. ikke kan flyve til Læsø eller Anholt uden først at skulle til andre pladser for at indklarerer.

Det fortæller endog, at toldvæsenet har bortvist en svensk flyver fra Anholt med den begrundelse, at flyvepladsen der ikke er toldflyveplads!

Et svæveflys økonomi

I et af motorflyvernes spørgeskemaer skrev en privatflyver og bad om at få realistiske oplysninger om, hvad det koster at holde fly, i stedet for „fabrikkernes overoptimistiske kalkulationer“. Den bedste måde at få den slags frem er, hvis nogen kan fremlægge nøjagtige regnskaber over fly, som de har ejet og afskaffet.

Ved svæveflyverådets klublederkursus, hvor den slags emner også drøftes, fik man forelagt et sådant eksempel for et svævefly, endda et særdeles veludnyttet fly, idet formanden for Flyveklubben Aviator, *Mogens Buch Petersen*, havde udarbejdet følgende omkostningsanalyse for klubbens Bergfalke, OY-AXP, der blev solgt i foråret:

Købspris oktober 1954 ca.	15.000 kr.
Salgpris marts 1961	8.000 kr.
Effektiv afskrivning på 6½ år	7.000 kr.
Ansvars- og brandforsikring	1.100 kr.
Luftdygtighedsbevis	400 kr.
Reparation og vedligeholdelse ..	1.500 kr.
Samlede omkostninger i 6½ år ..	10.000 kr.

I denne periode har flyet udført 5.931 flyvninger og 828 timer, d.s.v. udnyttelsen har gennemsnitslig været 915 flyvninger og 127 timer pr. år, hvilket er særdeles fint.

Fordelt på flyvninger og timer giver det en omkostning på ca. 1,70 kr. pr. flyvning eller ca. 12,00 kr. pr. flyvetime.

Der er ikke taget hensyn til forrentning af det investerede beløb. Denne ville med 5% gennemsnitlig rente blive til ca. 6.000 kr., der forudsættes dækket gennem kontingentindtægter, indskud og omskolingsgebyrer.

De direkte indtægter pr. flyvning var de første 5¼ år 3,00 kr. Hvis man herfra trækker ca. 1,00 kr. fra til spilstarten, bliver der 2,00 kr. tilbage til svæveflyet eller et overskud på 2,00 + 1,70 lig 3,70 kr. pr. start. Det bliver til 1.800 kr. på 6½ år, men hvis prisen havde været den nuværende på 4 kr. pr. start, ville der have været et samlet overskud på ca. 7.700 kr.

Der er ikke tvivl om, at Bergfalken har været et særdeles økonomisk fly, dels på grund af god udnyttelse, dels fordi det blev solgt på et tidspunkt, hvor det stadig havde en fornuftig markedspris, og sidst men ikke mindst, fordi det kun har fået nogle småknubs ved hårde landinger og ingen egentlige havarier. Et gennemsnitsfly ville på det antal starter have haft 4-5 havarier.

Vi fører ikke statistik over havariernes økonomiske følger, men det gør englænderne, der har ca. samme havariopromille som vi, og de beregner en havariomkostning på ca. 1,50 kr. pr. flyvning, hvilket ville give ca. 9.000 kr. for dette fly.

VM i Argentina i 1963

FAI tager svæveflyvernes luftrumsproblemer op til behandling

SVÆVEFLYVNINGEN er blevet et offer for sin egen succes, sagde præsidenten for FAI's svæveflyvekomité, svejtseren *Adolf »Pirata« Gehriger*, ved FAI-kongressen i Monaco i oktober. Han oplyste, at det er blevet så kostbart at arrangere VM, at meget få lande er i stand til det, og det var foreløbig udsat fra 1962 til 1963.

Sidst i november holdt FAI's svæveflyvekomité et ekstraordinært møde i Paris for at diskutere stedet for VM i 1963. Der forelå to tilbud: fra Argentina og fra USA, så det var straks klart, at der nu endelig ville komme et FAI-verdensmesterskab uden for Europa.

Det amerikanske tilbud led af den svagheit, at man ikke kunne få at vide, hvor VM i så fald blev afholdt – der var tale om det traditionelle Elmira i staten New York, der gav flyveforhold som mange steder i Europa og antagelig vanskeligheder mht. skyflyvningstilladelse. Og den anden mulighed var den dyrere, men unægtelig nok så interessante i Bishop i Californien, det berømte bølgeflyvningscenter, der dog om sommeren mere byder på ekstraordinær stærk og høj termik samt skræntvind, bjerge og ørkener.

Men amerikanerne ville først kunne give endelig besked to måneder efter at have fået overdraget arrangementet, da det afhæng af de økonomiske vilkår de to steder.

Den argentinske svæveflyveorganisation FAVAV, der netop var blevet tilsluttet FAI, ønskede efter *Hosingers* sejr i den åbne klasse i 1960 traditionen om at overdrage arrangementet til vinderlandet fortsat, og de gik hårdt ind for at overvinde modviljen mod den store afstand for de fleste landes vedkommende:

De tilbød det afholdt på en ny militær

flyvebase Junin, ca. 180 km vest for Buenos Aires, i februar 1963, hvor det er sommer på de kanter. Her er mulighed for at flyve i alle retninger, ingen luftveje til at hindre skyflyvning, ingen bjerge, men stærk termik (8 m/sek) med skybasis 2000 til 3000 m. Der kan flyves i alle retninger, er gode landingsmuligheder, så hjemtransport baseres på flyslæb.

Man behøver altså ikke at medbringe transportvogne og heller ikke hjælpere. Hele arrangementet er gratis, og Argentina tilbød 30-50 % rejsetilskud for pilot og svævefly og kan også udlåne et antal Ka-6 mod betaling af forsikringen.

Det er det argentinske flyvevåben, der i anledning af sit 50 års jubilæum har givet tilsagn om en masse hjælp – og hvis de til den tid havde overtaget nogle tidligere civile DC-6B, var der mulighed for at hente europæere i dem.

Mod dette tilbud kunne »de fattige kapitalister i USA«, som *Gehriger* betegnede dem, ikke hamle op, og ved skriftlig afstemning fik Argentina 14 og USA 3 stemmer.

Svæveflyvernes ligeret til luftrummet

Komitéen har tidligere haft det synspunkt, at luftrumsproblemer måtte klares lokalt i de forskellige lande, men efter en dansk henstilling tog man problemerne op til diskussion på det sidste møde i april og anså det her for så vigtigt, at det var eneste andet punkt på dagsordenen på novembermødet, for at man havde tid til at behandle det.

På grund af en for sen frist for indsendelse af indlæg var der ikke på forhånd kommet mange bidrag, men foruden et indlæg fra svæveflyverrådet med en oversigt

over udviklingen i Danmark og forslag til, hvad FAI kan gøre, var der umiddelbart før mødet kommet et meget vægtigt bidrag fra British Gliding Association, og flere blev afleveret eller bebudet.

Det engelske bidrag ser ud til at blive et godt grundlag at arbejde på, fordi BGA direkte har drøftet problemet med luftrumets andre brugere og fået anerkendt svæveflyvningens principielle ligeberettigelse samt nødvendigheden af hensyntagen til svæveflyvningens særlige operative betingelser.

Philip Wills foreslog, at man sendte essensen heraf til ICAO og stiller krav om anerkendelse af disse principper og om at enhver regel, der berører svæveflyvningen, af ICAO må diskuteres med FAI og på nationalt plan af myndighederne med de lokale aeroklubber ... i god tid før der træffes afgørelser om sådanne regler eller luftrumsrestriktioner.

Man vedtog at gå frem efter disse retningslinier. Der vil altså nu ske noget på FAI/ICAO-plan, og det er rart at se, at der nu er fuld forståelse for centraliseret og koordineret arbejde på disse yderst vigtige problemer.

Gehriger genvalgt med akklamation

Komitéen vedtog direkte til FAI og via aeroklubberne at protestere mod en ny FAI-regel om, at de faglige komiteer ligesom FAI selv kun kan have samme præsident i to år. *Gehriger*, der har været en dygtig leder af den internationale komité siden krigen, var eneste emne til posten og blev – efter nye FAI-regler – ved omhyggelig skriftlig afstemning enstemmigt genvalgt til alles forbavselse.

Til vicepræsidenter genvalgte *Wills* og polakken *Bojanowski* samt nyvalgte den tyske VM-leder, *Seff Kunz*. Franskmanden *Eyraud* blev nyvalgt til sekretær.

Komitéens næste møde blev fastsat til 22.-23. juni, hvor man bl. a. skal drøfte evt. ændringer i rekord- og diplomregler. Forslag hertil skal være FAI i hænde inden udgangen af januar, så hvis noget medlem har forslag af betydning, bedes de meddelt svæveflyverrådet omgående.

Vasama – nyt finsk svævefly

Til DM i sommer havde finnerne bebudet, at de ville komme og vise os deres nyeste svævefly, ligesom de året før havde demonstreret *Kajava*, men i sidste øjeblik gik turen i vasken.

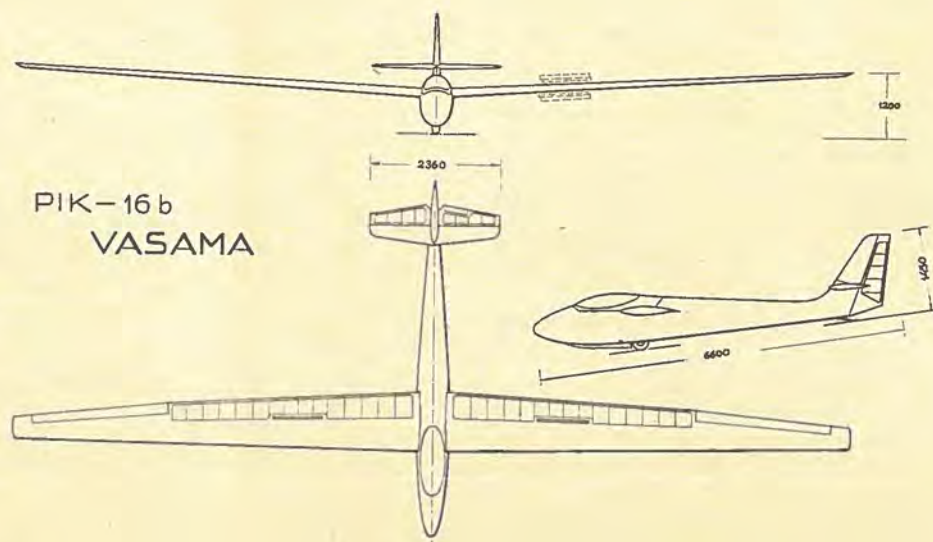
Det var PIK-16 Vasama, som er den uhyre produktive finske polytekniske flyvegruppens nyeste produkt. Det er et svævefly i standardklassen. Prototypen, der havde v-hale, satte ved de finske mesterskaber finsk rekord på 300 km trekantbane med 86,6 km/t og blev ligeledes med *Jalkanen* som pilot placeret på 4. pladsen.

Den nye udgave, PIK-16b, har et konventionelt haleparti med pilformet finne, som tidens mode byder det.

Vingearbejdet er 11,7 m², spændvidde 15,0 m, længde 6,6 m. Der anvendes et 14 % tykt laminarprofil. Tomvægten er 185 kg, fuldvægt 295 kg. Den største tilladte hastighed er 250 km/t i rolig luft, 170 km/t i urolig. Bedste glidetallet angives til 34 ved 85 km/t, mindste synkehastighed er 0,6 m/sek ved 75 km/t, stallinghastigheden er 62 km/t. Ved 145 km/t er glidetallet endnu 20 og synkehastigheden lige under 2 m/sek.

Flyet er meget stærkt med en brudbelastningsfaktor på + 10,5 og - 6,0.

Det er konstrueret af *Tuomo Tervo*, *Jorma Jalkanen* og *Kurt Hedström*.



Oversigtstegning af den nye udgave af Vasama.

SAS POKALEN TIL CHRISTIAN LUND

Formanden for Birkerød Flyveklub, automekaniker *Christian Lund*, fik ved KDA's andespil overrakt den pokal, som SAS gav KDA ved 50 års-jubilæet — en pokal, der er reserveret særligt dygtige klubledere.

Lund har været en drivende kraft i Birkerød Flyveklub, der som bekendt er en af vore største og førende svæveflyveklubber med medlemmer fra hele hovedstadsområdet og Nordsjælland.

Han har været med fra klubbens start i 1943 og har i bestyrelsesarbejdet været en både ansporende og stabiliserende kraft i klublivet. Lund hører ikke til dem, der sørger for selv at få fløjet mest muligt — tværtimod — han tager først og fremmest tønnen på jorden, ikke bare ved bestyrelsesmøder, men på værkstedet (især med det rullende materiel, som han naturligvis har særlige forudsætninger for at tage sig af).

Med en flåde på to to-sædede og fire ensædede svævefly — og endnu et til snarlig levering er Birkerød Flyveklub godt rustet til den nye sæson.



Chr. Lund som medlemmerne kender ham: i arbejdstøjet ved klubhuset.

Birkerød Flyveklubs klubhus

Når opmærksomheden blev særligt henledt på Chr. Lund som årets kandidat til SAS-pokalen, skyldes det ikke mindst det dejlige klubhus, som især på hans initiativ og arbejdsindsats er rejst ved siden af Sandholm eksercerplads, hvorfra klubben flyver.

Sandholm er med sit skovomkransede og bakkerige terræn ingen ideel flyveplads, men den er anvendelig, og så er den smuk og idyllisk, så man har lettere ved at få familien derud end til en flad og blæsende „rigtig“ flyveplads.

Alligevel savnede man et samlingssted, og en vinterdag for et par år siden meddelte Lund pludselig de forbavsende medlemmer, at klubben havde budt på og for en yderst beskeden sum erhvervet et dejligt stråtekt træsommerhus på et eksproprieret areal ved Høvelte, og at man samtidig havde forpligtet sig til at fjerne det og jævne grunden.

I bidende kulde blev det frigjort fra grunden — men hvordan få det flyttet til Sandholm, hvor man havde købt en ny grund lige op til flyvepladsen, uden at skille det ad? Det var et stort problem, selv for improvi-

sationsdygtige svæveflyvere, men til sidst lykkedes det — ad diplomatisk vej.

Hele sidste år sled klubbens medlemmer ved siden af flyvningen med at grave kælder — for man ville have værksted — og med at flytte og udvide og rette huset op, og der blev fortsat i år med bedre kloakering, indre indretning, vejarbejde o.s.v. i tusinder af arbejdstimer, indtil indvielsen kunne ske i sommer — men der bliver nok at gøre også i fremtiden.

Nu er der et dejligt 5×10 m værksted i kælderen, hvor flyene overhales i vinter og et stort opholdslokale, kontor, køkken og badeværelse ovenpå, hvor medlemmerne også kan samles i den flyveløse vintertid.

— Klubhuset er en nyttig ting til sit egentlige formål. Men det er samtidig en ny og fortrinlig måde at skaffe penge til at købe nye svævefly for. Det er at overskue, hvad grund og hus har kostet, men takket været medlemmerne egen arbejdsindsats har det nu en flere gange så stor værdi, som naturligvis ikke skal realiseres ved salg, men bruges til at låne penge på.



Det hyggelige klubhus, hvoraf delen nærmest er en ny tilbygning. Fra huset og terrassen er der fri udsigt over flyvepladsen. Huset har ikke fået officielt navn — man har foreslået »Villa Lund«, »Christiansmindet« og »Hungarene«.

Tværs over USA i svævefly

Den amerikanske svæveflyver *Robert Fischer* forsøgte i sommer, om han kunne slå tiden for den 50-årige første motorflyvning fra kyst til kyst med et svævefly. Men sommervejret har også været dårligt i Amerika, så Fischer brugte 59 dage til den godt 4500 km lange distance, mens motorflyet i 1911 brugte 49 dage.

Fischer startede i sin Schweizer 1-23 fra Seattle, Washington, den 30. juni og nåede Zahn's Airport på Long Island, New York, den 27. august.

Civil Air Patrol hjalp ham med en Piper Super Cub, der fulgte med og startede ham efter hver landing — altid udløst lidt *bagude* i forhold til landingsstedet. Han fløj på 29 af de 59 dage. Den korteste distance var på 37 km, den længste på 556 km. Samlet flyvetid var 109 timer 45 minutter. Der blev foretaget 16 landinger på flyvepladser, 15 på marker, hvorfra han dog kunne flyslæbes igen de 10 gange, så transportvognen, der også fulgte med efter en station-wagon med hele familien i, kom kun i brug fem gange — og så til hele den lange tur hjem igen. Det var en ordentlig ferie!

Sådanne „vandringsflyvninger“ blev endog dyrket på konkurrencebasis i Tyskland før krigen og er også gentaget i Frankrig efter denne, og det er egentlig en god idé, ikke bare til konkurrence, men også til almindelig ferieflyvning, når man er tilstrækkelig mobil.

Faldskærm efterlyses

Det er nogle gange under DM, hvor et stort antal faldskærme var samlet, sket, at et par er blevet forbyttet, men de er altid dukket op igen senere. Det håbede man også ville ske ved afleveringen af flyvevåbnets faldskærme, der var udlånt til svæveklubberne ifjor, men vi mangler stadig en rygskærm med løbenummer 47. Vi beder derfor alle klubber og medlemmer, der ligger med faldskærme, om at undersøge, om de på en eller anden måde skulle have fået denne skærm med blandt deres skærme og i så fald — eller hvis man iøvrigt kan oplyse noget — omgående at sætte sig i forbindelse med KDA.

To højderekorder anerkendt

KDA har anerkendt de to danske nationale rekorder, som *Leif Corydon Andersen* fra Flyveklubben Horsens slog under en flyvning fra St. Auban i Frankrig den 17. juli, med hhv. 6.700 m højdevinding og 7.500 m absolut højde. Leif Andersen berettede selv om sine oplevelser i vort oktobernummer. Rekorderne slår *Age Dyhr Thomsens* på hhv. 5.580 m og 5.980 m, der imidlertid bibeholdes som lokale danmarkrekorder.

Moderniseret klublederkursus

Svæveflyverrådet havde stadig fuldt hus og flere på ekspektancelisten til sit årlige klublederkursus, der blev afholdt i KDA's lokaler i weekend'en 2.—3. december.

Mødet blev ledet af *Mogens Henriksen*, der ligesom *Weishaup* har været med til samtlige otte afholdte K-kursus, og de øvrige lærere var *K. V. Pedersen*, *B. Christiansen*, *Ole Brandt*, *Verner Jensen* og *Rasmus Kristensen*.

Da kendskabet til det mere elementære stof om bestyrelsens arbejdsfordeling og arbejdsform samt regnskabsteknik synes at være betydeligt mere udbredt end for 6 år siden, lægger man nu hovedvægten på *klubpolitik* — opdelt i medlemspolitik, materielpolitik og økonomisk politik, som det altid er sundt at få diskuteret, og deltagerne gav da også udtryk for, at de vendte hjem til deres klubber med fornyet inspiration.

Velkommen til Modelflyverne

FLYV i stedet for „Modelflyvenyt“

MEDELLER dette nummer byder vi samtlige medlemmer af de tilsluttede modelflyveklubber velkommen blandt FLYV's faste abonnenter. Mens alle andre slags KDA-medlemmer hidtil har fået FLYV, har man ikke kunnet levere det til modelflyverne, fordi deres kontingent ikke har kunnet bære det. I stedet har man i 18 år sendt hver modelflyver et særligt meddelelsesblad »Modelflyvenyt fra KDA« fra 6 til 3 gange årligt, men prisen på dette er også steget så stærkt, at modelflyverådet har haft hele problemet oppe til fornyet overvejelse.

Man har altid anset det for idealet, at samtlige KDA-medlemmer fik KDA's medlemsblad ind ad døren hver måned. Den lille kontingentforøgelse, som modelflyveklubberne netop har præsteret ved indbetalingen af kontingentet for 1962, kan naturligvis ikke bære et FLYV-abonnement – den er kun at betragte som et yderst beskedent bidrag til dækning af de udgiftsstigninger, der har fundet sted de senere år, og som desværre stadig fortsætter.

Modelflyverådet har imidlertid fået den opfattelse, at man godt kan få modelflyverne til at betale lidt mere, hvis bare de direkte kan se, at de får noget for pengene – de har i hvert fald penge til at købe motorer og radiosæt og til at køre i bil til konkurrencerne for.

I stedet for at hutle sig igennem endnu et år med et minimalt antal numre af »Modelflyvenyt« har rådet besluttet at springe ud i det og gøre et forsøg, foreløbigt for første halvår 1962, med at levere FLYV til samtlige tilmeldte modelflyvere. Rådet finansierer forsøget med det beløb, »Modelflyvenyt« ville have kostet samt herudover et beløb fra modelflyvefondet, og vil så på repræsentantskabsmødet fremsætte forslag om at gøre ordningen permanent.

Inden da har modelflyverne tre numre af FLYV at studere og tid til at overveje ideen. Den gennemsnitlige modelflyvestofmængde i FLYV har kunnet øges med omkring en side på grund af det forøgede oplag, og denne plads tages altså ikke fra de andre læsergrupper. Mængden i de enkelte numre vil variere efter det aktuelle behov og det samlede antal tekstsider. Ath. disse og FLYV's karakter af et alment tidsskrift vil vi bringe mindst muligt meddelelses- og rent foreningsstof og mest muligt teknisk og instruktivt stof.

Hertil behøver vi modelflyvernes egen medvirken i form af egnet stof og ønsker og ideer til sådant stof. Lad os høre fra jer!

INITIATIVPOKAL til MODELFLYVERE



De to nye fine pokaler.

Tidsskriftet „Hobby Bladet“ har foræret KDA to flotte pokaler. Den ene er en pokal til flerkanalklassen ved DM, og den vil hjælpe os af med de vanskeligheder, der er forbundet med kun at have én pokal til to klasser, der er ret vanskelige at sammenligne. I fremtiden bruges Arne Bendixen-pokalen udelukkende til enkanalfly.

Den anden har fået navnet „Initiativpokalen“, og den skal hvert år ved repræsentantskabsmødet uddeles til en modelflyver, der i det forløbne kalenderår har udvist særligt anerkendelsesværdigt initiativ på et eller andet af modelflyvningens mange områder. Der kan være tale om tekniske forbedringer, en særlig ny og fremragende modelkonstruktion, gennemførelsen af nye konkurrencetyper, ideer i klubarbejdet o.s.v.

Modelflyverådet afgør, hvem der skal have den, men ethvert medlem kan indstille den modelflyver, han særligt mener fortjener den. Det skal med nærmere begrundelse være KDA i hænde senest 1. februar.

En årsrekord til

Årsrekorderne for 1961 syntes at være blevet fastlagt meget tidligt på året, og efter den 16. april blev der stille på området. Men rekorderne afhænger heldigvis ikke alle af termik, og den 11. november lykkedes det Svend Nielsen, 222, Guldgården i Vordingborg, at sætte hastighedsrekorden op til 175 km/t.

Hermed så årsrekorderne ved redaktionens slutning således ud:

Svævemodeller, tid, *Leif Mortensen*, Aviators Modelflyvere, 31 min 00 sek.

Fritflyvende, distance, *Jens P. Østergård*, Midtjydsk Modelflyveklub, 13 km.

Gummimotormodeller, tid, *Frank Dahlin*, The Sky Devils, Randers, 7 min 21 sek.

Gasmotormodeller, tid, *Hans S. Sørensen*, Djursland, 3 min 36 sek.

Indendørs gummimotormodeller, *William Soya*, Gentofte, 1 min 40 sek.

Nye modelflyveklubber

Med virkning fra årsskiftet er følgende modelflyveklubber blevet tilsluttet KDA:

Klub 137 Flyveklubben *Flight*, Tage Rugård, Broergade 1, st. th. København V, der ikke udelukkende er en modelflyveklub, men også dyrker almen flyveinteresse.

Klub 138 *Comet*, H. & J. Geschwendtner, Wibrandsvej 47, København S.

Klub 139 *Vistair*, Ole Norsker, Højdevej 21, Virum (specielt for elever på Virum Statsskole).

Klub 539 *The Airbird*, Skive, Frits Nielsen, „Nørkjær“ pr. Rønberg, der med 16 medlemmer er den største af de fire nye klubber.

Skal vi have en halv gummimotormodelklasse?

Den nye gasmotormodelklasse „½D“, ser ud til at falde i modelflyvernes smag. Der har været afholdt et par konkurrencer i klassen, og deltagelsen har været god, og der er da heller ingen tvivl om, at disse små nemme modeller vil betyde en hel del for tilgangen til den „rigtige“ D-klasse.

Spørgsmålet melder sig nu, om vi skal have en tilsvarende klasse for gummimotormodeller. I Frankrig har man i adskillige år haft en sådan klasse efter „Le Coupe d'Hiver“-specifikationen, der er således: max. 10 g motorvægt, min. 70 g modelvægt (uden motor), min. 20 kvadrantimeters kropsværsnit. Modellerne skal jordstarte, og maximumtiden er 2 min. Klassen er overmåde populær i Frankrig, bl. a. på grund af de enkle regler, og ved de franske mesterskaber var der ikke mindre end 138 deltagere i denne klasse. Klassen breder sig iøvrigt og er foreløbig antaget af Finland, Tjekkosllovakiet og Italien, mens Belgien, Spanien og England overvejer at indføre den; ja, der er endog indgået et forslag til efterårets FAI møde om at anvende disse modeller til VM i stedet for Wakefieldmodellerne.

Man vil sikkert betvivle, at modeller efter ovennævnte regler skulle kunne flyve videre fremragende. Men erfaringerne viser, at tider på mellem 1½ og 2 minutter er almindelige. Le Coupe d'Hiver-modellerne er således velegnede til mindre flyvepladser, desuden er så små modeller ret billige at bygge, hvorfor de skulle være egnede for junior-medlemmer, hvad der måske på lidt længere sigt vil vise sig at være gavnligt for tilgangen til Wakefieldklassen. Den trænger i hvert fald til det.

Foreløbig har vi overtalt en af vore forenede Wakefield-eksperter til at bygge en af disse ½C-modeller, og hvis alt går vel, vil vi inden længe vende tilbage til emnet med en nærmere beskrivelse af denne model.

Oml.

Nye c-diplomindehavere

Noget af det gamle stof fra „Modelflyvenyt“, som vi må undvære i FLYV, bliver den komplette diplomliste, som der ikke er plads til. Derimod vil vi fortsat søge at bringe listen over dem, der får c-diplom, bl. a. fordi det jo har en vis interesse med henblik på deltagelse i ekspertklasserne. Siden listen i sidste „Modelflyvenyt“ har følgende fået c-diplom:

A 265 Torben Christensen 538 11.11.
F 29 Chr. Karmark Andersen 208 29.10.
F 30 Poul Schiødt 537 5.11.

Iøvrigt har der været god gang i diplomtagningen her i efteråret, og vi kommer op på et større samlet diplomtal end sidste år, men det skulle vi også gerne, da det jo var et bundrekordår.

Medlemstallet stiger

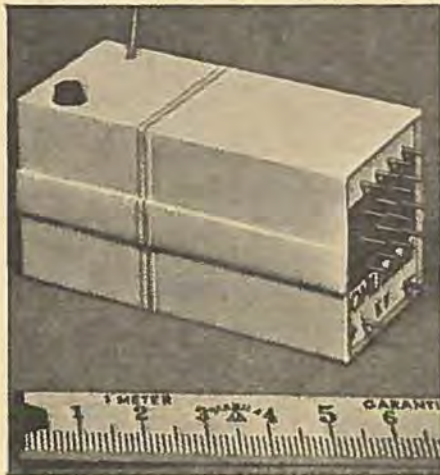
Hvad man regnede med, viste sig rigtigt: den lille kontingentforøgelse for 1962 betød ikke medlemsnedgang for modelflyveklubberne. Tværtimod ser det ud til, at vi kommer til at starte det nye år med et større medlemstal end det, hvormed vi gik ind i 1961.

Sidste nyt:

Norsk Aero Klubb meddeler, at den nordiske modelflyvelandskamp vil finde sted den 11. marts.

STORT RADIOUDSTYR I LILLE FORMAT

FLYV prøver OMU's nye 8-Kanalanlæg



Dele af OMU-anlægget — bemærk de meget små dimensioner. Fra oven ses enkanalmodtageren, bestående af universalmotageren Combiton med påsat 400 Hz Schalter, derunder flerkanalmodtageren og nederst relædelen.

I efterårets løb har vi deltaget i mange samtaler og diskussioner med radiostyringsfolkene. Og ved hver eneste lejlighed er samtalen før eller senere drejet i én bestemt retning: OMU's nye 8-kanalanlæg, som alle er enige om, er noget af det mest tiltalende, man endnu har set, men som ingen alligevel vidste rigtig noget om.

Det kom derfor meget tilpas, at *Bodholdts Hobby Shop* bad os om at kigge lidt nærmere på et eksemplar af anlægget og helst også prøve det i luften.

Der er i og for sig ikke meget at sige om anlægget rent teknisk, da det er udformet nøjagtig, således som vi ønsker os det, helt indstøbt i plastic og derfor umuligt at lukke op uden brug af daseåbner. Men udseendet, størrelsen og ikke mindst fabrikantens oplysninger rober dog en del ting: Modtageren består af elementer, som kan sammensættes efter behov. Man starter med grundmodtageren, der er forsynet med 3 transistorer og som leveres efter ønske til 27,12 eller 40,69 MHz, hvoraf kun den første er aktuell her i landet. Til denne kan man koble en såkaldt »Schalter« og har således en enkanal modtager, der måler $29 \times 34 \times 52$ mm, og som vejer 60 g.

Har man brug for otte kanaler, anskaffer man sig i stedet for schalteren en »Multi«, der indeholder et tungerelæ af ny konstruktion, og som ligeledes kobles direkte til grundmodtageren uden lodninger eller ledninger. Herfra kan man så trække ledninger direkte til transistorforstærkede rormaskiner, eller man kan — hvis man foretrækker almindelige rormaskiner — indskyde en eller to relæsatser, hver med 4 relæer. Alle dele kræver en driftsspænding på 6 v. Der er kun én trimningsmulighed, nemlig på grundmodtageren, og den trimmes uden brug af instrumenter.

Afprøvet i en Viking

Til brug ved flyveprøverne monterede vi anlægget i en Viking, således at vi benyttede to kanaler til siderstyringen. Det er en lidt mærkelig fornemmelse, at demontere Vikingens én-kanal anlæg og montere det nye 8-kanal og derefter opdage, at modellen er blevet lettere. Vi havde intet besvær med justeringen. Vi trimmede alle otte kanaler, selv om vi altså kun skulle bruge de to, og vi fløj et par gange med fuldt overlæg lidt lovligt langt væk fra senderen for at prøve rækkevidden, men modellen var på intet tidspunkt uden kontrol.

Hele installationen med de otte kanaler — via to relæsatser — vejer 200 g, hvortil altså kommer rormaskiner samt strømfor-syning. Og der er ikke tvivl om, at man ved at benytte dette anlæg kan bygge væsentlig mindre flerkanalmodeller end dem, man i øjeblikket anvender. Hvad der jo kan være nok så praktisk. *Oml.*

Svensk modelflyveblad

De svenske modelflyvere har fået et medlemsblad »Modellflygnyt från Sveriges Modellflygförbund«. Premierenummeret er netop udkommet og indeholder foruden en del resultatlister fra årets svenske konkurrencer referater fra VM og NM i linestyre samt et par oversigtstegninger og en teoriartikel. Det er meningen, at bladet, der er duplikeret, skal udkomme seks gange årligt. Danske modelflyvere, som er interesseret, kan abonnere på bladet. Prisen er sv. kr. 10,00 pr. årgang. Henvendelse til *Lars Andersson*, Tycho Brahegatan 35, Limhamn, Sverige (postgirokonto 518165).

Nyt fra FAI's Modelflyvekomite

Linestyret VM i Rusland.
Ingen større regelændringer

IKKE mindre end 33 delegerede fra 19 lande deltog i efterårets møde i modelflyvekomitén i Paris. Ifølge de før mødet udsendte forslag til ændringer i reglerne var der grund til at vente det værste. Men vi kan berolige modelflyverne med, at man trods alt vedtog ikke at ændre på modelspecifikationerne før tidligst i 1964. Men så er der til gengæld også lagt op til en livlig debat.

Men vi fik nogle småændringer i konkurrencereglerne. Svævemodellernes højstartsnor skal nu kun trækprøves med et træk på 2 kg mod tidligere 5 kg. Man understregede, at selve snoren godt må kastes i modsætning til spil eller vinsel, som ikke må. Problemet med modelkontrollen ved VM løstes på den måde, at hver model skal forsynes med et certifikat, der udstedes af den hjemlige aeroklub. Certifikatet indeholder oplysninger om arealet af plan og haleplan. Denne løsning vil ganske givet spare såvel arrangører som deltagere for en del tid, idet man altså ganske enkelt kan nøjes med en vægkontrol på startstedet.

For de linestyrede hastighedsmodeller blev det vedtaget, at deltageren skal skylle sin tank ud med en af de »officielle« brændstofblandinger før optankning til en konkurrenceflyvning for at forhindre, at man glemmer et par dråber nitrat eller lign. i tanken. Og så blev det understreget, at der kun må benyttes en af de to foreskrevne brændstofblandinger, og at dieselbrændstof ikke må anvendes.

Kunstflyvningsmodellerne får lidt ændrede K-tal, og man lover skitser over AMAnøverne. Ved holdkapflyvninger benyttes — ved VM — tre svingdommere, der over højtaler giver én advarsel, hvis der svinges og diskvalificerer, hvis man fortsætter med at svinge.

Radiostyringspiloterne skal forsøgsvis udføre tre flyvninger hver ved det kommende VM, hvoraf de to bedste tæller. Og også her lovede man skitser over manøvrerne, ligesom der skulle komme en håndbog for radiostyringsdomme i såvel engelsk som tysk og fransk udgave.

Der bliver to VM i 1962. Rusland arrangerer linestyret VM i Kiev den 2.-6. sept., og England VM i radiostyring i august eller september i samarbejde med USA. Og det blev også allerede nu bestemt, at der i 1963 flyves fritflyvende i Østtrig i august/september, og at næste linestyremesterskab bliver i Ungarn i 1964. *Oml.*

Modelflyveprogrammet for det nye år

Året modelflyveprogram er fremgået af kalenderen, vi bragte i sidste og gentager i dette nummer. Den væsentligste nyhed er, at vår- og høstkonkurrencerne nu opdeles i tre forskellige afdelinger for hhv. fritflyvende, linestyrede og radiostyrede modeller, hvorimod DM bevares som et samlet flerdagesstævne i st. bededagsferien. Sommerlejren udvides til at vare et par dage mere. Stederne for disse to sidste begivenheder er endnu ikke fastlagt.

PIPER CUB

(65 hk eller 90 hk) ønskes kjøpt.

Continental 65 hk motor, nyoverhalt, komplett og garantert tilsalgs for D.kr. 5100,—.

Sandefjord Flyklubb,
v/Erik Wegger, Råstad, Norge.

Spatz OY-AXU

årg. 1954 m. ny førerskærm og instrumenter sælges omgående for høyeste bud.

Telefon Kongerslev 24.

KZ VII SÆLGES

I god stand. Pris 21.900 kr. Alle oplysninger fås fra

TURKU FLYVEKLUB
c/o kapt. RISTO SAVOLA,
KÄPYTIE 2B 53.
TURKU, FINLAND

KVALITETS FLY

FRA OMNIPOL, PRAHA

2 motoret Super AERO 145
2 « MORAVA
1 « META SOKOL
1 stk. META SOKOL, 4 sædet,
total flyvetid 137 timer, kan
leveres omgående til fordelag-
tig pris.

HAMMERS LUFTFART

Vesterbrogade 54. Tlf, Eva 4687
København V.

Luftfartforsikringer

af enhver art
overtages af

Dansk Pool for Luftfartforsikring

Minerva 1841



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af et-
hvert forsikringsselskab, der er tilknyt-
tet poolen, samt af SAS's billetkontorer.

PRISEN PÅ FLYV

vil som tidligere meddelt stige
fra 1962. Abonnementet vil koste
kr. 15,00 pr. år og enkelte numre
kr. 1,25.

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører
N. Thomsen Otto Thomsen

VESTERPORT

Minerva 1112



CHAMPION

Champion tændrør på lager til alle gængse Continental og Lycoming motorer.

Generalagent for Aircraft-tændrør i Danmark

SCANAVIATION
KØBENHAVNS LUFTHAVN . DRAGØR

TELEFON DR 910*



REDNINGSVESTE

R.F.D. Type 50 C Mk. 2 med kulsyreflaske, fløjte og lys, godkendt af Luftfartsdirektoratet.

Vægt incl. taske 570 gr.

Leveres fra lager.

ALFRED RAFFEL ^{A/s} - KØBENHAVN V

VODROFFSVEJ 46 - LUNA 2343

NYT UDE OG HJEMME



1962-udgaven af Cessna 182 med agtervinduer i kabinen.

Mere om de nye Cessna-modeller

I fortsættelse af omtalen i sidste nummer kan oplyses, at Cessna 182 og Skylane i år undergår væsentlige ændringer, specielt i form af en ny krop med højere, bredere og længere kabine, hvor udsynet er blevet væsentligt forbedret med vinduer bag i kabinen. Flaps'ene er elektrisk betjent. Et nyt brændstofs-system giver en rækkevidde på 1120 km ved 259 km/t eller 1490 km ved 195 km/t. Med ekstratanke kan rækkevidden endda øges til hhv. 1490 og 1950 km.

Den forholdsvis nye Cessna 185 Skywagon med halehjul har også fået enkelte ændringer og er i stand til at løfte 109,5 % af sin tomvægt. Den kan indrettes med op til 6 sæder og kan medtage 6 voksne samt 122 kg ekstra vægt, og det kan den gøre over en distance på over 1600 km.

Blandt det meget ekstraudstyr, Cessna tilbyder, er en elektronisk automatisk pilot kaldet Nav-O-Matic, der arbejder omkring højaksen og kan installeres på alle flyve-maskintyperne for 985 dollars, altså under 7000 kr. Den vejer kun 4,3 kg.

Albert Falderbaum omkommet

Den tyske kunstflyvningsmester i 1938, 1939 og 1960, *Albert Falderbaum*, omkom ved en flyveulykke den 29. september, 48 år gammel. Ulykken skete under prøveflyvninger i spind med den nye Siebel 222. Falderbaum søgte at redde sig med faldskærm, men det mislykkedes. Han var kendt fra mange flyveopvisninger over hele Europa og var lige dygtig til at flyve kunstflyvning med motor- og svævefly.

Do-28 på det amerikanske marked

Dornier har solgt sin første tomotorede Do-28 til USA og regner med at kunne sælge flere derovre. Det første fly blev af køberen, tysk-amerikaneren *Hans Bauer* sammen med den danske pilot *Asmussen* fløjet over Atlanterhavet via Grønland.

Pas på i Tours

FAI beder os indskærpe, at flyvepladsen i Tours i Frankrig er en militær flyveplads, der kun kan bruges af civile fly med 24 timers varsel. Ankommer man uden, kan man ikke forvente told og vil blive sendt til nærmeste toldflyveplads.

De nye fly

Esbjerg Aero Service har fået sin Binder Smaragd registreret OY-EAF, og denne registrering bærer iøvrigt det smukke runde nummer: 500.

OY-FAA er en Taylor Cub J 3, der på ny er indgået i det danske register, tilhørende Johan V. Krogh i Lyngby.

Sportsflyveklubben solgt sin Cessna 150

I ovenstående med medlemmernes ønske på sidste generalforsamling og for at bringe en del gæld ud af verden har Sportsflyveklubben solgt sin Cessna 150 OY-AEG til Sverige. Fra februar agter klubben at gå over til en radikal omlægning med standardisering og rationalisering af flyvevirksomheden. Det er tanken at standardisere på Piper Colt.

TYPENYT

Sagitta, det hollandske standardklasse-svævefly, flyver nu i første produktions-eksemplar, som i december skulle til det franske bølgeflyvningscenter i Issoire. Gli-detalet er målt til 37, hvilket er noget mere end det beregnede på 34, men man tror i Holland i dette tilfælde mere på beregningerne — det er næsten umuligt at foretage pålidelige målinger af svævefly med nutidens præstationer.

Republic F-105D Thunderchief, som vi omtalte nærmere i sidste nummer, bygges nu i en yderligere serie efter en ordre på 46,9 millioner dollars. Over 60 af flyene er nu færdigt til Europa. En F-105D fløj fornylig non-stop over en distance på 2440 km i ganske lav højde i USA — ofte under blindflyvning i kun 150 til 300 m højde, hvor radar ikke kan „se“ den, men hvor dens egen radar kan „se“ terrænet. En del af flyvningen i denne højde var i bjerg-terræn.

Potex 840-prototypen flyver atter efter at have været „jordbunden“ et stykke tid som følge af et forsøg på mavelanding! „Det var ikke, fordi noget svigtede, men fordi piloten havde glemt at sætte understellet ud“, siger meddelelsen rent ud. Et kvarter efter uheldet fik man den hævet ved hjælp af luftpuder og fik understellet ud. Selve flyet var repareret på ni dage, men på grund af motoroverhaling fløj den først 35 dage senere.

SIPA Antilope er et nyt fire-sædet for-retnings- og forbindelsesfly, som ventes i luften hen på foråret. Det er helt af metal og udstyret med Turboméca Astazou turbinemotor. Rejsefarten bliver 269 knob (500 km/t) og flyet er resultatet af et samarbejde mellem SIPA og Procaer i Milano.

C. 160 Transall, det fransk-tyske transportfly, begynder nu at tage form, og første prototype ventes i luften i september i Frankrig, fulgt af to andre i Tyskland nogle måneder senere. Det er Nord-Weser, Hamburger og Blume, der i fællesskab konstruerer og bygger flyet.

Breguet 941-prototypen har vist sig fuldt ud at klare de garanterede startpræstationer. Ved 16 tons startvægt lettede den efter 95 m og passerede de 15 m højde efter 210 m, og da målingen skete under langt fra ideelle betingelser, venter man at komme ned under de 200 m. Produktionsudgaven får stærkere motorer og endnu bedre præstationer.

Morane-Saulnier Rallye er nu leveret til Australien, New Zealand, Canada, Argentina, Svejts, Holland og England.

Short Skyvan-prototypen skrider godt fremad i Belfast. Krop og vinger er bygget, og de to Continental-motorer ved at blive installeret. Typen vil senere blive bygget også med to Turboméca Astazou turbinemotorer.

Hawker P. 1127 flyver nu i to prototyper, og forsøgene med både lodret og vandret flyvning fortsætter, men man frygter, at firmaet mister sit forspring, hvis der ikke placentes ordrer til en forsøgsserie.

Lockheed LISA-60 er bygget i 15 eksemplarer i Mexico, men ingen er solgt, hvorimod der tilsyneladende er rift om den italienske produktion, hvoraf Falck som bekendt har et eksemplar her i Danmark.

Beech Model 28 Musketeer er en ny enmotors privatflyvemaskintype, som var i luften første gang i oktober, og hvormed Beech ventte at kunne gøre et indhug i det billigere marked. Den skal koste 12.000 dollars. Beech arbejder også på et forretnings-fly med turbinemotor.

Convair 990 har fået et foreløbigt luftdygtighedsbevis, således at købernes træningsprogram kan udvides fra jorden til luften — det gælder også SAS og Swissair.

Så De notitsen

om Glasfiberbeklædning af Fly i nr. 12?

Beklædningen hedder »RAZORBACK«

og forhandles af

DELTA TRADING CO. Herlevgårdsvej 2 Herlev



KONGELIG DANSK AEROKLUB

(DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

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

Telegramadresse: Aéroclub.
Kontor og bibliotek er åben mandag til fredag fra kl. 9—16.
Formand: Landsretssagfører B. Moltke-Leth.

MOTORFLYVERADET

Formand: Ingeniør Arne W. Kragels.

SVÆVEFLYVERADET

Formand: Ingeniør Kaj V. Pedersen.

MODELFLYVERADET

Formand: Bankass. Ole Meyer Larsen.

DANSKE FLYVERE

Formand: Generalmajor H. Pagh.
Generalsekretær: Direktør August Jensen.
Dansk Pool for Luftfartforsikring,
Amaliegade 10, Kbh. K. - Tlf. Minerva 1841.

KDA's mødeaften den 11. januar

Torsdag den 11. januar kl. 1945 afholder KDA mødeaften i Borgernes Hus, Rosenborggade 1.

Den herværende britiske luftattaché, Wing Commander Brian Lord, der har været en tur i Thule ifjor sammen med generallejtant Ramberg, vil causere om

»Greenland in the Ramberg Manner« og vise en række meget smukke farve-lysbilleder fra turen.

Derefter viser vi den nye Farnborough-film fra opvisningen i 1961.

Der er adgang for aeroklubbens medlemmer af alle kategorier med ledsagere.

Tissander-diplom til Gunnar Hansen

Efter indstilling fra Kongelig Dansk Aeroklub har Fédération Aéronautique Internationale (FAI) vedtaget, at Tissander-diplomet for 1960 for Danmarks vedkommende tildeles redaktør Gunnar Hansen. Diplomet er blevet tildelt med følgende motivering:

„Som sportsredaktør ved Danmarks Radio har Gunnar Hansen gennem en lang årrække udført et intensivt og påskønnelsesværdigt arbejde for at fremme forståelsen af og interessen for flyvningen i Danmark, og gennem dette arbejde har han ydet Kongelig Dansk Aeroklub og dens 100 tilsluttede klubber en meget værdifuld støtte.“

Andespil og pokaluddeling

Der var som sædvanligt god stemning ved KDA's andespil den 7. december, hvor Ellehammerpokalen for mærkelanding blev overrakt flyvepladsleder P. Sylvester-Nielsen af KDA's generalsekretær, der også overrakte automekaniker Chr. Lund SAS-pokalen under stort bifald, inden man gik igang med andespillet med de mange fine gevinster.

Nye personlige medlemmer:

Laboratoricass. Ib Kyhl Jensen.
Cand. pharm. Ole Kjær.
Bertel Bang.
Ejvin Marius Burkal.

Runde fødselsdage:

Undermester G. V. Andersen, Provstevej 2A, NV, 50 år den 9. januar.

Direktør Cai Caspersen, Maglekildevej 5, V, 75 år den 21. januar.

Fru Magda Westerber, Fuglebo 13, F, 60 år den 31. januar.

Kontingentet for 1962

Vi erindrer de personlige medlemmer om, at kontingentet for 1962 nu er forfalden til betaling, og vi beder medlemmerne snarest benytte det tilsendte indbetalingskort. Kontingentet er 40 kr. for seniormedlemmer og 20 kr. for juniormedlemmer.

Skattefri gaver til KDA

Vi takker de medlemmer, der har givet KDA gaver, som i henhold til de bestemmelser vi bragte i sidste nummer, må fradrages de pågældendes indkomst, når selvangivelsen nu skal skrives — og de pågældende vil sikkert til det tidspunkt selv glæde sig over deres gavmildhed.

Kontor og bibliotek lukker om lørdagen

Igennem de senere år er KDA's generalsekretariat gradvis gået over til at holde fri om lørdagen ligesom så mange andre virksomheder, men man har dog opretholdt en vagtordning, bl. a. fordi man skulle tro, den stadig mere almindelige lørdagsfrihed ville medføre øget besøg i biblioteket denne dag.

Dette har imidlertid ikke vist sig at være tilfældet, og fremtidig er kontor og bibliotek lukket lørdag.

Rally i Odense i maj

Fyens Flyveklub, der har ført en noget passiv tilværelse de senere år, og som er den ældste af vore flyveklubber, bliver 35 år i det kommende år og har besluttet at fejre dette ved et rally omkring søndag den 13. maj i samarbejde med rundskuedagen i Odense umiddelbart forinden.

KALENDER

11/1	Mødeaften i KDA.
16/1	Mødeaften i Danske Flyvere.
24/1	Årsmøde og Grønlands-causeri i DIF's flyvetekniske sektion.
5/2	Mødeaften i KDA.
14/2	Møde i DIF's flyvetekn. sektion.
27/2	Generalforsamling i Danske Flyvere.
7/3	Mødeaften i KDA.
26/3	Kegleaften i Danske Flyvere.
27/3	„Kommunikation ved hjælp af satellitter“ i DIF's flyvetekn. sektion.

Svæveflyvning

1/3	Flyvedagskonkurrencerne begynder.
18/3	Repræsentantskabsmøde (Kalundborg).
14-23/4	Instruktørkursus.
9-29/7	Flyveskole og træningslejr.
31/10	Flyvedagskonkurrencerne slutter.
1-2/12	Klublederkursus (København).

Modelflyvning

1/1	Årsrekordåret begynder.
11/2	Flyvedagskonkurrencerne (decentr.).
4/3	Repræsentantskabsmøde (Odense).
18/3	Vårkonkurrencer f. fritflyvende.
1/4	Vårkonkurrencer f. linestyrede.
15/4	Vårkonkurrencer f. radiostyrede.
29/4	Windypokalen (København).
18-20/5	DM for alle kategorier.
30/6-8/7	Sommerlejr.
26/8	Høstkonkurrencer f. linestyrede.
9/9	Høstkonkurrencer f. fritflyvende.
23/9	Høstkonkurrencer f. radiostyrede.
30/9	Danalmkonkurrencen (Odense).
7/10	Moseslaget (København).
4/11	Jyllandsslag (Århus).
31/12	Årsrekordåret slutter.

Nye bøger i KDA's bibliotek

FLYV 1960.
Vi flyver 1959—1961.
Aero Modeller 1960.
Model Aircraft 1958 og 1959.
Shell Aviation News 1960.
Air Pictorial 1960.
Flight 1960.
Der Flüeger 1960.
Flug Revue 1960.
Flugwelt 1960.
Aero Revue 1960.
Interavia 1960.
Flying 1960.
Soaring 1953—56.

Nyt fra svæveflyveklubberne

København skulle ved dette nummers fremkomst have modtaget sin Foka, OY-DCX.

Odense afsluttede som første klub i vintersæsonen sit s-teorikursus den 12. dec., hvor også nogle løsgængere rundt om i landet var til teoriprøver — den første efter Svæveflyvehåndbogens fremkomst.

Skrydstrupsvandrepokal for svæveflyvning for årets bedste sportslige præstation eller særlige arbejdsindsats er for 1961 blevet overrakt Arne Lindahl.

S-teorikursus i København

Polyteknisk Flyvegruppe afholder i februar-marts sit årlige svæveflyve-teorikursus, der også er åbent for medlemmer af andre klubber. Tilmelding foretages skriftligt til PFG, Øster Voldgade 10, København K.

»Flyvende platforme« i Ingeniørforeningen

Ved mødet i Dansk Ingeniørforenings flyvetekniske Sektion den 24. november 1961, hvortil KDA's medlemmer havde adgang, talte Mr. F. G. Cross, fra Normann Britton Ltd., på engelsk om „The Crushion Craft“ — den flyvende platform. Han delte foredraget i 4 afsnit: 1) teorien for disse luftpudeapparater, 2) problemer i forbindelse med bygning af apparaterne, 3) økonomiske betragtninger og 4) deres brug i trafikken. Han regnede med en drifttid på 1500 timer/år og at ét forsøgsapparat vil kræve 4000 passagerer pr. dag; dette mente han eventuelt kunne findes i forbindelse med en transport over Østersøen. Foredragsholderen sluttede med at vise en film af nogle forsøgsflyvninger, der er foretaget med de to af Saunders-Roe på den Wight ved England byggede fartøjer. Desuden demonstrerede han på meget overbevisende måde en model af et luftpudefartøj på ca. 130×90 cm forsynet med en benzinnmotor på ca. 0,75 hk. Udførligt referat vil blive trykt i „Ingeniøren“.

FLYV

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 følgende måned.

Eftertryk kun tilladt med kildeangivelse.

EKSPEDITION

Ejvind Christensen, Vesterbrogade 60, Kbh. V, Tlf. Central 13.404. — Postkonto 238.24.

Abonnementspris: 15 kr. årlig.

Rubrikannoncer: 1,20 øre pr. mm.

Sidste indleveringsdato for annoncer: den 10.

Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.

PRIVATFLYVERSKOLEN
i Skovlunde

Teoriskole

Flyvetelefo-
nist kursus

Linktræning

VHF-kursus

Udlejning

VOR-kursus



Sportsflyveklubben

LANDETS FØRENDE FLYVESKOLE OG MOTORFLYVEKLUB

94 47 35



over
100
AIRLINES

have chosen

ROLLS-ROYCE

GAS TURBINES



AERO ENGINES · MOTOR CARS · DIESEL AND PETROL ENGINES · ROCKET MOTORS · NUCLEAR PROPULSION

Repræsentant for flyvemaskinemotorer: Civilingeniør Mogens Harttung · Jens Kofodsgade 1, København K

FLYV

FLYVEVÅBNETS
NOTIS

Flyvestation VEJLEK



TIDSSKRIFT FOR MILITÆRFLYVNING, TRAFIKFLYVNING, PRIVATFLYVNING OG FLYVESPORT



1962-modellen af Cessna 210 har en væsentlig ændret krop med vinduer bagtil, som det fremgår af billedet.

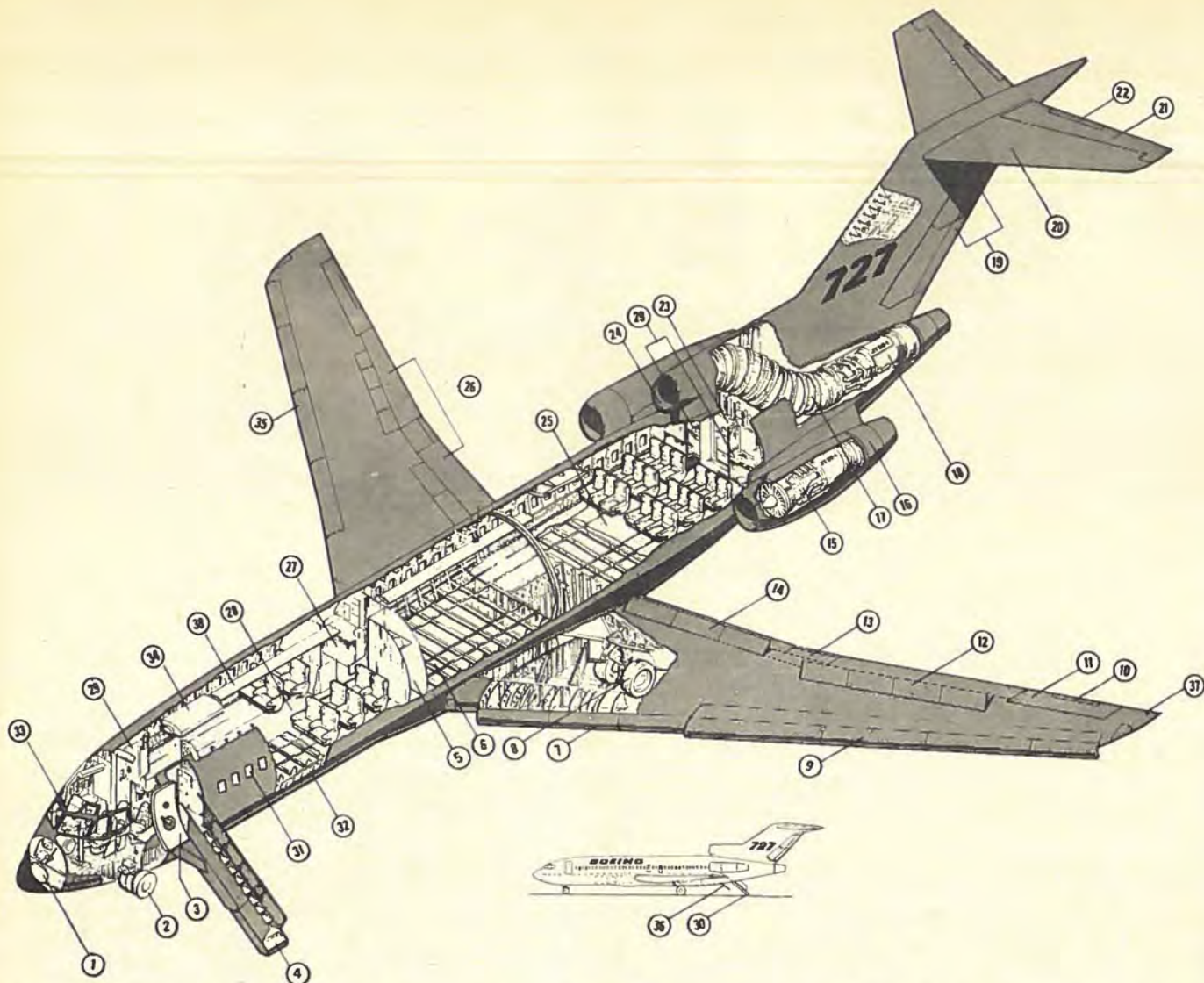
PRIS KR. 1,25

2

1962

INDHOLD:

Flyvning med menneskekraft ★ Fremtidens flyveledelse ★
Overlydstrafikfly ★ Luftpudefartøjer ★ Bjergflyvning i Zell
am See ★ Mere om hastighedsmodellerne.



Enkeltheder om den nye Boeing 727 til kortere ruter.

Her er nævnt de karakteristiske enkeltheder, som vil bidrage til at gøre den alsidige Boeing 727 til en enestående jetliner indenfor sit område.

American Airlines, Eastern Air Lines, Lufthansa og United Air Lines har allerede bestilt 117 Boeing 727, hvis levering skal påbegyndes i slutningen af 1963.

1. Vejr-radar
2. Indtrækkeligt næsehjul (dobbelthjul med bremsler)
3. Forreste indgangsdør for passagerer
4. Trappe for passagerer (skydes ind under gulvet)
5. Garderobe
6. Midtersektion af vinge med gummi-brændstoftanke
7. Krueger-flap
8. Indklappeligt landingsstel (med dobbelthjul, som fældes indefter)
9. Forkant-slats
10. Klap til påvirkning af krængningsror
11. Yderste krængningsror for lav flyvehastighed
12. Luftbremser og spoilers til krængningsror
13. Inderste krængningsror for stor flyvehastighed
14. Luftbremser for manøvrering på jorden
15. Pratt & Whitney JT8D turbofan-motor (650 kg reaktionskraft)
16. Reserveringsanordning med dækningslem
17. Luftindtagskanal for midter-motor
18. Midter-motor
19. Dobbelte sideror med hver sin servo-styring
20. Bevægeligt haleplan
21. Højderor
22. Klap til påvirkning af højderor
23. Bageste indgangsdør for passagerer (åbner indadtil)
24. Luftindtag for midter-motor
25. Turistklasse (seks sæder i hver række)
26. Tredelte slottede flaps med stor opdrift
27. Dobbelt midtskibs-pantry
28. Første klasse (fire sæder i hver række)
29. Toilet (et forude, to agterude)
30. Agterste indbyggede passagertrappe
31. Vinduer med tre lag acrylplastic (50 cm mellemrum)
32. »Brud-sikker« delvis skalkonstruktion af krop, beklædt med en aluminiumslegering.
33. Førerrum
34. Opbevaring af redningsflåder
35. Vingeforkant og motor-luftindtag afises med varm luft tappet fra motorerne
36. Indtrækkelig haleslæber
37. Hurtigtømning af brændstof
38. Luftfordelingssystem fra loft (Vægsystem ikke vist)

BOEING 727

FLYV

Officielt organ for
KONGELIG DANSK AEROKLUB og DANSKE FLYVERE

Nordens ældste og førende tidsskrift for flyvning

Nr. 2

Februar 1962

35. årgang

IFR og VFR

IFR-FLYVNING, dvs. flyvning efter instrumentflyverreglerne, er en nødvendighed for flyvning dag ud og dag ind under alle vejrforhold, og en væsentlig del af trafikflyvningen foregår efter disse regler. Også meget militær flyvning finder sted efter samme system, og der er stigende interesse for den i flyvningen med lette rejsefly, fordi man kun da er i stand til at flyve i nogenlunde uafhængighed af vejrets luner.

IFR-flyvningen kan derfor også forventes at tage til i de kommende år, men man må ikke af den grund lade sig forlede til at tro, at IFR-flyvning er patentløsningen på alle trafikproblemer i luften. Både i Danmark og andre europæiske lande stilles der fra visse sider krav om »fuld kontrol« og om »Permanent IFR«, men fra anden sagkyndig side anses denne udvikling for fejlagtig, og derfra har man udlagt permanent IFR som »permanent isolation fra realiteterne«.

Det er i den forbindelse ikke uinteressant at studere den amerikanske Project Beacon rapport, der nok forudser omtrent en fordobling af IFR-trafikken i terminalområderne til 1975 (med størst stigning for General Aviation), men som oplyser, at IFR-trafikken, der nu udgør 10 % af operationerne, i 1975 kun vil være steget til 14 %, mens VFR-trafikken (trafik efter sigtflyverreglerne) selv til den tid vil udgøre de 86 %, altså være langt overvejende.

En vis adskillelse af trafiktyperne i de travleste områder forudses, men man vil sætte VFR-trafikken i stand til at bruge IFR-trafikkens faciliteter gennem en slags kontrolleret VFR-flyvning, som vel allerede kendes under navnet »Speciel VFR-flyvning«.

På langt sigt forudser man både i USA og England en lettelse i hele flyvekontrollen gennem nye tekniske hjælpemidler, der vil give en anderledes effektiv udnyttelse af tid og rum og større bevægelsesfrihed end det nuværende uøkonomiske »stenaldersystem«, som det er kaldt i England.

FLYVNING MED MENNESKEKRAFT

Alvorlige engelske forsøg igang

I NOVEMBER måned begyndte prøveflyvningerne med to engelske luftfartøjs-typer, der som kraftkilde hver har – et menneske. Dermed har englænderne genoptaget et arbejde, som mange opfindere og forskere igennem lange tider har beskæftiget sig med, men som de fleste vel i dette flyvningens århundrede antog var skrinlagt.

I trediverne blev der især arbejdet med problemet i Tyskland og Italien, hvor henholdsvis Haessler-Villinger-flyet, og Bossi-Bonomi-flyet fløj i forsøg på at vinde ud-satte præmier. Sidstnævnte skal f. eks. have udført flyvning på over en kilometers og over et minuts længde. Det kan nærmest beskrives som et meget let svævefly på 17 m spændvidde og forsynet med to langsomt-gående, modsatrettede propeller, et på hver vinge. Tomvægten angives til 97 kg.

I 1956 blev der interesse for problemet i England, da Mr. Beverley S. Shenstone holdt et foredrag om de hidtidige forsøg og de fremtidige muligheder. Shenstone vil her i landet være bekendt fra sit foredrag i KDA sidste vinter om et diametralt modsat emne: trafikfly med overlydsfart, så han er en alsidig mand.

Interessen blev til realiteter, da det højt ansatte Royal Aeronautical Society gik ind for tanken om at tage problemet op og nedsatte en »Man Powered Aircraft Group«, hvor videnskabsmænd og teknikere tog fat på at studere mulighederne. Mens mange tidligere forsøg er udført af fantasier eller folk uden nødvendige tekniske forudsætninger, mente man, at skulle opgaven kunne løses, måtte man have de bedste hjerner med til det.

For at stimulere tanken udsatte Mr. H. Kremer en præmie på 5.000 pund sterling eller knap 100.000 kr. til den første flyvning med et sådant fly, i form af et ottetal omkring to vendepunkter med en afstand på en halv mile (ca. 800 m). Flyet skal være i ti fods højde (3 m) ved begyndelsen og enden af banen, og flyvningen skal være under fuld Royal Aero Club kontrol.

Da der yderligere viste sig et behov for en hjælp til at bygge nogle af de udarbejdede projekter, startede Royal Aeronautical Society et fond til dette formål, hvor man støtter de mest lovende projekter, og hertil gav mr. Kremer yderligere ca. 50.000 kr.

De to super-letvægts-fly

Det første fly, der kom i luften, kaldtes »Sumpac« og er skabt af en gruppe videnskabsmænd, teknikere og studerende ved Southampton universitetet.

Det prøveflyves på det britiske svæveflyvecenter Lasham af dette chefinstruktør Derek Piggott. Flyet har en spændvidde på ca. 24 m i modsætning til Haessler-Villinger-flyet på godt 13 m og Bossi-Bonomi's »Pedaliant« på godt 17 m. Man lægger altså an på et meget stort sidehold for opnåelse af størst mulig effektivitet, men det stiller til gengæld forøgede krav til yderste letvægtskonstruktion. Alligevel vejer det i tomvægt kun ca. 55 kg!

Over kabinen og vingen er der en slags finne, bag hvilken den store langsomt roterende propel er anbragt. Den er 2.4 m i diameter og bygget af et letmetalrør med letmetalribber og balsa-fyldeklodser.

Piloten træder i pedaler, der driver både et indbygget cykelhjul i bunden af kroppen, og hvormed fortojet sætter sig i gang, samt propellen, der overtager hele fremdriften, når flyet letter.

Der er foretaget en række flyvninger med flyet, ikke bare i vindstille, men også i vind op til ca. 8 knob. Der er opnået højder op til knap to meter og mindre retningsændringer. Piggott er 39 år gammel, men klarer det anstrengende job udmærket. Shenstone har dog i et foredrag gang om pilot-problemet udtalt, at det nok er lettere at ud-danne en trænet cykelrytter til at flyve, end det bliver at udvikle en svæveflyver til at blive en trænet cykelrytter. Idealet er åben-bort en cykelrytter, der også er svæveflyver.

Det andet fly, der var afbildet på forsiden af vort januarnummer, er bygget af The Hatfield Man-Powered Aircraft Club, bestående af folk fra de Havilland-fabrikkerne, og flyet kaldes »Puffin«. Det er også omkring 24 m i spændvidde og vejer kun ca. 50 kg. De første prøveflyvninger blev foretaget af en de Havilland testpilot, Jimmy Phillips.

Propellen på dette fly er anbragt i halen og drives fra cykelhjulet gennem en noget nær genial let konstruktion, der består af et balsarør.

Også dette fly har udført en række prøver med op til fire flyvninger af samme pilot i løbet af en formiddag, så han har da ikke været helt ødelagt af anstrengelserne. Der er opnået distancer op til en kvart mile (ca. 400 m) og højder på knap to meter.

Så længe der flyves i så lav højde, må fartøjerne antages at flyve på en art »luft-pude« mellem vingen og jorden, hvilket givetvis letter sagen noget.

Udviklingen af begge typer fortsætter nu efter planen.

FREMTIDENS FLYVELEDELSE

Det amerikanske »Project Beacon« kigger frem i tiden

SELV om forholdene i USA er anderledes end i Europa og specielt end de er i et lille land som Danmark, så har de amerikanske forhold stor interesse for flyvningens videre udvikling også på denne side af Atlanten, fordi mange »amerikanske forhold« efterhånden finder vej til os. Og når så amerikanerne tager et overblik over flyveledelsens problemer og fremtidsudsigter, kan der være god grund til at holde et vågent øje med tendenserne derovre.

Det er Kennedy-styret, der i foråret også på flyvningens område prøvede at lægge program for fremtiden, og to udvalg har studeret hvert sit område. »Project Horizon« skulle sætte mål for den amerikanske flyvnings udvikling indtil 1970, mens »Project Beacon« specielt skulle tage sig af flyveledelsesproblemer.

Grundlaget er prognoser over trafikens vækst. Man regner med, at den kontrollerede trafik i USA vil tredobles mellem 1960 og 1975.

Her er en prognose over det forventede antal operationer i terminalområder i den kommende periode, udtrykt i millioner:

	1960	1965	1970	1975
VFR-operationer				
General Aviat.	36.4	48.7	56.3	63.0
Lufttrafik	4.0	4.3	4.4	4.2
Militærflv.	23.5	19.5	17.7	15.7
Ialt VFR	63.9	72.5	78.4	82.9

	1960	1965	1970	1975
IFR-operationer				
General Aviat.	0.6	1.0	1.5	2.2
Lufttrafik	4.0	5.5	7.5	9.9
Militærflv.	2.3	2.0	1.8	1.7
Ialt IFR	6.9	8.5	10.8	13.8

	1960	1965	1970	1975
Alle operationer				
General Aviat.	37.0	49.7	57.8	65.2
Lufttrafik	8.0	9.8	11.9	14.1
Militærflv.	25.7	21.5	19.5	17.4
Total	70.7	81.0	89.2	96.7

Antallet helikopteroperationer regner man vil stige fra 6.7 millioner i 1960 over 9.1 i 1965 og 13.9 i 1970 til 15.2 i 1975.

Disse tal er værd at studere nærmere. Ser man på alle operationer, regnes der med en nogenlunde ensartet stigning for den civile trafik på 76 % for både general aviation og for lufttrafikken, hvorimod den militære flyvning regnes med at gå nedad med ialt 32 % indtil 1975.

I 1960 udgør den militære trafik godt 36 % af operationerne, lufttrafikken godt 11 % og General Aviation knap 53 %.

I 1975 er forholdet: 18 % militær, lufttrafik knap 15 % og general aviation godt 67 %.

VFR-trafikken fortsat dominerende

I 1960 udgør IFR-operationerne kun knap 10 % af det totale antal. I de kommende 15 år ventes en stigning i dette antal, men kun til godt 14 %. VFR-trafikken ventes stadig at være langt overvejende.

Man ser, at de militære IFR-operationer aftager i takt med trafikken, mens lufttrafikens VFR-operationer stort set er konstante og hele stigningen altså lagt på IFR-flyvningen.

General Aviations antal af IFR-operationer vil blive mere end tredoblet, men selv i 1975 kun udgøre 3½ % af denne gruppes operationer i terminalområderne.

Rapporten oplyser, at 14 lufthavne allerede er overbelastede eller tæt derved, men at 48 vil være det i 1970, med mindre de udbygges eller suppleres med nye havne. Derimod er luftvejssystemet ikke overbelastet i øjeblikket, men det er ikke effektivt, og de tættest befærdede ruter vil blive overbelastet om nogle år. Den manglende effektivitet skyldes de store separationsafstande, som det nuværende system med pilot-rapporter og beregninger på grundlag af disse nødvendiggør.

Vanskelighederne er som sagt større i områderne omkring de travleste lufthavne, og både her og på meget befærdede ruter er sammenblandingen af VFR- og IFR-trafik et problem.

Man vil derfor i første omgang søge at forbedre det nuværende system ved de mest travle steder at adskille trafikken både efter VFR/IFR og efter præstationer. I de travle terminalområder foreslås det krævet, at alle fly skal kontakte flyveledelsen, og man har umiddelbart efter jul indført den normalbestemmelse, at alle fly, som benytter lufthavne med statsgodkendte kontrollårne, skal benytte radio.

Man vil også fortsætte bestræbelserne på forbedrede radarsystemer, anvendelse af moderne regnehjælpemidler, automatisering af flyveplaner etc., ligesom man vil søge at gøre flyene tydeligere at se (formentlig både med øjet og på radar).

Fremtidens system

På lidt længere sigt - det vil sige ca. 5 år frem i tiden - arbejder man på et væsentligt forbedret flyveledelsessystem.

Dette system skal baseres på, at oplysninger om luftfartøjernes position uafhængigt af pilotens oplysninger til stadighed skal være tilgængelige på jorden.

På særlig travle steder skal kontrolleret og ukontrolleret trafik adskilles, og der skal sættes hastighedsgrænse for VFR-trafik - ja på visse travle luftveje skal der hastighedsbegrænsning for al trafik under 8.000 fod.

Al trafik over 24.000 fod i bjergrige områder og over 14.500 fod i resten af landet skal være under positiv kontrol. På visse travle luftveje skal dette gælde helt ned til 8.000 fod.

For at sætte piloter uden instrumentbevis i stand til under VFR-forhold at anvende disse områder med positiv kontrol skal der oprettes en ny slags trafik, der kan kaldes trafik efter Controlled Visual Rules (CVR). Under disse regler vil piloten flyve i kontrolsystemet og modtage adskillestjeneste, men vil navigere med reference til jorden.

Alle luftfartøjer over 12.500 lbs. (5.700 kg) fuldvægt vil man kræve forsynet med højde-rapporterende transponders, der arbejder både i terminalområder og på luftvejene. Man regner med, at sådanne syste-

mer med kortere rækkevidde (kun til brug i terminalområder) efterhånden vil kunne fås for 500 dollars (3500 kr.) og måske så kan kræves i alle fly, der flyver i særligt travle terminalområder.

Til at føre kontrol med flyenes position vil man anvende såvel det militære som det civile radarnet.

Stærkt trafikerede terminalområder skal have trafikken adskilt efter luftfartøjernes præstationer, og der skal være særlige »ramper« til hurtig til- og fraflyvning.

Der skal indrettes korridorer for VFR-fly uden særligt udstyr, som anvender ikke kontrollerede lufthavne eller skal krydse terminalområdet.

Endvidere skal der indrettes særlige ruter for helikoptere.

Man regner med, at det nye system på drastisk vis kan reducere arbejdsbelastningen for såvel flyveleder som pilot m. h. t. rapportering af position. Elektronhjernener skal også overtage hele den rutinemæssige del af flyveledernes arbejde.

VOR-systemet skulle - suppleret med DME - være tilstrækkeligt i en årække, men på tæt befærdede ruter vil det blive nødvendigt med mere præcise hjælpemidler, ligesom der er brug for særlige navigationsfaciliteter for helikoptere.

Man regner ikke med i den nærmeste fremtid at nå frem til noget specielt system til automatisk at hindre eller advare mod kollisioner.

105.000 General Aviation fly i 1970

Den amerikanske Project Horizon rapport regner med, at de nuværende 76.000 aktive fly i general aviation gruppen vil stige til 105.000 i 1970, og at de vil flyve 18,5 mill. timer eller 65 % af det totale timetal i USA i 1970.

Mens forretningsflyvningen i 1960 udgjorde 43 % af flyvetimerne og privatflyvningen 25 %, regner man med en forskydning til henholdsvis 38 % og 33 % i 1970, hvor skoleflyvningen regnes til 11 %. De resterende 18 % af flyvetimerne vil som hidtil blive fløjet af luftfartselskaberne.

Mens flørmotors fly vil overtage en større andel af rejseflyvningerne, ventes den største forøgelse i antal at ske for små stempelmotorede fly, som stadig vil være mest almindelige, med mindre der skulle ske uventede udviklinger inden for jetmotor-drevne lodretstartende fly.

Privatflyvere med blåt segl

Et vist elementært kendskab til instrumentflyvning kræves nu i USA, når man tager privatflyvercertifikat. Men hvad med de 300.000 nuværende piloter, der ikke har fået denne sikkerhedsmæssigt betydningsfulde uddannelse?

Man kræver ikke, at de skal gennemgå den, men animerer dem til at gøre det frivilligt, og belønner dem så med et »blåt segl«, som luftfartsmyndighederne sætter på certifikatet.

AOPA går også stærkt ind for tanken og har i fortsættelse af sit 180° simplificerede kursus nu startet et »360° kursus«, der dækker pensum'et.

Billigere Beechcraft

AF de »tre store« fabrikker, der beskæftiger sig med privat- og forretningsfly i USA, har Beech Aircraft Corporation de senere år koncentreret sig om den dyrere ende, hvor man stadig i 1962-programmet har fire typer: Super G18, Queen Air, Twin-Bonanza og Baron, hvoraf den sidste er den nyeste, der er blevet en stor succes og allerede nu kommer i forbedret udgave.

Desuden har Beech nu tre enmotors typer: Bonanza'en er »still going strong« - der er siden 1946 bygget næsten 7.000 af den. Også den får små forbedringer. Endvidere fortsætter man med den lidt enklere Debonair, og så kommer der til efteråret en helt ny type, Model 23 Musketeer.

Med Musketeer søger Beech åbenbart at komme med på det billigere marked, hvor det meget store salg foregår og stadig ventes at foregå. Musketeer skal koste omkring 12.000 dollars (knap 84.000 kr.).

Det er en firesædet, lavvinget helmetaltype, der i modsætning til de øvrige Beech-typer har fast understel, og den er forsynet med en 160 hk motor. Den minder slående om Piper Cherokee, så papiret er tålmodigt, når Beech i sin reklame taler om »a completely new concept in business plane marketing«.

Beech oplyser, at fra 1956 til og med 1960 blev der af amerikanske fabrikker solgt 11.200 enmotors firesædede fly, og i femårsperioden 1962 til 1966 regner man med at sælge 13.500, hvoraf Beech håber at kunne sælge en tredjedel eller mere.

Musketeer var i luften første gang den 23. oktober og rejser med op til 222 km/t, mens rækkevidden maksimalt er 1580 km. Fuldvægten bliver 1040 kg.

Mens man skulle tro, det ville være praktisk at anvende dele fra andre Beech-typer, har man kun gjort det for tre små deles vedkommende. Ellers er det et helt nyt fly. Vingen har laminarprofil og er opbygget på en enkelt bjælke med tommetykke ribber i honeycomb-konstruktion, hvortil bekledningen er limet, således at overfladen bliver meget fin og effektiv.

Beech regner iøvrigt med, at den aktive amerikanske general aviation flåde vokser fra de nuværende 66.000 fly til 97.400 fly i 1970 eller med 47 %. Den største procentvise forøgelse ventes at ske i klassen for tomotors forretningsfly, der skulle øges fra 5000 til 11.500 - med 130 %. Den næststørste stigning ventes at ske for de firesædede enmotors typer, nemlig med 88 % fra de nuværende 32.000 til 60.000. Derimod ventes antallet af to-sædede fly at gå ned fra 13.000 til 11.600.

Første Airedale og Rallye til Danmark

To nye typer privatfly vil dukke op i det danske luftfartsregister her i begyndelsen af året. Den ene er den længe ventede Morane Saulnier Rallye, hvoraf Scandinavian Air Trading Co. skulle have fået et eksemplar hjem ved dette nummers fremkomst.

Den anden er den første Beagle-type, en Beagle-Auster A 109 Airedale, som Scan-aviation har solgt til fotograf P. Kastrup Jensen i Ålborg, der vil anvende den i stedet for den gamle tyrkiske THK-5. Dette fly skulle komme til landet i løbet af denne måned.



Beechcraft Model 23 Musketeer er ret konventionel at udseende, men meget moderne for eksempel i vingens opbygning.

1961-modeller af Cessna 210 og 310

Som det fremgår af forsidebilledet har 1962-udgaven af Cessna 210 fået agtervinduer, og kabinen oplyses at være blevet både højere, bredere og længere, idet hele kroppen skal være ny.

Brændstoftankene er gjort større, så den største rækkevidde er kommet op på 1950 km, som med ekstratanke kan øges til 2460 km.

Der er foretaget en del ændringer af instrumentbrættet, som også er lavere, hvilket i forbindelse med lidt større sædehøjde giver bedre udsyn over næsen. Trim og brændstofhaner er flyttet fra gulvet frem på et panel i midten under instrumentbrættet.

Fuldvægten er 1360 kg mod 1315 og den disponible last er øget med 41 kg.

Også den tomotors Cessna 310, der nu hedder 310G, har fået let forøget vægt og nyttelast, let forbedrede præstationer, men prisen er sat lidt ned. Den største ydre forskel er, at tiptankene ikke sidder for enden af tippen, men skråt op fra denne, hvilket skulle forbedre stabiliteten.

I sidste regnskabsår, der sluttede 30. september, solgte Cessna for 87.6 mill. dollars mod godt 103 millioner det foregående regnskabsår. Nedgangen falder på mindre salg af civile og militære fly, men der blev dog solgt for 46.9 mill. af civile fly, det næsthøjeste tal i fabrikkens historie. Der blev solgt 3027 fly, heraf 817 til eksport - mere end noget tidligere år. Med en bedring i den økonomiske situation venter man stigning i det civile salg i år, hvorimod de militære udsigter ikke er så lyse.

»Vejskilte« for fly

I USA er der til hjælp for flyveres orientering mange steder malet bynavne og retning og afstand til nærmeste lufthavn på tage og lignende, således at de kan læses fra fly i stor højde.

Det er de amerikanske luftfartsmyndigheder, der sørger for denne service, som ikke anses for gammeldags, men opretholdes og udvides. Man animerer også lokale myndigheder og organisationer til at male »air markers«.

Bogstaverne skal være 3 m høje og helst malet kromgule med sort kant. Alene i staten Pennsylvania er der over 1000 air markers, Florida sætter 375 op om året, Ohio 100 om året, og ialt regner man med, at der er omkring 10.000 i USA. Der er masser af eksempler på, hvordan vildfarne flyvere - både civile og militære - har reddet sig og deres fly i en vanskelig situation takket være disse vejvisere.

Flyvepladser og fly i Danmark og andre lande

I en artikel i »Ingeniørens Ugeblad« for 16. december giver civilingeniørerne Rallis og Rydal et udmærket overblik over privatflyvningen i Danmark.

Heri findes en sammenligning mellem antallet privatfly pr. 10.000 indbyggere og antal landingspladser pr. 1000 km² i forskellige lande, som vi ikke har set før og derfor skal gengive her:

	fly	pladser
Danmark	0.3	0.4
Sverige	0.5	
Schweiz	0.9	1.4
England	0.3	0.8
Frankrig	0.8	0.8
USA	4.0	1.0

På begge områder ligger Danmark altså relativt lavt, mens især naturligvis USA ligger højt, og Schweiz også gør det på flyvepladsområdet.

Forfatterne påpeger, at man ikke uden videre kan dragesammenligninger mellem to lande, og de mener, at udviklingen i privatflyvningen tildels er afhængig af, i hvor høj grad befolkningens behov for f. eks. biler er tilfredsstillet.

De mener, at 1945-betænkningens tal på 40 landingspladser i Danmark svarer meget godt til flyvepladstætheden i USA, og hvis man så regnede med samme antal fly pr. plads som i USA skulle vi i Danmark have 400 privatfly, men de mener ikke, at dette tal nås, før biltallet i Danmark svarer til det amerikanske, nemlig 2½ indbygger pr. bil, hvilket efter vejrdirektoratets prognose kan forventes omkring 1980.

Det ville forøvrigt være interessant engang at se, hvordan luftfartsdirektoratets prognose for udviklingen af den private flyvning og øvrige flyvning fremover ser ud.

Der har været fremsat mange gætteri i de senere år. Nogle har optimistisk talt om, at vi snart burde have 1000 fly, men overgås dog af et tal på 2700 fly i Danmark, der i Norge har været baggrund for en diskussion angående mangel på flyvepladser der.

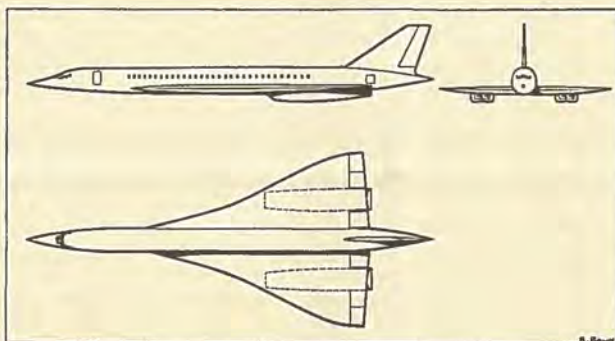
Jetgiganterne betyder større komfort, større rejseha-
stighed, bedre service. I alle store lufthavne verden
over betjener Air BP luftfarten med kvalitetsprodukter -



- en verdensindustri i Deres tjeneste!

Super-Caravelle bliver en realitet

**Prototype
ventes i
luften i
1965**



Mens det amerikanske Project Horizon understreger nødvendigheden af, at USA af prestigemæssige grunde må bygge et overlydstrafikfly, og man der stiler mod en fart af Mach 3, så har Frankrig nu besluttet at gøre Super-Caravelle projektet til virkelighed.

Den 22. november godkendte den franske regering, at Sud Aviation og Dassault går i gang med arbejdet, og de fører forhandlinger med British Aircraft Corporation for også at få englænderne med på det omfattende arbejde.

Super-Caravelle, der skal kunne flyve med Mach 2,2, vil få en startvægt på 90 tons og kunne bære 100 passagerer på distancer op til 4400 km. Prototypen skulle komme i luften i 1965, og typen skal kunne sættes i ruteflyt i 1968. Takket være den franske stats støtte regner man med at kun-

ne sælge den for „kun“ 35 mill. nye francs eller ca. 49 mill. danske kroner.

Som det fremgår af oversigttegningen, får flyet en deltvinge, der rummer brændstoffet, mens de fire motorer er anbragt parvis under vingen. Hovedmaterialet vil som på hidtidige typer blive letmetal, dog skal styrefladerne laves af stål og motorgondolerne i nogen grad af titanium. Understellet trækkes ind i gulvet på kroppen. Denne bliver meget spids fortil og bagtil og er relativt tynd, så der på første klasse kun bliver 3 og på turistklasse 4 passagerer på hver række.

Flyet skal anvende eksisterende luft- havne, overlydshastighed skal først opnås i over 12 km højde og rejseflyvning finde sted i over 15 km. Der skal bygges og sælges 80 fly, før udgifterne er dækket, men man håber at sælge 250 ialt.

SAS-underskud 120 millioner

EFTER et møde i SAS-styrelsen den 19. december blev der offentliggjort en række detaljer om regnskabsåret 1960-61, der sluttede den 30. september, og som udviser et underskud på 89,6 mill. sv. kr. eller ca. 120 mill. d. kr.

Indtægterne excl salg af flyvemateriel beløb sig til 694,7 mill. kr. mod 642,8 det foregående år. Omkostningerne udgør 689,8 mill. (mod 614,7), således at der før afskrivninger er et overskud på 4,9 mill. kr. Efter ordinære afskrivninger på 95,6 mill. (mod 70,4) er driftsunderskuddet 90,8 mill. (mod 42,3).

Efter bl. a. yderligere afskrivning på DC-7C'er og en indtægt på 17,4 mill. ved salg af flyvemateriel fremkommer det endelige underskud på 89,6 mill. sv. kr.

I meddelelsen anføres, at 520 mill. af bruttoindtægterne var i ikke-skandinavisk valuta.

Underskuddet er bl. a. forårsaget af den utilfredsstillende trafikudvikling på de interkontinentale ruter, specielt på Nordatlanten, og af de stadig høje omkostninger ved omstillingen til jetdrift.

SAS, som siden 1950 har haft uændret indskudskapital, tilførtes sommeren 1961 ny kapital fra moderselskaberne på 210 mill. sv. kr., og disse indskudskapital opgøres i driftsberetningen til 283,5 mill. kr., efter at foregående års underskud på 84 mill. sv. kr. er debiteret dem.

Det forventes, at også regnskabsåret 1961/62 vil resultere i et betydeligt, omend reduceret underskud. Yderligere nedskæring af alle omkostninger og øget rationalisering af driften er nødvendig. I det forløbne år er personalet reduceret fra 14.635 til 13.806 og ved årsskiftet ca. 12.900.

Rationaliseringen sigter mod øget udnyttelse af flyparken og en nedsættelse af reservedelslageret, muliggjort af jetflyenes gode driftsresultater og høje regularitet.

Mere forretningsmæssig drift og stærkere kontrol med udgifterne, bl. a. ved etablering af selvstændige divisioner eller datterforetagender indgår også i programmet.

Den administrerende direktør Kurt Nicolin udtaler i forbindelse med beretningens offentliggørelse, at overkapaciteten i verdensluftfarten må antages at formindskes i de næste år. Under forudsætning af en rimelig økonomisk udvikling i verden og af fortsatte, kraftige anstrengelser overalt i SAS, var han optimistisk nok til at tro, at SAS trin for trin kunne eliminere driftstabet.

SAS afbestilte Coronadoerne

Lige på slutningen af det gamle år lykkedes det for SAS-styrelsen at få annulleret købet af de to Convair 990 Coronado, som man forlængst skulle have haft leveret, men som på grund af tekniske mangler har været forsinket op imod et års tid. Det betyder dog ikke, at SAS ikke skal anvende typen, som nu har fået sit luftdygtighedsbevis, for den tidligere plan om at leje to af Swissair's 7 af denne type står ved magt. Swissair har som bekendt midlertidigt anvendt den tidligere Convair 880M-version, mens man ventede på Coronadoen.

Ved ordningen sparer SAS en investering på 87 mill. danske kroner, hvad man jo nok kan trænge til i den nuværende anstrengte situation.

SAS venter at modtage de to lejede Coronados henholdsvis i februar og marts. De skal udføre to ugentlige dobbeltture på den sydgående rute til Japan og friger herved DC-8 til andre formål.

Supersoniske trafikfly ren luksus

— siger SABENA's præsident og foreslår højere billetpriser de første år

SABENA-præsidenten, W. Deswarte, sagde nogle borgerlige ord ved IATA-mødet i efteråret om trafikflyvningens nuværende situation samt om udsigterne til overlyds- trafikfly.

„Mange af os har i år med høj hastighed og store omkostninger fløjet tusinder af tomme sæder frem og tilbage over Atlanten. Fra et verdensøkonomisk synspunkt er den odsle og sørgelige tilstand ikke spor bedre end at brænde hvede og kaffe for næsen af billioner af sultende mennesker.

Det var let at forudse, at 1961 ville blive et katastrofalt år for vor industri, men vi foretog os intet for at hindre det, og mange af os møder med store tab, som er gjort værre af problemet med ikke solgte og ikke amortiserede Super Constellations og DC-7C'er og mange andre udmærkede og relativt nye turbine- eller stempelmotordrevne fly.

Og med udsigt til overlydsfly måske så tidligt som i 1967, er vi i stand til at forudse en lignende katastrofe af endnu større omfang.

Det er muligt, at fabrikkerne endnu engang vil anmode os om at placere ordrer fem år forud, d. v. s. om et år eller to. Og vi ved af erfaring, at hvis bare ét selskab foretager en bestilling, kan intet senere for- søg på at justere billetpriserne redde os fra

følgerne af vor dårskab.“

Deswarte fortsatte med at sige, at det at krydse Atlanten på to timer i stedet for otte ikke er et vitalt krav, men en ren og skær luksus. Han foreslog, at man enedes om at sætte overlydspriserne 50 % højere end de nuværende førsteklassepriser og derpå årligt nedsætte dem med 10 %.

På den måde ville overlydsflyene i begyndelsen supplere underlydsjetflyene. Selskaberne ville nøjes med at anskaffe dem lidt efter lidt, uden at de gik ud over den normale afskrivning af de nuværende fly, og finansieringen af de nye kunne strække sig over længere tid.

Efter fem års forløb kunne overlydsflyene overtage førsteklassestrafikken, og man ville på den måde slippe for den dyre to- klasse indretning.

Billetprisen ville repræsentere det, man solgte, nemlig fart — og ikke sådanne intet- sigende faktorer som plads eller kvaliteten af maden, hvilket ikke kan være afgørende på en rejse af kun 8 timers varighed. Man ville derved komme på linie med andre trafikmidler. Fabrikkerne ville skaffe sig et sikkert marked over en længere årrække, og luftfartselskaberne ville kunne arbejde på en sund basis.

Såvidt monsieur Deswarte. Men vil for- nuften sejre denne gang?



NYT UDE OG HJEMME

ICAO giver guldmedalje til FAI

Til minde om Edward Warner, der var præsident for ICAO's råd fra 1945 til 1957, uddeler ICAO hvert andet år en guldmedalje for fremragende bidrag til udviklingen af international civilflyvning.

Den blev første gang uddelt i 1959, hvor den blev tildelt afødede dr. *Albert Plesman*, KLM's grundlægger. I 1961 er den blevet tildelt aeroklubbernes internationale sammenslutning, *Fédération Aéronautique Internationale*.

FAI-rekorderne

En McDonnell F4H-1F Phantom 2 har i august sat hastighedsrekord over 3 km bane på 1452 km/t.

En russisk M.10 (Bérié G.M.) har i samme måned sat hastighedsrekorden for søfly op til 912 km/t.

Miss *Jacqueline Cochran* har fået anerkendt fem rekorder for kvinder med anvendelse af en Northrop T-38: Hun fløj 2166 km i distance på lukket bane, 2401 km i lige linie, 1358 km/t i hastighed på 1525 km bane, 1095 km/t på 500 km lukket bane og 1028 km/t på 1000 km lukket bane.

Rusland har erobret tre rekorder for radiostyrede modeller: 35 km på lukket bane, 91 km i lige linie og 2250 m i højde.

De nye fly

Transair har anskaffet en Cessna 172B, OY-AFP, og afskaffet en tilsvarende, OY-AFU.

Af registret er de tre Noorduyn Norseman, OY-ABN, ACA og ADK blevet slettet.

Luftfartsregistret

Luftfartsdirektoratet har i år indledt en ny praksis med hensyn til offentliggørelse af luftfartsregistret. I stedet for med års mellemrum at offentliggøre et register, som det har vist sig meget vanskeligt at å joulføre på grundlag af de månedlige oplysninger om til- og afgang i „Meddelelser fra luftfartsdirektoratet“, vil man fra og med januar 1962 udgive et „Uddrag af luftfartsregister“ med oplysning om alle civilt indregistrerede danske motor- og svævefly.

Ændringer vil ikke som hidtil komme hver måned i „Meddelelser“, men hvert kvartal blive sendt direkte til abonnenter på „Uddrag af luftfartsregister“, der for 10 kr. pr. år kan tegnes hos Luftfartsdirektoratet, Gl. Kongevej 60, Kbh. V. (Postkonto 1629).

Mens det vil være et fremskridt at få en ny oversigt hvert år, er det en tilbagegang, at ændringer kun offentliggøres kvartalsvis, samt at man nu skal betale for disse. I Sverige, hvis register er langt mere omfattende, betaler man kun 3 kr./år og får rettelserne hver måned.

Nye luftdygtighedsbeviser og flyvehåndbøger

I stedet for det efterhånden noget forældede gamle luftdygtighedsbevis for motorfly er luftfartsdirektoratet nu gået over til at anvende en ny type efter ICAO-forbilledet.

Selve beviset indeholder kun påtegninger om gyldigheden, men til det knyttes i et løsladssystem en flyvehåndbog med alle de forskrifter — specielt begrænsninger — som af direktoratet er fastsat for pågældende fly. Denne håndbog kan revideres ved, at direktoratet fremsender nye ændrede blade, i hvilket tilfælde de gamle skal returneres som kvittering.

De gamle beviser vil ved førstkommande fornyelse uden ekstra udgift blive erstattet med den ny type.

Man kan godt komme til Odense uden radio

Vi hørte for nylig, at en sjællandsk privatflyver, der tidligere ofte fløj en tur til Odense lufthavn, var blevet yderst fortvivlet over den række notam, han havde modtaget angående oprettelse af først kontrolzone, siden trafikzone ved Odense, med forskellige regler på forskellige tidspunkter af dagen og ugen, tidspunkter, der så hurtigt efter pludseligt alle blev forskubbet en time.

Han konkluderede til slut, at han ikke kunne finde ud af det, og at det nok ikke kunne lade sig gøre for en almindelig flyver uden radio at komme til Odense. Hvorpå han indstillede sine besøg. Havnen gik glip af landingsafgifter, restauranten af en kunde til søndagsmiddagen.

Ved at søge vejledning, f.eks. i aeroklubben, havde han nu kunnet få at vide, at dette ikke var nødvendigt, og det fremgår faktisk af den noget forvirrede strøm af meddelelser, som luftfartsdirektoratet har udsendt. Men det er ikke mærkeligt, at en menig pilot ikke kan overse det.

Først kom der den 21.9. et notam om, at der ville blive oprettet terminalområde og kontrolzone med kontroltårn, indflyvningskontroltjeneste og hele molevitten. Den 20.10. annullerede man simpelthen dette notam og udsendte et nyt om, at der blev oprettet kontrolleret luftrum og en trafikzone. Intet om kontroltårn og indflyvningskontroltjeneste. Ingen forklaring på ændringen.

Hvad er en trafikzone?

Ordet „trafikzone“ (forkortet ATZ) var helt nyt i flyveledelsens terminologi. Det fandtes ikke i AIP'ens forkortelser. Det findes stadig ikke i lufttrafikreglernes definitioner.

Det findes imidlertid i nogle ICAO-bestemmelser, hvorfra det fremgår, at der kan oprettes en trafikzone om en lufthavn for at beskytte lufthavnstrafikken.

Den aktuelle årsrap var et ønske om at få beskyttet Falek's rutefly *under dårlige vejrforhold*, hvorfor den kun er i virksomhed på visse tidspunkter om hverdagen, og der kræves inden for disse tidspunkter kun anmeldelse over radio, når sigtbarheden er under 5 km.

Er vejret så dårligt, må man enten bruge radio eller vælge sin ankomst uden for disse tider. *Under alle andre forhold kan man frit flyve som hidtil.* Der er ingen kontroltjeneste, men man sikrer sig ved disse forholdsregler at kunne oplyse trafikflyet (eller andre fly) om anden trafik i området, når vejret er dårligt.

Et nyt notam den 5.12. ændrer samtlige tidspunkter en time, så man får mistanke om, at der er sket en forveksling mellem lokaltid og GMT.

— Det skal for en ordens skyld tilføjes, at man ifjor hverken i dette tilfælde eller ved oprettelse af andre tildels generende restriktioner for VFR-trafikken på forhånd har orienteret KDA. Tværtimod ligger terminalområdet i et af de få tilbageværende frie områder, som luftfartsdirektoratet få måneder forinden havde foreslået KDA at lægge til grund for et forslag om skyflyvningsområder for svævefly!

Før Deres Shell-kort å jour (6)

Hovedkortet: Ret den i nr. 11 anførte kontrolzone omkring Odense lufthavn til en trafikzone.

Radiokortet: Ret kendingssignal for Alborg NDB fra OZJ til YT.

Ret navn for Als NDB til Alsie NDB.

Ret kendingssignal for Arnager NDB fra OZO til AG.

Ret navn og kendingssignal for København NDB OXS til Kastrup NDB KS.

Ret navne for Møn og Rødbyhavn VOR NDB til hhv. Mona og Robby.

Luftfartsloven sat i kraft

Lov nr. 252 af 10. juni 1960 om luftfart, der først skulle sættes i kraft efter nærmere bekendtgørelse, er blevet sat i kraft fra nytår med undtagelse af kapitel 9 om befordring med luftfartøj. På dette område gælder den gamle lov af 1937 indtil videre.

Certifikaterne i 1961

Der blev ifjor udstedt 67 nye A-certifikater, hvilket er lidt mindre end de 80 i 1960.

Derimod blev der opnået ny rekord med 88 nye S-certifikater.

På erhvervsflyvningens område blev der udstedt 33 B-, 6 C og 9 D-certifikater.

På debetsiden må det anføres, at der blev deponeret 35 A-, 36 S-, 24 B-, 2 C- og 3 D-certifikater.

Ved årets udgang var der 412 gyldige A-certifikater, det højeste tal siden 1950. 371 svæveflyvere har gyldigt certifikat, og der er ialt 319 trafikflyvercertifikater, fordelt med 170 B, 17 C og 132 D.

Man kan dog ikke uden videre lægge tallene sammen og konkludere, at vi har 1102 civile flyvere, for adskillige har både A- og S-certifikat, eller et A ved siden af et B-, C- eller D-certifikat, men lad os sige, at vi er godt et tusind stykker i det hele.

Ritmester Zeilau død

Ritmester *K. C. Zeilau* døde i begyndelsen af januar, knap 76 år gammel. Som en udpræget soldat hele sit liv gjorde ritmesteren sin indsats ikke blot i hæren, men f.eks. også ved Røde Kors-arbejde i forbindelse med de to verdenskrige. Berøring med flyvningen fik han som kommandant på Vandel i tiåret 1946—56.

Egentlig skulle man måske ikke have forventet forståelse for den private flyvningens behov hos en militærperson uden for flyvevåbnet, men Zeilau viste i sine år på Vandel meget stor inødekommedhed over for både motor-, svæve- og modelflyvere. Han kunne godt lide lidt liv på den ellers så øde kæmpeflyveplads, som han passede med en minimal „garnison“ på et par mand.

Han forlangte orden og overholdelse af sine sikkerhedsforskrifter, men har gentagne gange givet udtryk for tilfredshed med den måde, man i model- og svæveflyvelejrene optrådte på. Der var naturligvis småafvigelser, som måtte udglattes — det kunne godt tage en leder en hel nat over diverse drinks ved ritmesterens bekendte isskab. Og så var der den gang, han idømte Århus Svæveflyveklub to dages startforbud — og det øsede ned begge dage, så al flyvning alligevel var indstillet, hvad han selv morede sig meget over.

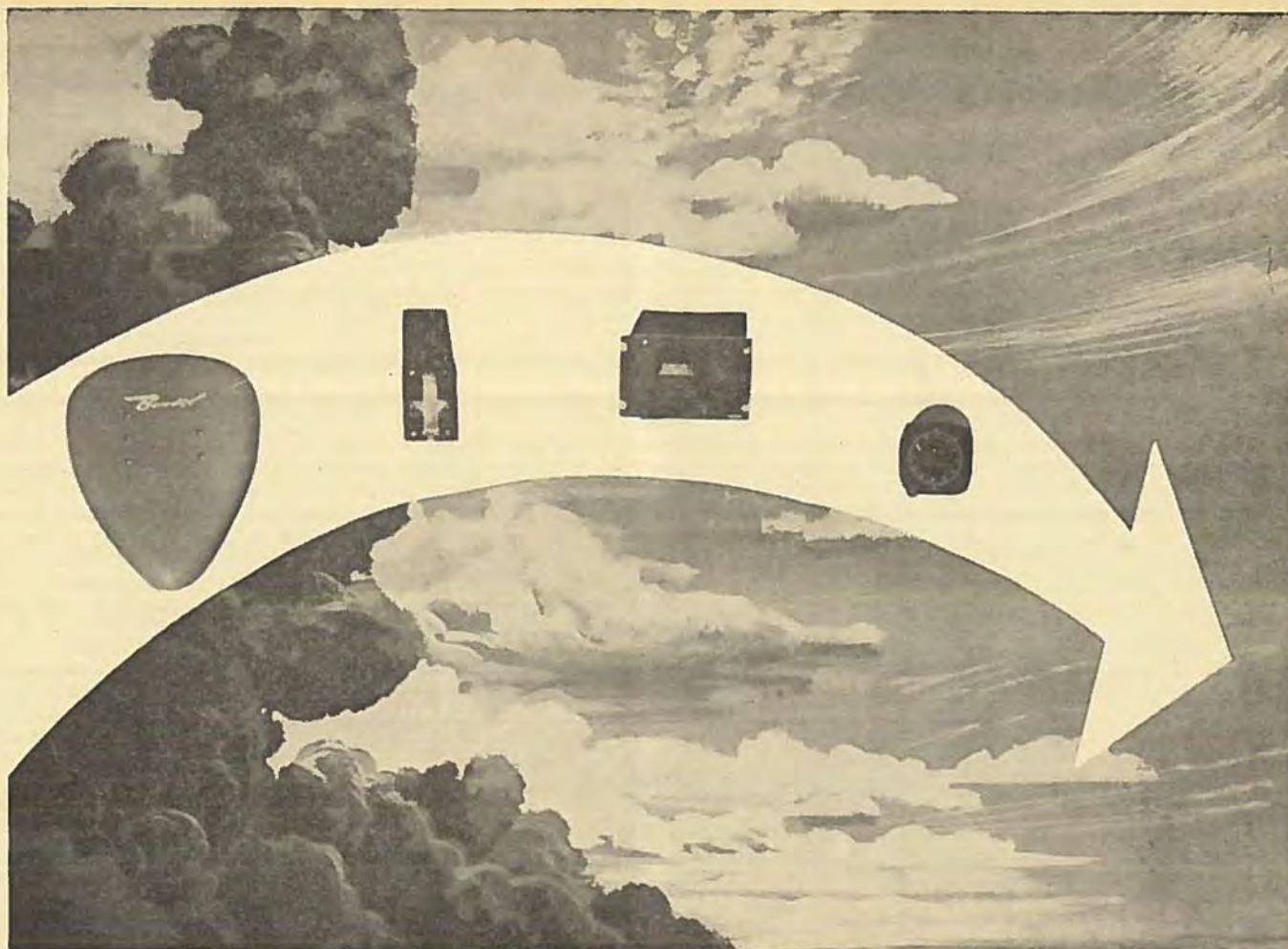
Der kan fortælles mange historier om en særpræget personlighed som ritmester Zeilau, og de bliver næppe dårligere med tiden. For selv om han er død, og „ritmestergården“ er revet ned, så stå „Ritmester Zeilau's plantage“ dog nu på målebordbladene, og i danske flyver kredse vil man endnu i mange år tale om „dengang vi fløj hos ritmesteren på Vandel“.

Flyvevåbnet

Kaptajn *O. Krarup* er udnævnt til oberstløjtnant og ansat til rådighed for FSN Værløse.

Oberstløjtnant *E. B. Meincke* fratræder sin stilling ved træningskommandoen og fra 1/4 at forrette tjeneste som marine- og flyverattaché ved ambassaden i London og som forsvarsattaché ved ambassaden i Haag.

Han afløser oberstløjtnant *J. B. Danielson*, der fra 1/4 ansættes til rådighed for flyvermaterielkommandoen, mens oberstløjtnant *E. K. Birkhede* fratræder flyvermaterielkommandoen og ansættes til rådighed for træningskommandoen.



»LIGE PÅ« — MED BENDIX DFA-72. TRAFIKFLYETS UDSKYR OVERFØRT TIL DET MINDRE LUFTFARTØJ

RINGE VÆGT — INGEN BOWDENTRÆK — LILLE STRØMFORBRUG — TRANSISTORER — FASTHOLDER STATIONEN — NEMT AT INSTALLERE — FASTSIDENDE ANTENNE. Det nye, lille og lette Bendix® DFA-72 udstyr er konstrueret for de mindre luftfartøjer, omend det er i samme udførelse som i de større fly. Selv under kraftige atmosfæriske forstyrrelser sikrer det uovertruffen kvalitets modtagelse af radiofy, radiofonistationer og andre navigationshjælpemidler i lavfrekvensområdet.

Med en vægt på under 13 pund imødekommer den nye Bendix DFA-72 luftfartsselskabernes krav. Den er primært konstrueret til brug i forretningsfly, men er lige anvendelig i mindre helikoptere, mindre og mellemstore to-motore og større een-motore fly, lette jet træningsfly og jetjagere. Udstyret omfatter fire enheder:

CNA-72A ADF TUNING UNIT indeholder hele modtagedelen med afstemningskredse og kan installeres i et kontrolpanel eller på instrumentbrættet. Direkte afstemnings- og omskiftermuligheder gør brug af bowdentræk overflødig. Brug af transistorer er gennemført for relæer og goniometermotor.

DFA-72A UNIT er udført i minustørrelse ($\frac{1}{4}$ -ATR) og indeholder alle kontrolenheder for lavfrekvens og goniometermotor. Monteringen er udført således, at det er unødvendigt at træffe særlige forholdsregler mod stød og rystelser. Enheden kan anbringes på et bekvemt sted — der er udelukkende anvendt transistorer.

LPA-72A FIXED LOOP ANTENNA er en udvendig monteret ferritstav. Den er anbragt i et hus af fiberglas, der er af en sådan form, at den ydre luftmodstand er yderst ringe. Antennevirkningen er god under alle vejrforhold — der er ingen bevægelige dele — intet vedligehold.

GMA-72 er goniometeret. Man kan vælge mellem to typer afhængig af hvilken skalaaflysning man foretrækker. Det er indeholdt i et $3\frac{1}{4}$ " instrumenthus og kan monteres på instrumentbrættet. Goniometeret omsætter antennesignalet til en retningsangivelse, der synkront kan dubleres ved hjælp af ekstra udstyr.

Ønsker de yderligere oplysninger, skriv da til:

Bendix International Division, 205 E. 52nd Street, New York 17,

Bendix International Division





Zell am See ved sommertid: en tosædet Musger Mg-19 af østrigsk konstruktion bringes til startstedet.

BJERGFLYVNING I ZELL AM SEE

Biografmanden anbefaler at tage sydpå

MANGE gange har håbet om guld C-højden strejft mine tanker, når en cu-nimbus har sendt sine tårne tilvejs i horisonten eller mast sine skymasser ind over flyvepladsen; men altid har der været en eller anden hindring i form af manglende startmuligheder, fly eller måske manglende lyst til at give sig i kast med kræfter man vel kender, men ikke har megen mulighed for at træne i, ialtfald ikke på Sjælland, hvor trafiktheden og det rådende skyflyvningsforbud nok kan gøre een betænkelig ved at løbe en risiko for at få næsen i klemme i lovmaskineriet.

Howdan skal man da opnå den eftertragtede højde på regulær vis?

Ihukommende *Feddersens* flotte præstation ved VM i Frankrig og efter læsning om *Wills'* bølgeflyvning i New Zealand samt ikke mindst ved en samtale med den tyske VM-mester *Huth* ved DM på Vandel i sommer, begyndte tankerne at tage form, og en aften, hvor jeg havde været ude at skyde et par ænder på træk, stod det pludselig klart for mig, »du skal sydpå«, samme vej som trækfuglene, for det er nu, der er »Föhn« i Alperne!

Det var den 1. november. En hurtig op-ringning til *Bent Nielsen*, inspektøren fra Havdrup, »vil du med til Zell, vi kører på fredage«, et bekræftende »ja«, og starten var besluttet.

Men »ak«: taget blæste af huset og lagde sig på vognen, så den blev ubrugelig; vi var lige ved at opgave turen, men en gammel svæveflyver med hjertet på rette sted lånte os sin Kaptajn, og tirsdag den 7. november dampede vi sydpå.

Ved Heidelberg drejede vi ind til G. Friebe og kiggede på hans instrumenter – videre til Schempp-Hirth i Teck for at se Austria Standard i produktion. Vi blev imidlertid slemt skuffet, for der var ikke så meget som en pind færdig, kun en enlig krop til Ka 8 og en masse klapper og flaps til Do 27 lå på hylderne, så vi fortsatte, og efter 2 dages og i 100 km kørsel nåede vi onsdag aften til Innsbruck.

Innsbruck dyr

Vi var så heldige – forstå det hvem der kan – at køre lige ind på flyvepladsen, der iøvrigt havde været lukket et par dage på grund af tåge, og derfor lå øde og mørkelagt hen. Hotellet havde åbent, og vi ikke alene fik værelser men dumpede lige ind i en »bayerische Abend« med blodpølse – messingsuppe og forskellige slags flydende vædsker i rigelig mængde; det blev indtaget i selskab med flere af den lokale flyveklubs medlemmer, i håb om ved en heltemodig indsats at erobre et fly til låns de kommende dage. Det lykkedes os imidlertid ikke. Man havde de foregående dage haft højde-

vindinger over 5000 m i Föhn, men da vi tillige blev klar over, at man selv med eget plan medbragt, skulle betale 100 DM for at komme ind på pladsen, flyttede vi vore teltpæle til Zell am See, så hurtigt vi kunne kravle over de sne- og isglatte bjergpas.

I Zell ligger den østrigske flyveskole med en forholdsvis lille plads, men med meget fine hangar- og indkvarteringsforhold. Skolen var lukket allerede den 15. oktober, men pladsen blev holdt åben af hensyn til bølgeflyvningen, og vor appetit blev skærpet, da vi hørte, at en pilot få dage forud havde været i 11.000 m og 3 andre over 10.000 m højde.

Selvom det var udenfor kursustiden stillede skolelederen *Hans Resch* en L-Spatz til vor rådighed, udstyret med ilt, faldskærm o.s.v.; forinden måtte vi dog demonstrere vore færdigheder i pladsrunder med en miserabel gammel Specht; desuden manglede jeg østrigsk S-tilladelse, den skulle først indhentes i Wien, og det ville vare mindst 8 dage, men Resch var en mand af den rette slags, han tog risikoen på sin egen kappe og lod mig flyve trods manglende papirer.

Lørdag var alle formaliteter i orden, og samtidig begyndte det at strømme ind på pladsen med svæveflyvere fra hele Sydtykland, det var jo weekend, og det var rygtedes, at Föhnen efter ca. 3 ugers pause var vendt tilbage.

Der var ca. 30 private og klubjede planer på pladsen. Mest Ka 6, Ka 8 og L-Spatz, ja, endog en Hütter 17 med flaps. Flere af piloterne nåede over 6000 m i løbet af eftermiddagen, og vore øjne og øre stod stive for at indhøste erfaring og lærdom.

Dagen før, om fredagen, var jeg blevet slæbt op mod Kitzsteinhorn oppe over Kaprun-dalen, hvor Østrigs største elværk ligger ved en kæmpedæmning. Slæbet varede 20 min. til 2000 m, og jeg fik ganske svag stig til 2700 m under en tilsyneladende ret god rotor. Men ingen af os, der blev læsset af i dette område, fik rigtig kontakt; en enestående oplevelse var det dog at glide ind over de sneklædte alpetoppe i en fremmedartet og imponerende natur.

Søndag med store højder

Søndagen blev den helt store oplevelse for os, Föhnen var meget kraftig og kørte rundt i dalen, så vindposerne med blot 200 m mellemrum stod udsprængt til hver sin side. Det viste sig hurtigt, at man for at få kontakt med rotoren skulle slæbes helt op i 2700 m højde gennem dalen ved Enzingerboden og over på sydsiden af Kitzsteinhorn (3300 m høj), hvor man blev sluppet løs efter et slæb, der under rotoren gav op til 15 m stig og synk. En enkelt pilot måtte vende om efter at have sprængt nylonlæbetovet (brudstyrke ca. 1200 kg). Han var simpelthen blevet smidt ind under slæbemaskinen og tvunget over i et begyndende spind.

Alle, der selv havde medbragt fly, og som ønskede det, blev slæbt op til dette plateau, og den der mestrede teknikken, fik mellem 6000 og 6500 m højde denne dag. De øvrige blev sat af på hangen ved Schmitenhöhe. En enkelt af disse stak bagfra ind under en rotor, der lå over Hoher Tenn (3368 m høj) og nåede op i 6500 m, en højdevinding på ca. 6300. Han var imidlertid så ubetænksom ikke at sikre sin Spatz ordentligt efter landingen, så den kraftige Föhn kastede den bagover og havarerede den ene vinge og halepartiet.

Dette havari i forbindelse med en dramatisk udlandning af den anden Spatz, fik Resch tid at give kontraordre. Jeg stod ellers med det ene ben i kassen klar til afgang, så jeg ærgrede mig godt, men måtte give ham ret i, at ingen af os fladlandsflyvere havde erfaring nok, når selv de lokalkendte måtte kæmpe så hårdt. Men en fantastisk oplevelse var det hen under aften at se det ene svæveplan efter det andet dukke op - højt oppe i den klare bjergluft og i elegante kurver dykke ned mod pladsen, inden aften-skyerne gjorde landing umulig. Ligeledes når piloterne kravlede ud, blå, forfrosne og rystende af kulde, bankende deres hænder og fødder for at få varme, at høre deres latter og se deres stolthed over udførte præstationer og oplevelser, som vi sletteboere ikke fatter, før vi selv har prøvet det.

Selv i bølgen

Om mandagen fik jeg et lille begreb om det. Kun et par enkelte piloter fra Wiesbaden var blevet tilbage med en Ka 6 og Ka 8, den ene tog vistnok for 10 gang sine 6300 m hjem. Endelig var forholdene som de skulle være, Spatzen var fri, Super Cub'en klar, Fønnen god, ikke for kraftig, og lige over pladsen stod en fantastisk flere etager høj Moazagottl. Den var så flot, at selv Resch, der forøvrigt er flere gange østrigsk mester, trak sin Austria Standard ud for at lege med.

Jeg blev læst af på en fjeldskråning i 800 m lige øst for Zell og prøvede for første gang rigtig skræntflyvning. Skråningen endte i en dyb dragt, og opvindsområdet var stærkt begrænset og meget turbulent. En enkelt gang, hvor jeg prøvede en fuldkreds, kom jeg for langt bagud og mistede 400 m i løbet af et øjeblik, men trods alt gik det opad til omtrent 3000 m, ca. 700 m over fjeldkammen. På dette tidspunkt fik jeg selskab af Austria og Ka 6, vi fløj sammen i ca. 20 min. men uden højdevinding, og snart begyndte rotoren, hvis underside lå ca. 1000 m højere oppe, at falde sammen, og dermed forsvandt min sidste mulighed for denne gang at nå guld-højden, og efter 2 timers flyvning stod jeg på pladsen igen, efter Reschs udsagn skulle rotoren blot have holdt 1 time mere, så var min mange-årige drøm gået i opfyldelse.

En ting havde vi dog under alt dette bidt mærke i. Slæbepiloterne tog overhovedet ikke hensyn til de regler, der står i vores nye flyvebog, om anflyvning af en rotor, de fløj lige på og bagfra op under rotoren med kurs lige mod bjergkammen, der tilsyneladende ragede højt op i rotoren, men i virkeligheden er der et mellemrum mellem kam og rotor på ca. 5-600 m, i dette mellemrum holder man efter udkobling kurs mod det sted på kammen, hvor skyen »schnauser«, (smider totter op over kanten af bjerget) dér er opvinden kraftigst, og man styrer uden at kurve, med fast kurs på et valgt punkt forude med ca. 150 km på klokken. Turbulensen er meget stærk, op til 15-20 m stig og synk, så man skal være spændt godt fast og holde hovedet klart. Efter stigning til midt ud for rotoren bliver opvindsfeltet større, og turbulensen forsvinder, man skal dog stadig passe på ikke at komme for langt bagud, og man skal se godt efter, at skydækket ikke pludselig begynder at dække for dalene.

Erfaringerne vi indhøstede på denne tur var rigeligt ulejligheden værd. Vi lærte bjergflyvningens fantastiske væsen at kende, dens skønhed og dens spænding, der langt

overgår noget af det, vi kan opnå her i Danmark. Det er nok værd at ofre en efterårsferie på. Tag af sted i begyndelsen af oktober, eller når sneen er smeltet på sydskråningerne af Alperne i april eller maj.

Tag selv svæveplanet med, med det rigtige udstyr, og træf jeres forberedelser i god tid, så er en enestående oplevelse sikker.

Ejvind Nielsen.

Svæveflyvepræstationer i Frankrig

Der var gode bølgeflyvningsbetingelser i Sydfrankrig i december, og den 11. slog Denise Trouillard og Suzanne Suchet to internationale rekorder for kvinder, idet de med en Wassmer Bijave fra Issoire opnåede en højdevinding på 7.350 m og en absolut højde på 8.630 m. Flyvningen varede 4 timer.

Den 14. nåede Serge Cazilhac fra St. Auban med en Breguet 901 en absolut højde på 11.100 m, hvilket er ny fransk rekord.

Cowboy i de amerikanske mesterskaber

At Cowboy blev nr. 22 af 36 i de amerikanske svæveflyvemesterskaber ifjor skyldtes i første række, at han brændte sig grundigt ved at blive nr. sidst en god dag ved at flyve 62 km, mens vinderen fløj 535. Cowboy kunne ikke nå omstart i tide, da hjælperne var kørt for langt. Næste dag på fri distance fløj han 377 km (nr. 1 450). Iøvrigt var Kansas ikke det store sus. A. J. Smith rehabiliterede Lo-150 ved at vinde samlet med 4564 p. (5 gyldige dage), fulgt af Bill Ivans på Skylark 3D med 4345 og R. T. Allemann på Ka-6 med 4294.

Ny bog

„50 moderne Segelflugzeuge“. Luftfahrt-Verlag Walter Zuerl, München, 2. udgave 1961. 112 sider, ill. Pris 3 DM.

Anden udgave af denne lille bog i lomformat bringer et fotografi og kortfattede data for 50 svævefly-typer, heraf to tredjedele nye i forhold til første udgave. Bøger findes i tabelform data for ca. 75 andre typer.



Nordpolsruterne reduceret. På grund af overkapaciteten i vintermånederne er SAS, Air France og Japan Air Lines enedes om at nedskære antallet af polarflyvninger mellem Europa og Japan til én dobbelttur om ugen for hvert selskab. Et fjerde selskab med polarrute har reduceret sin kapacitet ved at beflyve den med DC-7C.

DC-8'erne hos SAS er blevet ændret, således at kabinerne nu tager 28 førsteklases og 92 økonomiklasse-passagerer i stedet for henholdsvis 18 og 112. Behovet for sæder på 1. klasse har især på ruten til Det fjerne Østen vist sig større, så man kan nu tage 10 flere her, men 10 færre ialt. — Nogle tekniske modifikationer i det hydrauliske system er samtidig udført.

112 mill. passagerer og 116 milliarder passagerkilometer befordrede de 90 ICAO-medlemslandes selskaber i 1961. Det er en stigning på 6%, men bortset fra 1958 den mindste stigning i 15 år. Fragt og luftpost steg hhv. 12 og 23%. Det gennemsnitlige antal passagerer steg fra 35 til 38 pr. flyvning, mens gennemsnitsfarten voksede fra 360 til 375 km/t.

Rønne lufthavn har fået en ny lufthavnsbygning på 310 m² med 146 i den gamle. Ekspeditionshallen er dobbelt så stor som den gamle, og der er restaurant til 60 gæster.

KLM havde også et vanskeligt år i 1961. Kapaciteten var 19% større, men ton-km-salget kun 9% mere, nemlig 399,8 mill. ton-km. Derved gik belægningsprocenten for passagerer ned fra 59,5 til 55,6%. Det samlede passagertal var ca. 1.398.000 eller 3% mere end i 1960. Fragt og post steg hhv. 14 og 4%. KLM har nu 76 fly, hvoraf 11 DC-8, 11 Lockheed Electra II, 9 Vickers Viscount samt DC-7C, DC-6 og Convair 340.

Indenrigsruterne viste stigende tendens i december, hvor SAS havde 63,1% belægning på Ålborg (mod 59,9 et år før), 74,5% på Tirstrup (69,7) og 58,1% på Rønne (mod 65,1, idet kapaciteten her er øget med en ekstra morgenforbindelse tre gange om ugen).

Esbjerg synes nu at kunne se frem til en flyverute til København. Ved redaktionens slutning pågik forhandlinger mellem repræsentanter for Esbjerg magistrat, SAS, og Falck om oprettelse af en rute, og planerne herom hænger snævert sammen med de udviklingsplaner for lufthavnen, som trafikministeren ventes at ville forelægge finansudvalget, således at arbejdet kan komme igang i sommer.

Københavns lufthavn i 1961

Ankomne passagerer	517.389
Afgåede passagerer	514.494
	1.031.883
Transitpass. 2 × 404.961	809.922
Andre passagerer	170.471
Total	2.012.276

Stigning i forhold til 1960 6,8% ialt, 4,5% i lufttransport.

Starter og landinger ialt 79.892 (+7,2%). 59.916 (+7,0%) i lufttrafik.

Luftgods 36.394 t i lufttrafik (+19,3%), 37.406 t (+16,6%) ialt.

Som følge af den nedsmættelse i tempoet i trafikflyvningens stigning, der generelt gjorde sig gældende i 1961, er stigningerne over hele linien væsentlig mindre end fra 1959-60, hvor der var særligt kraftige stigninger (ca. 20% i passagertallet).

Det var chartertrafikens stigning, der var med til at bringe ekspeditionstallet for første gang over de to millioner (som den nye lufthavnsbygning er beregnet til). „Andre passagerer“ er steget med ca. 50.000, hvilket svarer til ca. 42%.

Lehrmeister blev ifjor meget populær i Danmark, bl. a. på grund af sin rummelighed, men er dog ikke fireesædet.



Mere om HASTIGHEDS- MODELLERNE

I en artikel i november 1961 spurgte vi, hvorfor vore hjemlige resultater i hastighedsklassen var så ringe, som de nu engang er. *Kjeld Frimand Jensen* fra »Windy« giver her gode råd, som bør kunne hjælpe med til at forbedre standarden:

TEGNINGEN viser min nyeste model, og alle de vigtigste mål fremgår af tegningen. Planetets areal er på 360 kvadrantcentimeter og det har et halvsymmetrisk profil, hvis tykkelse afhænger af modellens vægt. For en vægt på 375 g skal det være 7 mm ved roden og højst 3 mm ved tippen, men ved tungere modeller kan man med fordel gå helt op til 10 eller endda 15 mm tykkelse ved planroden. Haleplanetets areal er 148 kvadrantcentimeter, og det har v-form for at beskytte i landingen. Det er meget vigtigt, at såvel plan som haleplan monteres med 0 graders indstillingsvinkel, og at tyngdepunktet ligger nøjagtigt som på skitsen.

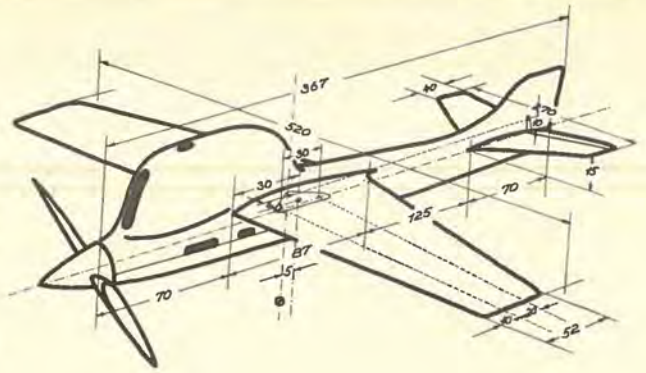
Motor. Denne model er konstrueret til en KB-15R, men kan med få ændringer benyttes til andre som f. eks. Super Tigre og O.S. Max 15. Motoren er monteret med 1-1/2 grads indadtræk, og som propel kan anbefales en 6x8, 6x9 eller 5 1/2 x 10. Motoren bør anbringes i en såkaldt »speed-pan«, som nedsætter vibrationerne og forøger afkølingen og derved forbedrer præstationerne en anelse. Man kan også forbedre kølingen ved at gøre lidt ud af tårnet, som bør have indsugningsåbningen forskubbet mod indersiden af flyvecirklen og udblæsningen mod ydersiden, samtidig med at man gør gennemstrømningskanalen så jævn og glat som muligt.

Styretøjet. Styringen er noget af det mest vigtige. Er den ikke i orden, er modellen faktisk kaput. Men det er vel unødvendigt at sige, at der overhovedet ingen modstand må være mod linernes bevægelse. Men er man i stand til at lave modellen med en virkelig pæn overflade, og kan man yderligere »pille« lidt ved motoren, så vil jeg regne med, at den kan opnå en hastighed på ca. 170 km/tim på FAI-standard brændstof.

God fornøjelse!

Kjeld Frimand Jensen.

I tilslutning til ovennævnte kan vi fortælle, at bl. a. *Rossi* i Italien fremstiller en speed-pan, specielt beregnet til Super-Tigren. Og ydermere medfølger en spinner, som giver en smuk og meget strømminet udformning af denne svære del af en hastighedsmodel. Man skal dog være opmærksom på, at huller til montering af motor, tank m. v. ikke er boret, men kun opmærket i pannen, så med mindre man har forudsætninger for at lave nøjagtigt borearbejde, har man ikke megen fornøjelse af den iøvrigt nydeligt udførte pan.



Målskitse af Frimands F 1.

Så skal der flyves igen

Flyvedagskonkurrencerne 11. februar

Årets første større konkurrence, vore vinterkonkurrencer om de fornemme flyvedagspokaler, finder sted søndag den 11. februar over hele landet.

Enhver, der flyver i de pågældende klasser, kan være med, for konkurrencerne flyves lokalt, hvorefter resultaterne indsendes til KDA, der så udregner de endelige vindere.

Der flyves med svævemodeller for hhv. begyndere og viderekomme, med gummimotormodeller, gasmotormodeller, mens linestyre-modeller kun flyver i klasse F 1 — hastighed. Kunstflyvning kan ligesom flyvning med radiostyrede modeller ikke komme på tale i en decentraliseret konkurrence, hvor man ikke kan anvende samme dommere. Men man kunne egentlig godt overveje at tage holdkapflyvning med — og der er naturligvis intet i vejen for at holde lokale konkurrencer i kunstflyvning og med radiostyrede modeller.

Konkurrencen gennemføres uanset vejret — vi håber på smukt, stille solskinsvejr med let frost, ikke? — og resultater, der ikke er KDA i hænde mandag den 12. kl. 1300, tæller ikke med i landskonkurrencen.

Hvis du ikke allerede har hørt fra klubben om klokkeslet og sted for konkurrencen, så henvend dig straks til flyvelederen.

A 2 og holdkapflyvning i Jugoslavien

KDA har fået indbydelse til den årlige konkurrence om Varteks-pokalen i A 2, kombineret med en holdkapflyvningskonkurrence, der finder sted i Varazdin den 25. til 28. juli. Gebyr 70 kr.

Modelflyvere i de to klasser, der kunne tænke sig at henlægge sommerferien til Jugoslavien, bedes omgående henvende sig til KDA, da vi skal give foreløbig besked inden midten af denne måned.

Årsrekorderne

Traditionen tro blev de første årsrekorder opstillet nytårsdag — af *Niels Hem* på Djursland i tre kategorier, og flere er allerede forbedret, så man ved redaktionens slutning var oppe på 128 sek. for svævemodeller, 73 sek. for gasmotormodeller, 1650 m i distance og 143 km/t i hastighed.

Linestyrede modelfly

R. G. Moulton: *Control Line Manual*, Model Aeronautical Press, 208 sider, ill. Pris 15 sh.

Man der findes nogen, der har et bedre kendskab til linestyre i alle dens afskyninger end Ron Moulton? Det gør der næppe, for han indførte de linestyrede modeller i England, inspireret af Jim Walker i begyndelsen af fyrrerne, og han har siden fulgt dem på nærmeste hold og deltaget i et utal af konkurrencer.

I denne bog behandler han alle former for linestyre, og han gør det meget grundigt, idet han for hver enkelt klasse tager sit udspring i de først kendte modeller og følger udviklingen op til vore dage. Så samtidig med, at man her har en nyttig håndbog, så har man desuden en „linestyret historiebog“.

Oml.

Modelflyvning i Valbyparken

Tilladelsen til at flyve med linestyrede flyvemodeller i Valbyparken, der er det eneste sted i København, der er til rådighed for denne sport, er blevet forlænget for 1962 på de sædvanlige betingelser, hvilket bl. a. vil sige, at der skal foretages afspærring ved skiltning eller godkendte transportable hegn, og at man skal sørge for, at publikum respekterer denne afspærring, når der flyves.

Man har søgt at få tilladelsen udvidet til også at gælde fjernstyrede modeller, men dette har magistraten ikke set sig i stand til at imødekomme.

Gælder det

MODELFly og FJERNSTYRING

har vi et stort udvalg i

BYGGESÆT, TEGNINGER, MOTORER
og alt tilbehør.

Vort kæmpe hobby-katalog sendes
mod kr. 1,50.

Midtjysk Hobby

St. Mikkelsgade 12

tlf. 3572, Viborg

Postordrer ekspederes omgående

ZIRKONIA - Sveriges topmodel i klasse A2

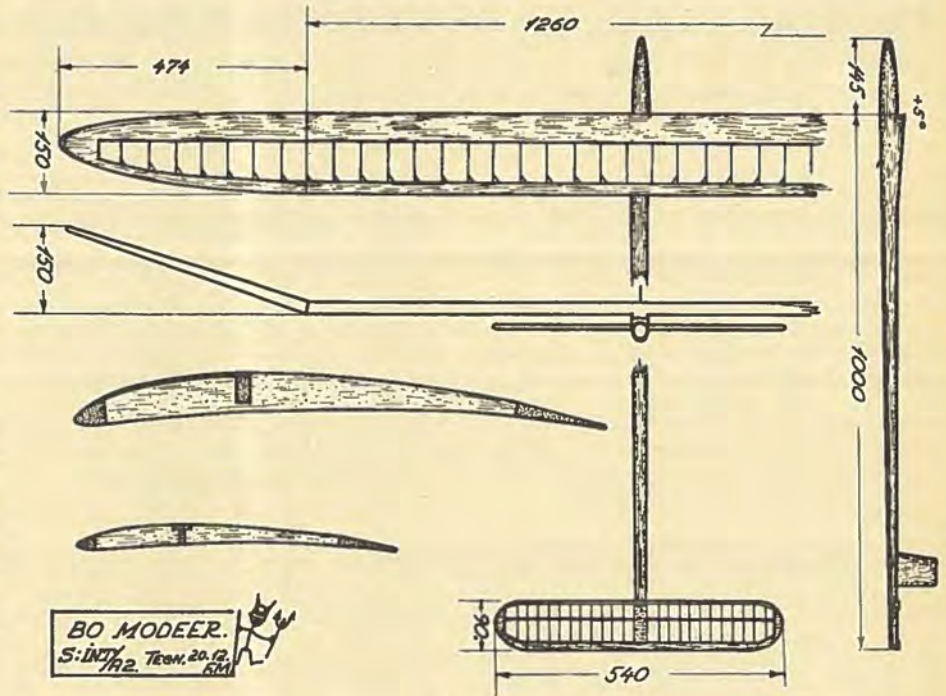
FRA det svenske »Modellflygnytt« har vi lånt denne tegning til Bosse Modeers S:inta, som det jo hedder derovre. Bosse er uden tvivl årets bedste A-2 mand - skriver bladet -, og han har med denne model vundet alle de konkurrencer, han har deltaget i, bl. a. det svenske mesterskab. Den eneste undtagelse er VM, hvor han, ligesom vore egne deltagere, blev slået ud af varmen - og et snorbrud.

Modellen er *absolut ikke noget for begyndere*. Skulle en begynder trods alt have held til at få bygget modellen fejlfrit, så ville der være alle chancer for, at han ikke kunne flyve den. Men i hænderne på en ekspert er den et ypperligt redskab.

Plan: Forkant 10×10 balsa, bagkant 4×25 balsa. Hovedbjælken er en 4×8 fyrretræsliste, der på de midterste 450 mm er fordoblet. Torsionsnæsen er af 1 mm balsa, ligesom midtersektionen og de to ribbemellemrum på hver sin side af »knækkete« er beklædt med 1 mm balsa. Ribberne er af 2 mm balsa og sidder med 50 mm mellemrum.

Planbefæstigelse: Midterplanet er bygget i et helt stykke og fæstnes til kroppen ved hjælp af en »nøglehulsfatning«, som den Thomann bruger. Yderplanerne monteres på midterplanet ved hjælp af et stykke 2 mm pianotråd, som går 30 mm ind i hver sektion. Pianotråden går ind i et rør, der er fastgjort til hovedbjælken. 2 stifter på hver side af pianotråden holder tipperne på rette plads.

Krop: Forkroppen er lavet af en klods lindetræ, hvori er nedfældet en Graupner-timer, som først træder i funktion, når modellen udløses. Bagkroppen består af et konisk rør af 1,5 mm balsa.



Oversigtstegning over den svenske mesters A2-model Zirkonia.

Haleplan: Forkanten er en 3×3 og en 2×4 balsaliste limet sammen. Bagkant 2×15 balsa og hovedbjælken 1,5×5 balsa. I de syv midterste ribbesektioner er der indlagt stykker af 1,5×5 mm balsa under hovedbjælken. Ribberne er af 1 mm balsa med en afstand af 20 mm, og midtersektionen er beklædt.

Trim: Tyngdepunktet ligger på 57%. Modellen kurver til højre, og hver omgang varer 30-35 sek. Den inderste plantip har en anelse mindre indstillingsvinkel end den yderste, så med mindre man er yderst omhyggelig, har man alle muligheder for at lave nogle nydelige spiraldyk.

Oml.

„THE WHITE CLOUD“ - universal radiostyringsmodel



White Cloud er en radiostyringsmodel, der kan anvendes til såvel enkanalstyring som styring med op til 8 kanaler.

Radiostyringsmodeller konstruerer man ikke selv. Såvel begyndere som eksperter flyver med modeller, som er bygget efter anerkendte tegninger - ja, i de fleste tilfælde endog ved hjælp af et byggesæt. Det

hænger vel i nogen grad sammen med, at præstationerne med disse modeller ikke alene beror på modellens egenskaber, men i nok så høj grad på pilotens. Og så er det jo også store og kostbare modeller at eksperimenter

med.

Silver Star Models har vist os et byggesæt til Veco's White Cloud, der er konstrueret så den kan benyttes til såvel 1, 2, 4, 6 og 8 kanaler. Man kan således starte med siderørstyring og så efterhånden udbygge med motorkontrol, højderør og eventuelt krængører. Radorummet er rummeligt, så der er god plads til installationerne, som også er nemt tilgængelige. Modellen er beregnet til en motorstørrelse på 3,5 ccm, og spændvidden er 142 cm. Byggesættet indeholder udstansede balsa- og krydsfinérdele. Men balsadelene er fine, ville vi nu nok foretrække at lave nye krydsfinérspanter, hvad der iøvrigt heller ikke er noget større arbejde. Videre findes i sættet færdigtbuket understel, beslag m.v. Alt i alt må det siges at være en moderne og robust model, som man uden betænkning kan byde de hårdeste manøvrer.

oml.

Repræsentantskabsmøde i Odense

Det årlige repræsentantskabsmøde afholdes søndag den 4. marts i Odense, og foruden de officielle repræsentanter er også andre modellflyvere velkomne. Ved redaktionens slutning var programmet endnu ikke lagt i enkeltheder, men det var tanken om at følge sidste års ekspertforedrag om radiostyring op med et andet fagligt emne, så der bliver mere at høre end de rent organisatoriske problemer, som iøvrigt forberedende er blevet diskuteret på distriktsmøder i januar såvel som vest for Storebælt.

En annonce

vedrørende køb, salg eller stillinger indenfor flyvningen giver altid resultat i FLYV.

Billet mrk.-annoncer ekspederes uden ekstra gebyr.

INDBINDING AF FLYV

10,50 kr. pr. bind.

2 årgange kan indbindes i eet bind for samme pris. Ved indsendelsen bedes anført, om bladet ønskes indbundet med eller uden omslag. Indbindingen er det såkaldte stripbind, der består af faste papsider med solid limning i ryggen og påtrykt rygtitel.

FLYVs FORLAG

EJVIND CHRISTENSEN
VESTERBROGADE 60 - KØBENHAVN V.

BØGER

„Der Flieger Kalender 1962“. Luftfahrt-Verlag Walter Zuerl, München. 23,5×31 cm. Pris 5,80 DM.

Årets Flieger-kalender bringer et blad for hver to uger med et stort fotografi trykt på smukt papir.

John R. Hoyt: „Safety after Solo“, Pan American Navigation Service, 1959. 304 s. 52 ill. 4,75 dollars.

Med undertitlen „How to fly 10.000 hours“ har Hoyt i denne bog søgt at udbygge såvel solopilotens som den mere erfarne pilots viden på en række områder, således at de kan nå helskindet gennem de farlige tidspunkter i en flyvers karriere — der tales her bl. a. om et sted mellem 500 og 1000 flyvetimer og endnu et tidspunkt over 2500 timer.

Det er således en bog om flyvesikkerhed, skrevet af en erfarne flyver, instruktør og FAA-inspektør. Han går dels ind på konkrete ting som torden, tåge og isdannelse,

nødlandinger, natflyvning, oxygenmangel osv., men i særlig grad lægger han vægt på, at man udnytter ethvert minut af sin flyvetid, hele tiden selv flyver luftfartøjet i stedet for at lade sig flyve af det. Og han beskæftiger sig en del med den mentale baggrund, også for aflæggelse af flyveprøver, som der åbenbart må findes en del skræk for.

„Safety after Solo“ er en bog, som enhver flyver og enhver instruktør vil have vældigt godt af at læse.

„Civil Air Regulations and Flight Standards for Pilots“. Aero Publishers Inc., Los Angeles. 1961. 162 sider. 4,50 dollars.

Vi har tidligere omtalt „Flight Facts for Pilots“, der er en moderne amerikansk lærebog for privatflyvere, og foreliggende bog er et supplerende værk i samme format og udstyr, der specielt beskæftiger sig med det vigtige fag love og regler. Selv om disse i USA på mange punkter afviger fra danske, kan de, og især den måde de serveres og forklares på, tildels i form af konstruktive råd og vejledninger fra de amerikanske luftfartsmyndigheder, godt have interesse herhjemme. 1961-udgaven er den 23. udgave af en bog, der hidtil er solgt i over 1 million eksemplarer.

RAZORBACK

Glasfiberbeklædning til fly

godkendt af luftfartsdirektoratet

SE DET PÅ OY-AFL.

DELTA TRADING CO. Herlevgårdsvej 2 Herlev

PRISEN PÅ FLYV

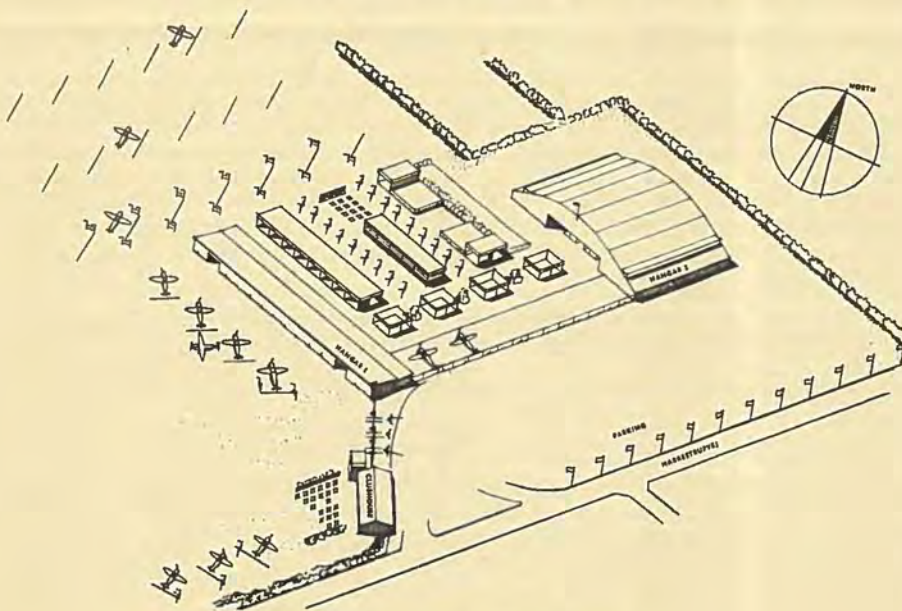
vil som tidligere meddelt stige fra 1962. Abonnementet vil koste kr. 15,00 pr. år og enkelte numre kr. 1,25.



CALTEX AVIATION

Flyvemessen i Skovlunde

God interesse for arrangementet



Skitse af messeområdet på Skovlunde.

Den internationale flyvemesse fra 1. til 11. juni 1962 vil vende op og ned på de daglige forhold på Skovlunde flyveplads. Sportsflyveklubben, der står bag arrangementet, har sat alle sejl til, og arkitekterne *M. og P. Pedersen* har udarbejdet en plan, der fuldtud vil inddrage arealet ved hangarerne i arrangementet.

Som det fremgår af skitsen vil selve udstillingen blive koncentreret i de to hangarer og på pladsen mellem hangarerne, der bygges med forskellige stande samt restaurant, vandbassiner til afprøvning af redningsmateriel, et arbejdende flyværksted, små huse til kontorer for udstilleres repræsentanter o.m.a. Omkring hangarerne parkeres de mange privat- og erhvervsfly, og fra klubhuset, som omdannes til restaurant, vil publikum få rig lejlighed til at følge den livlige flyvning, man venter i anledning af messen.

Der er samlet et fornemt præsidium bag messen med Hans kongelige Højhed *Prins*

Axel i spidsen som protektor. I præsidentet er repræsentanter for de fire nordiske aeroklubber, borgmestrene i København, Ballerup og Herlev, den danske turistchef, tre generaler fra flyvevåbnet samt flere andre af flyvningens fremtrædende mænd.

Der bliver i høj grad tale om en salgsudstilling, og en del af tiden vil messen være reserveret fagfolkene – købere og sælgere samt andre fagligt interesserede. Men Sportsflyveklubbens arbejdsudvalg, der består af *Ejvind Dyrberg, Frank Midtgård og Leif Quortrup*, har desuden lagt stor vægt på det propagandamæssige og oplysende arbejde i forbindelse med messen, der endvidere vil byde på forskellige opvisninger.

På nuværende tidspunkt forhandles der med flyfabriker over hele verden, og det er svært at sige, hvor mange udstillere, der kan blive tale om. Men fabrikanterne af både fly og flyudstyr har dog allerede vist stor interesse for messen, der vil kalde på interessen fra hele Skandinavien.

Ikke Farnborough i 1963

Mens Farnborough-udstillingen og opvisningen finder planmæssigt sted i ugen 3.-9. september i år, er det nu besluttet af SBAC, at der intet arrangement finder sted i Farnborough i 1963. Der har længe været talt om det praktiske i at gå over til at holde dette stævne hvert andet år, alternerende med Paris-udstillingen, men der er ikke taget nogen beslutning i så henseende, kun for 1963.

Derimod søger italienerne at „komme ind

på markedet“, idet man i de år, hvor der ikke er Paris-udstilling, vil holde en international udstilling i Turin. Den finder i år sted fra 24. maj til 3. juni.

Forinden har Hannover-messen og dennes særlige flyveudstilling og opvisning fundet sted fra 29. april til 8. maj, så når dertil kommer de særlige arrangementer for den lette flyvning fra 30. maj til 10. juni i Cannes og samtidig fra 1. til 11. juni i Skovlunde, er der altså mange muligheder for at kunne følge med i udviklingen.

Udvikling i Frederikshavn

Frederikshavn Flyveklub, der blev startet for knapt et år siden på initiativ af civilingeniør *Preben C. Wistisen*, som nu er formand for klubben, udvikler sig støt og sikkert.

Efter de første begyndelsesvanskeligheder kom klubben godt igang ifjor og købte i forsommeren en ældre 2-sædet *Cub*. Denne har man nu byttet med en 4-sædet *Piper Tri-Pacer, OY-DCL*, som tidligere har tilhørt grev *Lerche-Lerchenborg*. Maskinen har gået ca. 500 timer og er udstyret med radio, kunstig horisont m. m., således at klubben nu får det moderne rejsefly, man hele tiden har tænkt sig.

Der er i vinterens løb gennemført et teorikursus med 10 elever, og desuden har 4 af medlemmerne taget privat undervisning hos flyveleder *Rahbek*.

Man regner med, at en del af disse medlemmer vil påbegynde skoling til A-certifikat, når teoriprøven er overstået. Der er endnu kun én certifikatindehaver, medens to andre er nået frem til eneflyvningsbevis.

Klubben er derfor meget interesseret i, *Rahbek* tiltræder anden stilling den 1/3, og det ser ud til, at *Perch* ikke længere vil drive flyvevirksomhed i Frederikshavn.

Klubben er derfor meget interesseret i, at der kommer en erhvervsflyver til Frederikshavn, således at der fortsat er en flyvelærer på pladsen. Man har dog en aftale med *Jørgen Jensens* flyveskole i Ålborg, som vil påtage sig undervisningen, hvis dette ikke skulle være tilfældet.

Klubben agter at starte en svæveflyvegruppe i år, idet der er 3 medlemmer med S-certifikat, bl. a. *Torkild Balslev*, der er instruktør, og de yngre medlemmer agter at blive skolet til C i år enten hos *Aviator* eller på *Vandel*.

Klubben vil derefter købe et ensædet svævefly, men tænker foreløbig ikke på noget 2-sædet fly.

Pladsen er nu udlagt med 3 græsbaner, der af kommunen vil blive planeret m. v. i de kommende år.

Hedall har 25 års jubilæum



Luftkaptajn *Age Hedall-Hansen* kom efter 6 år som militærflyver til DDL den 1. februar 1937 og kan derfor nu fejre 25 års jubilæum som trafikflyver. Efter at have været chefpilot en tid i THAI er han nu chefpilot i Scanair.

FREDERIKSHAVN FLYVEPLADS

Da de nuværende kontrakter på flyvepladsen udløber 1/4-62, søger Frederikshavn byråds udvalg for byens jorder herved forbindelse med erhvervsflyvere, der måtte være interesseret i at drive virksomhed på pladsen og være flyveleder.

Frederikshavn Flyveplads består af 3 græsbaner, hvoraf den længste ved en omlægning vil blive ca. 700 m. I forbindelse med flyvepladsen er der en bygning, hvori der er indrettet lejlighed for flyvepladslederen samt kontor og venterum. Desuden findes en hangar.

Der er en aktiv flyveklub med ca. 20 medlemmer, hvoraf 10 går til teorikursus og forventes snart at ville påbegynde skoling til A- certifikat. Klubben har netop anskaffet en moderne 4-sædet maskine og forventes yderligere at ville anskaffe et svæveplan i år. Klubben er interesseret i, at der fortsat er en flyveleder på pladsen, og evt. i yderligere samarbejde med en erhvervsflyver.

Nærmere oplysninger og betingelser vil kunne fås ved henvendelse til:

Stadsingeniøren, Skolegade 8, Frederikshavn

tlf. (084) 2 12 00

JOURNALER

Luftfartøjs- og rejsejournal... kr. 17.50
 Motorjournal kr. 10.00
 Propeljournal..... kr. 10.00
 Svæveplansjournal..... kr. 14.00
 Flyvebog (for svæveflyvere) .. kr. 3.00

Fås hos

Kongelig Dansk Aeroklub og

FLYV's Forlag

Vesterbrogade 60 . København V.

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**

Minerva 1841



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af hvert forsikringsselskab, der er tilknyttet poolen, samt af SAS's billetkontorer.

Luftfartøjsregistret ved årsskiftet

Den civile danske luftflåde gik ikke så stærkt frem ifjor som i 1960. Nettofremskridtet var kun 7 fly mod 27. Der blev tilføjet 27 fly (mod 44) og fraført 20 (mod 17), således at vi nu har 175 civile motorfly. Heraf tilhører de 15 DDL og de 160 den øvrige flyvning.

Vi har 14 fly med 4 motorer, 31 med 2 og 131 med 1 motor.

Der er 31 KZ III, 15 KZ VII, 8 Auster Autocrat, 7 hver af KZ IIT og Cessna 172, 6 hver af Convair 440, Piper Cub og Piper PA-18 Super Cub, 5 Piper Apache, 4 hver af Argonaut, Caravelle, Emeraude og Druine D 31, 3 hver af DC-7C, DC-6, Proctor, Tri-pacer, Jodel D 112, Cessna 175 og Turbulent D.

Der er to hver af DC-8, Heron, Dove, Consul, Aero Commander, KZ IV, Ambassadeur, Taifun, Meta-Skol, Do 27, Mooney M 20 og Topsy Nipper.

Og der er en hver af THK-5A, Oxford, Rapide, Do 28, Lockheed 12, C-45, Super Aero, Monospar samt af KZ IIC, KZ X, KZ Ellehammer, Piper Colt, PA 25 og PA 20, Auster D6/180, Jodel D 120, Cessna 150 og 180, Småragd, Stinson, Lasa 60, AE-1, Swift samt Bell 47.

Firmamæssigt er der 58 KZ-fly, 23 Piper, 12 Cessna, 9 Auster og 8 Douglas-fly.

Kastrup-gæster i december

På grund af tåge i Arlanda blev C-124, 21008, USAF-MATS omdirigeret til Kastrup 2/12. DC-3, LN-LMR (ex-EP-ABC i Iranair og SE-BWF i Linjeflyg) startede på leveringsflyvning til en norsk skibsskredder Riise, efter at have fået et eftersyn hos SARCO. 3/12 ankom C-47, 0-348255, USAF som orlovsfly. 4/12 D-1KUB, Baron, Loewe og Jaegers. 5/12 D-IATA, Dornier 28 fra Deutsche Nah-Luftverkehr og G-AMLL, Bristol 170, Dan-Air.

7/12 ankom Solberg Cessna Flyg fra Malmø med deres Cessna 210, SE-CNR, og en C-130, 50018, USAF, mellemlandede på en rute til Warszawa. 10/12 kom BEA med en Vanguard, G-APEH; D-IFTW, Twin Bonanza, Grunev & Sohn Hamburg; HB-AMM, Learstar, Minnesota Mining & Manufacturing Corp. 11/12: G-ARJB, Dove, J. C. Bamford; flyet var flødefarvet med fluorescerende orange stribe langs kroppens vinduer samt hele halepartiet.

13/12: XL 930, Pembroke, RAF, og som charter ankom Finnair DC-3, OH-LCK. SE-CYA, Cessna 182, Erikssons Maskin-affär i Arboga.

15/12 landede VC-47, 0-50943, USAF fra den amerikanske ambassade i Brüssel. 16/12 landede VC-118, 0-60505, USAF, og Carl Meyers Piaggio 166, HB-LAY kom for at hente en patient.

17/12: D-IDUM, Twin Bonanza, F. Krupp. 18/12: C-47, O-48361, USAF, og Heron, PH-ILA fra Philips. 19/12 ankom SE-CPN, en Baron fra SAAB (ex-D-IBIZ). 20/12 HB-LBL, Cessna 310F, Schulte & Dieckhoff i Westfalen. 21/12: D-IBIF, Dornier 28, Fa. Rosenthal Porzellan AG. 22/12: C-130, 70466, USAF fra 322nd Air Division og Pan American DC-7CF, N733PA.

23/12: SE-CMU, Mooney, Otto Ballin AB. Hällsingsborg, 25/12 ankom en ballet fra Frankrig med DC-6, F-BGOC fra TAI. 28/12 OY-AFP, Cessna 172B, Transair Flyveskole (ex-SE-CXG). 29/12 nedlandede en DC-3, PH-SCC fra Fairways Rotterdam (ex-LN-IAS Fred. Olsen) på grund af fejl i det elektriske system. 30/12 ankom Super Constellation L-1049H, N6915C fra Flying Tiger Line som fragter.

TIL SALG:

2 Piper L-4 65 hk.

ATZ: Luftfartøj overhalet 1959. 1000 motortimer inden hovedeftersyn. Lear VHF.

ATH: 400 motortimer inden næste hovedeftersyn, vingetanke. **Murphy VHF. 3 Continental 65 hk motorer, o-stillet (0 timer efter hovedeftersyn). 1 Continental 75 hk motor med starter; 0 timer efter hovedeftersyn 2 VHF Air - 0 - Ear Model TR-102.**

SAS Flygklubb,
 Bromma 10, Sverige

Gr. Baby IIB til salg

med indregistreret transportvogn og selvkørende spil med ny wire, et sæt telefoner, en barograf og en »hund«.

Sælges samlet.

Nykøbing Sjæll. Flyveklub
 v/ Knud Andersen

Algade 45, Nykøbing Sjælland.

TRIDENT I LUFTEN

TYPENYT



Den tremotorede de Havilland Trident i luften på sin første flyvning den 9. januar. Den har allerede BEA's karakteristiske bemaling.

Verdens første jetfly af „anden generation“, de Havilland Trident, hvis første flyvning var ventet omkring nytår, måtte p.g.r.a. sne og slud vente til den 9. januar, hvor den så foretog en flyvning på 1 time 21 minutter, førte af *John Cunningham* og *Peter Bugge* med fire observatører ombord. Flyvægten på den første tur var omkring 45 tons. Selv om de Havilland nu er i gang med at bygge denne type, fortsættes produktionen af Comet 4 dog stadig, og man er i stand til at byde på hurtig levering.

Over 100 Saab 105 til Flygvapnet

Den svenske regering har godkendt, at flyvevåbnet bestiller en prototype af Saabs nye jettræner, Saab 105. Hvis det viser sig at have de ventede egenskaber, vil det blive standardtype i Flygvapnet, som dog for at sortere eleverne vil give disse et begrænset antal timer på Saab Safir først.

Saab 105 er et højvinget to-motors hel-metalfly med trykkabine, udstyret med to 700 kg Turbomeca Aubisque turbopropmotorer. Det forsynes med katapultsæder.

Data: Spændvidde 9,2 m, længde 10,5 m, højde 2,7 m. Tomvægt 2020 kg, normal startvægt (skoleflyvning) 3000 kg, maximal startvægt 3700 kg. Maximumfart 800 km/t, rejsefart i 8000 m 640 km/t, rækkevidde i

samme højde 2500 km.

Prototypen ventes i luften i forsommeren 1963, og flyet kan være i tjeneste i 1965 i serieudførelsen. Man regner med, at der skal bruges over 100.

217 motor- og 409 svævefly i Østrig

Midt i 1961 havde Østrig 217 motorfly, fordelt med 179 enmotors, 16 flermotors, 17 statsejede fly og 5 prøvefly (4 af den to-motors SGP M-222, der ventes i serie i år, og 1 JOB-15). Blandt fabrikerne ligger Piper og Cessna i spidsen med hhv. 44 og 40 fly, mens der er 23 Jodel-typer.

Over 500 svævefly er registreret siden de blev tilladt i 1949, og der er stadig 409 af disse i registret. Heraf er 38 af østrigsk konstruktion: 24 Musger Mg-19, 7 Mg-23, 5 Standard Austria og to andre.

Grunau Baby er som her den almindeligste type med 106, hvorpå følger 79 af Spatz-typerne. Der er endnu 32 SG-38, 29 Mii-13, 13 Doppelraab, 9 Ka-8 og 5 Ka 6.

Af polske typer er der 11 af Mucha-typerne og 5 Bocian.

De østrigske svævefly bliver godt udnyttet: Der er i 1961 udstedt over 100 sølvdiplomer, så man ialt er oppe over nr. 565 (vi har nået nr. 157), og over 19 gulddiplomer (ialt 47), mens der er erobret 62 diamanter af østrigske svæveflyvere.



Saab 105 i den militære træningsudgave. Typen planlægges også som forretnings- og transportfly til 5 personer.

Champion Lancer er en højvinget type med to motorer, to sæder i tandem og fast næsehjulunderstel. Den er tænkt som en overgangstype til flermotors fly og skal være meget økonomisk i drift.

Volaircraft Volaire er et andet amerikansk privat- og forretningsfly, også højvinget med fast næsehjulunderstel, men kun med én motor (135 hk Lycoming) og plads til 4 personer. Der er lagt vægt på at kunne se 360° rundt. Man stiler efter at producere en om dagen.

Piper Comanche udvikles i en version med 400 hk motor samt i en to-motors udgave. Den førstnævnte ventes i luften om nogle måneder, mens den anden har fløjet nogen tid og ventes i produktion om 1½ år.

Piper Papoose, der bliver lavvinget og to-sædet og for en del bygges i kunststof, skulle snart være flyveklar.

Silver Sixty er en ny forretningsudgave baseret på Douglas B-26 bombeflyet fra overskudslagene. Kroppen er dog helt ny.

Hiller Ten 99 er en ny seks-sædet helikopter, der har fløjet et halvt årstid i hemmelighed. Den drives af en P & W PT6 turbinmotor.

Potez-Heinkel CM 191 kom ikke i luften i december, men ventedes ved redaktionens slutning i luften i januar.

Potez 4E motoren på 105 hk har nu været 600 timer i luften, og den første serie på 100 motorer er ved at være klar, hvorpå endnu 100 bygges. Den har 4 cylindre, og en 6-cylindret motor på 155 hk ventes snart på prøvebanen. Det ser ud til, at Frankrig for alvor vil skabe konkurrence til de amerikanske lette stempelmotorer.

Morane-Saulnier 885 Super-Rallye fik sit luftdygtighedsbevis den 4. december, mens Rallye-Club fruden fransk også har fået amerikansk luftdygtighedsbevis. Over 30 havde været i luften ved juletid, og man søger nu at levere de første eksemplarer til så mange lande som muligt. Der produceres nu en om dagen.

Potez CM 170 Magister har passeret 100.000 flyvetimer i det franske flyvevåben, der har 52 af denne jettræner. Der er foretaget 162.000 flyvninger med et månedligt gennemsnit af 50 timer pr. fly. I gennemsnit har 45 af de 52 været flyveklare hele tiden, og reparation og vedligeholdelse har beløbet sig til 8 t. 36 min. pr. flyvetime, hvilket er usædvanligt lavt for et to-motors jetfly.

Dassault Mirage III er nu i operativ tjeneste hos den berømte „storke-eskadrille“, som var kendt allerede under den første verdenskrig. Dassault har iøvrigt indgået en samarbejdsaftale med Boeing om militære fly, i første omgang den lodret startende Mirage III-V, som indsættes i NATO-konkurrencen af en så formidabel koalition som Dassault, Sud Aviation, Boeing og BAC.

Sud Aviation Alouette III fik sit franske luftdygtighedsbevis den 15. december. Den er nu bestilt af Frankrig og 7 andre lande, hvoriblandt som bekendt Danmark.

Potez 880 er et projekt til et militært kortstartfly, udviklet af 840. Den skal kunne bruge sandede eller mudrede pladser på mindre end 300 m længde.

Convair Coronado, som SAS har afbestilt men skal låne af Swissair, har i december fået det meget lange ventede luftdygtighedsbevis.

SAAC-23 Learjet er navnet på det svejssisk amerikanske jet-forretningsfly, som under konstruktionen har undergået visse ændringer, bl. a. er haleplanet kommet fra toppen på finnen og ned til roden af denne.

Vespa-Jet er det nye navn på Douglas-Piaggio PD-808 jetflyet i samme kategori.



KONGELIG DANSK AEROKLUB

(DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

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

Postkonto: 256.80.

Telegramadresse: Aéroclub.

Kontor og bibliotek er åben mandag til fredag fra kl. 9-16.

Formand: Landsretssagfører B. Moltke-Leth.

MOTORFLYVERADET

Formand: Ingeniør Arne W. Kragels.

SVÆVEFLYVERADET

Formand: Ingeniør Kaj V. Pedersen.

MODELFYVERADET

Formand: Bankass. Ole Meyer Larsen.

DANSKE FLYVERE

Formand: Generalmajor H. Pagh.
Generalsekretær: Direktør August Jensen.
Dansk Pool for Luftfartforsikring,
Østergade 24, tlf. Minerva 1841.

Mødeaften mandag d. 5. ds.

KDA's mødeaften mandag den 5. februar kl. 19,45 i Borgernes Hus byder på et afvekslende program:

Der vises de to film »90° South« fra sydpolsområdet og »High Encounter« om et Vulcan-togt med tankning i luf-ten.

Og desuden bliver der tre små cause-rier. Luftkaptajn Asmussen fortæller om færgeflyvning af små fly over At-lanten, civilingeniør Jørgen Florant vil forklare forskellen mellem de forskellige typer af moderne jetmotorer, og model-flyveren Bo Werner Larsen vil fortælle oplevelser i USA under udvekslingsrej-sen ifjor.

Der er altså noget for enhver smag, og der er som sædvanlig adgang for KDA-medlemmer af alle kategorier med ladsagere.

Grønland på Rønbjerg-manér

Ved KDA's mødeaften den 11. januar for-talte den britiske luftattaché, Wing Com-mander Brian Lord, om en flyvetur på 20.000 km sammen med generaløjntnant K. Rønbjerg i juli til og rundt over Grønland. Det meste af turen foregik i en Douglas C-54 fra flyvevåbnets transporteskadrille, hvis besætning luftattachéen roste meget for flyvningen. Også Catalina blev brugt lokalt deroppe.

Foredraget blev ledsaget af et stort antal meget smukke farvefotos, som Wing Com-mander Lord havde taget på turen.

Anden del af aftenen var Farnborough-fil-men 1961, en dejlig farvefilm med fine luft-optagelser bl. a. af formationskunstflyvni-ngen.

Nye personlige medlemmer:

Værktøjsmager Poul E. Renneberg Ander-sen.

Autoforhandler Thorkild Sørensen.

Runde fødselsdage:

Dr. F. Bruhn-Petersen, Svanevej 4, Ny-købing Sj., 50 år den 11. februar.

Civilingeniør Erik Carstensen, Maglekil-

devej 5, V, 60 år den 15. februar.

Direktør Adam B. Bendix, Helleruplund allé 7, Hellerup, 60 år den 16. februar.

Slagtermester Henry Hansen, Baggesens Allé 137, Esbjerg, 50 år den 22. februar.

Nye bøger i KDA's bibliotek:

Jane's all the World's Aircraft 1961-62.
A. H. Birch & A. E. Bramson: Flight Briefing for Pilots, Vol 1.
William Green. Fighters.
S. O. Madsen: Radiotelefoni for flyvere.
P. H. Nielsen, P. Trans og P. Weishaupt: Svæveflyvehåndbogen.

Underret KDA om stævner o. lign. i god tid

Flere af vore privatflyvere har udtrykt beklagelse over, at de ikke havde mulighed for at deltage i et par af sidste års flyve-stævner og flyvepladsindvielser, fordi de ikke havde fået underretning om disse be-givenheder.

Vi skal derfor henstille til arrangører af sådanne begivenheder, at de underretter KDA i så god tid, at vi gennem FLYV kan nå at give meddelelse til de enkelte medlemmer, idet man ikke altid kan påregne, at med-delelser sendt til klubberne når frem til de enkelte medlemmer hurtigt nok.

FLYV's redaktion slutter den 10. i må-neden, men små presserende meddelelser kan som regel nå at komme med, hvis vi har dem omkring den 15.

KALENDER

5/2	Mødeaften i KDA.
27/2	Generalforsamling i Danske Fly-vere.
7/3	Mødeaften i KDA.
26/3	Kegleaften i Danske Flyvere.
27/3	„Kommunikation ved hjælp af satelitter“ i DIF's flyvetekn. sek-tion.
24/4-8/5	Hannover-Messe.
24/5-3/6	Flyveudstilling i Turin.
30/5-10/6	Light Aviation Show i Cannes.
1/6-11/6	Int. Flyvemesse i Skovlunde.
12-14/5	Rally i Odense.

Motorflyvning

8/4	Repræsentantskabsmøde.
11/6	ISLY-stævne, Ypenburg (Hol-land).
17/6	Flyvedagskonkurrencer (Ringsted).
17-19/6	Int. rally i Porto (Portugal).
22-24/6	Vestkyst rally (Sverige).
23-24/6	Rally i Savoie (Frankrig).
4-6/7	Int. rally i Baden-Baden (Tyskl.).

Svæveflyvning

1/3	Flyvedagskonkurrencerne begyn-der.
18/3	Repræsentantskabsmøde (Kalundborg).
14-23/4	Instruktørkursus.
9-29/7	Flyveskole og træningslejr.
31/10	Flyvedagskonkurrencerne slutter.
1-2/12	Klublederkursus (København).

Modelflyvning

11/2	Flyvedagskonkurrencerne (decentr.).
4/3	Repræsentantskabsmøde (Odense).
18/3	Vårkonkurrencer f. fritflyvende.
1/4	Vårkonkurrencer f. linestyrede.
15/4	Vårkonkurrencer f. radiostyrede.
29/4	Windypokalen (København).
18-20/5	DM for alle kategorier.
31/5	Skræntflyvningskonk. (Thisted).
30/6-8/7	Sommerlejr.
26/8	Høstkonkurrencer f. linestyrede.
9/9	Høstkonkurrencer f. fritflyvende.
23/9	Høstkonkurrencer f. radiostyrede.
30/9	Danalmkonkurrencen (Odense).
7/10	Moseslaget (København).
4/11	Jyllandslag (Århus).
31/12	Årrekordåret slutter.

Nyt fra svæveflyveklubberne

Aviator passerede 2. juledag start nr. 3600 i 1961 og har dermed betydeligt over-gået de budgetterede 3.000, men stiler efter 4.000 i år. Der er bestilt en Rhönsegler til levering i oktober. Buch Petersen har til-trådt en stilling i København, hvorpå Ib Braes fungerer som formand indtil general-forsamlingen i marts. P. V. Franzen har købt svæveflyvefondets Ka-8b. — Aviator har nu hele 87 medlemmer.

Kolding kan i februar fejre 25 års fød-selsdag og er stadig på jagt efter en flyve-plads i nærheden af byen. S-teori-kursus startede midt i januar.

Birkedal har fået meddelelse om, at et af dens gamle medlemmer fra fyrrerne, Kai Gertsen, den 29/7 ifjor fik amerikansk guld-diplom nr. 106. Han har i nogen tid haft en Laister-Kauffmann sammen med en ame-rikaner, men har nu bestilt en Ka-6 til levering i foråret.

København fik ikke sin Foka i december, men den bebudes nu sidst i februar, så den skulle være klar til sæsonens begyndelse. Klubben fløj 2298 flyvninger og 361 timer samt 1118 km i 1961 i sammenligning med 1960-tallene: 812 flyvninger, 164 timer og 540 km. Der er nu 59 medlemmer, så klub-ben igen hører til vore største.

Polytekniske Flyvegruppens s-teorikursus begynder 6. februar.

Vestjysk Svæveflyveklub ser med nogen bekymring de kommende udvidelsesarbejder på havnen i møde, bl.a. har man fået besked på at nedrive den hangar, man netop ifjor var blevet færdig med, og under disse for-hold er anskaffelsesplanerne blevet udskudt, indtil der skaffes mere klarhed over de frem-tidige flyvemuligheder.

Århus har en ændring i den privatejede del af flåden, idet Kurt Petersen har købt Spatz'en AXU af P. V. Franzen og solgt nogle af sine andre fly til andre medlemmer. Fra USA meddeler Cowboy, at der nu er to danske Lo-150 derovre, idet hans bror Svend har købt den Lo, Cowboy fløj ved DM 1959.

Prisliste

Følgende ting leveres portofrit tilsendt mod forudbetaling på kostkonto 256.80 eller i check:

KDA's jakkemærke	kr. 5,00
KDA's jakkemærke i guldbroderi	kr. 55,00
KDA's store emblem	kr. 12,50
KDA's lille emblem	kr. 6,00
Ekstra sølv- og guldemblem	kr. 10,00
Ekstra B- og C-emblem	kr. 6,00
C-mærke i plastik	kr. 1,50
Emblem for komb. a-diplom	kr. 5,00
Emblem for komb. b-diplom	kr. 6,00
Kunstflyvningsblanketter	kr. 0,06
Radiostyvningsblanketter	kr. 0,10
5 adressesedler	kr. 0,10
Startkort, hvide eller grønne	kr. 0,06
„FLIP“ Enroute-Low Altitude Europe	pr. år kr. 145,00

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 fore-gående måned.

Eftertryk kun tilladt med kildeangivelse.

EKSPEDITION

Ejvind Christensen, Vesterbrogade 60, Kbh. V., Tlf. Central 13.404. — Postkonto 238.24.

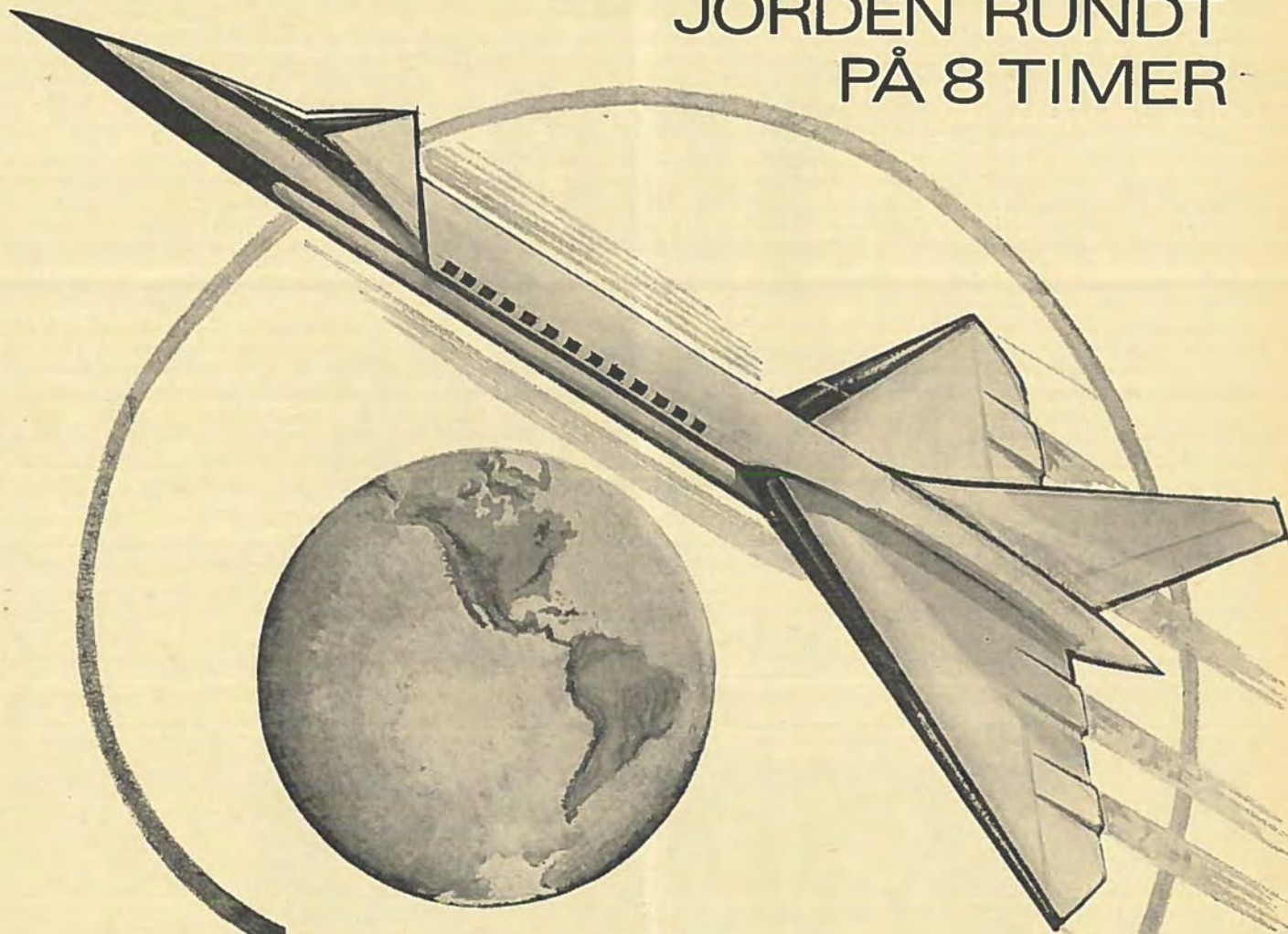
Abonnementpris: 15 kr. årlig.

Rubrikannoncer: 1,20 øre pr. mm.

Sidste indleveringsdato for annoncer: den 10.

Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.

JORDEN RUNDT PÅ 8 TIMER



Det er ikke nær så usandsynligt, som det lyder.
 I 1906 nåede man op på 41,3 km/t... i 1960
 på 2.090 km/t... og nu planlægger man jetti-
 ners, der kan flyve 3,5 gange lydets hastighed.
 Hver dag gøres fremskridt inden for teknikken
 med nye fly og nye motorer med nye og større
 krav til brændstoffer og smøremidler. I et intimt
 samarbejde mellem teknik og forskning er ESSO
 med til i dag at skabe olieprodukterne til mor-
 gendagens jettfly.

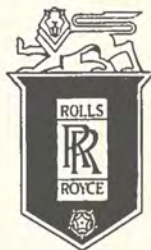


over
100
AIRLINES

have chosen

ROLLS-ROYCE

GAS TURBINES



AERO ENGINES · MOTOR CARS · DIESEL AND PETROL ENGINES · ROCKET MOTORS · NUCLEAR PROPULSION

Repræsentant for flyvemaskinemotorer: Civilingeniør Mogens Harttung Jens Kofodsgade 1, København K

FLYV



TIDSSKRIFT FOR MILITÆRFLYVNING, TRAFIKFLYVNING, PRIVATFLYVNING OG FLYVESPORT



Vejret odslagde næsten helt flyvedagskonkurrencerne, men foråret er på vej, og snart kan alle kategorier af modellflyvere komme uden-
ders og prøve vinterens nybygninger.

PRIS KR. 1,25

3

1967

INDHOLD:

Flying Enterprise ★ Nye luftpudefartøjer ★ Eurocontrol
prøver nyt Deccasystem ★ Svæveflyvehavariene ifjor ★ Frit-
flyvende gasmotormodeller.

På nøglepunkter på luftfart-
selskabernes verdensruter
står tekniske rådgivere til
disposition med bistand i
alle spørgsmål vedrørende
smøring og brændstof til
flyvemaskiner. Dette er en
del af den service, som ydes
af verdens mest erfarne
brændstof-leverandør.



FLYV

Officielt organ for
KONGELIG DANSK AEROKLUB og DANSKE FLYVERE
Nordens ældste og førende tidsskrift for flyvning

Nr. 3

Marts 1962

35. årgang

»Sportsflyvning« og »sportsflyvere«

Når dette nummer udkommer, har Sportsflyveklubben drøftet ændring af sit navn, og et heraf uafhængigt læserindlæg i dette nummer slår ligeledes til lyd for at få aflivet disse gammeldags udtryk, der af radio, presse og offentlighed stadig anvendes, ofte i de mærkeligste forbindelser.

Lige så lidt som man nutildags betegner en bilejer – hvad enten han bruger bilen i sin forretning eller til søndagskørsel – som sportsbilist, lige så ringe grund er der til at kalde en mand, der ejer eller bruger en let flyvemaskine, for sportsflyver eller hans fly for et sportsfly.

Sporten i flyvning findes måske i sin stærkeste form i faldskærmspring, der dyrkes i en lang række lande, men er ukendt som sådan herhjemme. Endvidere i betydelig grad i svæveflyvning, modelflyvning og ballonsport.

Men har man først en motor i næsen (eller for den sags skyld i halen, for at være moderne), så er der så godt som aldrig tale om sport, men derimod om transport, der uagtet de sidste fem bogstaver ikke har noget med sport at gøre.

Derfor har vi i mange år her i landet brugt betegnelsen »privatflyver«, som også luftfartsmyndighederne anvender, privatfly og privatflyvning. Dette forekommer nogle af dem, der bruger flyet i forretningsøjemed, at være for snævert for dem, og deraf ordet forretningsfly og forretningsflyver, der måske ikke er kørne, men betegner hvad det er.

Man kan selvfølgelig bruge ordet »civilflyver«, men det vil i mange tilfælde være for omfattende.

Det er svært at finde den rette terminologi, og vi er meget modtagelig for gode forslag, men behovet vil antagelig mindskes noget, hvis det lykkedes os at få aflivet betegnelserne »sportsflyver«, »sportsflyvning« og »sportsfly«, der ikke længere er tidsvarende.

Flying Enterprise

Vort første charterselskab har opbygget egen værkstedsorganisation

I al stilhed har vort første charterselskab Flying Enterprise i løbet af det sidste årstid opbygget en selvstændig eftersyns- og vedligeholdelsestjeneste i den store hangar i den sydlige del af Københavns lufthavn, hvor man har til huse, og hvor der også er indrettet en del kontorer.

Hermed er der sket en gennemgribende udvikling i selskabets status, og man er ved at nå de mål, man oprindeligt satte sig.

Oprindeligt virkede Flying Enterprise nærmest som et slags mæglerfirma for et af de britiske charterselskaber, men begyndte efterhånden en mere selvstændig virksomhed, idet man købte flyvevirksomhed og eftersynstjeneste hos det engelske selskab, indtil man selv kunne få uddannet danske besætninger og få opbygget en egen vedligeholdelsestjeneste.

For et år siden fandt man, at tiden var kommet til at tage fat på sidstnævnte, og under ledelse af den tidligere SAS-ingeniør Tage Holstein Petersen begyndte dette ingenlunde lette arbejde. Dengang var der 5-6 autoriserede flyvemekanikere til den daglige vedligeholdelse. Idag er der 100 personer i den tekniske afdeling, heraf 69 mekanikere og andre timelønnede og 31 funktionærer.

I oktober tog man fat på det første større eftersyn, der nu er fuldført med godt resultat, og ved vort besøg i begyndelsen af sidste måned var fly nr. 2 kommet i dok. Man tilstræber at få fuld selvstændig værksteds-godkendelse ligesom f.eks. SAS, og luftfartsdirektoratet betragter disse første eftersyn som en slag prøver, der skal føre til denne godkendelse.



Mens det første fly er kommet udenfor oven på eftersynet, er den anden Canadair Four til grundig behandling og ombygning i de nye værksteder.

Ligesom mange andre luftfartselskaber anvender man et progressivt eftersynssystem. Hver vinter skal hvert fly gennemgå et grundigt eftersyn, ved hvilken lejlighed man samtidig giver en bestemt gruppe af komponenter eller systemer det store hovedeftersyn, som på denne måde udføres med ca. 25 % årligt.

Fire Argonaut'er i drift

Flying Enterprise anvender som bekendt den canadiske Canadair Four type, der blev skabt sidst i fyrrerne på basis af Douglas DC-4 og DC-6 og forsynet med engelske Rolls-Royce Merlin-motorer. Den blev først godkendt i 1948 og leveret til det canadiske flyvevåben som C-54GM og til TCA som DC-4M-2 og derefter i en forbedret version C-4 eller Canadair Four leveret til CPA og til det engelske BOAC, der hæftede Argonaut-navnet på dem.

Da BOAC hørte op med at anvende dem, gik de over til engelske charterselskaber, og Flying Enterprise har nu fire af disse fly.

Den mærkelige blanding af DC-4 og DC-6 skyldes særlige canadiske krav til størrelsen. Stort set kan man sige, at der er anvendt krop, centralplan, understel og luftkonditioneringsystem fra DC-6, mens f.eks. halen, flaps og afisningsystem er fra DC-4.

Rolls-Royce garanti og service

Ligesom visse engelske efterkrigstyper anvendte de prøvede Rolls-Royce motorer, bruger Argonaut'en Merlin 724/1C motoren. Vædskelede stempelmotorer er jo ellers ret sjældne nutildags i civil luftfart, men disse Rolls-Royce-motorer er i en klasse for sig.

De har nominelt 1400 timers gangtid, og Flying Enterprise har i gennemsnit opnået 93 % af dette tal, hvilket er meget tilfredsstillende. Overhalingsarbejdet udføres af en Rolls-Royce-virksomhed i Glasgow, og man har samme berømte garanti og service som på en Rolls-Royce-bil. Er der noget i vejen, siger man bare til, og straks sender Rolls-Royce en specialist til assistance.

Motoraggregatet er nemt at udskifte - Flying Enterprise har til tider gjort det på under en time.

Det er et meget grundigt eftersyn, flyene har fået i vinter. Den første, OY-AFC »John Foltmann« (som dronning Elisabeth ofte har benyttet i sin tid, bl. a. på den tur, hvor hun rejste ud som prinsesse og hjem som dronning), er der anvendt ca. 11.000 arbejdstimer på.

Det er mere end det normale, dels fordi arbejdet endnu ikke er blevet rutine, men især fordi man har gjort mere ud af det, end der er forlangt. Det er ingen hemmelighed, at der har været visse tekniske vanskeligheder, og man har konstateret, at de engelske luftfartsmyndigheder ikke har været så krævende, som de danske er det. De var kort sagt ikke i så fin stand, som Flying Enterprise ønskede det, og derfor bliver de gået igennem i alle enkeltheder og bragt op i førsteklases stand nu.

Ved den egne vedligeholdelsestjeneste vil man således ikke alene opnå uafhængighed og derved sikre sig den fornødne regularitet, men også på andre områder kunne sælge sine kunder en på alle måder førsteklases vare.

Indvendig ombygning udføres

Flyene vil også blive ændret indeni. Det er ikke gjort ved den første, men man var

igang dermed på den anden. Toiletterne bliver flyttet ud bag i kroppen, og nogle rum, der ikke er brug for fortil, bliver inddraget i kabinen, som herefter kan tage 78 passagerer. Disse kommer til at sidde på nye bekvemme og iøvrigt lettere sæder. Desuden kommer der helt nyt indtræk, pantry'er bliver ændret, og flyene bliver som helhed mere tiltalende indeni.



Flying Enterprise' administrerende direktør, HANS LINDE.

Chartertrafikken er ikke alene meget sæsonbetonet, men også koncentreret omkring weekend'erne, så det er ikke muligt at opnå samme udnyttelse af hvert fly som et luftfartselskab - især på langruter - kan nå op på. Man regner 1800 timer årligt for godt og fløj ifjor 7600 timer med fire fly - topmåneden blev der præsteret 1100 flyvetimer.

I 1960, hvor man fik de første tre fly, blev der fløjet med 45.229 passagerer, men ved udgangen af 1961 var man nået op på ialt at have befordret 158.600 passagerer på 2434 flyvninger og 11.600 flyvetimer.

Sundfart i større stil

Flying Enterprise' administrerende direktør, Hans Linde, siger til FLYV, at charterflyvning er noget i retning af sundfarten. Folk rejser sydpå for solens og den billige spiritus' skyld. Selv om man efterhånden har fløjet til 96 byer, så går hovedruten for alle andre charterselskabers vedkommende til Mallorca og lignende steder i Syd-europa og middelhavsområdet, og det vil de også gøre i år, hvor der trods konkurrencen fra Scanair (der benytter SAS-materiel) stadig er fuldt op at gøre for de private charterselskaber, fordi markedet stadig vokser. Folk er blevet vant til at flyve, og de er ikke mere bange for at flyve.

Selv om mange flyver samme sted hen næste ferie, er der dog hos andre en tendens til at søge nye steder hen, og der er f.eks. øget interesse for Grækenland.

80 % af selskabets flyvninger udgår fra Kastrup. At skulle flyve fra provinslufthavene eller bare Malmö fordyrer det hele i en grad, som udenforstående ikke aner.

Der flyves primært for danske og svenske rejsebureauer, men lejlighedsvis også for kunder i andre lande, f.eks. engelske og tyske kunder, og ind imellem de almindelige ruter har man haft flyvninger til så vidt forskellige steder som Canada, Grønland, Sydafrika og Moskva.

De enkelte flyvninger for udenlandske kunder kan der opnås tilladelser til, men ellers støder man som i den regelmæssige luftfart på de sædvanlige protektionistiske tendenser.

Ønsker en gensidig liberal politik

Om fællesmarkedplanerne vil få nogen indflydelse i luftfarten, synes endnu at være ukendt, men direktør Linde oplyser, at man i Flying Enterprise i princippet er libera-

lister, men det må være på gensidig basis.

Man finder, at lidt skærpet teknisk kontrol med udenlandske selskabers charterfly i danske lufthavne til tider kunne være ønskelig, og når et land foreskriver, at nye selskaber det første år kun må befordre fragt, skulle de ikke kunne befordre passagerer fra andre lande som f.eks. Danmark.

Mens Flying Enterprise startede med stærk tilknytning til et af de efterhånden talrige engelske charterselskaber, der er bukket under i den hårde konkurrence derovre, nærmer man sig nu stærkt det mål at have gjort Flying Enterprise til et rent dansk selskab. Der er kun to udlændinge tilbage i hangarpersonalet, men der er endnu 5 engelske piloter tilbage. Desuden er der 20 danske piloter, hvoraf de 5 er kaptajner og en 6. snart ventes at blive det.

At være kaptajn i et charterselskab stiller visse krav udover dem, der kræves i et rute-luftfartselskab. Ligesom en skibskaptajn skal charterflyets kaptajn i større grad foruden sine rent tekniske opgaver kunne varetage kommercielle opgaver og repræsentere sit firma, når man kommer til nye og ukendte lufthavne og i særlige situationer.

Selskabets driftsleder og chefpilot er englænderen A. J. Burrige, en gammel RAF- og BOAC-kaptajn, der fulgte Argonauterne over i chartertrafikken og har stor erfaring på typen.

I den tekniske afdeling bistås Tage Holstein af civilingeniør Chr. Morup som leder af ingeniøraftdelingen og af værkstedsleder Ib Toxholm.

Salgsafdelingen ledes af Finn G. Nielsen. PW

TRAFIKFLYVENYTT

Malmoruten fra København, der nogle år har været trafikeret af det svenske Linjeflyg, er fra 1. februar beflojet af SAS og Transair Sweden.

Scanair har chartret DC-8'er af SAS til flyvninger til Mallorca, som herved kan udføres på 2 t 40 min.

Japan Air Lines låner 71 overtallige besætningsmedlemmer fra SAS, der fra 7 til 13 måneder skal flyve DC-4, DC-6B og DC-7C i Japan og til Okinawa.

SAS's DC-7C'er vil i et antal af 7 blive beskæftiget med 2 i Norge (Oslo—Bodø og Bergen—London), 2 i Scanair, 1 i fragtrafik (2—3 gange ugentlig til USA), mens to skal være reserve i hele SAS-trafikken.

SAS-flyene skal som led i udnyttelsen ombygges til 130 passagerer i DC-8, 94 i DC-7-C, 80 i Caravelle og 52 i Metropolitan, mens Coronadoerne får plads til 24 på første og 75 på økonomiklassen.

SAS-stewardesser til København: 22 nyuddannede norske og 19 svenske stewardesser udstationeres fra begyndelsen af april i København for at spare transporter mellem Oslo, Stockholm og København.

Eftersyn nr 100 på SAS-flådens Metropolitan er for nylig gennemført i Norge. Der flyves maksimalt 2500 flyvetimer mellem disse store eftersyn, som kræver 3500 arbejdstimer fordelt på 12 dage. Eftersynerne udføres hovedsagelig om vinteren.

Indenrigsruterne vil i sommer blive udvidet med 29.600 pladser, svarende til 15 %. Der bliver 4 daglige forbindelser på Tirstrup, 3—4 på Ålborg og indtil 5 på Rønne.

NYE LUFTPUDEFARTØJER

Udviklingen går videre i England og begynder også i Sverige

Den engelske Britten Norman CC-2 Cushioncraft prototype er efter de første vellykkede forsøg blevet købt af det engelske luftministerium til forsøgsopgaver.

CC-2 er tilsædet og forsynet med en Rolls-Royce V8 bilmotor. Den har vist sig meget stabil og svarer godt på styregrejerne. Ved anvendelse over vand bevirker den et relativt lille skumsprøjt.

Den vil i England koste mindre end 400.000 kr. CC-2 er 8,2 m lang, 5,2 m bred og har en normal fuldvægt på 2500 kg. Den holder sig svævende imellem 30 og 60 cm højde alt efter belastningen, har en største hastighed på 50 knob (92 km/t) og en rækkevidde på 800 km.

Også Sverige er med

Saab i Sverige er også igang med et forsøgsfartøj af MEFA-typen, som den kaldes i Sverige (forsøksfarkost enligt markeffektprincip). Saab 401 er bestilt af den svenske marine i samarbejde med flyvevåbnet og forsvarets forskningsanstalt.

Den bygges på Saabs helikopterafdeling i Norrköping og skulle være klar til næste nytår. Konstruktionsarbejdet foregår fortrinsvis i Stockholm.

Fartøjet skal først og fremmest anvendes for at afprøve stabiliteten over land og vand, manøvreegenskaber, søduelighed, sprøjteproblemer over vand, sigtproblemer i sne, isdannelseproblemer m. m.

Saab 401 bliver udrustet med en 180 hk Lycoming motor (samme som i Saab Safir 91D). Den er baseret på en del tidligere Saab-projekter og er udformet, så den kan siges at repræsentere en familie af større fartøjsprojekter til maritime formål. Størrelsen er et kompromis mellem forskellige ønsker.



Britten Norman CC-2 Cushioncraft udmærker sig ved at sprøjte meget lidt, når den bruges over vand.

Den er normalt indrettet med en kabine til to personer, men kan eventuelt tage to til eller en sygebåre.

Luftindtaget ligger i taget bag kabinen, hvorved søduelighed og nedslingsproblemer for den indre behandling af luften mindskes. Motoren er anbragt baglæns.

Skroget er bygget i en blandet konstruktion af saltvandsbestandigt letmetal, plastikstoffer og krydsfinér. De nærmere detaljer fremgår isøvrigt af tegningen.

Saab 401 bliver 6,96 m lang, 3,10 m bred, 2,05 m høj. Den får en tomvægt på ca. 1100 kg og en største startvægt på ca. 1350 kg. Tophastigheden bliver ca. 50 knob.

FAI-rekorderne

Jacqueline Cochran har fået anerkendt en højderekord på 16.841 m med en T-38, samt klasserekorder på 17.091 m og 1262 km/t over 100 km lukket bane.

Det russiske Beriev M-10 søfly med to jetmotorer har sat en række højderekorder med og uden last på 14.062 m og hastighedsrekorder på lukket bane på 1000 km på 875 km/t samt endnu nogle klasserekorder.

Russernes Mi-6 helikopter har sat hastighedsrekord med 320 km/t.

Den kvindelige absolutte højderekord for flersædede svævefly er slået tre gange: først af en tjekkisk Blanik med 7748 m, så af en polsk Bocian med 8084 m, og endelig af den franske Bijave med 8571 m.

Højdevindingsrekorden, der af Blanik'en var sat op til 6933 m, blev af de franske damer sat op til 7256 m.

Blandt de meget sjældne officielle rekorder i trafikflyvning kan nævnes, at American Airlines med en Boeing 707-123 den 25. oktober fløj San Francisco-New York på 4 t 29 min. eller 928 km/t.

Distancerekorden endelig slået

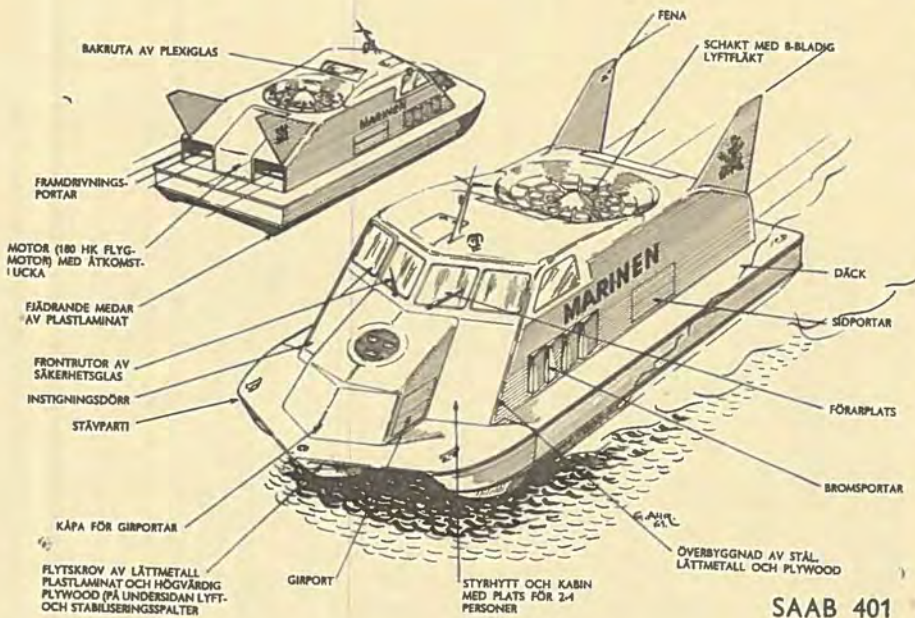
Det ser ud til, at den meget sejlivede distancerekord for flyvning i lige linie, der er på 18.081 km, og som blev sat i 1946 med en Lockheed Neptune, der fløj fra Australien til Ohio, endelig er blevet aflivet.

En Boeing B-52H fløj nemlig den 11. januar fra Okinawa til Spanien, dvs. en distance på lige over 20.000 km eller jorden halvvejs rundt ved ækvator. Turen varede 22 t 10 min. og skal have resulteret i hastigheds- og distancerekorder.

Der er tidligere fløjet længere flyvninger uden mellemlanding, men det har været med tankning i luften, og det „gælder ikke“.

Luftfartøjsregistret

OY-DSY, KZ III, tilh. Mads Clausen, er slettet. — OY-AEG, Sportsflyveklubbens Cessna 150, er slettet. — OY-RPC, en Cessna 172A, er overgået til Br. Friis-Hansen. — OY-DEB, KZ III har fået Axel E. Stigård, Nyk. M., som medejer. — OY-DXI, Grunau Baby, er overtaget af J. V. Høyer Hansen og Verner Jørgensen, Nyk. F.



Den nærmere indretning af den kommende svenske SAAB 401 fremgår af ovenstående tegning.

Flyvepladsernes trafik i 1961

Trafikken på offentlige lufthavne i Danmark i 1961

Lufthavn	Starte og land.		Antal passagerer				Gods tons
	Lufttrafik	Ialt	Lokale	Transit	Andre	Ialt	
København	59.916	79.802	1.031.883	809.922	170.471	2.012.276	37.406
Ålborg	2.254	20.558	62.000	5.538	2.020	69.558	426
Århus	2.350	3.136	73.804	402	1.804	76.010	792
Rønne	1.440	3.828	51.407	0	1.895	53.302	337
Odense	1.122	15.647	4.465	0	7.866	12.331	376
Esbjerg	0	18.080	0	0	4.972	4.972	199
Ialt....	67.082	141.141	1.223.550	815.862	180.028	2.228.449	30.536

Stigningen i passagertallene for de seks lufthavne er henholdsvis 6,8, ÷ 1,7, 0,2, 0,6,

11,4 og 41,6 i forhold til 1960. Den samlede stigning er 6,2%. Luftgods er steget 14,5% og start og landinger 16,3%.

Trafikken på de midlertidige offentlige landingspladser i 1961

Skovlunde har haft 1596 start og landinger til og fra indlandet og 151 til og fra udlandet, hvortil kommer 3603 lokale operationer — på grund af forbudet mod skoleflyvning en væsentlig nedgang.

Kirstinesminde ved Århus har ialt haft 12.168 start og landinger, heraf 1348 med fly, som ikke er hjemmehørende på pladsen. 9 elever har erhvervet A-certifikat, 1 B samt instruktørbevis, og 4 elever har påbegyndt skoling.

Herning har haft 4998 start og landinger totalt, hvoraf efter pladsens godkendelse som toldlufthavn 18 start og landinger med 72 passagerer i udlandstrafik. Det store antal start og landinger med svævefly er ikke medregnet. I efteråret 1960 — foråret 1961 blev der skolet 22 elever til A, og man går nu igang med et nyt hold elever omkring 1. marts — 12 har foreløbig meldt sig. Der bliver igen svæveflyvelejr i hele juli.

Holstebro melder 177 start og landinger til og fra indlandet og ca 242 passagerer, hvortil kommer svæveflyvning og nogen flyvning fra Vandel og Karup.

Frederikshavn har haft 427 start og landinger til og fra indlandet med 430 passagerer, hvortil kommer 17 med 50 passagerer til udlandet og 890 operationer i lokal flyvning.

Læso melder 204 landinger og 292 passagerer samt 6 start og landinger i trafik med Sverige.

Æro har haft 34 start og landinger med ca 68 passagerer til og fra indlandet og en enkelt forbindelse med udlandet. Pladsen vil gerne have mere trafik, og vi finder også, at initiativet med oprettelse af nye pladser fortjener støtte, så læg en week-endtur til den idylliske ø inden længe!

Anholt har siden 27. juni haft 213 operationer til og fra indlandet, 3 til og fra udlandet og 6 lokale flyvninger — hvortil kommer 6 start og landinger på den gamle nobbane.

Thisted har haft 67 første-gang-landinger fra indlandet, 4 fra udlandet og 35 operationer i lokal flyvning foruden skole- og rundflyvning. Der er hangar til 6 mindre fly. Foreløbig er der stationeret 1, men ventes yderligere 1 à 2 i sommer.

Flyvepladser på Fanø og Manø

Efter hvad vi erfarer, arbejdes der i øjeblikket med planer om at etablere permanente flyvepladser på vesterhavsoerne Fanø og Manø. Især på Fanø kan man ofte benytte stranden, men muligheden herfor afhænger af tidevandsforholdene, og sognerådene på Fanø synes positivt stemt for at anlægge en regulær plads inde på øen.

For Manø, der til tider er afskåret fra omverdenen med andre trafikmidler, synes det også oplagt, at øen må have en flyveplads.

Vejskilte for fly - og andre forhold

Fra Grosserer Kurt Holdt har vi modtaget følgende indlæg, der berører samme problem som forslaget til ændring af Sportsflyveklubbens navn, men som iøvrigt var skrevet, før dette forslag blev udsendt.

I bladet FLYV nr. 2 gives interessante oplysninger om, at man i U.S.A. mange steder har malet bynavne og lign. oplysninger på tage etc.

Det er en af de ideer, som mange af os sikkert har haft, ikke mindst når vi orienteringsmæssigt er kommet lidt på afveje. Da havde det været en fordel, om man havde haft samme system her i Danmark, således at man kunne skelne nogle af de små byer fra hinanden. Alle flyvere vil sikkert være meget glade, om klubberne ville gå videre til rette vedkommende med denne gode ide.

Et menneske med et certifikat til at føre et luftfartøj får mange „titler“ hæftet på sig; nogle af de almindeligste er: privatflyver, militærflyver, trafikflyver, erhvervsflyver, sprøjteflyver, ambulanceflyver, flyvefotograf, forretningsflyver og sportsflyver.

Mon ikke mange vil være enige med mig i, at det vil være bedre at få bragt en ende på disse begrebsforvirringer?

Det har ikke ubetydelig praktisk betydning, at flyvning og flyvere normalt er godt pressetof, og desværre ofte i knapt så heldige eller mindre flatterende situationer.

Kunne KDA, eller hvor det rette forum måtte være, ikke få indført en standardisering af betegnelserne. Jeg opfatter hovedgrupperne som værende militærflyvere og civilflyvere. Betegnelserne forklarer sig selv. Skulle det ikke dække, kan man eventuelt yderligere tilføje begrebet erhvervsflyver til at dække de mange mennesker, der ernærer sig udelukkende ved flyvning.

Udtrykket sportsflyver finder jeg af mange grunde ubehageligt, ikke mindst fordi gruppen af mennesker, der flyver af rent sportsmæssige grunde, efterhånden er så beskeden, at man ved at se på de offentliggjorte statistikker må indrømme, at det samlede antal flyvetimer for denne gruppe er uden større betydning. Jeg vil understrege, at jeg hermed ikke siger, at sportsflyvning, d.v.s. hvor den foregår for den rene sports skyld, ikke har nogen betydning, tværtimod, da det meget ofte er begyndelsen til flyvning i større stil; men den gruppe, der flyver af sportsmæssige grunde, har sikkert heller ikke noget imod at blive betegnet f.eks. som civilflyvere.

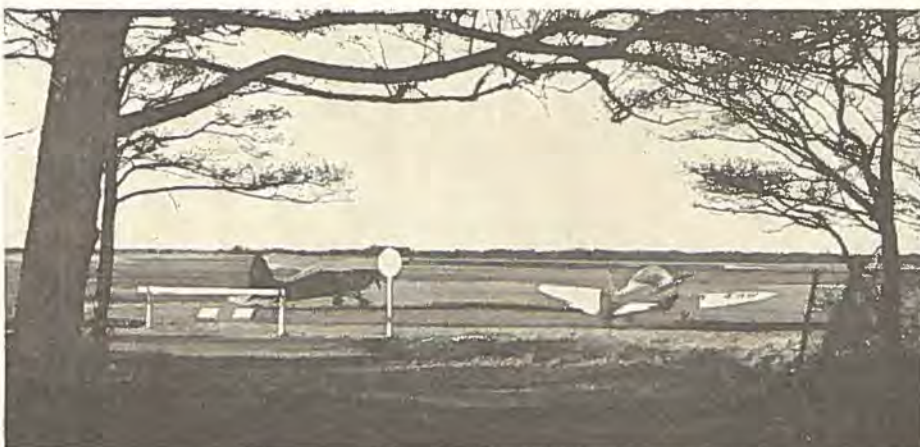
Det må være flyvernes egne organisationer og klubber, som tager sig af disse sager, så lad os få dette spørgsmål sat under debat, således at vi også her kan finde en tidsvarende løsning, som i det lange løb vil gavne civilflyvningen.

Kurt Holdt,
civilflyver.

Læso flyveplads udvides

En udvidelse af Læso flyveplads vil nu blive foretaget, idet et allerede erhvervet område vil blive tilføjet, og tre græsbaner på hver 700 meters længde vil blive anlagt. En af Hjørring Amts Vejvæsens ingeniører, der selv er pilot, har udarbejdet planerne, der er sendt til godkendelse i luftfartsdirektoratet. Flyvepladslederen fru Gravens ejendom tænkes erhvervet og indlagt under pladsen, og i planerne indgår endvidere afmærkning for natlandning, sandsynligvis med fakler. Brugen af det sidste vil især blive aktuelt ved eventuel ambulanceflyvning.

Man håber at have pladsen færdig til sommer, men hvis dette ikke kan nås, vil arbejdet blive delt, så pladsen kan beflyves hele tiden. Flyvepladsen ejes af Læso kommune, og der vil gennem Hjørring Amt blive søgt tilskud til udvidelserne.



Torkild Balslev er mester for dette idylliske billede fra flyvepladsen på Læso, som nu skal udvides.

PRIVATFLYVENYT

ILSY-stævnet 2. pinsedag

I år holder den hollandske aeroklub igen sit ILSY-stævne (Internationalt Luftfarts Show Ypenburg), og det sker anden pinsedag den 11. juni med fuld støtte fra de hollandske civile og militære myndigheder og med prins Bernhard som ærespræsident. Ti lande ventes at deltage.

Lørdag og søndag den 8. og 9. juni er der en udstilling af fly og andet luftfartsmateriel, inden flyvestævnet finder sted om mandagen.

Man venter som tidligere, at privatflyvere fra hele Europa vil overvære dette årets største vesteuropæiske flyvestævne.

Billetpriserne varierer fra 2,50 Gylden for ståpladser op til 12,50 Gylden.

Det anbefales privatflyvere at benytte Rotterdam lufthavn, idet Ypenburg ligger ved hovedvejen fra Rotterdam til Haag.

Det svenske Vestkyst rally

Nu begynder der så småt at komme oplysninger om årets rally'er. Således er der kommet officiel indbydelse til det svenske vestkyst rally, hvis præsident er den kendte gamle rallyflyver Gösta Fraenckel.

Man skal ankomme til Halmstad fredag den 22. juni og fejre midsommeraftenen her, hvorefter det lørdag går videre til Varberg i form af en lille konkurrence. Søndag flyves der til Göteborg, hvor afslutningsmiddagen finder sted.

Gebyret er 250 sv. kr., der dækker opholdet fra fredag eftermiddag til mandag morgen, transport, landingsafgifter, men ikke drikkevarer hverken til fly eller personer.

Tilmeldingsblanketter fås gennem motorflyklubberne eller direkte fra KDA og skal være KDA i hænde sammen med gebyret d. kr. 340, som også inkluderer et sportslicens, senest torsdag den 12. april.

Sportsflyveklubben

Klubbens bestyrelse supplerede sig i januar med fire medlemmer og er igang med at danne en messekomité til at varetage de mange arrangementer omkring flyvemessen. Hver anden onsdag er der klubaften med foredrag og lignende i Skovlunde. Desuden har der været bankospil, og vi skal næste gang omtale generalforsamlingen, der har fundet sted den 21/2. Colt'erne ventes leve ret rettidigt.

Motorflyvernes repræsentantskabsmøde

Motorflyveklubbernes årlige repræsentantskabsmøde finder sted søndag den 8. april, og det bliver antagelig i Filskov i Jylland denne gang.

Man følger således succes'en fra sidste år op og håber på samme store deltagelse som i Ringsted. Omend der måske ikke bliver et så omfattende program som på kongressen i Ringsted, er det dog tanken at samles allerede lørdag, således at der bliver god tid til såvel sagligt som kammeratligt samvær.

Før Deres Shell-kort à jour (7)

Hovedkortet: Indtægn fareområde mellem følgende punkter: 5518N 1151E — 5514N 1157E — 5503N 1141E — 5512N 1129E. Det strækker sig fra jorden til 6.000 ft MSL (ca. 1800 m.o.h.) og er aktivt mandag-fredag fra solopgang til solnedgang med kunstflyvning under VMC. Oplysning om evt. kunstflyvning kan fås hos Briefing, Kastrup. Avnø's kontrolzone hører ikke med til fareområdet. (Området ligger i vinklen mellem luftvejene R1 og A9 og går ind i den yderste del af Københavns TMA).

Lufthavne og offentlige landingspladser: Københavns lufthavn: ret frekvens for Kastrup Approach fra 119.1 til 118.2 Mc/s (effektivt fra 15/3). Tilføj: Kastrup Radar APP 119.1 mc/s.

Den amerikanske Thorp Sky-skooter er tosmådet og højt af metal. Den fås i byggesæt enten som T-211 med 90 hk Continental eller som T-111 med 75 hk Lycoming motorer.



Fyens Flyveklubs jubilæumsrally

Som tidligere omtalt fejrer Fyens Flyveklub i år sit 35 års jubilæum og afholder i den anledning et internationalt rally fra 12. til 14. maj i samarbejde med Odense Bys rundskuedag og under protektion af KDA.

Af den udsendte indbydelse fremgår det, at der er ankomstkongurrence til Beldringe med tilknyttet mærkelanding lørdag den 12. maj mellem kl 1000 og 1700 GMT, og om aftenen er der middag på Sortebro Kro.

Søndag den 13. er der bustur til omegnens seværdigheder, demonstrationsflyvning over Odense, frokost og om eftermiddagen en flyveopvisning.

Der sluttes med en officiel banket søndag aften og er afrejse mandag formiddag.

Deltagergebyret er 165 kr pro persona, og tilmelding skal på en blanket, der kan rekvireres hos klubben eller i KDA, være indsendt inden mandag den 9. april til Fyens Flyveklubs sekretariat, G.-V. Binderkrantz, Munkersvej 30, Odense, hvorefter de nærmere regler m.m. vil blive fremsendt.

Vestjysk Flyveklub

Klubben afholder sin ordinære generalforsamling mandag den 5. marts kl 20.

Som bekendt havde klubben i september bestået i 25 år, men af forskellige grunde kunne man ikke dengang fejre jubilæet.

Nu indhenter man det forsømte ved en festlighed i lufthavnen lørdag den 24. marts. Ved samme lejlighed vil vinderne af klubbens to konkurrencer modtage deres præmier og vandrepokaler.

Flyvningens ABC — en hjælp i teoriundervisningen

Motorflyvernes lærebog „Så flyver vi“ blev i efteråret solgt helt ud, og selv om denne bog, der stammer fra 1941 og sidst blev optrykt i 1949, efterhånden var en del forældet, efterlader den dog et savn. Det er nemlig ikke let at forberede sig til teori-prøven til A-certifikat uden bøger, selv ikke på kursus med dygtige lærere.

Det vil tage nogen tid, inden en ny og moderne bog kan være udarbejdet og trykt, og motorflyverne bliver derfor nødt til — ligesom svæveflyverne har måttet det i en årække, indtil Svæveflyvehåndbogen blev færdig — at klare sig som de bedst kan.

Det gør man bl. a. ved antikvariske eksemplarer af „Så flyver vi“, som f. eks. Sportsflyveklubbens teorisikole har købt en del tilbage af fra gamle elever, og som man gerne køber flere af. Send bogen til overlærer William Nielsen, Borthigsgade 4, Kbh. Ø., så kommer der 8 kr. med posten. Man kan også bruge udenlandske bøger (hvoraf vi har anmeldt flere i den sidste tid), og endelig kan nogle skoler byde på de moderne amerikanske billedbånd- og pladekursus, der må-

ske i en vis grad vil kunne erstatte selve kursusvirksomheden i fremtiden.

Endnu en lille hjælp kan skaffes i form af „Flyvningens ABC“, som der endnu eksisterer et oplag af. Det er et undervisningsmateriale, som den dav. motorflyverunion i 1944 udgav på Carit Andersens Forlag.

„Flyvningens ABC“ består af en lille bog på kun 89 sider med materielle, meteorologi og navigation i en meget kortfattet og overskuelig ABC-form. Til bogen hører 14 farvelagte plancher i formatet 34×44 cm med et stort antal illustrationer.

Amerikansk teoriundervisning i Danmark

I vort jubilæumsnummer ifjor omtalte vi det amerikanske Sanderson Ground Course, som i stigende grad vinder indpas i amerikansk teoriundervisning af privatflyvere. Det består af billedbånd med små 1500 farvebilleder, som man viser med samtidig afspilning af forklarende plader.

Motorflyverrådet har i nogen tid forsøgt at rejse penge til at få et sæt hjem, men selv om man havde tilsagn om nogle, lykkedes det ikke at skaffe de nødvendige ca 5000 kr til et sæt og til den nødvendige fremviser.

Nu har imidlertid Transair's nye flyveskole taget et sæt hjem, som vi har haft lejlighed til at låne og gennemgå. Det består af 6 dele, der normalt benyttes i følgende rækkefølge: Pre-Flight Facts (materielle og aerodynamik), Flight Computer (baseret på Jeppesens Model CSG), Navigation, Radio Navigation, Meteorology og F.A.A. Regulations (love og bestemmelser).

Hertil hører ialt 16 plader med en samlet spilletid på 8 t.

Selv om det amerikanske pensum er enkelt og koncentreret, kan man naturligvis ikke lære det på disse 8 timer. Fremgangsmåden er først at køre det automatisk, dernæst at vise billederne med supplerende forklaring (og formentlig overhøring) ved hjælp af en lærer og desuden at lade eleven læse teksten i de tilhørende 6 hefter, der for ca halvdelen er fyldt med billeder fra samlingen. „Bogen“ undgås altså heller ikke, men forenkles, og læreren heller ikke, men han aflastes.

Så længe computer-brug og radionavigation ikke indgår i det danske pensum til A-certifikat, og så længe amerikanske og europæiske meteorologikoder er forskellige, er det begrænset, i hvor stort omfang kurset kan erstatte den hidtidige teoriundervisning herhjemme — sproget vil også være en hindring for mange, omend billederne kan anvendes med en dansk lærer.

Systemet har imidlertid bestået sin prøve i USA, og kun direkte forsøg kan vise, hvor megen gavn det kan gøre herhjemme. Det er et prisværdigt initiativ at tage et sæt hjem, og det skal være interessant at høre, hvilke erfaringer Transair gør.

MORAVA L 200

Forretningsmandens vinger



- Luftfartøjet for den som skal repræsentere
- Luftfartøjet for den som ikke vil være bundet af lufruternes fartplaner
- Luftfartøjet for den som vil flyve, når det passer og lande, hvor det passer
- Luftfartøjet til behagelige og sikre rejser over hele verden.

Nem at manøvrere, flyvefart 280 km/t, stigeøjde 6.600 m, rækkevidde 1.700 km, brændstofforbrug 27 l pr. 100 km. 2 Walter motorer M 337 med kompressor og direkte brændstofindsprøjtning. Tankene anbragt på vingen. Plads til:

- 1 pilot
- 4 passagerer med bagage



OMNIPOL - 11, Washingtonova, PRAHA 1, Tjekkoslaviet.

Generalrepræsentant for Skandinavien
HAMMERS LUFTFART, Vesterbrogade 54, København V.

Den nye organisation af SAS

SAS' administrerende direktør Curt Nicolin meddelte den 12. februar:

SAS' styrelse har besluttet, at følgende organisation skal gælde for konsortiets hovedkontor samt for dets regioner og divisioner i Skandinavien. Organisationsplanen er baseret på følgende principielle tankegang:

Organisationen skal være udformet således, at den fremmer en forretningsmæssig og effektiv ledelse af virksomheden baseret på en god omkostningskontrol. Det har i denne forbindelse været anset for nødvendigt i form af datterselskaber og divisioner at skabe et antal resultatcentre (profit centres).

Hensigten er, at hovedkontoret skal udføre dels den naturlige opgave som policydannende og sammenholdende organ for hele koncernen, dels forestå selve flyvevirksomheden og på markedsbetingelser købe de varer og tjenesteydelser, som er nødvendige for denne virksomhed, såvel fra udenforstående som fra foretagendets egne divisioner og datterselskaber.

De skandinaviske regioner organiseres som selvstændige divisioner under den administrerende direktør. Cheferne for disse regioner skal således have ansvaret for resultat og likviditet inden for respektive virksomhedsområder. Regionalcheferne skal desuden være foretagendets ambassadører i de respektive hjemlande.

Hovedafdelingerne organiseres i:

1) En marketingsafdeling med vice-administrerende direktør *A. Wickberg* som chef, og herunder sorterer en salgsafdeling, en trafikafdeling, en passagerserviceafdeling og en Public Relationsafdeling samt kontorer uden for Skandinavien og Nordamerika (hvor datterselskabet SAS Inc. varetager virksomheden).

2) Finansafdelingen, hvis chefstilling er ledig og indtil videre beklædes af den adm. direktør. Herunder sorterer afdelinger for økonomi, omkostningskontrol, personale, juridisk afdeling og indkøbsafdeling.

3) Teknisk afdeling med vice-administrerende direktør *O. Carlstein* som chef. Herunder ingeniør-, produktions-, kvalitetskontrol- og linieinspektionsafdelinger.

4) Driftsafdeling med vice-administrerende direktør *K. Hagrup* som chef. Herunder flyveafdeling, driftsplanlægning, stationsafdeling og kommunikationsafdeling.

Udover hovedafdelingscheferne assisteres den adm. direktør i hovedkontoret af følgende tre stabsfunktioner: Luftfartspolitisk afdeling med direktør *P. Bech-Nielsen* som chef, den adm. direktørs assistent, direktør *P. O. Edén* og revisionsafdelingen med *O. Lundquist* som chef.

De skandinaviske regioner og divisioner består af region Danmark med direktør *V. J. Rasmussen* som chef og direktør *Peter Petersen* som souschef, region Norge med direktør *Johan Nerdrum* som chef og region Sverige, hvis chefstilling er ledig og indtil videre beklædes af *M. Gripenbrand*. Linta-værkstederne ved Bromma organiseres som en fra region Sverige fritstående enhed, division Linta, med direktør *Jan Danielsen* som chef fra 1. april.

Eurocontrol prøver videreudviklet DECCA-SYSTEM

Lovende udsigter for navigation og flyveledelse

O m end Decca-navigationssystemet efterhånden foruden i skibe anvendes i mange fly, har det ikke vundet international anerkendelse som standardiseret luftfartssystem, for en stor del utvivlsomt af handelspolitiske grunde.

Men efterhånden som trafikken stiger, og den tekniske udvikling går videre, bliver der mere og mere behov for et system, hvorefter man ikke blot kan flyve fra punkt til punkt langs luftveje, men kan navigere præcist over langt større områder.

De nyeste krav i den retning er udstedt af Eurocontrol, som er en organisation, der er oprettet af Benelux-landene, Frankrig, Vesttyskland og Storbritannien med det formål at tilvejebringe en samlet flyvekontrol-tjeneste for de nævnte landes øvre luftrum (over flyveniveau 200 eller ca 6 km højde).

Til dette formål søger man et nyt navigationssystem, til hvilket man i en specifikation bl.a. har opstillet følgende krav:

Områdedækning anvendelig for et hvilket som helst rutesystem.

Mulighed for let at kunne ændre systemet.

Bedst mulige forhold mellem stor dækning og udgifterne hertil.

Lodret dækning fra jorden til 80.000 fod og anvendelighed i alle typer luftfartøjer fra helikoptere til jetfly.

Stor nøjagtighed især i terminalområder. Billedpræsentation i førerkabinen.

Hjælpemidlet skulle altså ikke blot være anvendeligt i det øvre luftrum, men også i det nedre, som de højere opererende fly skal op og ned igennem, og hvor også andre fly skulle kunne bruge det.

Det blev klart fastslået, at VOR/DME-standardssystemet *ikke* ville kunne opfylde specifikationen.

HARCO-forslaget

Baseret på Decca's hyperbelsystem har et europæisk konsortium, bestående af Decca, Telefunken og det franske CSF forelagt Eurocontrol et fælles forslag, kaldet HARCO (Hyperbolic ARea COverage System), som Eurocontrol nu i 1962 vil afprøve).

Dette system blev i februar demonstreret i Danmark af Decca Navigator Aktieselskab, idet det var installeret i en Vickers Valetta.

Som bekendt blev Decca oprindeligt anvendt i form af viserinstrumenter (decometre), men for godt en halv snes år siden kom dertil flight-log'en, hvor piloten foran sig har et kort med en viser, der tegner den rute, han gennemflyver.

Da man i disse kort går ud fra systemets krumme hyperbellinier og retter disse ud, bliver det anvendte kort forvrænget i sammenligning med de normale geografiske kort, hvilket kan være en ulempe.

Den nye udvikling, der kaldes Omnitrac, består i anvendelse af en letvægt-computer eller elektronregnemaskine, der omsætter hy-

pernelnettet til geografiske koordinater, således at der kan anvendes uforvrængede kort.

En yderligere forbedring er, at mens man hidtil i flight-log'en selv har skullet skifte kort og indstille pennen ved overgangen til et nyt kort, så kan man nu på forhånd have installeret flere kort og skifte til det ønskede ved et trykknapsystem, hvorpå pennen automatisk indstiller sig i den korrekte stilling på det nye kort.



Demonstrationsinstallationen i Deccas' Vaillant viser den selvindstillelige flight-log og nedenunder instrumentet, der viser pejling og afstand til ønskede punkter.

Det var ganske forbløffende at se dette i funktion under en kort flyvning rundt mellem nogle af de almindelige fyr på Sjælland. Det er givetvis en overordentlig enkel og lettilgængelig navigationsform.

I tilgift til det uforvrængede kort giver det anvendte koordinatsystem i Omnitrac afstand og pejling til et hvilket som helst ønsket punkt inden for systemets dækning. Man kan skifte rundt mellem sådanne punk-

ter og omgående få pejlingen i grader og afstanden i sømil på instrumentet.

Decca-systemets grundlæggende nøjagtighed taber intet ved disse nye tilføjelser. Man kan overholde kravet om en nøjagtighed på 1/4 sømil om dagen og 1/2 om natten, og det er interessant at høre, at hvor et VOR-system bruges med kursnøjagtighed på 4 grader til hver side, taler Decca-folkene om en nøjagtighed på 0,1 grad.

Fremtidig udvikling og muligheder for flyveledelsen

Omnitrac I prototypen har indtil nu fungeret ca 1400 timer. Man er nu igang med Omnitrac II, der kan kombineres med Dopplersystem, som f.eks. automatisk kan overtage og videreføre arbejdet, hvis der sker en fejl i Decca-systemet. Der kan også blive tale om direkte tilkobling af autopiloten fra computeren eller flight-log'en.

Der er imidlertid en yderligere udviklingsmulighed i HARCO i form af en dataforbindelse mellem flyet i luften og flyvekontrollen på jorden, således at der automatisk kan overføres meddelelser om luftfartøjets position, højde og identitet, mens der omvendt kunne tænkes sendt instruktioner fra jorden til flyet.

Disse oplysninger fra flyene - eventuelt kun dem i et bestemt højdeområde - vil kunne indføres i den fremtidige flyveledelses computere og give flyvelederen et stadig ajourført billede af situationen.

Man kan således se, at Harco-systemet ser meget lovende ud. Hvis Eurocontrol's forsøg falder heldige ud, og systemet kan vinde indpas i et så stort område (et område der højst sandsynligt efterhånden vil omfatte flere lande), har det chancer for at vinde yderligere indpas.

Man har mærket sig, at den amerikanske Project Beacon rapport nok mener, at VOR/DME vil være tilstrækkeligt i mange år, men at et specielt system vil være nødvendigt i visse terminalområder aht helikoptertrafikken, ligesom et mere præcist system måske også bliver nødvendigt på nogle få ruter med meget tæt trafik.

I disse amerikanske indrømmelser ser man også nyt håb for Decca-systemet og dets videre udviklinger.

KDA søger

til assistance på kontoret yngre mandlig sekretær med kendskab til og interesse for den private flyvning i dens forskellige former. Må være fortrolig med organisations- og kontorarbejde samt være villig til i et vist omfang også at deltage i møder og arrangementer udenfor normal kontortid. Løn efter aftale. Tiltrædelse snarest mulig.

Skriftlig henvendelse til KDA, Østerbrogade 40, København Ø.

Utraditionelle synspunkter om flyveledelsen

En tale af Philip Wills ved the Guild of Air Traffic Controllers årlige middag (fra »Sailplane and Gliding«).

Jeg må tilstå, at jeg blev meget forbavset, da netop jeg blev inviteret til at komme her i aften og holde tale, og jeg ved ikke, hvem af os der er mest modig. Men man har forsikret mig, at jeg kan sige, hvad jeg har lyst til, og at jeg ikke behøver at være iført min skudsikre vest, så lad mig komme igang. Vanskeligheden er, at middagstaler efter traditionen skal være morsomme, og Air Traffic Control er et emne, som jeg finder det særdeles vanskeligt at sige noget morsomt om.

De kender utvivlsomt min stilling i denne komplicerede sag, idet jeg kæmper for svæveflyvernes del af luftrummet. Men De kender måske ikke min historie, så jeg vil begynde med at kede Dem lidt med noget af den.

Da ATA færgede 400.000 fly

Under krigen var jeg næstkommanderende for Air Transport Auxiliary, og på fire år færgede vi over 400.000 luftfartøjer af alle former og størrelser under alle vejrforhold og uden radio eller navigationshjælpe midler af nogen art – og uden kollisioner.

På et vist tidspunkt kunne vi som alle andre i London-området nat efter nat høre 1000 fly alene over London, idet den ene halvdel søgte at finde den anden halvdel for at skyde den ned, mens nogle alvorfulde fyre på jorden i flæng pumpede 30.000 granater pr nat midt op imellem dem. Ingen kollisioner, hverken med fly eller granater. Da var vort luftrum i sandhed »overfyldt«. Nutildags benytter vi dette forbandet ond-arterede ord, hvis vi har mere end fire fly i hele korridoren mellem London og Manchester.

Da Viscount'en blev til

Efter ATA fulgte jeg min chef, Gerard d'Erlanger, til det nystiftede BEA, der i en kort tid bestod af ham og mig og vore to sekretærer, der kiggede op over toppen af en dyngede på 30.000 uåbnede breve i to værelser på Berkeley Square.

Ved et af de første møder, som jeg deltog i hos ministeriet for flyproduktion, fik jeg forelagt de vigtigste træk af Viscount'en og blev spurgt, om BEA ville have den. På det tidspunkt var vi ikke besværet med sådan noget som en bestyrelse, så jeg gav ordre til at køre los. I de følgende to år har jeg en levende erindring om en tomands-afdeling i ministeriet, som var ansvarlig for – skal vi sige – ildslukningsudstyret i det nye fly. De to var nogle pragtfulde fyre i næsten alle henseender, men det blev klart, at for dem var Viscount'en bare et fartøj, der var konstrueret til at medføre det nyeste i brandforebyggelse og slukningsudstyr.

Når vi påpegede, at hvis vi skulle medføre alt det, de krævede, så ville der ikke blive plads til passagerer, var de yderst uinteresserede. Måske kunne de ikke se skoven for bare træer.

Jeg har fortalt denne historie, fordi jeg i de senere år har trasket gennem ministerielle korridorer fra ATC-møde til ATC-møde og fået den mistanke, at disse to fyre har fundet hvile i Deres departement. Gang på gang har jeg set to rygge forsvinde om et hjørne, og de lignede dem.

Hvis det er rigtigt, så triumferer de den-

ne gang, eftersom det radioudstyr, der er nødvendigt for enhver, som ønsker at flyve frit rundt på vor lille ø idag, koster mere end selve det lette fly, og iøvrigt kan man ikke købe det. Derfor er der bogstaveligt talt ingen privatfly i landet.

Hvis opgaven blev den modsatte...

Jeg må tilstå, at jeg har ondt af Dem, og jeg håber, De har ondt af os. De må bære ansvaret for at hindre luftkollisioner, men – måske med undtagelse af Londons kontrolzone – har de kun stenalderudstyr, og derfor har det kun været muligt for Dem at gøre det ved at lave restriktioner, der har gjort luftrummet så tomt, at hvis deres opgaver blev vendt om, og De skulle sørge for at fremkalde kollisioner, så ville det almindeligste udbrud fra kontrolårnene blive: »Sorens også, igen en forbiere!»

Sor De sikkert har hørt til hudløshed, er London lufthavn for nylig gået ned fra at være nr 41 i rækken af verdens travleste lufthavne efter Little Rock, Arkansas, til at være nr 83 efter Charleston, Carolina. Den trafik, der betjenes i hele Englands lufthavne, er mindre end den trafik, Chicago har, og der er restriktionerne langt mindre strenge end de, der er pålagt os ved London, og gudhjælpemig endnu mindre end dem, der anvendes i dette luftens Sahara, Manchester kontrolzone.

Forkerte indtryk af risikoen

Desværre giver det anvendte udstyr et helt forkert indtryk af risikoen. I radioen hører De og piloterne et sammensurium af stemmer, der lyder absolut rædselsvækkende, indtil en eller anden kigger ud af vinduet og ikke kan se et eneste fly fra horisont til horisont.

På Deres skærme ser De to blips, stærkt overdrevne i målestoksforhold, der tilsyneladende er ved at kolliderende, men i realiteten kommer de to fly ikke indenfor miles omkreds af hinanden.

Mens Deres radio og radarskærme virkelig er overfyldte, forbliver selve himmelen så uhyre og så tom som altid. Så vær rar ikke at komme til at tro på Deres helt absurde utilstrækkelige instrumenter, så De ser bort fra den hårde kendsgerning – det eneste, det kommer an på – at vi i de sidste 16 år siden krigen kun har haft to kollisioner med trafikfly indblandet. Og det til trods for, at vi har haft fly under forskellige og ikke koordinerede flyveledelser til at flyve næsten på kryds og tværs gennem hinandens systemer. Det er svært at forestille sig, at selv det højst udviklede system kunne have klaret dette bedre.

Hvad De har manglet i udstyr, har vore fælles herrer prøvet at veje op med restriktioner for brugen af luftrummet, og se, hvad vi er gået glip af! I USA ser vi over 100.000 små fly flyve glade rundt. Frankrig er fyldt med flyvepladser for små fly, mens vi her har omkring 500 fly alt ialt, hvoraf de fleste er komplet forældede.

En bevægelse, hvor vi var pionerer sidst i tyverne, er gået fuldstændigt tabt til andre nationer, og industrien, piloterne og entusiastene er forsvundet med dem.

Nå, jeg skal ikke overdrive. Vi indrøm-

mer, at i Londons kontrolzone er der nogle mærkbare dryp af trafik, hvor svævefly ikke hører hjemme. Og selv om vi indtil for 1½ år siden fløj rundt deri efter VFR-regler i fuldkommen sikkerhed, har vi villigt accepteret vor udelukkelse derfra. Men vi tror ikke et øjeblik, at det samme er tilfældet nogetstomhelst andet sted i luftrummet over England med den patetiske trafiktæthed vi har i øjeblikket.

Vi må have moderne udstyr og frihed

I årevis har man sagt os, at vi ikke kunne få de nødvendige faciliteter for lette fly, før disse fly var der i tilstrækkeligt antal til at vise, at det var nødvendigt. Det er præcis det samme som at sige, at man ikke kan få veje, for man har de biler, der skal bruge dem. Hvis vi skal gøre os gældende i den anden halvdel af det tyvende århundredes flyvning, så må vi installere moderne ATC-udstyr, og indtil vi gør det, må vi have fuld frihed til at flyve, så længe kendsgerningerne viser, at vi ikke er til fare for andre.

Wills' lov

Der findes en løjerlig naturlov, der kaldes Wills' lov. Den udsiger, at *strengheden hos flyveledelsen varierer omvendt proportionalt med trafiktætheden*. På en flyveplads på en af vore små øer står flyvelederen om tirsdagen, for den ugentlige maskine ankommer, tidligt op, sluger sin morgenmad, farer ud på flyvepladsen og giver alle mågerne startforbud to timer før flyets forventede ankomst. På New Zealand, hvor der kun er én luftvej og en håndfuld fly, er skyflyvning uden radio forbudt på kryds og tværs af begge øer. Restriktionsområdet rundt om Salisbury i Rhodesia er enormt, og det samme gælder Manchester kontrolzone, som oven i købet har permanent IFR. London har mindst 20 gange større trafik, men en mindre zone end Manchester.

Når man kommer til travle steder som Little Rock, kan man ankomme uden melding forud og lande efter grønt lys fra tårnet!

Naturligvis kunne der forekomme en kollision mellem et svævefly og en luftliner, ligesåvel som mellem et meteor og en luftliner, men det er en kendsgerning, at der aldrig er forekommet en nogetsteds i verden.

Når trafikken går ned under en vis tæthed, synes det næsten helt sikkert, at kontrol må øge kollisionsrisikoen, fordi risikoen for en menneskelig fejl er større end tilfældet, og her kommer vi til en af problemets kærner: Vil folk foretrække to ulykker, som de bagefter kan beskyldes nogen for at være årsag til, eller vil man foretrække en, som man kun kan bebrejde Gud?

Men hvis billedet med hensyn til den lette motorflyvning er mørke med kun et svagt lys forude for enden af en lang tunnel, er det lige omvendt med svæveflyvningen. Fordi vi er en samling fanatiske entusiaster, men med selvdisciplin og en stærk ansvarfølelse, har vi kæmpet løs de sidste 15 år og været i stand til at opretholde en sådan frihed, at vi er blevet den førende svæveflyvenation i verden.

Dette var en oversigt over vor situation. Jeg har grund til at tro, at mange af Dem vil være enig med mig i meget af det. For mange af Dem er jo selv svæveflyvefanatikere. Vi ønsker fortsat at stå på egne ben og være overladt til os selv, så vi kan fortsætte med at være til af de felter inden for flyvningen, hvor Storbritannien er førende i verden.

Bøger for typekendere og privatflyvere

Royal Air Force på en anden måde

P. G. Hering: *Customs and Traditions of the Royal Air Force*. Gale and Polden Ltd. 1961. 243 s., rigt ill. 16,50 kr. indb.

Man skal ikke af titlen tro, at denne bog kun handler om militære ceremonier; der er f.eks. kapitler om uniformer, gradstegn, medaljer, faner og orkestre, ja, selv dyremaskotter bliver behandlet. Det er en sjov bog, som sikkert vil være af interesse for Royal Air Force's mange venner i Danmark. Måske den også kunne inspirere flyvevåbnet til et og andet, f. eks. til at spørgsmålet om de populære, men uofficielle eskadrillemærker omsider fandt en tilfredsstillende løsning.

Uundværlig typebog

William Green: *The Observer's Book of Aircraft*, 1962 Edition. Frederick Warne & Co. Ltd., 1962. 288 s., 278 ill. Pris 6,00 kr. Tilsendt fra Knud Rasmussens boghandel, Vesterbrogade 60, V.

Blandt blaserte typekendere er der en tendens til at rynke på næsen af *The Observer's Book of Aircraft*, men derfor er det alligevel en af de bedste typebøger, der findes, og på visse områder overgår den endog den næsten 20 gange dyrere Jane's F. eks. angiver den i stort omfang anslåede data for de nye militærfly. 1962-udgaven er forbausende up-to-date og rummer af nyheder bl. a. de russiske fly, der første gang blev vist ved Tushino-opvisningen i juli forrige år.

Amerikanske jagere

United States Army and Air Forces Fighters 1916—1961. Harleyford Publications Ltd., 1961. 256 s., ill. 52,50 kr. Tilsendt fra Knud Rasmussens boghandel, Vesterbrogade 60, V.

Harleyford's nyeste publikation omhandler et så populært emne som amerikanske jagere, der næppe nogensinde er blevet så detaljeret behandlet i en enkelt bog. Som

de fleste bøger fra samme forlag er den propfuld af data, serienumre o. l., ligesom den naturligtvis er rigt illustreret med over 300 fotografier og 70 treplanstegninger, alle i skala 1:72. Klichéfabrikanten fortjener ros for de smukt reproducerede billeder, og også treplanstegningerne fremtræder meget smukt, men de er desværre ikke altid helt korrekte.

Jager-leksikon

William Green: *War Planes of the Second World War. Fighters Vol. IV*. MacDonald & Co. Ltd., 1961. 208 s., rigt ill. 10,75 kr.

På et års tid har den myreflittige William Green udover sine øvrige gøremål kunnet udsende fire bind om jagere fra den anden verdenskrig, og når man ved, hvor stopfyldte hans bøger er med facts, så fatter man ikke, at han har kunnet overkomme bare disse fire bøger. Det sidste bind omhandler amerikanske og jugoslaviske jagere, og i hvert fald for de sidstes vedkommende er det lykkedes Green at fremskaffe en masse ikke tidligere kendte enkeltheder. Som de foregående bind er også dette fuldt af treplanstegninger og fotografier, og der er egentlig kun en ting at anke over, nemlig det akavede format, der imidlertid skyldes økonomiske grunde.

Omni-flyvning

Zweng og Dohm: *Flying the Omnirange*. Pan American Navigation Service, 1960. 153 sider, ill. Pris 4 dollars.

Femte udgave af denne bog om brugen af VOR-radionavigations-systemet beskriver det som noget så enkelt, at man undrer sig over, at der kan blive en hel bog om det. Foruden at forklare, hvordan det er indrettet og fungerer, beskriver bogen den praktiske flyvning med VOR. Herudover beskrives en række amerikanske firmaers modtagere, og der bliver yderligere plads til kapitler om DME, VORTAC samt de i ameri-

kanske lærebøger sædvanlige spørgsmål og svar, hvormed man kan afprøve sit udbytte af læsningen.

For instruktører

Zweng: *The 7 Ground Instructor Ratings*. Pan American Navigation Service, 1961. 228 sider. Pris 5 dollars.

For at blive teorilærer i USA skal man først aflægge prøve. Der er op til 7 fag, nemlig fly, motorer, meteorologi, navigation, radionavigation, linktræner og love og bestemmelser. Bogen forbereder hertil gennem et generelt afsnit om undervisning i almindelighed samt gennem et stort antal prøve-spørgsmål i de enkelte fag, som iøvrigt må studeres i andre bøger. Opgaverne er næsten alle i den amerikanske form med fire svar, der skal vælges imellem, og det kan måske mere andre end lærere at kontrollere, om de stadig har den nødvendige viden.

Samvittighed forbudt

„Samvittighed forbudt“ af Claude Eatherly og Günther Anders, på dansk ved Jørgen Elbek. Gyldendals Uglebøger, 150 sider, pris kr. 9,75.

Den amerikanske flyver Claude Eatherly, f. 1920, blev krigsflyver og havde 1945 rang af major. Han blev hjemsendt i 1947. Havde herefter skiftende beskæftigelse som bl.a. kontorist og oliarbejder, afbrudt af hyppige hospitalsophold for mentale lidelser.

Det var Claude Eatherly, som førte maskinen, der nedkastede atombomben over Hiroshima august 1945, og udførelsen af denne opgave, efterkommelsen af ordren til en soldat i krig, någede senere hans samvittighed i en sådan grad, at han tilbragte en tid på en klinik for sindslidende. Under indlæggelsen har han korresponderet med den i Wien boende tyske filosofiske forfatter Günther Anders, og det er deres opsigtsvækkende brevveksling, der offentliggøres i „Samvittighed forbudt“.

Amerikansk lærebog for privatflyvere

Private Pilot Rating Study Kit. Fowler-Aero Publications, Burbank, California. Pris 10 dollars.

Blandt amerikansk lærebogsmateriale for flyvere findes også Fowler-Aero's hefter i format 22 x 29 cm, der enkeltvis koster en dollar, men leveres samlet i et plasticlos-bladsbind til forskellige certifikater og beviser til en noget mindre samlet pris. Samlingen til privatflyvere omfatter 14 hefter, hvoraf 6 i navigation og radio samt tre i meteorologi.

Omend systemet kan være lidt uhåndterligt, er det i hvert fald elastisk og nemt at holde à jour med udviklingen. Den illustrerede fremstilling er overskuelig og letfattet, og i det hele taget er det amerikanske pensum lagt stærkt an på det, man har brug for i praksis.

Tilsvarende sæt findes for instrumentbevis og trafikflyvercertifikat, ligesom man kan købe de komplette samlinger af de enkelte fag.

Fowler udgiver endelig en lomme-logbog til brug under uddannelsen, hvori der er samlet mange praktiske oplysninger til brug under denne.

* * *

Sikorsky's produktion

Sikorsky havde pr. 31. dec. forrige år fremstillet ialt 3057 helikoptere siden 1942, der ialt havde fløjet 3.230.000 timer. Heraf tegner S-55 sig for godt halvdelen, nemlig ca. 1.475.000 timer.

Den første produktionsmodel var R-4, der blev bygget i 130 eksemplarer, der opnåede en samlet flyvetid på 50.100 timer. Af S-55, der ikke længere er i produktion, blev der bygget 1281, men den mest solgte type er S-58, hvoraf der hidtil er bygget 1427. Den fremstilles stadig. Den nyeste type i serieproduktion er S-61, der først og fremmest leveres til U.S. Navy som HSS-2.



Efter at have været i uafbrudt produktion i 16 år er den sidste Lockheed Neptune nu blevet leveret til US Navy. I forgrunden ses dens afløser, Lockheed P3V-1 Orion.

HAVARIERNE I FJOR

Billedet domineres af starthavarier og havarier med de tosædede

SELV om havaristatistikken for 1961 endnu ikke foreligger, giver et kig gennem havarirapporterne for året dog et lærerigt indtryk af situationen.

Svæveflyverrådet har modtaget rapporter over 16 havarier mod 13 i 1960, der blev betragtet som et særligt stygt år. Det behøver ikke at betyde, at havaripromillen er steget, for antallet flyvninger er sikkert steget en del også.

Der er imidlertid en del forskel i hovedtrækkene for de to første år i tredserne. Mens indflyvnings- og landingshavarier i halvtredserne udgjorde ca. 60 % af havariene, var de i 1960 helt oppe på 77 %.

I særlig grad florerede gale landingsdispositioner, især under termikflyvning eller forsøg herpå, hvor man for sent erkendte at være kommet for langt bort fra det ønskede landingssted.

Derfor blev der også i særlig grad gjort opmærksom på disse havarier for 1961-sæsonens begyndelse – og denne type havarier udeblev glædeligvis helt.

Der var dog stadig 9 landingshavarier ifjor eller 56 %, lige under »normalen«. Men de var gennemgående af en anden art. Fire blev lavet af elever, enten med gal indflyvning, med hård sætning eller med forkert kurs, der endte med kollision med wirehenter og personer. Et var under omskoling på en type, der afveg væsentligt fra det hidtil benyttede tosædede fly. Instruktørerne må have opmærksomheden henledt på disse havarier, som vi jo også kendte i EK-tiden, men som må kunne blive færre med bedre uddannelse i DK.

To var hårde landinger i tosædede fly med instruktører ombord – greb de for sent ind?

I et tilfælde forsøgte en instruktør i ensædet fly at ændre retning i aflobet for at komme hen til startsted og rev meden af m. m.

Endelig var der to udelandinger under DM, et i en kornmark i et område, hvor der var mange andre muligheder, hvis man havde valgt landingssted tidligt nok, et ved en »falden-igennem«-landing i læ af høje træer i hård vind.

Uventet stigning i starthavarier

Mens de øvrige havarier i halvtredserne fordelte sig med 20 % på starthavarier,

17 % på trafikhavarier og svigtende markorganisation og 3 % på havarier i luften, så var der ifjor ingen af de sidstnævnte, men hele 7 eller 44 % starthavarier.

To af disse var i Lehrmeister med instruktør ombord. Såvel disse to som to hårde landinger med instruktører ombord burde kunne være undgået.

To var af de traditionelle havarier med kombineret fejl af for lidt træk i wiren i svag vind eller sidevind, plus for hurtig slipning fra tipholderens side og forkert reaktion og for sen udløsning fra elevens side, så tippen tager græsset. God startdisciplin må stadig indskræpes, og husk at holde tippen i samme side som udløseren er anbragt.

Et var den traditionelle fejl med at glemme at udløse wiren efter wirebrud, så den fik fat i noget (kan næsten 100 % undgås med automatisk udloser).

Og to skete i flyslæb – den ene på en smal bane, hvor tippen greb fat i højt korn (der også var meget nær ved forårsage et landingshavari i samme klub). Det andet skete på den måde, at piloten troede han var kommet så højt op, at der var fare for at han trak motorflyets hale op, hvorfor han udkoblede af hensynsfuldhed i så lav højde foran hindringer, at han måtte søge tilbage mod pladsen, hvilket meget hyppigt og også her medfører havari. Tippen greb fat i ledninger, og flyet blev stærkt beskadiget i nogle træer.

Foruden at huske de mange havarier efter termikflyvning i lav højde i 1960 må vi huske de alt for mange starthavarier i 1961.

Havarierne fordeler sig med 10 på de ensædede og 6 på de tosædede fly.

Eller de fordeler sig med 7 med instruktører som fartschef, 3 med s-piloter og 6 med elever.

Vi slap heldigvis med nogle småknubs for besætningsmedlemmernes vedkommende, hvorimod en tilskuer på en flyveplads blev ramt i hovedet og fik hjernerystelse m. m.

– Ovenstående gennemgang bør bruges som supplement ved s-teoriundervisningen i havariforebyggelse på grundlag af kapitlet herom i svæveflyvehåndbogen.

Svæveflyvernes repræsentantskabsmøde

Svæveflyveklubbernes årlige repræsentantskabsmøde finder sted søndag den 18. marts

kl. 0900 på Jernbanehotellet i Kalundborg. Såvel officielle repræsentanter og observatører som almindelige svæveflyve-medlemmer har adgang.

Det er tanken også at lave et eller andet arrangement lørdag aften, men herom får klubberne direkte meddelelse.

Nyt fra svæveflyveklubberne

Als har byttet sin Kranich OY-BHX med en tysk klub og i stedet fået endnu en Baby, OY-BXX. Klubben havde et tilfredsstillende år ifjor med 1375 starter og 141 timer.

Aviator kom med årets første c-diplom og har fløjet regelmæssigt i vinter. 1961-tallene blev: 3623 flyvninger, 675 timer, 63 distan- ceflyvninger med ialt 5034 km.

Birkeroeds nye pokaler blev for varighed og bedste trekant uddelt til Kranich-parret Ole Nielsen og Jørgen Hansen, mens Harry Nielsen fik den for længst målflyvning fra Sandholm, og Jørn Hylgård PZL-pokalen for flyvning mellem Sandholm og Ringsted. 1961 var flyvemæssigt klubbens bedste år med 2558 flyvninger, 395 timer, 22 distan- cer med 1163 km.

Bornholms Flyveklub og B. 1959 har beg- ge fløjet i vinter.

Kolding markerede sit 25-års jubilæum med at udstille sin Ka-8 i et udstillinglokale i byen, hvor ca 3000 besz det. Om formiddagen den 11. februar var der reception i sam- me lokale.

Midtjydsk fik ifjor fløjet 1493 flyvninger, 532 timer, 56 distancer og 5226 km.

Nordvestsjælland hjemførte sidst i ja- nuar en så godt som ny Ka-8, købt af en munk i Sydtykland. Munken har guld med tre diamanter og flyet havde kun 4 starter og 25 timer i logbogen. Biografmanden anbefaler foruden Zell am See nu også Prien am Chiemesee som et godt sted at tage på svæveflyveferie.

Polyteknisk er sammen med NV-Sjælland i gang med opførelse af en stor hangar i Kalundborg.

Silkeborg har fløjet i vinter og er til- fredse med Lehrmeister'en, som spillet kan få lige så højt op som en Baby.

Århus havde allerede i januar en termik- flyvning på 40 min. med deres Mucha 100.

Mere om Vasama

Efter omtalen af det finske svævefly Va- sama i nr. 1 har vi modtaget flere fore- spørgsler, hvorfor vi her bringer et foto- grafi af den oprindelige udgave, der i mod- sætning til produktionsudgaven har v-hale.

Finlands Flygförbund oplyser, at frem- stillingen nu er kommet igang på værkste- derne på Jämsjärkevi, og man regner med at have fire fly klar til sommer. Man håber derpå at kunne få en rigtig seriefremstilling igang og regner foreløbig med en pris på ca. 3070 dollars eller ca. 21.000 kr.



Her ses den elegante prototype til den finske Vasama. V-halen bliver i produktionsudgaven erstattet af et konventionelt haleparti.

Rekorduddannelse af svæveflyvere ifjor

Der kan siges meget om vejret sidste sommer, men weekendvejret var ikke værre, end at der blev uddannet flere svæveflyvere end nogensinde før. Ikke alene blev der udstedt 88 nye S-certifikater, det hidtil højeste tal på et år, men også antallet af svæveflyvere, der på vej til S'et passede C-diplomstadiet, var rekordhøjt med 114 mod 66 i 1960 og 90 i hidtil største år 1959. Af de 114 C-diplomer er de 104 udstedt til civile klubber og 10 til flyvevåbnet.

Vejret gjorde imidlertid igen sin indflydelse gældende på sølvdiplomerne, af hvilke der som i 1960 blev udstedt 15, mens vi i 1959 var oppe på 27. Ialt blev der godkendt 62 betingelser mod 68 i 1960 og 95 i 1959.

Men 4 nye gulddiplomer mod 1 i 1960 og ingen i 1959 er et pænt resultat — ialt godkendte KDA 11 guldbetingelser (mod 5) og tre diamantbetingelser.

Med et par hundrede svæveflyvere på teorikursus i øjeblikket skulle 1962 ikke alene kunne blive endnu et nyt rekordår på S-certifikaternes vedkommende, men hvis vejret bliver medgørligt, må der være opsparet et godt behov for færdiggørelse af sølvdiplomer.

Flyvedagskonkurrencerne begynder nu!

Indbydelse til tysk konkurrence

Luftsport-Club „Eifelflug“ har indbudt danske svæveflyvere til at deltage i en international konkurrence for nye konkurrencesvæveflyvere. Den finder sted fra 5. til 20. maj (normalt årets bedste svæveflyvemåned) på flyvepladsen Dahlemer-Binz og er reserveret svæveflyvere (med flysløb og mindst 30 flyvetimer), der ikke før har deltaget i en svæveflyvekonkurrence.

Der konkurreres i de sædvanlige discipliner efter VM-regler med standard- og åben klasse. Og der kan flyves både individuelt eller som hold med to eller flere piloter pr. fly. Der skal betales et tilmeldingsgebyr på 50 DM og kan leveres indkvartering og bespisning for ca. 10 DM pr. dag.

Nærmere oplysninger fås gennem KDA. Det synes at være en lejlighed, som det absolut kan betale sig at udnytte.

Engelsk svæveflyvecenter

Efter mange år med en måneds opsigelse, hvor man ikke turde investere beløb på flyvepladsen, har de engelske svæveflyvere nu sikkerhed for at kunne benytte Lasham i 21 år foreløbig, så nu skal hangaren tætnes, der skal bygges klubhus og kontorer, ordnes installationer etc., så Lasham kan blive et National and Commonwealth Gliding Centre.

Hertil skal bruges ca. 800.000 kr., og foreløbig har medlemmerne selv skaffet de 340.000 kr., mens man håber at få resten gennem en offentlig indsamling.

Schreder og Cowboy slået

Siden Dick Schreder og Harald Wermuth Jensen i 1958 gennemførte verdens længste race i svævefly over en ud-og-hjem-bane på 625 km, men ikke fik det anerkendt som rekord af tekniske grunde, er rekorden gang på gang sat opad mod denne præstation.

Nu meddeles det fra New Zealand, at S. H. Georgeson den 4. januar i en Skylark 3F har gennemført en flyvning på ca. 640 km ud-og-hjem.

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

Flyvehistorisk sektion af KDA?

En lille kreds af medlemmer af KDA sysler for tiden med planer om at oprette en flyvehistorisk sektion af aeroklubben, eventuelt i form af en tilsluttet forening. I den anledning indbyder de til et orienterende møde i aeroklubbens bibliotek fredag den 9. marts kl. 1930, hvor der vil blive gjort nærmere rede for planerne.

Sektionen skal samle medlemmer med interesse i flyvningens historie ældre flytyper o. l., og man har blandt andet til hensigt at afholde møder med foredrag om historiske emner, forevisning af gamle flyvefilm m. v., ligesom man eventuelt vil udsende et lille blad med stof specielt for historisk interesserede læsere. Det er også tanken at virke for oprettelsen af et flyvemuseum, og man vil i første række arbejde for en indsamling af historiske effekter og billeder til et sådant, for det bliver for sent.

Alle historiske interesserede er hjerteligt velkomne til det orienterende møde, også selvom de ikke er medlemmer af aeroklubben eller en tilsluttet forening.

Fjernkending

I et af de sidste numre af FLYV blev vi, klub nr. 137, annonceret tilmeldt som modelflyveklub.

Bag „nr. 137“ gemmer sig „Flyveklubben Flight“ med 10 aktive og korresponderende medlemmer. Vi beskæftiger os mest „passivt“ med „rigtig flyvning“, om vi må sige så; d.v.s. flykending.

Folk, der er privatflyvere, modelflyvere eller svæveflyvere — eller kalder sig det — kan organisere sig i klubber og tilslutte sig KDA. MEN — der er skam stadig mange flyveinteresserede tilbage.

De, der hver ledig stund hjuler ud i luften, føler sig tiltrukket af livet dér og følger det med levende interesse, de, der sætter sig på hvide bænke ved vore militære flyvepladser, de, der læser i læssevis af bøger om fly for at være inde i alle detaljer — og som ikke er organiseret på nogen måde — det er dem, vi skal have fat i.

Vi vil i henhold til KDA's love gerne have oprettet et flykendingsrepræsentantskab; dertil skal der bruges klubber og enkeltpersoner med flykending (nær- og fjernkending) som hobby. Vi ved, at der allerede eksisterer nogle flykendingsklubber, vi kender A.O.C. i Virum, Flying i Haderslev — sidstnævnte klub er endnu ikke medlem af KDA; men vi vil gerne have fat i flere: Klubber og enkeltpersoner: Skriv til os — det er mængden, der gør det, vi må i fællesskab finde ud af, hvordan det grundlæggende arbejde med udsendelse af opgaver, foldes, typeblade og andet undervisningsmateriale skal gribes an.

Vor adresse er:

FLYVEKUBBEN FLIGHT
TAGE RUGAARD
BROAGERGADE 1
KBH. V.

— send venligst et par ord om, hvad I synes om vor idé — helst så hurtigt som muligt, så skal I nok få nærmere at vide om vore planer. -tr-

Venlig hilsen
Tage Rugaard
Flyveklubben FLIGHT



Udnævnelser

Kaptajnlojtnanterne af reserven Hans-Jørgen Bisp, Holger Meyer og Jens Herluf Nielsen er udnævnt til kaptajner i flyvevåbnet.

Flyverlojtnant af specialgruppen Åge H. Mathiesen er udnævnt til kaptajnlojtnant af specialgruppen.

Fast jetstationering i Værløse

For at flyverkommandoens officerer ikke skal være nødsaget til at foretage daglange rejser til Jylland for at holde deres flyvefærdighed på jefly vedlige, vil der nu blive stationeret et par T-33 i Værløse. Forhåbentlig vil denne stationering ikke forårsage så megen politisk og anden blæst som den påtænkte stationering af en eskadrille Thunderjets i Værløse for et par år siden.

To Pembrokes solgt til Flygvapnet

Som bekendt blev Flyvevåbnets seks Pembroke taget ud af drift i december 1960 for at begrænse antallet af typer, og et par måneder senere blev 697 overdraget til Luftfartsdirektoratet som OY-AVA. Kort før jul blev 692 og 696 solgt til det svenske flyvevåben, men de sidste tre står stadig i Værløse og venter på en køber. Forhåbentlig bliver det ikke en produkthandler.

Starfighters til Danmark?

Ifølge forlydender i dagspressen skal der leveres tysk-byggede Starfighters til Danmark som våbenhjælp (en del af licensbetalingen erlægges i færdige fly), men officielt foreligger der stadig ikke noget konkret. Det er dog langt fra sikkert, at vi får flyene som ren forering; der vil muligvis blive tale om et „cost-sharing“ program som ved søværnets nyudrustning. Det skulle give Danmark en vis indflydelse på valg af flytype, og udtalelserne af chefen for flyverstaben, generalmajor E. C. T. Jensen, tolkes derhen, at flyvevåbnet er nok så interesseret i den franske Mirage III som i Starfighter.

Specialnummer om flyvevåbnet næste gang

I anledning af at dansk militær flyvning nu har eksisteret i 50 år, udgiver vi næste nummer af FLYV som et specialnummer om den militære flyvnings udvikling i Danmark fra den første begyndelse i 1911-12 til idag. En række rigt illustrerede artikler af medarbejdere i og uden for flyvevåbnet vil give et indtryk af dette begivenhedsrige halve århundrede.

Vore abonnenter får naturligvis specialnummere automatisk ind ad døren, men vi gør løsningskøbere og andre, der evt. vil sikre sig et eksemplar af dette nummer opmærksom på, at oplaget er begrænset, således det er bedst at bestille det på forhånd hos bladhandleren eller direkte fra FLYV's forlag. Prisen er den sædvanlige, kr. 1,25.

FORLANG RAZORBACK

Glasfiberbeklædning til Deres fly

Anvendes af 8 amerikanske airlines og det amerikanske luftvåben.

Godkendt af luftfartsdirektoratet

SE DET PÅ OY-AFL.

DELTA TRADING CO. Herlevgårdsvej 2 Herlev

Fritflyvende gasmotormodeller

DET er svært at flyve gasmotormodeller. Måske er det den vanskeligste klasse, vi har, og især er det svært at komme ordentligt i gang med disse modeller. En forudsætning for at få noget ud af det er, at man kender aerodynamikkens grundregler til bunds, at man har en hel del øvelse i at bygge modeller, samt at man har noget motorkendskab.

Alt dette læres naturligvis ikke ved at læse en artikel i FLYV, men det kan måske give et skub i den rigtige retning. For der er nemlig vældig interesse for gasmotormodellerne for tiden; ved flere konkurrencer i 1961 var det denne klasse, som havde flest deltagere. I hvert fald ved konkurrencens begyndelse!

Konstruktion

Lad det med det samme være sagt, at de første par gasmotormodeller bør man ikke selv konstruere, men bygge efter anerkendte tegninger. Men iøvrigt er den gængse opfattelse af en model til en 2,5 ccm motor, at den har et totalareal på omkring 40 dm² fordelt med 30 på planet og 10 på haleplanet. Sideforholdene er henholdsvis 8 og 4, og afstanden mellem plan og haleplan ca. 4 gange haleplanets korde. Vægten skal så ifølge reglerne være mindst 800 gr.

Vi har fået en af vore dygtigste gasfolk til at lave hosstående målskitse af en gennemprøvet model. Skitsen siger mere end mange ord, men det skal dog tilføjes, at denne model flyver med en Oliver Tiger Mk. III eller en Eta 15 med en propel på 8×4". Profil: Pimenoff.

Opbygning

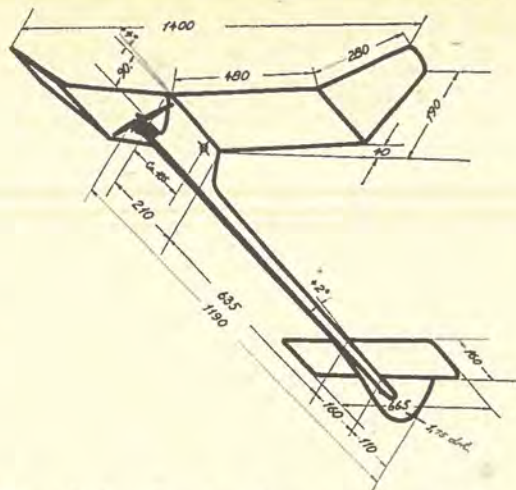
Vi har forholdsvis megen vægt til disposition, og den bør udnyttes til at opnå en stiv og vridningsstabil konstruktion samtidig med, at vi koncentrerer vægten så nær tyngdepunktet som muligt. Planet er sædvanligvis forsynet med flere hovedbjælker og torsionsnåse. Haleplanet er opbygget efter samme mønster, men her skal passes mere på vægten. Kroppen opbygges som kassekrop, netop så stor, at den kan skjule såvel tank som timersystemer. Hvad enten motoren monteres på bjælker eller direkte på forreste spant, må fastgørelsen være

yderst solid og med mulighed for justering af trækretningen. Såvel plan- som haleplansbefæstigelse må være absolut sikre, så ingen af delene har mulighed for at forskubbe sig. For at skåne motor og propel i landingen kan man anbringe et kort stift understelsben helt fremme ved motoren. Modellen beklædes med svært papir eller silke og overfladebehandles på forsvarlig måde.

Trimning

Nu er man desværre ikke sikker på at blive hverken danmarks- eller verdensmester, fordi man har en tip-top model med verdens bedste motor i. Det vanskeligste er tilbage, nemlig at trimme modellen, så man får det bedst mulige ud af den, og her overlader vi ordet til *Niels Chr. Christensen* fra Gentofte modelflyveklub, der siger:

»Jeg trimmer mine modeller til at have et tæt, lodret højre-hånds spiralstig, rullende langsomt omkring kroppen, efterfulgt af et åbent højre glid. Jeg bruger en relativ langsom motor – Oliver Tiger Mk III eller Eta 15 – drivende en 8×4 propel. Trækretning 0-0. En så stor propel giver en hel del vrid omkring modellens længdeakse. Dette, i forening med +3 graders wash-in i højre planhalvdel, er årsagen til denne trimning. Bruger man en af de nye meget hurtige gløderøsmotorer med en 7×3½ propel, bør man hellere lade modellen stige i et mere normalt 60 graders højre-hånds stig. Stiget bør altid foregå til højre, da den gyroscopiske effekt fra den roterende propel har tendens til at løfte næsen op i en højre kurve og ned i en venstre kurve. Hvor tæt kurven skal være, bestemmes af propellens



Målskitse af en typisk model i klasse D 1.

stigning. Den kan åbnes ved at gøre stigningen mindre og lukkes ved at gøre den større. Vinklen modellen stiger i, kan gøres større eller mindre ved at ændre haleplanets indstillingsvinkel. Glidet trimmes så ved at flytte tyngdepunktet. Husk at tage hensyn til, at modellen vil lukke sin højre kurve, når haleplanets vinkel gøres mindre og åbne den, når den gøres større.

Skråtstillet haleplan er en meget effektiv og sædvanligvis ikke særlig kritisk måde til at få modellen til at kurve på, efter at motoren er stoppet. Det kræver imidlertid, at modellen opfylder visse krav m.h.t. til tyngdepunktet, der må ligge i den bagerste halvdel af plankorden. Jo nærmere bagkanten, jo bedre. I så fald vil jo nemlig haleplanet bære en del af modellens samlede vægt. Men ved øget hastighed vil haleplanet bære forholdsvis mindre, og den drejende effekt fra haleplanet bliver derfor ligeledes mindre. Derfor er dette et sikkert trim: Jo mere hastigheden øges, jo mere åben bliver kurven – i modsætning til effekten fra en kurveklap. Det kan være nødvendigt at forsyne modellen med en automatisk kurveklap, der slår ud et halvt sekund, før motoren stopper, hvis man ikke kan undgå stall i overgangen fra motorflyvning til glidflyvning. Denne løsning bør dog efter min mening såvidt muligt undgås, da kurveklappen er meget kritisk, og den må i hvert fald aldrig slå ud til samme side, som modellen kurver i stiget.◀

MM.

Modelflyvernes repræsentantskabsmøde

Modelflyveklubbernes årlige repræsentantskabsmøde finder sted søndag den 4. marts kl. 1100 på Den ny Forsamlingsbygning, Asylgade 9, Odense. Foruden de officielle repræsentanter har også andre modelflyvemedlemmer adgang i det omfang, pladsen tillader det.

For at animere til stor deltagelse ligesom ifjor, bliver der inden mødet arrangeret ekspertforedrag om svævemodeller af *Arne og Børge Hansen*.

Hvilke forslag, der vil komme til drøftelse på selve mødet, kunne ved redaktionens slutning endnu ikke siges, men det er i hvert fald klart, at modelflyverrådet vil stille forslag om, at man fortsætter med FLYV som medlemsblad, hvilket vil kræve en kontingentforhøjelse.

Medlemmerne bør give deres mening herom til kende over for deres repræsentanter, således at de er instrueret om, hvordan man ser på denne tanke.

På mødet uddeles som sædvanligt en række pokaler, og der vil være spænding om, hvem der bliver den første indehaver af initiativpokalen.



Niels Chr. Christensen gør sin D 1 klar under en konkurrence. Han opnåede bedst resultat ved flyvedagskonkurrencerne i sidste måned, men overvurderede postvæsnets ekspeditionstempo

En hård omgang flyvedagskonkurrencer

Mange havarier. — Kun få gennemførte

Efter en længere årrække, hvor det måske har været koldt og ubehageligt, men i hvert fald helt pænt flyvevejr, så blev det både ubehageligt vejr at opholde sig i samt næsten umuligt flyvevejr til årets første større konkurrence, flyvedagskonkurrencerne, søndag den 11. februar.

Nok skinnede solen nogle steder, og termometret viste adskillige plusgrader, men en bagsideblæst på 25 knob i Odense og 16 m/sek i Karup foruden skypumpen i Holstebro gjorde det til det hårdeste vejr, de fleste af de få heltemodige deltagere endnu havde prøvet. Mange foretrak at blive hjemme.

Bedst klarede hastighedsmodellerne sig. *Poul Schiødt* i Randers vandt med 165 km/t (ny årsrekord), fulgt af *Leif O. Mortensen* og *Karl Møllerup*, Ålborg, med hhv. 138 og 118 km/t.

Kun enkelte fløj med gummi- og gasmotormodeller, men der indkom ikke brugbare resultater, så de to pokaler får et hvileår.

Mens Næstveds to deltagere i nordisk landskamp sparede deres modeller til denne vigtige opgave, gik *Søren Bertelsen* hen og vandt med 286 sek. (4 starter) KDA's vandrepokal for ekspertklassen i A2. *Thorchild*

Rasmussen, Gislev, havde 218 og *Peder Dueholm* 217 — han var en af de få, der klarede alle fem flyvninger.

I begynderklassen løb en *Vejlemand* igen af med sejren: *Peer Ribber Larsen* med 99 sek. Nr 2 havde kun 23 sek.

Der blev ikke anmeldt holdresultater, men 3 Næstved-folk fik skrabet ialt 412 sek sammen.

I godt vejr havde sikkert langt over 100 deltagere — ifølge rapporterne fra 10 klubber deltog 30.

Imidlertid kom der nogle efternølere næste dag, så vi kom op på 14 klubber og 42 deltagere.

Blandt dem var klub 116, hvor *Erik Nienstædt* med gummimotormodel havde opnået 237 og *Niels Chr. Christensen* med gasmotormodel fik 113 sek. Begge disse præstationer havde berettiget til en pokal, hvis de var kommet rettidigt ind.

Lad os slutte med følgende kommentar fra »Draken«, Det Kgl. Opfostringshus' modellflyveklub i Hellebæk:

»Jens' maskine blev ødelagt i 1. periode. Ivans maskine klappede vingerne sammen i 2. periode. Ole fik sit haleplan knækket af vinden, inden han nåede startstedet. Men vi er alle stadig i godt humør.«

Distriktsmøder

Som et mellemstykke mellem distriktsledermødet i efteråret og repræsentantskabsmødet den 4. marts har der været afholdt møder af modellflyveklubberne rundt om i landet.

Den 16. december mødtes 3. distrikt i Odense og gennemgik resultaterne for distriktsledermødet samt fastsatte flyveprogrammet for det nye år. Man enedes om i større grad at afholde fælles flyvning i Beldringe, ligesom der blev planlagt instruktørkursus og klubbesøg af distriktslederen.

Den 21. januar deltog 15 klubber fra 1. og 2. distrikt i et lignende møde i Næstved. Her blev konkurrencerne fordelt på forskellige arrangører, man talte om gebyrer og præmier, propaganda, brændstofregler, ½ D-klassen og organisation. I stedet for *Poul Rasmussen*, der flyttede fra 1. distrikt, blev *Kjeld Frimand Jensen* udpeget til distriktsleder.

25 mand fra 10 klubber deltog endelig den 28. januar i et jysk distriktsmøde i Viborg. Også her blev konkurrencerne fordelt, og tekniske og organisatoriske enkeltheder lagt fast. Oprykningen fra begynder- til ekspertklassen blev ikke uddebatteret, men blev ligesom flere emner på Sjælland henlagt til nærmere behandling. Medlemstilgang, kontingentforhøjelse, instruktørkursus og danmarkskort var andre punkter på dagsordenen.

Efter disse forberedende møder skulle der være lagt op til et frugtbart repræsentantskabsmøde.

Den nordiske landskamp

Søndag den 11. marts finder den årlige nordiske landskamp for fritflyvende modeller

sted på søen Svelle, ca 25 km øst for Oslo. Deltagerne bor på sveller, idet de indkvarteres i en sovevogn!

Mens en del meldte sig i første omgang, kom der senere en del afbud, så kun i A2 måtte modellflyverådet lave udtagelse. Man udtog *Børge Hansen*, der imidlertid efter inspektion af sit materiel måtte sende afbud, så holdet kom til at bestå af *Poul Lauridsen*, *Erik Berg* og *G. Sommerlade*.

I C3 deltager *Erik Nienstædt* og *Niels Chr. Christensen*.

I D1 flyver *Niels* også foruden *Finn Mortensen*.

Flere diplomer i 1961

Af modellflyverådets årsberetning for 1961 vil det fremgå, at året kunne opvise flere danmarkskort, årsrekorder, konkurrencer og diplomer end 1960.

Der blev således udstedt ialt 225 diplomer mod 162 i 1960, og det er det højeste tal i mange år. Fremgangen koncentrerer sig om linestyingsdiplomerne og de kombinerede diplomer. Undersøger man, hvordan fremgangen fordeler sig rent geografisk, viser det sig, at tallene for de tre distrikter på øerne stort set er uændrede, og at det er jyderne, som har skabt fremgangen.

4. distrikt har således taget 49 diplomer mod 10 året forud, 5. distrikt 54 mod 37 og 6. distrikt 52 mod 15.

Klubmæssigt fører klub 612 i Esbjerg med 39 diplomer (pudsigt nok har svæveflyveklubben derovre også ligget i toppen på diplomområdet ifjor), mens 537 i Randers har 25 og 430 i Thisted ligeledes 25.

HVOR MÅ VI FLYVE?

Et indlæg fra læge H. Harpøth

Det sidste nr. af bladet indeholdt en meddelelse om, at de radiostyrede modellfly ikke længere måtte flyve i Valby-parken.

Dette gjorde selvsagt nogen ravage i vor lejr, fordi man netop her havde fundet et sted, der egnede sig til denne glimrende hobby, og som desuden var centralt beliggende.

Har man ret betænkt fra myndighedernes side, hvad dette betyder for mange?

En myndighed i demokrati skulle jo netop fryde sig over, at voksne og unge i alle samfundsklasser slutter sig sammen og morer sig på en god og sund måde i stedet for at sidde på værtshus eller hengive sig til værre sysler.

En hel lang vinter bygger vi — vi mødes for at udveksle tanker og erfaringer. Og gennem det hele går den røde tråd, at vi glæder os til foråret, hvor vi kan flyve igen. Vi længes efter den tid. Man får en masse dejlige indtryk og i tilgift en bunke frisk luft. Og hvad nu???

Man må prøve at finde et egnet sted for os. Landet kan dog ikke være bekendt ikke at være i stand til at sende repræsentanter til de internationale flyvestævner, som der findes mange af.

Det er så let i dette land „at forbyde“, men det at finde en anden udvej, synes ikke at interessere i særlig grad.

Mon ikke Aero-klubben nu skulle gå i gang med at hjælpe os! Lad os håbe det!

Hvad med den gamle Avedøre flyveplads? Kunne man låne den nogle timer daglig, så var stedet jo udmærket?

Med venlig hilsen.

Harald Harpøth.

Nye regler for flyvende skalamodeller

I en årrække har vi kørt på nogle midlertidige regler for flyvende skalamodeller til brug ved DM og andre konkurrencer. De har begrænset deltagelsen til fritflyvende modeller, og man må vel sige, at selv om der her været præsenteret enkelte fine modeller, så har deltagelsen ikke stået mål med den fornemme Ellehammer-pokal, der er vandrepriem i klassen.

For at drage andre grupper ind på området har modellflyverådet nu udarbejdet nogle nye midlertidige regler, der er udsendt til klubberne og især kan rekvireres hos KDA.

Efter disse kan man deltage med såvel fritflyvende som linestyrede og radiostyrede skalamodeller, men kun med én i hver konkurrence. Der er opstillet pointsskalaer, der skulle gøre det muligt at kombinere disse forskellige slags modeller i samme konkurrence.

For skalalighed og bygning anvendes samme pointsskala, men ved flyvningen har de styrede modeller mulighed for points for særlige effekter og for landing, hvorfor deres start- og flyvepoints til gengæld er lavere.

Få fat i reglerne i klubben eller hos KDA, og lad os se mange flere fine skalamodeller til DM!

Firmapilot

Privatflyver under videre uddannelse til navigatør, B + I, søger stilling som firmapilot. Stort kendskab til radio, teknik og foto. Billet mrk. 12 modt. FLYV, Vesterbrogade 60, København V.

JURNALER

Luftfartøjs- og rejsejournal... kr. 17.50
 Motorjournal kr. 10.00
 Propeljournal..... kr. 10.00
 Svæveplansjournal..... kr. 14.00
 Flyvebog (for svæveflyvere) .. kr. 3.75

*Fås hos
 Konge'ig Dansk Aeroklub og
 FLYV's Forlag
 Vesterbrogade 60 . København V.*

KZ II T sælges

tilladt for kunstflyvning ca. 500 timer
 før eftersyn. LEAR radio, 6 kanaler, 2 flyve-
 dragter, 2 faldskærme.

SAS-Flyveklub
 Københavns Lufthavn.
 Kastrup

Baby 2b til salg

Vestjysks velholdte Baby er til salg.
 Flyet sælges med instrumenter og
 har gyldigt luftdygtighedsbevis.

Henvendelse:
AAGAARD MØBLER, VARDE
 TLF. VARDE 573.

Følgende brugte svævefly til salg, alle flyveklare:

Czapla bis 10
 Super Futar
 Libelle Standard
 Jaskolka 8 bis

Nærmere oplysninger på adresse:
K. K. LEHTOVAARA OY
 Hämeenlinna,
 Finland.

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

Minerva 1841



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af et-
 hvert forsikringsselskab, der er tilknyt-
 tet poolen, samt af SAS's billetkontorer.



CHAMPION

Champion tændrør på lager til alle gängse Continental og Lycoming motorer.

Generalagent for Aircraft-tændrør i Danmark

SCANAVIATION
 KØBENHAVNS LUFTHAVN . DRAGØR

TELEFON DR 910*



Westland 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

Lockheed's første helikopter

Ved første øjekast ser Lockheed's nye helikopter ret konventionel ud, men den har et helt andet rotorsystem end det normalt anvendte. Bladene sidder nemlig fast forankret til rotorhovedet, der igen er i fast forbindelse med drivakselen og motoren. Under rotationen kan bladene derfor ikke ændre indfaldsvinkel. Dette system anvendtes også på de første helikoptertyper, men blev senere forladt igen af tekniske årsager. Lockheed hævder, at den „stive“ rotor giver større stabilitet og at deres helikopter kan flyves „uden hænder“, selv om den ikke er forsynet med autopilot. Den skal også være så nem at flyve, at folk uden tidligere helikoptererfaring har kunnet flyve den nye type efter kun en halv times instruktion på jorden.

Helikopteren er udviklet af Lockheeds afdeling i Californien og har fløjet siden november 1959, men først nu har fabrikken frigivet oplysninger om den. Den har en Lycoming motor og vejer ca. 900 kg. Rotor-diameteren andrager 9,75 m, men derudover foreligger der ikke data.

Det nye luftfartsregister

Som tidligere meddelt vil luftfartsdirektoratet fremtidigt udsende et komplet register over danske fly hvert år, og i januar udkom den første udgave, der desværre ikke er helt så god som ventet. I de tidligere registre var flyene opført efter luftdygtighedsbevisernes løbenummer, men man er nu gået over til at opstille efter registreringsbevisernes løbenummer. Det mest praktiske ville formodentlig være at ordne flyene alfabetisk efter kendsbogstaverne, som man normalt gør det i udlandet. Så kunne man også have sparet det alfabetiske register.

Typebetegnelserne er ikke altid helt i overensstemmelse med de almindeligt anvendte, ligesom man uden skade kunne have været lidt mere konsekvent. F. eks. burde der have været anført typenavn ved alle Piper-fly. Den helt store forvirring hersker i rubrikken „fabrikationsnummer“, hvor der for godt halvdelen af flyene er anført seriebetegnelse, marknummer ell. lign. I øvrigt har man af en eller anden grund udeladt denne rubrik i afdelingen for svævefly; til gengæld har man i visse tilfælde medtaget fabrikationsnummeret i typebetegnelsen. Endelig havde det måske været nyttigt med en rubrik, der angav luftdygtighedsbevisets gyldighedstid.

Den i forrige nummer opgivne pris på 3 sv. kr. for den tilsvarende svenske publikation er nu blevet forhøjet til 5 kr., men man får alligevel mere for pengene end her i landet, idet der er mere end dobbelt så mange civile fly i Sverige, og desuden udsender svenskerne rettelsesblade hver måned. I Norge udkommer der en samlet fortegnelse to gange årligt og rettelsesblade efter behov, hvilket i praksis vil sige hver anden måned. Finerne udgiver en komplet fortegnelse over motorfly hvert kvartal; den er delt i to dele, den ene alfabetisk efter kendsbogstaver, mens den anden er opdelt efter ejere. Fortegnelsen over svævefly udkommer kun to gange årligt og omfatter kun „ejerafsnittet“. Såvel i Norge som i Finland sendes fortegnelse gratis og portofrit til interesserede.

Man kan heller ikke undlade en sammenligning med „Officiel fortegnelse over danske skibe“. Den koster 15 kr., men til gengæld får man en trykt bog på over 300 sider, der udover den egentlige skibsfortegnelse (med tekniske enkeltheder) også rummer flådelister m. v.

Kastrup-gæster i januar

1/1 ankom F-BDRJ, en DC-4 fra TAI; 2/1 LN-BWML, Cessna 180, Norsk Essenssalfalt Co.; 4/1 O-130, 50017, USAF fra 322nd Air Division, SE-CBL, Apache, AB Volvo fra Göteborg — VC-47D, O-77204, USAF havde to lokalflyvninger 5/1, og en C-131, 42814, USAF var en VIP-transport.



Lockheed's nye helikopter.

SE-CKN, Apache, Nyge-Aero; 6/1 C-47, O-349560, USAF; 7/1 startede Comanche, N 7766 P, ført af den unge svensker Olle Ringstrand på en leveringsflyvning fra USA, og som han selv fløj alene over Atlanterhavet og nu videre på sin sidste del af ruten til Dir. Halström i Stockholm.

9/1 C-47A, O-100611 og C-130, 60507, USAF. SAAB landede med deres flotte Baron, SE-CPM (ex-D-IBAR), hvidmalet med lyseblå, sort og lysegrøn stripe langs kroppen samt flouorescerende orange næse, vingetipper og stripe på halefinnen; 10/1 R6D-1Z, 128423, US Navy og C-130, 50026, USAF fra 322nd Air Division; 12/1 N 6918 C, Super Constellation L-1049 II fra Flying Tiger Line, ankom som fragter for at hente to trykkermaskiner, og DC-3, LN-LMR landede, men nu i Transair-Sweden bemaling; 13/1 C-47, KN 645, RAF var en VIP-transport; 14/1 C-47, O-51116, USAF.

15/1 SE-CLW, Apache, Bolinder-Munk-tell, Eskilstuna, D-ILSI, Queen Air, fra det tyske firma Travelair. KN 645 kom igen 16/1 og havde lokalflyvninger fra Kastrup i tre dage, bl.a. til Fornebu. Air France ankom på ruten som normalt med Caravelle, men det var med en af deres sidste nye, F-BJTE, som har bygget nr. 111, og BEA brugte på ruten i stedet for Comet en Vanguard, G-APEL N986B, Queen Air fra Atlantic Aviation. 17/1 brugte BEA på ruten deres egen udlånte Comet 4B, G-APZM i Olympic Airways farver. SE-CKW, Apache, Forlagshuset Norden, Malmö. 18/1 G-AGOB, York, Skyways.

22/1 G-AINL Bristol 170, Dan-Air. 24/1 OH-VKB, DC-3, Kar-Air og som natfragter ankom D-BORA, en Viking i Lufthansa bemaling, men lånt fra Flugdienst. 25/1 VC-47A, O-48005, USAF. 26/1 I-DIME, DC-6B, Societa Aerea Mediterranea. På leveringsflyvning fra Fred. Olsen til Indian Airlines mellemlandede Viscount 779, VT-DOH (ex-LN-FOI). 27/1 kom KLM på ruten som normalt med Electra, men det var PH-LLD malet i KLM's farver på den ene side og i Persian Air Service farver på den anden side af kroppen. 28/1 mellemlandede en C-47, DO-6, fra det finske luftvåben og en Beagle Terrier, G-ARNO, endnu tilhørende fabrikken, overnattede i en hangar i Kastrup Syd. 29/1 VC-54G, O-50480, USAF og atter en leveringsflyvning Viscount 779, VT-DOI (ex-LN-FOK).

30/1 D-IGUS, Twin Bonanza, Battenfeld Maschinenfabrik. 31/1 landede en Helio Courier med hjul- og skiunderstel, SE-COA fra SAAB. VC-47D, O-349362, USAF.

TYPENYT

Beagle-Wallis WA 116-autogyroen skal leveres i tre prøveeksemplarer til den britiske hær i maj. Hæren vil afprøve dem i 500 flyvetimer.

Cessna T-37 jettræneren kan nu også forsynes med bevæbning i form af maskingeværer, raketter og øvelsesbomber.

McDonnell RF-110 er valgt som taktisk rekognosceringsjager af det amerikanske flyvåben frem for en lignende udgave af F-105 Thunderchief. RF-110 er en ny udgave af F4H Phantom II, der for nylig har fløjet med 2580 km/t.

Sikorsky S-65 er en trafikhelikopter til 50—60 passagerer, som videreudvikles af S-64 kranhelikopteren. S-65 skulle kunne være i brug i 1965.

North American X-15 måtte i januar udføre en nødlanding 300 km fra sin base, da motoren ikke ville tænde — det er første gang det er sket, og landingen foregik glat på en anden udtørret sø. Der findes iøvrigt nu tre fly af typen.

Hawker P.1127's ene eksemplar blev ødelagt i december. Piloten Bill Bedford havde håbet at kunne få den ned, men måtte lade sig skyde ud i meget lav højde. Årsagen er fastslået og ikke af principiel betydning for typen.

Maas Holste Super-Broussard har i første produktionseksemplar, der er bygget hos Nord, været i luften første gang den 29. januar. Produktionen vil hurtigt nå op på 4 fly pr. måned. Fra i sommer skal typen bruges på Air Inter's indenrigsruter i Frankrig.

Pilatus Turbo-Porter har fået fransk typegodkendelsesbevis med brug af Astazou-motoren.

Morane-Saulnier Rallye var pr første februar bygget i 50 eksemplarer og leveret til 10 lande. Der produceres nu én pr arbejdsdag.

Wassmer WA 22 Super-Javelot har nu afsluttet sine flyveprøver. Dette 15 m svævefly vil erstatte Javelot i produktion. Der bygges også en Wassmer WA 23 med samme krop, men 18 m vingelængde, hvilket skulle øge glidetallet fra 30 til 36.

SIPA 251 Antilope med 560 hr Turboméca Astazou II turbinemotor er ved at være færdigbygget og ventes i luften her i foråret.

Wassmer har til dato bygget 450 Jodel (D 112 og D 120), 12 Bébé Jodel, 30 Super IV og af svævefly 70 Javelot, 3 Bijave, 50 AV 36 og 40 152A. Produktionen er nu pr måned 2,5 Super IV, 5 Jodel, 1,5 Javelot og 4 Bijaves.

Vickers Vanguard produktionen vil nu blive indstillet efter levering af 20 til BEA og 23 til Trans-Canada Airlines. Det forlyder, at Vickers har tabt 250 mill. kr. på denne type.

Coronado-Nyt

Swissair fik sin første Convair 990 Coronado den 19. januar — fløjet non-stop fra New York til Zürich på 6 t 44 min (970 km/t). To til blev leveret i januar, mens de sidste to leveres i august.

Det oplyses, at General Dynamics har forpligtet sig til at betale Swissair 1½ million dollars pr fly, hvis præstationerne efter modifikation ikke svarer til de garanterede.

Skoloflyvningen med typen begyndte på Arlanda sidst i januar, og i februar og marts ind sætter Swissair typen på Sydamerika og det fjerne og mellemste østen.

De to, som SAS skal leje, ventedes leveret 15. februar og 31. marts for efter en uges øvelsesflyvning i Californien at blive fløjet til Europa til udrustning i Zürich, hvor vedligeholdelsen som bekendt også skal foregå, og til skoloflyvning i Arlanda for indstættelsen i SAS's sommertrafik.



KONGELIG DANSK AEROKLUB

(DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

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

Telegramadresse: Aéroclub.

Kontor og bibliotek er åben mandag til fredag fra kl. 9-16.

Formand: Landsretssagfører B. Moltke-Leth.

MOTORFLYVERADET

Formand: Ingeniør Arne W. Kragels.

SVÆVEFLYVERADET

Formand: Ingeniør Kaj V. Pedersen.

MODELFLYVERADET

Formand: Bankass. Ole Meyer Larsen.

DANSKE FLYVERE

Formand: Generalmajor H. Pagh.
Generalsekretær: Direktør August Jensen.
Dansk Pool for Luftfartforsikring,
Østergade 24, tlf. Minerva 1841.

Flyvevåben-aften i KDA den 7. ds.

Vintersæsonens sidste mødeaften finder sted torsdag den 7. marts kl. 1945 i Borgernes Hus, Rosenborggade 1, København.

Kaptajn A. H. Dolleris fra træningskommandoen vil først fortælle lidt om »Flyvevåbenet idag« og viser derpå den nye farvefilm »Et spørgsmål om tillid«, der handler om pilot- og konstabeluddannelsen.

Derpå demonstrerer og gennemgår kaptajnen en jetpilots udstyr med faldskærm, gummibåd, svømmevest o.s.v., og sluttelig vises en farvefilm fra den sidste våbendemonstration i Jægerspris.

Der vil også blive lejlighed til at stille spørgsmål.

Der er adgang for medlemmer af KDA af alle kategorier, og man er velkommen til at tage en ledsager med.

Generalsekretariatet

På et i Kongelig Dansk Aeroklub afholdt møde har hovedbestyrelsen vedtaget ikke i øjeblikket at antage en ny generalsekretær i stedet for kaptajn John Foltmann, der — som bekendt — på grund af alder har ønsket at fratæde pr. 1. april 1962, idet hovedbestyrelsen først ønsker at overveje behovet for en eventuel ændring af KDA's organisation.

Hovedbestyrelsen har på samme møde vedtaget at anmode ingeniør Per Weishaupt om fra 1. april 1962 og indtil videre at varetage de funktioner, som kaptajn Foltmann hidtil som generalsekretær har varetaget.

Mødeaftenen i februar

Det var en alsidig aften, KDA bød på den 5. februar. Først fortalte luftkaptajn Asmussen en række interessante ting om sine flyvninger til og på Grønland samt videre over Atlanterhavet til USA.

Derpå viste vi den engelske film »High Encounter«, som fortæller om en RAF-træ-

ningstur med en Vickers Valiant fra England til Kapstaden med tankning i luften over Afrika. Vi følger flyvningen fra briefing til landingen, og ikke mindst kontakten med Valiant-tankeren var realistisk og spændende, fordi det i første omgang kneb med at få fat i tragten på slangen.

Civilingeniør Jørgen Florant gav derpå en masse oplysninger om de forskellige typer af jetmotorer og disses udvikling og kom ind på de forskellige betegnelser, der anvendes i England og USA på samme motor-typer.

KALENDER

1/3	Sidste frist for ansøgning om udveksling.
7/3	Mødeaften i KDA.
26/3	Kegleaften i Danske Flyvere.
27/3	„Kommunikation ved hjælp af satellitter“ i DIF's flyvetekn. sektion.
24/4-8/5	Hannover-Messe.
24/5-3/6	Flyveudstilling i Turin.
30/5-10/6	Light Aviation Show i Cannes.
1/6-11/6	Int. Flyvemesse i Skovlunde.
11/6	ILSY-stævne, Ypenburg (Holl.).

Motorflyvning

8/4	Repræsentantskabsmøde.
12-14/5	Rally i Odense.
19-21/5	Internationalt rally, Tarbes (Fr.).
24/5	Int. rally i Turin (It.).
26-27/5	Int. rally i Diepe (Fr.).
26-27/5	Int. weekend i Konstanz (Ty.).
2-3/6	Int. rally i La Baule (Fr.).
9-10/6	Coupe Challenge Madame Jaffaux-Tissot (Fr.).
10/6	Tour Aérien de Lombardie, Milano.
11/6	ISLY-stævne, Ypenburg (Holland).
17/6	Flyvedagskonkurrencer (Ringsted).
16-17/6	Int. rally i Aosta (It.).
23-24/6	Int. rally i Vichy (Fr.).
17-19/6	Int. rally i Porto (Portugal).
22-24/6	Vestkyst rally (Sverige).
23-24/6	Rally i Savoie (Frankrig).
4-6/7	Int. rally i Baden-Baden (Tyskl.).
30/6-1/7	Int. rally på Sicilien, Palermo (It.).
30/6-1/7	Int. rally Basse-Normandie, Flers (Fr.).
13-15/7	Int. rally i Pascara (It.).
20-22/7	Mercator-rally, Duisburg (Ty.).
21-22/7	Dolomiter-rally, Trento (It.).
Sept.	Rally i Østrig.
7-13/10	Int. rally i Gènes (It.).

Svæveflyvning

1/3	Flyvedagskonkurrencerne begynder.
18/3	Repræsentantskabsmøde (Kalundborg).
14-23/4	Instruktørkursus.
5-20/5	Int. konk. i Dahlemer/Binz (Ty.).
9-29/7	Flyveskole og træningslejr.
31/10	Flyvedagskonkurrencerne slutter.
1-2/12	Klublederkursus (København).

Modelflyvning

4/3	Repræsentantskabsmøde (Odense).
18/3	Vårkonkurrencer f. fritflyvende.
1/4	Vårkonkurrencer f. linestyrede.
15/4	Vårkonkurrencer f. radiostyrede.
29/4	Windypokalen (København).
18-20/5	DM for alle kategorier.
31/5	Skræntflyvningskonk. (Thisted).
3/6	Aviators jubilæumstævne, Ålborg.
Juli	Sommerlejr.
26/8	Høstkonkurrencer f. linestyrede.
9/9	Høstkonkurrencer f. fritflyvende.
23/9	Høstkonkurrencer f. radiostyrede.
30/9	Danalimkonkurrencen (Odense).
7/10	Moseslaget (København).
4/11	Jyllandsslag (Århus).
31/12	Årsrekordåret slutter.

For at erindre om, at det den 1. marts er sidste frist for ansøgninger til dette års udveksling af unge flyveinteresserede, berettede Bo Werner Larsen fra Gentofte Modelflyveklub episoder fra oplevelserne i Amerika sidste sommer.

Og til slut kom „Rendezvous 90° South“, en film fra det videnskabelige arbejde på sydpolarlandet i det geofysiske år. Nok er det en hård torn at være på en sådan ekspedition, men hvilken himmelvid forskel på de vilkår, de første pionerer havde derude for slet ikke så mange år siden, og på de nuværende, hvor der opretholdes forbindelse hjem med de kæmpemæssige Lockheed C-130 Hercules transportfly. Det var imponerende at se dem starte og lande på isen på deres solide skiunderstel.

Nye personlige medlemmer:

Fritz Neumann.

Runde fødselsdage:

Materielkontrollør R. Jørgensen, Ulrik Birchsalle 10, S. 60 år den 14. marts.
Direktør Wm. E. Bernsten, Frederikssund Jernstøberi, 50 år den 25. marts.
Kaptajn John Foltmann, Værnedamsvej 4 A, V. 70 år den 26. marts.
Afdelingsingeniør cand. polyt. Leif Prytz, Ahlmanns alle 26, Hellerup, 65 år den 31. marts.

Nye bøger i KDA's Bibliotek:

William Green: *The Observer's book of AIRCRAFT.*
William Green: *War Planes of the Second World War, Vol 4.*
Edward J. Farley: *U.S. Army Air Force Fighter Planes.*
50 Moderne Sports- und Reiseflugzeuge.

Vær rar at indbetale Deres kontingent

Mange af de personlige medlemmer har forlængst betalt deres kontingent for 1962, men vi mangler endnu nogle stykker, og KDA anmoder dem indtrængende om at indbetale det nu.

Vore udgifter, f. eks. til FLYV, er steget, og vi skulle derfor gerne være sikre på, at De fortsætter som medlem, og det bliver vi ved modtagelse af kontingentet.

Husk ansøgninger til udvekslingsrejserne

Ved dette nummers udkomst udløber fristen for ansøgninger om at komme med på KDA's udvekslingsrejser for unge flyveinteresserede til USA, Canada og Tyrkiet i sommer. Har du ikke indsendt din ansøgning, må det gøres nu. De nærmere bestemmelser står i januar-nummeret. Blandt ansøgerne udvælges et antal, der skal til udgangsprøve i KDA søndag den 11. marts, hvorefter spændingen hurtigt kan udløses.

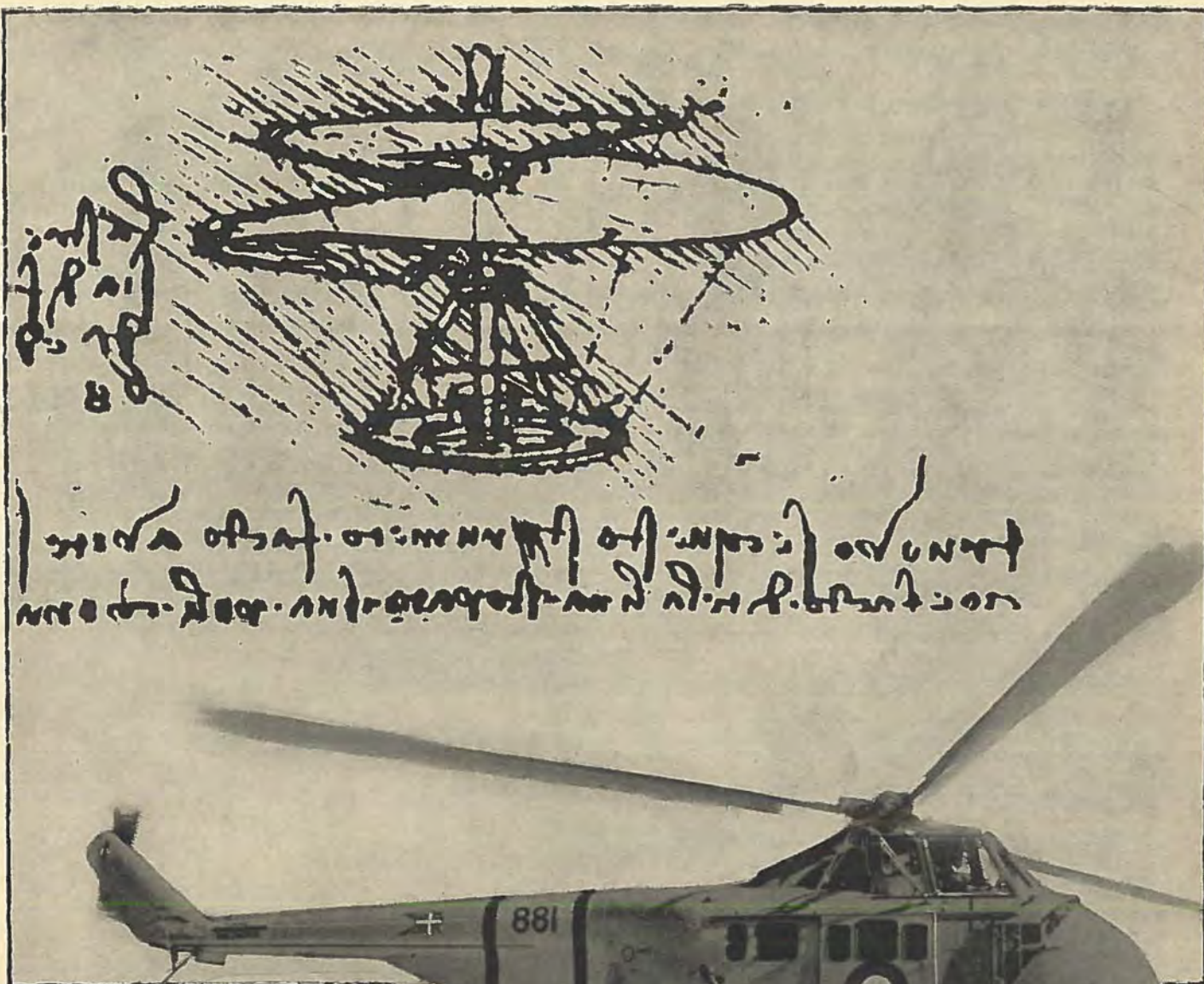
FLYV

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. — Postkonto 238.24.
Abonnementspris: 15 kr. årlig.
Rubrikannoncer: 1,20 ore pr. mm.
Sidste indleveringsdato for annoncer: den 10.
Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.



**HVIS
LEONARDO DA VINCI
HAVDE
LEVET
I DAG-**

ville han have nikket genkendende til den moderne helikopter. Allerede i begyndelsen af 1500-tallet eksperimenterede han med en maskine, der skulle give menneskene vinger. Selvfølgelig — kan man næsten sige — lykkedes hans eksperimenter ikke. Først da eksplosionsmotoren var konstrueret kom der skred i udviklingen. Fra første færd har ESSO været med til at hæve flyvemaskinerne fra jorden. I de store laboratorier verden over arbejder videnskabsmændene intenst på at udvikle det brændstof, der skal bruges i motorerne til de flyvemaskiner, som skal sætte nye rekorder og bringe flyvningen endnu videre frem og op.



AVIATION PRODUCTS

RECORD TIMES BETWEEN OVERHAULS



ROLLS-ROYCE

hold world record overhaul lives
(times between overhauls)
for prop-jet, turbo jet and by-pass
jet engines in airline service.

DART

PROP-JET
UP TO

3,600 HOURS

AVON

TURBO JET
UP TO

3,200 HOURS

CONWAY

BY-PASS JET
UP TO

2,200 HOURS



AERO ENGINES · MOTOR CARS · DIESEL AND PETROL ENGINES · ROCKET MOTORS · NUCLEAR PROPULSION

Repræsentant for flyvemaskinemotorer: Civilingeniør Mogens Harttung Jens Kofodsgade 1, København K

FLYV



TIDSSKRIFT FOR MILITÆRFLYVNING, TRAFIKFLYVNING, PRIVATFLYVNING OG FLYVESPORT



START —døgnnet rundt, året rundt, er flyvevåbnets fly klar til med få sekunders varsel at gå på vingerne for at vogte luftrummet over Danmark.

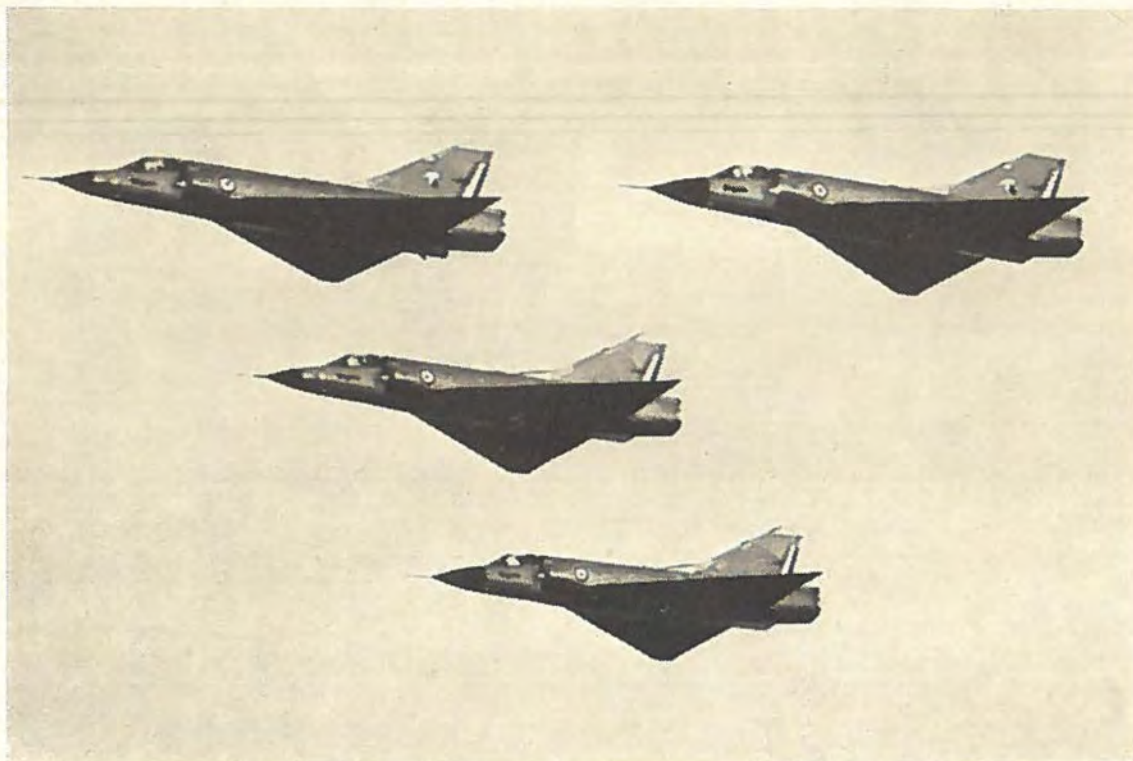
PRIS KR. 1,25

4

1962

INDHOLD:

★ DANSK MILITÆR FLYVNING I 50 ÅR ★
Organisation og flytyper indtil 1940 ★ 9. april og årene
derefter ★ Flyvevåbnets tilblivelse ★ Flyvevåbnet 1950—1962.



MIRAGE III - C. MACH 2,2

GÉNÉRALE AÉRONAUTIQUE MARCEL DASSAULT

FRANCE

Generalrepræsentant
JØRGEN SCHIØTT
Aktieselskab



707-120B



727



707-320B



720



720B



Boeing turbine-linere for enhver rute fra 5 til 8700 km

Boeing familien af turbine-drevne rutemaskiner er bygget til med økonomisk fordel at betjene enhver rute fra nonstop transoceanic linier på 8700 km til korte helikopter-hop.

Medlemmerne af Boeing-familien er, som vist herover, fra øverst til nederst: Middel- til langdistance 707-120B, den nye kortdistance 727, 707-320B Interkontinental, middeldistance maskinerne 720 og 720B og Boeing-Vertol 107 helikopteren. B-modellerne er drevet af turbofan motorer.

Luftfartsselskaber, der beflyver forskellige ruter, kan fra en enkelt kilde anskaffe turbineudstyr, der imødekommer kravene

om speciel ydeevne og passager/last kapacitet til disse ruter. Fordelene, der er noget enestående for Boeing familien af jetlinere, er mange, deriblandt en betydelig besparelse gennem muligheden for udskiftning af komponenter og systemer med deraf følgende inventar- og reservedels-økonomi og nedsatte trænings- og vedligeholdelsesomkostninger.

Men endnu vigtigere er det, at Boeing jetlinere har demonstreret en enestående pålidelighed og passager-tække ved mere end 775.000.000 kilometers kommerciel flyvning. Disse er nogle af grundene til, at flere luftfartsselskaber har bestilt - og genbestilt - flere jetlinere end fra nogen anden flyvemaskinfabrik.

BOEING

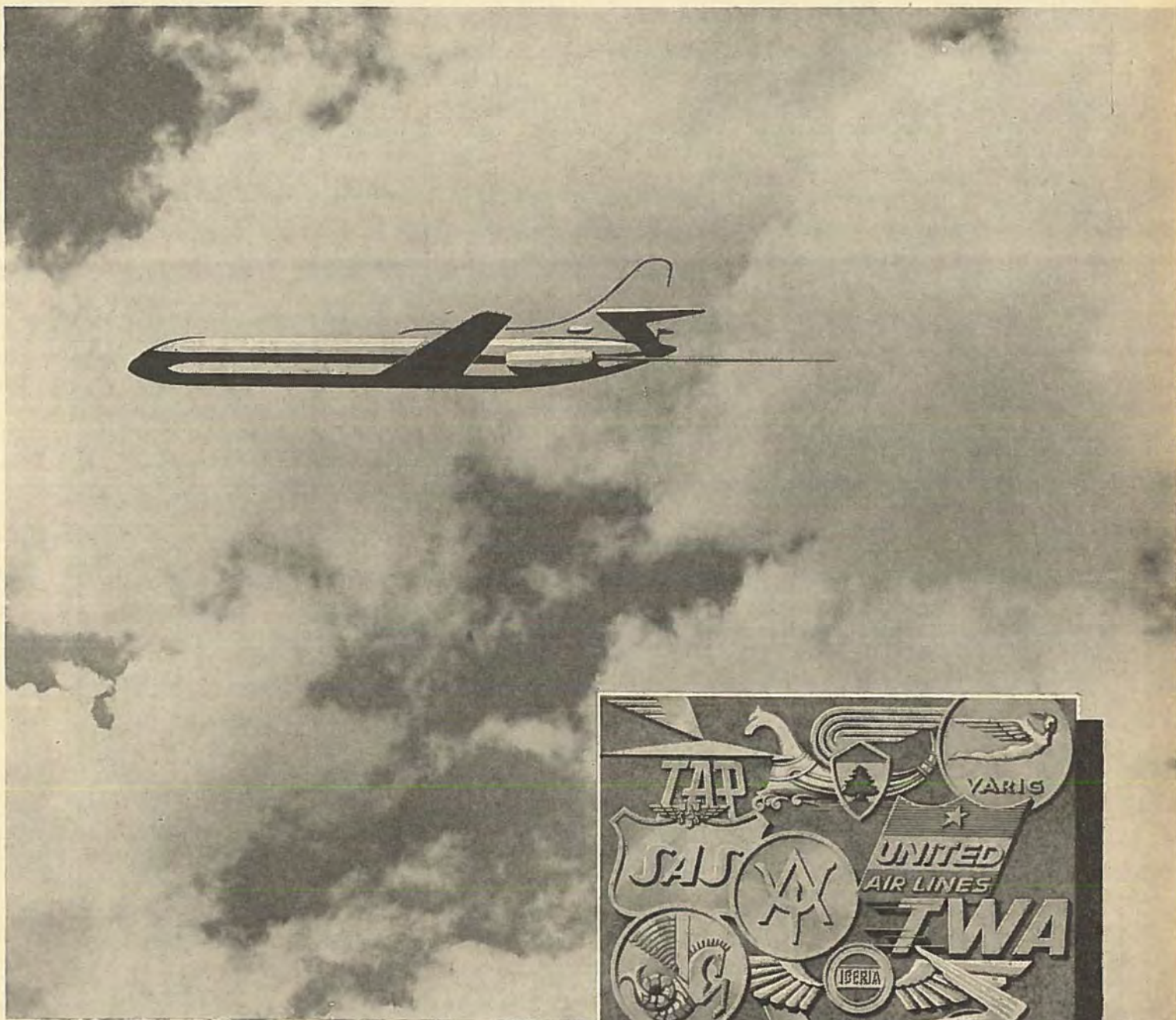


var med fra starten —

Ved halvtredsårs-jubilæet ønsker ESSO
Det Danske Flyvevåben hjerteligt til lykke og
mindes med stolthed, at også hærens
allerførste B & S Monoplan fløj på D.D.P.A.
benzin — som det dengang hed — da det
lettede fra Kløvermarken.



DANSK ESSO A/S



17 luftfartsselskaber

har besluttet at yde passagererne på deres ruter maximum komfort og fart. Til dette formål har de anskaffet »Caravellen«, det ideelle luftfartøj til korte og mellemlange ruter.

SUD-AVIATION

37, Boulevard de Montmorency, Paris 16e — Tel: BAG. 84-00
SUD-AVIATION CORP., 500 Fifth Av., New York 36, N.Y., U.S.A.



CARAVELLE — Indreg. varemærke
SUD-AVIATION



PÅLIDELIGE DÆK
TIL VORE DAGES
JET-MASKINER

GOODYEAR

DER ER FLERE, DER STARTER OG LANDER PÅ GOODYEAR
DÆK, HJUL OG BREMSER, END PÅ NOGET ANDET MÆRKE

FLYV

Officielt organ for
KONGELIG DANSK AEROKLUB og DANSKE FLYVERE
Nordens ældste og førende tidsskrift for flyvning

Nr. 4

April 1962

35. årgang

FORORD

Af chefen for flyvevåbnet, generalløjtnant K. Ramberg

DET er i år 50 år siden, flyvningen til militære formål blev taget op inden for dansk forsvar. Efter at nogle få frivillige officerer fra henholdsvis Hæren og Marinen havde været afgivet til uddannelse ved en civil flyveskole, fik i 1912 Marinen og Hæren med kort mellemrum hver sit første fly til rådighed som ejendom. Herefter påbegyndtes samme år under forsvaret selv flyveuddannelse og fortsat træning af militære flyvere. Det var en første beskeden og med vore øjne ejendommelig flyvevirksomhed, som, omend famlende og primitiv, dog var indledningen til den militære flyvning igennem de følgende 50 år indtil nu.

Fra den tid for et halvt hundrede år siden er der registreret adskillige datoer, som hver for sig ud fra forskellig betragtning kan betegnes som dagen for den militære flyvnings begyndelse herhjemme. Uanset hvilken dato man vil hæfte sig ved, står det i hvert fald fast, at 1962 er 50-året for den egentlige militære flyvnings første begyndelse i Danmark.

Det fortjener at nævnes, at mænd omkring det daværende "Danske Aeronautiske Selskab" og ikke mindst en udbredt interesse og støtte fra civil side i høj grad virkede ansporende i starten. Måtte dansk flyvning altid finde en lignende interesse og støtte i vort folk.

Selv om den militære flyvnings første år er ved at fortone sig i en sløret historisk fortid – trods det korte åremål det drejer sig om – er dog den tids vilkår for flyvningens udøvere tilstrækkelig velkendte til at forundre senere flyvergenerationer. Skrøbelige "apparater", svage og teknisk ufuldkomne motorer, næsten total mangel på kendskab til aerodynamiske love og udtalt afhængighed af vejr og vind kendetegnede de første år.

Som de første militære flyvere måtte savne den sikre viden om flyvningens hele væsen, som vi nu har, kunne de heller ikke



have nogen sikker forudviden om den faktiske senere udvikling af flyvningen, der i dag for os er en simpel historisk kendsgerning.

Der er derfor al god grund til ved dette 50-år for dansk flyvning at yde en hyldelse til disse pionerer, der forenede fremsyn og en fast tro på flyvningens store fremtidsmuligheder med det særlige mandsmod, der skulle til for personligt at give sig i kast med alt det ukendte og usikre ved flyvningen dengang, som de så mange gange fik bevis for skete med livet som indsats.

Andetsteds i dette specialnummer af FLYV er der givet en fremstilling af den videre udvikling af dansk militærflyvning og fremdraget begivenheder, bedrifter og navne på personer fra disse år, som med anledning af de nu forløbne 50 år fortjener at nævnes.

På dette sted vil jeg derfor hellere lade tanken gå til alle de mange, som gennem årene, hver på sin måde, i kraft af deres virke i kortere eller længere tid har ydet deres større eller mindre bidrag til at bringe vor militær flyvning frem. Alle har de medvirket i den fortsatte udvikling af militærflyvningen gennem årene og bidraget til den stadig øgede sum af erfaringer og inspirationer, som vort Flyvevåben støtter sig på den dag i dag.

Dansk militærflyvning har ved siden af sit egentlige formål indirekte haft betydning på

anden måde, nemlig som en væsentlig, måske afgørende forudsætning for dansk civilflyvningens parallelle udvikling. Fra militær side har man i hvert fald i personel henseende vist god vilje til efter evne at yde sit bidrag med flyvende og teknisk personel til civilflyvningen og med glæde fulgt de resultater, der er opnået på civilflyvningens område.

Det kan vist med god ret vurderes, at dansk flyvning, militær såvel som civil, har erhvervet et omdømme udadtil som "second to none", et resultat som har sit første udspring for et halvt hundrede år siden, og som alle danske har grund til at føle en vis stolthed over.

Hele denne udvikling indtil i dag har kun været mulig, fordi alle senere flyvergenerationer har haft den samme ånd og indstilling som de første danske flyvepionerer. Danske flyvere har gennem årene haft driften til at tage stadig mere krævende og bogstavelig mere "vidtflyvende" opgaver op samt i udtalt grad besiddet typiske danske karaktertræk- og anlæg som egnet forudsætning for en førsteklases flyvestandard: samvittighedsfuldhed, målbevidsthed, rolig omtanke og pålidelighed. Mange bedrifter og landvindinger for dansk flyvning igennem årene under såvel hjemlige som fjerne himmelstrøg, under både arktiske og tropiske forhold, vidner herom.

Det har i alle disse år ikke manglet på dristighed og virketrang. Som i den første pionertid har indsatsen i dansk flyvning gennem alle de senere 50 år måttet kræve sin pris i menneskeliv, – lykkeligvis i aftagende grad efterhånden som vi i stigende grad mestrede flyvningens problemer og særlige krav. Lad os i dette 50-år for dansk militærflyvning særlig minde de flyvere og besætningsmedlemmer, der faldt på vejen under dansk flyvnings fremgang til, hvor vi står i dag.

K. Ramberg,
Chef for Flyvevåbnet.

Den militære flyvnings organisation indtil 1940

Da hær og marine havde særskilte flyverstyrker

Forsvarslovene af 1909 kunne af gode grunde ikke indeholde noget om organisation af militære flyverstyrker, for på det tidspunkt var der kun få, der regnede flyvningen for andet end en modepræget sportsgribe. Organisationen bag den militære flyvning var derfor temmelig løs i den første halve snes år, og det er overhovedet vanskeligt at fastslå, hvornår dansk militær-flyvning egentlig tog sin begyndelse.

Marineflyvningen

Marinens Flyvevæsen regnede den 14. december 1911 som sin stiftelsesdag, idet marineministeriet da beordrede nogle søofficerer til at indtræde som elever på en privat



Premierløjtnant J. B. Ussing, hærens første flyver og første leder af flyveskolen.

flyveskole. Hærens Flyvertropper regnede derimod med 2. juli 1912, idet krigsministeriet den dag bemyndigede generalstaben til med tak at modtage det såkaldte B & S monoplan som gave fra daværende kaptajn T. Grut. Havde Hærens Flyvertropper anvendt samme ræsonnement som marinen, kunne man have ført sin historie tilbage til november 1911, da premierløjtnant Joh. B. Ussing blev beordret til at indtræde som elev på ovennævnte flyveskole. Imidlertid fik marinen sit første fly før hæren, idet »Glenten« var blevet taget i regnskab ved orlogsværftets bådeværft den 25. marts 1912, mens hæren først overtog B & S monoplanet den 25. juli s. å.



Kaptajn H. C. Ullidtz, søværnets første flyver og tilsynsførende med uddannelsen.

Undervisningen af marinens første flyvelever var administrativt underlagt chefen for »Den flydende Defension«, og som tilsynsførende udpegedes premierløjtnant H. C. Ullidtz, medstifter af Kongelig Dansk Aero-klub. Allerede den 10. oktober 1912 overgik flyvningen ved marinen til chefen for

flådens stab. Denne ordning varede til 20. april 1915, da marineflyvningen henlagdes under ubådsvæsenet, idet chefen for ubådsstationen også udnævntes til chef for den nyoprettede flyvebådsstation. I forbindelse med et chefskifte skete der den 13. dec. 1917 en mindre ændring, idet der nu oprettedes en »Undervands- og Flyvebaadsdeling«. Ingen af cheferne for de her nævnte organer var flyvere, og den daglige ledelse af flyvningen var betroet forskellige unge søofficerer. Efter Ullidtz blev premierløjtnant A. Hoock den 14. april 1914 udpeget som leder af marineflyvningen, men han omkom ved en flyveulykke allerede den 27. juli 1915, og i hans sted udnævntes premierløjtnant W. Laub (senere havnedirektør i København), der igen afløstes af premierløjtnant Asger Grandjean den 22. marts 1918.

I henhold til søværnsloven af 7. august 1922 blev »Søværnets Flyvevæsen« officielt oprettet den 15. september 1923. Daværende kaptajn, senere kommandør Asger Grandjean var selvskrævet til at overtage posten som chef, en post han beklædte indtil 1941, da han afløstes af kommandør Poul Scheibel. Efter at der var indført landbaserede jagere i 1926, fandt man det hensigtsmæssigt at inddеле flyene i taktiske enheder, og der blev da formeret 1. Luftflotille med recognosceringsfly og 2. Luftflotille med jagere. Denne organisation ændredes ikke ved de senere forsvarslove.



Kommandør Asger Grandjean, leder af søværnets flyvevæsen fra 1918 til 1941.

Udviklingen i hæren

Den skrivelse af 2. juli 1912, hvori krigsministeriet bemyndigede generalstaben til at modtage B & S monoplanet, indeholdt også retningslinier for den fremtidige flyvning ved hæren. Premierløjtnant Ussing skulle fortsætte sin uddannelse til »aeroplanflyver«, og efter nærmere bestemmelse kunne også enkelte andre officerer uddannes i denne tjeneste. Den derved oprettede »Hærens Flyveskole« (navnet forekom iøvrigt ikke i skrivelserne) var dog til at begynde med af yderst beskedent omfang, idet den kun bestod af Ussing som leder og den civile værkfører Peter Nielsen, der var lærer og mekaniker. Den blev organisatorisk henlagt under generalstabens fæstningssektion, hvis chef, kaptajn O. Holm-Jørgensen, tilige blev kommandør for Hærens Flyveskole. Ussing fortsatte dog som daglig leder, ind-

til han trådte uden for nummer, hvorefter han den 8. november 1916 afløstes af premierløjtnant J. Hammelev. Hans virke blev kun kort, idet han omkom ved en flyveulykke den 22. juni 1917, hvorefter den legendariske »Cowboy«, premierløjtnant M. H. Kofoed-Jensen, blev øvelsesleder.



Oberst J. P. Koch, leder af hærens flyvning fra 1917 til 1928.

I 1913 havde man syslet med planer om at oprette et »lufttjenestekompani« ved ingeniørregimentet, men de blev desværre ikke til noget. En organisatorisk ændring fandt først sted i 1917, da daværende kaptajn J. P. Koch den 18. oktober modtog udnævnelse til »Leder af Hærens Flyvertjeneste og Chef for Hærens Flyveskole«. En lovfæstet ordning af militær-flyvningen fik man imidlertid ikke før ved hærloven af 1922, i henhold til hvilken »Flyverkorps« blev oprettet den 1. februar 1923. Korpsset, hvis første chef blev senere oberst Koch, var iøvrigt af yderst beskedent omfang, idet budgettet kun tillod opretholdelsen af ganske få fly, svarende til godt én eskadrille. Af afdelinger under korpsset fandtes kun Flyveskolen, der oprettedes 16. oktober 1923. Den 1. april 1924 blev tøjhusets flyvemaschineværksted på Kløvermarken overført til Flyverkorpsset under navnet Flyverkorpsets Værksteder. Efter oberst Kochs død den 13. januar 1928 fungerede kaptajn H. O. Hansen som kommandør over Flyverkorpsset indtil den 1. maj 1931, da oberstløjtnant C. Førslev blev udnævnt til chef.

Til trods for at hærloven af 1932 medførte en kraftig reduktion af hærens enheder, betød den også en kraftig udvidelse af Flyverkorpsset, der skiftede navn til »Hærens Flyvertropper«. De skulle bestå af to flyverafdelinger med ialt fem eskadriller, en teknisk tjeneste, en flyveskole (med mekanikerskole) og værksteder, ligesom ballonenparken nu blev henlagt under flyvertropperne. Loven trådte i kraft den 1. november 1932, men på grund af mangelen på materiel måtte man foreløbig nøjes med at oprette Sjællandske Flyverafdeling med tre eskadriller, hvoraf 1. Esk. blev jagereskadrille, 2. og 3. Esk. recognosceringseskadriller. Hertil kom den 1. august 1935 5. Esk., også en recognosceringseskadrille.



Generalløjtnant C. Førslev, chef for hærens flyvertropper fra 1931 og for flyvevåbnet fra 1950 til 1956.

Hærloven af 1937 havde efter sigende det formål at gøre hæren mere tidssvarende, men ikke desto mindre var flyvertropperne den eneste af hærens enheder, der fik sit budget nedsat! Flyvertropperne måtte reduceres til fire dværgeskadriller, og 4. Esk. blev derfor aldrig til andet end en forstærkingseskadrille, der kun eksisterede på papiret. Den allerede i 1932-ordningen planlagte Jyske Flyverafdeling blev omsider formeret 1. oktober 1937; under den henlagdes 2. og 5. Esk. I forbindelse med udskiftning af 2. Eskadrilles materiel blev den omdannet til jagereskadrille i efteråret 1939.

Både Hærens Flyvertropper og Søværnets Flyvevæsen indtog en yderst reserveret holdning overfor spørgsmålet om et enhedsflyvevåben. De var begge opbygget som hjælpevåben for de respektive værn, og da midlerne ikke tillod opretholdelse af bomberstyrker eller jagerstyrker til egentligt luftforsvar af dansk territorium, ville der på det grundlag næppe være vundet meget ved en sammenslutning. Dermed være ikke sagt, at samarbejdet mellem de to flyvevåben ikke kunne have været noget større, f. eks. på det uddannelsesmæssige og tekniske område.

H. K.

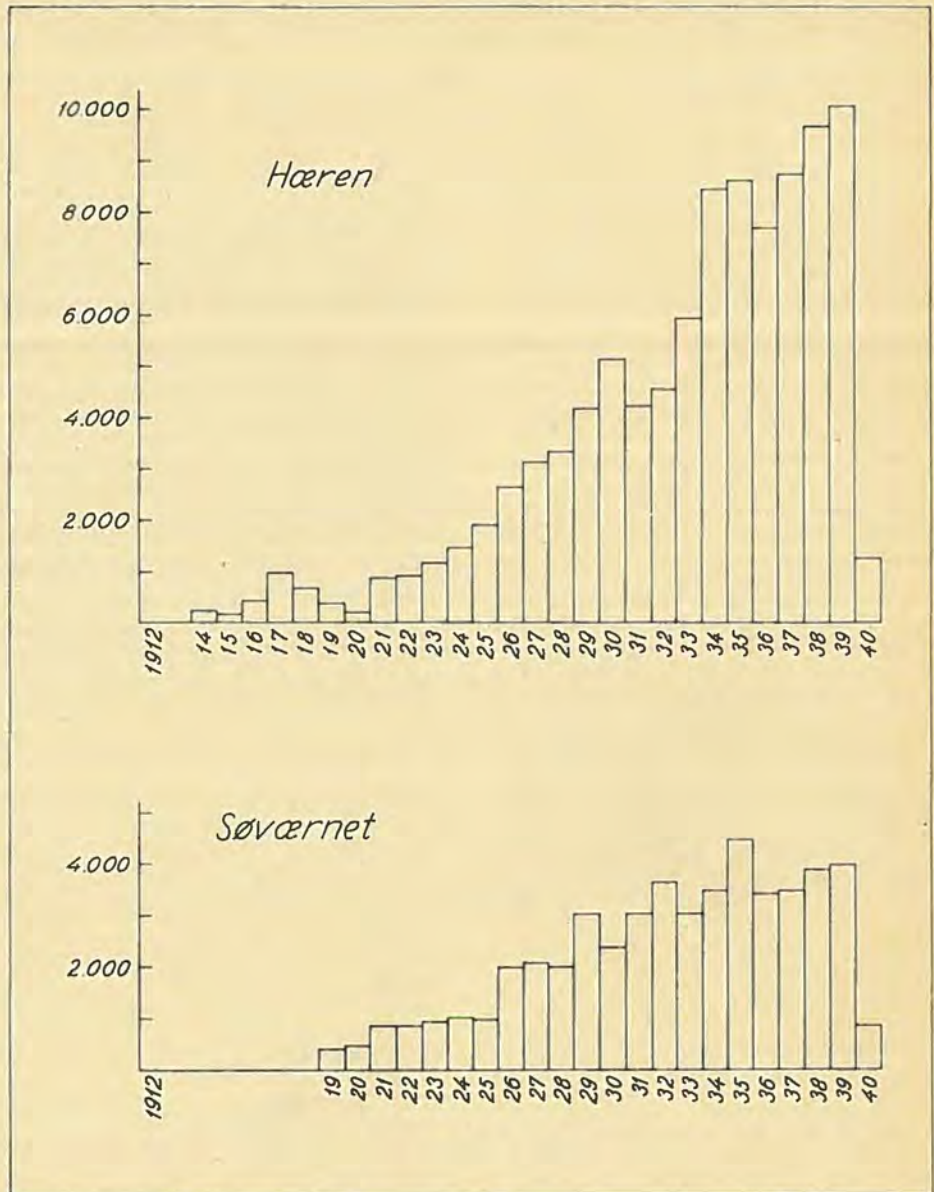
Galt med motorerne

Det var galt med motorerne ved slutningen af den første verdenskrig. Mauricens Renault motor var forholdsvis robust og driftssikker, hvilket bl. a. fremgår af havariprotokollerne. Deri står f. eks., at Renault motor nr. 2 på godt og vel eet år, fra 26. maj 1917 til 23. juli 1918, havde gået 207 timer 53 minutter, og i denne periode havde flyvningen måttet afbrydes i 13 tilfælde, fordi der havde været noget i vejen med motoren. D.v.s. den gennemsnitlig havde været i drift 16 timer mellem hvert eftersyn.

Helt anderledes var det med de roterende motorer: 80 hk Gnome, 80-100 hk Thulin-le Rhone og 100 hk Gnome. De anvendtes i typerne Henry Farman, Södertelje, N & W samt Vickers. De var helt umulige. De svigtede for et godt ord. Havariprotokollerne siger eksempelvis herom:

Thulin/le Rhone motor nr. 18 var i tidsrummet fra 11/6 1917 til 27/5 1918 i drift i tilsammen 4 timer 45 minutter. I denne periode måtte flyvningen afbrydes 6 gange på grund af motorvanskeligheder, og hver gang måtte motoren til hovedeftersyn på Tøjhusværkstederne. D.v.s. at den gik gennemsnitlig 47 minutter mellem hvert hovedeftersyn.

Thulin/le Rhone motor nr. 29 var fra den 15. juni 1917 til den 3. april 1918 i drift i 12 timer 40 minutter. I denne periode måtte flyvningen afbrydes 15 gange på grund af motorvanskeligheder, og motoren måtte 4 gange tages ud og sendes på værksted.



En interessant og ikke før offentliggjort statistik over antallet flyvetimer gennem årene for hæren og søværnet indtil 9. april 1940.

I forhold til de to førnævnte var motor nummer 30 stolt kørende, fordi den nåede helt op på gennemsnitlig driftstid af 1 time 36 minutter mellem hvert ufrivilligt motorstop (svarende til en flyvestrækning på ca. 150 km).

Hvis motorerne ikke havde været bedre idag, og såfremt antallet af ufrivillige motorstop var lige så hyppige som i 1917/18, ville det svare til, at maskinerne på luft-ruten København-Paris måtte nedlande 3-4 gange på turen til Paris og 3-4 gange på turen hjem fra Paris hver dag hele året rundt.

De mange ufrivillige motorstop gik selvfølgelig ud over både materiel og personel, og efter en periode med særlig mange alvorlige havarier nedsatte forsvarsministeriet den 30. juni 1918 et udvalg, som bl. a. fik til opgave at undersøge materiellets beskaffenhed. Udvalgets formand var professor H. I. Hannover, direktør for polyteknisk læreanstalt i København.

Indenfor udvalget blev der nedsat et snævrere arbejdsudvalg, som bestod af professorerne H. I. Hannover og E. Thaulow samt ingeniør, cand. polyt. E. Falck, der imidlertid var usagkyndige på flyvningens område, hvilket også kom til at præge dets arbejde.

Det første resultat af udvalgets arbejde, som flyverne fik at mærke, var et totalforbud mod al flyvning. Hærens Flyveskole havde pr. 31. marts 1919 30 flyvemaskiner. Senere blev der givet tilladelse til flyvning med 4 Mauricer, 1 Caudron og 1 Morane Saulnier.

Det, der var i vejen, var simpelt hen den omstændighed, at motorerne var dårlige, og det skyldtes, at de var købt under krigen, hvor det var umuligt at fremskaffe førsteklasses motorer.

Et andet resultat af udvalgets arbejde var, at de fleste af hærens flyvere blev sendt til uddannelse i Frankrig og Italien.

SØVÆRNETS FLY FRA 1911 TIL 1940

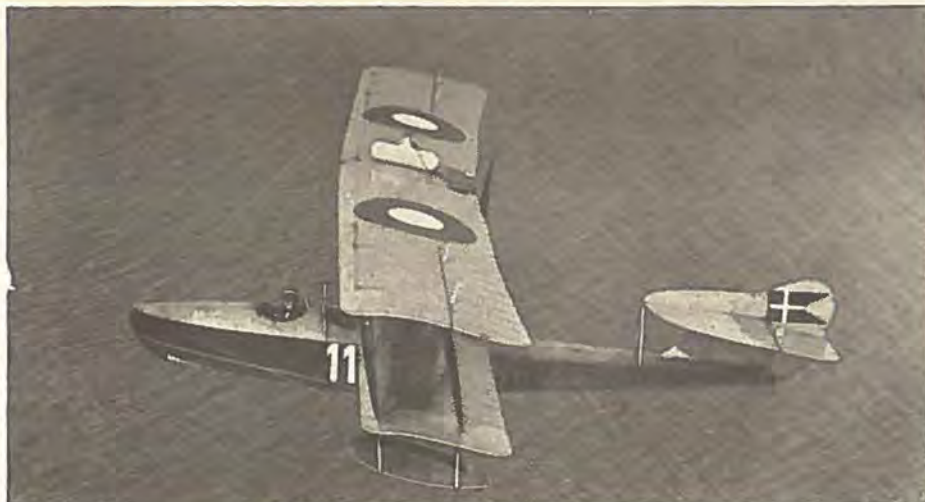
*Marinen brugte såvel flyvebåde som pontonfly og landflyvemaskiner
Af Hans Kofoed*

Indtil den tyske besættelse satte en foreløbig stopper for dansk militærflyvning, havde der ved Søværnets Flyvevæsen og Hærens Flyvetropper været anvendt mere end 50 forskellige flytyper. Den begrænsede plads, der her er til rådighed, nødvendiggør derfor en ret summarisk gennemgang af materielanskaffelserne, ligesom tekniske data m. v. må søges andetsteds. Da de to flyvevåben foretog selvstændige materielanskaffelser, vil det være naturligt at behandle dem hver for sig.

Grunden til at marinen behandles først, er den simple, at marinen fik sit første fly et par måneder før hæren. Det var en danskbygget Henri Farman kopi, der blev skænket til marinen af generalkonsul V. Ludvigsen, en af medstifterne af Det kgl. danske aeronautiske Selskab (nu Kongelig Dansk Aeroklub). Det var naturligvis en gestus, der fortjener al mulig honnør, men det må dog konstateres, at flyet var uden militær værdi og kun egnet til øvelsesbrug. Også de første operative fly fik man foræret; det var to Donnet-Leveque flyvebåde, »Maagen« og »Ternen«, der blev købt i Frankrig for indsamlede midler. De anvendtes både til skoling og til recognoscering, men var ikke helt tilfredsstillende, hvorfor »Ternen« i 1914 gennemgik en gennemgribende ombygning på Orlogsværftet under ledelse af nuværende direktør for Helsingør Skibsværft, dr. techn. H. P. Christensen. Den fik helt nye vinger med større areal og andet profil, ligesom også sideflyderne blev omkonstrueret.

Typerne under den første verdenskrig

Ved 1. verdenskrigs udbrud havde marinen kun de to nævnte flyvebåde, hvoraf den ene oven i købet havarerede senere på året. Takket være de erfaringer, man havde indvundet ved ombygningen af »Ternen«, vovede orlogsværftet sig imidlertid i lag med bygning af flyvebåde af egen konstruktion, og allerede 2. juledag 1914 kunne den første foretage sin jomfruflyvning. Denne type, der senere benævntes F. B. II, havde



Mågen 16, en O.V. flyvebåd med 100 hk Curtiss motor fra december 1916. Orlogsværftets serie af danskbyggede flyvebåde dannede hovedstammen i marinens materiel under den første verdenskrig.

samme vinger som anvendt ved ombygningen af »Ternen«, men helt ny skrogform med besætningen anbragt i tandem. Ialt blev der bygget otte af denne type, der anvendtes både til recognoscering og skoling.

F.B. II var forsynet med en 80 hk motor, men i den lidt større F.B. III gik man op til 100 hk. Der blev bygget 10 af denne type, der hovedsagelig anvendtes til recognoscering, idet den i modsætning til F.B. II var bevæbnet, nemlig med et 8 mm »rekylgevær«, som man sagde dengang, og to eller fire 9 kg bomber. Bomberne var anbragt i lodret stilling i såkaldte bomberør i flyvebådens skrog.

Forsøg med at montere en 150 hk og senere en 200 hk motor i de ret spinkle O.V. flyvebåde faldt ikke særlig heldigt ud på grund af rystelser fra motoren, og ingen af de tre F.B. IV fik derfor nogen lang levetid.

Under krigen blev adskillige tyske og engelske fly interneret i Danmark, deriblandt et pontonfly af typen Friedrichshafen F.F.

29. For at kunne sammenligne orlogsværftets flyvebådskonstruktioner med et moderne udenlandsk fly, der tjente samme formål, byggede orlogsværftet en kopi af denne F.F. 29. Sammenligningen faldt, hvad præstationer angår, absolut ud til fordel for O.V.-flyvebådene, idet det tyske fly trods en stærkere motor (120 hk) havde lidt mindre hastighed og væsentlig ringere stigeegenskaber. Derimod var pontonflyet mere sødygtigt end de små flyvebåde, hvad der bevirkede, at orlogsværftet gik over til bygning af pontonfly til recognoscering. De fire H.B. I blev dog efter et par års tjeneste forsynet med dobbeltstyring og anvendt som skolefly.

Efter krigen

Som recognosceringsfly blev de afløst af de tyske Friedrichshafen F.F. 49 og Hansa-Brandenburg W. 29. Af den første type blev der købt fem i Tyskland i 1919 for penge, der var stillet til rådighed af ministeriet for offentlige arbejder. De blev nemlig benyttet til en luftpostroute mellem København og Stege i sommeren 1919, og efter at dette forsøg var forbi, forblev de i marinens besiddelse. »Frederikshavnerne« anvendtes mest til fiskeriinspektion, målslebning o. l., mens man til den operative flyvning anvendte Hansa-Brandenburg W. 29 (dansk betegnelse H.M. I), der var hurtigere. Den første H.M. I blev købt i juli 1919 af en tysk kaptajnlojtnant, der formentlig havde hugget den i Tyskland, og med den som model blev der bygget 15 på orlogsværftet.

Orlogsværftets sidste produkt af egen konstruktion var F.B. V, en tosædet flyvebåd specielt konstrueret til skolebrug. De tre flyvebåde blev imidlertid kun brugt lidt, idet marinen i 1921 vendte tilbage til grundlæggende flyveruddannelse på landfly.

Landfly til skoling og jagere

Til dette formål blev der fra de engelske overskudslagre anskaffet seks Avro 504K.



Der rykkes ud til flyvning med Donnet-Leveque-flyvebåden fra 1913. Den havde en 80 hk roterende Gnome-motor.

I 1925 købte man et eksemplar af den forbedrede Avro 504N (stærkere motor, nyt understel), hvorefter orlogsværftet byggede tre fly af denne type og ombyggede to Avro 504K til N-standard.

Med anskaffelse af Hawker Dankok jageren i 1926 gik et længe næret ønske i opfyldelse, nemlig ønsket om at kunne sikre flådens ankerpladser mod luftangreb. Der blev leveret tre fra Hawker og bygget 12 på orlogsværftet. Motoren i Dankok var den 14-cylindrede dobbeltrækkede luftkølede stjernemotor Armstrong Siddeley Jaguar, der i en lang årrække var standardmotor i Marinens Flyvevæsen. Reservedelproblemet blev yderligere simplificeret ved, at den motor, der anvendtes i skoleflyene Avro 504N og Tutor, nemlig Armstrong-Siddeley Lynx, i virkeligheden var en halv Jaguar.

Selv om recognosceringsflyene kunne medføre bomber, var bombelasten af en så ringe størrelse, at den nærmest må betragtes som



En H.M.I. eller Hansa-Brandenburg W. 29 fra 1918. Orlogsværftet byggede en serie af denne type.

Napier Lion, som Southampton normalt var forsynet med, men da Jaguar motoren ikke var så kraftig som Lion, måtte Nanok have tre Jaguar'er. Det lykkedes alligevel ikke at tilfredsstille de meget strenge kontraktkrav, specielt hvad angår tophøjde og stigeevne,

enmotorede torpedofly. Det varede dog adskillige år, før der blev anskaffet torpedofly.

Afløsningen af de aldrende H.M. I var nemlig særdeles påtrængende, og efter nogen betænkelse blev Heinkel H.E. 8 (H.M. II) antaget i 1928. Betænelighederne var udelukkende af politisk art, for det så jo lidt besynderligt ud, at Danmark købte militærfly i et land, der ifølge Versaillesstraktaten ikke selv måtte anvende militærfly. Retfærdigvis må det dog indrømmes, at der hverken i England eller Frankrig fandtes typer, der egnede sig for danske forhold, og endelig blev udenrigsministeriet beordret til – i tilfælde af engelsk protest – at søge at berolige englænderne med, at flyene var forsynet med Jaguar-motorer. De seks første H.M. II blev leveret fra Heinkel, mens de øvrige 16 blev bygget på orlogsværftet.



Hawker-Dankok-jageren, som man begyndte at anskaffe i 1926, og som blev anvendt til midt i trediverne. Den ses her i 1934 foran en telthangar, som supplerede den faste hangar på Luftmarinestation Ringsted.

illusorisk. I 1926 bestilte marinen derfor et torpedo- og bombefly i England, Supermarine Nanok, der var en udvikling af den bekendte tomotorede flyvebåd Southampton. Marinen ønskede imidlertid at anvende Jaguar motorer og ikke de vædskekølede

hvorfor modtagelse blev nægtet. Medvirken- de til at marinen ønskede at blive løst fra kontrakten var vel også erkendelsen af, at et enmotoret fly ville være mere manøvre- dygtigt end den ret store Nanok, ligesom man for de samme penge kunne få flere

Fælles materiel for første gang

Den eneste gang hæren og søværnet foretog flyanskaffelser i fællesskab var i 1928, da hæren købte otte de Havilland Gipsy-Moth, hvoraf de to var til marinen. Yderligere tre blev leveret til marinen i 1931, men i modsætning til hæren var marinen ikke helt tilfreds med Moth'en, som man blandt andet fandt var for nem at flyve, så det var nødvendigt med en særlig overgangstræner. Det undgik man ved at anvende Avro Tutor, et ret tungt skolefly, der gik i tjeneste i 1932 og anvendtes lige til 1940. Af de seks Tutors blev de tre leveret fra England, de øvrige bygget på orlogsværftet.



Tre H.M.II eller Heinkel H.E. 8 i formation. Denne type, der også blev brugt på ekspeditioner i Grønland, blev anskaffet i 1928 og var endnu i drift i 1940. De kunne ikke blot operere fra vand, men med særlige skinner under pontonerne også fra is.

Efter skuffelsen med Nanok varede det nogle år, før marinen igen vovede at anskaffe torpedofly, og først i 1933 blev der leveret to Hawker Dantorp, hvormed der i de følgende år blev foretaget en lang række forsøg med torpedokast. Forsøgene gav ganske gode resultater, men det stramme budget tillod ikke anskaffelsen af yderligere torpedofly. Det er dog ret usandsynligt, at man ville have anskaffet flere Dantorp, der, når det kommer til stykket, kun var en moderniseret udgave af Horsley, der stammede fra 1925, ligesom den oprindelige landtype ikke var helt velegnet som søfly.

Til afløsning af den veltjente Dankok valgte man et andet Hawker-produkt, nemlig Nimrod, hvoraf Hawker leverede to i januar 1934, mens der blev bygget ti på orlogsværftet. Nimrod stod ved anskaffelsen fuldt ud på højde med hvad andre lande havde i tjeneste, men udviklingen skred hurtigt fremad, og den 9. april 1940, da Nimrod stadig var flådens nyeste flytype, var den håbløst forældet.

H.M. II gjorde også god fyldest ved luftfotografering i Grønland for Geodætisk Institut, men dens rækkevidde var jo lovlige lille til de store afstande, og med henblik på en udforskning af det nordligste Grønland blev der i 1938 købt en Dornier Wal fra Lufthansa, der havde anvendt den som postfly på ruten til Sydamerika. Med basis på Svalbard blev der i forsommeren 1938 foretaget nogle flyvninger til Pearyland, men på grund af krigen nåede man aldrig at få udnyttet Wal'en rigtig.

Krigen stopper de sidste planer

I slutningen af 30'erne blev man klar over, at fordelene ved søfly, der f. eks. kunne operere fra fjorde o. l., ikke kunne opveje,



Bremseklodserne væk! En Hawker Nimrod gør klar til start på Avnp sidst i trædiverne. Den var endnu i første linie her i landet i 1940.

at de var for langsomme, og man besluttede derfor at gå over til landfly til reconnaissance og bombekast. Der blev købt licens på den engelske Fairey P.4/34 (en forløber for Firefly), men ingen af flyene nåede at blive færdige, før tyskerne besatte Danmark den 9. april 1940.

Helt at sige farvel til søfly havde man nu ikke tænkt sig, og få dage før besættelsen bestilte man fire Heinkel He 114, men kontrakten måtte naturligvis annulleres på grund af de indtrufne omstændigheder. Man havde også planer om at købe

jagere til erstatning for de forældede »Nimrøddere«; det eneste land, der var leveringsdygtigt, var Italien, og den 9. april 1940 var en kontrakt om køb af 12 Macchi M.C. 200 klar til underskrift.

Den sidste type, der blev leveret til Søværnets Flyvevæsen, var KZ II Sport. De fire fly blev først leveret efter besættelsen og blev derfor aldrig taget i brug. De var ikke tænkt anvendt som elementærtrænere; dertil anså man typen for let at flyve, men til øvelser i formationsflyvning, målflyvning for jagere m. v.

HÆRENS FLY FRA 1912 TIL 1940

Af Hans Kofoed



Fotoreconosceringen her i landet tog sin begyndelse i denne Henri Farman, som var det ene af hærens to fly ved verdenskrigens udbrud.

Ligesom tilfældet var med marinens første fly, så var også hærens første fly en foræring. Det danskkonstruerede Berg & Storm monoplan havde været benyttet ved uddannelsen af de første militære flyvere på en privat flyveskole, og i foråret 1912 tilbød skolens ejer, daværende kaptajn T. Grut, at skænke det til hæren. Tilbudet blev naturligvis modtaget med tak, men det kan ikke nytte at skjule, at B & S monoplanet var uden større værdi både som egentligt militærfly og som uddannelsesfly, først og fremmest fordi den svage motor kun med største besvær kunne løfte det oprindelig ensædede, men nu tosædede fly. Året efter fik hæren imidlertid to udmærkede fly fra Frankrig, en Maurice Farman til skoling og en Henri Farman til reconnaissance, og da B & S'en var blevet demonteret i foråret 1914, havde hæren kun disse to fly ved verdenskrigens udbrud.

Krigsårene betød et vældigt opsving for den militære flyvning. Pengemidlerne flød lidt rigeligere end før, men desværre var det nu næsten umuligt at fremskaffe flyvemateriel, og anskaffelserne kom unægtelig til at bære præg af, at man måtte tage, hvad man kunne få. Flyvevirksomheden hæmmedes også meget af vanskelighederne ved at skaffe blot nogenlunde driftssikre motorer.

Af fly blev der anskaffet et Caudron biplan, efterladt af den franske flyver *Chanteloup*, og i Sverige fik man fat i en Blériot, tre Henri Farman, to Morane-Saulnier og nogle Södertälje S.W. 17, men bortset fra Henri Farman'erne var dette materiel kun egnet til øvelsesbrug. Forsøg med egne konstruktioner (D.K. I og D.K. II) gav et yderst pauvert resultat, men i 1916 lykkedes det at erhverve licens på det engelske recognosceringsfly Vickers F.B. 5 Gun-Bus. Da disse 12 fly omsider blev færdige, var typen imidlertid allerede forældet. Værre var det, at de motorer, man havde til dem, var udslidte, så man fik kun ringe glæde af dem. Man forsøgte sig derefter med en dansk konstruktion, den såkaldte H-maskine, der var konstrueret på orlogsværftet, men igen forhindrede manglen på ordentlige motorer i forbindelse med nogle »børnesygdomme«, at der blev fløjet ret meget med de syv H-maskiner.

Det var den gode gamle Maurice, der måtte trække læsset, og udover det oprindelige fly byggedes tre til. Nogen licensafgift blev der vist aldrig erlagt; man kopierede bare. Den store københavnske maskinfabrik Nielsen & Winther, der havde oprettet en »aeroplanafdeling«, leverede i 1917 seks ensædede jagere til hæren. De var tydeligvis inspireret af den franske Nieuport, men bevæbningen voldte en del bryderi. Da man ikke havde nogen synkroniseringsanordning, så man kunne skyde igennem propelkred-



Vickers F.B. 5 Gun-Bus, der blev bygget af hæren i 1916—17. Motoren var en 100 hk roterende Monosoupape.

uden krigsmæssig værdi. Den militære flyvning sygnede nu hen, og de få tilbageværende flyvere var henvist til at få deres meste flyvetræning hos Dansk Luftfæderi i Lundtofte.

I 1921 blev der uddannet nogle trafikflyvere på hærens flyveskole for ministeriet for offentlige arbejders regning, til hvilket formål ministeriet købte fire franske Breguet XIV. Disse tidligere recognosceringsfly blev

efter uddannelsens ophør anvendt af hæren, bl. a. til luftfotografering, men forblev ministeriets ejendom.

Fokker'ne tages i brug

Først i 1923 fik Flyverkorpsset moderne materiel, nemlig otte Potez XV recognosceringsfly og to Fokker C I, der var beregnet til overgangsfly, men i en nødsituation kunne anvendes til recognoscering. Potez'erne viste sig desværre at have ret uheldige flyveegenskaber og udgik efter få års forløb.

Det er en almindelig, men ikke helt rigtig antagelse, at Fokker C V blev antaget som afløser for Potez'en. De første fem blev imidlertid anskaffet som fjernrecognosceringsfly, men man blev hurtigt klar over, at C V var et langt bedre fly end Potez XV, hvorfor man i 1926 erhvervede byggelicens. I de nærmest følgende år blev der bygget 13 C V på Flyverkorpssets værksteder, af hvilke de første syv havde hollandsk-fremstillede kroppe. Af standardiseringsgrunde var C V oprindelig forsynet med samme motor som Potez XV, nemlig en 450 hk Lorraine vandkølet rækkemotor, men sidst i 20'erne ønskede man at gå over til en anden motortype. Ministeriet så helst, at man valgte samme motortype som Søværnets Flyvevæsen, nemlig den 14-cylindrede Armstrong-Siddeley Jaguar, mens Flyverkorpsset selv



En Breguet XIV, der efter brug til uddannelse af trafikflyvere blev anvendt af hæren, bl. a. til fotografering.

sen, anbragte man et 8 mm maskingevær på overplanet, så det skød oven over propelkredsen. Dette medførte imidlertid, at piloten måtte stå op for at kunne betjene sit våben, så i en luftkamp ville N & W jageren næppe have været meget bevendt. Det lykkedes senere at konstruere en synkroniseringsanordning, men den blev så vidt vides kun prøvet på en enkelt jager.

Flyveforbudene i 1919

Som følge af en del flyveulykker blev der i foråret 1919 nedlagt forbud mod anvendelsen af visse lidet driftssikre motorer, hvorefter hærens flyveskole kun rådede over seks skole- og øvelsesfly, idet alle operative typer rantes af forbudet. Noget forsøg på at skaffe nye motorer eller nye fly fra udlandet blev ikke gjort, til trods for at der nu var nok af godt materiel at få til en billig penge fra de tidligere krigsførende magter. Dog blev der købt tre LVG B III i 1920 og året efter et par Avro 504K, men det drejede sig i begge tilfælde om skolefly



Fokker CV i forskellige udgaver dannede grundstammen i hærens fly fra 1926, hvor Botved fløj til Tokio, og op til 1940. Der findes mange billeder af denne type, men ovenstående er en sjældenhed: forsøgsudstyret med Jaguar-motor.



Efter ikke at have haft jagere fra 1919 til 1931, havde man fire Bristol Bulldog II (tv.) til 1935, hvor en eskadrille Gloster Gauntlet (th.) blev taget i brug.

foretrak den 9-cylindrede Bristol Jupiter, bl. a. af vedligeholdelsesgrunde. Der blev foretaget sammenlignende prøver i august 1929 mellem to splinternye C V, forsynet med henholdsvis en Jaguar og en Jupiter, og den sidstnævnte motortype viste sig langt overlegen. Jupiter-versionen havde en maksimalhastighed i 100 m højde på 224,1 km/t mod Jaguar-versionens 215,5 km/t, men forskellen var langt mere markeret ved stigeprøverne, hvor Jupiter-versionen brugte 30,2 min. til at nå 5000 m mod 53,0 min. for Jaguar-versionens vedkommende. Tophøjden for de to versioner var henholdsvis 6400 m og 5225 m, ligesom Jupiter-motoren var langt mere økonomisk med et benzinförbrug på 78,5 l/time mod 102,25 l/time. Der blev derfor bestilt et antal Jupiter-motorer, dels til de under bygning værende C V, dels til de allerede eksisterende.

I 1924 havde Flyverkorpsset ønsket at købe endnu tre Fokker C I, men fabrikken var ophørt med at bygge denne type og foreslog i stedet, at Flyverkorpsset selv byggede dem. De blev færdige året efter og fremviste forskellige ændringer i forhold til de originale, bl. a. var benzintanken flyttet op i overplanet.

O-maskinen

Fra Fokker C I udvikledes den berømte O-maskine, der ifølge konstruktøren, afdøde generaløjtnant *Førstlevs* bidrag til Dansk Flyvnings Historie, »nærmest havde C I'ens Størrelsesforhold og Motorkraft, men C V'ens Konstruktionsformer«. Den første O-maskine blev færdig i 1926, og ialt byg-

gedes der 15 to-sædede og 8 ensædede, forsynet med henholdsvis en 220 hk BMW og en 160 hk Mercedes. De anvendtes som overgangstrænere lige til 1940, selvom de efterhånden var begyndt at blive trykket af alderen. I Flyveskolens rapport for 1936/37 hedder det således, at de kun var egnede til ligeudflyvning, men i deres unge dage var der ikke noget at udsætte på flyveegenskaberne.

De gamle LVG B III og Avro 504 blev først afløst som skolefly i 1929, da man gik over til de Havilland Gipsy-Moth. Man havde ganske vist købt to Fokker S III i 1924, men var ikke helt tilfreds med denne type, selvom den blev betegnet som velflyvende. Der blev i første omgang anskaffet 6 Moths, og i 1930 købte man yderligere to, der adskilte sig fra de første ved at have krop af svejste stålør.

Den nye hærordning i 1932 betød som bekendt en voldsom udvidelse af den militære flyvning, og der blev derfor købt fem Tiger Moths til flyveskolen i 1933. Det viste sig hurtigt uheldigt med to forskellige typer til den grundlæggende flyveruddannelse, og i 1934 blev de resterende Gipsy-Moths solgt og erstattet med syv nye Tiger-Moths. Samtidig blev der anskaffet to tomotorede de Havilland Dragon Moths, fortrinsvis til observatøruddannelse, og til samme formål købte man i 1937 to Dragonfly fra samme fabrik.

Ved oprettelsen af Hærens Flyvertropper blev de eksisterende Fokker C V tildelt 2. Eskadrille, og en forbedret version, bl. a. med nyt understel og stærkere motor, blev

sat i produktion ved Flyvertroppers værksteder. Et prøveeksemplar blev leveret fra Holland i 1933, og det følgende år kunne værkstederne levere de første 11 til 3. Esk., hvorefter man byggede 12 til 5. Esk.

Efter at N & W jagerne var taget ud af tjeneste i 1919, var hæren uden jagere indtil 1931, da der blev købt fire Bristol Bulldog II i England. Samtidig erhvervede man byggelicens på en forbedret udgave, Bulldog III, men ifølge licenskontrakten havde flyverkorpsret til at få det erlagte beløb tilbagebetalt, hvis Bulldog III ikke blev antaget af Royal Air Force. Det blev ikke tilfældet, hvorefter flyvertropperne ophævede kontrakten og i stedet købte licens på Gloster Gauntlet. Et prøveeksemplar blev leveret fra fabrikken, og de øvrige 17 blev bygget af flyvertroppers værksteder. Gauntlet gik i tjeneste ved 2. Esk. i 1936.

Første rotorfly

Ved hærordningen af 1932 blev ballonen henlagt under flyvertropperne. For at finde en afløser for de sårbare balloner blev der i 1936 indledt forsøg med anvendelse af autogyroer til artilleriobservation, men forsøgene gav til resultat, at autogyroen endnu ikke havde nået en sådan udviklingsgrad, at den kunne bruges, og i 1940 blev de to Cierva C. 30 solgt til Sverige.

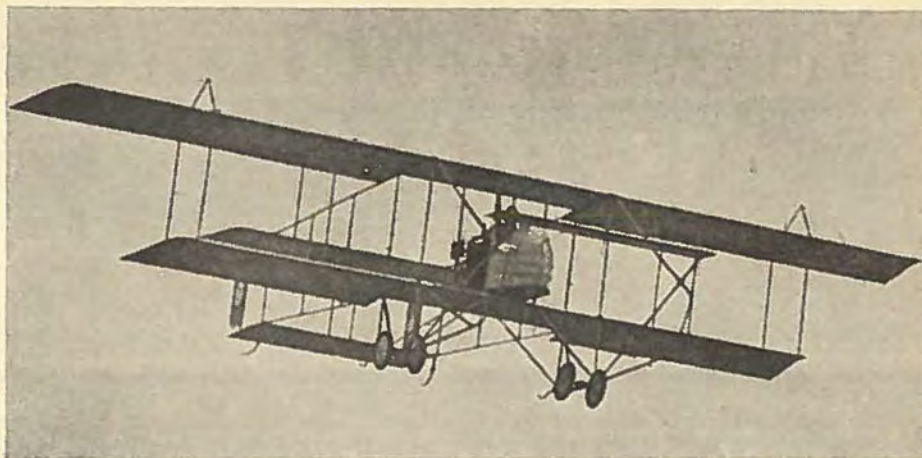
I 1939 blev 2. Esk. omdannet til jagereskadrille og udrustet med Fokker D I, hvoraf man året i forvejen havde købt to i Holland. Yderligere 10 blev bygget på licens. Til afløser for de efterhånden forældede C V valgte man et andet Fokkerprodukt, nemlig den tomotorede G I, hvis byggemåde egnede sig bedre for danske forhold end konkurrenterne Junkers Ju 87B, Blackburn Skua og Fairey P.4/34. Også rent operative grunde talte naturligvis for G I, der kunne anvendes både som recognoscerings- og som bombefly. Man fik kun bevilling til 12, der skulle tildeles 3. Esk., men da 5. Esk. også trængte til nyudrustning, og arbejdet med de første 12 ikke forventedes afsluttet før i august 1941, indstillede flyvertropperne i november 1939 til krigsministeriet, at der blev bygget yderligere 12 hos Skandinavisk Aero Industri og købt andre 12 hos Fokker til 4. Esk., der af generalkommandoen var foreslået oprettet som recognosceringseskadrille for overkommandoen. Trods den herskende krigssituation blev forslaget – man fristes til at sige naturligvis – totalt forkastet. Ingen af de under bygning værende G I nåede at blive færdige før besættelsen.

Da Danmark blev besat af tyskerne den 9. april 1940, havde vi sammenlagt kun 12 nogenlunde moderne krigsfly; det øvrige materiel må betegnes som mere eller mindre forældet. Ansvar for herfor må påhvile de bevillende myndigheder, der i årevis og selv under den tilspidsede internationale situation efter Hitlers magtovertagelse i Tyskland undlod at sørge for tilstrækkelige bevillinger til forsvaret, specielt flyverstyrkerne. Måske kunne man dog have udnyttet de små midler lidt bedre ved en fælles flyveruddannelse og en koordination af materielanskaffelserne. Det synes f. eks. lidt besynderligt, at man i 1939 ikke kunne blive enige om en fælles recognoscerings- og bombetype i stedet for at gå i gang med bygning af både Fokker G I og Fairey P.4/34.

General Førstlevs »O-potter« blev i en- og to-sædet udgave anvendt af hæren fra 1926 til 1940.



Skolefly før og nu

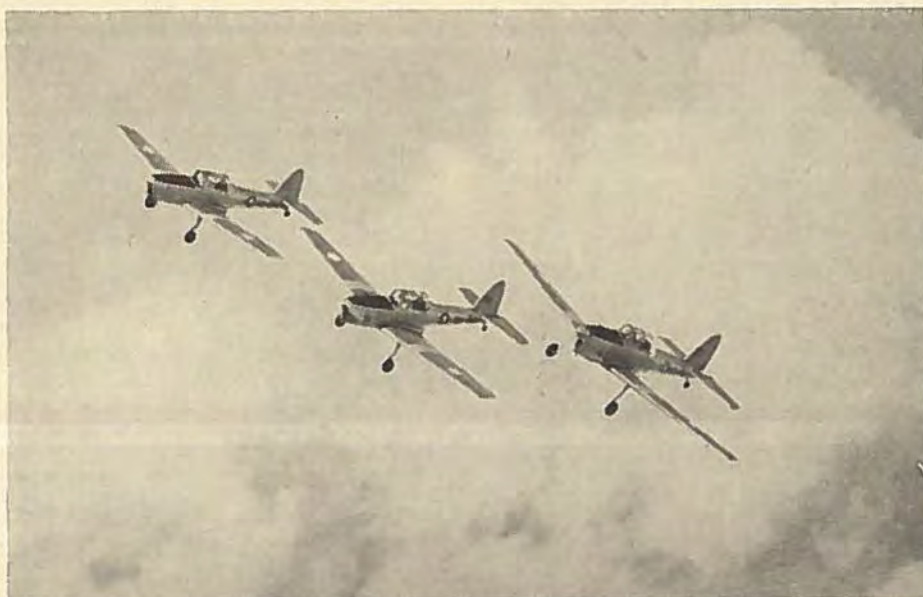


På denne side viser vi fire af de mange typer, som hær, søværn og flyvevåben har anvendt til den grundlæggende uddannelse gennem et halvt århundrede.

Herover ses i luften den gamle Maurice Farman — den stammer fra den tid, da man brugte skøremetoden, hvor eleven først kørte på jorden med flyet, senere hoppede og fløj ligeud, indtil han virkelig kom i luften og lærte at dreje.

Efter første verdenskrig gik man over til den tosædede skolingemetode, der stadig bruges. Hæren brugte typer som LVG B III (side 77), og både hær og søværn anvendte den klassiske Avro 504K (til venstre).

Fra Avro 504K og N gik man i 1928 over til Moth-typerne, først Gipsy Moth, hvoraf enkelte i civil endnu er brugt her i landet efter anden verdenskrig, og i 1933 gik hæren over til de Havilland Tiger Moth, der ses til højre, hvorimod søværnet fra 1932-40 brugte Avro Tutor.



Efter krigen begyndte man at skole med KZ II T, som i 1950 blev suppleret og efterhånden afløst af de Havilland Chipmunk, hvorpå flyvevåbnets elever den dag idag får deres elementære uddannelse i Danmark og Canada.

Endnu anvender vi ikke jetdrevne typer til de første flyvetimer, men ude i verden går tendensen mere og mere i den retning, så mon ikke Chipmunk'ens afløser har jetmotor?

BALLONPARKEN 1889 TIL 1940

Ved siden af de flyvemaskiner, hær og marine anvendte, brugte man også balloner og forsøgte sig til slut med autogyroer

Den første militære ballonopstigning i Danmark fandt sted i 1887, da den franske ballonskipper *Julhes*, der optrådte i Tivoli, stillede sin ballon til rådighed for den danske ingeniørkaptajn *I. C. Rambusch*. To år senere købte krigsministeriet en ballon med tilbehør samt en vogn til transport af kabelspillet for en samlet sum af 27.195 RM, og d. 1. oktober 1889 fyldtes den første danske militærballon. Den blev stillet til rådighed for ingeniørregimentet. Det var en kugleballon – og den type viste sig praktisk talt at være uanvendelig som observationsballon.

Drageballonen var langt bedre egnet til formålet, men der fattedes penge til en sådan anskaffelse. Takket være en kreds af interesserede medlemmer af det daværende Aeronautiske Selskab lykkedes det imidlertid at løse problemet. Der nedsattes en komité med premierløjtnant greve *Fr. Moltke* som formand og overingeniør *Carl Holtermann* som næstformand, suppleret med andre fremtrædende medlemmer af selskabet, bl. a. generalmajor *Niewenhuis*, generalkonsul *Chr. Heckser* og kammerherre, baron *Plessen*.

Komiteens første møde holdtes på hotel »Phønix« den 11. marts 1912; der skulle skaffes et beløb på ca. 30.000 kr. I maj samme år bestiltes ballonmateriellet hos firmaet Riedinger i Augsburg; den 12. juli afleveredes den første drageballon til krigsministeriet, som havde besluttet, at materiellet skulle stilles til rådighed for fæstningsregimentet. I den anledning var daværende undermaskiningeniør *E. Hartmann* sendt ned til fabrikken for at sætte sig ind i betjeningen af ballonen og ballonmateriellet.

Det færdige materiel sendtes til Egbylejren på Vestenceinten, hvor ballonparken i nogle år skulle have standkvarter.

Drageballonen indføres

Den første opstigning med drageballon fandt sted den 11. juli 1912. Ballonen fik navnet »København I«. Da der var penge tilovers af de indsamlede midler, indkøbtes endnu et ballonyhlyster, som fik navnet »København II«. Det var alt det materiel, som



En R-ballon klar til opstigning fra ballonparken i 1927.

ballonparken rådede over ved verdenskrigens udbrud i august 1914.

De nærmest følgende år afholdtes øvelser med materiellet på Vest- og Nordfronten, og der opførtes hangarer – eller måske snarere ballonskure – ved Hvidovre og Vædegård. I 1917 byggedes en ny hangar på skydebanerne på Amager, og her havde ballonparken sin faste station, til den i 1937 gik sin opløsning i møde.

Efter at kaptajn (nu generalmajor) *P. L. Ramm* i 1916 havde overtaget kommandoen over parken, blev der anskaffet mere og nyere materiel, og i 1922 blev 3 befalingsmænd sendt til uddannelse ved de franske ballontropper, dels ved 1. ballonregiment i St. Cyr, dels på ballonskolen i Cosne, og de synspunkter og metoder, som de udsendte befalingsmænd erfarede under deres ophold i Frankrig, kom i en årrække til at præge uddannelsen ved parken. Til denne rent militære uddannelsen var knyttet en række

friballonopstigninger ved en civil ballonklub, således at ballonparken efter denne udkommandos afslutning foruden chefen rådede over 3 fuldtuddannede ballonførere. Den ene af dem, nuværende kaptajn *Schenstrøm*, repræsenterede i 1929 Kongelig Dansk Aeroklub ved det internationale Gordon-Bennett ballonløb i St. Louis, hvor han på en meget smuk måde placerede de danske farver.

Ballonparken kommer til artilleriskydeskolen

Hærloven af 1922 ændrede i nogen grad ballonparkens stilling i administrativ henseende. Parken vedblev ganske vist at være en mobiliseringsformation, men dens materiel henlagdes fra Hærens tekniske Korps til Artilleriskydeskolen, således at kommandovejen nu gik over generalinspektøren for artilleriet. 1922-hærloven medførte dog ikke, at parken fik fast personale (med undtagelse af ingeniør *Hartmann*, som fortsat på Hærens tekniske Korps vegne førte tilsyn med materiellet). Det nødvendige personale blev udkommanderet, hver gang der skulle være øvelse.

Parkens øvelser og arbejdsmetoder fik fra 1923 som før nævnt et særpræget fransk tilsnit; bl. a. fordi Versaillesstraktatens bestemmelser forbød Tyskland at fremstille visse arter af krigsmateriel. Derfor foretoges materielindkøb hos det franske firma Zodiac ved Paris. Det drejede sig i første række om nye ballonspil med tilhørende tendere, reservemateriel, instrumenter og tovværk m. m.

I løbet af 1928 og de følgende år anskaffedes ballonyhlystre fra Zodiac. Det var den såkaldte Z.B.D.-type (ballon dilatable). Z-ballonen var en udmærket stabil ballon, og antallet af luftsyge i denne type var meget begrænset, selv i hårdt vejr.



Første danske rotorfly siden Ellehammers dage var ballonparkens Cierva Autogyro'er, som man forsøgte sig med anvendte fra 1936 til 1940.

Ballonparken lægges under Hærens Flyvertropper

Hærloven af 1932 betød en afgørende vending i parkens tilværelse, fordi denne nu blev nævnt som en »rigtig« afdeling. Den blev henlagt under Hærens Flyvertropper som en linieformation med faste befalingsmandsrammer. Der blev sat befalingsmænd i nummer ved parken, og i årene fra 1932 til parkens ophør uddannede den sine egne rekrutter (en styrke på 55 mand årligt), og der oprettedes et 7 måneders kursus for ballonførere, ballonobservatører og ballonmestre. Som chef for ballonparken ansattes kaptajnløjtnant (senere oberst) *T. A. Poulsen*.

Uddannelsen ved ballonparken foregik dels i København og dels på skydepladsen ved Oksbøl, hvor parken siden 1932 havde sin faste lejr i Vrøgum plantage.

Den nye hærlov forbedrede ligeledes i betydelig grad mulighederne for anskaffelse af moderne ballonmateriel, både af balloner og ballonspil.

I 1934 anskaffedes der en ballon af K-typen på 1.400 m³ med tilhørende motor-gondol. Dennes stigeevne er bedre end Z-typernes, idet den er mere end 2.000 m imod Z-ballonens ca. 1.000 m (med reglementeret udstyr og 2 observatører). K-ballonen er desuden forsynet med »glidende rig«, således at nedhalingshastigheden væsentlig forøges.

Motorgondolen tjener kun til at flytte ballonen fra et sted til et andet, særlig når strækningen er lang, eller der er særlig mange lufthindringer, som f. eks. stærkstrømsledninger e. l. Gondolen ombyttes med observationskurv, såsnart ballonen atter skal tilvejs med sit kabel. Motorgondolen krævede mindst 3 mands besætning: en fører, der ofte tillige er siderorganger, en højderorganger og en motorpasser. En af parkens officerer havde været til uddannelse i Schweiz for at erhverve det nødvendige certifikat. I Schweiz benyttede man nemlig udelukkende motorballoner af K-typen.

* * *

Forsøg med autogyro

I 1936 fik ballonparken rådighed over to autogyroer (på dansk kaldet mølleplan), idet hensigten er at undersøge, om disse luftfartøjer helt eller delvis kan afløse observationsballonerne – eller udgøre et væsentlig supplement til disse, hvis fordele i denne forbindelse er evnen til konstant og langvarig observation mod bestemte terrængenstande, samt den direkte telefonforbindelse mellem ballonobservatør og de myndigheder, der i det pågældende øjeblik bruger ballonen.

Man var imidlertid ikke tilfreds med de opnåede resultater med autogyroerne, og i 1940 blev de to autogyroer solgt til Sverige.

Erfaringerne fra andre lande, navnlig under den anden verdenskrig, viste også, at den lette, ortodokse flyvemaskine var langt at foretrække for autogyroen til observation for artilleriet.

Ved hærloven af 1937 blev ballonparken sat i skygge, for til slut at ophøre at eksistere. Udviklingen indenfor flyvningen havde aflivet den.

GLIMT FRA DE GAMLE DAGE

Da hæren måtte bruge civile fly af mangel på egnede militære



L.V.G. B. III i Dansk Luft Rederi's bemaling blev i civil udgave brugt til uddannelse af hærens flyvere. Hæren byggede senere flere eksemplarer af typen.

Den, der skriver disse linier, mødte til tjeneste ved Hærens Flyveskole i oktober 1916 sammen med ti andre elever. Vinteren var jo ikke allerbedst egnet til den praktiske flyveruddannelse, men – som det senere viste sig – havde denne årstid visse fordele. Der var ingen varmeuro, som kunne genere flyvningen midt på dagen.

Efterhånden som det blev varmt i vejret, måtte al øvelsesflyvning nemlig høre op midt på dagen, og i sommermånederne var al flyvetræning henlagt til de tidligste morgentimer og de sene aftentimer. Man begyndte ved 5-tiden om morgenen og fløj til klokken ni; startede igen ved 6-tiden om eftermiddagen og sluttede ved 9-tiden om aftenen. Dagen igennem var der ingen træningsflyvning for eleverne, fordi det var for varmt. Ikke sådan at forstå at man ville skåne eleven, fordi han muligvis kunne blive svedt, – nej, det var simpelt hen af den grund, at solen forårsagede så megen varmeuro i luften, at maskinerne med det meget ringe overskud af motorkraft alt for let blev en kastebolt for den urolige luft.

Der var f. eks. dengang meget strenge pålæg om at være forsigtig, når der blev fløjet i lav højde langs med strandkanten (ved Kløvermarksfælleden). Eleven måtte under ingen omstændigheder flyve således, at den ene halvdel af maskinen ragede ud over vandet og den anden ind over land, for så kunne de modsatgående luftstrømninger let bringe flyvemaskinen til at kæntré. Ja – det var dengang.

Privat indkøb af nyt flyvemateriel.

I den for Hærens Flyveskole så bedrøvelige periode i 1919 var der imidlertid et lyspunkt, og det var det ret store antal splinterne flyvemaskiner, som direktør *Henrik Tholstrup* købte i Tyskland og importerede til Danmark, hvor flyveskolens chef, daværende oberstløjtnant *J. P. Koch* skaffede dem hangarplads ude på Kløvermarksflyvepladsen. De var på en enkelt undtagelse nær alle af samme type, L.V.G.B. III udstyret med en 120 hk vandkølet Mercedes motor. Undtagelse var 2 ensædede Fokker D.VII jagere.

L.V.G.'erne var skolemaskiner, og som sådanne kom de i anvendelse, da *Tholstrup*

kom i forbindelse med nogle af vore unge militærflyvere (løjtnanterne *John Foltmann*, *E. Sætter-Lassen*, *Axel Rasmussen* og *L. Bjarkov*), som af krigsministeriet havde lejet flyvepladsen ved Lundtofte, og det resulterede i et frugtbart samarbejde, som bl. a. endte med, at Hærens Flyveskole selv tog fat på at bygge L.V.G.-skolemaskiner til uddannelsesbrug.

For at få overladt Lundtofte-flyvepladsen havde konsortiet (eller Dansk Luft Rederi, som det hed) måttet forpligte sig til at stille sit flyvemateriel til rådighed for militærflyvernes træning og til brug under militære øvelser mod til gengæld at få godtgjort benzin, olie og eventuelle reparationer.

Med civile flyvemaskiner til efterårsmanøvrer.

Lundtofteflyvernes aftale med krigsministeriet medførte en i dansk militærhistorie ejendommelig situation. I 1920 fattedes Hærens Flyveskole stadig materiel, og året igennem måtte selskabets maskiner holde for til træning af de militære flyvere, som i L.V.G.'erne havde en »moderne« flyvemaskine med motoren anbragt i næsen.

Samme år fandt en begivenhed sted på flyvepladsen ved Kløvermarksvej. Forsvarsministeren skulle inspicere hærens flyvemateriel, og til dette formål samledes alt, hvad flyveskolen kunne råde over. Det var en broget samling. Rækken af opstillede flyvemaskiner bestod af Dansk Luftrederi's 2 L.V.G.'ere, 2 Rumpler, 1 Fokker DVII og 1 maskine af hærens egen, nemlig den gamle Maurice. Lundtofteselskabets maskiner var malet i skrigende farver, hvidt og grønt, og hvad har forsvarsministeren mon ikke tænkt, idet han passerede fronten af de opstillede »krigsflyvemaskiner«? Den, der var mindst egnet til krigsmæssige formål, var hærens egen.

Lundtofteselskabet kom i adskillige år til at præge virksomheden ved Hærens Flyveskole, idet denne købte nogle L.V.G.'er og en Fokker DVII af selskabet, og senere byggede flyveskolen på egne værksteder et par L.V.G.'er, der tjente som skolemaskiner ved uddannelsen af de militære flyvere, indtil man gik over til Moth-maskinerne.

Vore militære flyvepladser gennem 50 år

Af Hans Kofoed



Et sjældent luftfotografi af Kløvermarken, der giver et udmærket indtryk af bygningernes placering. Det er fra et stævne omkring 1919. Pladsen blev brugt til 2. verdenskrig.

Den private flyveskole, hvorpå de første danske militærflyvere blev uddannet i vinteren 1911-12, havde hjemme på *Kløvermarken*, eller Christianshavns Fæled, som det officielle navn var. Efter skolens ophør fortsatte såvel marinen som hæren deres flyvevirksomhed på Kløvermarken, og i 1913 blev marinens hangar flyttet ned til stranden af hensyn til de to flyvebåde, man havde anskaffet. Marinen flyttede den 20. april 1915 til den nuværende *Margretheholm*, hvor der på opfyldt terræn var blevet anlagt en flyvebådsstation. Bygningerne på Kløvermarken tilhørte et privat selskab, hos hvilket Hærens Flyveskole boede til leje, men i 1915 fik man sin egen hangar med de anseelige dimensioner 12×30 m. Efter at marinen havde forladt Kløvermarken, blev hangaren flyttet tilbage til pladsens vestlige del, hvor den endnu står. Over porten kan man stadig læse indskriften »Marinens Flyvevæsen«! I december 1915 blev samtlige bygninger på Kløvermarken overtaget af hæren, hvorefter der blev bygget en del bygninger, bl. a. seks hangarer, af hensyn til den udvidede virksomhed. Hangarerne, der ovenikøbet betegnedes dobbelthangarer, fordi de kunne rumme to af datidens maskiner, målte kun 17×17 m. Under krigen blev der desuden opført hangarer af lignende størrelse på eksercerpladserne ved *Avedøre* (3), *Ringsted* (1), *Odense* (1) og *Viborg* (1) samt på den nyanlagte flyveplads ved *Lundtofte* (2). Bortset fra Viborg var der kun tale om kortvarig stationering af fly på de nævnte steder; Avedøre-hangarerne anvendtes hovedsagelig til opmagasinering af Vickers-maskinerne.

Også »Flyvebådsstationen« blev stærkt udvidet under krigen, og der opførtes syv

træhangarer af forskellig størrelse samt lige efter krigen en efter datidens forhold meget stor jernbetonhangar, der var i brug som Catalina-værksted til midt i 50'erne. I november 1916 blev en flyvebådsstation i *Slipshavn* ved Nyborg taget i brug, men den blev nedlagt kort efter krigens ophør.

Da marinen i 1921 genoptog uddannelsen af piloter på landfly, benyttede man de

første par år *Avedøre* pladsen, men i 1923 flyttede skolen til *Kastrup*, hvor der blev opført en lille træhangar på sydsiden. Ved ekspropriationen af jord til Kastrup havde det været en forudsætning, at den nye lufthavn også skulle give plads til den militære flyvning, men det blev foreløbig forpurret, og Flyverkorpsset måtte indtil videre nøjes med den alt andet end ideelle flyveplads på Kløvermarken. I 1926 fik marinen brugsret til hærens flyveplads ved *Ringsted*, hvortil flyveskolen blev overflyttet, og også jagerflotillen fik basis her.

Hærens flyveruddannelse blev for den første dels vedkommende henlagt til *Lundtofte* i 1926, og efter en flyveulykke fik Flyverkorpsset i foråret 1928 tilladelse til at benytte Kastrup, hvor man overtog en hangar, der havde været anvendt af den tyske fabrik *Rohrbach's danske filial*. Et forslag fra Flyverkorpsset om at opføre de nødvendige barakker i Kastrup blev afslået af krigsministeriet, men der blev opført et par midlertidige hangarer til det efterhånden voksende antal fly.

I 1931 holdt marinens flyveskole igen flyttedag, nemlig til *Avnø*, hvor der var opført en lille hangar og tre små barakker. Efter at der var opført endnu en hangar og en kasernebygning, flyttede også jagerflotillen i 1937 til Avnø.

Forlægningen af Flyverkorpsets virksomhed til Kastrup var kun en midlertidig løsning, og i begyndelsen af 30'erne blev der anlagt en flyveplads ved *Varlose*, der blev taget i brug i sommeren 1934 af flyveskolen. Den første hangar blev færdig året efter, hvorefter samtlige flyvertroppernes enheder med undtagelse af stab, værksteder og ballonparken blev flyttet til *Værløse*. Hærens Flyvertropper havde omsider fået tilfredsstillende pladsforhold, selvom der ikke var udelt tilfredshed med indkvarteringen i den gamle *Værløselejr*, der var bygget i 1912 og kun beregnet til anvendelse i sommerhalvåret. For at skaffe bedre plads til værkstedernes administration blev staben forlagt til *Værløse* fra 1. marts 1940; det var også meningen at flytte værkstederne derud, men de nye bygninger hertil blev først færdige efter besættelsen.



Lige i nærheden af Kløvermarken lå Luftmarinestation København, der var hovedsædet for søværnets flyvevæsen indtil 1941.

Danske flyvere i udlandet

Den første gang, danske militærfly var på togt til udlandet, var i juli 1920, da to F. F. 49 aflagde besøg i Texel i Holland og i Felixstowe i England. Det var indledningen til en lang række udenlandstogter for marinens flyvere, af hvilke det længste gik til Barcelona i 1929 i forbindelse med den der- vørende verdensudstilling.

Det med at vise flaget i udlandet er jo en maritim tradition, og hærens flyvere havde kun lejlighed til få udenlandsflyvninger, bortset fra afhentning af flyvemateriel o. l. Til gengæld var det flyvere fra hæren, der foretog den længste flyvning med militærfly. Det var kaptajn A. P. Botved og daværende løjtnant H. Herschend, der ledsaget af mekanikerne C. Olsen og V. Petersen startede fra Kløvermarken den 16. marts 1926 for at flyve til Tokio. Herschends Fokker CV måtte opgive på grund af havari i Thailand, men Botved og Olsen fortsatte til Tokio, der blev nået den 31. maj. Hjemturen blev påbegyndt den 15. juni, og allerede den 23. var de tilbage i København efter en beundringsværdig flyvning tværs over Sibirien. Det var åbenbart lettere at få tilladelse til at flyve over Sovjetunionen dengang end nu!

Danske flyvere deltog også i internationale flyvekonkurrencer og opnåede ofte smukke placeringer. Her skal blot nævnes, at nuværende generalmajor Erik Rasmussen som fører af en Dankok vandt Nordisk Flyverpokal i 1931, og at et hold Fokker CV under ledelse af nuværende oberst C. O. Larsen besatte 1. pladsen i formationsflyvningskonkurrencen ved det store flyvestævne i Zürich i juli 1932.

Da Sovjetunionen overfaldt Finland i 1939, var der en del danske flyvere, der fandt, det var deres pligt at komme vort broderfolk til hjælp i kampen for Nordens frihed. Det kostede fire af dem livet, nemlig løjtnanterne Frits Rasmussen, K. Kalmberg, Erhard Krag-Juel-Vind-Frijs og C. M. Heiner Kristensen.

Øvelser i skydning og bombekast foregik for flyvertroppernes vedkommende hovedsagelig i Oksbøl, hvor der i 1938-39 blev anlagt en flyveplads. Tidligere havde man været henvist til at benytte flyvepladsen ved Tønder, der var blevet anlagt under verdenskrigen af den tyske marine. Som et led i neutralitetsvagten var 2. Esk. i sept.-okt. 1939 forlagt til Oksbøl.

Under besættelsen benyttedes de danske flyvepladser og luftmarinestationer af Luftwaffe, der lod foretage forskellige udvidelses- og bygningsarbejder, dog af ret beskedent omfang. Derimod anlagde man en række store flyvepladser, hovedsagelig i Jylland, hvoraf Karup straks efter befrielsen blev taget i brug af Hærens Flyvertropper og Marinens Flyvevæsen i forening. Efterhånden som flyvevåbnets vækst nødvendiggjorde etablering af flere flyvestationer, blev nogle af de tidligere Luftwaffe-baser taget i brug. Den første af de nye flyvestationer blev oprettet i 1952 på den civile lufthavn ved Ålborg, og året efter blev Flyvestation Skrydstrup taget i brug. Endvidere er Vandel og Tirstrup blevet udbygget, omend der ikke i øjeblikket er permanent stationering på disse pladser. På kreditsiden må det til gengæld noteres, at Luftmarinestation København midt i 50'erne overgik til Søværnet under navnet Margretheholm, og den historiske flyveplads på Kløvermarken har man også sagt farvel til. Det skete allerede i 1945, da den blev omdannet til flygtningelejr. Men endnu står der en del af de gamle bygninger og minder om, at her stod Flyvevåbnets vugge.

Danske militære flyvere over Grønland



En Heinkel HM II på »Hvidbjørnen« før transport til Grønland. I 1952 får søværnet igen luftfartøjer på skibe, nemlig helikoptere.

Da en Heinkel H.E. 8 (H.M. II) den 10. juli 1932 lettede fra Arsukfjorden ved Ivigtut, gik en gammel drøm omsider i opfyldelse for Marinens Flyvevæsen: For første gang gik et dansk fly på vingerne i Grønland. Flyet var tilknyttet den 7. Thuleekspedition under ledelse af Knud Rasmussen, og samtidig var der to andre H.M. II med en ekspedition til Nordøstgrønland under ledelse af Lauge Koch.

De efterfølgende år til og med 1938 var der hvert år H.M. II'ere i aktivitet i Grønland. Deres opgaver var dels isrecognition og »opdagelsesflyvninger«, dels luftfotograferinger, der udførtes i samarbejde med personel fra Geodætisk Institut og Hærens Flyvertropper. I de syv år blev der fotograferet ca. 300.000 km², et areal omtrent så stort som Storbritannien med Irland. I denne forbindelse må det også nævnes, at man i 1937-38 fotograferede ca. 100.000 km² i Island.

De udmærkede H.M. II'ere havde ikke tilstrækkelig rækkevidde til at dække den allernordligste del af Grønland, Pearyland, og der blev derfor købt en Dornier Wal i 1938. Med basis på Svalbard blev der foretaget et par flyvninger over Pearyland, der udover en række fotografier af tidligere kun overfladisk kendt land tillige gav til resultat, at »Fata Morgana øerne« mellem Svalbard og Grønland ikke eksisterede.

Det var dog ikke alene marinen, der havde fly på Grønland. I 1938 blev Tiger Moth S-15 udlånt af Hærens Flyvertropper til en ekspedition til Nordøstgrønland. Den anvendtes hovedsagelig til isrecognition og var forsynet med pontoner, isvrigt det eneste tilfælde, hvor et af hærens fly har opereret fra det våde element.

Efter krigen satte man alt ind på hurtigst muligt at få genoptaget flyvningerne på Grønland, til hvilket formål der i 1947 blev købt seks Catalinaer og året efter en B-17G Flyvende Fæstning. Fæstningen anvendtes næsten udelukkende til luftfotografering, Catalinaerne også til transportopgaver. F. eks. blev der i sommeren 1948 oprettet en luftbro mellem Zackenberg og Brøndlunds fjord i Pearyland. Over en afstand på ca. 1000 km blev der transporteret ca. 50 t forsyninger til Pearyland, hvor der blev oprettet en videnskabelig station. Alt måtte flyves til stationen, også overvintningshuset. Den følgende sommer blev der fløjet nye forsyninger til Pearyland-stationen, ligesom en del af personalet blev udskiftet, og endelig blev ekspeditionens deltagere tillige med det videnskabelige udstyr m. v. afhentet pr. Catalina i sommeren 1949.

Selv om man anvender luftfotografering ved kortlægning, kan man ikke helt undgå opmålinger på jorden, idet det ved triangulation er nødvendigt at bestemme visse punkters nøjagtige beliggenhed. Men også på dette område har flyvningen betydet en stor lettelse for geodæterne, idet man nu bruger helikoptere til at transportere opmålingsholdene fra sted til sted. I sommeren 1953 tog man to Bell 47D i anvendelse på Østgrønland, og takket være dem kunne man på halvanden måned nå et arbejde, der ellers ville have varet fem-seks år.

Kortlægningsarbejderne er så godt som afsluttet nu, men alligevel har flyvevåbnet nok op at gøre i Grønland. Der er nu permanent stationering af fly på Narssarsuaq i det sydlige Grønland til rednings- og transportopgaver, ligesom man flyver med to Agusta-Bell 47J for »Grønlands geologiske undersøgelser«.

Den anden verdenskrig (1):

9. APRIL 1940

Af
oberst Vagn Holm

Den 8. april blev der med Fokker CV-fly foretaget rekognoscering i Østersøen og langs den dansk-tyske grænse. De tyske skibsbevægelser nordover op imod Storebælt blev observeret, hvorimod der ikke kom melding med væsentlige oplysninger om forholdene ved landegrænsen. Ved mørkets frembrud ophørte rekognosceringen, men tidligt om morgenen den 9. april startede atter en maskine på samme opgave; den var ved grænsen ved dag gry og mødte her de første eskadriller tyske jagere og bombemaskiner, som imidlertid ikke foretog sig noget overfor den danske maskine. Maskinen vendte tilbage til Værløse, efter at angrebet her havde fundet sted, og den fik omgående ordre til at afgå til en mobiliseringsflyveplads i Syd-sjælland.

Generalkommandoen meldte kl. 0450, at tyske styrker var gået over grænsen ved Kruså, samt at Middelfart og Nyborg var blevet besat. Ordren fra generalkommandoen om rekognoscering langs landegrænsen blev samtidig annulleret, men luftfartøjet var som omtalt allerede startet.

Meldingen om de tyske tropper blev kl. 0455 bekræftet af generalstabens efterretningssektion. Efter et forgæves forsøg fra hærens flyvertropper på at komme i forbindelse med chefen for generalkommandoen, blev lejren alarmeret kl. 0505, og 6 minutter senere fik de flyvende echeloner ordre til at afgå til mobiliseringsflyvepladsen. Kl. 0525 tilgik telefonisk ordre fra generalkommandoen om, at eskadrillerne skulle forlægges til mobiliseringsflyvepladsene. Samtidig blev det meddelt, at Kastellet var besat, og at generalkommandoen ville søge et forsvar af Sjælland organiseret.



En af de brændte Fokker CVe i Værløse den 9. april.

Flyvemateriellet skydes i brand af tyskerne

På flyvepladsen stod eskadrillernes materiel kl. 0545 trukket ud af hangarerne, klar til start til mobiliseringsflyvepladsene. På pladsen var luftværnsgeværene gjort klar. På dette tidspunkt blev pladsen angrebet af 9 tyske jagere. Angrebet, der fortsatte med ophold og varierende styrke til kl. 0630, udførtes af luftfartøjer af typen Messerschmitt 110. Der kastedes ingen bomber, men der blev skudt med brandammunition.

Til trods for meget stærk beskydning fra de danske luftværnsgeværer lykkedes det ret hurtigt for den angribende styrke at skyde det på pladsen opstillede materiel i brand. Et af vore rekognosceringsfly startede umiddelbart for angrebet og sin begyndelse, men

blev straks nedskudt.

Ved nedstyrtningen omkom løjtnant *Godtfredsen* og sekondløjtnant *Brodersen*. Ialt blev 11 maskiner ødelagt, og 14 blev beskadiget. Herefter gav chefen for hærens flyvertropper ordre til at forsvare lejren og flyvepladsen med alt til rådighed værende personel.

Kl. 0540 meldtes fra krigsministeriet, at tyskerne havde overskredet grænsen i Jylland, og at landgang havde fundet sted på Fyn, Sjælland og i København.

Krigsministeriet gav kl. 0700 ordre til, at ingen flyvemaskine måtte starte fra flyvepladsen i Værløse, og ved en kontroloprøring på denne ordre tilføjede krigsministeriet yderligere, at der ingen modstand måtte ydes mod de tyske tropper.

Den anden verdenskrig (2):

I ALLIERET TJENESTE

Af kaptajn *Herner Petersen*

Og flygerne, de tapre, få
som går til angreb i det blå
fra klippene ved Dover,
De vet at det er Danmarks jord,
sit eget barn, sin unge bror,
de altid våker over.

Nordahl Grieg.

Beretningen om danske flyveres indsats i allieret tjeneste i den anden verdenskrig kan naturligvis ikke fyldestgørende dækkes med den plads, der ved denne lejlighed, hvor man i anledning af dansk militærflyvnings 50 års jubilæum, i dette blads spalter, ønsker at bringe en summering af begivenhederne i de forløbne år.

Ej heller kan denne korte beretning stå som udtryk for dansk militærflyvnings indsats i denne periode, da beretningen hovedsagelig baserer sig på enkeltpersoners indsats

og tjeneste inden for fremmede nationers flyvevåben. Den kendsgerning, at nogle af disse enkeltpersoner havde deres rod i de daværende danske flyvekorps, forandrer ikke dette billede.

De mænd (og kvinder), som repræsenterede Danmark, havde i de allerfleste tilfælde ikke nogen som helst militær baggrund eller særlige forudsætninger for den gerning, de gik ind til, men meldte sig til tjeneste fra de mærkeligste afkroge af verden.

Adskillige af disse frivillige flygtede fra Danmark efter besættelsen, og næsten uden undtagelse står beretningen om hver enkelt af disse undvigelses som rene eventyr om opfindsomhed, mod, strabadser og ukuelig vilje til at nå deres mål – at kæmpe for Danmarks frihed – at medvirke til at aftvætte den skamplet, som den 9. april havde

sat på deres lands ære. Ufatteligt at disse beretninger endnu ikke har fængt nogen forfatter eller historiker til at samle og bevare dem for eftertiden!

Dansk frivillig indsats i allieret tjeneste begrænsede sig ikke blot til den aktive flyvning, men gjorde sig også gældende på de rent administrative og tekniske områder, en indsats, som langt fra må glemmes eller forties ved denne lejlighed.

I den aktive flyvnings tjeneste var Danmark repræsenteret inden for jager-, bombe- og transportflyvning, såvelsom instruktør-, færges- og maritim-flyvning, og de danske farver var ligeledes repræsenteret på de mest kendte krigsskuepladser, samt ved tjeneste i næsten alle verdensdele.

Der er vel næppe nogen, som vil driste sig til at hævde, at det beskedne danske islet i de allieredes kæmpeorganisationer skulle have haft nogen indflydelse på krigens udfald, men man kan fremhæve, at flere danske frivillige opnåede betydelige poster, og at det lykkedes en enkelt at få sit navn indskrevet i både den engelske og den norske luftmilitære krigshistorie.

Det er selvfølgelig, at den enkeltes indsats ikke kan vurderes, hverken set fra et

J. H. Gjelstrup og
J. B. Thalbitzer på
skagen Inde.



Den 10. april 1942 blev tre Spitfire-jagere med danske flag påmalet overgivet til RAF af danskere, der havde indsamlet 38.000 pund sterling. De blev fløjet af danske frivillige i Royal Air Force.

allieret eller dansk nationalt synspunkt, men der er vel næppe tvivl om, at den enkelte ikke kunne undgå at virke som en slags ambassadør for Danmark, hvor han så end befandt sig.

Det danske flag og Danmarks navn i

rødt og hvidt på skuldren af den blå uniform gjorde sit til at påvirke de mennesker, som de kom i berøring med, efterladende indtrykket af at Danmark trods alt var med. På et givet tidspunkt af krigen udgjorde antallet af aktive flyvende besætningsmed-

lemmer 66, hvortil kom det store antal, som gjorde tjeneste på anden måde. Selve dette beskedne tal forekommer dog ikke så beskedent, når det sammenlignes med størrelsen af det daværende Søværnets Flyvevæsen og Hærens Flyvertropper.

Af disse frivillige gav de 26 deres liv for Danmark i det fremmede.

Som et godt udtryk for omfanget af dansk frivilligt, flyvende personels vidtspredte tjeneste, og ved denne lejlighed, i ærbødigt minde om dem, der gav deres liv for Danmark i flyvningens tjeneste, bringes listen over de faldne med angivelse af stedet, hvor de faldt.

Som det vil stå læseren klart, har det ikke været hensigten med denne artikel at fremhæve nogen personer eller navne ud over de, der gav det største - deres liv.

Ved denne lejlighed bør dog nævnes, at normalt hører man intet til kvindens indsats, som dog givet i enhver krig er meget stor ved de afsavn og de ofre, som bringes på så mange områder på hjemmefronten.

Som en tribut til de mange kvinder, som anså det for deres pligt også at yde noget aktivt ved tjeneste i de militære rækker skal undtagelsen til anonymiteten her være en kvinde og en dansk kvinde, hvis indsats var udover det normale. *Vera Strodl*, den typiske danske pige, lyshåret og frejdig, gjorde ved sin tjeneste som pilot i Air Transport Auxiliary et umiskendeligt indtryk, hvor hun så end færdedes.

Hendes job bestod i at færges fly fra fabrikerne ud til de kæmpende enheder, som erstatning for tabte eller ødelagte fly. Hun mestrede at flyve såvel enmotorede jagerfly som 4 motorede bombefly, og mærkeligt forekom det, når man overværede ankomsten af f. eks. en Spitfire til en krigshæret flybase, at se denne lyse, smukke pige stige ud efter en perfekt landing.

In memoriam

Harald Roy Andersen.
Royal Air Force.
Død 16.4.1943, Rhinen.

Otto Hjalmar Antoft.
Royal Canadian Air Force.
Død 21.9.1944, Arnhem, Holland.

Jørgen Ryhl Binau.
Royal Norwegian Air Force.
Død 5.4.1945, Færøerne.

Niels Juhl Rysensteen Buchwald.
Royal Air Force.
Død 13.10.1944, Schron Dijke, Holland.

Sigfred Johannes Christophersen.
Royal Air Force.
Død 10.8.1943, England.

Jens Henning Gjelstrup.
Royal Air Force.
Død 23.8.1943, Den engelske Kanal.

Kaj Alfred Green.
Royal Norwegian Air Force.
Død 4.10.1944, ved Norges kyst.

Arne Hroar Helvard.
Royal Air Force.
Død 22.6.1943, Langdorp, Belgien.

Poul Henrichsen.
Royal Air Force.
Død 1.3.1945, Enschede, Holland.

Kaj Høyer.
South African Air Force.
Død 13.7.1944, Milano, Italien.

Erik Flohr Jacobsen.
Royal Air Force.
Død 22.5.1944, Hanvec, Frankrig.

Svend Jørgensen.
South African Air Force.
Død 9.1.1942, Libyen.

Poul Ulrik Axel Keel.
Royal Air Force.
Død 4.6.1944, Oxford, England.

Knud Flemming van der Aa. Kühle.
Royal Air Force.
Død 20.9.1941, Irland.

Svend Erik van der Aa. Kühle.
Royal Air Force.
Død 12.12.1942, Tobruk.

Gert Wilfred Larsen.
Royal Norwegian Air Force.
Død 11.6.1943, Skotland.

Steen Lindhard.
Royal Air Force.
Død 10.4.1944, Frankrig.

Milan Martiny.
South African Air Force.
Død 6.9.1943, Irene, Transvaal.

Børge Nielsen.
Royal Air Force.
Død 16.10.1945, Italien.

Niels Peder William Pedersen.
Royal Air Force.
Død 3.2.1945, Buer Nord/Essex.

Alfred Henri Quistgaard.
Royal Norwegian Air Force.
Død 1.5.1941, Nordatlanten.

Eyvind Christian Randrup.
Royal Air Force.
Død 29.1.1941, Skotland.

Preben Malm Rasmussen.
Royal Norwegian Air Force.
Død 26.3.1941, Toronto, Kanada.

Axel Anders Svendsen.
Royal Air Force.
Død 24.4.1942, Calais, Frankrig.

Jørgen Billy Thalbitzer.
Royal Air Force.
Død 28.3.1943, Øresund.

Niels Eric Westergaard.
Royal Air Force.
Død 2.1.1944, Berlin.

Den anden verdenskrig (3):

Forberedelserne i Sverige

Af oberst Vagn Holm

Efter begivenhederne den 30. august 1943 flygtede en hel del danske flyvere ad forskellige illegale ruter til Sverige. De fleste meldte sig straks til allieret krigstjeneste, men det blev hurtigt klart, at der næppe var nogen pilot, der kunne forvente at komme videre fra Sverige. »Vi har de piloter, vi behøver til at afvikle krigen,« lød svaret. Når der alligevel var et par piloter, der kom videre til England, skyldtes det deres uddannelse som marineofficerer med erfaring i ministrygning.

De danske piloter i Sverige måtte herefter indstille sig på at blive, indtil krigens afslutning nærmede sig. Nogle fik civil ansættelse, medens de fleste meldte sig til den danske brigade og blev placeret i såkaldte politilejre, hvoraf den første blev etableret i Sofielund, den 4. dec. 1943.

Den danske brigade udviklede sig hurtigt til en omfattende enhed med en kampkraft af betydning.

Spørgsmålet om flyverstøtte til brigadens kampstyrker meldte sig da snart, og brigadens ledelse opnåede hos de svenske myndigheder tilladelse til, at 10 danske piloter måtte følge uddannelsen ved de svenske flygflottiljer.

Det lykkedes hurtigt brigadestaben i Stockholm at få samlet 10 piloter dels fra brigadeforlæggningerne og dels efter »indkaldelse« af dem, der havde civilt arbejde.

I marts 1944 stillede disse 10 officerer, fordelt på 6 svenske flyvebaser. Man ønskede ikke, at dette fremmedelement skulle vække unødigt opsigt. Derfor foregik tjenesten i civil påklædning. Antallet af piloter udvidedes senere til 15. Der blev ikke fra starten tale om at optage selve flyvetræningen. Man fløj som observatør eller overtaligt besætningsmedlem. Ved en flyvning i Midtsverige styrkede et svensk bombefly ned. Flyverløjtnant *Jørgen Lauritsen*, som fulgte med som besætningsmedlem, omkom.

Det lykkedes først i efteråret 1944 at få den officielle godkendelse af en plan for krigsmæssig flyveruddannelse. Nu fik også danske teknikere tilladelse til en uddannelse ved Flygvapnet, og piloter og teknikere samledes til en central uddannelse med jagerbombefly og jagerfly. Denne uddannelse sluttede f. eks. i efteråret 1944 for det ene holds vedkommende med en øvelse mellem svenske kampvogne, ført af danske panserofficerer, og svenske dykbombefly af typen Northrop B 5, ført af danske piloter. Dette foregik i det skovrige terrain i Midtsverige mellem Skövde og Karlsborg og markerede indtil da højdepunktet i uddannelsen.

Der forberedes oprettelse af en dykbombeeskadrille i Sverige.

Der viste sig hurtigt et behov for at flyve et mere moderne fly, som kunne indgå i den styrke, som brigaden i sidste instans skulle kunne disponere over ved overførelsen til Danmark. De svenske myndigheder godkendte da en plan, hvorefter omskoling kun-



Den danske eskadrille SAAB B 17 parat til start hjemad — men ordren kom aldrig, og vi modtog heller ikke det svenske tilbud om at overtage eskadrillen for en symbolsk pris i 1945.

ne begynde til dykbombeflyet B 17, en svensk SAAB konstruktion udrustet med enten en Piaggio eller en Twin Wasp motor. Flyet, der var moderne, vakte straks de danske piloters begejstring, en begejstring som holdt sig lige til det sidste.

I det tidlige forår 1945 var planerne færdige for den logistiske støtte til den enhed — en dykbombeeskadrille på 15 fly — som skulle samles, når timen nærmede sig. Uddannelsen på B 17 var endnu opdelt på 3 flottiljer og foregik stadig i svensk indre-greede fly.

I april blev den udenrigske situation imidlertid en sådan, at de svenske myndigheder gav tilladelse til samling af styrken, og de danske piloter og teknikere mødte da i Sätenäs, en flyvebase, som lå i Midtsverige syd for Vänerm.

Efter en intensiv træning i formationsflyvning, dykbombning og skydning havde den danske eskadrille nået en fin standard, som høstede svensk anerkendelse. Ikke mindst viste vore teknikere sig opgaven voksen og gav hermed et værdifuldt bidrag til grundlag for det gode samarbejde mellem det svenske og det danske personel. Der blev slidt og slæbt, alle vidste, at timen nu snart måtte komme, hvor der kunne blive brug for eskadrillen.

Skuffelsen den 5. maj

Den 4. maj lød budskabet om tyskerne overgivelse, og hele styrken gik igang med pakning og klargøring til indsats, herunder »omregistrering« af flyenes svenske nationalitetsmærker til danske. Alle havde ventet, at der ville blive brug for eskadrillen om morgenen den 5. maj, hvad enten tyskerne adlød ordren om kapitulation eller ej. Ved daggry den 5. maj stod hele styrken klar til start. Men ingen ordre kom. Eskadrillen ønskede en ordre om start, men der måtte en formel svensk godkendelse hertil. Store svenske flstyrker var klar til at eskortere eskadrillen til den danske grænse.

De svenske myndigheder var yderst for-

stående, og da man ikke kunne få en ordre gennem brigadestaben, forsøgte man hos det svenske forsvarsdepartement, som var villig til at give starttilladelse, hvis den i Danmark sammentrådte regering ønskede eskadrillens deltagelse i brigadens indrykning.

Den danske gesandt fik kontakt med et dansk ministerium, som da man havde større problemer at løse, ikke kunne gøre noget ved denne sag. Senere forlød det, at tyske skibe på Københavns red ikke helt var under kontrol, så man vidste ikke, hvordan deres luftværnskyts ville reagere, hvis eskadrillen viste sig over København. Hver gang en henvendelse nåede frem, kom der kun henholdende svar, men ingen ordre om hjemflyvning.

Den almindelige flyvetræning blev genoptaget, men hvor var gejsten og virkelysten? Den var fordøftet i takt med opbygningen af den befrielsesglæde i Danmark, hvorom man hørte i radio og gennem telefonsamtaler med dem derhjemme.

Det er måske forståeligt, at de kompetente danske myndigheder kunne handle som de gjorde, men eet er i hvert fald sikkert: de har ikke været »airmindede«, da de traf afgørelsen om, at eskadrillen ikke skulle deltage i brigadens indrykning.

I de 7 dage der gik, indtil der kom ordre om hjemrejse pr. tog (!), blev alt gjort klar til at formulere det svenske tilbud om salg til Danmark af eskadrillen med jordudstyr, bomber, ammunition, reservedele o. m. m. Prisen var symbolsk, vist nok en million svenske kroner. Svaret blev »Nej tak«. Måske den mest skæbnesvangre fejltagelse i dansk militærflyvnings genopbygning i den 5-årsperiode, der fulgte fra 5. maj 1945.

Det skal til slut nævnes, at der blev knyttet mange bånd mellem svensk og dansk militær flyvning i den periode, der her er beskrevet. Danskerne lærte at respektere den dygtighed og kvalitet, man mødte i Flygvapnet, og at værdsætte de venskaber, der blev sluttet mellem det danske og det svenske flyvevåbenspersonel.

Overgangsperioden 1945-50:

FLYVEVÅBNETS TILBLIVELSE

Af oberst Vagn Holm

Efter kapitulationen stod de danske flyverstyrker af hæren og af søværnet i den situation, at de var uden materiel af nogen art. Der bød sig en chance for straks at komme i gang med flyvetræningen gennem indkøb i Sverige af det materiel, som den danske eskadrille var udrustet med, 15 stk. dykbombeluftfartøjer af typen SAAB B 17. Chancen blev imidlertid ikke udnyttet, og man stod da på helt bar bund, hvad flyvemateriel angik. Denne disposition forsinkede på afgørende vis opbygningen af den militære flyvning i Danmark.

For de allerfleste myndigheder stod det allerede efter kapitulationen klart, at flyverstyrkerne ville få en helt ny rolle i det fremtidige forsvar af Danmark med opgaver, der kun kunne løses af et enhedsflyvevåben, og man begyndte at træffe foranstaltninger, som skulle muliggøre en sammenslagning af de to militære flyvevæsen i landet, nemlig Hærens Flyvertropper og Søværnets Flyvevæsen.

Den 31/7 1945 oprettede krigsministeriet og marineministeriet et fælles kontor for luftmilitære sager, og oberstløjtnant i det



Symbolisk billede af hangarport i Værlose kort efter befrielsen.

væsen, således at udnyttelse af personel og materiel kunne finde sted i fællesskab. Endvidere skulle udvalget fremsætte forslag til en fremtidig organisation af et flyvevåben.

25 danske militær- og marineflyvere på kurser i England

I perioden oktober 1945-maj 1946 omkøledes på kurser i England hos Royal Air Force 25 danske militær- og marineflyvere til jagerfly (Spitfire), samtidig med at forhandlinger foregik mellem Danmark og England om køb af materiel til etablering af de første uddannelsesenheder.

Der blev i England indkøbt luftfartøjer af typerne Harvard, Spitfire, Oxford, Sea Otter og Proctor. Til brug ved den elementære uddannelse i flyvning blev der hos firmaet Skandinavisk Aero Industri A/S afgivet bestilling på et antal luftfartøjer af typen KZ II T, en dansk konstruktion, der var på højde med det, der benyttedes i udlandet.

Den 29/4 1946 var man nået så vidt, at den første flyveskole efter kapitulationen kunne påbegyndes, og uddannelsen blev iværksat med et antal elever af hæren og søværnet, som alle var faste officerer. Herefter fulgte i stigende tempo hold efter hold, indtil over 100 piloter var uddannet ved begyndelsen af 1950.

I november 1947 bestemte forsvarsministeriet, at det luftmilitære udvalgs opgaver nu var løst i en sådan udstrækning, at man kunne skride til en ophævelse af udvalget,



En af de første typer, vi fik efter krigen, var Airspeed Oxford, der gjorde tjeneste i flyvevåbnet indtil 1955.

norske flyvevåben K. Birksted, der før krigen var uddannet som marineflyver i søværnets flyvevæsen, ansattes som chef for kontoret og fik til assistance tilkommanderet nogle flyverofficerer fra såvel hæren som søværnet.

Allerede 1/12 1945 indførtes en ny ordning ved oprettelsen af »Det luftmilitære udvalg«. Det luftmilitære udvalg fik til huse på luftmarinestationen København, og en række flyvere og teknikere fra hæren og søværnet blev tilkommanderet.

Det luftmilitære udvalgs opgave var at fremsætte forslag til materielanskaffelser samt til tilrettelæggelse af uddannelsen ved Hærens Flyvertropper og Søværnets Flyve-

Consolidated PBV-5A Catalina kører op på luftmarinestation København, mens den endnu var i brug sidst i fyrrerne.





Fra 1946 til 1959 blev North American Harvard anvendt til træning af forskellig art.

hvilket skete 4/11. Udvalgets medlemmer skulle dog fortsætte som medlemmer af forsvarskommissionen som flyvesagkyndige.

For yderligere at forberede overgangen til et enhedsflyvevåben oprettedes 4/11 1947 en fælles ledelse for visse dele af den militære flyvevirksomhed benævnt »Hærens og Søværnets Flyverledelse«.

Flyverledelsen skulle sortere direkte under krigsministeriet og marineministeriet.

Under flyverledelsen hørte hærens og søværnets flyveskole samt hærens og søværnets flyvetekniske tjeneste.

I hærens og søværnets flyvetekniske tjeneste indgik endvidere flyvertroppers tekniske tjeneste og søværnets tekniske tjeneste.

Der var således skabt et fællesskab for så vidt angår uddannelse af flyvende og teknisk personel samt for administrationen af det til rådighed værende materiel. Uden for flyverledelsen fandtes dog stadig de under generalkommandoen hørende 2 flyverafdelinger med ialt 5 eskadriller og de under søværnskommandoen hørende 3 luftflotiller og enkelte specialgrupper.

På flyveskolen blev de nyhvervede Harvard fly taget i brug, medens Spitfires, Oxforde og øvrige fly fordeltes på de nævnte eskadriller og luftflotiller.

Af yderligere materielanskaffelser end de allerede omtalte skal nævnes købet af et antal Catalina luftfartøjer og en enkelt B 17 »Flying Fortress«, alle til løsning af de opgaver, som måtte vise sig på Grønland.

De militære ministerier sluttede i maj måned 1949 kontrakt med et engelsk firma om køb af 20 stk. Gloster Meteor Mk. IV. Efter modtagelsen af disse luftfartøjer i 1949-50 blev det muligt at opsætte den første moderne danske jagereskadrille.



Supermarine Sea Otter amfiblet var blandt de første fly, vi fik efter krigen. Den blev anvendt til uddannelse, eftersøgning og lignende opgaver.

FLYVEVÅBNET 1950-62

af oberst Knud Jørgensen

Elleve og et halvt år er flyvevåbnet nu, det føles som en hel menneskealder – og et fuldstændigt generationsskifte har da også fundet sted, siden eskadrille 725 afleverede de sidste fire Spitfire IX den 16. okt. 1951 – jetalderens start – til vi i dag har 8 kampklare, moderne jeteskadriller, effektivt understøttet af en transporteskadrille og en redningseskadrille, effektivt støttet og kontrolleret af en omfattende kontrol- og varslingstjeneste hjulpet af Flyverhjemmeværnet, og ikke mindst effektivt ledet af en veludbygget kommandoorganisation. Hvor til så kommer den uundværlige, omend ikke så glamourøse og derfor tit oversete hjælpetjeneste af enhver art på jorden.

At give en historisk oversigt over flyvevåbnets liv vil ikke være muligt med knap 2000 ord til rådighed. Men de vigtigste kendsgerninger og begivenheder suppleret med træk fra udviklingen på forskellige områder af flyvevåbnets dagligliv vil nok give et bedre indtryk af den indsats, der er nødvendig for at skabe et moderne luftforsvar.

Flyvevåbnet bliver et selvstændigt værn

1. okt. 1950 oprettedes Flyvevåbnet som et selvstændigt værn på lige fod med de to

»gamle« værn, hæren og flåden. Chefen blev generaløjntant C. Forslev, som gennem Flyverkommandoen (først i Værløse, senere Vedbæk) udøvede sin kommando over Vestre og Østre Flyvebasiskommando samt Flyvematerieltjenesten. Alle de operative enhe-

der, d.v.s. flyvestationer, eskadriller, kontrol- og varslingsanlæg var under fuld kommando af basiskommandoerne. Flyparken bestod af 180 luftfartøjer, hvoraf 24 var jetfly. Kampstyrken var på 54 dagjagere. Som følge af den store våbenhjælp fra USA

Fortsettes side 87.



Gloster Meteor var flyvevåbnets første jettype, som vi efterhånden anvendte i en række versioner — her ses en Meteor 8.

EN**'62****NYHED****Beechcraft****MUSKETEER**

BEECHCRAFT MUSKETEER MODEL 23 4-sædet helmetal lavvinget
Motor: 4 cyl. 160 HK. **Spændvidde:** 10,8 m — **Længde:** 7,9 m —
Højde: 2,3 m. **Kabinelængde:** 3,4 m — **Kabinebredde:** 1,15 m. **Rejse-**
fart: 222 km/t — **Tophøjde:** 5080 m. **Rækkevidde:** 1450 km — **Start-**
længde: 47 m. **Radio:** VHF Nav/Com inkluderet.
PRIS: ca. kr. 83.000 ab fabrik.



BEECHCRAFT BARON MODEL A55 5-sædet helmetal lavvinget.
Motorer: 2 stk. 6 cyl. 260 HK Continental med direkte benzind-
 sprøjtning. **Rejsefart:** 354 km/t i 3440 m ved 65 % motoreffekt. **Top-**
højde: 6560 m — **rækkevidde** 2000 km **Startlængde:** 298 m **landings-**
længde 315 m.

- ✱ Autopiloter: TACTAIR & SPERRY
- ✱ RADIO : DARE Inc. & ARC
- ✱ RADAR : RCA

Ring eller skriv efter nærmere oplysninger — forlang demonstration.

*En nykonstruktion fra en verdenskendt fabrik.
 Leveres ab. oktober 1962.*



Siai Marchetti "Riviera,,

MODEL FN¹ 333 4 sædet helmetal højvinget amfibieplan — **Motor**
 1 stk. 6 cyl. 260 HK Continental — **Rejsefart** 285 km/t — **Tophøjde**
 5640 m — **Rækkevidde** 1400 km — **Nyttelast** 510 kg — **Startlængde**
 290 m på land, 475 m på vand — **Landingslængde** 200 m på land, 190 m
 på vand.



MORANE-SAULNIER »SUPER-RALLYE M. S. 885 3-sædet hel-
 metal lavvinget — **Motor** 145 HK Continental — **Rejsefart** 210 km/t —
Startlængde 120 m — **Landingslængde** 90 m — **Pris** ca. kr. 54.391,00
 ab fabrik.



**HELICOPTER
 MODEL B-2**

2-sædet. **Motor:** 4-cyl. 180 HK Lycoming. **Nyttelast:** 380 kg
 — **Rejsefart** 160 km/t. **Stigehastighed:** 520 m/min. — **Tophøjde**
 3700 m. **Rækkevidde:** 480 km.
PRIS: ca. kr. 146,375,00 ab fabrik.

Generalagent for Danmark:

SCANDINAVIAN AIR TRADING COMPANY LTD.

HANGAR A . KØBENHAVNS LUFTHAVN, KASTRUP . TLF. 50 94 94



På flyvepladser i seks verdensdele betjenes flyve-maskiner fra verdens førende luffartselskaber af erfarent SHELL-mandskab, udstyret med det allernyeste og bedste materiel.

SHELL AVIATION SERVICE



Generalløjtnant
Tage Andersen,
der var chef
fra 1955 til 1959

og det fælles NATO-byggeprogram udbyggedes Flyvevåbnet i de følgende år meget hurtigt teknisk og materielt, så hurtigt at personeluddannelsen vanskeligt kunne følge trop. Dette afspejlede sig bl. a. ved en periode med høj havarirrate, som bl. a. førte til overvejelser af organisatorisk og kommandomæssig art. For at udnytte den bedst muligt sagkundskab tilkaldtes i 1954 Air Chief Marshal Sir *Hugh Saunders*, RAF, (tidligere flyveinspektør for NATO), der bistod ved Flyvevåbnets reorganisation indtil 1956

Den egentlige ændring af Flyvevåbnets struktur fandt sted i foråret 1955, hvor de to basiskommandoer blev nedlagt. Herefter var der under Flyverkommandoen tre kommandoer, nemlig Flyvertaktisk Kommando, Træningskommandoen og Flyvematerieltjenesten, (som skiftede navn ved forsvarsloven 1960 til Flyvematerielkommandoen). Samtidig koncentreredes det operative ansvar for Flyvevåbnets kampuddannelse og beredskab til Flyvertaktisk Kommando, som befriedes for administration og logistik, idet de underlagte enheder (flyvestationer, kontrol- og varslingsstjeneste) på disse områder refererer direkte til Flyverkommandoen og Flyvematerielkommandoen. Samtidig ændredes flyvestationernes organisation efter RAF-mønster, i alt væsentligt. Den nye organisation medførte blandt mange andre fremskridt den fordel, at chefen for Flyvertaktisk

Kommando også blev den allierede flyverchef for Danmark. Dette betyder ganske enkelt, at der ikke sker nogen ændring – ud over navnet chef FTK til COMTAFDEN – ved overgang fra fredstids- til krigstidskommandoorganisation, med andre ord Flyvevåbnet er klar til indsats med sekunds varsel.

idet en eskadrille skal nedlægges, samtidig med at de øvrige eskadrillers flypark reduceres. Styrken er derefter fremover ialt 112 kampfly fordelt på 3 jagerbombereskadriller, 3 altvejsjagereskadriller samt 1 recognosceringsjagereskadrille. Hertil kommer så, iflg. forsvarsministerens afgørelse i efteråret 1961, NIKE-luftforsvarsraketbataillon, der er



I 1951 fik vi vore første Republic F-84 Thunderjets, der i en årrække har udgjort ryggraden i flyvevåbnet, men som nu er ved at udgå af tjenesten.

Forsvarsordningen 1960 reducerede slagkraften

1. nov. 1955 overtog generalløjtnant *Tage Andersen* chefsposten indtil 1. juli 1959, da han som den første skandinav udnævntes til allieret chef for Nordregionens flyverstyrker med hovedkvarter i Kolsås, Norge. Chef for Flyvevåbnet er siden da generalløjtnant *Kurt Ramberg*.

Forsvarsordningen i 1960 medførte ikke organisationsændringer i Flyvevåbnet ud over lovfæstning af de allerede i 1955 administrativt gennemførte ændringer, men til gengæld en kraftig reduktion af slagkraften,

opstillet omkring København.

I dag er den samlede flypark ca. 260 luftfartøjer, hvoraf ca. 180 er jetfly – en anelig forøgelse siden 1950, ikke mindst i kampkraft. Ikke alene er antal kampfly øget til knap det tredobbelte, men kvalitetsforøgelsen m. h. t. såvel personel, materiel som støttefunktioner er mange gange større, således at vi i dag – også sammenlignet med vore NATO-partnere – har et, omend ikke stort, så effektivt og beredt Flyvevåben, hvis indsats i påkommende tilfælde ikke er helt uvæsentlig. Som et »kuriøst« eksempel kan f. eks. tages den sprængstofmængde, som kan afleveres af alle kampfly fuldt opladte. Denne samlede samtidige mængde er ca. 50.000 kg, svarende til mere end 5000 stk. 155 mm brisantgranater, eller ca. 1000 bredsider fra en let krydser. Og dette er ikke atom-ammunition.

Våbenhjælpen kommer til undsætning

Tænker man tilbage i tiden og betragter de mange forskellige tjenesteområder inden for flyvningen, vil det snart springe i øjnene, at specielt inden for overvågningen af og kontrollen med flyvningen er der foregået en eksplosiv udvikling. I 1950 fløj vi bl. a. fra Karup med typiske dagjagere, som ud over charmerende kvalifikationer som fin stigeevne, korte start- og landingsstræk og en formidabel manøvrevevne, besad en uovervindelig trang til landing efter ca. 35 min. forløb. Dette, kombineret med en ikke alt for velfunderet vejrtjeneste, en manuel pejler med stor fejlvisning (af og til 180°), samt en endnu forholdsvis velcamoufleret flyveplads, fremkaldte jævnlig »hairy« situationer – som f. eks. en dag med helt uvarslet tåge, hvor 7-8 Meteorfly landede samtidig på alle tre baner, i alle retninger samt på græsset uden uheld.

Med våbenhjælpen, suppleret med nationale anskaffelser og en stadig mere udbygget kommunikationstjeneste ændredes



Sikorsky HO4S har siden 1957 gjort god gavn til redningsbrug og andre opgaver.

billedet hurtigt. Vi fik automatiske pejlere, der kom GCA, de fleste fly havde radio-kompass (senere også DME eller TACAN), en dygtig personelstamme opbyggedes, et nært samarbejde med den civile flyvekontroltjeneste knyttedes, vejrtjenesten udbyggedes kraftigt. Og i dag står Flyvevåbnet med et særdeles velspillende instrument inden for disse tjenestefelter – uden at dette betyder stilstand, tværtimod. Nye hjælpemidler er under anskaffelse, bl. a. Visual Glide Path Indicator, nye veje studeres med henblik på automatisering af tjenesten og et endnu intimere samarbejde med den civile kontrol, og ikke mindst med kontrol- og varslings-tjenesten, som er i gang med en ikke mindre gennemgribende modernisering.

Kontrol- og varslings-tjenesten

En af Flyvevåbnets meget vigtige opgaver er overvågningen af luftrummet over og omkring Danmark; en opgave som skal løses også i fred og døgnnet rundt. Oprindeligt var vort eneste middel det gamle hæderkronede luftmeldekorps, som imidlertid ikke er til permanent tjeneste, og hvis aktionsradius er begrænset af synsvidden. Jævnslidende med Flyvevåbnets øvrige udbygning etableredes da et kontrol- og varslings-system baseret på radarovervågning fra et antal radarstationer, hvis observationer samles i en sektoroperationscentral, hvor et samlet billede af luft-situationen over Danmark tegnes. Dette betyder ikke, at Luftmeldekorpsets indsats er ophørt – radaren har stadig begrænsninger i lav højde, hvor det menneskelige øjes observationer må supplere luftbilledet. Korpsset, der nu hører under Flyverhjemmeværnet, er da også nu så stort og, gennem modernisering af udstyr og procedurer, så effektivt som aldrig før – samtidig med at det har fået pålagt nye opgaver i forbindelse med atomvarsling – og dertil er blevet forøget med Flyvestationskorpsset, der deltager i basernes forsvar, samt Kvindeligt Flyvekorps, hvis medlemmer gør tjeneste i kontrol- og varslings-tjenesten, signaltjeneste m. v.

Kontrol- og varslings-tjenesten opbyggedes stort set efter de fra 2. verdenskrig kendte principper og var i øvrigt den første i NATO, der kom i 24-timers tjeneste.

Ud over sin varslingsopgave og kontrol af luftforsvarsfly og raketter i fred og en eventuel krig, samt den daglige træning heri, har etableringen af denne tjeneste naturligvis givet et værdifuldt supplement til den almindelige trafik- og sikkerhedskontrol af flyvningen. Det billede, denne tjeneste tegner af luftsituationen i et 13.250.000 km³ rum, udnyttes fuldt ud af det militære (til tider også det civile) lufttrafikcenter, ligesom der er nøje fastlagte procedurer for overlevering af kontrol med fly fra den ene til den anden tjeneste, således at der sikres fly i luften den bedst mulige service.

Imidlertid er som bekendt flyenes hastigheder og også antal flyvninger steget enormt, således at manuelt betjente systemer har vanskeligt ved at yde en kvalitativt rimelig indsats. Kontrol- og varslings-tjenesten kan da også inden for de nærmeste år se frem til indførelse af stærkt forbedret materiel og en stadig større automatisering af datatransmission og kontrol.

NATO-samarbejdet

NATO – den organisation og den ånd, disse bogstaver står for, danner den væsent-



North American F-86D Sabre bruges idag som altvejsjager i tre af flyvevåbnets eskadriller.

ligste baggrund for, at det i det hele taget har været muligt at skabe det Flyvevåben, vi har i dag. Gennem denne organisation fik vi ikke alene hovedparten af den tekniske baggrund, fly, flyvepladser, radar o.s.v., men også en meget stor del af uddannelsen af al slags personel. Imidlertid er det et spørgsmål, om ikke det største udbytte stammer fra de muligheder, vi har haft til at få del i alle andre NATO-flyvevåbens erfaringer. Det er vel almindelig kendt, at netop NATO's flyverstyrker i dag kan samarbejde uanset nation og størrelse – faktisk et forbløffende resultat på godt 10 år, men det skyldes vel nok dels den hurtigere forflyttelsessevne, dels det tvungende behov for koordinering i luftrummet, som ikke har synlige landegrænser.

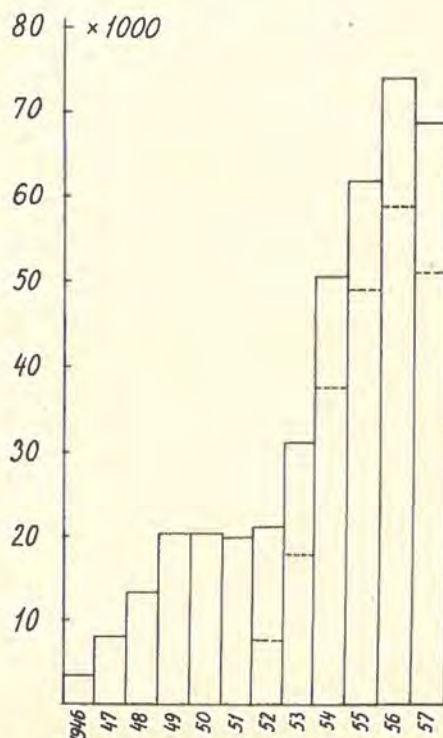
Dette samarbejde og denne erfaringsudveksling foregår bl. a. ved deltagelse i kursus, ved udveksling af enkeltpersoner eller hele eskadriller, ved tjeneste i allierede staber – og ikke mindst ved de mange små og store NATO-øvelser. Allerede i 1951 deltog Flyvevåbnet med Meteorjagere i en øvelse i Tyskland, en beskeden (af størrelse) eskadrille i den ret uvante rolle som jagerbombere – det var en stor og sjælden begivenhed. I dag løber der året rundt en lang række »permanent« øvelser, ligesom der mindst en gang om året er en meget stor øvelse med samtlige NATO-flyvevåben som deltagere. Eskadriller skyder i Nordafrika, eskadriller konkurrerer i Norge, Holland, Frankrig. NIKE-bataillon skyder i El Paso, Texas. For blot at nævne en del af samarbejdsfelterne.

Godt materiel, veluddannet personel, et godt erfaringsniveau – alle disse faktorer skaber imidlertid ikke i sig selv et effektivt flyvevåben. Der må en høj moral til, i fred som i krig, d.v.s. en nøje viden om, hvad opgaven er, og hvorfor den skal løses, kombineret med en ubetinget vilje og lyst til at udføre den. Selv mener vi, at denne moral er til stede, og at den vel egentlig er opstået ubevidst som en følge af dels de hårde betingelser, personellet har haft i en så hurtig opbygningstid, dels det for et flyvevåben ubønhørlige krav om gensidig tillid blandt alle tjenestefelter. Et »biprodukt« – af væsentlig betydning også for moralen – har været udviklingen af traditioner. Trods det korte åremål – specielt sammenlignet med de andre værnens århundred-gamle historie – er det lykkedes at skabe mange smukke traditioner, specielt m. h. t. våbenmærker for

enhederne. Det hidtidige højdepunkt var, da Kongen skænkede flyvestationerne deres faner.

Det er egentlig imod Flyvevåbnets natur at se sig tilbage, der er opgaver nok i dag og fremover, der trænger sig på. Gør man det alligevel ved et jubilæum som nu, er det, som om vi startede i en fjern fortid – og så er det kun godt 11 år siden. Alligevel har resultatet af disse års arbejde givet os et Flyvevåben, som vi føler kan løse sine opgaver.

- som partner i NATO krigsforebyggende styrke, og om påkrævet i forsvaret af Vestens frihed,
- som vogter af dansk luftrum,
- som forsvarer – ved offensiv eller defensiv indsats – af dansk luftrum og territorium.



Flyvetimer efter krigen. Det er meget interessant at sammenligne denne statistik med den på side 69, hvor maksimum var ca. 14.000 timer i 1939. Timerne under den punkterede linie fra 1952 er på Jetfly, resten på stømpelmotorfly.

SAAB PRÆSENTERER SINE NYESTE FREMSKRIDT PÅ ØVELSESSKYDNINGENS OMRÅDE

Svenske Aeroplan Aktiebolaget er med sin BT13 træfindikator, som nu anvendes i mere end 20 lande, blevet pioner når det drejer sig om hjælpemidler for øvelsesskydning.

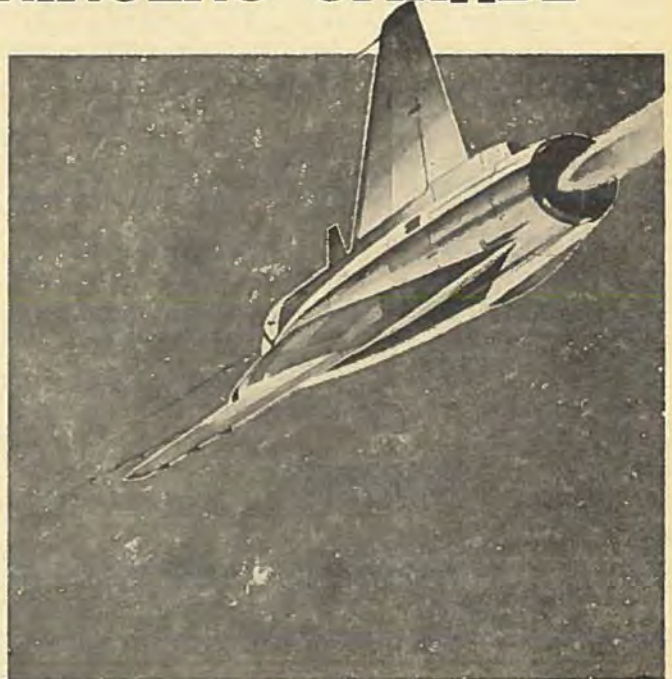
SAAB BT13 træfindikator:

- Skytten får omgående registreret sine træffere. Sigtningen kan således korrigeres mellem hvert angreb.
- Målet skal ikke udskiftes mellem angrebene, hvilket medfører en væsentlig tidsbesparelse.
- BT13 benyttes til følgende øvelsesskydninger: "Air to air", "Air to ground" og "Ground to air".
- Systemet kan anvendes ved skydning med ammunition fra 8 mm og opad.

SAAB kan nu præsentere tre vigtige nykonstruktioner indenfor dette område:

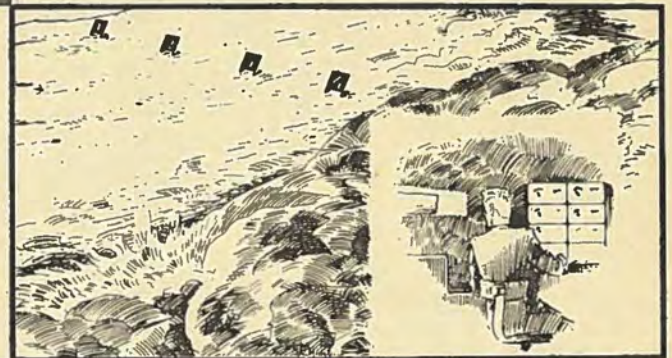
"Ground to air" skydning:

En AZ-6 dobbelt-zone forsats for BT-13 træfindikator, der muliggør registrering i 2 zoner samtidig.



"Air to ground" og "Ground to air".

SAAB BT14 træfindikator er en let og handy nykonstruktion med stor nøjagtighed. Den er specielt beregnet anvendt ved skydning med to eller flere våben samtidig.



"Ground to ground" – skydning.

SAAB BT17 er en type træfindikator der arbejder som automatisk røgmarkør, og gør øvelserne, specielt for anti-tank skytter, mere realistiske og effektive.



Yderligere oplysninger om ovennævnte udstyr kan fås ved henvendelse til Svenska Aeroplan Aktiebolag, Salgsafdelingen, Linköping, Sverige.

SAAB

SVENSKA AEROPLAN
AKTIEBOLAGET
(Saab Aircraft Company)
Linköping, Sverige.

Jetgiganterne betyder større komfort, større rejseha-
stighed, bedre service. I alle store lufthavne verden
over betjener Air BP luftfarten med kvalitetsprodukter -



- en verdensindustri i Deres tjeneste!

KAPTAJN FOLTMANN TRÆKKER SIG TILBAGE

**Af formanden for Kongelig Dansk Aeroklub,
landsretssagfører Børge Moltke-Leth**

Fra 1. april d. å. har kaptajn John Foltmann besluttet at trække sig tilbage fra sit mangeårige virke som generalsekretær i Kongelig Dansk Aeroklub.

Kaptajn Foltmann har motiveret sin beslutning med et af hans læge dikteret hensyn til helbred og alder, og bestyrelsen har naturligvis – omend med den dybeste beklagelse – kun kunne tage kaptajn Foltmann's beslutning til efterretning.

Kaptajn Foltmann's interesse for flyvnings sag går mere end en menneskealder tilbage og har i al den tid været af en styrke, som kun vanskeligt – for ikke at sige umuligt – finder sin parallel.

Fra kaptajn Foltmann's tid som militærflyver allerede i 1916 og senere som kaptajn i flyvetropperne har han haft berøring med og afgørende indflydelse på det meste af det, som har haft med ikke alene den danske, men også den nordiske flyvesags interesser at gøre. En levende illustration af den herfor fortjente anerkendelse finder man – foruden i en række andre æresbevisninger –



Nyeste billede af kaptajn Foltmann.

i kaptajn Foltmann's æresmedlemsskaber af organisationer som Danske Flyvere, Kungliga Svenska Aeroklubben, Norsk Aero Klubb og Kongelig Dansk Aeroklub.

Ingen er naturligvis uerstattelig, men det ligger mig som formand for Aeroklubben stærkt på sinde overfor vore medlemmer at påpege det savn, som kaptajn Foltmann's manglende deltagelse i vort daglige arbejde vil efterlade. Med aldrig svigtende interesse og styrke har kaptajn Foltmann været med til at løfte og løse Aeroklubbens små store problemer, været drivkraften i Aeroklubbens arbejde og præget Aeroklubbens stilling – indadtil som udadtil.

Til Kongelig Dansk Aeroklub's bedste ønsker til kaptajn Foltmann i anledning af hans 70-årsdag den 26. marts d. å. føjer Aeroklubben sin varmeste tak for hans store indsats gennem de mange år og håbet om, at kaptajn Foltmann – ikke alene som redaktør af »Flyv« – men også på anden måde fortsat vil yde vor fælles sag sin fortræffelige hjælp.

B. Moltke-Leth.

Første del af aeroklubbens årsberetning for 1961

Generelt

Medlemmer: I 1961 har der været en tilgang på 78 personlige medlemmer og en afgang på 123 (78 udmeldt, 5 døde, 40 slettet p. gr. a. restance), således at der har været en nettoafgang på 45 medlemmer. Der var 3 tilgange og 4 afgang af firmamedlemmer. Medlemstallene pr. 31/12-1961 var herefter:

5 æresmedlemmer
22 livsvarige medlemmer
49 firmamedlemmer
831 personlige medlemmer
907 ialt (mod 954 i 1960).

Organisationsmedlemmerne fordeler sig:

Motorflyvekl.:	21 kl.	916 medl.	(17-854)
Svæveflyvekl.:	28 kl.	830 medl.	(25-693)
Modelflyvekl.:	49 kl.	541 medl.	(50-505)
Statsaut. d.			
Flyvetekn.:	1. kl.	34 medl.	(1-34)
Ialt	99 kl.	2321 medl.	(93-2086)

Det totale medlemstal er altså 3228 mod 3040 eller en fremgang på 188.

Møder og foredrag. Der har i årets løb været afholdt 6 mødeaftener med foredrag, films etc. i København og 1 i Ålborg.

Udvekslingen med USA, Canada og England. For 11. gang deltog KDA i den internationale udveksling af unge flyveinteresserede og havde besøg af to engelske, to canadiske og fem amerikanske kadetter, mens et tilsvarende antal danske besøgte de pågældende lande. Militær leder for det danske hold i USA, der besøgte staten Connecticut, var kaptajn F. W. von Linstow, civil hjælper Palle Krag.

Flyvelotteriet. Af det bevilgede lotteri på 200.000 lodsedler à 1 kr. blev der solgt 154.677 lodsedler.

Tipsmidler. Fra tipstjenestens overskud fik KDA for 1961 tildelt 8.000 kr., der er fordelt med 5.000 kr. til udvekslingen, 1.500 kr. til arbejde for modelflyvningen, 750 kr. for svæveflyvningen og 750 kr. for motorflyvningen.

Boligfonden er i 1961 vokset med 2.054,63 kr. og udgør pr. 31/12-1961 kr. 13.158,66.

KDA's legat for forulykkede skandinaviske flyveres trængende efterladede tilfaldt Sverige med to portioner à 400 kr.

Tissandier-diplomet blev af FAI for 1961

tildelt redaktør Gunnar Hansen.

Biblioteket blev udvidet med 54 bind, og udlånet var som det foregående år ca. 600 bind, hvoraf en stor del tilsendtes medlemmer ude i landet.

Motorflyvningen

Der blev i 1961 udstedt 67 nye A-certifikater mod 80 i 1960, men deponeret 35 certifikater. Antallet gyldige certifikater ved årets udgang var 412 (mod 359) – det største tal siden 1950.

For at vække interesse om repræsentantskabsmødet og de organisatoriske problemer blev mødet for første gang i mange år afholdt uden for København, nemlig i forbindelse med den såkaldte motorflyvekongres i Ringsted, hvor der blev holdt en række saglige foredrag og diskussioner.

Årets flyvedagskonkurrencer blev afholdt den 10.-11. juni på Århus privatflyveplads, arrangeret af Århus Flyveklub. Der var 17 deltagere (mod 10 i 1960).

Det var Danmarks tur til at være vært ved den nordiske motorflyvekongurrence, der med hjælp fra flyvevåbnet blev gennemført den 25.-26. august på flyvestation Avnø.

Der synes efter nogle ret små år at være stigende interesse for de rallyer, der holdes rundt om i Europa. I 1961 tilmeldtes danske privatflyvere i 4 rallyer med ialt 47 fly og 100 personer (mod 8 rallyer med 12 fly og 19 personer i 1960). Størst interesse var der for Lübeck-rallyet den 25.-26. august.



ESBJERG AERO SERVICE

SMARAGD CP 301 S

Salg og service



MODERNE
FLYVESKOLE



FLY-IN
RESTAURANT



Cessna.

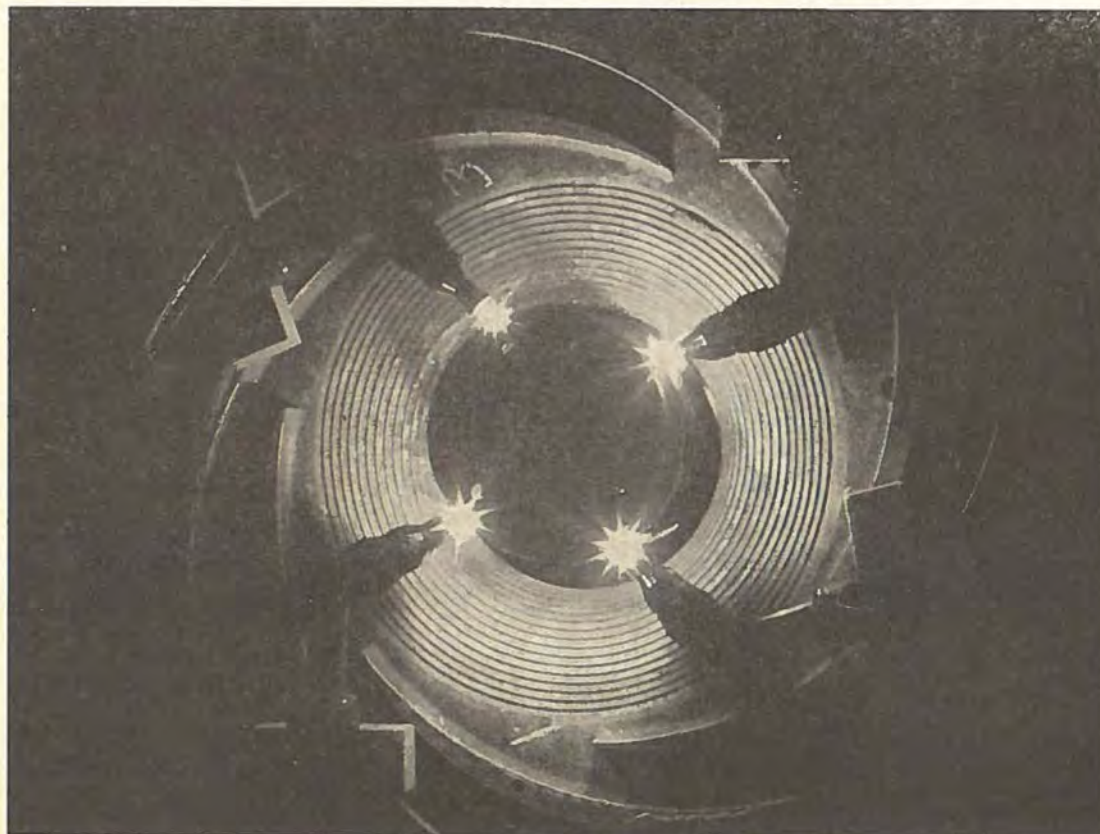
Salg & service

— EN MODERNE VIRKSOMHED PÅ EN GÆSTFRI LUFTHAVN —

- ★ Piloter, der kommer omkring, kender EAS for den gode service og reelle betjening. De værdsætter den hyggelige Fly-in restaurant og anbefaler den til venner og bekendte som mål for en vellykket søndagstur.
- ★ Den moderne flyveskole besøges af elever fra hele landet. Flere endog som kostelever der udnytter sommerferien til erhvervelse af et A-certifikat.
- ★ Det lyse tiltalende fly-værksted vinder stadig flere tilfredse kunder på sit gedigne arbejde til rimelige priser.

— AUTORISERET VÆRKSTED FOR FLY-REPARATIONER —

LUFTHAVNEN . ESBJERG . TLF. 5552



AGA
argon
svejsning
førende på det
danske marked

... alle
moderne
svejs-
metoder

AGA

3/8 GASACCUMULATOR

KØBENHAVN
SU. 9900

ÅRHUS
TLF. 5 83 00

AALBORG
TLF. 3 56 22

ODENSE
TLF. 11 93 16

AGA

Indførelsen af privat- og forretningsfly fandt efter et par store år fortsat sted, men i noget afdæmpet tempo. Bortset fra SAS-flådens 15 dansk-registrerede fly er der ved årsskiftet 160 (mod 149) fly til privat og erhvervsmæssig anvendelse i Danmark.

I den i 1958 påbegyndte hjemmebygning af fly har KDA nu ialt formidlet licens og tegninger til 8 Druine Turbulent og 11 Jodel D. 112. I 1961 blev 1 Turbulent og 2 Jodel færdige, så der ialt flyver hhv. 4 og 3 af disse typer.

Der blev solgt et betydeligt antal flyvekort i KDA's motorflyservice, mest ICAO-kort i 1:500.000. Endvidere har vi formidlet abonnement på de amerikanske Flight Information Publications.

Der blev i 1961 udstedt 26 toldcarnets til motorfly mod 34 i 1960.

Efter aftale med luftfartsdirektoratet har KDA ladet fremstille nye, bekvemme journaler for fly, motor og propeller, og der er solgt en del af disse.

Lærebogen i radiotelefoni udkom i 2. udgave som »Radiotelefoni for Flyvere« på KDA's eget forlag. Salget går pænt, og der er også interesse for bogen i Sverige.

Motorflyverådet har foretaget en række henvendelser og haft forhandlinger med luftfartsdirektoratet og andre myndigheder, bl. a. om forholdene i Kastrup Syd og om betjeningen af private fly i Kastrup, om havnenes lukketider og gebyr for tænding af lys i den til VFR-flyvning tilladte periode efter solnedgang, om at få flere told-lufthavne, om regler for de midlertidige offentlige landingspladser, om afgifterne på disse pladser m. m.

Svæveflyvningen

For den danske svæveflyvning var 1961 et år med en ny stor fremgang. Antallet af flyvninger gik godt 42 % frem fra 20.560

til 29.278. Flyvetiden steg godt 45 % fra 3.111 til 4.681 timer. Og antallet distance-flyvninger steg fra 117 til 271 med ialt 20.742 km mod 11.719.

Der blev udstedt 115 c-diplomer (mod 66 i 1960) og 88 S-certifikater (mod 67). Antal sølvdiplomer var 15 ligesom foregående år, men desuden var der 4 gulddiplomer.

Havaripromillen gik ned fra 0,68 til 0,55, og svæveflyverådet arbejder for yderligere højnelse af flyvesikkerheden.

Foruden af et par brugte fly var der en tilgang af 10 nye svævefly. Heraf var de 6 to-sædede. Adskillige ensædede er i ordre til 1962 og 1963.

Danmarksmeisterskaberne på Vandel var langt større end noget tidligere år og med 29 deltagende svævefly blandt de største i Europa. Dårligt vejr hæmmede dog flyvningerne en del. Det samme var tilfældet i den efterfølgende svæveflyveskole og træningslejr på Vandel.

Behovet for den centrale skole er sunket noget, efter at klubberne er blevet forsynet med moderne materiel, og man har derfor besluttet at overdrage skolen og det årlige instruktørkursus til de store klubber på skift og til at afhænde Dansk Svæveflyvefunds materiel.

Herved lettes KDA og dets forskellige organer for administrationen af dette materiel og disse skoler, og man håber derigennem at kunne koncentrere sig mere om at finde og indrette det ønskede svæveflyvecenter i Jylland. Endnu er det ikke lykkedes at finde det egnede areal.

Mangelen på en propagandafilm for svæveflyvning er foreløbig blevet afhjulpet ved, at KDA har købt en kopi af en af Flyveklubben Aviator optaget film »Flyvende Sommer«. Det var dog ønskeligt at få fremstillet en tonefilm, som i større grad kunne

tale for sig selv.

Et projekt, man gennem flere år har arbejdet på, blev gennemført ifjor, nemlig udgivelsen af »Svæveflyvehåndbogen«. KDA udgav den på eget forlag og finansierede den hovedsagelig ved forsalg til klubberne. Den er nu solgt i over 1000 eksemplarer og eksporteres i et vist omfang til de øvrige skandinaviske lande.

Modelflyvningen

Antallet af udstedte diplomer, der i nogle år var gået tilbage, steg fra 152 i 1960 til 225 i 1961, og antallet af rapporterede konkurrencer fra 39 til 56.

Blandt de hjemlige konkurrencer er der særlig grund til at omtale danmarksmesterskabet, der for første gang blev afholdt som et samlet arrangement i St. bededagsferien i Esbjerg lufthavn. Tanken hermed var at få tid til at udveksle erfaringer og til kammeratligt samvær, og takket være strålende vejr blev arrangementet en stor succes.

Også sommerlejren på Vandel havde stor tilslutning, selv om det denne gang lå uden for den store ferieperiode i juli.

På det internationale felt deltog vi med et fuldt hold ved verdensmeisterskaberne i Leutkirch i Tyskland. Ved den nordiske landskamp for fritflyvende modeller i Ljungbyhed i Sverige fik vi en individuel førsteplads, men blev samlet placeret efter Finland og Sverige. For første gang var der i Stockholm arrangeret nordisk landskamp også for linestyrede modeller, hvor vi imidlertid kun kunne deltage med 3 mand.

Om det instruktionsmæssige område kan oplyses, at der i årets løb blev afholdt foredrag og demonstration af eksperter på hhv. radiostyrings- og linestyingsområdet ved særlige arrangementer til fremme af den tekniske udvikling.

CALTEX AVIATION

COX Thimble-Drome

knagende stærke, flyveklare plastikmodeller med fantastiske flyveegenskaber.
KONSTRUERET OG PRØVEFLØJET AF ROY COX.



Comanche

Super Cub flyveklar incl. håndtag og line Kr. 88,00
 do. byggesæt (uden Babe Bee motor) Kr. 35,00
 War Hawk (Flying Tiger) flyveklar, Kr. 108,00

Stort katalog og prislister hos forhandlere eller mod kr. 0,30 i frimærker til: **Danske startinstruktioner.**

K. WITTROCK
 Peter Bangsvej 77, København F.

Cox originale brændstof, glødeclips og påfylder gør det endnu lettere.

Gløderørsmotorer for konkurrence og sport/hobby legende let start

1962 sensation: fantastisk realistisk Stuka Ju 87d 61 cm spænd.
Motorer
 Cox Special 2,5 Medallion serien levering maj.

Vinder af verdensmesterskabet i Vesttyskland 1961 ved Fritz Schneeberger fra det svejtsiske hold



Uovertrufne standardmotorer:
 Babe Bee 0,82 ccm Kr. 39,85
 Pee Wee 0,33 ccm Kr. 39,85
 Sportsman 2,5 ccm Kr. 79,85

TEE DEE
 2,5 ccm.
 Kr. 125,00



TEE DEE 0.163 ccm
 Verdens mindste motor anvendes m. eller u. tank

CHAMPION



Champion tændrør på lager

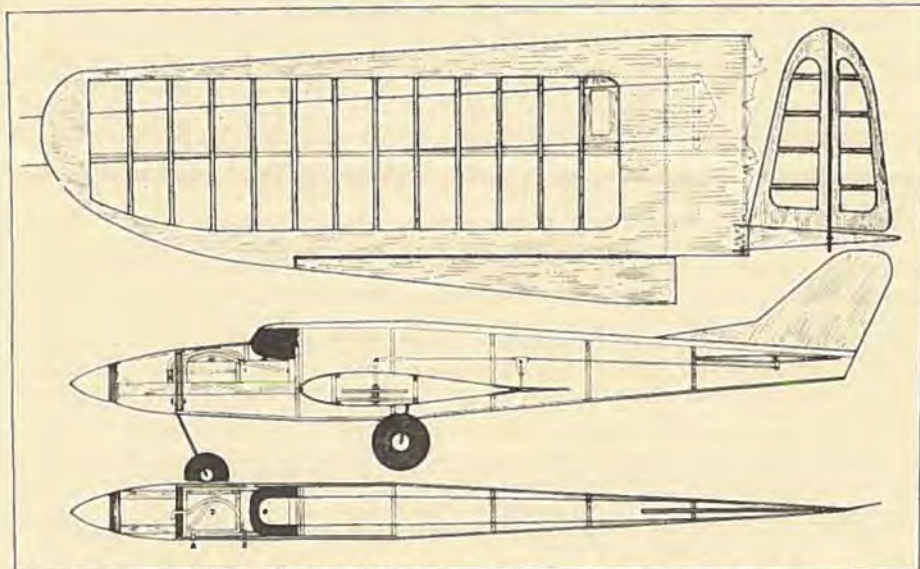
til alle gängse Continental og Lycoming motorer.



Generalagent for Aircraft-tændrør i Danmark

SCANAVIATION
 KØBENHAVNS LUFTHAVN . DRAGØR
 TELEFON DR 910*

KDA leverer tegning til Kaj Hansens DM-vinder



Tegning af Kaj Hansens DM-vinder 1961 — arbejdstegningen er betydeligt mere detaljeret.

Når vi ved forskellige lejligheder har drøftet det evigt aktuelle spørgsmål om, hvad vi kunne gøre for at bedre den flyvemæssige standard, så har vi altid kunnet konstatere, at noget af det, der er mest behov for, er ekspertinstruktion, litteratur samt tegninger til virkelig gode modeller. Derfor forsøger modellflyverådet nu at fremskaffe tegninger til nogle af de bedste danske konstruktioner, og som den første i rækken har vi valgt Kaj Hansens DM-vinder fra sidste år. Foruden DM har modellen vundet så at sige alt, hvad den har deltaget i. En undtagelse er den Nordiske Modellflyvelandskamp. Her blev den nemlig »kun« nr. 2!

Modellen vil vel iøvrigt være velkendt for de fleste, men for en ordens skyld skal vi fortælle, at den er beregnet for en »35« motor — Kaj bruger en OS — og at dens spændvidde er på hele 157 cm. Det skulle vel være overflødigt at bemærke, at en model i denne størrelse ikke egner sig for begyndere, som anbefales at bygge en model til en 2,5 ccm motor — men nu er det altså sagt endnu en gang.

Om konstruktionen fortæller Kaj Hansen selv:

»Modellen er forsynet med differentialflaps, hvis virkemåde, som vi jo sikkert alle ved, består i, at den inderste flap har større udslag end yderste flap. Derved sker der en svag krængning af modellen: ud fra flyvecirklen praktisk taget hver gang flyveretningen ændres. At dette giver stramme liner og en fin kontrol med modellen, siger sig selv. (For læsere, der ikke kender dette system og ophavsmanden til det, må oplyses, at det er den amerikanske stuntmester Bob Palmer, der bærer ansvaret for selve princippet).

For perfekt motorgang, uden anvendelse af andet end 75 % methylalkohol og 25 % amerikansk olie, sørger tryktankene. Tryktanksystemet er iøvrigt beskrevet på lystryk-

ket fra K.D.A. Jeg må her påpege, at anvendelse af totanksystem er et levn fra den tid, da jeg fløj uden tryk på tankene, og at jeg i dag er tilbøjelig til at tro, at man med tryk kan klare sig med en ganske normal tank af ikke for store dimensioner og forsynet med en skulplade. Fordelene og ulemperne ved anvendelse af to samarbejdende tanke, vil jeg komme ind på ved en anden lejlighed.

Modellen har trepunktlanding gennem to vingemonterede hovedhjul og et fjedrende næsehjul.

Planet kan, af transporthensyn, skilles fra kroppen ved hjælp af skruer. Systemet er ikke medtaget på tegningen, men påtænkes beskrevet i en kommende kortartikel i FLYV.

Fordelen ved denne størrelse i en kunstflyvningsmodel — dersom den altså ikke bygges alt for tung — er, at man kan flyve langsommere, uden at flyvningen bliver urolig, og at det bliver nemmere at opnå den eftertragtede, lave planbelastning, men det skal samtidig påpeges, at modellen, og i særlig grad planet, skal være fuldstændig korrekt færdigbygget, idet modellen er næsten umulig at flyve, dersom der er den mindste skævhed i planet — specielt ude i planspidserne. I så tilfælde må man trimme med de to små stykker faste flaps i hver vingspids, indtil modellen ligger fuldstændig ens i både ret- og rygflyvning.

Hosstående tegning er en gengivelse af arbejdstegningen, men for overskuelighedens skyld er detaljer og tekst udeladt. For tegningen er nemlig virkelig detaljeret med skitser af tanksystem, understel, differentialflaps m. v. Lystryk leveres mod indsendelse af kr. 8,00 portofrit til KDA medlemmer. Er man ikke medlem, koster den med ekspeditionsgebyr kr. 10,00.

Som man måske vil vide, findes denne model i to udgaver. Den, som her er vist,

Nye kræfter i modellflyverådet

Paul Rasmussen, Kalundborg, Kjeld Frimand Jensen, København, og Finn Mortensen, Næstved, blev indvalgt i modellflyverådet ved repræsentantskabsmødet i Odense den 4. marts i stedet for Børge Hansen, Jens Jørgensen og Egon Briks Madsen, som ikke ønskede genvalg. Axel Mortensen og Leif Mortensen blev suppleanter.

Valget skete hen mod slutningen af et langvarigt møde, der efter Arne Hansens A2-foredrag varede fra kl. 11 til over 18. Peder Dueholm var dirigent. Under beretningsafleggelsen uddelte Ole Meyer Larsen (der selv fik prinsessepokalen, som vil blive inddraget i 1965) en række pokaler, heriblandt for første gang Hobby Bladets initiativpokal til Kjeld Frimand for hans indsats med at samle de københavnske linestyingsflyvere.

Rådets forslag om at fortsætte med FLYV som medlemsblad og for 1963 at forøge kontingentet til 12 kr. for junior- og 18 kr. for seniormedlemmer for dels at dække FLYV, dels noget af det kroniske underskud, blev efter en lang debat vedtaget med 27 stemmer for og ingen imod. Samtidig vedtog man at gå over til halvårlig betaling.

En række forslag til regelændringer blev grundigt diskuteret. De der straks gennemføres, meddeles snarest. Rådet skal udarbejde nærmere regler for en ny danmarkskategori i holdkapflyvning, mens nye klasser i denne gruppe skal prøves af Windy. Der var ikke enighed om nødvendigheden af at kræve jordstart i hastighed, så det blev overladt linestyingskongressen i Alborg at søge at nå et resultat. Denne skal også udforme nærmere regler for hastighedsrekorder, der (med 17 stemmer mod 13) vedtoges kun at kunne sættes ved konkurrencer i fremtiden. Kongressen tilstræbes afholdt den 8. april i Alborg.

Finnerne vandt nordisk landskamp

Resultatet af den nordiske landskamp for fritflyvende modeller, som blev afholdt den 11. marts på Svelle i Norge i strålende vintervejrløst blev: Finland 6947 sek., Sverige 6474 sek., Norge 6318 og Danmark 2955 sek. Finland vandt A2 og C3, Sverige D1. Danmark lå sikkert i bunden i alle tre klasser.

Individuelt blev resultatet, at R. Haasevold (N) vandt A2 med 889, Pentti Aalto (F) C3 med 874 og Birger Bulakin (N) 785.

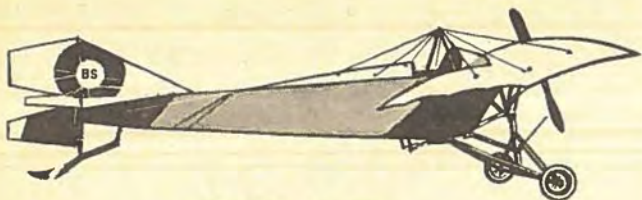
Referat og undskyldninger for nederlaget i næste nummer.

Windy-pokalen 1962

Konkurrence om Windy-pokalen afholdes i Valbyparken søndag den 29. april. Tidligere succes'er forventes overgået i år, da interessen er så stor som aldrig før for netop dette stævne. Man har også inviteret svenske linestyingsfolk og venter skarp konkurrence. Der flyves efter FAI-regler.

Tilmelding sker skriftligt til Windy's flyveleder: D. Nordahl Jacobsen, Bregnerødgade 11, 2., Kbh. N., inden 24. ds. For sen tilmelding medfører strafgebyr på 2 kr.

og en noget mindre, som er mere velegnet, når vejret er hårdt. Den mindre model kommer inden længe i handelen som byggesæt fra et af vore efterhånden mange modellflyvefirmaer. Så er man mere interesseret i denne udgave, bliver der altså også lejlighed til at få den, hvis man væbner sig med lidt tålmodighed.

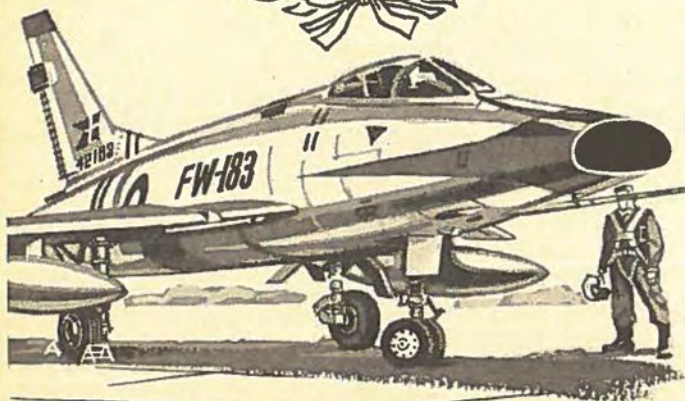


1912



DET DANSKE FLYVEVÅBEN

byder
stadig
ungdommen
gode
fremtidsmuligheder



AUTOGENA

SVEJSE- OG SKÆREVÆRKTØJ



$\frac{1}{3}$ Dansk Ilt- & Brintfabrik

Scandiagade 29, København SV.

JERN. STÅL RØR. METALLER



S. C. SØRENSEN $\frac{1}{3}$

RANDERS AALBORG ODENSE KØBENHAVN
Tlf. (0621) 4800 Tlf. (081) 3 25 00 Tlf. (09) 11 97 11 SØ •8501

MOTORFLYVERNE MØDES I FILSKOV 7-8 APRIL

Repræsentantskabsmøde, foredrag og
hyggeligt samvær



Hvis vejret tillader det, bliver der stort rykind på Filskov kro's flyveplads i weekend'en 7.-8. april, hvor motorflyveklubberne holder repræsentantskabsmøde, og hvor der lørdag er interessants foredrag og kammeratligt samvær.

Landsmotorflyveklubben lægger ud

Som bekendt blev der sidste år på motorflyverådets initiativ startet en ny klub, Landsmotorflyveklubben, fortrinsvis beregnet for de fartøjssejere og piloter, der ikke var medlem af eller ønskede at være medlem af en lokal klub.

Selvfolgelig bygges en sådan klub ikke op fra dag til dag, men tilslutningen har vist, at den har stor interesse for certifikatindehaverne.

Som klubbens leder har rådet udpeget journalist *Knud Petersen*, der har deltaget en del i europæiske rally'er og derigennem skaffet sig et vide, hvad der kræves af flyvekunnen for at kunne boltre sig i andre lande i privatfly.

En vigtig ting er at kunne flyve efter radiofyrt og VOR-fyrt. Nogle medlemmer af klubben har derfor i samarbejde med luftfartskontroller *S. O. Madsen* fremstillet et bånd, der indeholder morsealfabetet. Man begynder med dette i langsomt og derpå stigende tempo og ender med typiske fyr-identifikationssignaler i normalt tempo.

Ved at lytte til det daglig nogle minutter bliver man efterhånden fuldt fortrolig med morsetegnene. Båndet spiller 24 min. på enhver alm. båndoptager og kan købes af klubbens medlemmer for 30 kr. og for andre klubbens medlemmer for 40 kr. ved henvisning til KDA.

Klubben har også truffet aftale om link-træning på fordelagtige vilkår med et af luftfartselskaberne, og man er ved at opbygge et kursus i praktisk radionavigation, hvor man vil komme til at flyve under marginale vejrforhold sammen med erfarne instruktører.

Enhver certifikatindehaver kan blive medlem af klubben, hvis adresse er den samme som KDA's. Kontingentet for i år er 50 kr.

Arne Kragels
Formand for motorflyverrådet.

Sportsflyveklubbens generalforsamling

Sportsflyveklubben kom ikke til at ændre navn i denne omgang. Forslaget om også at anvende navnene „Privatflyverskolen“ og „Privatflyveklubben“ blev nedstemt og ændringsforslag ikke sat under afstemning.

Regnskabsåret blev ændret en måned, men øvrige lovændringsforslag forkastet eller bortfaldt p. gr. a. for få stemmer.

Af formanden, varemægler *E. Dyrbergs* beretning fremgik, at klubben har 313 medlemmer og fløj godt 1600 timer ifjor, men heraf kun 708 t på klubbens 3 egne fly, der nu er udskiftet med 3 Piper Colt, som ventes at flyve ialt 1800 t pr. år til en timepris af 80 kr. Skoleflyvningen skal foregå på Morian Hansens plads ved Tune.

Kassereren, advokat *Qvortrup* aflagde regnskabet, der balancerede med 110.788 kr. og udviste et underskud på 4111 kr. Han redegjorde for den foretagne sanering af økonomien og gav interessante oplysninger om en foretagen analyse af flyveomkostningerne. Rabatkortordningen vil blive erstattet med en kvantumrabatordning, hvorefter ens 16. flyvetime på et år bliver gratis, hvilket skulle animere til større udnyttelse og mere træning. Man påtænker at indføre et koressystem og at finansiere skoleflyvningskontrakter.

Kontingentet vedtoges uændret. Til bestyrelsen nyvalgte tandlæge *Bang*, øvrige valg var genvalg.

Vestjydsk Flyveklubs generalforsamling

Ved Vestjydsk Flyveklubs generalforsamling den 5. marts oplyste formanden, fabrikant *A. Pallesen*, at der ifjor blev uddannet 13 nye piloter, og at 12 nu var ved at tage certifikat. Klubben har solgt sin KZ3 og benytter Esbjerg Aero Service's fine flåde.

Man har startet en serie klubaftener med film og foredrag. Den 24. marts fejrede man 25 års jubilæet med en sammenkomst.

I samarbejde med EAS er der startet et radiokursus til såvel VHF- som telefonistbevis. Kursus er fuldttegnet, men vil blive efterfulgt af et til.

Mens *Willy Østergård Vejvad* og *Johs. Nørgård* blev genvalgt, trak *Søren Nørgård* sig tilbage og blev erstattet af grosserer *Ib Christensen*.

Man diskuterede endvidere lufthavnens forestående udbygning, samt kontingentforhøjelsen til KDA og vedtog at sende KDA en protest herimod.

Motorflyveklubbens årlige repræsentantskabsmøde vil atter i år blive henlagt til provinsen, denne gang til Jylland, hvor man mødes i Filskov kro. Selve mødet finder sted om søndagen, men motorflyverrådet venter stort rykind allerede lørdag, hvor der som ifjor både arrangeres faglige foredrag og kammeratligt samvær — med hovedvægten på det sidste.

Der indledes lørdag kl. 16,30 med et foredrag af en af vore nye IFR-flyvere, direktør *Bent Stig Møller*, der vil fortælle om de praktiske fordele ved IFR-flyvning og om nødvendigheden af at holde sig i form.

Efter middagen vil kl. 20,00 grosserer *Chr. Fahrner* fortælle om en flyverejse i et moderne privatfly fra Nordamerika til Sydamerika, ligesom han vil give gode råd for dem, der vil på rallyflyvning i sommer.

Vi gør udtrykkelig opmærksom på, at der såvel om lørdagen som til repræsentantskabsmødet kl. 10,30 om søndagen er adgang ikke blot for de officielle repræsentanter, men for alle interesserede medlemmer.

Den hyggelige Filskov kro kan klare omtrent lige så mange overnattende deltagere, som der var i Ringsted ifjor, og der er plads til flere i Grindsted få km derfra.

Altå: flyv — eller kør — til Filskov den 7. og 8. april. Det er hyggeligt at træffe gamle bekendte — og at lære endnu flere at kende!

Protest mod kontingentforhøjelsen

Vi, medlemmer af Vestjydsk Flyveklub, protesterer herved på det kraftigste mod den kontingentforhøjelse, der har fundet sted til KDA, idet vi ikke kan se, hvilke øgede udgifter der godtgør en sådan forhøjelse, især for passive medlemmer, der intet koster KDA udover, at disse får tilsendt bladet FLYV.

Om kontingentforhøjelsen er berettiget for aktive medlemmer, er vi ikke i stand til at se. Der er i alle tilfælde ikke i de sidste åringer ydet nogen som helst støtte til Vestjydsk Flyveklub. Tidligere da vi betalte kr. 7,50 i kontingent, fik vi bl. a. tilskud til teorikursus!

Vi er overbeviste om, at flere flyveklubber i provinsen vil mene som vi, og beder på det kraftigste disse klubbens repræsentanter slutte op om vor protest ved at møde op til delegeretmødet i motorflyverrådet nu den 8. april d. å. og stemme for at få gennemført, at kontingentet bliver nedsat i hvert fald for passive medlemmers vedkommende.

En opretholdelse af disse høje kontingenter vil kun bevirke, at vi får færre medlemmer.

På medlemmernes vegne

Anker Pallesen, formand.

Kommentar fra motorflyverrådets formand

Ovenstående protest mod kontingentforhøjelsen kommer noget sent. Forslaget blev for over et år siden lovformeligt meddelt alle klubber og medlemmer, nøje begrundet og diskuteret og derpå enstemmigt vedtaget af klubbens valgte repræsentanter i Ringsted.

Efter den ligeledes vedtagne overenskomstændring behandles kontingentet imidlertid nu hvert år på repræsentantskabsmødet, og vi kan kun tilslutte os klubbens opfordring til ikke alene klubrepræsentanter, men alle medlemmer, om at møde op i Filskov den 7.—8. april.

fortsættes side 99

JYDSK ILT- & ACETYLENFABRIK A/S

HORSENS . Telefon (066) 2 48 11

LUCAS i luftfartens tjeneste

LUCAS leverer elektriske anlæg og gasturbineudstyr til størsteparten af den britiske fly-industri. LUCAS erfaring i udvikling og produktion af disse anlæg er grundlaget for den kvalitet og præcision der kendetegner alle LUCAS produkter.

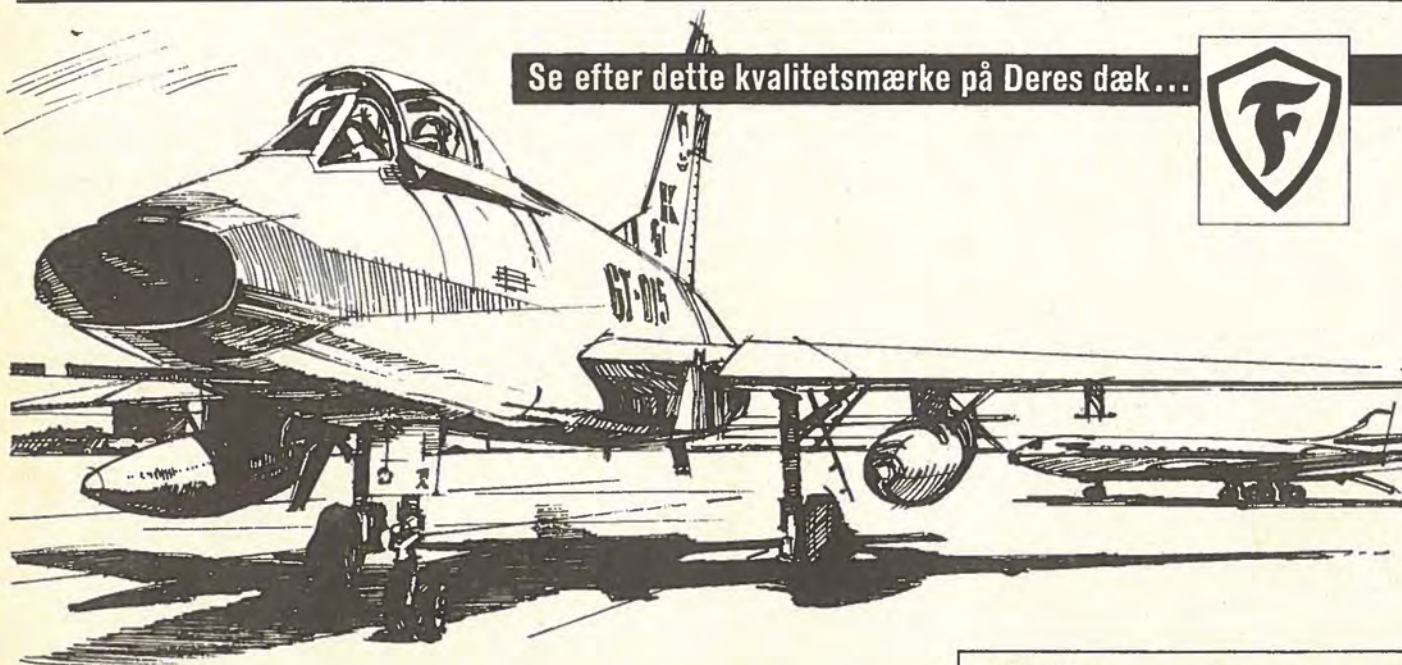


De verdensberømte LUCAS batterier fremstilles til ethvert formål. F.eks flybatteri i type J 0102, 12 volt 40 amp/timer. Vægt 24 kg.



ELEKTRISKE ANLÆG OG BRÆNDSTOFUDSTYR TIL JETTURBINER
AXEL KETNER - VORDINGBORGGADE 6-8 - KØBENHAVN Ø

Se efter dette kvalitetsmærke på Deres dæk...



Firestone

er den bærende kraft
ved start og landing...

Et halvt århundrede er gået, siden det danske flyvevåben første gang gik på vingerne — vi hilser jubilaren og ønsker fortsat god vind...

Firestone sørger for den solide jordforbindelse — og skaber størst sikkerhed ved start og landing. Der er Firestone dæk til ethvert fly — militært, civilt og sports!

Protesten skyldes sikkert manglende kendskab til forholdene, fordi Vestjydske Flyveklub ikke lod sig repræsentere ved den vigtige kongres ifjor. Vi opfordrer derfor til at møde op i Filskov og gennem konstruktivt arbejde være med til at løse danske privatflyveres mange fælles problemer.

A. Kragels.

Meget at se på Hannovermessen

Sidst i denne måned og først i maj er der industrimesse i Hannover, og i forbindelse med denne afholdes fra 29. april til 8. maj i lufthavnen Hannover-Langenhagen en luftfartsudstilling, der synes at byde på mange interessante ting, ikke blot fra Tyskland, men også fra andre lande. Udstillingsarealet bliver dobbelt så stort som sidste gang.

Hawker Siddeley Aviation viser en række engelske typer, deriblandt muligvis den første offentlige forevisning af den lodretstartende Hawker P. 1127. Endvidere kommer Avro 748, Blackburn Buccaneer, Hawker Hunter træner, Folland Gnat og Armstrong Whitworth Argosy.

Dornier viser Do-27 og Do-28, som også besøger trafik mellem messen og luftfartsudstillingen, og endvidere vises de licensbyggede Lockheed F 104G Starfighter og Fiat G 91.

Østrig viser den tredje prototype for forretningsflyet SGP-M222.

Talt ventes op mod 100 luftfartøjer at deltage i udstillingen.

ILSY afløst

ILSY-udstillingen og opvisningen, der skulle have fundet sted i pinsen på Ypenburg-flyvepladsen i Holland, er blevet afløst på grund af modstand fra de omkringliggende byer og en deraf følgende pressediskussion.

Turin-udstillingen afløst

Den planlagte flyveudstilling i Turin fra 24. maj til 3. juni er blevet afløst på grund af manglende tilslutning.

Luftfartsregistret

Nyregistreringer: OY-FAB, Piper J3C/50 Cub, B-P-Flyveklubben v. direktør Bohnstedt-Petersen, Fredensborg. — OY-AFM, Piper PA-22/108 Colt, Søren Elsnab, Ris-skov.

Ejerskifter: OY-DCL, Piper PA-22/160 Tripacet, solgt af Commertas til Frederikshavn Flyvegruppe.

Slettet: OY-ACK, type THK-5A, tilhørende P. Kastrup Jensen, Ålborg, samt OY-GUX, type K-7 Rhönadler, tilhørende Dansk Svæveflyvefond.

Kastrup = nr. 158 i USA

Efter en amerikansk sammenligning mellem trafikken på europæiske og amerikanske lufthavne ligger Københavns lufthavn med hensyn til antal starter og landinger lige under nr. 158 i rækken af amerikanske lufthavne, nemlig Macon i Georgia.

Canadiske tal

Der blev udstedt 3314 A-certifikater og 344 trafikflyvercertifikater i Canada ifjor. Ved årets udgang var der 14.597 A-certifikater i kraft.

Af 5885 registrerede civile fly var 3708 privatejede, 1970 kommercielle. Der kom 598 nye fly i registret sidste år.

Stigerekorder

Northrop T-38 Talon jettræneren skal have slået Lockheed F-104's rekorder for tid til 3, 6, 9 og 12 km højde med hhv. 35,0, 51,4, 64,7 og 95,7 sek. som de nye præstationer. Det skete den 19. februar, men to dage efter steg en McDonnell F4H-1 på 48,7 sek. til 6 km og på 34,5 sek. til 3 km højde. Rekorderne er endnu ikke anerkendt.

BØGER

Charles & Allan Zweng: *Radio and Instrument Flying*. Pan American Navigation Service, 1960. 335 sider, ill. Pris 5 dollars.

17. udgave af denne klassiske bog, som er solgt i over 80.000 eksemplarer siden 1940, vil utvivlsomt kunne give alle, der vil videreudanne sig, specielt på instrumentflyvningsområdet, megen værdifuld viden. Den omfatter elementær og videregående instrumentflyvning, radionavigationshjælpemidler og landingshjælpemidler, navigation, meteorologi osv., samt forberedelse til skriftlig prøve med eksempler på spørgsmål. Det må dog ved brugen tages i betragtning, at der er en del afvigelser mellem amerikanske og europæiske regler og koder.

Larsson & Landin: *Handbok i flygning*. Bonniers, Stockholm, 1961. 404 sider, over 250 ill. 62 sv. kr.

Efter at svenskerne i nogen tid som vi har manglet en lærebog for privatflyvere, har de nu udsendt 2. udgave af denne bog fra 1956. Det er en bog i traditionel lærebogstil, der begynder med begyndelsen og systematisk arbejder sig gennem fag som aerodynamik, materielle, navigation, meteorologi, sø- og vinterflyvning, organisation etc.

Den er nydelig trykt på godt papir og med pæne, men lidt kedelige tegninger, og kan med sit solide indhold ndmærket bruges ved danske teorikursus, selv om den måske vil skræmme nogle ved sit lidt ingeniørmæssige og teoretiske præg.

Ved at se det nydelige Colt-foto på omslaget håber man at se bogen moderniseret mere i retning af privatflyvning, men trods nye klicheer er der ikke afbildet moderne privatfly, hvorimod man har fået DC-8 med!

»50 moderne Sport- und Reiseflugzeuge.«

Luftfahrt-Verlag Walter Zuerli, München, 2. udgave 1961. 126 sider, ill. Pris 3,50 DM.

Anden udgave af denne lille bog i lommeformat bringer et fotografi samt vigtigste data for 50 moderne privat- og forretningsfly samt i tabelform data for ca. 75 ældre typer. De 50 er opdelt i rækkefølge efter antal sæder, og man har bestræbt sig for hovedsagelig kun at medtage typer, der er i handelen.

Bog om danske militærfly på trapperne.

Vi har ikke i dette nummer kunnet bringe billeder af samtlige flytyper, der er anvendt i hær, søværn og flyvevåben gennem de 50 år, men det vil man få i en lille bog af *Hans Kofoed*, der udkommer i denne måned på FLYV's Forlag.

Bogen bringer et billede samt en kort omtale med de vigtigste data for hvert fly, fortæller hvornår vi fik typen, og hvor længe vi havde den samt — med undtagelse af nogle af de endnu operative typer — hvor mange vi havde af dem. Nummereringen omtales også. Det er blevet til ca. 90 typer — foruden svæveflyene, der også er taget med.

Bogen er uundværlig for enhver, der interesserer sig for vor militære flyvning eller for flytyper.

Bestil den allerede idag hos Deres boghandler.

Kastrup-gæster i februar

1/2 overtog Transair Malmøruten fra København, og en af Linjeflyg's DC-3, SE-BSN, er nu malet i Transair's farver med

påskrift over kabinedøren: Chartered by SAS. En anden Transair-gæst var DC-6B, SE-BDG (ex-CF-CZV) og en Catalina, L-362 fra det danske flyvevåben. 3/2 ankom SAAB med en Alouette III, SE-HDC. — 4/2: SE-CYP, Cessna 210, Claes Lundqvist fra Lund og SE-CYI, Cessna 172 C, Parfum Lombard AB fra Malmø samt OY-AFH, en Super Rallye, tilhørende Scandinavian Air Trading Co. — 5/2 havde SE-BSN motorvanskeligheder, og Transair indsatte derfor en DC-6, OO-SDE (ex-Sabena) på Malmøruten, men den blev dog senere på dagen afløst af en Curtiss Commando, SE-CFH. — 6/2: SE-CPN, Baron, SAAB. (SE-CPM i FLYV nr. 3 var fra Svensk Flygtjenst AB, og ikke SAAB). Air France ankom på ruten med en „ny“ Caravelle, F-BKGZ (ex-F-BJTC). DO-6, C-47, Finnish Air Force (ex-OH-LCI), D-EHED, KZ-VIL, Palle Thomsen fra Bremen (ex-OY-AAV).

8/2: C-118A, 33234, USAF, North America Air Defence Command, var en VIP-transport. — 9/2: G-AROK, Cessna 310F, British Executive Air Service. I stedet for Caravelle, ankom Swissair på ruten med en DC-8, HB-IDC. — 10/2: SE-BDI, DC-6B, Transair (ex-CF-CZF), G-AOZZ, Argosy, BEA-fragter. — 11/2: F-BELZ, Boeing 307 Stratoliner fra Airnautic var også en fragter. BEA brugte på ruten en Olympic Airways Comet 4B, SX-DAK, påmalet BEA ved kabinedørene. SE-CMS, Super Rallye, SAAB. — 12/2 demonstrerede en Viking, G-APKR fra Decca, det nye navigations-system HARCO. SE-CEK, Apache, fra Travelair Scandinavia AB. — 13/2: SE-CPR, Cessna 210, Laurins Bil AB. fra Ronneby (ex-OY-ABT). OY-EAF, Smaragd, Esbjerg Aero Service. C-121A, O-80614, USAF.

14/2 landede en Convair 340, PH-CGH fra KLM, for at hente en skibsbesætning, der skulle til Amsterdam. — 15/2 brugte BEA på ruten i stedet for Comet en Vanguard, G-APDL. C-47, O-48914, USAF, 7531 Air Base Squadron. C-130, 50009, USAF, 322nd Air Division. — 16/2: D-INGA, Morane-Saulnier Paris fra Battenfeld Maschinenfabrik; man må sige, at denne fabrik er med på moderne, når det drejer sig om forretningsfly! Swissair benyttede på ruten igen en DC-8, HB-IDB. VC-47, O-50943, USAF. — 17/2: SE-BDI, DC-6B, Transair (ex-CF-CZR) og Kar-Air landede med deres svenske registrerede DC-6B, SE-BDX (ex-OY-KMU). — 19/2: PH-UES, Beech 18, Hollands Nationale Flyveskole. Lufthansa har overtaget 2 Convair 440 fra det tyske Condor, og den ene, D-ACAT (ex-D-ABAB), ankom på ruten 20/2.

21/2: OY-AFI, Cessna 172C, A/S Commertas. D-EGYH, Klemm 107C, Aka-Flieg fra Stuttgart. PH-RLV, Safir, Hollands Nationale Flyveskole. SE-CMU, Mooney, Otto Ballin AB. fra Hålsingborg. VC-47A, O-15992, USAF, 7101st Wiesbaden. C-54D, O-17204, USAF. — 22/2: PH-UDT, atter en Beech 18 fra Hollands Nationale Flyveskole.

Det første Coronado-besøg blev 23/2, da Swissair i stedet for Caravelle brugte en Convair 900, HB-ICD, på ruten. SE-CYB, Cessna 172B, Malmö Aeroklub. LN-IXW, Baron, Björumfly (ex-SE-CPM). — 24/2: C-54E, O-49040, USAF, 322nd Air Division. — 25/2: G-APRN, Argosy, BEA-natfragter. LX-IOC, DC-4, Interoccean. — 26/2: LN-1KA, Cessna 172B, Björumfly (ex-OY-AFU); efter at den er kommet til Norge, har den fået flouroscerende orange på vingehalefinne og haleplattipper. G-ARGW, Aero Commander, Wood of Colchester Ltd. Den anden „nye“ Lufthansa Conv. 440, D-ACEK (ex-D-ADIL) ankom på ruten 28/2; begge Convair er for øvrigt forsynet med radarnæse. D-IBIF, Dornier 28, Fa. Rosenthal Porzellan AG. og den sidste nye SAS Caravelle, SE-DAF, er nu indsat på rutenettet; den hedder Sven Viking og har bygge-nr. 112.

En annonce

vedrørende køb, salg eller stillinger indenfor flyvningen giver altid resultat i FLYV.

Billet mrk.-annoncer ekspederes uden ekstra gebyr.

KZ III til salg

Fin stand, hovedoverhalet (ikke motor) for 1½ år siden. Med metalpropel, radioinstallation, kursgyro, kunstig horisont og godkendt slæbeanordning. Billet mærket 41 modtager FLYV, Vesterbrogade 60, København V.

Århus Flyveklub

sælger for højeste bud den flyveklubben tilhørende Piper Cub J 3, netop synet og godkendt.

Alle oplysninger fås ved henv. til

Salgschef Robert Quist,

Telf. 061 - 3 38 33 . Privat 061 - 6 80 40

KZ III

udlejes for kortere eller længere tid.

STØRUP

Telf. Vester 378

FORLANG RAZORBACK

Glasfiberbeklædning til Deres fly

Anvendes af 8 amerikanske airlines og det amerikanske luftvåben.

Godkendt af luftfartsdirektoratet

SE DET PÅ OY-AFL.

DELTA TRADING CO. Herlevgårdsvej 2 Herlev

HANS KOFOED

DANSKE MILITÆRFLY

gennem 50 år

Flyvevåbnets flytyper fra starten i

1912 indtil nutidens overlydsjagere

76 sider med mange illustrationer. Pris kr. 11,00

Kan bestilles i boghandelen eller fra

FLYV's FORLAG . EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60 . København V.

Bliv medejer af

TIPSY-NIPPER

- 1) køb aktiepost på kr. 1.000,—
- 2) flyv min. 10 timer p. a. à 35 kr. alt incl.

P.S. Aktieposter belånes til 5 % p. a.

T. Østrem

Nørre Voldgade 9, PA. 6130

DFS Olympia

Helt flyveklar, med instrumenter. I meget fin stand, sælges omgående. Henvendelse til

Östra Sörmlands Flygklubb
Box 42, Södertälje
Sverige

KZ III

sælges billigt.

Telefonisk henvendelse:

Telefon Vester 3840

Søges:

4-sædet fly, gerne ældre type. Egnat for lettere godstransport.

Min. 300 timer til H. E.

T. Østrem,

Nørre Voldgade 9

PA. 6130

INDBINDING AF FLYV

10,50 kr. pr. bind.

2 årgange kan indbindes i eet bind for samme pris. Ved indsendelsen bedes anført, om bladet ønskes indbundet med eller uden omslag. Indbindingen er det såkaldte strippblind, der består af faste papsider med solid limning i ryggen og påtrykt rygstel.

FLYV's FORLAG

EJVIND CHRISTENSEN

VESTERBROGADE 60 - KØBENHAVN V.

Stilling som pilot søges

Dansk pilot, der vender hjem fra Canada, søger stilling som pilot eller copilot ved solidt firma. Har canadisk trafikflyvercert. af 1. kl., gyldig til et- og flermotors land- og søfly til 12.500 lbs., instruktørbevis og radiocertifikat. Endvidere USA-trafikflyvercert. af 3. kl. til en- og flermotors landfly. Flyvetid 3576 timer, hvoraf 3275 som førstepilot. Har som førstepilot fløjet KZ 3, KZ 7, Auster, Miles Magister, Bücker 181, Aeronca, Piper J3, PA 12, PA 18, PA 22, Cessna 140, 170, 172, 180, Stinson 108, Norseman (1800 timer alene på Cessna 180 og Norseman), Dragon Rapide, Piper Apache, Beechcraft 18 samt Anson V (200 t). Som copilot på Beechcraft 18 samt ca. 200 t på DC 3. Bedste anbefalinger kan forelægges. Vil svare på alle evt. tilbud. Billet mrk. 42 modt. FLYV, Vesterbrogade 60, Kbh. V.

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

Minerva 1841



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert forsikringselskab, der er tilknyttet poolen, samt af SAS's billetkontorer.

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

Svæveflyvningens stærke fremgang

Imponerende tal

Som det fremgår af den årsberetning for 1961, som svæveflyverrådet aflagde ved repræsentantskabsmødet i Kalundborg den 18. marts, blev året — trods ret dårligt sommervejr — et af de fremgangsrigeste for dansk svæveflyvning.

Medlemstallet fortsætter med at stige og var i andet halvår 830, hvortil kommer svæveflyverne i flyvevåbnet.

Antallet flyvedage steg fra 42 til 54 i gennemsnit hos klubberne.

Antallet flyvninger steg godt 42 % eller med knap 9000 til 29.278. Lægger man flyvevåbnets til, bliver det 36.963 — eller omset til flyveledelsens sprog til 73.926 „operationer“ (starter + landinger), hvilket svarer til 92 % af Kastrups trafik ifjor, der var 79.892, men modsat svæveflyvningen fordelt over alle årets dage.

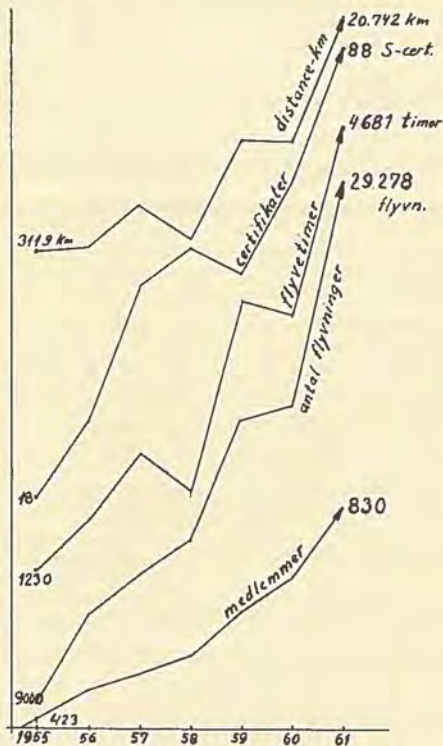
Flyvetiden målt i antal frie svæveflyvetimer gik endnu mere frem, nemlig 45 % til 4.681 timer.

Antallet distanceflyvninger steg fra 117 til 271 og kilometertallet fra 11.719 til 20.742 km. Det er dog ikke bare derfor, men også på grund af mangel på tid, at KDA ikke har kunnet udarbejde det sædvanlige kort over distanceflyvningerne.

Havaripromillen sank fra 0,68 i 1960 til 0,55 i 1961.

Værdien af de 95 civile svævefly er opgjort til 594.800 kr., hvortil kommer hjælpemateriel, hangarer og klubhuse til 361.100 kroner.

• • •



Disse kurver giver en god illustration til det store opsving, svæveflyvningen ved energisk arbejde fra medlemmernes, klubbernes og svæveflyverrådets side har fået i de sidste år.

400 og 500 km trekanter i Sydafrika

Ved de sydafrikanske svæveflyvemesterskaber i januar deltog en række udenlandske svæveflyvere, og som ifjor blev der præsteret en række imponerende flyvninger, der beviser Sydafrikas fremragende svæveflyvemuligheder.

Den tyske mester *Rolf Spähmig* vandt konkurrencen. Han fløj en Zugvogel, mens hans landsmand *Hans Böttcher* på Standard Austria blev nr. 2 af de 17 deltagere. De ni gyldige konkurrencedage omfattede følgende opgaver: 100, 200, 300, 400 og 500 km trekant, en ikke gennemført samt en gennemført 600 km ud-og-hjem (5 kom hjem!), 345 km race til mål, 252 km ud-og-hjem.

Konkurrencen fandt sted i Kimberley, der ligger i et højland på 1000 til 1200 m, mens skybasis tildels nåede 5500 m op og termikken 8-10 m/sek hele vejen op!

Böttcher, der ialt fløj 50 timer og 3500 km på 9 dage, satte ny tysk rekord på 100 km trekant og håber, at FAI snart indfører 500 km trekanten og anerkender hans flyvning som rekord (520 km på 5 t 51 m).

Spähmig satte nye tyske rekorder over 200, 300 og evt. 400 km trekant samt ud-og-hjem-distance. Bedste sydafrikaner var *Pat Beattie*, der fløj med 102 km/t over en 400 km trekant. Hans 18 m BJ-2 var støvnets sensation. Den har Fowler flaps, der øger vingearbejdet med 20 % og muliggør langsom flyvning ved 54 km/t med 0,7 m/sek synk.



Prins Ael afgik fra DDL's bestyrelse ved generalforsamlingen den 8. marts efter 21 års medlemskab. I hans sted indvalgte hans søn, *grev Flemming af Rosenborg*.

Direktør *Viggo J. Rasmussen* har opsagt sin stilling som direktør i SAS, region Danmark, og forlader selskabet til juni efter 30 år i DDL/SAS for at tiltræde en direktørstilling i De Forenede Bryggerier.

IATA-selskaberne har nu 2950 propelfly og 600 jetfly, men stadig nævnte klarer 40 % af passager-kilometerne.

Coronado's fire motorer sluger 56 tons luft i minuttet, når de går for fuld kraft. SAS tager *Coronado* i brug 1. maj.

Nordpolsruten fyldte 5 år den 24. februar. SAS har befløjet ruten 1200 gange og befordret 35.000 passagerer og over 2000 tons fragt på Tokio-ruten i disse år. Indbefattet polarruten til Los Angeles, hvor der siden november 1954 er transporteret 156.000 passagerer og 3000 tons fragt og gods, har SAS udført over 19.000 arktiske flyvninger og har dermed indhøstet flere erfaringer end noget andet selskab.

Overbooking og udeblivelse er to luftfartsproblemer, som man søger at løse i USA ved at pålægge selskaberne en bøde for at sælge billetter til flere pladser, end der er (der tales om halvdelen af billetprisen inden for visse grænser), mens passagerer, der bestiller plads men udebliver, skal betale et lignende beløb.

KAPTAJN FOLTMANN HYLDET VED REPRÆSENTANTSKABSMØDET

MENS årets første større termikflyvning blev udført i det smukke, men kølige vejr søndag den 18. 3., drøftede godt et halvt hundrede repræsentanter for svæveflyveklubberne de fælles problemer på Jernbanehotellet i Kalundborg.

En omfattende årsberetning blev aflagt af formanden for svæveflyverrådet, *Kaj V. Pedersen*, assisteret af *Børge Christiansen*, *Mogens Henriksen* og *Per Weishaupt*. Kun spørgsmålet om snarlig fremskaffelse af en af rådet anbefalet, typegodkendt transportvogn gav anledning til lidt diskussion. Iøvrigt blev beretning og regnskaber godkendt.

Hverken fra råd eller klubber var der fremsat forslag til behandling. Kontingentet blev vedtaget uændret, og til næste års mødested valgtes Århus.

Mogens Henriksen og *Carsten Thomsen* ønskede at trække sig tilbage fra rådet, hvad man med beklagelse tog til efterretning. I stedet rykker *Niels Sejstrup* og *Harry Thorsted* op i rådet, og til de to ledige pladser i fondsbestyrelsen blev *Ib Braes*,

Aviator, og *Ejvind Nielsen*, Kalundborg, valgt, mens de øvrige valg var genvalg.

For første gang overværede aeroklubbens generalsekretær — efter særlig anmodning — svæveflyve-repræsentantskabsmødet. Man ville gerne sige pænt farvel og tak, og kaptajn *Foltmann* blev spontant hyldet såvel ved sin ankomst, som da *Kaj Pedersen* hædrede ham ved at tildele ham *Götapokalen* for 1961. For en gangs skyld var det kaptajn *Foltmann*, der var modtager i stedet for overrækker af en pokal.

Pokalerne for årets bedste individuelle præstationer tilfaldt *Leif Corydon Andersen* (højdevinding 6700 m), *Vagn P. Jensen* (målflyvning 315 km trekant), *Harald W. Jensen* (fri distance 377 km) og *Ole Didriksen* (trekantflyvning, 60 km/t).

— Lørdag aften havde der været stor tilslutning til en kombineret films- og auktionsaften på Grand Hotel. Med »biografmanden« som auktionarius kom der snart gang i budene, og resterne af fondsmateriellet indbragte 1767,15 kr. til yderligere

forstærkning af de midler, der nu står til rådighed til indkøb af jord til det svæveflyvecenter, det nu er rådets vigtigste opgave — med hjælp især fra medlemmer i Jylland — at prøve at få fremskaffet.



KONGELIG DANSK AEROKLUB

(DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

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

Telegramadresse: Aéroclub.
Kontor og bibliotek er åben mandag til fredag fra kl. 9-16.
Formand: Landsretssagfører B. Moltke-Leth.

MOTORFLYVERADET

Formand: Ingeniør Arne W. Kragels.

SVÆVEFLYVERADET

Formand: Ingeniør Kaj V. Pedersen.

MODELFYVERADET

Formand: Bankass. Ole Meyer Larsen.

DANSKE FLYVERE

Formand: Generalmajor H. Pagh.
Generalsekretær: Direktør August Jensen.
Dansk Pool for Luftfartforsikring,
Østergade 24, tlf. Minerva 1841.

AEROKLUBBENS ORDINÆRE GENERALFORSAMLING

Herved indkaldes til aeroklubbens ordinære generalforsamling, der afholdes torsdag den 26. april 1962 kl. 19.45 i Borgernes Hus, Rosenborggade 1, København, med følgende dagsorden:

1. Aflæggelse af årsberetning.
2. Fremlæggelse af regnskab til decharge.
3. Fastsættelse af kontingent for det følgende regnskabsår, jfr. lovenes § 6 c.
4. Behandling af forslag.
5. Valg af medlemmer til hovedbestyrelsen.
6. Valg af revisorer.

Regnskabet henligger til gennemsyn på aeroklubbens kontor fra og med den 12. april. Ved henvendelse til aeroklubben vil medlemmerne kunne få regnskabet tilsendt.

God ny film om flyvevåbnet

Ved KDA's mødeaften den 7. marts fortalte kaptajn A. H. Dolleris om flyvevåbnet og især om uddannelserne, hvorefter han viste den helt nye farvefilm „Et spørgsmål om tillid“, der på en udmærket måde fortæller om samspillet mellem de mange forskellige led i flyvevåbnet, på jorden og i luften. Det er en dejlig film, som også viser flyvevåbnets nyeste typer, og som vi absolut kan anbefale til forevisning i klubberne.

Kaptajn Dolleris kaldte derpå en af de unge tilhørere op og iklædte ham en komplet flyvermundering, hvorefter man så faldskærmen blive udløst, svømmevest og gummi-båd pustet op, og endelig sluttede aftenen og sæsonen med forevisning af filmen fra sidste våbendemonstration i Jægerspris.

Nye personlige medlemmer:

Repræsentant Niels Lykke.
Salgsassistent Carl Møgaard.
Ingeniør Sven Christensen.

Runde fødselsdage:

Ingeniør Lidang Sørensen, Schlegels allé 9, V, 70 år den 4. april.
Fabrikant Erik Jensen, Allegade 8 B, F, 60 år den 5. april.
Undermester Svend Christiansen, Engelholmvej 35, Brønshøj, 50 år den 10. april.

KDA søger

Yngre mandlig sekretær med kendskab til privat flyvning samt organisations- og kontorarbejde

Løn efter aftale. Tiltrædelse snarest muligt.

Skriftlig henvendelse til KDA, Østerbrogade 40, København Ø.

KALENDER

- 26/4 Generalforsamling i KDA.
29/4-8/5 Udstilling ved Hannover-messen.
30/5-10/6 Light Aviation Show i Cannes.
1/6-11/6 Int. Flyvemesse i Skovlunde.
3-9/9 Farnborough-udstilling.

Motorflyvning

- 7-8/4 Repræsentantskabsmøde m. m. (Filskov).
12-14/5 Rally i Odense.
19-21/5 Internationalt rally, Tarbes (Fr.)
24/5 Int. rally i Turin (It.)
26-27/5 Int. rally i Diepe (Fr.)
26-27/5 Int. weekend i Konstanz (Ty.)
27/5 Int. rally i Quiberon (Fr.)
2-3/6 Int. rally i La Baule (Fr.)
2-3/6 Int. rally i Fréjus St. Raphaël.
9-10/6 Coupe Challenge Madame Jaffoux-Tissot (Fr.)
10/6 Tour Aérien de Lombardie, Milano.
16-17/6 Int. rally i Anjou (Fr.)
16-17/6 Int. rally i Aosta (It.)
17/6 Flyvedagskonkurrencer (Ringsted).
17-19/6 Int. rally i Porto (Portugal).
22-24/6 Vestkyst rally (Sverige).
23-24/6 Rally i Savoie (Frankrig).
23-24/6 Int. rally i Vichy (Fr.)
30/6-1/7 Int. rally på Sicilien, Palermo (It.)
30/6-1/7 Int. rally Basse-Normandie, Flers (Fr.)
4-8/7 Int. rally i Baden-Baden (Tyskl.)
13-15/7 Int. rally i Pescara (It.)
20-22/7 Mercator-rally, Duisburg (Ty.)
20-22/7 Dolomiter-rally, Trento (It.)
17-29/7 VM i kunstflyvning (Budapest).
20-21/7 Int. forretnings- og turistfly-konkurrence i Oxford (Engl.)
18/8 Kunstflyvningskonk., Coventry (Engl.)
Sept. Rally i Østrig.
7-18/10 Int. rally i Gênes (It.)

Svæveflyvning

- 14-23/4 Instruktørkursus (Kalundborg).
5-20/5 Int. konk. i Dahlemer/Binz (Ty.)
21/7-4/8 Svæveflyveskole og træningslejr.
31/10 Flyvedagskonkurrencerne slutter.
1-2/12 Klublederkursus (København).

Modelflyvning

- 1/4 Vårkonkurrencer f. linestyrede.
15/4 Vårkonkurrencer f. radiostyrede.
29/4 Windypokalen (København).
18-20/5 DM for alle kategorier.
31/5 Skråntflyvningskonk. (Thisted).
3/6 Aviators jubilæumstævne, Ålborg.
9-17/7 Sommerlejr.
26/8 Høstkonkurrencer f. linestyrede.
1-7/9 VM i linestyring (Kiev, USSR).
9/9 Høstkonkurrencer f. fritflyvende.
19-24/9 VM indendørs (Cardington, Engl.)
23/9 Høstkonkurrencer f. radiostyrede.
30/9 Danalimkonkurrencen (Odense).
7/10 Moseslaget (København).
4/11 Jyllandsslag (Århus).
31/12 Årsrekordåret slutter.

Årets danske udvekslingshold

På grundlag af indsendte ansøgninger og en mundtlig prøve er følgende udtaget til KDA's udvekslingsrejser i sommer:

Til USA: Poul M. Jørgensen, modelflkl. Lansen, Lolland, Carl Gerstrøm, modelflkl. Djursland, Thorkild S. Jensen, Flyveklubben Aviator, Birger Lind, Bornholms Flyveklub, og Finn Gravesen, Silkeborg Flyveklub. Den militære leder af holdet bliver kaptajn E. Krum-Hansen og civil hjælper Ole Brandt, Birkerød Flyveklub.

Til Canada: Jørgen R. Kristensen, Midtjysk Flyveklub, og Louis Thomsen, Vejle Svæveflyveklub.

Til Tyrkiet: Henning Mikkelsen, Gentofte Modelflyveklub, og Erik Nordholt, Vestjysk Svæveflyveklub.

Generalforsamling i Danske Flyvere

Den ordinære generalforsamling i „Danske Flyvere“ afholdtes den 27. februar 1962 under ledelse af lrs. Børge Moltke-Leth.

Under beretningen om foreningens virke i det forløbne år, oplyste formanden, generalmajor H. J. Pagh, at foreningen nu talte ialt 543 medlemmer (deraf 2 æres-medlemmer, 510 ordinære medlemmer og 31 ekstraordinære medlemmer), af disse bor ca. halvdelen (265) i København.

Formanden meddelte, at foreningen har til hensigt at skabe et jubilæumsfond for at fremskaffe de nødvendige pengemidler til en værdig afholdelse af 50-års jubilæet i 1967.

Under aflægning af regnskabet meddelte kassereren Rud. Olsen, at Danske Flyvere's fond nu var vokset til kr. 158.038,76. I årets løb var der udbetalt 13 legater på ialt 8.900 kr. For regnskabet blev der enstemmigt givet decharge. Kontingentet for 1962 fastsattes til 21 kr. Valgene til bestyrelse samt revisorer var alle genvalg.

Bestyrelsen består herefter af: generalmajor H. J. Pagh, formand, direktør Aug. Jensen, generalsekretær, tobakshandler Rud. Olsen, kasserer, samt kaptajn B. Amler, luftfartsinspektør L. M. S. Jacobsen, oberst K. Jørgensen, kaptajnerne E. L. F. Simonson og G. M. Wegener, samt direktør Maa Westphal.

Revisorerne er: statsautoriseret revisor Iver H. Iversen og luftfartsinspektør Arrid Hansen.

FLYV

REDAKTION

Kongelig Dansk Aeroklub, Østerbrogade 40, København Ø. — Tlf. ØBro 29 og 249.

Ansvarsh. redaktør: Kaptajn John Poltmann, 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. — Postkonto 238.24.

Abonnementspris: 15 kr. årlig.

Rubrikannoncer: 1,20 øre pr. mm.

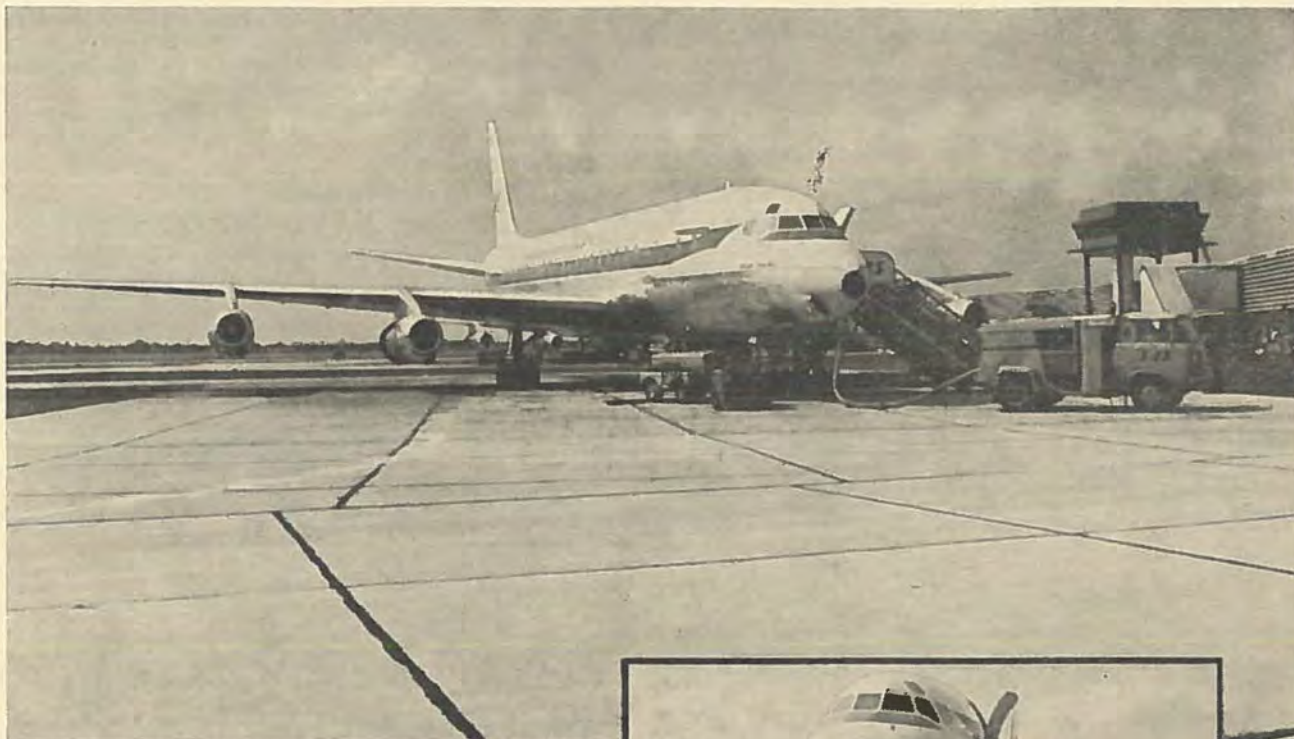
Sidste indleveringsdato for annoncer: den 10.

Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.

Atlas Copco

**er med fra starten
af JET-alderen**

**Trykluft er sikker, effektiv og rationel
Derfor gør trykluft sig gældende
på større og større områder inden for erhvervslivet.**



På mindre end et minut er alle DC-8'ere fire jet-motorer startet med Atlas Copco AIR PARTNER. Piloten trykker på en knap, og 50 m³ komprimeret luft presses med enorm kraft frem til startturbinerne. I et nu er de fire motorer på hver ca. 25.000 hk oppe på det nødvendige omdrejningstal.

Ikke alene er starten med trykluft hurtig og sikker, men det sædvanlige, tunge startudstyr i flyet undgås til fordel for en større passager-kapacitet.

Trykluft anvendes endvidere til luftkonditionering i flyet, når det står på flyvepladsen. Atlas Copco kompressorer og trykluftværktøj er produktionsfremmende på alle områder inden for industri- og entreprenørvirksomhed.



Atlas Copco A/s

**Prøvensvej 33, København Vanløse, telf. (01) 70 55 11
Århus afdeling: Helsingforsgade 23, telf. (061) 6 23 44**

Ring eller skriv efter prospekter og nærmere oplysninger om trykluftens anvendelse inden for Deres interesseområde.



Værs'go ... her er Deres fly

SAS bringer hele verden nærmere Danmark, og i det fremmede er SAS, som et af verdens førende luftfartsselskaber, med til at skabe respekt om Skandinavien — og dermed om Danmark. SAS rutenet dækker i dag 5 kontinenter med det mest moderne materiel og en organisation, som foruden sit egentlige formål: Overalt at sikre perfekt befordring af SAS-passagerer og fragt, røgter en vigtig mission som bindeled mellem hjemlandet og danske forretningsmæssige og kulturelle interesser i udlandet. Uanset hvor De skal hen, vil SAS service følge Dem — ikke alene i luften, men også på landjorden. SAS er altid indenfor rækkevidde — ikke mindst når De er på fremmed jord.

 **SAS**
SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM

..... flyvning i et bedre plan ...

3.

FLYVEVÅBNETS
BIBLIOTEK
Flyvestation VEDBÆK

FLYV



TIDSSKRIFT FOR MILITÆRFLYVNING, TRAFIKFLYVNING, PRIVATFLYVNING OG FLYVESPORT



Efter demonstrationflyvninger i sidste måned har SAS nu sat Convair 990 Coronado i drift

PRIS KR. 1,25

5

1962

INDHOLD:

Med FLYV i Bölkow 207 ★ Udviklingen af Convair Coronado ★ EFAS-lyssystemet ★ 1000 km i svævefly? ★ Nordisk mesterskab for fritflyvende modeller.

På nøglepunkter på luftfart-
selskabernes verdensruter
står tekniske rådgivere til
disposition med bistand i
alle spørgsmål vedrørende
smøring og brændstof til
flyvemaskiner. Dette er en
del af den service, som ydes
af verdens mest erfarne
brændstof-leverandør.



BENDIX CDC INDIKATOR TIL POSITIONSANGIVELSE OG AN- FLYVNING ER AF 8 NATIONER UDVALGT TIL BRUG I NATO-JETS

Bendix CDC PHI er et integrerende navigationshjælpemiddel, der på grund af erfaringsmæssigt godgjort effektivitet og pålidelighed af 8 nationer er udvalgt til brug i NATO-jets — omfattende typerne F-104 og G-91 i følgende landes luftvåben:

Den franske marine, Italien, Tyrkiet, Tyskland, Belgien, Grækenland, Holland og Kanada.



Belgien



Holland



Franske marine



Tyskland



Tyrkiet



Grækenland



Italien



Kanada

En vigtig fordel ved dette automatiske bestiknavigationsystem er, at det fritager piloten for at behandle flyveinformationer eller at foretage kalkulationer i hovedet, fordi Bendix CDB PHI automatisk modtager, behandler og fortolker oplysninger fra Doppler, data- og inertnavigationsudstyr. Systemet opererer endvidere i tilknytning til TACAN, ADF og datakæder. Skriv til os under adresse: 205 E. 42nd St., New York 17, N.Y. U.S.A. — Telegram-adress: »Bendixint«, N.Y.

SYSTEMETS FORDEL UNDER FLYVNING I STORE HØJDER



1. Øjeblikkelig angivelse af kurs og afstand til et hvilket som helst af flere forud valgte punkter.
2. Kontinuerlig indikation af pejling til base, alternative base eller mål.
3. Efter ønske mulighed for at skifte til andre forud valgte destinationer uden at miste allerede indsamlede navigatoriske data.
4. Piloten fritages for at foretage kort aflæsninger og kalkulationer.
5. Det er en selvstændig enhed og uafhængig af jordplacerede anlæg.
6. Gennemført anvendelse af transistorer gør enheden let og pålidelig.
7. Upåvirkelig af interferens og andre forstyrrelser.

Fremstillet af Computing Devices of Canada, Ltd.
En afdeling af The Bendix Corporation.

Bendix International Division





Skalamodel af den nye Boeing 727 kort-til-mellemdistance jetliner

Boeing 727's test program vil koste 210.000.000 kr.

Med anvendelse af 865.000 mand/timer vil test programmet for den nye Boeing blandt andet indbefatte fremstillingen af to komplette kabiner, udelukkende til struktur-prøver. Den første kabine vil blive prøvet til den er ødelagt for at bevise dens strukturelle soliditet og for at bestemme den yderste grænse for dens styrke. Den anden vil komme til at gennemgå 16 måneders belastningsprøver, svarende til de gentagne flyvninger, manøvrer, lufttryk og landingsbelastninger, som en 727 vil møde gennem omkring 20 års tjeneste som rute-maskine.

727' detaljer – fra cockpittet til maskinens overflade og deri indbefattet de hydrauliske systemer – vil undergå komplette prøver og vurderinger på modeller i fuld størrelse.

I mellemtiden er 4.500 timer i vindtunnelen og 250 flyvetimer med en 707 prototype ændret til en 727 allerede blevet gennemført.

Yderligere er komponenter og systemer i 727, der allerede anvendes i 707 og 720, blevet „gennemprøvet“ i mere end en million flyvetimer, som disse to typer har bag sig på ruter over hele verden.

Boeing 727 vil give luftfartsselskaberne enestående fordele m. h. t. konstruktion, gennemprøvning og fremstilling fra verdens mest erfarne fabrikant af jetlinere. Indtil nu er 127 Boeing 727'ere – Amerikas første kort-til-mellemdistance jetliner – blevet bestilt af American Airlines, Eastern Air Lines, Lufthansa, Trans World Airlines og United Air Lines. Leveringerne vil begynde i slutningen af 1963.

BOEING 727

FLYV

Officielt organ for
KONGELIG DANSK AEROKLUB og DANSKE FLYVERE
Nordens ældste og førende tidsskrift for flyvning

Nr. 5

Maj 1962

35. årgang

Rally-tid

FORARSMANEDERNE er den store tid for rally-flyvninger i Europa. Et rally er som bekendt et turistmæssigt præget støvne for flyvere – med eller uden sportslig præg i form af større eller mindre konkurrencer til at sammenligne deltagernes dygtighed som piloter.

Der var engang i de store år lige efter krigen, da grænserne blev lukket op og den danske privatflyvning blomstrede op, at danske privatflyvere i stort tal drog ud og deltog i disse rallyer, og hvor de danske KZ-fly var et fast og velkendt indslag.

Efter nogle år, hvor rally-interessen har været stærkt neddæmpet, synes der nu atter stigende interesse. Det er ikke mindst vore mange nye piloter, der vil ud og se sig om og prøve deres vinger. Gennem denne turisme pr. eget eller lejet fly vinder de nye erfaringer – både ved flyvturen og gennem samtaler med flyverkammerater fra mange lande.

Nye bekendtskaber stiftes, og de mere erfarne oprisker gamle minder med flyvere, de tidligere har mødt.

Hertil kommer den mere ferie- og turistprægede del af arrangementerne. Man ser nye og interessante egne og får forevist deres seværdigheder.

Igennem årene har der også været afholdt flere rallyer i Danmark, hvor man gerne vil gøre gengæld for den gæstfrihed, der er modt rundt om i Europa.

I denne måned er det vor ældste flyveklub, Fyens Flyveklub, der for et par år siden arrangerede et mindre rally specielt for amatørbyggere, som denne gang indbyder alle interesserede privatflyvere til at besøge Odense.

Som andetsteds omtalt tyder tilmeldingen på, at det bliver et interessant og hyggeligt rally, og mange danske privatflyvere vil forhåbentlig slutte sig til de fynske for at underholde vore udenlandske gæster.

Med FLYV i BÖLKOW 207

Tysk firesædet rejsefly

MENS den tyske svæveflyveindustri hurtigt kom igang igen efter krigen og nu byder på en lang række fremragende og billige produkter, har det været betydeligt vanskeligere at genrejse en tysk produktion af moderne privat- og rejsefly. Med al ære og respekt for "tante Do", der er en speciel type af militær herkomst, og for nogle tosædede typer bygget i mindre serie, så har det egentlige rejsefly manglet. Blume 502 kom ikke i produktion, men det gamle Klemm-firma's først tosædede, dernæst tresædede Kl 107B og 107C blev sat i produktion af det nye firma Bölkow-Entwicklung KG, som vi nærmere omtalte i nr. 9 ifjor.

Kl 107 blev bygget i 150 eksemplarer. Der viste sig et behov for en firesædet udgave, 107 D, der imidlertid kom til at indeholde så mange ændringer, at den blev døbt om til Bölkow F 207.

Den betegnes som et moderne rejsefly i klasse med førkrigstidens Messerschmitt Taifun, men er dog dels forsynet med en mindre motor end denne, dels bygget i træ og udstyret med fast understel.

At dette understel er med halehjul, kan så nok undre lidt idag, men denne lidt europæiske konservatisme går som bekendt også igen f. eks. i meget populære franske typer.

Trækonstruktionen er vel også nedarvet fra Klemm, men kan ikke siges at være forældet. Med moderne limarter og konserveringsmidler er træ fuldt så vejrmotstandsdygtigt som letmetal, der har vist sig at måtte beskyttes i vort klima, og træ er ofte lettere og billigere at reparere end metal. Iøvrigt bruger Bölkow også i betydeligt omfang kunststoffer på 207.

Bölkow repræsenteres i Danmark og Holland af Deutscher Aeroexpress i Hamburg, der har nogle større eftersynsværksteder i Fuhlsbüttel. Oprindeligt aftalte vi allerede i efteråret en demonstration med ingeniør J. Hertrampf, men vort vinterklima hindrede det gang på gang. Nu i foråret meddelte man os imidlertid, at man havde udrustet demonstrationsflyet så godt, at de kunne komme, nårsomhelst vi fandt vejret godt nok til demonstrationen, der så fandt sted mellem nogle enkelte snebyger en solskinsdag midt i marts.

Velindrettet kabine.

Indstigning i kabinen foregår i begge sider via en smal gangbelægning på vingeroden gennem to store sidelemme. Bölkow har gjort meget ud af kabineindretningen, så den byder på moderne autokomfort. Den



Bölkow 207 er en moderne videreudvikling af de klassiske tyske Klemm-flyvemaskiner.

har brede, bekvemme sæder og kan leveres i flere farvekombinationer.

Styrepedalen er bøjet i en bue fremover, så den ikke generer benene, og iøvrigt er den forsynet med et "spadegreb". Der er tåbremses i venstre side. Mellem sæderne er anbragt et mindre hjul til trim (haleplanet er stilbart) og et større til flaps'ene (en på undersiden af hver vinge) samt indikatorer til begge.

På instrumentbrættets nederste kant er anbragt en række kontakter og håndtag etc., deriblandt i midten gashåndtag og propellerbetjeningshåndtag. Motoren er den kendte 4-cylindrede 180 hk Lycoming O-360A1, propellen er Hartzell HC-92, constant-speed.

I standardudgaven er der fartmåler, fin-grov højdemåler, variometer, kompas, stalladvarer med positionslys, dobbeltstyring og meget andet.

Gyroinstrumenter, radio, landings- og antikollisionslys, slæbeanordning, tiptanke etc. er ekstraudstyr.

Som nævnt har Deutscher Aeroexpress udstyret D-EHUQ særdeles righoldigt. Der er blandt flyveinstrumenterne i venstre side Sperry gyrohorisont, kursgyro samt drejningsviser. Radioudstyret i midten omfatter Collins 17L8Ag 90-kanal-sender og 51×3 190-kanal-modtager, som man var særdeles godt tilfreds med, Collins Omni og Lear ADF 12E.

En sviptur til Kalundborg.

Firmaets pilot var forhindret den pågældende dag, så man havde lånt en tidligere medarbejder, dipl.-ing. *Heinz Radlauer*, der nu leder Lufthansas flyvevært i Fuhsbüttel, men han skulle hjem igen samme dag, og en mellemlanding i Kastrup havde taget mere tid end ventet, hvorfor tiden var knap.

Vi besluttede at tage op og lave et par landinger på Kalundborg i den til rådighed stående time. Med to personer bag, hr. Radlauer i venstre og mig i højre side samt så godt som fulde tanke (de rummer 2 × 95 liter) har vi været ret tæt ved fuld last. Tomvægten på 715 kg er måske en smule høj, men til gengæld er flyet kunstflyvningsdygtigt. Med fulde tanke og fire normalpersoner bliver der inden for de 1200 kg fuld vægt plads til 36 kg bagage i rummet bag bagsæderne i standardudgaven, men næppe meget i EHUQ med alt dens ekstraudstyr.

Da der ikke var tid til instruktion, startede hr. Radlauer i en fart foran en snebygges nedhængende gardin over Ballerup, hvorpå jeg satte kursen vestpå med 0.9 ata ladetryk og propellen på 2200 omdrejninger, stigende ved ca. 80 knob, mens jeg orienterede mig i flyet.

Fremover har man under stigning et nogenlunde og under vandret flyvning et udmærket udsyn. De store buede sidevinduer giver udmærket udsyn til siden og skråt bagud og skråt opad.

Det ret smalle loft hindrer udsyn lige op, bagud samt i en vis grad under sving til modsat side af den, man sidder i.

Støjniveau'et er moderat, varme og ventilation udmærket.

I vandret flyvning viser fartmåleren ved denne økonomiske indstilling af motoren ca. 110 knob, altså lige over 200 km/t, og største rejsehastighed angives til 235 km/t. Største rækkevidde ved økonomisk hastighed er 1250 km.

Længde- og tværstabiliteten virkede nærmest som neutral (kunstflyvningssegn!), retningstabiliteten var p. gr. a. en lille venstretendens vanskeligere at fastslå.

Trods sin størrelse og vægt er Bölkow 207 overordentlig manøvreedygtig, og den har en herlig roharmoni.

Med flaps inde staller den meget godmodigt med en del aerodynamik varsling foruden lys og hyl fra stallindikatoren. Jeg mærkede ingen tendens til at tabe en vinge.

Der var ikke tid til at prøve kunstflyvning, hvad der formentlig ville kræve "aflæsning" af passagererne bag, men den skal være god til at spinde og går let ud igen.

Start- og landingssegenskaber.

Jeg er ikke for kommet flyvende til Kalundborg flyveplads, og selv om jeg nøje kendte dens beliggenhed, fandt jeg den først da vi var lige ved den. Vi ankom i god højde og rundede den et par gange for at kigge på tilstand og hindringer, hvorpå jeg anfløj den med 80 knob og 15° flaps, som på finalen blev øget til 35°. Farten var lidt rigelig i udfladningen, så den "flød" lidt, før den satte sig på den af forårsolen let fedtede jordbane.

Med brug af bremserne kørte Radlauer den tilbage, hvorpå jeg prøvede en start. Normalt kan man lade den flyve sig selv af i trepunktsposition, men den bløde overflade gjorde det tilrådeligt at løfte halehullet fri hurtigt. Stallindikatoren skrider "nej-nej-nej-nej", hvis man vil løfte flyet fra for tidligt, men er man først i luften,

accelererer det hurtigt.

Efter endnu en landing og en start fløj vi hjem til Skovlunde, hvor jeg kom lidt højt ind. Med sin afrundede krop skulle flyet ikke kunne sideglides, især ikke med flap ude, men jeg fik trods alt den ekstra højde af på den måde og fik den ned uden vanskeligheder.

Afløbet angives til 280 m (starten til 300), og da flap'en kan slås mere ud, end jeg gjorde, kan man godt lande stejlere og kortere, som Radlauer bagefter viste. Den sætter sig ved ca. 45 knob (85 km/t.) og kan - da hovedhulene sidder ret langt fremme - godt bremse en del uden risiko for at gå på næsen. Iøvrigt går der et solidt stålør op mellem forsæderne til loftet til beskyttelse ved kapotering.

Flyets evne til at klare sig med kort plads var overbevisende, men ufrivilligt blevet demonstreret ved ankomsten, der foregik i let medvind på en ret kort bane. Vi havde bestemt regnet med, at piloten ville gå rundt igen, men det gjorde han ikke!

Helhedsindtrykket af Bölkow 207 er, at det er et godt all-round rejsefly med gode præstationer og behagelige egenskaber. - Standardudgaven koster 54.500 DM eller ca. 95.000 kr., men med det i et sådant fly nødvendige radioudstyr og yderligere instrumenter kommer man naturligvis hurtigt op på et sekscifret tal. PW.

Repræsentantskabs- mødet i Filskov

UDOVER de punkter, der kort var omtalt i vort resumé af KDA's årsberetning i nr. 4, var formanden for motorflyverrådet, ingeniør *Arne Kragels*, i den beretning han af lagde ved repræsentantskabsmødet i Filskov, inde på en række andre emner.

Således omtalte han, at man havde forberedt en propagandainsats for oprettelse af små flyvepladser, men ikke turdet sætte den i sving, fordi der savnes klare regler fra luftfartsmyndighederne for sådanne pladser. Et udkast til sådanne efter en forhandling i november var forlængst bebudet, men endnu ikke modtaget.

Formanden beklagede, at KDA ikke var hørt angående de luftsrumændringer, der var foregået i det sidste år. Han gik stærkt imod forlydender om, at Kastrup skulle lukkes for VFR-trafik og henviste til den store VFR-trafik på langt mere trafikerede amerikanske lufthavne.

Det blev oplyst, at man var i gang med forhandlinger om at få de resterende seks midlertidige offentlige lufthavne her i landet godkendt som toldflyvepladser.

Et arbejdsudvalg med repræsentanter for direktoratet og KDA er gået igang med et forslag til modernisering af reglerne for opnåelse og opretholdelse af A-certifikat og instrumentbevis, og man søgte ved samme lejlighed at skaffe sig flere udenlandske erfaringer vedrørende nat-VFR-flyvning, der er et mere kompliceret problem, end de fleste forestiller sig.

Debatten efter beretningen var betydeligt længere og livligere end ifjor; den drejede sig bl. a. om manglen på en lærebog for privatflyvere, og det blev herunder oplyst, at der var gjort et betydeligt forarbejde, men at udarbejdelsen måtte tage hensyn til de forventede ændrede regler for såvel teorisom den praktiske undervisning. Man har et begrundet håb om at få fremskaffet et beløb til at sætte arbejdet igang med.

Et andet hovedpunkt var kravene til flyvepladser, der i det forløbne år var undergået pludselige og generende ændringer mht. korndyrkelse i sikkerhedszonerne.

Forslag om kontingentnedsættelse førte til forhøjelse

Som omtalt i sidste nummer havde Vestjysk Flyveklub stillet forslag om påny at nedsætte det ifjor forhøjede kontingent for klubbernes mere passive medlemmer, som man gerne ville holde på. Varde Sportsflyveklub støttede forslaget om at gå fra 20 ned til 15 kr., men repræsentanter for andre klubber anså dette for et tilbageskridt og påviste, at de ikke havde haft frafald.

Forslagsstillerne betoned, at de absolut ikke ville nedsætte den samlede kontingentydelse, og de foreslog et kontingent på 50 kr. for certifikatindehavere og 15 kr. for øvrige medlemmer for 1963. Efterhånden blev der fremsat en række andre alternativer.

En afstemning viste 15 stemmer for at bibeholde 20 kr. for øvrige medlemmer mod 4 stemmer for nedsættelse til 15.

Mht. certifikatindehaverne spredtes stemmerne på forskellige forslag. 8 stemte for forhøjelse til 50 kr., 7 for bibeholdelse af 25 kr., 2 for 40 kr., mens 2 afholdt sig fra at stemme.

Dr. Brüel indvalgt i rådet

Efter tur afgik erhvervsflyver *Svend Fjeldsted Hansen*, Århus, og direktør *Erik Hoffmeyer* fra rådet. Sidstnævnte blev genvalgt, mens civilingeniør, dr. techn. *Per V. Brüel*, Sportsflyveklubben, blev nyvalgt. Fjeldsted blev nyvalgt til suppleant og fabrikant *G. Fjord Christensen*, Fyens Flyveklub, genvalgt. (Suppleanterne har siden ifjor deltaget i råds møderne på linie med rådsmedlemmerne).

Under eventuelt vedtog man at sende den afgående generalsekretær, kaptajn *John Foltmann* en blomsterhilsen, og efter at forskellige andre emner var behandlet, kunne dirigenten, fabrikant *Jørgen Høyer* hæve mødet.

Convair Coronado

Udviklingen af det nye trafikfly, som SAS nu tager i brug

Af Hans Kofoed

Den 3. maj kan SAS omsider indsætte Convair Coronado, verdens p.t. hurtigste trafikfly, på den sydlige Tokio-rute via Zürich, Rom, Teheran, Karachi og Manila. Ruten vil blive beflojet to gange ugentligt med yderligere mellemlandinger i enten Frankfurt eller Düsseldorf og Calcutta. Som et led i rutetræningen har de to Coronadoer dog siden 1. påskedag været indsat på ruterne til Frankfurt, Milano og Rom, hvor de midlertidigt har afløst Caraveller.

Fra 600 til 880.

Da Convair i begyndelsen af 1956 begyndte at offentliggøre oplysninger om sit projekt til et firemotoret jettrafikfly, kaldte man det for model 22 Skylark. Denne betegnelse ændredes næsten omgående til Skylark 600, kort efter til Golden Arrow og derefter – stadig i 1956 – til Convair 880, en betegnelse, man har holdt fast ved, sådan da. I juni 1956 meddelte fabrikken, at man havde fået ordrer på ialt 40 (30 til TWA og 10 til Delta), og den første ville foretage sin jomfrurejse den 30. januar 1959. Det kom til at passe næsten på dato, for den første flyvning fandt sted tre dage tidligere end beregnet, nemlig den 27. januar 1959. Knap halvandet år senere, den 15. maj 1960, gik den i tjeneste på Delta Airlines rutenet. De første fly skulle ellers have været leveret til Trans World Airlines, men dette selskab var kommet i finansielle vanskeligheder, og nogle af flyene stod i flere måneder og ventede på, at TWA kunne opfylde sine kontraktlige forpligtelser. Det lykkedes omsider, omend ordren måtte reduceres til 20 fly. Seks af de fly, der var bestemt for TWA, blev i stedet udlejet til Northeast Airlines for en periode på syv år.

Convair 880, der har en besætning på fem mand, kan medføre indtil 110 passagerer. Den anvendte motortype er General Electric CJ-805-3 på 5080 kg st. t., Det er en civil udgave af J79, der bl. a. anvendes i Starfighter og Hustler.

880-M.

Convair 880-M (M for modified) er beregnet til anvendelse fra forholdsvis små lufthavne, hvorfor den bl. a. har fået slats. Desuden har den lidt stærkere motorer (CJ-805-3B à 5285 kg st. t.) samt større finne med servoassisteret sideror. Prototypen var den oprindelige Convair 880 i ombygget form og fløj første gang den 3. oktober 1960. Convair 880-M blev konstrueret til Capital Airlines, men denne ordre, der iøvrigt vakte megen forbavelse på grund af Capitals vaklende økonomi, måtte senere annulleres. Der er kun blevet solgt 10, nemlig 5 til Japan Air Lines, 2 til VIASA (Venezuela) samt 1 til henholdsvis Civil Air Transport (Formosa), Alaska Airlines og FAA, der i dette tilfælde står for det amerikanske luftfartsdirektorat Federal Aviation Agency og ikke Fleet Air Arm. Endvidere lejede Swissair to, mens man ventede på sine Coronado'er.

990.

Selvom Coronado er en direkte udvikling af Convair 880 og 880 M, har den alligevel fået en ny betegnelse, Convair 990. Oprindeligt betegnedes den Convair 600, efter fabrikens udsagn fordi den var 600 miles klassen.

American Airlines, der havde bestilt 25, frygtede imidlertid, at publikum derved ville få indtryk af, at det var en ældre udgave af Convair 880, hvorfor Convair skyndsomst ændrede betegnelsen! Skal man være strengt korrekt, er det kun den internationale udgave af Convair 990, der bærer typenavnet Coronado. Af denne version har Swissair anskaffet syv, hvoraf SAS har lejet de to, foreløbig for fire år. SAS havde også bestilt to selv, men denne ordre er blevet annulleret. Endvidere har det brasilianske REAL bestilt tre.

Convair 990 adskiller sig fra 880-M ved at have en 3,07 m længere krop og servo-styret sideror. Den mest bemærkelsesværdige forandring er dog sket med vingerne, der har fået større korde og er blevet forsynet med fire »aerodynamiske antichok legemer« på bagkanten. De ligner nærmest omvendte kanoer og er også af omtrent samme størrelse. Deres formål er at nedsætte chokbølgerne styrke ved høje subsoniske hastigheder; desuden anvendes de som brændstoftanke. Motorerne er såkaldte turbofans af typen General Electric CJ-805-23B, der yder 7250 kg st. t.

Den første Convair 990 fløj første gang den 24. januar 1961. Det viste sig hurtigt nødvendigt at foretage en lang række modifikationer: således blev der installeret forkantflaps mellem krop og indermotor for at forbedre højderorets effektivitet, ligesom ydermotorerne af vibrationsgrunde måtte rykkes 71 cm tilbage. Men vanskeligheder er som bekendt til for at overvindes, og i januar i år kunne man omsider påbegynde leveringerne til de utålmodige kunder.

Swissair satte Coronado i drift den 7. februar i år, og den 18. marts debuterede den hos American Airlines. Hos SAS skulle den som nævnt indsættes i tjeneste den 30. april.

De to SAS Coronadoer vil udelukkende blive anvendt på den sydlige rute til Tokio; de er indrettet med plads til 24 passagerer på 1. klasse i den forreste kabine og 75 på turistklasse i den agterste. Af juridiske grunde er de indregistreret i Sverige. SE-DAY »Adils Viking« blev leveret til Zürich den 4. marts og kom til Arlanda til pilottræning den 13. marts. Den anden Coronado er SE DAZ »Ring Viking«. Flyene flyves af SAS-besætninger, men større eftersyn m. v. foregår hos Swissair i Zürich.

At betegnelsen verdens hurtigste trafikfly ikke er det rene pral, beviste en Coronado den 8. maj i fjor, da den under en prøveflyvning nåede op på Mach 0,97 (1086 km/t.) i 6850 m højde. Den »normale« maksimalhastighed er ellers 1030 km/t, marchhastigheden 855 km/t (Mach 0.82) Med fulde flaps staller Coronado ved 215 km/t. Startstrækningen andrager 2780 m, landingsstrækningen 2780 m. Uden reserver er flyvestrækningen 7600 km, ved normale reserver 5900 km.

Øvrige data: Spændvidde 36,6, længde 42,4 m, højde 12,1 m, vingereale 209 m². Tomvægt (incl. besætning) 56.500 kg, max. startvægt 111.670 kg, max. landingsvægt 91.620 kg. Max betalende last 16.300 kg, normal betalende last 12.700 kg. Tankindhold 59.385 l (47.500 kg). Brændstofforbrug 7000 l/time.



Arlanda blev taget i brug for alvor som Stockholms internationale lufthavn den 1. april, hvor alle internationale ruter på Stockholm blev flyttet ud til denne 43 km fra Stockholm liggende plads.

KLM har bestilt sin 13. Douglas DC-8, der vil blive leveret i juni.

Schiphol lufthavn havde over 1½ million passagerer i 1961 — og godt 1,6 millioner besøgende, af hvilke 80.000 besøgte det nationale luftfartsmuseum.

TWA har bestilt 10 Boeing 727 til levering fra april 1964, men har nedsat Boeing 707-120 ordren fra 20 til 18 og lejer fem Boeing 707-320 i stedet for at købe 6. Fristen for ordren på 20 Caraveller er blevet forlænget til maj, men efter 727-ordren er chancen for dens gennemførelse betydeligt formindsket.

Tyskland har med meget kort varsel hævet sine landingsafgifter med 35% fra 1. april, hvilket har foranlediget IATA til at protestere. Man hævder, det vil koste den internationale luftfart mellem 3 og 3½ million dollars om året for at befordre trafik på Tyskland, og selskaberne har ikke foreløbig mulighed for at lægge denne udgift på billetterpriserne.

Nord-Norge nærmere. Fra 1. april har natruten til Nord-Norge København som udgangspunkt, medfører SAS. Den går via Oslo, Trondheim, Bodø til Bardufoss og retur. Den 12. maj er det iøvrigt ti år siden det første SAS-fly satte hjulene på Bodø flyveplads. SAS regner med, at 20% af passagererne på ruten er turister.

Luftkaptajn Henning Pedersen i SAS har for nylig fejret 25-års jubilæum, idet han kom til DDL i 1937 som mekanikerlærling. Han blev uddannet til pilot i RAF under krigen, og har været luftkaptajn siden 1947.

SAS-flåden omfatter i sommer 7 DC-8, 14 Caravelle, 2 Coronado, 10 DC-7C og 20 Metropolitan.

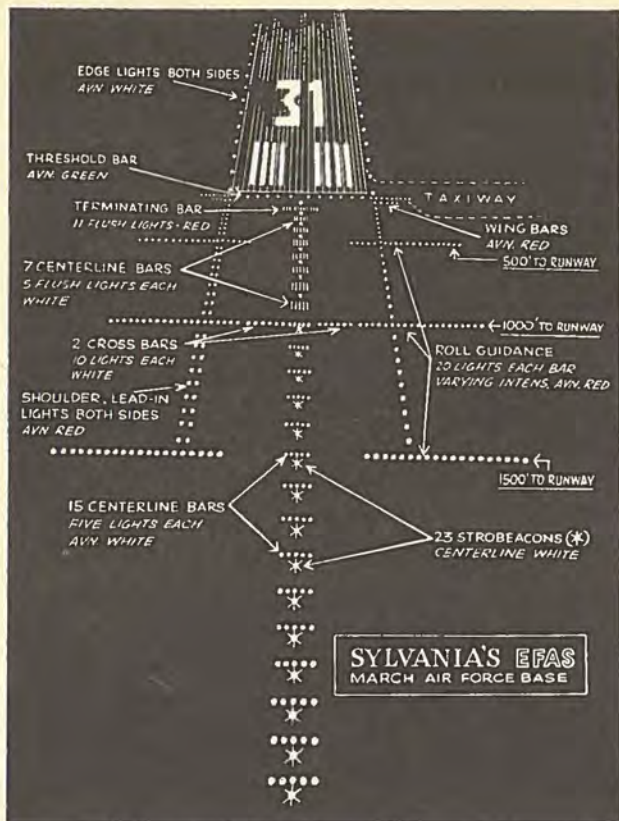
NY SAS-CHEF

Beck-Nielsen overtager ledelsen af Region Danmark

Den 5. april blev spændingen om, hvem der skulle efterfølge den midlertidige leder af SAS, direktør Curt Nicolin, udløst. Som det vil være bekendt fra dagspressen, bliver den 55-årige direktør Karl Nilsson, der har fungeret i Nicolins stilling i det svenske ASEA-selskab, mens denne var hos SAS. Nilsson har ikke tidligere beskæftiget sig med luftfart, men har beklædt en række ledende stillinger i svenske industriforetagender.

Samtidig blev der givet meddelelse om, hvem der skal efterfølge direktør Viggo Rasmussen som chef for region Danmark. Det bliver den 53-årige direktør Poul Beck-Nielsen, der hidtil har været chef for den luftfartspolitiske afdeling. Beck-Nielsen er vokset op i luftfarten, idet han begyndte som trafikassistent i DDL i trediverne. Han var medlem af KDA's bestyrelse fra 1947-51.

Endelig er souschefen i region Danmark, den 43-årige direktør Peter Petersen blevet udnævnt til direktør Viggo Rasmussens efterfølger som direktør for SAS Invest A/S, der bl. a. omfatter Royal Hotel. Direktør Peter Petersen begyndte i DDL i 1948 og blev regnskabschef i SAS i 190. Han har været medlem af aeroklubbens bestyrelse siden 1952.



EFAS- LANDINGS- HJÆLPE- MIDLET

Stærke lys, der peger ind mod banen i brug.

Der skal egentlig en form for levende billeder til for at demonstrere EFAS-systemet, hvis lysrække to gange i sekundet intensivt peger ned mod banetærsklen som supplement til de almindelige indflyvningslys.

FOR nylig tog man i Turin lufthavn et af de såkaldte EFAS-landings-lyssystemer i brug, som efterhånden er installeret i over 300 lufthavne over hele kloden.

EFAS betyder Electronic Flash Approach System og er konstrueret af Sylvania Electric Products i USA.

Det erstatter ikke andre systemer, men supplerer dem på forskellig måde. Det består af 24 til 28, anbragt langs centerlinien af det normale lyssystem tværgående lysrækker, og det virker i form af meget korte (1/3000 sekund) blink af meget stor intensitet (30 millioner lystyrkeenheder), som to gange i sekundet udefra ligesom løber og peger ind imod tærsklen af banen i brug.

Den stærke intensitet trænger godt igennem dis og tåge, men blænder ikke, fordi blinkene er så korte.

EFAS letter derved den stadig vanskelige overgang fra IFR-flyvning til VFR-landing, og i lufthavne tæt opad storbyer, hvor byens mange gadelys og lysreklamer kan virke forvirrende, henleder bevægelsen i det stærke lys opmærksomheden på det sted, man skal ned. Man er klar over, at her er det, og den ca. 900 meter lange blinklinie er god at rette sig ind efter.

Firmaet leverer iøvrigt også et ganske enkelt system bestående af to referencelys på hver side af banetærsklen. Ved deres stærke blink henleder de ligeledes opmærksomheden på, hvor man skal ned, og de kan ses meget langt væk. De siges at være godt egnede for mindre lufthavne.

Den internationale flyve- messe i Skovlunde

Når dette nummer udkommer, går forberedelserne til Skovlunde-messen den 1.—11. juni ind i sin sidste og afgørende måned. Præcis hvor mange og hvilke fly, der vil blive udstillet, var endnu ved redaktionens slutning ikke helt klart. Piper deltager med adskillige fly, og endvidere udstilles Cessna, Auster/Beagle, Beechcraft, Dornier og Morane-Saulnier. Der kommer en Jodel D 119 og en Jodel Ambassadeur; Malmö Flygindustri kommer med, og Bölkow Junior og 207 vil også blive at se foruden en Sud Aviation Alouette III helikopter og en Smaragd — alt nævnt i tilfældig rækkefølge. Så det tegner da til op mod en snes fly af den kategori, som messen drejer sig om.

Men herudover bliver der deltagelse af flyvevåbnet, der kommer med en specialudstilling som generalprøve på, hvad man senere på sommeren vil vise i forbindelse med 50-års jubilæet.

Tøjhusmuseet har udlånt Ellehammers 1906- og 1909 modeller, hvortil kommer de gamle motorer og modeller.

Der bliver en pæn repræsentation af flyudstyr og materiel, og man søger at få fat i en række særlige publikumsattraktioner, som f. eks. et besøg af John Glenn, der — hvis det kan gennemføres — unægtelig vil blive et kup.

Og endelig vil Sportsflyveklubben selv i forbindelse med messen forstærke sin kampagne for privatflyvning i almindelighed. Talrige henvendelser tyder på, at der bliver besøg af privatflyvere fra både Skandinavien og andre lande for at se messen.

Flyvemessen i Skovlunde betragtes af arrangørerne som et pionerarbejde. Det gælder først og fremmest om at få skabt et godt grundlag, således at messen i de kommende år kan blive en tilbagevendende begivenhed til gavn for fabrikanternes salgsarbejde og for arbejdet med at popularisere den private flyvning.

Næste nummer af FLYV vil naturligvis også blive præget af flyvemessen.

STOR DAG FOR SPORTSFLYVEKLUBBEN

Vejret var ikke slet så hyggeligt lørdag den 24. marts, da Sportsflyveklubben overtog sine tre Piper Colt, som da man den 22. september 1946 døbte fire KZ III'ere i Lundtofte; men til gengæld har man i Skovlunde et hyggeligt klubhus at højtideligholde dagen i, mens Colt'erne OY-EAT, ØAU og EAV stod ude i snebygerne.

Klubbens formand, varemægler E. Dyrberg, udtalte, at man nu definitivt havde taget afsked med III'erne, og at man efter nøje afprøvning havde bestemt sig for Piper Colt som en moderne afløser til dem. Nu da man havde truffet aftale om at benytte Tune, kun fem minutter fra Skovlunde, til landingsøvelser, var man godt rustet til under Kurt Nielsens og Bent Michelsens ledelse at skole ca. 30 elever op om året.



De tre Piper Colt ved afleveringen i Skovlunde — den ene et rent skolefly, de to andre godt udstyret med radio og instrumenter til rejsebrug.

Cessna 185 Skywagon demonstreret

En alsidig »arbejdshest«



Med halehjulsunderstel og en anden udførelse af finne og sideror har Skywagon et afvigende udseende fra de fleste øvrige af Cessna's 1962-modeller.

DER stod hele syv Cessna-fly i Transair's hangar i Københavns lufthavn lørdag den 31. marts, da Commertas havde indbudt til præsentation af to af 1962-modellerne. Foruden de mere almindelige typer tronede i midten en Cessna 180 på amfibie-pontoner, det eneste »sedygtige« fly i det civile danske luftfartøjsregister for tiden.

Men søgelyset var nu rettet mod de to 1962-modeller, en Cessna 172 Skyhawk, OY-AFV, og en Cessna 185 Skywagon, OY-AFK, begge forsynet med et »solgt«-skilt.

Skyhawk afviger kun med enkelte ændringer fra foregående års model. Hjulskærmene f. eks. er blevet spidse, og så kan man få flyet i seksødet udførelse som på AFV, idet der i bagegerummet er anbragt et sæde til to børn.

Skywagon blev for første gang vist i Danmark. Den er en ekstrapolation af 180-familien og ligesom denne forsynet med halehjul. Mens 180 har en 230 hk motor, har Skywagon samme 260 hk Continental 10-470-F med direkte brændstofindsprøjtning som anvendes i 210 og 310. Begge typer har samme vinge med ca. 11 m spændvidde som både 172 familien og 180, og kroplængden er også den samme for 180 og 185, nemlig 7,8 m.

Men ikke desto mindre har man i 185-kabinen fået plads til 6 voksne personer. I standardudgaven er der kun et pilotsæde, og man kan så selv vælge, om man vil bruge flyet til fragt eller have sæder i kabinen.

Man skal huske at besætte pilotsæderne først for ikke at klemme midtersædepassagerernes knæ, når man sætter sig ind, men har man først kørt pilotsæderne frem i normal stilling, er der tilstrækkelig plads.

Førersædets og instrumentbrættets indretning er af samme standard som de øvrige Cessna-typer, så man føler sig straks hjemme her. Uvant er det dog at køre med halen nede og ikke helt så godt udsyn lige frem som ellers. Ligeledes er det uvant, når man kigger bagud, at se hele 2 x 2 passagerer - der er ligefrem langt bagud til de bagerste.

Kort start og landing.

Vejret var blæsende, så Transair-piloten

P. Mortensen i førersædet rigtigt kunne få start- og landingsegenskaber til at tage sig ud. Nok har vingen med ca. 90 kg/m² næsten 50 % større planbelastning end på Cessna 172, men den større motor giver en væsentlig lavere hestekraftbelastning på ca. 5,6 mod 7,0 kg/hk, hvorfor startstrækningen kan holdes nede på det for et så stort og tungt fly særdeles pæne af 290 m og til 15 m højde på 460 m - eller ikke meget mere end for en 172.

Den lander fra 15 m på 385 m og har et bemærkelsesværdigt kort afløb af 143 meter - så halehjulsunderstellet hindrer ikke effektiv benyttelse af hjulbremserne.

Med over 20 knob i næsen bliver distancerne naturligvis væsentlig mindre. Man havde præsteret at passere enden af startbanen i 4000 fod, men på vor tur blev vi anmodet om at dreje af midt inde over lufthavnen og fortsatte nordpå op langs kysten.

Trods det turbulente vejr behøvede man ikke parere noget videre, den lå bemærkelsesværdigt støt i luften med sin større planbelastning og masse (fuldvægt 1452 kg). Iøvrigt afviger flyveegenskaber ikke væsentligt fra de andre enmotorede Cessna-typer. Udsynet er også det samme, og støjniveauet behageligt lavt (hvorimod den effektive radiohøjttaler råbte næsten generende højt!).

Efter med tilladelse at være fløjet i medvind i lav højde hen over pladsen med ca. 180 mph på fartmåleren landede vi meget kort, efter at en DC-8 havde fjernet sig i en røgsky foran os.

Stor disponibel last

Skywagon betegnes som en »luftens stationwagon«, og det største salgargument er nok den meget store disponible last. Med standardudstyr er tomvægten 689 kg, og normaltankene rummer 177 kg, således at der efter fradrag af pilotens vægt er ca. 500 kg disponibel til gods eller passagerer (plus disses sæder). Dette svarer også til ialt 6 personer med en pæn portion bagage.

Man kan da rejse på 75 % ydelse med 268 km/t i 7.000 fod og uden reserver have en rækkevidde på 1175 km, eller økonomisk med 214 km/t i 10.000 fod på 1520 km.

Med ekstratanke og reduceret nyttelast kan den optimale distance nå op på næsten 2000 km.

Standardudgaven koster med korrosionsbehandling ab København 152.200 kr.

Landet rundt i Skywagon.

Siden ovenstående blev skrevet, har vi haft lejlighed til at stifte grundigere bekendtskab med typen, idet vi deltog i en hurtig tur rundt i landet, hvor flyet blev demonstreret forskellige steder. Turen giver et godt indtryk af flyets anvendelighed.

Efter 1½ times arbejde på kontoret kørte vi til Kastrup og startede sammen med grosserer Chr. Fahrner og salgschef K. B. Larsen kl. 1100. Der var en ret kraftig vestlig vind og flere lave skyer end ventet, så vi afveg fra den direkte rute og gik via Sejro-Grenå til Frederikshavn, hvor vi landede kl. 1210.

Efter en god time her, hvor flyet blev demonstreret for medlemmer af Frederikshavn Flyveklub, fortsatte K. B. Larsen alene i den trofaste Taylor Cub, OY-AFW, på en leveringsflyvning til Holstebro i strid modvind. Det var en kold omgang, der tog næsten 1 time 40 min., mens vi andre varmt og bekvemt fløj til Holstebro på den halve tid med ankomst 1405.

Mens vi spiste frokost i byen, afleverede salgschefen Cub'en til den lille gruppe svæveflyvere i Nordvestjysk Flyveklub, der har købt den, og fik endda skolet en af dem om på flyet, inden vi startede derfra.

Fra passagersæderne og højre sæde var jeg nu avanceret til venstre førersæde og fløj den til Esbjerg, hvor vi landede en lille halv time senere.

Mens det var hundekoldt og blæsende i Vendsyssel, noget behageligere og termikfyldt i Holstebro, bød Esbjerg på stille solskinsvejr, og Skywagon'en foretog en række demonstrationsture, hvor man ligefrem syntes, den brugte lang startstrækning, da den med fuld last og på en blød græsbane med en ny pilot formentlig var oppe på sine normale ca. 300 m.

Efter nogle forretningssamtaler og kaffe i den hyggelige lufthavnsrestaurant startede vi ca. 1745 og skulle lige kunne nå Kastrup til solnedgang 65 minutter senere. Vi klatrede et stykke til vejrs for at udnytte den vind, der endnu var deroppe, men måtte senere ned igen, da vejret var lavt over Sjælland, men til trods for, at vi her fløj noget af en omvej, var vi dog hjemme kl. 1850 i Kastrup.

Vi sparede på motoren hele tiden og fløj altså ikke så hurtigt, som den kan. Med vore omveje har jeg groft målt ruten til 820 km, og vor flyvetid med start- og landingsrunder etc. til 3 timer 35 min., hvilket giver en »blokfart« på 232 km/t. Når man kan klare nogle af vore længste indenlandske strækninger på godt en time, har man sjældent brug for mere. Den otte timers tur gav ca. 1 time i Frederikshavn, 1½ i Holstebro og lidt mere i Esbjerg til forretningsbrug. Jo, den flyvende forretningsmand kan få noget ud af sin dag på denne måde.

PW.



1000 KM I SVÆVEFLY?

Svæveflyvere rundt om i verden ruster sig for at slå verdensrekorden på 861 km og bringe den op på et firecifret tal

Prototypen til Sisu I, som er en af de typer, der har chancen for at klare de 1000 kilometer.

HVOR langt er 1000 kilometer? Ja, det er f. eks. fra København til Umeå langt oppe i Sverige, 50 km længere end London, næsten til Paris, Bern eller Budapest. Så i betragtning af, at ingen dansker endnu har landet længere end 491 km fra sit udgangspunkt, er det måske lidt prætentøst at angive det runde tal herfra. Men det giver perspektiv.

Et stigende antal udenlandske svæveflyvere med alle tre diamanter går trætte rundt og venter på nye opgaver. Måske får de en fjerde diamant, men trods alle målflyvninger, højder og hastigheder på lukket bane, har den store, frie distance stadig sin tillokkelse.

Det er nu snart 11 år siden *Dick Johnson* med sin RJ-5 den 5. august 1951 satte verdensrekorden op til 861 km ved sin flyvning fra Odessa i Texas til Salina i Kansas. Faktisk er afstanden ca. 875 km, men rekorden blev reduceret, da han udløste i over 500 m. Flyvningen varede 8 timer 41 min. Der var medvind på 30-40 km/t og gennemsnitsfarten blev dermed ca. 100 km/t.

Langs den ikke helt retlinede rute havde han tilbagelagt 924 km.

Med en mere lige kurs, en smule længere flyvetid, lidt mere medvind eller lidt hurtigere flyvning skulle de 1000 km i termik være indenfor mulighedernes grænse.

Johnson er nok en dygtig pilot, men mange konkurrencer har vist, at der er masser andre, der er lige så dygtige.

RJ-5 er i topform et fly, der er vel egnet til at løbe langt og hurtigt under stærke termikforhold, men andre er lige så gode.

1000 km klubben.

Det er vist *Cowboy*, der - selv om han endnu mangler sin højdediamant - har startet tanken om en »1000 km klub« for trætte, trediamantede svæveflyvere i USA, og der er ved at blive konkurrence om, hvem der bliver den første derovre. Hans klubs lille blad »Chicago Glider Council Newsletter« oplyser, at der i januar var et uformelt møde mellem aspiranter til klubben, deriblandt *Dick Schreder* og den amerikanske mester *Jim Smith*.

En der systematisk har forsøgt at slå Johnson, er *John Ryan*, manden der nåede den tredje diamant godt et år efter, at han begyndte at svæveflyve. Han har anskaffet sig en af *Len Niemi's* Sisu-svævefly. Det er kun 15 m i spændvidde, men ikke i standardklassen, da det både har flaps og optrækkeligt hjul. Glidetallet er målt til over 41 ved ca. 100 km/t.

Johnson prøvelføj dens prototype og skrev, at det ikke ville være svært at flyve 600 miles (965 km) med den. Den 16. maj ifjor fløj Ryan ca. 730 km fra Arizona til New Mexico, startede 1030, ankom kl. 1800 med 12.000 fods højde, men landede for at forkorte hjemtransporten, da han ikke mente at kunne nå sit mål. Medvinden havde været 15-18 knob. Midt på dagen havde han fløjet 330 km i løbet af to timer, hvoraf 120 km under ligeudflyvning med næsten 200 km/t og et højdetab på kun 600 m! Termikken nåede op til over 5200 m. Med de resterende 12.000 fod havde han vel kunnet glide 150-175 km længere - men ikke nok.

I juni fløj han en tur på godt 500 km; han havde været længere, men forholdene var middelmådige, så han vendte hjem igen, og i juli blev han godt 500 km ude standset af et fugtigt terræn og vendte om. Langs ruten fløj han godt 720 km. Han blev nr. 8 i mesterskaberne i Kansas, hvor han vandt distancedagen med 535 km, så træning det har han!

Brug af skrænter eller bølger?

Mens det utvivlsomt er muligt i de store fastlande at nå de 1000 km på en dags ren termikflyvning, har man også diskuteret den mulighed, at man flyver målflyvning til en god skrænt, »overnatter« på den og fortsætter den næste dag.

Brug af bølger skulle også give muligheder. *Küttners* klassiske 600 km stratosfæreflyvning på 4 timer fra Bishop i 1952 viser det klart, og andre har overvejet og prøvet at begynde tidligt om morgenen i bølgerne og arbejde sig østpå for siden at fortsætte i termik.

En mulighed i Europa er den rute, som især *Nietlispach* har været pioner af, og ad hvilken han i 1955 fløj 536 km fra Schweiz via bølgerne i de franske alper til Beziers i »hjørnet« af Middelhavet mellem Frankrig og Spanien. Det tog ganske vist 10½ time, men på grundlag af de erfaringer, han og mange andre senere har indvundet på denne rute, har det schweiziske *Aero-Revue* i nr. 8/1961 offentliggjort nogle interessante studier om muligheden.

Disse følges i nr. 2 i år op i en lang artikel af den sydfranske svæveflyver *Jean-Pierre Weiss*, der med mange luftfotos af bølgeskyerne og et kort beskriver de forskellige ruter, man kan følge. Han mener, at den kombinerede termik- og skræntflyvning fra Schweiz til bølgeområdet i Frankrig er den sværeste del af flyvningen.

Efter planerne er det meningen at overnatte i bølgerne NW for *Béziers*. Det oplyses, at bølgesituationerne udmærket kan

forekomme også midt på sommeren, hvor nætterne er kortest, og isørigt bør man vælge en månelys nat, hvor bjergene og lenticularis-skyerne er let synlige. For at det ikke skal blive for koldt, og for at spare på oxygenen, bør man holde sig i ca. 4000 m.

Når det så dages, stiger man til størst mulig højde, ca. 8000 m, og fortsætter over Pyrenæerne og vespå i bølgerne syd for dem forbi Andorra. Alt efter vindretningen vælger man et passende udgangspunkt, tager atter størst mulig højde her, måske op imod 10.000 m, og kan så ved 8-9-tiden om morgenen starte en ren glideflyvning sydpå mod Valencia. Med en medvind i højden på 80 km/t har man let en rækkevidde på 50 og kan glide 4-500 km på nogle få timer og ankomme til Valencia mindre end 24 timer efter starten fra Bern.

Weiss tror så meget på muligheden, at han opgiver sit telefonnummer og beder om et praj, så han med radioen i en Cessna på jorden kan tage kontakt med schweiziske svæveflyvere under overnatningen og hjælpe dem med oplysninger.

Han mener, at man for så vidt godt kan fortsætte ned over Spanien mod Marokko, men det bør ske i opvarmede, tosædede svævefly med liggepladser!

Det bliver spændende at se, hvem der kommer først, amerikanerne eller schweizerne - eller om det bliver russerne, der også har land nok at flyve over.

Vore svævefly's udnyttelse

Som det fremgik af svæveflyverrådets årsberetning ved repræsentantskabsmødet, steg udnyttelsen af vore svævefly fra 1960 til 1961 samtidig med, at deres antal øgedes fra 82 til 95 (31 tosædede og 64 ensædede). I gennemsnit udførte de 300 flyvninger (mod 247) og 48 timer (mod 38).

De tosædede udnyttes bedst med 488 flyvninger (451) og 59 timer (48), mens de ensædede kun laver 205 flyvninger (149) og 40 timer (34).

Kun tre tosædede kom op på de ønskede 1000 flyvninger (Aviators Lehrmeister med 1289, Vestjysks do. med 1153 og Birkerøds Rhönlerche med 1009. Timetallene var hhv. 161, 148, og 93, men også Midtjysks Lehrmeister med 147 timer (740 flyvninger) og Vejles Bergfalk med 110 timer (556) flyvninger er tilfredsstillende udnyttet og økonomiske i brug.

Vor uudryddelige Baby-gruppe, der nærmest er stigende i antal, udførte i snit kun 237 flyvninger, men Vestjysk, Odense og Birkerød lå dog tæt ved 800, og Odense på 107 timer med deres!

Den voksende gruppe af ensædede egentlige svævefly, der først og fremmest bør udføre mindst 100 timer årligt, lavede i snit kun 61 timer - og 182 flyvninger. Aviators første Ka-8 udførte 1226 flyvninger, 231 timer, 21 distanceflyvninger og 1005 km. Fondets EUX var nr. 2 i timer (138), tæt fulgt af Københavns (133) og Dyhrs Jaskolka med 127 timer på kun 54 starter eller 2 t 20 min. pr. flyvning! Kun Havdrups Weihe kan ellers opvise flere timer end flyvninger (39 på 31). Størst distance har Midtjysk Olympia FUX med 1549 km.

Og nu er vi i fuld gang med at gøre tallene bedre i år - vi har sagtens kapacitet til dobbelt så megen flyvning med vor nuverende flåde.

SOLOFLYVNING PÅ DEN TO-SÆDEDE NEDSÆTTER HAVARI-RISIKOEN

Den svenske svæveflyvning går ligesom de fleste andre lande fremad — stadig lunt støttet af et statstilskud, der ifjor androg 366.000 sv. kr. eller næsten en halv million danske kroner, hvoraf 118.000 kr. gik som direkte uddannelsesbidrag (240 kr. for et C). Der blev udstedt 481 C-diplomer mod 444 året forud, 240 S (203), men kun 18 sølv (19) og 1 guld (3). For C og S er det de hidtil største tal.

Også time- og starttallene var rekord-høje: 34.451 flyvninger (mod 32.743) og 11.650 timer (10.516). Mens antallet ikke ligger langt under vore 29.278, ligger tallet væsentligt over vore 4681. Svenskerne får godt 20 min. i gennemsnit pr. flyvning mod vore knap 10, hvilket skyldes, at næsten al start sker i flysløb.

Desværre er der ingen oplysninger om distancekilometer.

Man har en vis mangel på kvalificerede emner til instruktører og byggeledere (kravene er langt højere end i Danmark) og må nu til at lave forberedende I-kursus.

Antallet af fly er gået ned med 6 til 186, fordelt med 80 to-sædede og 106 ensædede. Halvdelen af flyene er moderne. Bl. a. med 60.000 kr. starttilskud blev der tilført endnu 11 Bergfalke, 3 Ka 6 og 1 Ka 8 foruden — 1 Motor-Spatz. Der afgik 4 Kranich, 5 Weihe, 12 Baby og 1 L-Spatz. (60 % solgt til udlandet). De ældre fly udnyttes meget dårligt, mens Bergfalke-flåden, der udgør 40 % af flyene, klarer 70 % af flyvetimerne og 78 % af antallet flyvninger. I gennemsnit udfører de 380 flyvninger (danske to-

sædede 489), men 110 timer årlig (danske 59). Med denne udnyttelse beregner man udgiften pr. flyvning til 6 sv. kr., hvortil kommer ca. 10 kr. for flysløbet.

Til et C bruges i gennemsnit 30 flyvninger — det koster altså 480 sv. kr., hvoraf der kan gives tilskud til det halve.

Der var 17 havarier eller en havari-procent på knap 0,5 mod vor 0,55 — altså ingen væsentlig forskel. I betragtning af det meget store antal uddannede elever er det bemærkelsesværdigt, at der kun var ét elev-havari (dårligt udført landing). Dette tilskrives den omstændighed, at flertallet af klubberne nu lader eleverne udføre deres soloflyvninger under uddannelsen på samme Bergfalke, som de blev uddannet på! En medvirkende årsag må formentlig være de særdeles kvalificerede og veluddannede instruktører, man råder over.

De 16 havarier af S-piloter fordeler sig med 9 p.g.a. fejlbedømmelse ved landing, 4 dårlige landinger under medvirken af vejrforholdene, 1 dårligt udført start og to havarier af andre årsager. Man påpeger, at termikflyvninger for ofte er afbrudt for sent, hvilket har gjort landingen vanskeligere med havari som følge — jo, tak, dem kender vi også fra 1960!

Havarierne har kostet 5 sv. kr. pr. flyvning og ca. 1,80 sv. kr. pr. flyvning.

Med standardiseringen på Bergfalke har svenskerne som tidligere omtalt gennemført en gensidig forsikringsordning med en årspræmie på 450 sv. kr. og en selvrisiko på 300 kr. Det har løbet pænt rundt, og man overvejer nu at udvide ordningen til de nyere ensædede fly.

Vestjysk indledte sæsonen den 17/3 og har haft regionalradioen med i luften. Klubben har anskaffet en brugt tysk Baby III.

Århus tegnede sig for årets første havari, et starthavari, hvor „Låvise“ og 2G'en blev lettere beskadiget, men dog hurtigt er blevet repareret.

Svævefly er en ny klub, som Egon Briks Madsen og andre interesserede har startet i Thisted. Klubben har købt Nykøbing Sjs Baby, spil og andet materiel og arbejder desuden på at få en Lehrmeister allerede i sommer.

Værløse startede distanceflyvnings-sæsonen 18/3, hvor Lindhardt fløj målflyvning til Avnø.

Skrydstrup indledte flyvedagskonkurrencerne med en varighed på 3 t 41 min. den 24., fulgt af en distance til Odense den 31. marts.

Kaptajn Foltmanns 70-årsdag

På kaptajn John Foltmanns 70-års fødselsdag strømmede det ind med gaver, blomster og telegrammer fra nær og fjern. Blandt gratulanterne var deputationer fra SAS's direktion, KDA's bestyrelse samt flyvevåbnets chef, generaløjntant K. Ramberg.

Fra Norge kom general Georg Bull, der er formand for Norsk Aero Klubb's råd, og han overrakte kaptajn Foltmann som første ikke-nordmand Norsk Aero Klubbs guldmedalje.

Fra Sverige kom direktør Arnulff Olsson, Göteborg, der ved samme lejlighed gænså den Götapokal, der som bekendt i år blev tildelt kaptajn Foltmann, og som han er givener af.

Kaptajn Foltmann bringer iøvrigt herved en foreløbig tak til de mange, der tænkte på ham på dagen og en særlig tak til en række anonyme givere af en gave, som han ikke på anden måde kan takke for.

Nyt fra svæveklubberne

Als har på sin generalforsamling valgt A. J. Schack til formand.

Aviator tog afsked med den bortflyttede Buch Petersen på sin generalforsamling, hvor Verner Pedersen blev valgt til ny formand. Man venter en Ka-6 i oktober og har bestilt en til til 1964. Peter Grønæk-pokalen tilfaldt Ib Braes, termikpokalen Lindemann Bøgh og kragepokalen Rosa Mølgård.

Birkerød havde efter vinterens overhalingsarbejder glædet sig til at indlede med en lejr i første april-uge, men vejrguderne strittede imod alt hvad de kunne, og især føret på pladsen hindrede et større antal starter. Den nye Ka-8 skulle efter planen nu være ankommet.

Fyens Aerosport har nu fået transportvogn og venter betydelig større aktivitet med Lehrmeister'en i år.

Havdrup har som eneste danske klub taget imod indbydelsen til den tyske konkurrence i Dahlemer-Binz i denne måned, hvor et hold deltager med Ka-8'en.

Falster har med kommunal bistand fået en værkstedsbygning, som man har sat i stand og taget i brug. Klubben har nu tre fly og søger at skaffe sig flere medlemmer.

Holbæk var klar til at starte sæsonen sidst i marts og skal i år have gjort sin hangar færdig og have indrettet kontor i den.

København begyndte skoling på Roskilde den 18/3. Pokaen blev afsendt fra Polen sidst i marts og Danmarks fineste svævefly blev taget i brug den 14. april.

Nordvestsjælland er ved at skifte navn til Kalundborg Flyveklub. Man har sammen med PFG arbejdet energisk såvel på hangar som på indretning af et stort klubhus med overnatningsmuligheder m. m. Omend ikke helt færdigt skulle begge dele nu være taget i brug under I-kursus.

Odense indsendte sit første varighedsresultat til flyvedagskonkurrencerne den 18/3.

PFG arbejder på ændring af vingeprofil på den private Ka-6 og på længere sigt arbejder der med Polyt 4, hvoraf nu kun dele af kroppen stammer fra den gamle Fi-1.

Vejle har ført nogle orienterende forhandlinger med Horsens og Kolding om nærmere samarbejde eller sammenslutning. Klubben overvejer iøvrigt stærkt at anskaffe et motorfly og lægge hovedvægten på start i flysløb.



Den norske general Georg Bull overrækker kaptajn Foltmann Norsk Aero Klubbs guldmedalje.

Over 30 fly til Fyns flyveklubs jubilæumsrally

Det tegner til at blive et velbesøgt rally i Odense den 12.—14. maj. Ved fristens udløb var der tilmeldt 30 fly med ca. 75 personer. Størst deltagelse kommer fra Tyskland med 15 fly, mens der er 6 franske, 3 engelske, 2 svenske og 1 hollandsk samt 3 danske. Det er dog sandsynligt, at der kommer nogle efternølere.

Der bliver mange interessante typer af privatfly at se på, som f. eks. Cessna 170, 172, 175 og 320 Skyknight, Piper Tripac, Comanche og Apache, Jodels i forskellige udgaver, Emeraude og Smaragd, Wassmer WA 40, Procaer F15A Picchio, Morane-Saulnier Super Rallye og ældre typer som Bücker 181, Klemm 35 og Miles Messenger.

Søndag eftermiddag bliver der opvisning af nogle af de deltagende fly, en række danske hjemmebyggede fly, kunstflyvning af *Dyhr Thomsen* i både svæve- og motorfly samt faldskærmsudspring af tre medlemmer af den svenske faldskærmsklub.

Arrangørerne er lidt skuffede over den ringe tilmelding af danske privatflyvere, som imidlertid endnu kan få adgang til at deltage i frokost og festbanket om søndagen ved henvendelse til G.-V. Binderkrantz, Munke-risvej 30, Odense *senest torsdag den 10. maj*. Herved opnås samtidig adgang til lufthavnens arrangement. Man skal iøvrigt ankomme til Beldringe senest kl. 1100 lokal tid.

* * *

ALLE TIDERS MODELKATALOG

Det verdensberømte tyske Draupner-katalog med 150 sider rigt illustreret med instruktive artikler for modelfly og -skibe, diesel- og gløderørmotorer, radiofjernstyring, skibsfittings etc. etc. Med andre ord et katalog med alle de oplysninger enhver modelbygger må have, og hele herligheden koster 5 kr. portofrit mod forudbetaling.

Alle er velkomne i

MODEL & HOBBY
Åbenrå 23. København K.

STEDET, HVOR MODELBYGGERE MØDES OG UDVEKSLER ERFARINGER.



Hans Kofoed: *Danske Militærfly gennem 50 år*. FLYV's Forlag 1962. 74 sider, 90 fotografier. Format 15,5 x 24 cm. Pris 11,00 kr.

Få dage efter udkomsten af FLYV's særnummer om flyvevåbnet forelå som et naturligt supplement hertil Hans Kofoeds bog, der — bortset fra korte rids af vor militære flyvnings historie — koncentrerer sig om de næsten 100 flytyper, som marinen, hæren og flyvevåbnet har anvendt gennem et halvt århundrede. Gennemgangen er delt op i disse tre naturlige grupper, og om hver type er der en kortfattet tekst med de vigtigste data samt et fotografi.

Bortset fra de senere typer i flyvevåbnet er der nøjagtige oplysninger om antal, typebogsstaver og typenumre, der ikke bare vil være en fryd for vore typekendere, men også er værdifulde som eksakte oplysninger om vore militære fly.

Forfatteren har haft adgang til studier i flyvevåbnets ældre arkiver og har fundet mange interessante enkeltheder frem.

Kun ganske få typer har der ikke kunnet skaffes fotografier af, men blandt de øvrige er der udvalgt en række fremragende billeder, hvoraf en hel del ikke har været offentliggjort før. De er trykt på pænt papir.

Bogen må blive en best-seller, ikke alene blandt flyvevåbnets personel og vore typeinteresserede, men blandt alle med interesse for dansk flyvning. P. W.

FORLANG RAZORBACK

Glasfiberbeklædning til Deres fly

Anvendes af 8 amerikanske airlines og det amerikanske luftvåben.

Godkendt af luftfartsdirektoratet

SE DET PÅ OY-AFL.

DELTA TRADING CO. Herlevgårdsvej 2 Herlev

HANS KOFOED

DANSKE MILITÆRFLY

gennem 50 år

Flyvevåbnets flytyper fra starten i

1912 indtil nutidens overlydsjagere

76 sider med mange illustrationer. Pris kr. 11,00

Kan bestilles i boghandelen eller fra

FLYV's FORLAG . EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60 . København V.

BBC

har lige udsendt

»The Language of Aviation«

af W. S. Barry med forord af Marshall of R. A. F.
Lord Douglas of Kirtleside

Kurset består af en grundbog indeholdende alt om flyvning med en teknisk ordbog på 24 sider samt tre store Long-playing plader, hvorpå bogens dialoger er indtalt. Grundbogen er indb., 197 sider tekst, 37 ill. + plancher.

Pr. kursus (3 LP-plader + bog) kr. 128,—. Bøger separat à kr. 16,50

Benyt bestillingskupon! Bemærk 3 dages returret!

British Broadcasting Corporation — Gråbrødretorv 14, København, K.

Bestillingskupon

til British Broadcasting Corporation
Gråbrødretorv 14, København K.

evt. gen. bogh. _____

De bedes sende mig: W. S. Barry's

THE LANGUAGE OF AVIATION

_____ kursus: 3 LP-plader + bog kr. 128,—

_____ ekstra bøger à kr. 16,50

N.B. returret i tre dage!

Navn _____

Stilling _____

Adresse _____

By _____

Beløbet fremsendes i check / pr. postanvisning.

KONKURRENCE-FORBEREDELSE

Foran det store DM i Esbjerg giver BØRGE HANSEN gode råd om de vigtige forberedelser

DE senere års ret dårlige danske resultater i internationale konkurrencer – med undtagelse af et par enkelte lyspunkter ved de nordiske mesterskaber – skyldes uden tvivl, at vi ikke møder tilstrækkeligt forberedt til konkurrencerne, og man har spurgt mig, hvad vi kan gøre ved det.

Jeg mener, at det for det første gælder om at skærpe den almindelige interesse for deltagelse i større konkurrencer, og det kunne vi gøre ved at skaffe større midler til rådighed til brug for tilskud til rejser. Mange har sikkert lyst til at deltage og vil gøre et forarbejde, men de har ikke råd. I Sverige har man søgt at afhjælpe dette ved at kræve, at enhver, der ønsker at deltage i de hjemlige konkurrencer, må løse et licens, der koster sv. kr. 10,-, men dette kan næppe gennemføres herhjemme, idet interessen for konkurrencer i det hele taget ikke er overvældende. Med vor noget anstrengte økonomi selv efter de sidst bebudede kontingentforhøjelser må vi se i øjnene, at der i årene fremover næppe kan gives større tilskud, end hvad startgebyret koster.

Da det jo alligevel kun er de færreste, der er brug for til de internationale konkurrencer, er det langt vigtigere for den enkelte modellflyver at koncentrere sig om deltagelse i de hjemlige konkurrencer og her først og fremmest om DM, som det er overkommeligt for enhver at deltage i.

Valg af model

Det er min erfaring, at det gælder om at arbejde på langt sigt for at komme til et godt resultat. Vælg en god og gennemprøvet konstruktion at bygge på i stedet for at spilde tiden med alligevel mere eller mindre vellignende selvkonstruktioner. Ved de sidste års VM har jeg set mange modeller, der ikke var selvkonstruktioner. Det at kunne konstruere en god model er sjældent parret med de samme egenskaber, der skal til for at bygge og især at flyve modellen. Hovedparten af Danmarks modellflyvere har næppe mere end én flyveklar model, og det er for lidt. Det gælder om at få bygget mindst 2 og helst 3 modeller, før man kan sige, at man er rustet til at deltage i en konkurrence. Når man har et lille lager, er der god tid til at koncentrere sig om en ny model. Det værste, man kan gøre, er at sjaske en model sammen lige for en konkurrence.

Selvom man ikke bygger nøjagtigt denne samme model i flere eksemplarer, er det meget vigtigt at kunne udveksle de enkelte dele mellem modellerne. På denne måde kan man have en model bestående af gamle dele klar, hvis man ikke vil ofre sine bedste modeller i en konkurrence med blæsevejr.

Valg af materialer og bygning

Når grunden er lagt med en god konstruktion, gælder det om at vælge de rigtige materialer; offer lidt ekstra tid på dette, afpuds og undersøgt alle lister for evt. fejl, lav små styrkeprøver ved at knække en stump liste af. Skær et profil ud af det balsafinér, som du vil bruge (uden hakkene) og prøv, hvor elastisk det er; eksploderer det i en stovskey, kan du godt lade det gå i brokkassen. Med de rigtige materialer kan man både bygge let og stærkt. Det er vig-



Til konkurrenceforberedelser hører også en til omstændighederne passende påklædning. Her ses finnen Tähkäpää under den nordiske landekamp i Norge. Bemærk modellens u-formede pær.

tigt med en god planbedding. Uden en sådan når man næppe et godt resultat.

Der findes et utal af lime i handelen. Til de små limflader vælges en hård lim. Skal den pågældende limflade afpudses, må der anvendes en lidt blødere lim, da der ellers ryger for meget balsatrå med. Til større flader og krydsfinér bruges koldlim eller harpikslim. Til beklædning bruges tyk dope til listerne og en A-lim til ribber. Til rettelæg arbejdet, så plan og haleplan kan ligge længst muligt på beddingen mellem hver gang dope. Efter sidste gang doping må delene gerne blive liggende en månedstid på beddingen for rigtig at kunne sætte sig. Når man tager plan og haleplan af, vil de uvægerligt slå sig lidt, hvad der ikke gør noget, bare de ikke vrider sig. Da modellen ustandseligt er udsat for temperatursvingninger, kan det ikke undgås, at delene stadig arbejder, hvilket aftager noget med modellens alder, fordi beklædningen efterhånden bliver noget stivere. En model, der er 1/2-1 år gammel, er derfor lettere at holde i trim. Det er vigtigt at lære sin model at kende, så man får det rette trim under alle vejrforhold. En konkurrence kan jo starte om morgenen med stille vejr og dug og – efterhånden som konkurrencen skrider frem – gå over i solskin og blæst. Solvarmen får modellen til at slå sig, og det kan være nødvendigt at korrigere med trimklappen efter hver flyvning for at få den rette kurvning.

Diverse hjælpemidler

Det er jo ikke bare modellen, der betyder noget for et godt resultat i en konkurrence, det er også meget vigtigt at have et par gode spil, som man er helt dus med. Efter den sidste regelændring med trækprøve på 2 kg vil jeg anbefale 0,45 mm nylonline, der kun vil strække sig ca. 2 m.

Et mindre havari kan næppe undgås i løbet af 5 starter, så det er klogt at pakke en cigaræske med diverse reparationsmaterialer og værktøj til brug for disse uundgåelige småreparationer.

Termikbremse

Vil du spare lidt på bentøjet og alligevel have en max., må du kende dine lunters nøjagtige brændetid. Imprægnér dem altid i en let opløsning af salpeter for at gøre dem mere sikre. Det bedste er selvfølgelig at installere en af de ret dyre urværkstimere, som man først behøver at sætte i funktion, når udløsning finder sted. Det er jo en stor fordel at kunne have modellen hængende som en drage, til en termikboble viser sig. Dette kan selvfølgelig kun lade sig praktisere i nogen vind, da de fleste hurtigt bliver trætte, hvis man skal bevæge sig for meget; men det er en glimrende øvelse til at træne i starter, og det giver god kondition. Man kan lade termikbremsen udløse med det samme, så man undgår besværet med at hente modellen langt væk.

Trimning

En god konstruktion gør det ikke alene. Man har indtrykket af, at der er få, der gør noget rigtigt for at forbedre flyveegenskaberne. Det er jo ikke nok, at modellen starter pænt og flyver stabilt, man må presse citronen og hale de ekstra sekunder ud af modellen, uden at den dog af den grund bliver ustabil. Jeg plejer at trimme meget groft i håndstart og flyver herefter nogle småstarter med 15-20 m line og foretager små korrektioner af kurveknap og haleplanets indstillingsvinkel, indtil modellen ligger roligt og stabilt i en kurve med ca. 20-25 m i diameter. Tyngdepunktet har jeg – af hensyn til fordelene ved at komme så nær minimumsvægten som muligt – placeret hjemme på det i tegningen angivne sted. Ved en selvkonstruktion må man dog ikke undlade at eksperimentere med tyngdepunktets placering, da det kan have stor betydning for stabiliteten.

Nogle modeller er vanskelige at få til at kurve, og dette kan afhjælpes f.eks. i tilfælde af højrekurve ved at give den yderste del af venstre planhalvdel 2-3 mm mere negativ indfaldsvinkel. I starten korrigeres dette ved at give kurveror til venstre, modellen bliver på denne måde også lettere at udløse, idet den i tophøjde, når træklet slækkes, vil have tendens til at gå ind i en højrekurve.

At det har stor betydning, at modellen med det samme går ind i en kurve, har forsøg vist. På en model, der er trimmet til bedste synkehastighed i ligeud flyvning, vil man kunne forøge indstillingsvinklen med 1/2-1/2 mm under haleplanets bagkant alt efter kurvens diameter, uden at det går ud over længdestabiliteten, enhver kan forstå, hvad dette betyder for flyveegenskaberne. Vi håber senere at kunne belyse dette nærmere i en artikel af mere teoretisk art.

Det ovenfor anførte tager særligt sigte på svævemodeller men mange ting gælder også for andre fritflyvende og linestyrede modeller.

B.H.

NORDISK MESTERSKAB FOR FRITFLYVENDE MODELLER

En rigtig vinterkonkurrence

DET var i år Norges tur til at arrangere Nordisk Mesterskab, og som ventet blev det en vinterkonkurrence, idet man i Norge ikke råder over så mange flyvepladser, som vi kender dem; man må istedet flyve fra islagte søer og fjorde.

Den holdudtagelse, der for Danmarks vedkommende gik forud for afrejsen, vil sikkert være de fleste bekendt, og jeg skal blot opfriske, at vi havde fuldt hold i A2, medens vi manglede en mand i såvel C3 som D1.

Da NM jo er en holdkonkurrence, kunne man altså allerede inden afrejsen anse det for givet, at vi ville blive nr. 4 og dermed sidste nation, da det efterhånden er en selvfølge, at alle de øvrige nationer møder med fulde hold i alle klasser.

Tilbage havde vi så at håbe på et eller flere gode individuelle resultater.

Byen Lilleström, som skulle være centrum for dette års mesterskab, viste sig at være en hyggelig by på ca. 10.000 indbyggere. Og deltagerne, som ankom om lørdagen, fik med det samme et godt indtryk af den norske vinter, idet det sneede efter den helt store målestok.

Lørdag eftermiddag var der lejlighed til at stifte bekendtskab med flyvepladsen, der viste sig at være en meget stor islagt flade, med et snetæppe på 30 cm. Hvor stor den egentlig var, kunne man ikke afgøre, for det sneede så tæt, at sigtbarheden til tider var nede på ca. 50 m.



B. Bulukin med sin vindende »Django« lykønskes efter sejren af G. Sommerlade.

Det var jo ikke ligefrem de bedste betingelser at trimme under, men der blev dog fløjet en del, og for os danske så det slet

ikke så helt galt ud.

Indkvarteringen var klarlagt på en original måde, idet deltagerne sov i sovevogne, som var oprangeret på Lilleström station.

Der var blandt deltagerne og især blandt arrangørerne stor spænding om, hvorledes søndagsvejret ville blive. Meteorologerne kunne oplyse, at der var mulighed for, at det ville holde op med at sne, men de turde ikke love det. Der var således ikke nogen grund til spænding om det problem, for søndagen oprandt med alle tiders vejr; ingen vind og en helt skyfri himmel.

Efter hurtigt at have indtaget morgenmaden blev vi kørt til flyvepladsen og på vejen derud og på selve pladsen, var der rig mulighed for at beundre den herlige norske natur, der til tider næsten kunne tage vejret fra en dansker, som for nogle timer siden kom fra det triste danske vintervejr.

Det var imidlertid blevet meget koldt, og i skyggen kunne måles ned til 18 graders frost.

Klasse A2.

Det var vel nok den klasse, hvor vi havde de største muligheder, dels fordi vi havde fuldt hold, og dels fordi vi havde Lauridsens sejr fra sidste år i bevidstheden. Lauridsen havde dog ikke særlig tiltro til, at sejren ville gentage sig, især ikke som vejret artede sig.

Årsagen var, at det stille vejr stillede meget store krav til modellernes trim, idet man ikke kunne regne med termik-tilslutning. Og da vort urolige vejr op til konkurrencen ikke havde givet mulighed for at fintrimme vore modeller, kunne vi ikke regne med at have modellerne i det bedst mulige trim.

I den første periode var der ingen, der

CALTEX AVIATION

CESSNA

komfortabel flyvekraft

— det er økonomisk rigtigt at vælge Cessna. Flyver De f. eks. en 4-personers Cessna vil prisen være så lav som 50 øre/km. Af økonomisk betydning er også den omfattende Cessna-service, der bl. a. betyder, at der alene her i Danmark er for over 100.000 kr. fly-reservedele til Deres disposition — —

TIL OMGÅENDE LEVERING
 AB KASTRUP KØBENHAVN
 1962 Cessna Skyhawk, meget ekstra udstyr, 1962 Cessna Skylane med panorama bagrude. Meget ekstra udstyr inkl. fuld IFR udrustning, etc. — **BRUGTE FLY:** 1959 Cessna 175, total flyvetid: 650 timer, fuld IFR-instrumentpanel.

1961 Cessna 172, total flyvetid: 450 timer, fine instrumenter, slæbeanordning til banner og svævefly. Cessna 180 Amfibie-fly, total flyvetid: 340 timer. Fuld IFR-instrumentpanel, EDO-pontoner med hydraulisk understel.

effektiv service



Ring eller skriv efter brochurer - prislister - kalkuler, eller aftal en demonstration.



A/S COMMERTAS FREDERIKSBERG ALLÉ 6 . KØBENHAVN V . HI 1616

Tag fordelene af den prestigefulde navnet **Cessna** står for!

fløj max., men *Torsten Strang* og *Ronny Hassrød* manglede kun 11 sek., og da *Hassrød* derefter fløj max. hver gang, var han urorlig med 889 sek.

Bedste dansker var *Poul Lauridsen* med 591 sek., hvilket var nok til en 9. plads; derefter kom *Sommerlade* med 590 sek. og først som nr. 11 *Knut Anderson*, som *Lauridsen* sloges så voldsomt med sidste år. *Erik Berg* sluttede resultatlisten.

Klasse C3.

Her havde vi kun *Nienstædt*, idet *Niels Chr. Christensen* ret hurtigt måtte holde op som følge af propelbrud.

Det skulle også her vise sig, at vore modeller ikke var i bedste trim, medens finernes hårfint trimmede modeller var gode for max. uden termik.

Det blev da også finnerne, der vandt, nemlig *Pentti Aalto* med 874 sek. medens *Reino Hyvärinen*, ligeledes Finland, blev nr. 2 med 870 sek. *Erik Nienstædt* blev nr. 8 med 654 sek.

Klasse D1.

Det var vel nok den klasse, hvor det kolde vejr havde størst indflydelse, og enhver, der har prøvet at starte en motor i 18 graders kulde, ved, hvordan det føles.

Det viste sig også ret hurtigt, at vi ikke var de eneste, der havde kuldebesvær. Den kolde luft kølede nemlig motorerne for meget, og de blev uhyre vanskelige at starte og få til at gå rent.

Her kunne vi dog lære af Nordmændene, der kendte problemet. Man bandt simpelthen papir- og tøjstrimler om krumtaphus og cylinder for på den måde at holde temperaturen oppe.

Efter første periode havde kun *Birger*

Bulukin max., medens *Sandy Pimenoff* og *Ake Løfvander* fulgte lige efter, og denne stilling holdt sig i store træk hele konkurrencen igennem, selv om *Rolf Hagel* på et tidspunkt var oppe og lege med.

Niels Chr. Christensen og undertegnede fik os som sædvanlig en grundig omgang klø, hvilket dog for det meste må tilskrives motorvanskeligheder, idet f. eks. *Niels Chr.* måtte flyve med sin ringeste model, da motoren i den bedste ikke lod sig starte som følge af kulden.

Vinder blev *Birger Bulukin* med 785 sek., medens *Sandy Pimenoff* blev nr. 2 med 775 sek. Bedste dansker blev *Finn Mortensen* på 10. pladsen.

Holdkonkurrencen blev som sædvanlig vundet af Finland med 6947 sek. På 2. pladsen kom Sverige med 6474 sek. og som nr. 3 Norge med 6318 sek. Til sidst Danmark med 2955 sek.

Og hvad flyver de så med. — Ja, den vindende A2er var en finsk konstruktion som er os godt bekendt: »Sans Egal«. *Aaltos* C3er var af egen konstruktion og var iøvrigt meget enkel. *Bulukins* D1 var ligeledes af egen konstruktion »Django« (som FLYV forøvrigt har sikret sig tegningen til). Som motor anvendte *Bulukin* en helt ny »Super Tigre G 20V glow«.

Skal der til slut siges et par ord om arrangementet, må det blive, at det var godt helt igennem, og især kunne vi glæde os over en meget fin bespisning.

Finn Mortensen.

Arsrekorderne

Svævemodeller 21 min 56 sek, distance 23 km, gummimotormodeller 1 min 20 sek, gasmotormodeller 310 sek, hastighed 165 km/t.

Ændringer i modelflyve-bestemmelserne

F-4-2, punkt f.
 et træk på 2 kg (i stedet for 5 kg).

F-4-4, punkt 1.
 Brændstof udleveres af arrangørerne. Der kan vælges mellem to blandinger, hvis sammensætning er således:

I: 80 % metylalkohol og 20 % amerikansk olie.
 II: 75 % metylalkohol og 25 % amerikansk olie.

Før hver konkurrenceflyvning må deltageren skylle brændstoftanken ud med brændstof af ovennævnte blanding.

F-4-5, punkt 6 og 7.

Points'ene ændres til: 1. loop: K=1
 2. loop: K=2
 3. loop: K=3
 4. loop: K=4
 5. loop: K=5

Sammenlagt kan herved maksimalt opnås 1310 points.

Midlertidigt tillæg til M-1-5 punkt p.

1/2 D, gasmotormodeller, hvis motor(er) har et totalt slagvolumen på højst 0,8 ccm. Planbelastning fri.

Midlertidigt tillæg til F-4-4.

Uanset de i dette kapitel nævnte bestemmelser gælder indtil videre følgende regel:

Hver deltager har ret til to gyldige indledende flyvninger, der udføres i henhold til »plan over standardmanøvrer«.

Deltagere, der på disse to flyvninger sammenlagt opnår mindst 1600 points, udfører en tredje flyvning efter AMA-programmet, der er udsendt til klubben.

Det endelige resultat udgøres af den bedste af de indledende flyvninger plus den tredje flyvning.

Deltagere, der ikke opnår mindst 1600 points på de to første flyvninger, flyver ingen tredje flyvning.

(Mere modelflyvning næste side).

Husk tilmelding til DM i Esbjerg

Klubberne har i sidste måned modtaget detaljeret indbydelse til det store danmarksmesterskab i Esbjerg lufthavn fra 18.—20. maj (St. bededagsferien), og tilmeldingerne skal være KDA i hænde senest mandag den 7. maj. Der flyves i 12 klasser for frit-flyvende, linestyrede og radiostyrede modeller. Startgebyret er 5 kr. (dog 7 kr. incl. brændstof for deltagere i F1). For hver påbegyndt gruppe på 5 deltagere skal klubberne tilmelde en kvalificeret tidtager eller dommer. Desuden skal der bruges 4 konkurrenceledere. Forsinket tilmelding bedes undgået, men koster i givet fald 5 kr. ekstra.

Selve konkurrencen foregår hele lørdagen, hvor der er selskabeligt samvær om aftenen, samt søndag, hvor der sluttes med præmieuddeling kl. 14.30. Man søger selv for indkvartering og bespisning — man kan kampere på pladsen og spise i den udvidede restaurant.

Vårkonkurrencerne

Der var forholdsvis pænt vejr til vårkonkurrencerne i Haslev, som havde 34 deltagere. *Børge Hansen* vandt A2 med 730, *Bjarke Nielsen* (224) A-beg. med 523, *H. C. Nielsen* (225) D 1 med 683, *Thomas Hansen* (134) C3 med 568 og *Fl. D. Kristensen* (116) 1/2 D med 397.

Jyderne mødes i Herning, hvor *Jørgen Larsen* (538) vandt A2 med 885, mens hans klubkammerat *Sten Simonsen* vandt begynderklassen med 627. Klubben vandt også holdkonkurrencen. C3 blev vundet af *Preben Nørholm* (532) med 510.

Der var en kraftig blæst til linestyriingsfolkenes vårkonkurrence, der på Sjælland fandt sted i Valbyparken med 14 deltagere.

Kjeld Frimand Jensen vandt F1 med 138 km/t, *Preben Jensen* (208) G med 811 points *Albert Svendsen* (130) G-beg. med 438 points og *Leo Haupt Jørgensen* (130) H med 6 min. 36 sek.

INDBINDING AF FLYV

10,50 kr. pr. bind.

2 årgange kan indbindes i eet bind for samme pris. Ved indsendelsen bedes anført, om bladet ønskes indbundet med eller uden omslag. Indbindingen er det såkaldte stripbind, der består af faste papsider med solid limning i ryggen og påtrykt rygtitel.

FLYV's FORLAG

EJVIND CHRISTENSEN
VESTERBROGADE 60 - KØBENHAVN V.

Flyv billigt, ca. 12-15 kr./time

Turbulent OY-ADI ønskes solgt. Flyet' der er meget velholdt, er velflyvende og virkelig ydedygtigt. Motorgangtid 142 timer. Forhandlingspris 11.000 kr.

Hans Axel, Vordingborg 51.

3-4 sædet AUSTER Autocrat Fly

sælges evt. byttes med nyere fly, evt. Amphibie. Motor Cirrus Minor II kun kørt 50 timer efter 800 timers hovedeftersyn. Maskinen har kun fløjet ca. 3000 timer. Anvendt til rundflyvning i Kastrup. Lear VHF m. Omni + LB og MB modtager. Metalpropel, Reservetank, Generator 12 V. Sælges gerne kontant eller rate, evt. leje for længere periode.

Dansk Luftfart Service
Bredagervej 2, Kastrup.
50 12 87 — 50 12 91.

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

Minerva 1841



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert forsikringsselskab, der er tilknyttet poolen, samt af SAS's billetkontorer.



CHAMPION

Champion tændrør på lager til alle gængse Continental og Lycoming motorer.

Generalagent for Aircraft-tændrør i Danmark

SCANAVIATION
KØBENHAVNS LUFTHAVN . DRAGØR
TELEFON DR 910*



REDNINGSVESTE

R.F.D. Type 50 C Mk. 2 med kulsyreflaske, fløjte og lys, godkendt af Luftfartsdirektoratet.

Vægt Incl. taske 570 gr.

Leveres fra lager.

ALFRED RAFFEL A/S - KØBENHAVN V

VODROFFSVEJ 46 - LUNA 2343

NYT UDE OG HJEMME



Hughes 269A er en lille tosedet helikopter, som kan ventes på demonstrationstur i Danmark efter Hannover-udstillingen.

Kastrup-gæster i marts

Det østtyske selskab *Interflug* havde i begyndelsen af marts en del flyvninger til København i anledning af Leipziger-messen; der blev fløjet med *IL-14*, *DM-SAI*, *SAK* og *SAL*. $\frac{1}{3}$ *C-47*, *O-15133*, *USAF*, *7001 st Wiesbaden*. $\frac{2}{3}$ *D-IBAL*, *Cessna 310 F*, *Schulte & Dickhoff (ex-HB-LBL)*. *VC-54G*, *O-50586*, *USAF*, *322nd Air Division*. — $\frac{3}{3}$ *G-AOGZ*, *DC-3*, *Derby Airways* var en fragter. — $\frac{4}{3}$ *G-AMPZ*, *DC-3*, *British United Airways*. — $\frac{5}{3}$ *SE-BZN*, *Messerschmitt 108*, *Sven Forssen* fra *Trelleborg*. *PH-RLW* og $\frac{8}{3}$ *PH-RLY* og *RLZ* var tre *Safir'er* fra *Hollands Nationale Flyveskole*, der mellemlandede på en leveringsflyvning fra *SAAB*. $\frac{9}{3}$ *PH-UDS*, *Beech 18* også fra flyveskolen. *SE-BUU*, *Lodestar Swedair*. *OY-FAB*, *Piper Cub* fra *B.-P. Flyveklubben i Fredensborg*. — $\frac{7}{3}$ *D-IDUK*, *Twin Bonanza* tilhørende *Lufthansa*. — $\frac{8}{3}$ ankom *Swissair* med *Convair 990*, *HB-ICB*, i stedet for *Caravelle*. *LN-SUP*, *DC-4*, *Braathen*. *C-130*, *70460*, *USAF*, *322nd Air Division*. — $\frac{9}{3}$ *C-47*, *O-48186*, *USAF*. *SAS* gav hangarplads til en *C-130*, som der var motorskift på. *C-130 B*, *80752*, *USAF*, *Tactical Air Command*, ankom med en reservemotor til *70460*. — $\frac{10}{3}$ *C-47*, *O-292877*, *USAF*, *707*, *C-47* fra *Etiopian Air Force*. — $\frac{11}{3}$ *OY-FAZ*, *Apache*, *E. Møller A/S Kbh.* (*ex-SE-CEK*). *Air France* ankom med deres sidste nye *Caravelle*, *F-BJTF*, som har bygge-nr. *113*. *COCP-91557*, *IL-14*, *Aeroflot-charter*. *HB-IML*, *Convair 440*, *Swissair-charter*. — $\frac{12}{3}$ ankom *BEA* på ruten med en *Viscount*, *G-AOYK*, i stedet for *Comet*. *N-605*, *C-54D*, *R. Danish A.F.* og *G-AOFZ*, *DC-3*, *Derby Airways*.

$\frac{14}{3}$ ankom *Pan American* på ruten med en *DC-8*, *N 805PA*, i stedet for *Boeing 707*. *OY-AFK*, *Cessna 185 Skywagon* tilhørende *Transair*. *PH-ILO*, *Heron* fra *Philips*. — $\frac{16}{3}$ ankom *Sabena* på ruten med en *DC-6B*, *OO-CTN*, i stedet for *Caravelle*. *D-BHUQ*, *Bölkow 207*, *Deutscher Aero-Express* fra *Hamburg*. *C-130*, *50018*, *USAF*. — $\frac{18}{3}$ ankom *Swissair* med deres sidste nye *Caravelle*, *HB-IGS*, som har bygge-nr. *121*. *SE-CKY*, *Super Cub* fra *Uppsala Flygklubb*. $\frac{20}{3}$ *PII-FST*, *Dove* fra *Coop*. *Vereniging Vlieg Syndicaat*. *OY-EAT*, *EAU* og *EAV* er tre *Piper Colt'er*, som *Scanaviation* har samlet for *Sportsflyveklubben* i *Skovlunde*. $\frac{21}{3}$ *G-APRM*, *Argosy*, *BEA*-natfragter *24*, *Bretagne*, *French Air Force*, ankom for at hente *Frankrigs ambassader* i *København*. *4X-AGD*, *Britannia 313*, *EL-AL-charter*. $\frac{23}{3}$ *D-INLH*, *Twin Bonanza*, *Deutsche Nahverkehr*. $\frac{24}{3}$ *G-ARHO*, en *Piper Caribbean*, blev solgt som *OY-ACW*. *SE-CTP*, *Cessna 150* fra *Malmö Aeroklubb*. $\frac{25}{3}$ *G-ARHI*, *Comanche* fra *Bristol Channel Flying Group*. $\frac{26}{3}$ *K-682*, *C-47* fra det danske luftvåben. $\frac{27}{3}$ *15928*, *Canadair OC-106 (OL-44-6)*,

RCAF, *Air Transport Command*, var det første *CL-44* besøg.

$\frac{28}{3}$ *D-EFID*, *KZ-III Hannoverscher Flugbetrieb (ex-OY-DYZ)*. *VII-EAG*, *L-1049 G*, *Qantas-charter*. *SE-CTW*, *Cessna 150*, *Malmö Aero (ex-OY-AEE)*. *WV 740*, *Pembroke*, *RAF*. — $\frac{29}{3}$ ankom *LOT* på ruten med en *Convair 240*, *SP-LPA*, i stedet for *IL-14*. *SE-CKT*, *Comanche*, *Nyge Aero* fra *Nyköping*. *SE-CTN*, *Cessna 172A*, *Landskrona Flygklubb*. $\frac{30}{3}$ *G-AMSU*, *DC-3*, *Dan-Air*, ankom med skibsbesætningen fra „*Kirsten Skou*“. *D-IDNL*, *Twin Bonanza*, *Air Lloyd*. $\frac{31}{3}$ *LN-ORM*, *Augusta-Bell 204 B*, *Helikopter Service A/S* fra *Oslo*. — (*C-47*, *O-48914* i *Flyv* nr. 4, skulle være *O-48913*).

• • •

Luftfartsregistret

Nyregistreringer: *OY-AFH*, *Morane-Saulnier MS-885*, *Scandinavian Air Trading Co.* — *OY-FAZ*, *Piper PA-23 Apache*, *Emilius Møller A/S*. — *OY-EAT*, *EAU*, *EAV*, *Piper PA-22-108 Colt*, *Sportsflyveklubben*. — *OY-AFK*, *Cessna 185A*, *Skywagon*, *Transair*.

Nye ejere: *OY-EAA*, *Turbulent D*, *L. Bendixen* og *V. Gjerlang*, *Kbh.* — *OY-DAI*, *Piper PA-23 Apache*, *Sylvest Jensen Luftfoto*. — *OY-ABP*, *Tipsy Nipper*, *Bent Port Simonsen*, *København*. — *OY-AFW*, *Piper Cub*, *Stener Hansen*, *Struer*, *m. fl.*

Udstillingen i Cannes

Ved redaktionens slutning blev det oplyst, at der til udstillingen i *Cannes* var tilmeldt over 60 fly fra 33 firmaer i 7 forskellige lande. Udstillingen omfatter også en afdeling for salg af brugte fly. Den slutter den 11. juni med en stor opvisning på *Cannes-Mondelieu*.

Rallynyt

Flere danske „stamgæster“ er tilmeldt *Channel Islands International Air Rally* på *Jersey* den 11.—13. ds.

Iøvrigt har *KDA* modtaget nærmere oplysninger fra *Aero-Club de la Bigorre* om det religiøst prægede rally ved *Tarbes Laloubere* i anledning af den „flyvende pilgrimsfærd til Lourdes“. Den finder sted den 19.—21. maj. Rallyet får dog også et flyvemæssigt præg gennem besøg på *Morane-Saulniers* fabrik for produktion af *Rallye-privatflyet*.

Der foreligger desuden enkeltheder om den 2. internationale stjerneflyvning til *Baden-Baden* den 4.—6. juli og det 2. internationale rally i *Baden-Baden* fra 6.—8. juli, der arrangeres af den tyske aeroklub. Nærmere kan fås gennem *KDA*, og tilmeldinger må foreligge her senest 21. maj.

TYPENYT

Hawker P. 1127 er nu bestilt i en prøveordre på en halv snes stykker af de engelske, vesttyske og amerikanske flyvevåben i fællesskab. Foruden de to prototyper har det engelske flyvevåben ladet fire bygge.

Sud Aviation lader i april og maj foretage en demonstrationstur af *Caravelle* i det nære og fjerne Østen, hvorunder man vil besøge 21 byer og 14 lande. Den 20. *Caravelle* til *United Air lines* er nu leveret og ordren dermed fuldført.

Potaz 840 i 2. prototypeudgave skulle være kommet i luften og klar til at deltage i *Hannover-udstillingen*. Kabinen er indrettet i overensstemmelse med amerikanske krav.

IA 35 Guarani er en argentinsk tosedet militær forbindelsestype med to *Turbomeca Bastan* motorer. Den foretog sin første prøveflyvning den 6. februar.

Potez-Heinkel 191 foretog sin første prøveflyvning den 19. marts. Det er som bekendt en fælles fransk-tysk udvikling af *CM 170 Magister* til brug for træning, forbindelsesflyvning og forretningsflyvning. Typen forventes demonstreret i *Hannover*.

Heinkel He 211 er et projekt til en jetdrevet *DC-3*-efterfølger med plads til 22-24 passagerer. Den skal forsynes med to *General Electric CF-700* turbofan-motorer i halen.

Hughes Model 269A helikopteren vil for første gang blive vist i *Europa* på *Hannover-udstillingen*. Det er en tosedet type med rotordiameter på 7 $\frac{1}{2}$ meter og længde på 6,6 m, og den koster 22.500 dollars. Der produceres i øjeblikket en om dagen, hvilket vil stige til to pr. dag sidst på året. Efter *Hannover-udstillingen* kommer den på demonstrationstur bl. a. til *Danmark*.

Rolls-Royce-motorer er nu solgt i 1200 jet- og turbinmotor-trafikfly, hvilket vil sige i mere end halvdelen af disse fly i den vestlige verden. *Dart*-motoren, der nu går op til 3700 timer mellem hovedeftersynene, er solgt til 787 fly af 7 typer, *Tyne* til 60 fly af 2 typer, *Avon* til 203 fly af to typer, *Conway* til 110 fly af fire typer og *Spey* til 40 fly af to typer.

Fokker-Friendship skal nu leveres til *Malayan Airways* i et antal af fem. Ordren er særlig bemærkelsesværdig, fordi *BOAC*, der har en væsentlig aktiepost i selskabet, har valgt *Avro 748* til sine associerede selskaber, bl. a. *Aden Airways*. Med denne ordre er der ialt bestilt 214 *Friendships*, hvoraf de 173 er leveret. Den nyeste *Friendship*-operator er *Sudan Airways*, der fik tre leveret i januar.

Westland (Fairey) Rotodyne vil nu blive opgivet, efter at den engelske regering har besluttet sig til ikke at yde økonomisk støtte til dens videreudvikling.

Næppe North American filial i København

Som det sikkert vil erindres, var der i efteråret meget snak om, at *North Americans* radarafdeling, *Autonetics*, ville anlægge en fabrik i *København*. *North American* har imidlertid nu besluttet sig til at oprette en filial i *Torino*, hvis opgave bliver vedligeholdelse af *Nasarradar* anlæg fra *Starfighters*. Dette betyder formentlig, at *North American* har opgivet at bygge en fabrik i *København*.

Bromma kan stadig bruges

Som meddelt i nr. 1 havde *KSAT* protesteret over planerne om, at *Bromma* ikke længere skulle være toldflyveplads, når *Arlanda* for alvor blev taget i brug den 1. april.

Den svenske luftfartsstyrelse har i konsekvens af denne protest besluttet, at privatflyvningen fortsat kan anvende *Bromma* som toldflyveplads.



KONGELIG DANSK AEROKLUB

(DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

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

Telegramadresse: Aéroklub.
Kontor og bibliotek er åben mandag til fredag fra kl. 9-16.
Formand: Landsretssagfører B. Moltke-Leth.

MOTORFLYVERADET

Formand: Ingeniør Arne W. Kragels.

SVÆVEFLYVERADET

Formand: Ingeniør Kaj V. Pedersen.

MODELFLYVERADET

Formand: Bankass. Ole Meyer Larsen.

DANSKE FLYVERE

Formand: Generalmajor H. Pagh.
Generalsekretær: Direktør August Jensen.
Dansk Pool for Luftfartforsikring,
Østergade 24, tlf. Mlnerva 1841.

Aeroklubbens generalforsamling

Da Aeroklubbens generalforsamling den 26. april har fundet sted efter at bladet er trykt, kommer referatet først i næste nummer.

To interessante foredrag i Filskov

Motorflyvernes weekend den 7.-8. april var ikke begunstiget af vejrguderne, som det var tilfældet i Ringsted ifjor, og såvel alternativhavne som gode store marker måtte tages i brug til sikkerhedslandinger lørdag eftermiddag.

Eftermiddagens foredrag blev af samme grund udsat til efter kroens udmærkede middag, hvor alle startende vist efterhånden var nået frem. Når man erindrer, at vore jyske medlemmer ofte beder om flere arrangementer i Jylland, kan det dog undre, at ikke flere af disse tog til Filskov, som dog kunne nås pr. bil. De gik glip af to meget interessante foredrag.

Direktør Bent Stig Møller fortalte om den omfattende uddannelse til instrumentbevis, som han som anden danske privatflyver havde erhvervet. Teorien havde været en lang og hård tærn, men han håbede, at de nuværende forhandlinger om en revision af reglerne ville føre til, at stoffet blev mere praktisk anlagt. De 30 timers praktiske uddannelse var derimod ikke et minut for meget og blev overskredet. De fordeler sig med 6 timers grundlæggende instrumentflyvning, 10 timer ADF, 6 timer VOR og ILS, 4 timer navigation og 4 timers natflyvning. Linkstræning var en stor hjælp, han havde selv fået 60 timer. Udgifterne til teoriundervisning, link samt instruktør anslog han til ca. 2000 kr., hvortil kom flyvetimerne på eget fly. Den udmærkede redegørelse gav sikkert mange af tilhørerne en bedre idé om uddannelsen, end de før havde haft.

Grosserer Chr. Fahrner berettede om en flyvetur i november-december 1960 fra Wichita, Kansas, over Mellemamerika ned over Andesbjergene og den brasilianske jungle til Sao Paulo. Turen var foretaget i en Cessna 310, men var ofte foregået i så stor højde, at man ikke havde større sikkerhed end i et enmotors fly.

Det var unægtelig en tur, som er ud over, hvad de fleste kan opleve i Europa. Man havde således fløjet over 1000 km over den højfyldte mexicanske havbugt, hvor piloten

fløj reservetankene så tomme først, at motorerne efter tur satte ud. Senere fløj de VFR i en bælgmørk tropisk nat til en lufthavn, der viste sig at være lukket, men dog blev vækket, inden brændstoffet slap op.

Over Andesbjergene var de oppe i 17.000 fod og kunne tydeligt mærke iltmangel, da de fjernede maskerne ved landingen i La Paz i Bolivia, som ligger i 13.300 fod. Flyvningen over bjergtoppene foregik ofte ganske lavt, hvad den ledsagende film tydeligt gav indtryk af. Den sidste del foregik over tildels ukortlagte jungleområder, hvor man under en landing fik at vide, at det ikke så meget var de vilde dyr, som de vilde mennesker på disse egne, der var farlige i en nødsituation!

Foredrag og film blev lønnet med velfortjent bifald.

KALENDER

29/4-8/5 Udstilling ved Hannover-messen.
20/5 Flyvestævne i Malmö (Sv.).
30/5-10/6 Light Aviation Show i Cannes.
1/6-11/6 Int. Flyvemesse i Skovlunde.
3-9/9 Farnborough-udstilling.

Motorflyvning

12-14/5 Rally i Odense.
19-21/5 Internationalt rally, Tarbes (Fr.).
26-27/5 Int. rally i Diepe (Fr.).
26-27/5 Int. weekend i Konstanz (Ty.).
27/5 Int. rally i Quiberon (Fr.).
2-3/6 Int. rally i La Baule (Fr.).
3/6 Tour Aérien de Lombardie,
Int. rally i Fréjus St.Raphaël.
9-10/6 Coupe Challenge Madame Jaffoux-Tissot (Fr.)
Milano.
16-17/6 Int. rally i Anjou (Fr.).
16-17/6 Int. rally i Aosta (It.).
17/6 Flyvedagskonkurrencer (Ringsted).
17-19/6 Int. rally i Porto (Portugal).
22-24/6 Vestkystrally (Sverige).
23-24/6 Rally i Savoie (Frankrig).
23-24/6 Int. rally i Vichy (Fr.).
30/6-1/7 Int. rally på Sicilien, Palermo (It.).
30/6-1/7 Int. rally Basse-Normandie, Flers (Fr.).
4-8/7 Int. rally i Baden-Baden (Tyskl.).
13-15/7 Int. rally i Pescara (It.).
20-22/7 Mercator-rally, Duisburg (Ty.).
21-22/7 Dolomiter-rally, Trento (It.).
17-29/7 VM i kunstflyvning (Budapest).
20-21/7 Int. forretnings- og turistfly-konkurrence i Oxford (Engl.).
18/8 Kunstflyvningskonk., Coventry (Engl.).
6-9 Rally i Østrig.
7-13/10 Int. rally i Gênes (It.).

Svæveflyvning

5-20/5 Int. konk. i Dahlemer/Binz (Ty.).
21/7-4/8 Svæveflyveskole og træningslejr.
31/10 Flyvedagskonkurrencerne slutter.
1-2/12 Klublederkursus (København).

Modelflyvning

18-20/5 DM for alle kategorier.
31/5 Skråntflyvningskonk. (Thisted).
3/6 Aviators jubilæumstævne, Ålborg.
9-17/7 Sommerlejr.
26/8 Høstkonkurrencer f. linestyrede.
1-7/9 VM i linestyrt (Kiev, USSR).
9/9 VM konkurrencer f. fritflyvende.
19-24/9 VM indendørs (Cardington, Engl.).
23/9 Høstkonkurrencer f. radiostyrede.
30/9 Danalimkonkurrencen (Odense).
7/10 Moseslaget (København).
4/11 Jyllandsslag (Århus).
31/12 Årsrekordåret slutter.

Nye personlige medlemmer:

Filmfotograf Frank Paulsen.
Civiling., kaptajn Otto Petersen,
stud. art. Steen Burild.
stud. scient. pol. Birger Christensen.

Runde fødselsdage:

Grosserer C. B. Jensen, Aagade 26, Silkeborg, 60 år den 11. maj.
Ingeniør Herluf V. T. Christensen, Rådmandsløkken 15, Sønderborg, 50 år den 26. maj.
Flyveleder J. E. Voss Schlichtkrull, Vestbirk Allé 48, Kastrup, 50 år den 31. maj.

Nye bøger i biblioteket

KSAK: Årsrapport over den statsunderstödda segelflygverksamheten 1/1 1961-31/12 1961.

FAI's planer om en international General Aviation organisation skrider fremad

FAI's privatflyvnings- og turistkomité vedtog på sit møde i marts at skifte navn til „International Committee for General Aviation“.

Man behandlede de indkomne svar på forespørgslerne om de fremsatte planer (se FLYV nr. 1 side 6) og fik dem suppleret med oplysninger fra en stor del af de i mødet deltagende lande, hvoraf mange gav tilsgavn om økonomiske bidrag til at få planerne ført ud i livet. Holland kunne endda meddele, at man havde en erfaren og velhavende privatflyver og flyvejer, der gratis ville påtage sig at sætte organisationen igang og arbejde hermed i et halvt år.

En del detailspørgsmål blev overgivet til et underudvalg med repræsentanter fra Belgien, Holland, USA, Frankrig og Colombia. Dette udvalg skal nøjere formulere planerne, beregne omkostningerne osv.

Toldcarnet'ets afskaffelse

Foruden Danmark har nu også Finland, Norge, Sverige, Schweiz, Vesttyskland, Holland og Irland sløjet carnetrakvet og England forsøger på det.

Det kræves stadig i lande som Østrig, Belgien, Italien og Spanien. I Frankrig kan man undvære det i op til 7 dage, forudsat at flyet forbliver i en toldlufthavn.

Nyt liv i Ålborg Flyveklub

Nu skal det være slut med, at Ålborg er et tomrum eller „underudviklet område“ for privatmotorflyvning. En kreds af privat- og erhvervsflyvere i Ålborg og omegn har agiteret for fornyet tilslutning til den næsten hensovde Ålborg Flyveklub, der engang var en af landets førende, og man regnede med omkring 1. maj at være kommet så vidt, at planerne om en generalforsamling kunne føres ud i livet den 2. maj.

I første omgang er det ikke tanken at anskaffe eget fly, men man regner med at kunne træffe en gunstig aftale om skoling og udlejning hos en lokal erhvervsflyver.

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 følgende måned.

Eftertryk kun tilladt med kildeangivelse.

EKSPEDITION

Ejvind Christensen, Vesterbrogade 60, Kbh. V., Tlf. Central 13.404. — Postkonto 238.24.

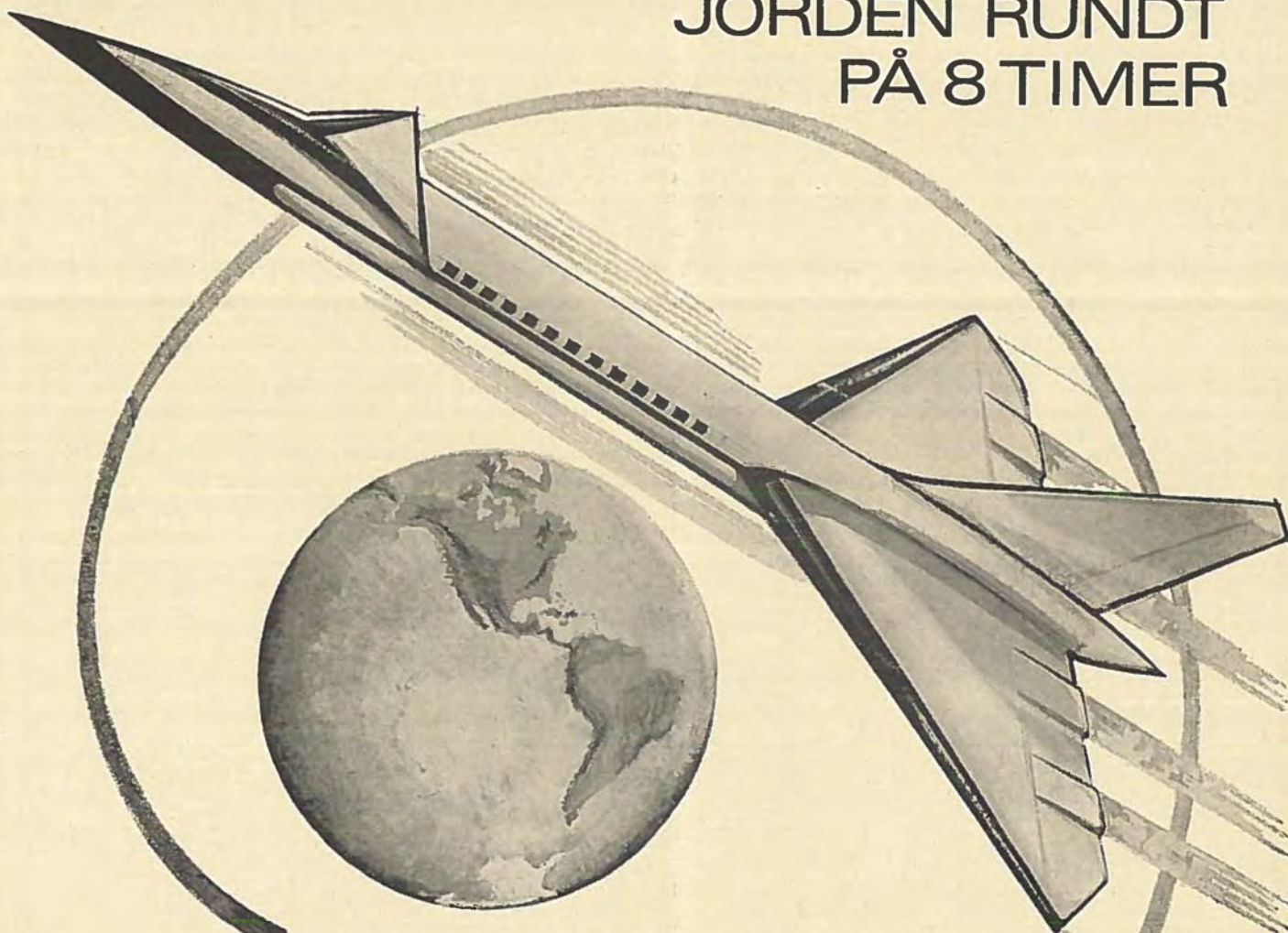
Abonnementspris: 15 kr. årlig.

Rubrikannoncer: 1,20 ore pr. mm.

Sidste indleveringsdato for annoncer: den 10.

Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.

JORDEN RUNDT PÅ 8 TIMER



Det er ikke nær så usandsynligt, som det lyder.
 I 1906 nåede man op på 41,3 km/t... i 1960
 på 2.090 km/t... og nu planlægger man jetti-
 ners, der kan flyve 3,5 gange lydets hastighed.
 Hver dag gøres fremskridt inden for teknikken
 med nye fly og nye motorer med nye og større
 krav til brændstoffer og smøremidler. I et intimt
 samarbejde mellem teknik og forskning er ESSO
 med til i dag at skabe olieprodukterne til mor-
 gendagens jettfly.



AVIATION PRODUCTS



Værs'go... her er Deres fly

SAS bringer hele verden nærmere Danmark, og i det fremmede er SAS som et af verdens førende luftfartsselskaber, med til at skabe respekt om Skandinavien — og dermed om Danmark. SAS rutenet dækker i dag 5 kontinenter med det mest moderne materiel og en organisation, som foruden sit egentlige formål: Overalt at sikre perfekt befordring af SAS-passagerer og fragt, røgter en vigtig mission som bindeled mellem hjemlandet og danske forretningsmæssige og kulturelle interesser i udlandet. Uanset hvor De skal hen, vil SAS service følge Dem — ikke alene i luften, men også på landjorden. SAS er altid indenfor rækkevidde — ikke mindst når De er på fremmed jord.


SAS
SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM

..... flyvning i et bedre plan ...

1860

3.

FLYV



TIDSKRIFT FOR MILITÆRFLYVNING, TRAFIKFLYVNING, PRIVATFLYVNING OG FLYVESPORT



Morane-Saulnier Rallye er ved at blive en kendt og populær type. Der flyver langt over hundrede, og inde i bladet bringer vi nogle indtryk af typen. På billedet ses fra venstre en MS 880 Rallye-Club og to MS 885 Super-Rallye.

PRIS KR. 1,25

6

1962

INDHOLD:

Hannover-udstillingen ★ Svensk privatflyvning ★ Da nordenvinden kom ★ Holdkapflyvningsmodeller ★ Fyens Flyveklubs jubilæumsrally.



På flyvepladser i seks verdensdele betjenes flyve-maskiner fra verdens førende luftfartselskaber af erfarent SHELL-mandskab, udstyret med det allernyeste og bedste materiel.

SHELL AVIATION SERVICE



Vi udstiller

BÖLKOW 207



BÖLKOW junior



Første internationale Flyvemesse i Skovlunde

fra 1. til 11. juni 1962

på stand nr. 16-17-18 . telf. nr. 91 16 00

DEUTSCHER AEROEXPRESS GmbH

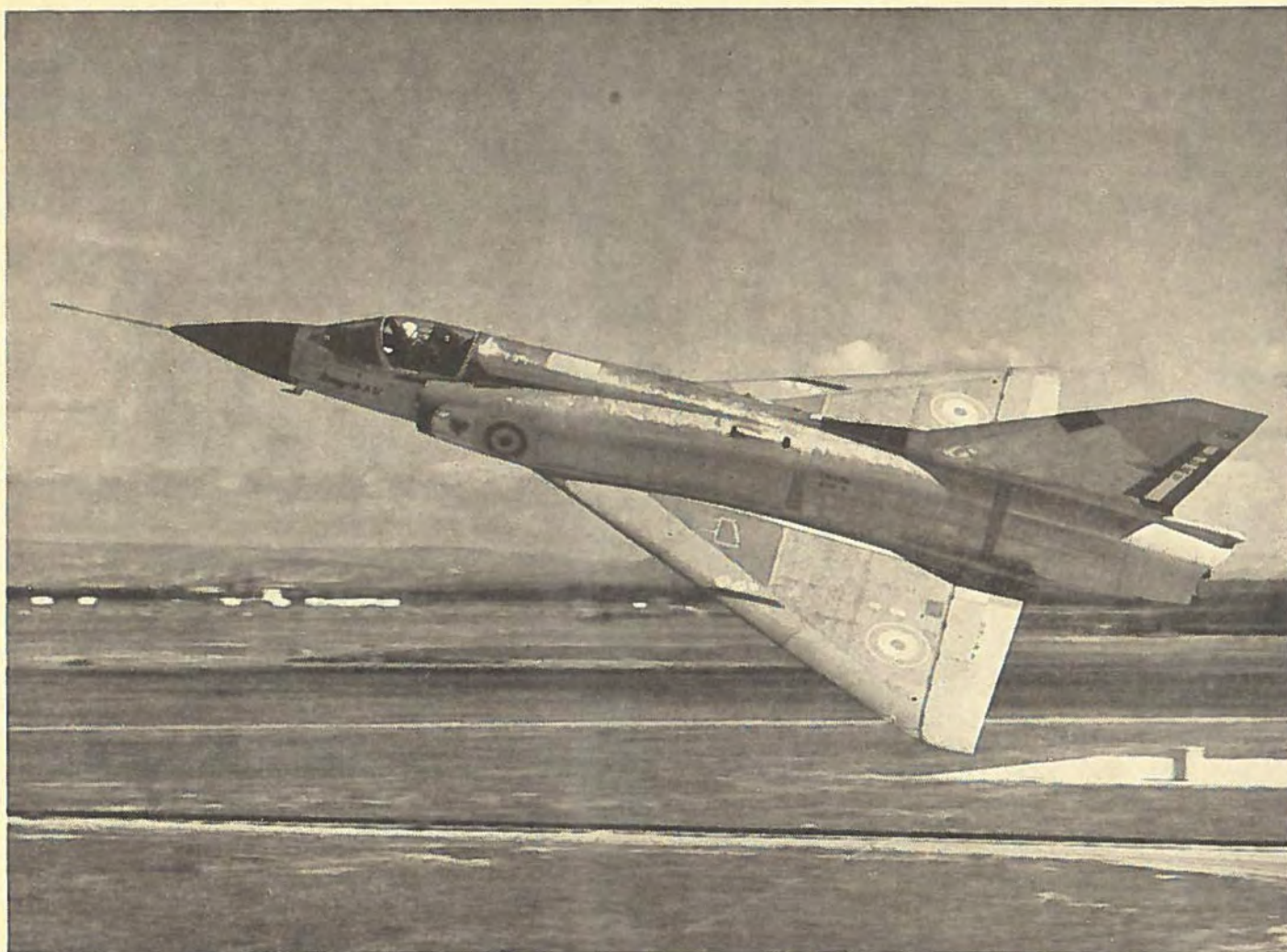
Flyvemaskineværksted og flyve-service

HAMBURG LUFTHAVN TELF.: 59 10 01 . TELEX: 02 12061

Generalrepræsentant for Danmark for

BÖLKOW APPARATEBAU GmbH





MIRAGE III - C. MACH 2,2

GÉNÉRALE AÉRONAUTIQUE MARCEL DASSAULT

FRANCE

Generalrepæresentant
JØRGEN SCHIØTT
Aktieselskab

F L Y V

Officielt organ for
KONGELIG DANSK AEROKLUB og DANSKE FLYVERE
Nordens ældste og førende tidsskrift for flyvning

Nr. 6

Juni 1962

35. årgang

Med fly til udstilling

DEn sidste tid har været præget af udstillinger. Ikke bare luftfartsudstillinger som i England og Hannover og i denne måned i Skovlunde og Cannes, men også industrimesser som f. eks. i sidste måned den egentlige Hannover-messe.

Sådanne udstillinger og andre arrangementer har stor interesse for luftfarten, fordi forretningsfolk i steds stigende grad flyver dertil. Og det gør de ikke blot med luftfartsselskaberne og i betydelig grad med charterselskaberne, men også i taxafly og egne fly.

Ved Shackletons udstilling i Sywell i England var der om lørdagen 193 fly på besøg, og selv om de kom og gik, var der på et enkelt tidspunkt forsamlet 262 luftfartøjer på pladsen, nemlig 173 gæster og 89 på udstillingen.

I Hannover har der til tider været lignende antal. I alt menes ca. 350 private fly at have været dernede.

Der var mange danske imellem, og ikke mindst fra Jylland var der taxafly, der næsten var på daglig visit med besøgende til Hannover-messen.

Da vi selv var dernede den sidste søndag i ikke særligt godt vejr, holdt der godt et halvt hundrede private fly af yderst varierende størrelse, typer og nationaliteter på græs-annexet til Hannover lufthavn. Og der var livlig trafik, må man sige. Trafikfly kom og gik, demonstrationsfly på udstillingen startede og landede, og på græsflyvepladsen fløj både de private fly og den stadige pendultrafik med et imponerende antal Do-27 mellem lufthavnen og selve messeterrænet.

Denne tanke med en lille parallelbane til en lufthavns store baner er iøvrigt ved at vinde større udbredelse, efterhånden som trafikken stiger. Den kendes i USA og efterhånden også her i Europa. Det kan være en udmærket måde at øge en lufthavns kapacitet på. Og det bevirker, at de store ikke behøver at vente på de små eller omvendt, men at begge parter samtidig kan trafikere en lufthavn.

Den internationale flyvemesse i Skovlunde

Mange interessante lette flytyper at se på udstillingen

BLANDT junis begivenheder på flyvningsområdet i Danmark er den internationale flyvemesse i Skovlunde den første og længst varende, idet den slår portene op fredag den 1. juni og varer til og med 11. juni (2. pinsedag). Senere følger så flyvevåbnets jubilæumsopvisning den 17. juni og motorflyvernes flyvedagskonkurrencer i Ringsted, der aht. opvisningen har måttet udsættes til 23.-24. juni.

Sportsflyveklubben holdt som bekendt sin første messe under beskedne former i 1959, kombineret med et flyvestævne, og nu har man altså ønsket at forsøge sig med en rigtig flyveudstilling af længere varighed.

Selv om man naturligvis ikke kan vente, at en helt ny messe i et lille land og på samme eller omtrent samme tid som tilsvarende udstillinger i udlandet skal nå op på disses format i første omgang, så ser det dog af deltagerlisten – som den forelå ved redaktions slutning – ud til, at man har fået samlet et ganske repræsentativt udvalg af moderne lette fly sammen.

De tre store amerikanske fabrikker deltager naturligvis. Beech viser den tomotors *Baron*, Cessna den nye udgave af *Skylane* og Piper både en *Colt*, den lavvingede *Cherokee* og enten en *Comanche* eller den tomotors *Aztec*.

Det andet store land på de lette flys område er Frankrig, der repræsenteres af en *Jodel D. 119*, en *Jodel Ambassadeur*, en *Morane-Saulnier Super-Rallye* og af *Sud Aviation Alouette III* helikopteren.

Fra Tyskland kommer en *Binder Smaragd*, *Bölkow 207* og *Heli-Trainer* samt fra *Dornier* enten en *Do-27* eller *Do-28*.

Endelig regner man med, at England møder med *Beagle-Auster Airedale*, Italien med *Falco F8L* og Sverige med *MFI Junior*.

Der kan dog endnu være sket enkelte ændringer i denne liste, og der er også mulighed for interessante tilføjelser i sidste øjeblik.

Det kan jo også tænkes, at parkeringspladsen i Skovlunde ligesom den i Hannover kommer til at rumme interessante supplementter til den officielle udstilling.

Sportsflyveklubben har i hvert fald udsendt indbydelser til alle flyveklubber i Europa om at aflægge besøg og foranstalter den 10. juni (pinsedag) et selskabeligt samvær i form af en banket med flyverbal på Nimb.

Vi ønsker Sportsflyveklubben al mulig held og lykke med arrangementerne og håber i næste nummer at kunne berette om, hvilken succes udstillingen blev.

Flyvevåbnets jubilæumsopvisning søndag den 17. juni

Ved redaktionens slutning forelå der endnu ikke nærmere enkeltheder om de opvisninger, flyvevåbnet foranstalter søndag den 17. juni for at markere dansk militær flyvnings 50-års-jubilæum, idet disse først offentliggøres en halv snes dage forinden. Vi må derfor nøjes med at henvise til dagspressen.

Mens den oprindelige tanke var at lade tilskuerne med kongeparret i spidsen se opvisningen fra Eremitagen i Dyrehaven ved København, havde denne plan måttet opgives, og man regnede nu med at holde stævnet enten i Høvelte-Sjælsmark-området eller i

Værløse.

Foruden stor deltagelse af det danske flyvevåben var det tanken at få andre NATO-landes flyvevåben med, bl. a. i form af nogle af de berømte kunstflyvningshold, som man har inviteret.

Det bliver dog ikke bare på Sjælland, der bliver noget at se. Det er også planen at holde åbent hus på de forskellige flyvestationer og at foretage opvisninger der, idet nogle af de udenlandske gæster baseres på stationerne.

Og så håber vi naturligvis på fint vejr!

LUFTFARTSUDSTILLINGEN I HANNOVER

Udstillingen, der hører til de førende i Europa, var mest præget af civile fly

DEUTSCHE Luftfahrtschau 1962 var officielt Hannover-messens flyveafdeling, og udstillingen, der omfattede omkring 100 fly, har nu nået sådanne dimensioner, at den må nævnes på linie med Farnborough og Salon de l'Aéronautique i Paris. Der var udstillet faktisk alle i produktion værende lette fly samt ikke så få trafik- og militærfly, men i modsætning til den engelske og den franske udstilling var der kun et ret lille opvisningsprogram. Til gengæld svirrede det hele dagen med lette fly og helikoptere på demonstrationsture, og det var ikke usædvanligt med »stream-landing« af fly. Hertil kommer de mange fly af forskellig størrelse med messegæster, så der skete hele tiden noget i luften.

Udstillingen afholdtes i Hannovers lufthavn Langenhagen, en tidligere Luftwaffe-base lidt nord for byen. Der er egentlig to flyvepladser, for der er indrettet en særlig flyveplads til småfly umiddelbart nord for selve lufthavnen. Denne flyveplads blev færdig umiddelbart for messen og er normalt hjemsted for den lokale flyveklub, der har ladet opføre klubhus og hangar. Man fik omkring 350 privatfly på besøg i den tid, messen var åben, så alene denne del af flyveudstillingen kunne få tænderne til at løbe i vand på typekendere.

Den indendørsudstilling rummedes i to haller. Den omfattede motorer, tilbehør, modeller o. s. v., og virkede på grund af det ofte temmelig dårlige vejr ekstra tiltrækkende på publikum. Blandt de udstillende firmaer var *Rolls-Royce*, der nu har tre Continental-motortyper i produktion, nemlig C-90, O-200 og O-300. Den første motor bliver færdig til efteråret, og det er meningen, at *Rolls-Royce* skal levere motorer til f. eks. Jodel, Emeraude, Junior, Rallye og Beagle, måske også til Cessna, hvis den planlagte produktion af 172 hos *Rheims Aviation* (tidl. Max Holste) bliver til noget.

Med så mange fly på udstillingen er det umuligt at bringe en udførlig omtale af dem alle, hvoraf mange iøvrigt er velkendte herhjemme. Værtslandet Tyskland var naturligvis talrigt repræsenteret, og selv om den tyske flyveindustri hovedsagelig er beskæftiget med licensbygning af *Fiat G 91* og *Starfighter*, så var det glædeligt at se de mange beviser på tysk aktivitet også på konstruktionsområdet.

Tyske typer

Det dynamiske firma *Bölkow* udstillede bl. a. den i majnummeret omtalte *Bölkow 207*, hvoraf der indtil nu er bygget omkring 50. Den kan nu leveres med tiptanke som ekstraudstyr. Produktionen omfatter 8 om måneden, mens man af den svenskkonstruerede *Junior* bygger ti om måneden, foreløbig.

Efter den interesse, typen vakte, bliver det sikkert nødvendigt at øge produktionshastigheden. Den tyske version har lidt bredere krop og vil blive leveret med strømledningskåber omkring hjulene. Leverancerne vil blive påbegyndt i juli-august. *Bölkow* arbejder som bekendt også med helikoptere og viste modeller af forskellige projekter, der var forsynet med den såkaldte *Derschmidt-rotor*, der muliggør flyvehastigheder op til 400 km/t. En prototype med to *Turboméca*-motorer er under bygning og forventes at flyve endnu i år.

Dornier fortsætter med produktionen af *Do 27* til såvel civile som militære købere, f. eks. det portugisiske flyvevåben. Af *Do 28* har man bygget 35 og hele produktionen for i år er allerede solgt. På nær et fly til Bundesverteidigungsministerium er de alle solgt til civile købere. Typen er kunstflyvedygtig, hvad nærværende intetanende medarbejder måtte erfare i fuld udstrækning på en 30 minutters demonstrationstur. Man havde på fornemmelsen, at man det meste af tiden kiggede ud gennem taget, og jeg åndede lettet op, da vi igen var nede på jorden.

Focke-Wulf er stærkt engageret i VTOL-studier og viste en model af *Fw 260*, et projekteret lodretstartende trafikfly i Caravelle-klassen. Det havde 12 løftmotorer i gondoler på vingerne og fire fremdrivningsmotorer i pods under vingerne. Om det bliver bygget, afhænger af om den tyske stat vil yde den nødvendige finansielle støtte.

HFB 320, der er under bygning ved *Hamburger Flugzeugbau*, er et tomotoret let transportfly med plads til indtil 12 passagerer og forsynet med to *Pratt & Whitney JT-12* jetmotorer. Det er særlig bemærkelsesværdigt ved at have omvendt pilformede vinger. Prototypen skulle blive færdigt til næste efterår.

Jetdrevet Heinkel-svævefly

Heinkel viste dels den fra *Magister* udviklede *CM191*, dels svæveplanet *Greif 1a*, der egentlig er bygget og konstrueret som fritidsarbejde af nogle af personalet. Det er et ensædet svævefly i standardklassen og bygget helt af metal og plastic. En udvikling, *Greif 1b*, er forsynet med en diminutiv *BMW* jetmotor på kun 20 kg st. t.

En mere konventionel »motorsegler« er *Pützer MS-60*, der er forsynet med en 28 hk *ILO* motor i kroppen. Den trækker to skubpropeller, anbragt på vingens bagkant. Propelbladene er hængslede således omkring navet, at de normalt er foldede bagud; men når motoren kobles til, vil centrifugalkraften tvinge bladene ud i normal propelbladstilling. *MS-60* fløj første gang 6. nov. 1961 og er med fraslået motor i omtrent samme klasse som *Ka 7 Rhönadler*. En anden ikke-udstillet motorsegler fra samme fabrik er *Bussard*, der har propellen anbragt i halen. *Pützer* bygger også det tosedede privatfly *Elster B*, der koster 32.000 DM (ca. 56.000 kr.). Typen anvendes bl. a. af Luftwaffes sportsflyvegrupper.

De øvrige tyske fabrikker var mere tilbage-

1. Potez-Heinkel CM 191.
2. Umbaugh Flymobil U 18 autogyro.
3. Bölkow Junior.
4. Beagle Terrier 2 og andre typer.
5. Aeromacchi-Lochhead 60 til sprøjtning.
6. Heinkel Greif 1a.



holdende med oplysninger om deres egne konstruktioner. Det vides dog, at *Messerschmitt* arbejder med konstruktion af lodret-startende jagere. Det samme gør vistnok også *SIAT*, der synes at have skrinlagt det loventede *SIAT 222* privatfly. *Weser* er stærkt engageret i *Transall*-konstruktionen og arbejder desuden med montering af to *Weser-Sikorsky WS-64* helikopterkraner til *Luftwaffe*. Delene leveres fra USA, og den første prøveflyvning er beregnet til at skulle finde sted i april næste år.

Andre europæiske lande

Udstillingen var imidlertid ikke rent tysk, men havde større eller mindre deltagelse fra de fleste vestlige flyproducerende lande. Østrigerne viste den firesædede *Simmering-Graz-Pauker M 222*, vel nok det smukkeste tomotorede fly, der produceres idag. Der er foreløbig bygget tre prototyper, men den går nu i produktion med leverancer fra maj næste år. Prisen i standardudgave bliver ca. 245.000 kr.

Af den schweiziske *Pilatus Porter* er der indtil nu bygget 35. Den findes med såvel 340 hk *Lycoming GSO-480* som med 530 hk *Turboméca Astazou* til en pris af henholdsvis 275.000 og 385.000 kr. Et eksemplar af hver version er blevet leveret til det schweiziske flyvevåben.

Frankrig havde ikke større nyheder at fremvise. Størst interesse vakte den firemotorede *Potez P. 840*, der normalt kan medføre 16 passagerer, men ved anvendelse af skrånstillede sæder kan kapaciteten øges til 24. Man regner dog især med et betydeligt salg til USA af executive-versionen til 10 passagerer. Den første seriemaskine bliver klar i september næste år, men derudover skal den bygges af en ny fabrik i Irland (første fly færdigt i foråret 1964). Begge fabrikker får en kapacitet på 4 fly pr. måned. Prisen anslås til 450.000 dollars (ca. 3.150.000 kr.).

Af de italienske typer kan nævnes *SIAT Riviera* (født *Nardi 355*), et lille firesædet amfibium, der omsider skulle være i serieproduktion nu. *Macchi* viste et større antal *Aermacchi-Lockheed 60* i forskellige varianter, bl. a. med ski og som landbrugsfly. Man har også udviklet en militær version med stor fragtdør og ekstra vinduer i pilotens indgangsdør for bedre udsyn nedad. Den kan medføre 2 bårer og 3 siddende passagerer.

Den engelske deltagelse var ikke så stor som ventet, og den lovede sensation, *Hawker P. 1127*, udeblev. *Hawker-Siddeley* gruppen var iøvrigt tiltrug repræsenteret med typer som *Hunter Trainer*, *Argosy*, *Gnat*, *Bucaneer*, *Dove Mk.8* og *Avro 748*. *Handley-Page* udstillede den *Herald*, hvormed prins Philip har »gjort« Syd-Amerika. Den var stadig udstyret som VIP-maskine og havde ekstratanke under vingerne. Tankene er standard *Nato*-droptanke, der er forlænget 46 cm og forsynet med et andet pumpe-system, ligesom de ikke længere er kastbare. Flyet har meget lavt støjniveau og er usædvanligt rummeligt. Selv meget høje personer kan stå ubesværet i kabinen. Det var naturligvis en slem skuffelse for *Handley-Page*, at man ikke fik ordren på den militære version, men efter en vanskelig start synes der nu at komme gang i salget, og man har solgt omkring 25.

Beagle viste *Terrier 2*, der har fået slottede flaps og større sideror, hvorved flyveegenskaberne er blevet endnu bedre. Flyet



Instrumentbræt i Bolkow 207, som vi omtalte nærmere i sidste nummer. Der er installeret *Collins VHF-radio* og omni samt *Lear ADF*.

er fantastisk stabilt, men samtidig fuldt kunstflyvedygtigt, og takket være det lange udstødningsrør er støjniveauet i kabinen meget lavt. Man lægger ikke skjul på, at *Terrier*'ne er ombyggede *Auster Mk. 6*, hvorfor der næppe kan fremstilles mere end ca. 100 af dem. Takket være den billige pris (ca. 42.000 kr.) er efterspørgslen efter typen meget stor, og den kan derfor ikke leveres de første fire måneder. *Airedale* er nu i serieproduktion med en leveringstid på 5-6 uger, ligesom man også stadig bygger *Auster Mk. 9* til den engelske hær. Af de nye typer forventes det, at *Gemini*-afløseren *Beagle 218* vil blive forevist på *Farnborough*.

Stor USA-deltagelse

Udstillingens største overraskelse var utvivlsomt den amerikanske autogyro *Umbaugh*, der nu er i serieproduktion. Den koster 9.995 \$ (ca. 70.000 kr.) og denne forholdsvis lave pris er muliggjort ved at flyet er konstrueret til seriefabrikation efter automobilmonster. Den er fantastisk manøvreedygtig og siges at være særdeles nem at flyve. I USA kan den flyves på almindeligt privatflyercertifikat med typepåtegning, og repræsentanten oplyste, at omskolingen kun krævede 4-5 timer. Mon de hjemlige luftfartsmyndigheder vil indtage samme holdning? De tyske gør det i hvert fald.

De tre store producenter af lettere fly, *Beech*, *Cessna* og *Piper*, viste omtrent alle de typer, de havde i produktion. Af overraskelser kan nævnes ikke færre end to *Cessna 320 Skyknight*, ligesom også *Beech Queenair* er bukket under for moden med tilbagestrøgen finne og sideror. Man så også *Navion*-udviklingen *Rangemaster* samt den lille *Brantley B-2* helikopter, der viste en helt utrolig manøvreedygtighed, næsten lidt for meget af det gode lige over hovedet på publikum. Af andre helikoptere må nævnes *Hughes 269* i ikke mindre end tre eksemplarer, hvoraf et svensk registreret tilhørte *SAAB*, der repræsenterer typen i Skandinavien. Man har netop leveret to til den svenske hær til udprøvning.

Et af de fly, der var genstand for størst interesse, var *Lockheed JetStar*, omend interessen for de flestes vedkommende nok har været temmelig akademisk. Et fly i den pris-kategori er der jo ikke mange i Europa, der har mulighed for at anskaffe. Man har imidlertid allerede solgt 43, hovedsagelig til amerikanske firmaer; af europæiske kunder er der kun et par stykker, hvoriblandt *Krupp*-koncernen.

Fokker-nyhed lanceret i Hannover

At Hannover-udstillingen er noget man

regner med, kan bl. a. ses af, at *Fokker* benyttede udstillingen til offentliggørelse af oplysninger om projektet *F. 28*, der er en jetdreven kortdistancetrafficfly med plads til maksimalt 60 passagerer. De to by-pass motorer er anbragt i *Caravelle*-façon på bagkroppen. Særlig bemærkelsesværdig er den ikke-pilformede vinge. *Fokker* har allerede indledt forhandlinger med *Hawker-Siddeley*, *Sud* og *Hamburger* om et samarbejde ved udvikling og produktion af *F. 28*, hvis første flyvning efter de nuværende planer anslås at finde sted i begyndelsen af 1965 med levering til luftfartsselskaberne omkring årsskiftet 1966-67.

Takket være det righoldige udvalg af fly kom der gæster til udstillingen fra hele verden, og også mange danske flyveinteresserede tog en tur til Hannover. Det største samlede kontingent kom dog vistnok fra England, hvor typekenderorganisationen *Air-Britain* havde chartret to *DC-3*'er og en *Ambassador* til at tage 120 af sine medlemmer på en endagsstur til udstillingen; Men hvor var det synd, at de entusiastiske unge menneskers besøg skulle ske på en dag med osende regnvejrl!

HK

Flyvedagskonkurrencerne i Ringsted til St. Hans

Husk tilmelding senest fredag d. 8. juni

Motorflyernes flyvedagskonkurrencer har af hensyn til flyvevåbnets jubilæumsopvisning måttet udsættes en uge og finder sted i weekend'en 23.-24. juni, d. v. s. til *St. Hans*. Motorflyverfådet har som bekendt overdraget arrangementet til *Midtsjællands Motorflyveklub* i Ringsted, som er i fuld gang med forberedelserne.

Propositionerne er udsendt til klubberne og kan iøvrigt rekvireres hos *KDA*. Det er tanken at afholde et par af landingskonkurrencerne lørdag, mens søndag helliges orienteringskonkurrencen. Under denne bliver der en mellemlanding, og både den og den afsluttende landing indgår også i landingskonkurrencen.

Der ventes stor tilslutning i år, og tilmelding må ske inden fredag den 8. juni til *KDA* og ledsages af gebyr kr. 25,00 i check eller på postkonto 256.80. Gebyret indbefatter deltagelse i *St. Hans-fest*. Ledsagere kan deltage heri for 15 kr., det samme gælder medlemmer, der ikke måtte ønske at deltage i konkurrencen, men nok i festen.

Varelsebestilling i Ringsted, hvor en del værelser er reserveret, bedes afgivet direkte til: *Midtsjællands Motorflyveklub*, *Henriks-hus* pr. *Fjenneslev*. Gør det i god tid, inden der bliver udsolgt.

Der har været stigende interesse for disse konkurrencer de sidste år — lad os møde op i endnu større antal denne gang.

Højkonjunktur for svensk privatflyvning

Som USA og Sverige har været forud for os med bilerne, er det tilfældet med privatflyene, og det kan derfor være klogt at studere udviklingen for svensk privatflyvning

DET må erkendes, at privatflyvningen i Sverige har fået en betydelig større udbredelse end i Danmark. Ikke alene p. gr. af landets størrelse og indbyggertal - afstanden fra riksgrænsen i Nord til Trelleborg er ca. som afstanden København-Rom, fladearealet er over 10 gange Danmarks, indbyggertallet ca. 7½ mod Danmarks 4½ mil., men også af andre årsager har man på den anden side af sundet fået et forspring.

Ser vi så langt tilbage som før krigen 1939-45, så har vi den storslåede gave på 100.000 kr. fra den nu afdøde industrikonge, Axel Wenner-Gren (Electrolux, Alwegbanen m. m.), til svensk privatflyvning, formidlet af flyveklubbernes samlingsorgan Kungl. Svenska Aeroklubben, som herved tidlig kom i en solid central position. Denne hjælp blev anvendt til certifikat-præmier på 300 kr. til hver ny certifikatindehaver og 50 kr. til dennes klub samt 100 kr. i tilfælde af certifikatfornyelse. Det virkede som en stimulerende indsprojtning for flyveklubberne og havde naturligvis en gunstig indflydelse på deres økonomi. I 1938 skænkede Wenner-Gren yderligere 50.000 kr. ligesom grosserer Gösta Ahlén (Tempo) skænkede samme beløb under forudsætning af, at KSAK selv skaffede 100.000 kr. ad anden vej. Formålet var, at 100 privatflyvere skulle få uddannelsen gratis. KSAK satte en indsamling i gang, hvorefter hver den, der skænkede 1500 kr., som uddannelsen beregnedes at koste, som »flygfarbror« selv kunne vælge hvem, der skulle nyde godt af uddannelsen. 102 lykkelige unge mennesker fik således et certifikat.

I 1938 blev en betænkning fremlagt for trafikministeriet gående ud på, at der af statlige midler skulle ydes certifikatpræmier à 700 kr. samt 50-60% statsstøtte til indkøb af egnede klubfly, udvalgt af KSAK. Skandinavisk Aeroindustri havde ved håbet på, at man havde valgt KZ II Sport, da man i 1939 forærede KSAK et sådant fly til disposition for »trængende« klubber. Det blev imidlertid Klemm 35 B, der blev det foretrukne standardfly. Da krigen brød ud, var der næsten 90 fly i det svenske luftfartsregister - mod 38 privatfly i det danske register på samme tid. Af støtte havde dansk privatflyvning da »bare« modtaget 10.000 kr. til 50 certifikatpræmier à 200 kr. af Berlingske Tidende.

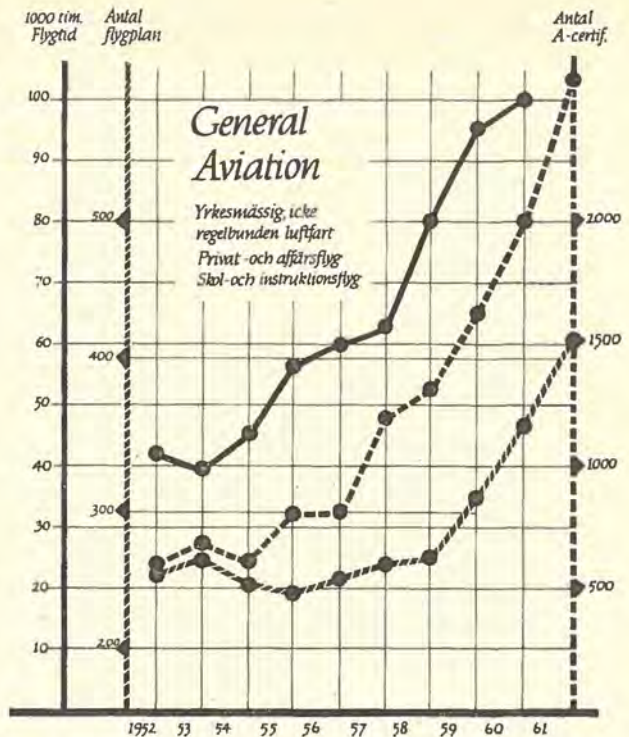
Krigen og efterkrigstiden

Medens dansk privatflyvning lå helt stille under hele besættelsestiden, så var man i Sverige i stand til under krigen at holde en del certifikater vedlige ved målflyvning o.l. for militæret.

Da man skulle sætte igang igen efter krigen, stod vi i Danmark på bar bund, medens man i Sverige nogenlunde havde en intakt bestand af privatfly som ved krigens begyndelse.

Efterkrigsårene op til 1948-49 var ligesom overalt i den vestlige verden præget af en

Fra KSAK-Nytt har vi lånt kurverne til højre, der bedre end mange ord fortæller om de sidste års fremgang. Får vi den samme udvikling i Danmark?



overoptimistisk vurdering af privatflyvningen. Medens vi i Danmark koncentrerede os om den 2-sædede KZ III til ca. 19.000 kr. og Auster Autocrat til 24.000 kr. i indkøb til uddannelse af de flyvelystne privatflyveaspiranter, så havde svenskerne et større register at spille på. Takket være landets neutralitet og større velstand i det hele taget kunne man tillade sig den luksus at ofre knaldhårde dollars på indkøb af datidens mest moderne USA-privatfly som Ercoupe, Globe Swift, Cessna 140, Luscombe Silvaire, Stinson Voyager og Republic Seabee. Men hvad der dog tyngede mest i vægtskålen, var, at den svenske - legendariske - flyvepionér Albin Ahrenberg af amerikanerne købte ca. 60 Piper L-4 Grasshoppers fra krigsoverskudslagrene, gjorde dem klar og solgte dem for 5.850 kr./stk., indregistrerede og flyveklare, til de svenske privatflyvere, som her fik et billigt og velegnet fly til uddannelse og træning. - Vi i Danmark forsøgte at gøre det samme, men myndighederne nægtede importbevilling, så kun et par surplus-Cub'er smuttede ind ad »bagdøren«. I over 15 år har Cub'en været standardflyet til skoleflyvning i de svenske flyveklubber, som faktisk står i taknemmelighedsgæld til Ahrenberg. Derimod havde man ikke så stor succes med at bygge svenske privatfly: Før krigen byggedes 6 GV 38 af Götaverken i licens fra Rearwin; de flyver endnu, men har ikke større betydning. Det lille lækre 1-sædede BHT-1 Beauty nåede ikke længere end til prototype-stadiet, konjunkturerne for 1-sædede træfly er ikke gode i Sverige. SAAB byggede Safir i 1945. Kvaliteten var næsten for god, idet Safir altid har været et stadig er for dyr som privatfly, men derimod velegnet som militært elementærtfly, i hvilken egenskab det har lykkedes fuldt ud.

Ahrenbergs pessimisme gøres til skamme

Den universelle konjunkturdgang for privatflyvningen aftegner sig tydeligt i kurven for gyldige privatflyvercertifikater: I

1949 begyndte faldet fra underkanten af 1000, for at i 1953 at nå et minimum på godt 500, altså knap og nap en halvering. Ved en rundbordskonference om krisen i svensk privatflyvning bedømte en autoritet som Ahrenberg situationen så mørkt, »at man lige så godt kunne begrave svensk privatflyvning med et foreskrevet antal skovfulde fed muldjord!«

I 1957 ændredes billedet omtrent som fra nat til dag: Kurven over gyldige A-certifikat steg pludseligt stejlt til over 1200 og passerede i samme stejle stigning pr. 31/12 1961 2530, idet det år blev et rekordår med 664 udstedte A-certifikater.

Ser man på totalantallet privatfly (incl. klub- og forretningsfly) viser årene før 1955, hvor et minimum på under 250 blev nået, en næsten uafbrudt nedgang. I 1956 begyndte en svag stigning, der i 1959 blev mere markant og 300 blev passeret. Kungl. Luftfartsstyrelsen har gjort en prognose, hvorefter antallet civilt indregistrerede fly i 1962 ville være 500 og 700 i 1965. Det har vist sig at være for pessimistisk, idet der 1/1-62 var indreg. 517 fly! Iflg. driftsstatistikken for 1961 præsteredes der i det år 191.031 motorflyvetimer i civil flyvning, heraf falder de 38.274 på den private og 18.949 på skoleflyvningen.

Hvad skyldes fremgangen?

Man spørger sig, hvad skyldes den enorme fremgang inden for den svenske private flyvning? Er det landets store udstrækning? Eller store velstand? Eller hvilke andre faktorer gør sig gældende?

FLYV retter spørgsmålet til civilekonom Bo Nilsson, der som direktørassistent i Linjeflyg og medlem af KSAKs motorflygkomité bedre end nogen anden i Sverige kan besvare disse spørgsmål.

Fremgangen skyldes flere samvirkende faktorer, siger Bo Nilsson. For det første de forbedrede konjunkturer, privatflyvningen er jo som bekendt meget følsom over for kon-

junkturene. Men, betoner han, hovedårsagen er, at *privatflyvningen nu mere og mere træder i nyttens tjeneste*, der er nu blevet en mening med at flyve. Det er ikke nok at lære at flyve, for siden at flyve formålsløst rundt omkring den hjemlige flyveplads, i så fald vil interessen hurtigt gå tabt. Bo Nilsson henviser her til, at flere og flere forretningsfolk og andre, der i deres erhverv er i stand til at bruge privatflyet til deres rejser, nu gør det. De gamle åbne Klemm 35, de tro, men ukomfortable, langsomme Cub, o.s.v. har fået en supplerer af moderne, amerikanske lukkede fly med en rimelig komfort, selvstarter, god radioudrustning, rejsefart omkring de 200 km/t og god rækkevidde, typer som Piper Tripacer og Cessna 172 og de endnu mere forretningsbetonede fly som Apache, m. 2-mot. sikkerhed, m. fl. De mange nye flyvepladser, der især er kommet til i Nordsverige, de mange militære flyvepladser, som er blevet åbnet for LINs virksomhed, de forbedrede radiohjælpemidler som VOR, der nu skyder op som paddehatte, alle disse faktorer har bidraget til at sætte en eksplosionsagtig udvikling i gang; det har medført en rivende tilstrømning til flyveskolerne, som nu har fået gode tider. Man flyver nu længere og længere med mere og mere bagage.

Men også de privatflyvere, som ikke har muligheder for at udnytte det private fly til længere, kostbare rejser, har nu fået et formål for sin flyvning, nemlig indenfor hjælpeflyvningen.

Hjælpeflyvningen

Her er først og fremmest skovbrandsbevogtningen. Den startede i Gävle, hvor formanden for flyveklubben og brandchefen var een og samme person. Skovbrandsbevogtningen var hidtil foregået efter finsk mønster i den tørreste sommertid juni-august fra trætarne, ca. 300 ialt. Brandchefen i Gävle fik i 1955 gennemført, at man forsøgsvis foretog skovbrandbevogtningen i hans distrikt fra luften i klubbens fly. Resultatet blev meget gunstigt: Man opnåede en mere effektiv bevogtning fra luften end fra de gamle tårne, fra flyet kunne en brand hurtigere opdages, lokaliseres og omfanget bedømmes. Med påfølgende tidligere mulighed for slukningsindsats. Forsøget indbød altså til efterfølgelse.

Efter endnu en sommers erfaringer i uvidet omfang indledte KSAK forhandlinger med de respektive myndigheder om en fastere form for den flyvende skovbrandsbevogtning. Tidspunktet var ualmindeligt gunstigt, da mange af de eksisterende tårne skulle erstattes med nye. Efter udredninger med mere blev der i maj 1960 truffet officiel beslutning om, at de forskellige »länsstyrelser« (län svarer til amt) kunne anordne skovbrandsbevogtning enten fra tårn eller fra fly fra KSAK-flyveklubber. Altså en officiel anerkendelse af den flyvende skovbrandsbevogtning. I 1961 udførtes af flyveklubberne i de store skovdistrikter skovbrandsbevogtning over et område på 160.000 km², altså godt 1/3 af Sveriges areal. Klubberne modtager herfor en godtgørelse, der svarer til omkostningerne til organisation, administration og kostprisen for de ydede flyvetimer. Følgende typer har været anvendt: Auster V, Cessna 140, Champion 95, Klemm 35 og Super Cub 95 til 50 kr./t, Colt til 55 kr./t, Super Cub 150 og Pacer til 60 kr./t, Tripacer og Caribbean til 65 og Cessna 172 til 70 kr./t. For fly med radio betales ekstra 3 kr./t. Besætningen, to

mand, får ingen betaling, men til gengæld mulighed for gratis flyvetimer, så i nogle klubber har man ligefrem stået i kø for at deltage i disse flyvninger. Man skal imidlertid mindst have 100 flyvetimer, radio-telefonistcertifikat samt god kortlæsnings- og orienteringsevner for at kvalificere sig til skovbrandsbevogtningen. Endvidere skal man i begyndelsen følge med som andenpilot for at bevise sin duellighed.

Hjælpeflyvevirksomheden, der udelukkende udøves af flyveklubber under KSAK og godkendte hertil af luftfartsstyrelsen, omfatter også:

Deltagelse i redningstjeneste (eftersøgning)

Deltagelse i civilforsvarsøvelser.

Trafikinspektion fra luften

Målflyvning for forsaret

Kontrol af radiohjælpemidler.

Det frivillige flyvekorps FFK

Efter lange og trange forhandlinger med myndigheder opnåede KSAK, at der 2. juni 1961 meddeltes forskrifter for oprettelse af et frivilligt flyvekorps i civilforsvarets tjeneste. »Frivilliga Flygkåren FFK« skal træde i tjeneste i tilfælde af krig eller ved militærmanøvrer i fredstid. Ledelsen består af KSAKs generalsekretær og en korpschef, hvortil KSAKs motorflyvechef er valgt. KSAK fik ifjor 52.000 kr. i støtte til denne virksomhed. KSAK har i samråd med de enkelte amter udpeget en »länsflygchef«, der leder amtets flyveafdeling. I hver afdeling indgår en eller flere flyvegrupper, organiseret omkring en allerede eksisterende flyveklub. Gruppen omfatter 22 personer og 6 fly + 2 reservefly. Man vil sætte ind på, at alle gruppens medlemmer er flyveuddannede. Bl. a. er der 6 piloter af 1. grad med mindst 150 flyvetimer, R/T-certifikat samt gennemgået FFK-kursus. Endvidere 6 hjælpepiloter af 2. grad, der er hjælpepædikere og har mindst 50 flyvetimer.

Colt valgtes som standardfly

Mange klubber rådede kun over Cub, som er for langsom og har for kort flyvetid og rækkevidde for at kunne anvendes til opgaverne inden for hjælpeflyvningen. KSAK satte derfor ind på i samarbejde med klubberne at vælge og i fællesskab at købe et nyt standardfly til de nye klubopgaver som skovbrandsbevogtning m. m. Man fandt frem til MS Rallye, Cessna 150 og Piper Colt. Ved en udtageskonkurrence sidste sommer bestemte man sig for Colt, som koster 37.600 sv. kr., hvoraf klubberne kan låne 70 %, altså godt 26.000 ved leverandøren, NYGE Aeros foranstaltning. Omkring nytår fik NYGE Aero 40 Colt indført og indregistreret. I begyndelsen af maj var de fleste af disse afhændet.

Skoletflyvning i klubberne

Af 31 godkendte flyveskoler drives de 19 af flyveklubber. Det er bemærkelsesværdigt i sammenligning med udviklingen i Danmark, hvor der faktisk kun er en klub til-

bage, som har egen flyveskole, Sportsflyveklubben. Grunden hertil kan man bl. a. søge i de omstændigheder, som allerede er omtalt. De svenske klubber har haft betydelig mere gunstige odds end de danske. De er veletablerede med i mange tilfælde helt afskrevne fly, som derfor er meget billige at flyve i. Man har haft stor fordel af den påbegyndte hjælpeflyvning til at give medlemmerne gunstige flyvemuligheder. Man har mulighed for en stor årlig uddyttelse, hvilket naturligvis igen har betydning for økonomien og levekraften o. s. v., o. s. v.

Man sæter meget ind på sikkerheden. KSAKs generalsekretær, generalmajor Nils Söderberg, der selv er gammel flyveinstruktør, har gjort meget for fremme af flyvesikkerheden. Han har været initiativtageren til en vigtig post inden for flyveklubberne, nemlig motorflyvechefen. Denne behøver ikke selv at være instruktør, selv om man naturligvis kunne ønske det; men han står overfor KSAK som en delegeret, der skal have opsyn med, at der flyves efter de gældende bestemmelser, og at der skabes en sund indstilling og et godt flyveromdømme. Særlig skal motorflyvechefen se efter de nye certifikatindehavere, som nogle gange kommer ud for uimodståelig fristelser, når de slippes løs på egen hånd, fristelser til overtrædelse af gældende bestemmelser o. l. Han skal med andre ord tage sig af flyverdisciplinen, et meget vigtigt område altså. Der stilles store krav til motorflyvechefens omdømme og autoritet.

En broget flypark

Allerede før krigen havde der været stor interesse for amatørbyggede fly. Dengang rasede »himmelloppe-epidemien«, bygningen af *Mignets Pou-de-Ciel*. Efter krigen voksede atter byggeinteressen, og KSAK satte i samarbejde med de svenske luftfartsmyndigheder et forberedende arbejde igang. Man fandt frem til, at den 2-sædede Jodel D. 112 var egnet. Originaltegningerne blev gennemgået og ændret, byggekurser blev sat igang. Af 16 igangsatte Jodel-byggerier var de 7 i april 1962 nået så langt, at de havde været i luften. En Jodel D 112 med en 65 hk motor kan af en amatør bygges på ca. 1950 timer til ialt ca. 10.803 kr. i direkte udgifter, men bortset fra eget arbejde. Yderligere 8 forventes at blive færdige i løbet af indværende år.

Denne artikel skal afsluttes med et kikk i det svenske luftfartsregister pr. 1/1 1962. 517 fly af ca. 90 forskellige typer var indregistrerede, heri indbefattet ABAs, LINs og Transairs trafikfly. Forskellige Cub-versioner dominerer med ialt 61 stk., fulgt af 46 PA-22 Tripacer/Caribbean, 36 Super-Cub-versioner, 32 Auster V, 24 Cessna 172 (A og B), 19 Tiger Moth, 13 Seabee, 12 FW Stieglitz og 11 Cessna 180. Malmö Flygindustri fly, Junior og Vipan, søger man derimod forgæves efter. Men for disse såvel som for svensk privatflyvning har man al grund til at mene: At fremtiden tegner sig lys og lovende.

Johs. Thinesen.

Som den gamle Piper Grashopper har været standardfly i svenske klubber, bliver Piper Colt det nu. Over 40 findes allerede.



TIL RALLY MED RALLYE

Med FLYV i Morane-Saulnier MS 885 Super-Rallye
der udviser mange forbedringer i forhold til prototypen

DET indtryk vi fik i september 1960 ved en demonstration af prototypen MS 880 Rallye (FLYV nr. 10/1960) var, at man her havde et fly i en klasse for sig, og kombineret med forbavsende lave priser opnåede typen over 500 bestillinger, før den kunne leveres. Nu viste den sig imidlertid at have børnesygdomme som de fleste andre fly, og det kneb også med at få produktionen i sving, så flyet blev næsten et år forsinket, men var i april leveret i de første 100 eksemplarer og fortsætter nu i stigende tempo

Den danske repræsentant, Scandinavian Air Trading Co. Ltd., fik eksemplar nr. 11 (OY-AFH) hjem her i foråret, og efter at den var registreret og blevet malet, har den været udstillet i Herning i påsken og siden demonstreret især i Jylland, hvor firmaet havde fået *Age Dyhr Thomsen* til at påtage sig opgaven.

Vi havde lejlighed til at stifte bekendtskab med produktionsflyet i forbindelse med Fyens Flyveklubs jubilæumsrally, som vi meget passende fløj til i Super-Rallye. Det foregik i regn og meget lave skyer, men næste dag supplerede vi med en række starter og landinger i fint vejr.

Bestillingerne på Rallye fordeler sig jævnt mellem den 100 hk klubudgave og den med 145 hk Continental udstyrede Super-Rallye,

mens næsten ingen nøjes med de 90 hk, prototypen havde. Som bebudet i sin tid er der foretaget en lang række ændringer ved produktionsudgaven. Udseendet er blevet lidt fiksere, selv om flyet mere er funktionalistisk end en skønhedsåbenbaring, kabinen er blevet større og rummeligere og en række andre detaljer er lavet om.

Plads, men ikke vægt til fire

Når man ser den rummelige kabine, hvor der selv på bagsædet kan sidde to (ikke alt for høje) voksne, venter man, at det er et 4-personers-fly, hvilket vel også var tanken med superudgaven. Men fuldvægten er begrænset til 820 kg imod de tidligere opgivne 1000, så i realiteten har man kun et fly til 3 personer (eller 2 voksne og 2 børn), og fylder man de store 170 liters vingetanke helt op for maximal rækkevidde (1100 km uden reserver), kan man kun være to normalpersoner og ca. 30 kg bagage.

Bagsædet er vægtbegrænset til 100 kg, men man kan altså flyve 3 personer og lidt håndbagage, hvis man begrænser benzineholdningen til et par timers forbrug.

Ser man bort fra disse ulemper, som typen i hvert fald i øjeblikket er behæftet med (der er ikke tvivl om, at motoren godt kan slæbe noget mere), er det imidlertid stadig



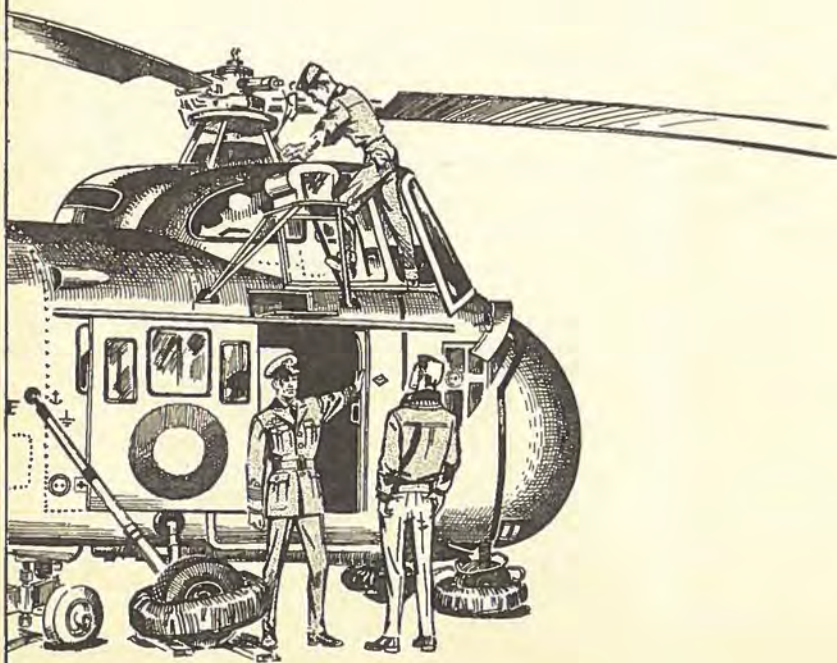
Førersædet i Super-Rallye, der også kan leveres med ratstyring, hvis man ønsker det. — Flyet i hel figur ses på forsiden.

et særdeles tiltalende fly i mange retninger.

Indstigningen via planroden (ja, man må endda træde på flap'en) er over den lave kropside nem og sædrene bekvemme. Continentalmotoren med McCauley metalpropel med fast stigning startes uden primer ved, at man sætter hjælpebrændstofpumpen til, giver nogle pump med gashåndtaget og derpå trækker i starteren.

Der er et ganske godt varme- og ventilationssystem, dog med den mangel, at der ikke blæses luft op under frontruden, som i

Der er fremtid i FLY...



Alle oplysninger om
erhvervs- og
uddannelsesmuligheder
i flyvevåbnet,
pilotuddannelsen og
flyverkonstabel-
uddannelsen

fås hos
TRÆNINGSKOMMANDOEN
FLYVESTATION VÆRLØSE

TELEFON
97 20 00

lokal 410 og 428

eller hos

FORSVARETS
OPLYSNINGSKONTOR

St.Kongensgade 45
København K.

Telefon:
Palæ 9615
lokal 20 og 28

CESSNA

komfort ▶

fart ▶

prestige ▶

— det er økonomisk rigtigt at vælge Cessna. Flyver De f. eks. en 4-personers Cessna vil prisen være så lav som 50 øre/km. Af økonomisk betydning er også den omfattende Cessna-service, der bl. a. betyder, at der alene her i Danmark er for over 100.000 kr. fly-reservedele til Deres disposition — —

TIL OMGÅENDE LEVERING AB KASTRUP KØBENHAVN
NYE FLY: 1962 Cessna Skyhawk, fint radioudstyr, etc. 1962 Cessna Skyhawk, 6-sædet (4 voksne + 2 børn), 1962 Cessna Skylane med panorama bagrude. Meget ekstra udstyr inkl. fuld IFR.-udrustning, etc. 0962 Cessna 310 G, 6-sædet, fuld IFR.-udrustning, auto-pilot, di-icing propeller og vinger etc.

BRUGTE FLY:
 1961 Cessna 172, total flyvetid: 475 timer, fine instrumenter, slæbeanordning til banner og svævefly. Cessna 180 Amfibie-fly, total flyvetid: 345 timer. Fuld IFR.-instrumentpanel, EDO-pontoner med hydraulisk understel.

effektiv service Cessna

Ring eller skriv efter brochurer - prislister - kalkuler, eller aftal en demonstration.



A/S COMMERTAS FREDERIKSBERG ALLÉ 6 . KØBENHAVN V . HI 1616



Tag fordelene af den prestigefulde Cessna står for!

regnvejret hurtigt duggede til. Og at køre med førerskærmen lidt på klem er ikke særligt rart i regnvejr! Får man duggen fjernet, er udsynet fremragende, kun lige bagud kan man ikke se. Støjniveauet er en smule højere, end man kunne ønske — metalkonstruktionen giver en god sangbund.

Let at køre og starte

Omend Rallye ikke har styrbart næsehjul er den dog let at køre på jorden ved hjælp af hjulbremserne. Understellet er usædvanligt godt affjedret, så selv hurtig kørsel på ujævne græspladser slet ikke er ubehagelig.

I starten er der intet besvær med at holde kursen. Flyet skal på ret bestemt måde løftes fra med højderoret, f. eks. ved 80 km/t, hvorpå det meget hurtigt accelererer til ca. 100. Det foregår normalt med slots'ene ude og fowlerflaps'ene i 1. hak. Startlængden angives til 120 m, men det kræver nok et nøjere kendskab at komme på dette minimum. Der var dog selv med fuldt læs på intet besvær med at komme op fra Skovlunde, og i Odense fortaber en kort startlængde sig i havnens store dimensioner.

Flyet stiger imidlertid bedre ved lidt højere fart med slots'ene inde, men for at få dem ind, må man trykke over i vandret flyvning og accelerere til næsten 150 km/t. Så klapper de ind, og man går igen i stigstilling. Forinden har man taget flaps ind. Denne startteknik må tage sig lidt ejendommeligt ud fra jorden.

Der er noget støt og solidt over Rallye. Dog efter min smag lidt for stor soliditet over styregrejterne, der selv på jorden går

tungt, antagelig på grund af friktion. Det er måske meget udpræget på et nyt fly, men gjorde det f. eks. umuligt at afprøve tværstabiliteten, for gav man pinden et skub til siden, bibeholdt krængerorene lidt af udslaget.

Til gengæld kunne man lægge den ind i et sving, trimme den og slippe den, hvorpå den fortsatte selv rundt i svinget. Trimhjulet i venstre side er iøvrigt meget følsomt.

Den store v-form gør dog flyet yderst tværstabil, og man behøver slet ikke sidde og bruge kræfter på krængeroret, for flyet retter selv op. Iøvrigt kan man som f. eks. på Auster med fordel korrigerer for en lav vinge med sideroret, hvorved man ikke kommer ud af kurs.

Fantastiske stallingsegenskaber

Stallingsegenskaberne er stadig fremragende. Trækker man under glidning næsen op, kommer slots'ene hoppende ud ved ca. 120, og man kan herefter trække pinden i maven, mens farten synker ned til ca. 80. Men næsen højt i sky synker Rallye støt nedad uden egentlig at stalle i almindelig forstand. Der er en lille tendens til at næsen vil til højre. Der er fuld krængerorsvirkning selv i denne flyvetilstand.

Men flaps og motor føler man sig efterhånden liggende på sædets ryglæn. Med fulde flaps optræder efterhånden nogle rystelser i halen, men sådan en stilling behøver man heller aldrig at bringe sig i.

For at gå ind til landing, tager man farten af, til sjotsene kommer ud og tager derpå flaps ud. Det kræver nogen håndkraft at få det centralt anbragte håndtag op, og det er

en smule i vejen for albuen under indflyvningen, der finder sted ved 100 km/t under en ret stejl glidevinkel.

Kommer man for kort, skal der en del motor kraft til for at trænge fremad, men man kan roligt komme højt ind. Produktionsudgaven er modsat prototypen ikke særlig god til at sideglide, men det er også totalt unødvendigt.

Landingen er latterlig let. Ganske vist skal flyet flades ud — ret bestemt — men resten klarer det selv, og ved god brug af bremserne er afløbet usandsynligt kort. Landing foregår ved 70-75 km/t. Mens fuldvægten er 820 kg, er den iøvrigt — som på et trafikfly — lidt lavere for landing, kun 780 kg. Starter man med fuldvægt, må man med andre ord flyve en god timestid, før man må lande, for modsat trafikflyet kan man ikke smide benzin over bord.

Største tilladt dykhastighed er 250 km/t, i urolig luft 200 km/t. Rejsfarten opgives i ca. 2000 m ved 75 % motor kraft til 210 km/t — i praksis rejser man økonomisk på lidt under 200.

Super-Rallye koster fra fabrikken 54.334 kr. og leveres med pitotvarmer, registreret og malet i København for 58.865 kr. med standardudstyr uden radio. AFH havde en fransk Airstal 20-2 VHF. Når dette nummer udkommer, skulle endnu en, nr. 133 OY-AFY, være kommet hertil, og netop i den nuværende situation, hvor Super-Rallyes fuldvægt ikke er så stor, forekommer Rallye-Club, der koster 42.573 kr. og har samme gode flyveegenskaber og næsten lige så gode præstationer, også at kunne have betydelig interesse.

PW

DA NORDENVINDEN KOM

En lang række rekorder blev slået under den fine vejr-situation sidst i april. — Mange diamant-, guld- og sølvpræstationer

MEDE det sene tidspunkt for påsken i år, der faldt sammen med de datoer, der i 1959 og 1960 gav den klassiske nord-situation, var vi mange der var klar til at udnytte den i påsken. Men påskevejret skuffede totalt.

Allerede dagen efter klarede det op og blev bedre, og fredag den 27. april var de, der opmærksomt fulgte vejr-situationen, klar over, at nu var den ved at være der med et højtryk med kerne ved Skotland og et lavtryk ved Estland. Og allerede fredag var vejret så godt i Jylland, at Midtjysk lagde ud og sendte fly sydpå. Da der så natten til lørdag passerede en lille koldfront ned gennem mellemrummet mellem høj- og lavtrykket, var situationen oplagt med en brølende og iskold nordenvind lige netop til en weekend. Det kunne ikke være bedre, og selvom der stadig var klubber, der ikke var beredt, må man dog vist sige, at situationen blev godt udnyttet over hele landet. I en vis grad var dette også tilfældet de følgende hverdage.

Midtjysk har travlt og sætter rekorder for flersædede

Age Dyhr Thomsen startede fredag i sin Jaskolka, og fløj 434 km ned til Peine mellem Braunschweig og Hannover. Samme dag fløj Svend Age Sørensen («indianer») også sydpå.

Lørdag fløj Erik Pedersen i Mucha'en 200 km ned sydvest for Slesvig. Hjemtransporten gik så hurtigt, at Villy Christensen på sin tredje omskolingsflyvning i Mucha'en startede ved 14-tiden og nåede 238 km.

Indianer var først nået hjem i de tidlige morgentimer om søndagen, men besluttede sammen med Peter Andersen at tage fat igen i håb om at slå rekorderne for flersædede svævefly i såvel distance som målflyvning. De angav Lüneburg som deres 340 km fjerne mål (de gamle rekorder var 294 og 296 km), passerede og fotograferede det og landede ved Unterlüss i meget dårligt vejr efter en flyvning på ca. 387 km, heraf i lige linie fra start til landing 379 km. Hvis dokumentationerne er i orden, skulle det kunne give to lokale og to nationale rekorder. Der er dog nogle problemer med målflyvningen, idet FAI ikke hidtil har villet anerkende disse uden landing på målet. Det er en sag, KDA har indbragt til diskussion på FAI's svæveflyvekomité's møde den 22. ds.

Efter tilbagekomsten til Herning startede Peter Andersen igen, denne gang i Mucha'en, der for tredje gang i træk gik på stræk. Han nåede 193.

De nærmeste konkurrenter, flyvestation Karup, var klar lørdag, men er desværre begrænsede til indenrigs flyvning — mon ikke tiden snart er moden til at hæve det gamle forbud, i hvert fald for flyvninger i NATO-området? De udnyttede dog mulighederne på bedste måde, ved at Svend Ravn i K7 og P. J. Madsen i Olympia fløj en privat hastighedskonkurrence til Skrydstrup, som Ravn vandt med 94 mod Madsens 73 km/t.

Med 116 km/t Alborg-Vandel

I den stærke blæst var det givetvis et vejr til at røre ved hastighedsrekorderne i lige linie. Vagn P. Jensen (VAP) på FNS Al-

borg bestemte sig for 100 km rekorden ved at vælge Vandel, knap 160 km borte, som mål. Det var en tur, hvor man virkelig kunne se Rhönsegler'en spadsere, og VAP landede i Vandel efter 1 t 21 m, hvilket giver ca. 116 km/t, mens Jens Ove Pedersens gamle rekorder var på 99.5. Desværre kom flyet ikke tidsnok hjem til at kunne bruges søndag.

Til Celle med Libelle

Niels Sejstrup var klar over, at landet var for lille til ham, så han gik over til »jendene«, Aviator, som han også er medlem af, og hvis fly ikke kender til grænser som andet end noget, der skal passerer. For Sejstrup var det naturligvis 500 km diamanten med hvad dertil kunne følge af rekorder, der var det lokkende mål. Han startede kl. 1104 og landede 1815 ca. 14 km SØ for Celle, hvilket syntes at være lige over 500 km, men så tæt ved, at der måtte være stor spænding for diamantens skyld. Sådanne distancer udregnes som storcirkelbue. Det giver som regel lidt kortere distancer, end når man måler på kort, hvad adskillige med ubehag har bemærket.

Om turen fortæller Sejstrup:

»Lørdag morgen den 28. april oprandt med eminent strækvejr: Nordlig vind, 25 knob, en dyblå himmel smukt dekoreret med lovende udseende cu, heroppe nordpå en enkelt ottendedel tjavsler, længere sydpå ogende til 4/8. smuktvejr-cu. så jeg besluttede mig for et 500 km-forsøg, og udskrev Bückeburg WSW for Hannover som mål.

Efter en hurtig klargøring af spil og 4 svævefly var vi henad 11-tiden kl. til start, men måtte vente på en GCA-landing i et kvarters tid. Endelig kl. godt elleve blev det min tur til start. Naturligvis gik spillet herunder istå, så jeg kun opnåede ca. 180 m højde, men heldigvis lå der en 2 m boble parat til afgang, og hurtigt var jeg på vej sydover. Det stod hurtigt klart, at det virkelig var »alle tiders« vejr til stræk-flyvning. Uden det mindste besvær nåedes grænsen på knap 2 timer. Det var svæveflyvning på luksusklassen.

Syd for grænsen så vejret imidlertid ikke slet så godt ud. Der var næsten helt lukket af nogle gevaldige kombinerede regn- og snebyger, så jeg måtte lægge mig i hvilestilling en times tid. Derefter klarede det langsomt op igen fra østkysten ind mod midten af landet, og næste etape gik til Schleswig, hvor jeg atter måtte vente i en halv times tid på opklaring forude på kursen. Skybasen, der over det sydlige Jylland havde hævet sig til 2000 m, begyndte atter at falde, men næste etape, som førte til Hamburg, forløb også uden besvær.

Her nede over marsken var der kun et par enkelte forrevne cu med ringe stig under, men en tysk K.8 viste vej til en smule løft, og i mellemtiden havde der dannet sig en ret god sky nede over Lüneburg, hvorfor jeg hurtigt forlod det dårlige område. Nu var det imidlertid som om opklaringen gik istå nede mod sydvest, og efter dagens sidste boble over Uelzen til 1900 m gik det ud på sidste glid i retning mod sydvest, da jeg under ingen omstændigheder ønskede at

stifte nærmere bekendtskab med det nærliggende jerntæppe. Efter at have gledet mellem 50 og 60 km, indhentede jeg det dårlige vejr, og selvom der endnu var 700-800 m højde tilbage, besluttede jeg at lande fremfor at fortsætte ind i en lav skybase, regn og dårligt sigt.

Landingen fandt sted i den sydlige udkant af en lille landsby, Langlingen, og ved hjælp af de sædvanlige tililende blev flyet skilt ad og anbragt i den tætved boende landbetjents baghave, og jeg selv blev anbragt i samme betjents lænestol til et måltid mad og derefter den lange ventetid til om morgenen, da transportholdet ankom.

Da jeg kun medførte et kort i målestok 1:1000000 hvorpå den øverste halvdel af Jylland manglede, kunne jeg ikke på stedet afgøre, om de 500 km var hjemme eller ej, men efter hjemkomsten (ved midnatstid søndag aften) udmålte distancen til 504 km og man trak ligesom vejret lidt mere befriet. Sej.

Men Aviator har jo flere fly. Imidlertid var der vrøvl med spillet, så kostbare timer gik tabt. Formanden, Verner Pedersen, kom først af sted kl. 1232 i en Ka-8, men fik dog guld-distancen ved at nå ca. 315 km ned til Dörpling uden dog at nå klubbens faste 308 km-mål Jevnstedt. Og P. V. Franzen i sin genopstandne Ka-8 OY-EUX kom først af sted 1423 og stoppede i Skrydstrup efter 212 km.

Sølv, guld, diamant & rekord

Hjemhøntningsorganisationen er af stor betydning på sådanne dage, men klappede så godt, at også søndagen kunne bruges. Svend Westergård i Rhönsegleren ville til Hannover og nåede grænsen på 2½ time, men kunne så se, at der var en masse af regn længere sydpå, hvorfor han afbrød og returnerede til Skrydstrup. Da man her ikke ville tro, at skybasis lå i 2600 m, indbød han »Dragos« til selv at prøve i segler'en. Han gjorde det og blev overbevist.

Henning Kjærgård Hansen afgik kl. 1051 i Ka-8 med Jevnstedt som mål og landede der kl. 1513, hvilken flyvning indbragte ham sølvhøjden, en guld-distance, en diamant-betingelse samt en rekord over 300 km lige bane, hvorved vi endelig fik aflivet K. A. Rasmussens gamle præstation på 51 km/t fra 1950. Hennings hastighed var ca. 72 km/t. Den bliver antagelig også lokal rekord over 200 km. Desuden fløj Jørgen Næsgård 253 km i Ka-8 til Kruså, mens Jacob Sørensen fløj 118 km i EUX til Herning.

Mandag morgen hjalp Sejstrup med nogle af sine kammerater fra flyvestationen tre Aviatorfolk af sted, idet de fik en chance med et slæbefly. Aldrig er tre fly blevet samlet og klargjort så hurtigt — under Sejstrups sagkyndige kommando gik det som på transportbånd.

Ib Braes ville med den nu svagere vind prøve ud-og-hjem rekorden ved en flyvning Vandel-retur. Han nåede også Vandel og et godt stykke hjem, men i Hobro-området slap det op. Han blev der et par timer, men det blev ikke bedre nordpå, og han måtte lande efter 269 km ialt ved Hvilsom.

692 KM SYDPÅ I USA

Cowboy sætter ny dansk rekord i fri distance under angreb på verdensrekorden. — En flyvning til på 600 km

P. V. Franzen afgik i Aviators ene Ka-8, da hans egen ikke var kommet hjem fra Herning, og han gennemførte Jevnstedt-ruten denne gang, hvilket gav ham 5-timersprøven til sølv, samt guld- og diamanbetingelse.

Og Jørgen Mølgård kom 100 km ned til Ry pr. Ka-8 og fik sin sølvdistance.

Hermed havde Aviator over 2100 points på sine 5 bedste flyvninger efter på tre dage at have præsteret over 2500 km.

Også sjællænderne rullede sig ud

På Sjælland var der også gode betingelser og blev udført en del pæne flyvninger, omend ingen slap bort fra Sjælland og øerne syd derfor. Jyllandsturen var i manges tanker, men vinden ikke dertil, og selv om man snuste ved Femern-ruten, var forholdene ikke ideelle hertil. Den stærke N-vind medførte fare for at drive ind i østzonen, men iøvrigt var termikken ved Rødby dårlig.

Birkerød kom for sent igang lørdag og fik ikke bid.

Men søndag kom alle 7 fly i luften. 4 gik på stræk og spredte sig ud over de sydlige øer: Mucha'en med Harry Nielsen nåede denne gang knap Rødbyhavn; hvorimod Sven Løger i L-Spatz nåede målet Marielyst (135 km), hvor Jens Hansen gjorde ham selskab med Rhönbussarden, mens John Eriksen henlagde sin sølvdistance til Stege (110 km). Den dagen før indføjne Ka-8 fløj 4 t 10 lokalt under forsøg på 5-timers, mens Kranich'en også bidrog såvel til varighed som med Rhönlerchen til en lille fjernsynsendelse.

Københavns Svæveflyveklubs flåde på den nærliggende Møllemosegård var p. gr. a. mangel på slæbefly ikke i luften lørdag, men afgik søndag. Formanden Borup landede dog Lehrmeister'en på klubbens skoleflyveplads ved Roskilde, Thorsted fløj Foka'en til Stevns (60 km), blev slæbt op derfra, koblede ved Havdrup og forsøgte at nå hjem mod vinden, men måtte opgive ved Ballerup. Ka-8'en fik en tvivlsom sølvdistance til Køge.

Onsdag søgte klubben revanche: Borup fløj 3 timer i Foka'en i forgæves forsøg på at tage mod Jylland, men vejret var ikke til det. Han landede nær Ringsted, mens Mogens Dam skræbde sig 120 km på uangiven brudt bane sammen under en 6 t Lehrmeister-tur. Alice Grum-Schuensen nåede på sit første stræk målet på Lolland og fik sølvdistancen samt dansk rekord i målflyvning for kvinder.

Svæveflyverådets formand, Kaj V. Pedersen, hjælper Københavns Svæveflyveklubs formand, Gustav Borup, der er ved at lægge sig ind i Foka'en før den første flyvning med dette Nordens fineste svævefly.



SAMMEN med de mange meldinger om sidste april-weekends danske flyvninger indløb et tykt brev fra Harald Wermuth Jensen med et sammenklæbet kort så stort, at gulvet måtte tages i brug for at studere hans flyvning, der var foretaget palmesøndag og gik fra hans flyveplads ved Chicago i Illinois ned langs grænsen mellem Illinois og Indiana, over Kentucky til Hohenwalde i Tennessee, knap 700 kilometer.

At vor 1000-km-artikel i sidste nummer var aktuel, viser Cowboy's ledsagende brev, skrevet »Ovre i Staterne, påskemorgen«:

»Som jeg har truet med i flere år, er jeg nu gået igang med at træne til den her 1000 km flyvning, jeg har gået og snakket om. Min ide har været, at det kunne lade sig gøre mellem 1. april og 1. juni. Den 10. april havde vi på ny sne på jorden, men det forsvandt igen i løbet af dagen, og den 14. var jeg i luften for første gang i år, ca. 2½ time.

Den næste morgen havde vi en 30 km/t

I Havdrup søgte Paul G. Jørgensen at træne til Dahlemer-Binz ved en 100 km trekant på »herregårdsbanen«. Man skulle ikke tro, det var vejr hertil i blæsten, men på knap 4 t nåede han det dog næsten — der manglede kun 6 km. Fint gjort i en Ka-8. Desuden var der nogle kortere stræk og nogle varigheder — mandag en forgæves femtimer på 4.40.

Ringsted lavede en sølvdistance lørdag og søndag.

Fra Kalundborg fløj Ejvind Nielsen med en elev til Stege i Lehrmeister. Frank Svendstrup og Jørgen Nissen fløj i Polyt III til Gedser (130 km), hvortil også Dan Bennike kom frem i Baby, mens M. Birkeholm med en anden Baby nåede Nykøbing Falster. Hjemme i København stod Rhönseglerholdet og pusede på deres modificerede planforkant!

Skybasis nede over Sjælland havde denne dag været op til ca. 1800 meter.

vind fra nord med termik kl. 8 om morgenen. Selvfølgelig var der nogle nævenyttige medlemmer, som havde bestemt, at det lige var dagen ttil at male slæbemaskinen, og den stod der og gloede uden propel. Heldigvis kom der en anden maskine, og jeg kom af sted kl. 10.

Første 400 km dårlige . . .

De første 400 km var dårlige med skybasen i 1200-1500 m og ikke over 2 m/sek stig, men sent på eftermiddagen nede over Kentucky kom jeg op at hænge over nogle skygader, hvor jeg kunne flyve 130 km/t air-speed — det bliver ca. 160 km/t ground-speed — på kurs. Kl. 1730 kom jeg ind over den første by, jeg havde set i tre kvarter, og da terrænet så meget uvenligt ud fremover, bestemte jeg mig til at gå ned der, trods det at jeg stadig havde 1200 m og lidt stig.

Jeg tror ikke, jeg kunne have klaret 150 km mere, som jeg skulle for at have nået verdensrekorden; men jeg tror, den havde været sikker, hvis jeg kunne have startet kl. 8. Selv de 1000 km, for så havde jeg nået det gode vejr sydpå to timer før. Sikken en gang lir.

Om torsdagen den 19. april prøvede jeg igen, men vejret var meget dårligere, og jeg nåede kun lige 600 km til Sandy Hook i East Kentucky, det er lidt sydvest for Huntington i West Virginia.

Skandale, det ikke er gjort før

Det lyder af et par lange flyvninger, og det er det også, hvis man lever under de geografiske og politiske forhold, som man gør i Europa. Men her er det nærmest en skandale, at det ikke er gjort for længe siden. Mine to flyvninger var ikke særligt fremragende udført. Det var mere et spørgsmål om at bestemme sig til at tage afsted, når vejret så nogenlunde ud, og en eller anden dag vil det lykkes.

Selvfølgelig er der mange ting, som spiller ind, ud over bare det at flyve. For jeg føler, at masser af svæveflyvere kan gøre det. Men da vi jo alle mere eller mindre skal arbejde for føden og afdrag på hus og bil, kan vi jo ikke bare blæse det hele et stykke og flyve, indtil vi ender på fattiggården. Yderligere skal man også være så heldig at bo et sted, hvor de geografiske forhold er til stede og have slæbemaskine og pilot til rådighed, og så passe sin daglige dont, medens man venter på, at vejret skal komme.

Og så skal man jo også hentes hjem igen, og det kan jeg ikke lide at tænke på til en krone literen, det lyder bedre med 30 cent pr. gallon.

Og så er det altså også meget nemmere, når ens kone kikker ud af vinduet om morgenen og siger: »Ka' du så se at komme afsted.« Og det varer jo to dage, inden hun ser mig igen, ja på sidste tur tog jeg nu airlinen hjem fra Cincinnati, mens bror Svend kørte resten af vejen alene.

Jeg regner med, at det er en ny danmarksrekord, men lad os nu lige se, om vi ikke kan lave den bedre. Jeg kunne godt lide, at Danmark skulle have en verdensrekord. Den første flyvning har amerikanerne regnet ud ttil 700 km, men jeg får den nærmere til 695, men det spiller jo nu ingen rolle.«

Holdkapflyvningsmodeller

Leif O. Mortensen, Aviator i Aalborg, som ved netop at have vundet Windy-konkurrencen har bevist at være en af vore bedste holdkapflyvningsfolk, giver her gode råd:

HOLDKAPFLYVNINGSMODELLERNE er efterhånden ved at vinde frem herhjemme, men vi mangler dog en del i at være på siden af de fleste andre lande. Herpå kan der sikkert først rådes bod, når endnu flere begynder at flyve holdkapflyvning. Og vel at mærke for alvor – og ikke som en slags tidsfordriv mellem andre linestyingsformer. Men det må også være muligt at skabe interesse for dette, da det jo er en meget spændende og krævende sport. Samtidig trækker holdkapflyvninger jo tilskuerne, så man herigennem kan skabe større interesse for modellflyvning i almindelighed.

For at sætte folk igang med at bygge en holdkapflyvningsmodel, har jeg lavet hostående skitse, så man ud fra den kan se, hvad man modelmæssigt bør tilstræbe.

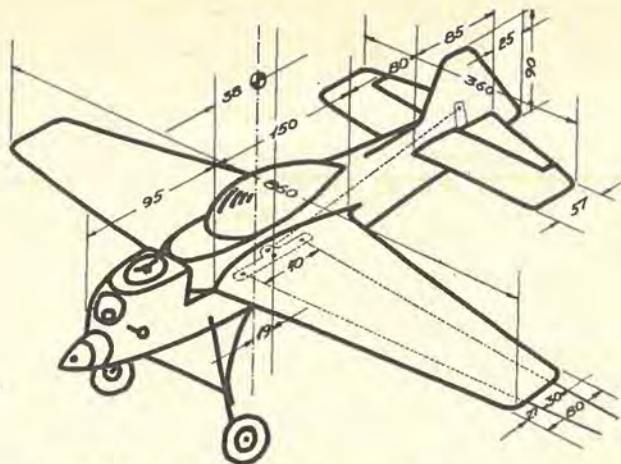
Vi skal se på, hvilken motor man skal vælge. Jeg bruger selv en Enya 15D mark I, men Oliver Tiger og Rivers Silver Streak er nok de bedst egnede. I det hele taget kommer det mere an på, hvordan man behandler sin motor, for det viser sig, at de fleste nye 2,5 cm motorer er så kraftige, at det kan lade sig gøre at bruge dem. Som propel kan anbefales en Power Prop 7×8" eller 7×9", dog skal man ikke lade sig stille tilfreds med dem, som de er, men prøve at forbedre på dem.

Brændstoffet er det meget svært at sige noget om, men hvis man begynder med en blanding på 50 % petroleum, 25 % æther, 21–23 % olie og 2–4 % nitrat eller nitrit, så kan man efterhånden finde frem til den blanding, der passer bedst for ens motor. Vejret har jo også meget stor betydning for brændstoffets sammensætning.

Den, der har tænkt sig at gå ind for holdkapflyvning, vil jeg foreslå at anskaffe en magnesium pan, som har den fordel, at det er nemmere at få motoren til at gå jævnt, og samtidig køler en sådan pan. Herhjemme er en pan, lavet af Kjell Rosenlund, i handelen. Det kræver et stort arbejde at lave den til, men det kan betale sig. Man må tilstræbe, at pan'en ikke kommer til at veje mere end 65 g. Rosenlunds egen vejer 51 g. Tankens form og placering er vigtig. Den skal indrettes således, at den tømmes fuldstændig, og det uden at motoren kører ujævnt. Overkanten af tanken må ikke ligge højere end hullet i karburatoren. Til understellet kan med fordel bruges dural, og hjul diameteren skal være 40–50 mm.

Opbygning

Til opbygning af kroppen er 3 mm balsa tilstrækkeligt. En ting man skal huske på, er, at kroppen skal have et tværsnit ved kabinen på mindst 39 kvadratcentimeter. Planet kan man lave massivt, men det har da den skavank, at det revner fra kroppen, da det ikke er elastisk nok, så en opbygning af 2 mm balsa vil nok være at foretrække.



Målskitse af holdkapflyvningsmodel.

Haleplan og finne skal laves af hård 3 mm balsa.

For at gøre modellen solid, skal den belædes med japanpapir eller silke.

Styretøjet skal der gøres noget ud af. Der må overhovedet ingen modstand være mod linernes bevægelse. Til trekant og horn vil jeg tilråde at bruge det lille Veco sæt.

Modellens vægt må under ingen omstæn-

digheder komme over 525 g. Holder man vægten nede og sørger for en ordentlig overflade på modellen, skulle den let kunne klare 34–35 omgange på en tank. Den maksimale hastighed vil ligge omkring 160 km/tim, men af hensyn til brændstoføkonomien må man nok hellere indstille sig på at flyve 120–140 km/tim med færre mellemlandinger.

Linestyingskongressen i Ålborg

Den 8. april blev der i Ålborg afholdt et møde mellem vore linestyingsfolk, for at man i ro og mag kunne diskutere nogle af linestyingsproblemer, deriblandt de regelspørgsmål, som repræsentantskabsmødet havde videregivet til nærmere behandling. Mødet havde dog ikke samlet så stort tilslutning, som man kunne håbe. Der var 22 deltagere, hvoraf kun én fra øerne.

Kaj R. Hansen gav gode råd om kunstflyvning, bl. a. oplæring af begyndere, på hvilket punkt Egon Briks Madsen supplerede ham med den ide, at man ved hjælp af et paprør, der efterhånden forkortes, skal begrænse begynderens rorudslag, idet paprøret anbringes på hans arm.

Ole Bisgård Christensen tog sig af holdkapflyvningen, suppleret af Kjeld Frimand Jensen — de to eksperter var ikke enige på alle punkter, men det er jo et gammelt ord, at de lærde er uenige.

Frimand tog sig iøvrigt af hastighedsmodellerne og fremviste en model, der vakte en vis opmærksomhed.

Under eventuelt blev der fremsat ønske om undervisning af dommerne i kunstflyvning for DM, ligesom man gerne ville flyve uofficielt i luftkamp. Rekordreglerne blev ændret som omtalt andetsteds.

Der var mange guldkorn på mødet, som fandt sted i en saglig og venskabelig ånd — og de, der blev hjemme, gik glip af meget godt.

Svensk deltagelse i nordsjællandsk stævne

Den 15. april holdt Termik i Hillerød sammen med Gentofte og Hurricane i Holte en konkurrence på Rødbjerggårds marker i Freerslev, hvor der var stor svensk deltagelse. Der ankom ialt 50 modellflyvere, hvoraf 30 fra Skåne, men det hårde vejr nedskar deltagerantallet til 26, hvoraf 17 svenskere. De danske deltagere ønskede tydeligtvis at spare deres modeller til DM.

Mange modeller fløj bort i kombinationen af blæst og termik, men de blev alle fundet igen. At svenskerne dominerede, ses klart af resultaterne:

A2-beg.: Asbjørn Kornö 398, Leif Persson 313.

A-2-eksp.: Bertil Persson 489, Knut Anderson 424.

C3: Tomas Johansson 690, Jo Akeson 630.

D 1: H. Myrhagen 535, Thomas Köster (Hillerød) 364.

D: Fl. D. Kristensen 53 sek (eneste deltager).

Windy pokalkonkurrencen

blev afholdt den 29. april på Valby Fælled i et koldt og blæsende vejr, som hindrede de helt store resultater. Windy havde i år indbudt svenskerne til at deltage, men kun en mand fulgte opfordringen til at komme. Det var vor gamle ven Rolf Hagel, som deltog i hastighedsklassen, hvor han fik noteret tre fejlstarter! Dette skal dog ikke tages som udtryk for, at vi er svenskerne overlegne på linestyingsområde, for linestyingsinteressen på den anden side sundet er hovedsageligt koncentreret omkring Stockholm, hvorimod der så at sige ikke flyves linestyning i Skåne.

AMA-reglerne havde premiere i kunstflyvning, hvor tre mand opnåede over 1600 points i de to indledende runder. Det var Kaj Hansen, Haderslev, Leif O. Mortensen, Ålborg, og Preben Jensen, Næstved, der placerede sig i nævnte rækkefølge med henholdsvis 2252, 1953 og 1941 points efter finaleflyvningen.

Hastighed vandtes af Jerry Andersen, Ålborg, med 148,7 km/tim foran Kjeld Frimand fra værtsklubben med 137,4 km/tim. Der anvendtes standard-brændstof.

Leif O. Mortensen og Werner Siggård, Windy, nåede igennem til finalen i holdkapflyvning. Førstnævnte vandt med 7 min. 24,2 sek. mod Siggårds 8,24,5.

Arrangementet blev på udmærket måde forestået af den nye distriktsleder for 1. distrikt Dennis Nordal Jacobsen.

Oml.

Ændringer i Modelflyvebestemmelserne

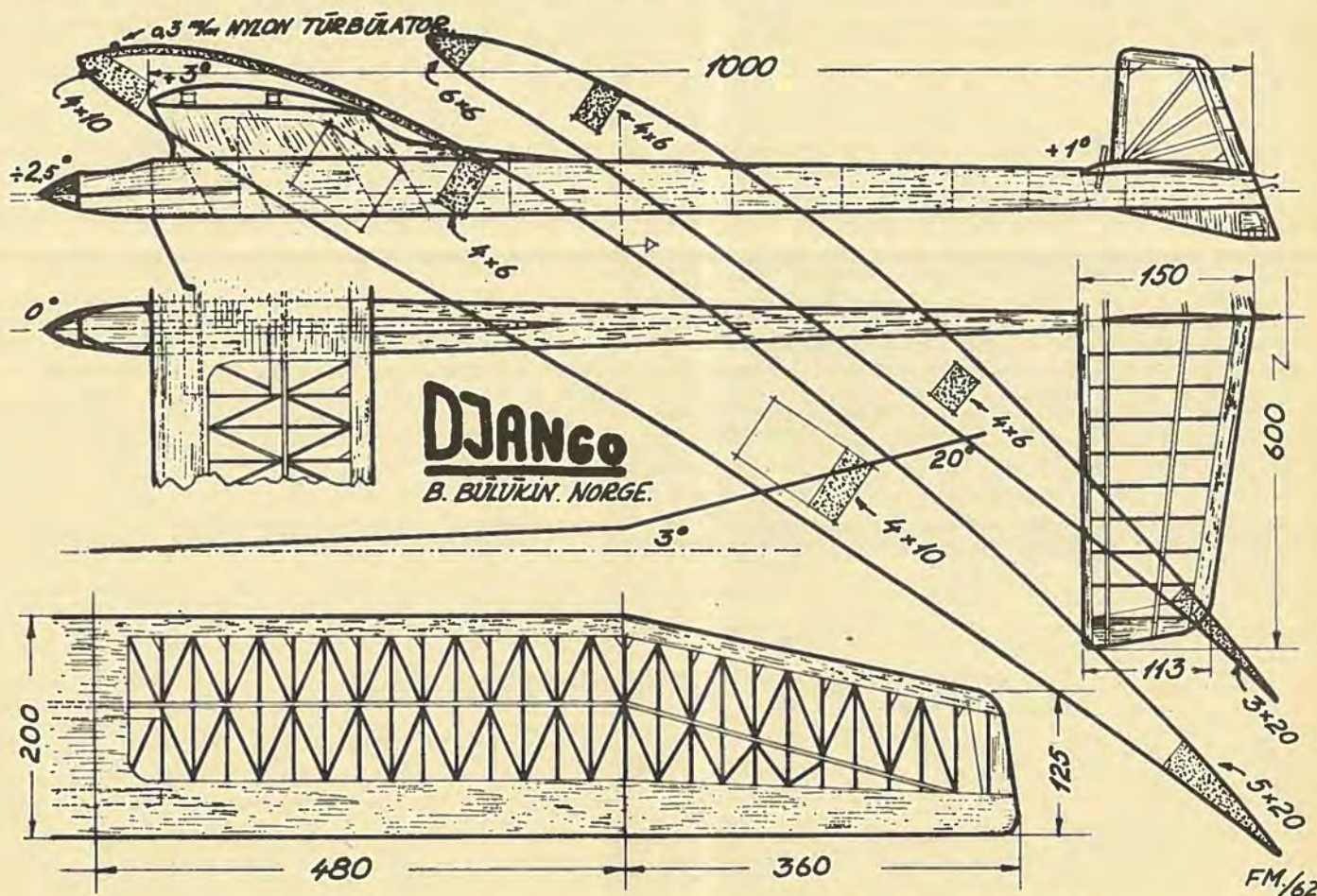
Foruden de ændringer, der er offentliggjort i FLYV nr. 5, træder følgende regler straks i kraft:

I M-1-2 ændres rekordtabellen, således at der i gruppe H kan sættes rekord under "ti" (varighed) med startmetode „j" (jordstart).

I F-5-1 indføres nyt punkt j:

j. Rekord i gruppe H: Der kan opstil-

DJANGO, BULUKINS NM-VINDER



Bulukin har i mange år været fast mand på det norske landshold med gasmotormodeller, og sit første store resultat opnåede han, da han i 1960 var med i den berømte omflyvning ved VM'et i Cranfield. Ved denne lejlighed fløj han først 5 max'er og derefter i omflyvningen 2 max'er + 147 sek., hvilket gav ham en placering som nr. 9.

Modellen han dengang benyttede var Django, og med den samme model — med små ændringer — vandt han i marts måned i år den nordiske landskamp.

I sidste nummer af FLYV bragte vi et billede af modellen, og denne gang bringer vi tegningen, som er udarbejdet således, at profilerne fremtræder i fuld størrelse.

Helhedsindtrykket af modellen er, at ho-

vedvægten er lagt på at skabe en model med en så lille luftmodstand som muligt. Dette er først og fremmest opnået ved delvis indkapsling af motoren, ved brug af spinner samt en meget lav pylon.

Planet er opbygget som en meget stiv konstruktion. De viste afkrydsninger er af 2x3 mm balsalister og torsionsnåsen af 2 mm balsa. Forkanten er af fyr, de øvrige lister af balsa. Planet er delbart, og samlingen er udført på en noget utraditionel måde, idet tungerne består af et bundt ikke sammenlignede 0,8 krydsfinerlasker gennem pylonen og ind i kanaler i begge planhalvdele. Disse tunger er meget elastiske i længderetningen, mens de er meget stive overfor påvirkninger i lodret retning.

Kroppen er bygget som kassekrop over 4 stk. 6x6 balsalister. Siderne er af 2 mm balsa og top og bund af 3 mm balsa. Pylonens kerne er af 2,5 mm krydsfiner med 5 mm balsa på hver side, som igen er beklædt med 2 mm finer.

Haleplanet er opbygget normalt med fastbygget finne. Alle lister er balsa. Haleplan og finne er beklædt med papir og planet med silke.

Motor. Bulukin anvender tre forskellige motorer i sine modeller, nemlig Super Tigre G.20, David Andersson og Oliver Tiger. Motoren er monteret med stående cylinder på 10x10 mm egetræsbjælker belagt med 2 mm aluminium. Propelbeskytteren er af 2 mm pianotråd og syet fast til forreste spant, som ligeledes er af aluminium. Tanken er en 30 ccm tryktank for gløderørsmotoren, mens den er en almindelig 20 ccm tank ved dieselmotorerne. Propellen er 7x4" til gløderør og 8x4" til diesel.

Vægtfordeling. Plan 225 g, haleplan og finne 30 g, krop med motor og timer 505 g, hvilket giver en totalvæg på 760 g.

Trim. Modellen stiger i en ret flad højrespiral, ligesom glidningen foregår til højre. Dette trim opnås ved wash in i højre underplan og ved hjælp af en kurveklap i underfinnen.

MM.

SIDSTE NYT:

De nye danmarksmestre kåret i Esbjerg

DM i Esbjerg blev ikke begunstiget af samme fine vejr som ifjor, men blev dog gennemført med følgende resultater, som vi skal kommentere nærmere i næste nummer:

- A 2: Finn Frederiksen (105) . 636 sek.
- C 3: Kjeld Kongsberg (105) . 802 sek.
- D 1: Finn Mortensen (208) . 643 sek.
- F 1: Jerry Andersen (403) . 144 km/t
- G: Kaj R. Hansen (623) . 4895 p.
- H: Per Hasling/Frimand (130) 6 m 7.4 s.
- K 1: Poul Münsberg (227) . 450 p.
- K 3: Jan Hackhe (133) . . . 1319 p.
- Skala: Ib Weiste (133) 139 p.
- Hold: Kbhvn.s Modelflyvekl. . . 2130 p.
- A2-beg.: Jens Kampmann (532) . 411 sek.
- G-beg.: Alb. Svensson (130) . . . 3172 p.
- ½D: Sten Agner (105) 549 sek.

les tidsrekorder i gruppe H, forudsat de i F-4-15 og F-4-16 givne regler overholdes. Rekorder kan kun opstilles i forbindelse med deltagelse i en officiel konkurrence, og kun såfremt det pågældende løb gennemføres af samtlige tre hold. Ved en officiel konkurrence forstås en konkurrence, der er optaget i KDA's modelflyvekalender.

Samtidig ændres det gamle punkt j til punkt k. Desuden tilføjes i punkt h (hastighedsrekord):

... ligesom rekorder i gruppe F kan kun opstilles i forbindelse med deltagelse i officielle konkurrencer. Ved en officiel konkurrence forstås en konkurrence, der er optaget i KDA's modelflyvekalender.
I M-1-5 punkt p (midlertidigt tillæg) ændres 0.8 ccm til 0.85 ccm.

— SE DEN PÅ FLYVEMESSEN....



SMARAGD CP 301 S

SMARAGD CP 301 S

✕
ET SIKKERT VALG FOR EN FLYVEKLUB
✕
DÆKKER ETHVERT BEHOV
✕
ENESTÅENDE KOMBINATION AF REJSE-
SKOLE- SLÆBE- OG KUNSTFLY
✕
ELEGANTE LINIER. SMUKKE FARVER

ESBJERG AERO SERVICE

ESBJERG LUFTHAVN TLF. 051-25552

KDA's generalforsamling

I slutningen af sin årsberetning på aeroklubbens generalforsamling torsdag den 26. april udtalte formanden, lrs. *Børge Moltke-Leth* en varm tak til den afgående generalsekretær, kaptajn *John Foltmann*, som blev stærkt hyldet af forsamlingen. Kaptajn Foltmann måtte på talerstolen og takke for bifaldet. Han udtalte, at han i sine godt 12 år som generalsekretær havde søgt at få KDA til at vokse sig stor og stærk i befolkningens og myndighedernes bevidsthed. „Der er stadig noget, der hedder flyvesagen,“ sagde han, „og vi må til stadighed arbejde på at gøre Danmark til en luftførende nation ved at stå skulder ved skulder om denne opgave.“

Formanden havde på forskellige punkter suppleret den del af årsberetningen, der var offentliggjort i FLYV's aprilnummer. Om benyttelsen af luftrummet udtalte han, at der i det forløbne år var indført forskellige yderligere ændringer i vort luftrums inddeling ved oprettelse af nye luftveje, trafikzoner og fareområder. Mens luftfartsmyndighederne på andre vigtige områder synes at leve op til trafikministerens tilsagn i folketinget om at tage de implicerede parter med på råd i sager af interesse, er der tilsyneladende stadig en vis modvilje til stede, når det gælder luftrumsproblemer, der måske er de allervigtigste.

KDA's lovudvalg har beskæftiget sig en del med dette problem og håber — om fornødent gennem ministeriet — at nå frem til en ordning, hvorefter vore synspunkter kommer med ind i billedet på et tilstrækkelig tidligt tidspunkt.

Ligeledes kritiserede han tendensen til at indføre urimelige forbud mod flyvning i de lokale politivedtægter. Han håbede, at det

gennem FAI nu ville lykkes at få luftrumsproblemerne behandlet effektivt også på internationalt plan, bl. a. gennem FAI's nye Bureau for General Aviation. Men en sådan organisation koster penge og vil ikke gøre vore økonomiske problemer mindre.

Sluttelig oplyste han, at hovedbestyrelsen ved generalsekretærens afgang havde haft en drøftelse af KDA's organisation, og at der var nedsat et udvalg til at overveje eventuelle ændringer i denne, hvorom der i bekræftende fald ville blive fremsat forslag på næste års generalforsamling. Af samme grund havde man ikke straks ville besætte generalsekretærposten, men anmodet ingeniør *P. Weishaupt* om som kontorchef at overtage kaptajn Foltmanns funktioner indtil videre.

Debat om beretningen

Varemægler *E. Dyrberg* var utilfreds med motorflyverrådets arbejdsresultater og mente, at det havde koncentreret sig om forkerte opgaver. Han havde savnet en indsats fra rådets side, da landingsovelses blev forbudt i Skovlunde, og et initiativ i tide for en ny lærebog, ligesom han mente rådet burde hjælpe klubberne med at anskaffe nyt materiel og at organisere fælles assurance af flyene.

Motorflyverrådets formand, ingeniør *Arne Kragels* fandt, at denne kritik burde være rejst ved motorflyvernes repræsentantskabsmøde i Filskov. Han oplyste, at rådets program bl. a. baserede sig på de indkomne svar på de til certifikatindhaverne udsendte spørgeskemaer, der havde vist meget stor interesse for ting som natVFRflyvning og instrumentflyvning, som hr. Dyrberg ikke mente var vigtige. Skovlunde havde været overordentligt intensivt behandlet i hoved-

bestyrelsen, men det var en sag, der henhørte under Skovlunde-konsortiet, og iøvrigt havde man ikke modtaget nogen henvendelse fra Sportsflyveklubben om assistance. Han bad medlemmerne komme til rådet med deres ønsker.

Lrs. *Moltke-Leth* fandt også, at Filskov havde været det rette forum, og han udtalte, at motorflyverne ligesom model- og svæveflyverne selv måtte finde ud af, hvilke opgaver der skulle løses og i givet fald komme til hovedbestyrelsen med dem. Iøvrigt ville man se på disse forhold i omorganisationsudvalget.

Efter at beretningen var godkendt, gav kassereren, civilingeniør *Leif Prytz* en oversigt over årsregnskabet.

Advokat *Qvortrup* håbede, at organisationsændringerne medførte, at organisationen ville blive billigere. Han fandt det forkert, at motorflyverrepræsentantskabet i Filskov havde vedtaget en yderligere forhøjelse af motorflyvernes kontingenter og henstillede til hovedbestyrelsen at følge Sportsflyveklubbens protest herimod og annullere forhøjelsen.

Formanden udtalte, at hovedbestyrelsen ikke havde opfordret til denne forhøjelse, men taget den til efterretning som en vedtagelse på repræsentantskabsmødet. Klubbens protest, der først var indløbet samme dag, ville blive drøftet på næste møde.

Efter endnu nogle bemærkninger blev regnskabet godkendt og bestyrelsen meddelt decharge.

Kontingenter fastsattes uændret til 20 kr. for personlige juniormedlemmer og 40 kr. for personlige seniormedlemmer for 1963. Der var ikke indkommet forslag til behandling. Til hovedbestyrelsen genvalgte lrs. *Moltke-Leth*, direktør *Binar Dessau* og direktør *Peter Petersen*, ligesom revisorerne, kontorchef *Sv. Abol Hansen* og statsautoriseret revisor *Iver H. Iversen* blev genvalgt. Med et leve for aeroklubben kunne dirigenten, lrs. *S. A. Vistisen* derpå hæve generalforsamlingen.

BØGER

J. Foltmann og J. Florant: *Flyvning*. Stig Vendelkærs Forlag 1961. 128 s., 26 ill. Pris 12,50 kr. hft., 15,50 indb.

I de seneste danske bøger om flyvning i almindelighed har der kun været lidt eller intet om flyvningens historie. Det er der til gengæld i den nyeste af slagsen, uden at det derfor er blevet en ren historisk skildring.

I en så lille bog kan man naturligvis ikke få alt med, men det er lykkedes forfatterne at få en utrolig bunke facts og enkeltheder med på de 128 sider. Det forhindrer dog ikke, at bogen enkelte steder går lidt for hurtigt frem, for andre steder at fordybe sig i ret uvæsentlige detaljer.

Trods de mange oplysninger er det bestemt ikke nogen tør og kedelig bog; tværtimod er det en af de ret sjældne kombinationer af saglighed og letlæselighed, og selv om forlaget betegner den som en ungdomsbog, kan den uden skade læses også af de ældre aldersklasser. H. K.

Air Touring Guide

Air Touring Guide Europe 1962, redigeret af Robert Pooley. 186 sider, kr. 13,50 porto-frit tilsendt fra KDA. (Ikke-medlemmer kr. 15,00).

Efter nogle års pause har Royal Aero Club i England genoptaget udsendelsen af sin lille, populære *Air Touring Guide* for Europa. Bogen giver først og fremmest i meget enkel og koncentreret form de vigtigste oplysninger om flyvepladser i Europa. Hertil kommer for hvert land lidt om det kontrollerede luftrum, som man dog aht. de ustandselige rettelser har undladt at gå nærmere ind på (det samme gælder frekvenser, der ikke er medtaget), samt lidt om takster, toldlufthavne etc.

Mens en sådan bog naturligvis ikke er

statter de store *Route Manuals* etc., giver den især privatflyveren en god hjælp i form af flyvepladsoplysninger, og der den er billig og ikke fylder meget, bør den høre med til flyets udstyr på flyverejser rundt om i Europa.

Cross-Country Flying

Martin Caidin: *Cross-Country Flying*. Dutton, New York 1961. 153 sider, ill. Pris 4.95 dollars.

Forfatteren, der har en lang række flyvebøger bag sig, foretog i sommeren 1960 med en fotograf en 88.000 km flyvning gennem 48 af de forenede stater med det formål at samle billeder og stof til en bog om USA. Nærværende bog er et biprodukt, som dels beretter flyvemæssige indtryk fra den lange tur, men især er at betragte som en meget underholdende vejledning for privatflyvere, der vil ud at flyve mere end lokal flyvning. Caidin er privatflyver uden instrumentbevis. Han har samlet sig erfaring, er indstillet på moderne og tidssvarende udnyttelse af sit fly (*Debonair*) og dets omfattende udstyr, og med meget sund fornuft lader han en masse gode og fornuftige råd gå videre til læserne, der — selv om de flyver i Europa — vil kunne lære en masse af det.

*

W. S. Barry. *The Language of Aviation*. Chatto & Windus, London 1962. 197 sider, ill. pris kr. 16,50. — Tilsendt fra H. Hirschsprungs forlag.

Bogen er et led i BBC's udsendelsesrække „English by Radio“, og sammen med den kan man købe tre gramfonoplader og derigennem høre eksempler fra bogen.

Emnerne er fortrinsvis hentet fra trafikflyvningens verden og giver ikke alene oplysning om fly, motorer og radio og navigationshjælpemidler, men også om trafikflyveproblemer, billetbestilling, hvad der siges i lufthavnene og ombord i kabinen, samt i cockpittet under start, flyvning og landing.

Det er en slags kombineret air education og sprogundervisning i luftfartens terminologi, som det i høj grad må være i luft-

fartsselskabernes interesse at se meget udbredt, fordi den kun kan øge passagerernes forståelse og tillid.

Pladerne giver bl. a. eksempler på cockpit-drill i Viscount og Comet samt på radio-korrespondance. Hele sættet koster 128 kr.

Vil USA gå over til metersystemet

I december-nummeret bragte vi et indlæg fra grosserer Chr. Fahrner, hvori der blev slået til lyd for total indførelse af engelske mål indenfor flyvningen. Vi opfordrede læserne til at fremkomme med deres mening om spørgsmålet, men det er der åbenbart ingen, der har følt trang til — endnu. Imidlertid har direktøren for Lockheed Missile & Space Company udtalt, at efter hans mening burde USA snarest indføre de metriske system! Han var godt klar over, at der ville være mange overgangsvanskeligheder, men forandringen var bydende nødvendig af nationale sikkerhedsgrunde, såvel militære som økonomiske. „I øjeblikket fremstiller USA våbensystemer, hvortil der ikke kan fremskaffes selv de enkleste reservedele i de lande, hvori de skal anvendes. Fortsat brug af det engelske målesystem vil medføre tab af exportordrer, idet dette system er en lammende salgshindring for de amerikanske firmaer, der handler på verdensmarkedet“.

Indien og Japan er nu gået over til det metriske system, hvorefter USA, England og de fleste Commonwealthlande er de eneste, der holder fast ved et system, der er baseret på „tre små bygnings“. Selv England, der ønsker at slutte sig til det europæiske fællesmarked, hvor metersystemet er enerådende, har erklæret sig indforstået med at gå over til metersystemet, men kun hvis USA også gør det. Mr. Jones sluttede: „Principielt er afstanden en meter ikke spor bedre end en yard. Yarden er endda baseret på afstanden mellem en af kong Henry's fingre og den kongelige næsetip. Men den store fordel ved meteren er, at den bygger på 10-tal-systemet som alle andre enheder i det metriske system“.

The advertisement shows a large white Caltex fuel truck with the Caltex logo on its side, parked on an airfield. In the background, a large SAS aircraft is visible, with the SAS logo on its tail. The Caltex logo, a five-pointed star with the word 'CALTEX' inside, is also shown in the upper left corner of the image. The text 'CALTEX AVIATION' is printed in large, bold letters at the bottom of the advertisement.

MORAVA L 200

Forretningsmandens vinger



- Luftfartøjet for den som skal repræsentere
- Luftfartøjet for den som ikke vil være bundet af lufruternes fartplaner
- Luftfartøjet for den som vil flyve, når det passer og lande, hvor det passer
- Luftfartøjet til behagelige og sikre rejser over hele verden.

Nem at manøvrere, flyvefart 280 km/t, stigeøjde 6.600 m, rækkevidde 1.700 km, brændstofforbrug 27 l pr. 100 km. 2 Walter motorer M 337 med kompressor og direkte brændstofindsprøjtning. Tankene anbragt på vingen. Plads til:

- 1 pilot
- 4 passagerer med bagage



OMNIPOL - 11, Washingtonova, PRAHA 1, Tjeksoslovakiet.

Generalrepræsentant for Skandinavien
HÅMMERS LUFTFART, Vesterbrogade 54, København V.

Eneforhandling af

1446

PIPER

FLYVEMASKINER



FLY-RADIO

**DANFOSS
AVIATION
DIVISION**

Den gamle Benzingård,
Kastrup Lufthavn . Tlf. 50 93 45
Flyvepladsen Sønderborg,
Tlf. 2 22 77

HANS KOFOED

DANSKE MILITÆRFLY
gennem 50 år

Flyvevåbnets flytyper fra starten i
1912 indtil nutidens overlydsjagere

76 sider med mange illustrationer. Pris kr. 11,00
Kan bestilles i boghandelen eller fra

FLYV's FORLAG . EJVIND CHRISTENSEN
Vesterbrogade 60 . København V.

**JODEL
AMBASSADEUR**

kommer også til Flyvemessen på Skovlunde

SCAN-FLY ^{A/S}
Pilestræde 48 . København K
BYen 3503

FYENS FLYVEKLUBS JUBILÆUMSRALLY

Selv om vejret hindrede en del i at komme frem, blev det dog et hyggeligt rally med et udmærket flyvestævne

DANMARKS ældste flyveklub, Fyens Flyveklub, fylder i år 35 år og har manifesteret dette ved et internationalt rally og et flyvestævne i weekend'en 12.-14. maj, idet arrangementet blev foretaget af klubben i forbindelse med den lokale rundskuedag. Såvel rally som flyvestævne blev en succes, omend desværre ikke i økonomisk henseende. Men klubben slap ikke for de nervepirrende usikkerhedsmomenter, vi så ofte oplever.

Det var selvfølgelig først og fremmest vejrguderne, der selv i den skønne maj måned kan finde på at sætte det hele på spil. Da FLYV lidt før kl. 12 om lørdagen landede på Beldringe, blev vi parkeret som nr. 1, og efter det lave vejr, vi havde haft fra Skovlunde, frygtede vi det værste. Flere afbud var da også allerede modtaget, men snart efter begyndte gæsterne trods vejret at indfind sig. Af 37 fly nåede dog kun 21 frem (2 af 7 franske, de 2 tilmeldte engelske, 8 af 14 tyske, 2 af 3 svenske og 7 af 10 danske, mens et enligt hollandsk ikke kom).

Det blev til et rigt udvalg af typer fra en gammel åben Klemm 35 og en tysk (svenskbygget) Bücker Bestmann og til moderne typer med en tysk Cessna 320 Skyknight som flagskib. Jodel var repræsenteret med en tyskbygget D 11A, en danskbygget D 112, et par Ambassadeur og en Mousquetaire fra England. Der var Wassmer Wa 40 Super IV, Cessna 170B, 172B og 175A, Klemm 107C og Bölkow 207, Piper Tripacer, Morane-Saulnier Super-Rallye, Smaragd, KZ IIT og KZ III. Om søndagen, hvor der på et vist tidspunkt var over 50 fly i Beldringe, blev typeudvalget endnu større.

Nogle kom pr. bil, deriblandt flere danske samt Hugo Erickson, der med sin kone kørte 1300 km fra Østersund for at være i Odense et døgn.

Thyregod vandt ankomstkonkurrencen

Der var arrangeret en lille ankomstkonkurrence til af konkurrenceledelsen opgivne tidspunkter fra kl. 1100 til 1750, og forbavsende mange kom frem tæt på tiden og landede derefter til mærke. Harald Thyregod fra Ølgod var tilsagt som nr. sidst, og åbenbart efter det gamle ord »- de sidste skulle blive de første« gik han hen og vandt i sin gode gamle KZ IIT med kun 18 strafpoints, tæt fulgt af Lothar Zobel i Jodel D 11A fra Lübeck med 20 points og af franskmanden Michel Ternaux i WA 40 med 32.

Ved ankomsten fik man en fin frokostpakke og en øl, inden turen i klubmedlemmernes biler gik til Odenses bedste hoteller. Lørdag aften blev tilbragt i den hyggelige Sortebro Kro i den gamle landsby, og stemningen blev hurtig tårnhøj. En af klubbens stiftere, tandlæge Kjær, der var blandt vore privatflyvepionerer i tyverne, var hædersgæst.

Søndag morgen var regnen heldigvis opført og loftet havde hævet sig en del. Mens de udenlandske gæster så Odenses seværdigheder og tulipanparken i Langesø, blev der gjort klar til flyvestævnet i Beldringe. Vejret blev stadig bedre, så godt at frokostpakken kunne nydes i fri luft i læ af en hangar, og om eftermiddagen var der både sol, tilstrækkeligt højt til loftet og tilpas svag vind til, at faldskærmsudspringene kunne gennemføres.

Desværre kom bedringen for sent til at få publikum frem i tide. 4.300 gik gennem tælleapparaterne, men endnu flere sad enten fast i trafikkaos'et på vejene eller fandt fripladser i omegnen.

28 fods Irvin, hvor en bane var fjernet for at øge styreevnen. Den ene landede i målområdet, den anden lige uden for begrænsningen.

Mens Dyhr denne gang i Smaragden (der er kunstflyvningsgodkendt i modsætning til hans egen Emeraude) steg mod sin højde, demonstrerede piloterne K. Kjær, F. K. Andersen og H. K. Brams med vand og pudder landbrugsflyvning i Malmosfly's tre Piper Cub, og så gik Dyhr i spind i Smaragden og fortsatte med et kunstflyvningsprogram, der endte med fingeret motorstop og mærkelanding med standset propel.

Flyvevåbnet medvirkede både med sin teltudstilling og med fem Chipmunk fra Avnø, der under ledelse af flyverløjtnant B. M. Petersen gav et fint formationsflyvningsprogram, afsluttet med kunstflyvning ved formationsføreren. Kaptajn Dolleris var speaker under dette nummer, mens ingeniør P. Weishaupt ellers varetog dette job.

Og som afslutning sprang de to svenske sportspringere påny efter at have opakket deres skærme. Hellberg landede efter forsinket udløsning flot foran publikum, mens Elvén efter et langt fald fra 1500 m udløste og var ved at drive ind over publikum, hvorfor han styrede modsat vej og landede på den anden side af dem. Vi håber senere at kunne komme tilbage til den svenske faldskærmsklub, der nu har over 200 medlemmer - det er måske også på tide, at vi Danmark tager fat på faldskærmsport som det sidste af de 4 nordiske lande.

Rallyets festlige afslutning

Næsten 100 mennesker deltog i festbanken søndag aften i restaurant Skoven. Her blev præmierne uddelt, og Fyens Flyveklubs formand, ingeniør A. Korsgård bragte en tak til såvel gæster som de talrige medvirkende. I sin tak for flyvevåbnets medvirken udtalte han, at det nu var på tide, at flyvevåbnet også kom med jettfly til opvisninger, som man gør i alle andre lande. »Vi betaler jo også skat på Fyn, og vi synes vi har en vis ret til at se, hvad vi får for vore penge.«

Blandt de øvrige talere var bl. a. formanden for den tyske aeroklubs motorflyveråd, Wilhelm Sachsenberg, der påpegede betydningen af et snævrere internationalt samarbejde for at fastslå General Aviations rettigheder i luftrummet, og som iøvrigt håbede på stor deltagelse ved rallyet i Baden-Baden i juli (ved hurtig tilmelding kan det lige nås endnu!).

Og mandag morgen fløj man hver til sit, forsynet med en kurv med gode fynske kulinariske produkter.

Jo, det var et rally, der tjener Fyens Flyveklub til al ære, ikke mindst den fire mands festkomité, der trak hovedparten af læsset, nemlig Binderkrantz, Fjord Christensen, Holst og Zacho.



Sonny Hellberg fra Svenska Fallskärmsklubben gör klar til sit andet udspring fra Falck's Aeromacchi-Lookheed 60.

Flyvestævnet

Opvisningen varede to timer og blev på udmærket måde ledet af flyveleder J. O. Jensen. Efter at Finn Skjoldborg fra Esbjerg Aero Service var startet i Smaragd'en med Age Dyhr Thomsen i Jaskolka'en på slæb, var der præsentationsflyvning af selvbyggede fly - malermester Børge Jensen fra Rungsted i Jodel D.112, fulgt af tre søde odenseanske Druine Turbulent'er i muntre farver: AML ført af Robert Rasmussen, AMC af H. Nissen og AMJ af C. E. Zacho.

Så startede Harald Thyregod, mens Dyhr Thomsen begyndte sit velkendte kunstflyvningsprogram i Jaskolka'en, som han iøvrigt har solgt til Sverige og snart skulle aflevere. Også drejet under rygflyvning fik vi med.

Efter at to af Falcks Flyvetjenestes fly, Aero Commander'en ført af O. Christensen og Aeromacchi-Lockheed 60 ført af Blæsild var startet med hver sin faldskærmspringer, var det Thyregods tur til at lave kunstflyvning med motoren spruttende af og til som følge af rygflyvning.

Så sprang lederen af Svenska Fallskärmsklubben, Sonny Hellberg, med en 35 fods canadisk faldskærm og Ove Elvén med en

INDBINDING AF FLYV

10,50 kr. pr. bind.

2 årgange kan indbindes i eet bind for samme pris. Ved indsendelsen bedes anført, om bladet ønskes indbundet med eller uden omslag. Indbindingen er det såkaldte scrippbind, der består af faste papsider med solid limning i ryggen og påtrykt rygtitel.

FLYV's FORLAG

EJVIND CHRISTENSEN
VESTERBROGADE 60 - KØBENHAVN V.

Stabil ung mand

20 år, med A-certifikat (68 timer, KZ III, KZ VII, Piper Colt), søger job i forbindelse med flyvning og/eller beslægtet virksomhed.

Prima referencer. Billet mrk. 62 modt. FLYV, Vesterbrogade 60, København V.

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører
N. Thomsen Otto Thomsen

VESTERPORT

Minerva 1112

KZ-III KØBES

Kontant tilbud med alle oplysninger til billet mrk. 61 modt. FLYV, Vesterbrogade 60, København V.

JODEL D 112

2-personers fly sælges.

Svend Christensen, Skive.
Tlf. 1090.

Luffartforsikringer

af enhver art
overtages af

Dansk Pool for Luffartforsikring

Minerva 1841



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert forsikringselskab, der er tilknyttet poolen, samt af SAS's billetkontorer.

FORLANG RAZORBACK

Glasfiberbeklædning til Deres fly

Anvendes af 8 amerikanske airlines og det amerikanske luftvåben.

Godkendt af luftfartsdirektoratet

SE DET PÅ OY-AFL.

DELTA TRADING CO. Herlevgårdsvej 2 Herlev

CHAMPION

Champion tændrør på lager

til alle gængse Continental og Lycoming motorer.

Se vor stand på

Den Internationale Flyvemesse

i Skovlunde

Generalagent for Aircraft-tændrør i Danmark

SCANAVIATION

KØBENHAVNS LUFTHAVN . DRAGØR

TELEFON DR 910*





NYT UDE OG HJEMME

Kastrup-gæster i april

1/4 LN-BNR, Super Rallye, C. Bødtker fra Oslo. — 2/4 OH-VKN, Convair 440, Kar-Air. — 4/4 C-130, 70462, USAF, 322nd Air Division. — 5/4 VC-47D, O-49338, USAF. — 6/4 VC-47D, O-51125, USAF. D-GABA, Apache, Battenfeld Maschinenfabrik. — 7/4 D-IDIM, Queen Air, F. Krupp. D-ENOC, Bonanza, Fa. Struever fra Hamburg. Swissair ankom på ruten med deres sidste nye Caravelle, HB-ICT (byggenr. 122). SE-CYI, Cessna 172C, Parfum Lombard fra Malmö.

8/4 OH-VKB, DC-3, Kar-Air. C-54E, O-49040, USAF, 322nd Air Division. — 4/4 ankom Finnair på ruten med deres sidste nye Caravelle, OH-LED (byggenr. 116). SE-CAY, Tri-Pacer fra Hallands Aero. XF 799, Pembroke, RAF. G-AGJV, DC-3, Derby Airways. — 10/4 N 4442 P, Apache, Isis Aviation. SE-CNP, Cessna 182B, Hälsingborgs Litografiska AB. N 936 B, Queen Air, Atlantic Aviation. — 11/4 brugte BEA en Vanguard, G-APEM, på ruten i stedet for Comet. C-121A, O-80615, USAF. C-47, K-681 fra det danske luftvåben og en R 5 D-3, 50875, USNavy. — 12/4 N 49529, DC-4 fra Icelandair, men endnu i de tidligere Northwest Airlines farver; flyet ankom for at få et eftersyn hos SAS. SE-CNR, Cessna 210, Solberg Flyg AB fra Malmö. 82062, Beaver, USArmy. — 13/4 og i de kommende ti dage havde United Arab Airlines næsten daglige flyvninger til Kastrup med FN-soldatter, og de blev fløjet med selskabets to sidste nye Comet 4 C'er, SU-AMV og AMW. OY-AFV, Cessna 172 C, Grum-Schwensen. I-VILL, Cessna 140, G. Orgallo. C-117, O-52548 og C-54 D, O-72618, USAF. — 14/4 D-ILSO, Queen Air, Terson Werke. I-DIMP, DC-6B, Societa Aerea Mediterranea-charter.

16/4 G-ANPH, Dove, Atlantis Air. — 17/4 BEA-Vanguard, G-APEJ, i stedet for Comet. — 18/4 blev SAS-Coronadoen SE-DAY, „Adils Viking“, indsat på Rom-ruten. OY-EAW, Apache, Isis (ICI) Aviation (ex-N-4442 P). G-ALCU, Dove, Woods of Colchester. OY-ACW, Piper Caribbean, Ejvind Dyrberg (ex-G-ARHO). C-130, 50016 og C-47, O-348255, USAF. — 19/4 OH-CSO, Cessna 170 B, A. og E. Vainikainen fra Helsinki. — 20/4 G-AGHJ, DC-3, Autair. SE-GER, Tri-Pacer, R. Lindholm fra Solna. 21/4 SE-CEL, Tri-Pacer fra SAS-flygklubben i Stockholm.

BEA benyttede igen en Vanguard, G-APEU, på ruten 22/4. — G-AMME, Gemini, R. Sandever. Japan Air Lines ankom på ruten som normalt med DC-8, men det var med deres sidste nye, en Turbofan DC-8, JA-8007. C-130, 70454, USAF, 322nd Air Division. — 23/4 fik Nordair deres fjerde DC-6, OY-AOD, „Nordbaggen“ (ex-N 90719). G-ARRP, Piper Cherokee, Dispatch Motor Co., blev det første besøg af en Cherokee. SE-DAZ, „Ring Viking“, Convair 990, påmalet langs kroppen: Thai Airways International in co-operation with Scandinavian Airlines System og med THAI på halen. — 24/4 HB-IBA, DC-6B, Swissair. S-885, Sikorsky S-55 fra det danske luftvåben og XK 670, Comet 2, RAF, var en VIP-transport som blev modtaget af et dansk militærorkester. — 25/4 landede Philips fra Holland med deres sidste nye forretningsfly, en Fokker F-27 Friendship, PH-LIP, med undervingsstanke. VC-47D, O-77204, USAF. KN 645, C-47, RAF, var en VIP-transport. — 26/4 G-ALDG, Hermes, Silver City. — 27/4 C-47, O-51116, USAF. LN-BNL, Colt, Norronafly fra Oslo. HB-AMM, Learstar fra firmaet 3M. C-47 D, O-50940, USAF og en fantastisk flot blankpoleret C-118 A, 33298, USAF Logistics

Command, var en VIP-transport. — 28/4 OH-JOB, Jodel Ambassadeur, Flying Club Cosmos fra Helsinki. N 46 K, Fairchild F-27, Koppers Company Inc.

29/4 SE-CTI, Cessna 172 A fra Örebro Flygklubb. SE-CCK, Convair 340, Linjeflyg (ex-PP-YRC), ankom for at blive ombygget fra 340 til 440 af SAS. G-ANEG, DC-3, Executive Air Transport. Coronadoen SE-DAY havde skeflyvning; den er nu malet lige modsat af DAZ, med SAS på halen og SAS in co-operation with Thai langs kroppen. 30/4 LN-TSA, Cessna 310, Thor Solberg Aviation A/S.

Alouette klar til levering

De danske søofficerer, der skal flyve Søværnets Alouette III helikoptere, er nu rejst til Sud Aviation for typeomskoling og hjemflyvning af helikopterne. Den første forventes at ankomme i nærmeste fremtid.

Tuborgfondet giver bidrag til VM

I anledning af 89-årsdagen for stiftelsen af Tuborg Bryggerier, den 13. maj, fandt Tuborgfondets årlige uddeling sted. Fondets bestyrelse har siden uddelingen ifjor bevilget en samlet sum af 845.950 kr. til anvendelse i overensstemmelse med fondets fundatørens opgaver, som er at virke for samfundsgavnige formål, særlig til støtte for dansk erhvervsliv. Siden 1932 har fondet ialt bevilget over 9 mill. kr.

Blandt bevillingerne var 3.000 kr. til KDA, svæveflyveråder, som støtte til klubbens deltagelse i verdensmesterskaberne i svæveflyvning i Argentina i februar 1963.

Lindbergh-prisen til Niels Sejstrup

Pressens Luftfartsmedarbejdere har tildelt Niels Sejstrup Lindbergh-prisen for 1962. Den er på 2.500 kr. og er givet Sejstrup for hans mangeårige indsats på svæveflyvesportens område samt med henblik på hans deltagelse i VM i Argentina næste år.

Luftfartspokalen til Hedall

Pressens Luftfartsmedarbejdere og Kongelig Dansk Aeroklub har tildelt luftkaptajn Age Hedall Hansen, der for nylig fejrede 25 års jubilæum som trafikflyver, Luftfartspokalen for 1961. Den er tidligere tildelt afdøde

statsminister H. C. Hansen, fabrikant Mads Clausen og havnechef Leo Sørensen.

Rallynyt

Som meddelet i KDA's rallymeddelelse nr. 2 til motorflyveklubberne er der indkommet nærmere oplysninger om forskellige rallyer. For nogle af disse er tilmeldingsfristen siden udløbet, men det skulle endnu være muligt med en forsinket tilmelding til det store rally, den tyske aeroklub afholder i Baden-Baden 6.—8. juli.

Og der er endnu et par uger, inden fristen slutter for Mercator-Rally Antwerpen—Duisburg, et fælles belgisk-tysk foretagende den 20.—21. juli. Rallyet afholdes i anledning af 450-årsdagen for kartografen Gerhard Mercators fødsel og Flugverein Niederrhein Duisburgs 50-års-jubilæum. Man skal ankomme til Antwerpen om eftermiddagen den 20., hvor man modtages af Royal Antwerp-Aviation-Club, og søndag foretages en navigationstur over Ruhrområdet til Duisburg. Mandag går det atter hjemad.

Flyveulykken i Grønland

Lørdag den 12. maj forulykkede en af Eastern Provincial Airways Catalina-fly ved landing ved Godthåb, hvorved 15 passagerer omkom, mens 3 passagerer og den 3 mands besætning blev reddet. Årsagen til ulykken var ved redaktionens slutning ikke endelig klarlagt, men det ser ud til, at luftfartøjets bund på en eller anden måde er blevet revet op under landingen på vandet.

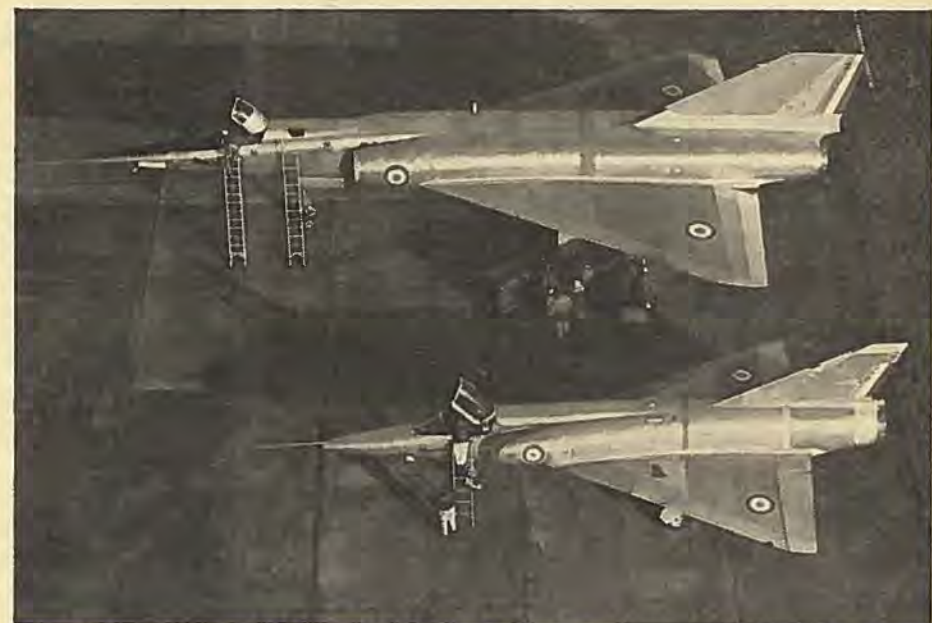
Willie Wulff død

En af lufttrafikens pionerer, billedhuggeren Willie Wulff, døde den 15. april, 81 år gammel. Det var Wulff, der i 1918 tog initiativ til at starte Det Danske Luftfartselskab, som han var administrerende direktør for indtil 1927, og han var ligeledes medstifter af IATA i Haag i 1918. Ved KDA's 50-års-jubilæum fik han overrakt KDA's gyldne plakette.

Peter Petersen forlader SAS

Direktør Peter Petersen, der netop var udnævnt til direktør for SAS Invest, har op sagt sin stilling i SAS for at overtage en stilling som direktør i kulbranchen.

MIRAGE SOM BOMBER OG JAGER



Mirage IV bombøren, der er udviklet af Mirage III jageren, ligner denne så meget, at man ofte ikke bliver klar over forskellen i størrelse, der imidlertid klart fremgår af dette fotografi.



KONGELIG DANSK AEROKLUB

(DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

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

Telegramadresse: Aéroclub.

Kontor og bibliotek er åben mandag til fredag fra kl. 9—16.

Formand: Landsretssagfører B. Moltke-Leth.

MOTORFLYVERADET

Formand: Ingeniør Arne W. Kragels.

SVÆVEFLYVERADET

Formand: Ingeniør Kaj V. Pedersen.

MODELFLYVERADET

Formand: Bankass. Ole Meyer Larsen.

DANSKE FLYVERE

Formand: Generalmajor H. Pagh.
Generalsekretær: Direktør August Jensen.
Dansk Pool for Luftfartforsikring,
Østergade 24, tlf. Mlnerva 1841.

Nye medarbejdere i generalsekretariatet

I stedet for fru A. Weiss, der har ønsket at trække sig tilbage, har KDA på sit kontor ansat fru A. Steen Christensen.

Endvidere er fra 15. maj ansat hr. Johannes Vestergaard, der efterhånden skulle kunne aflaste ingeniør Weishaupt på forskellige faglige områder. Vestergaard har tidligere været beskæftiget med flyvekontrolltjeneste i flyvevåbnet og kommer fra SAS' trafikafdeling. Han har A-certifikat.

Nye personlige medlemmer:

Pilot Hans Erik Christensen.
Direktør Godfred Christiansen.
Kromand Chr. Østergaard.

Runde fødselsdage:

Slagtermester Sigvald Larsen, Banevænget 3, Kastrup, 50 år den 13. juni.
Biograftejer Ejvind Nielsen, Ny Kino, Kalundborg, 50 år den 23. juni.
Ekspedient Hugo Holm, Strandbygade 67, Esbjerg, 60 år den 27. juni.
Direktør Svend Hammer, Københavns Lufthavn, 50 år den 28. juni.

Nye bøger i biblioteket:

Air Touring Guide Europe 1962.
Der Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie.
Handboek van de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart 1962.
A. H. Birch & A. E. Bramson: Flight Briefing for Pilots.
Bruce Robertson: United States Army and Air Force Fighters 1916—1961.

Hvem kan indkvartere en udenlandsk kadet?

I næste måned løber udvekslingen af unge flyveinteresserede med USA, Canada og denne gang Tyrkiet påny af stabelen. Et hold heldige unge KDA-medlemmer rejser på en eventyrlig ferie ud i verden, og vi skal til gengæld vise vore gæster Danmark og dansk gestfrihed.

Flere klubber ude i landet har givet tilsagn om at være værter, men det kniber med værter under opholdet i hovedstadsområdet. Det drejer sig om dagene 19.—23. juli samt 2.—9. august.

Vil De i et eller helst begge af disse tidsrum være vært for en ung flyvekadete fra de pågældende lande, bedes De snarest henvende Dem til KDA.

Billigere svæveflyveskole i år

Efter at svæveflyvefonden har afhændet sit materiel, overdrages årets svæveflyveskole på Vandel i år til Vejle Svæveflyveklub. Den finder sted fra 22. juli til 5. august og gælder som hidtil både begyndere og viderekomne. Der flyves med Bergfalke, Baby og Mucha Standard, og Erik Toft, Børge Christiansen m. fl. vil instruere. Da klubben gennem skolen regner med yderligere at kunne forbedre udnyttelsen af sit materiel, har man kunnet nedsætte priserne i forhold til de foregående år, således som det fremgår af skoleprogrammet, der i begyndelsen af maj blev udsendt til klubberne og iøvrigt kan rekvireres fra KDA.

Ligesom de foregående år er der også lejlighed for klubberne til at deltage i skolen med egne fly, dog kun for højere svæveflyvning. Flyvevåbnet har atter stillet såvel flyveplads som startmateriel til rådighed.

Som lejrchef har svæveflyverådet udpeget selveste danmarksmesteren Niels Sejstrup til at fungere.

KALENDER

- 3/6 Norske flyvevåbens 50-års-stævne.
- 3/6 Flyvestævne i Kalmar (Sverige).
- 30/5-10/6 Light Aviation Show i Cannes.
- 1/6-11/6 Int. Flyvemesse i Skovlunde.
- 17/6 Flyvevåbnets 50-års jubilæum.
- 17/6 Flyvestævne i Jönköping.
- 9/7 Flyvestævne i Ljungbyhed.
- 2/9 Flygvapnets 50-års-stævne (Malmslätt).
- 3-9/9 Farnborough-udstilling.

Motorflyvning

- 30/5—11/6 Div. konkurrencer (Cannes).
- 2-3/6 Int. rally i La Baule (Fr.)
- 3/6 Tour Aérien de Lombardie.
- 2-4/6 Int. rally i Fréjus St.Raphaël.
- 9-10/6 Coupe Challenge Madame Jaffoux-Tissot (Fr.)
- 9—11/6 Privatflyvekongres (Liège, Belg.)
- 16-17/6 Int. rally i Anjou (Fr.)
- 16-17/6 Int. rally i Aosta (It.)
- 17-19/6 Int. rally i Porto (Portugal).
- 22-24/6 Vestkyst rally (Sverige).
- 23-24/6 Rally i Savoie (Frankrig).
- 23-24/6 Int. rally i Vichy (Fr.)
- 23—24/6 Flyvedagskonk. (Ringsted).
- 30/6-1/7 Int. rally på Sicilien, Palermo (It.)
- 30/6-1/7 Int. rally Basse-Normandie, Flers (Fr.)
- 4-8/7 Int. rally i Baden-Baden (Tyskl.)
- 13-15/7 Int. rally i Pescara (It.)
- 20-22/7 Mercator-rally, Duisburg (Ty.)
- 21-22/7 Dolomiter-rally, Trento (It.)
- 17-29/7 VM i kunstflyvning (Budapest).
- 20-21/7 Int. forretnings- og turistfly-konkurrence i Oxford (Engl.)
- 18/8 Kunstflyvningskonk., Coventry (Engl.)
- 6-9 Rally i Østrig.
- 22—23/9 Oktoberfest-rally (München).

Svæveflyvning

- 21/7-4/8 Svæveflyveskole og træningslejr.
- 31/10 Flyvedagskonkurrencerne slutter.
- 1-2/12 Klublederkursus (København).

Modelflyvning

- 3/6 Aviators jubilæumstævne, Ålborg.
- 9-17/7 Sommerlejr.
- 4—5/8 NM i linestyling (Helsinki).
- 14—20/8 VM i radiostyring (Kenley, England).
- 26/8 Høstkonkurrencer f. linestyrede.
- 1-7/9 VM i linestyling (Kiev, USSR).
- 9/9 Høstkonkurrencer f. fritflyvende.
- 19-24/9 VM indendørs (Cardington, Engl.)
- 23/9 Høstkonkurrencer f. radiostyrede.
- 30/9 Danalimkonkurrencen (Odense).
- 7/10 Moseslaget (København).
- 4/11 Jyllandsslag (Århus).
- 31/12 Årsrekordåret slutter.

Også flyveklub på Samsø

Det ser nu også ud til, at Samsø får en flyveklub. Ved et møde sidst i april, hvor repræsentanter for Kalundborg Flyveklub assisterede, viste der sig betydelig interesse for at komme igang og for at få planerne om en flyveplads virkeliggjort.

Ålborg Flyveklub atter igang.

Som bebudet i sidste nummer kom Ålborg Flyveklub på generalforsamlingen den 2. maj ud af sin mangeårige tornerosesøvn. Der meldte sig ca. 40 medlemmer og blev dannet en ny bestyrelse med flyvemekaniker B. Buldskov Hansen som formand, direktør Jørgen Holm som næstformand, prokurist Arvid Horn som kasserer, flyverløjtnant Vagn Jensen som sekretær samt af repræsentant II. H. Bak Rasmussen, redaktionssekretær Erik Randel og skibsfører Svend Kristensen. Der var betydelig interesse for at anskaffe et fly i klubben, og fotohandler Jørgen Jensen, der allerede har nogle af de nye medlemmer som elever, ville give undervisning på fordelagtige vilkår.

Den gamle bestyrelse var repræsenteret af landsretssagfører K. Ørum-Jensen og civilingeniør A. Brix-Pedersen, der aflagde rekordkorte beretninger om virksomheden og regnskabet i de forløbne 11 døveår. Ørum Jensen oplyste, at klubben kun var opretholdt på kaptajn Foltmanns råd og spådom om, at der en dag ville komme nye kræfter til og genoplive klubben. Denne dag var nu kommet.

På mødet blev der iøvrigt vist film og flyveudstyr ved flyverløjtnant D. E. Johansen, mens ingeniør Per Weishaupt fra KDA gav en orientering om KDA og om privatflyvningens udvikling efter krigen.

Stillingen i flyvedagskonkurrencerne

Ved redaktionens slutning var stillingen:

Varighed

1. Birkerød 15 t 03 m (6)
2. Værløse 12 t 11 m (7)
3. Silkeborg 11 t 19 m (4)

Distance

1. Aviator 1720 km — 2116 p (5)
2. Midtjydsk 1442 km — 1625 p (5)
3. Birkerød 528 km — 595 p (4)
4. København 466 km — 571 p (5)
5. Karup 330 km — 509 p (3)

Individuel distance

1. P. V. Franzen 526 km — 683 p (2)
2. N. Sejstrup 504 km — 504 p (1)
3. H. Kjærgård Hansen 318 km — 477 p (1)
4. A. Dyrh Thomsen .. 434 km — 434 p (1)
5. Ib Braes 269 km — 349 p (1)

Hastighed

1. FSN Ålborg 229 points (2)
2. Karup 184 points (2)
3. Aviator 87 points (1)

FLYV

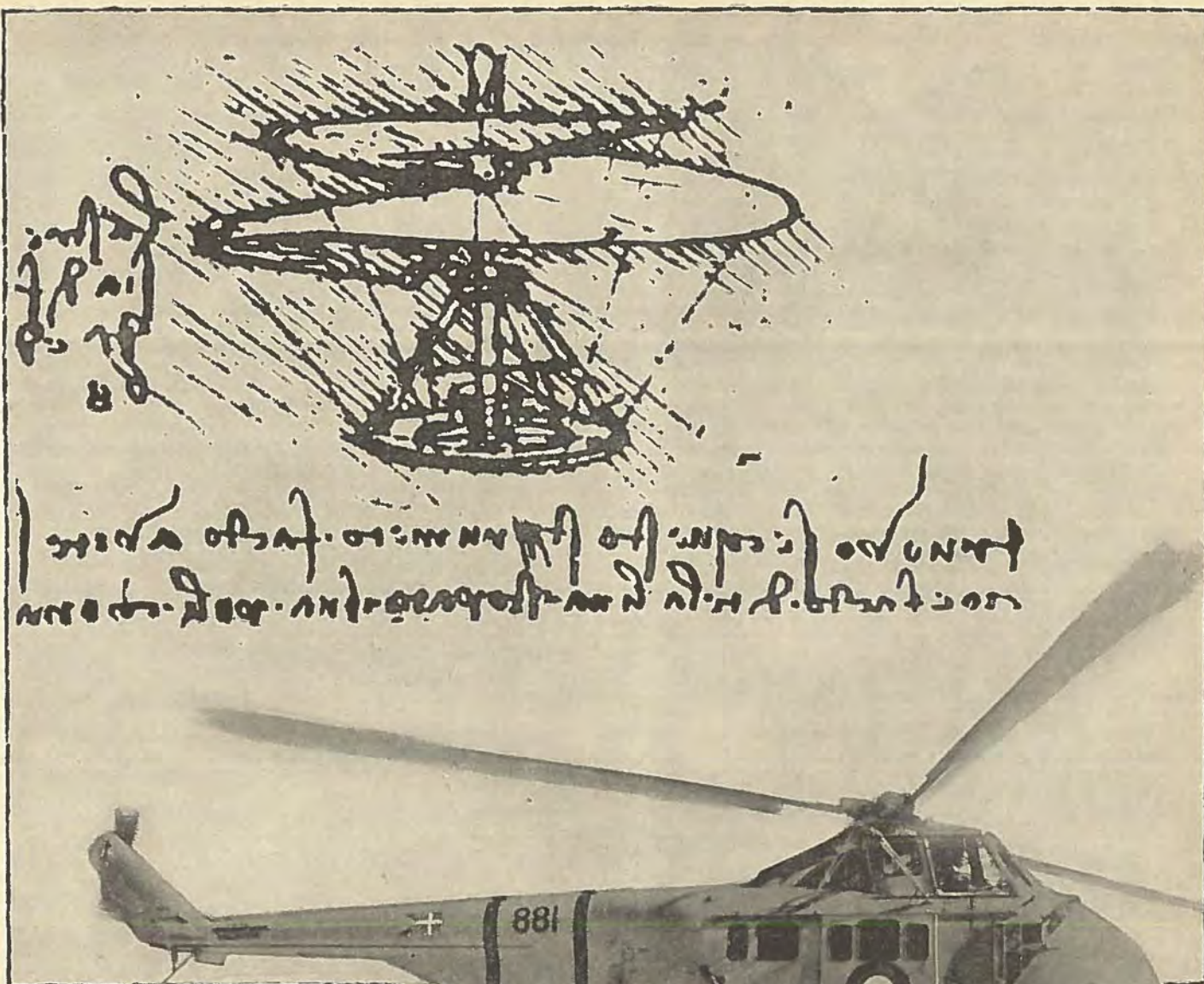
BEDAKTION

Kongelig Dansk Aeroklub, Østerbrogade 40, København Ø. — Tlf. ØBro 29 og 249.
Ansvarsh. redaktør: Kaptajn John Foltmann, Værmedamsvej 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. — Postkonto 238.24.
Abonnementspris: 15 kr. årlig.
Rubrikannoncer: 1,20 øre pr. mm.
Sidste indleveringsdato for annoncer: den 10.
Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.



**HVIS
LEONARDO DA VINCI
HAVDE
LEVET
I DAG-**

ville han have nikket genkendende til den moderne helikopter. Allerede i begyndelsen af 1500-tallet eksperimenterede han med en maskine, der skulle give menneskene vinger. Selvfølgelig — kan man næsten sige — lykkedes hans eksperimenter ikke. Først da eksplosionsmotoren var konstrueret kom der skred i udviklingen. Fra første færd har ESSO været med til at hæve flyvemaskinerne fra jorden. I de store laboratorier verden over arbejder videnskabsmændene intenst på at udvikle det brændstof, der skal bruges i motorerne til de flyvemaskiner, som skal sætte nye rekorder og bringe flyvningen endnu videre frem og op.



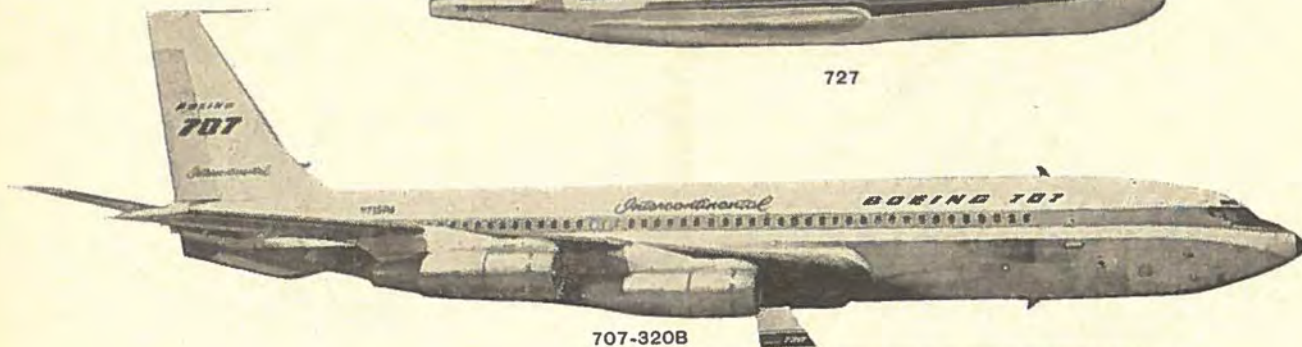
AVIATION PRODUCTS



707-120B



727



707-320B



720



720B



Boeing turbine-linere for enhver rute fra 5 til 8700 km

Boeing familien af turbine-drevne rutemaskiner er bygget til med økonomisk fordel at betjene enhver rute fra nonstop transoceanic linier på 8700 km til korte helikopter-hop.

Medlemmerne af Boeing-familien er, som vist herover, fra øverst til nederst: Middel- til langdistance 707-120B, den nye kortdistance 727, 707-320B Intercontinental, middeldistance maskinerne 720 og 720B og Boeing-Vertol 107 helikopteren. 727 og alle B-modellerne er drevet af turbofan motorer.

Luftfartsselskaber, der beflyver forskellige ruter, kan fra en enkelt kilde anskaffe turbincudstyr, der imødekommer kravene

om speciel ydeevne og passager/last kapacitet til disse ruter. Fordelene, der er noget enestående for Boeing familien af jetlinere, er mange, deriblandt en betydelig besparelse gennem muligheden for udskiftning af komponenter og systemer med deraf følgende inventar- og reservedels-økonomi og nedsatte trænings- og vedligeholdelsesomkostninger.

Men endnu vigtigere er det, at Boeing jetlinerne har demonstreret en enestående pålidelighed og passager-tække ved mere end 775.000.000 kilometers kommerciel flyvning. Disse er nogle af grundene til, at flere luftfartsselskaber har bestilt – og genbestilt – flere jetlinere end fra nogen anden flyvemaskinfabrik.

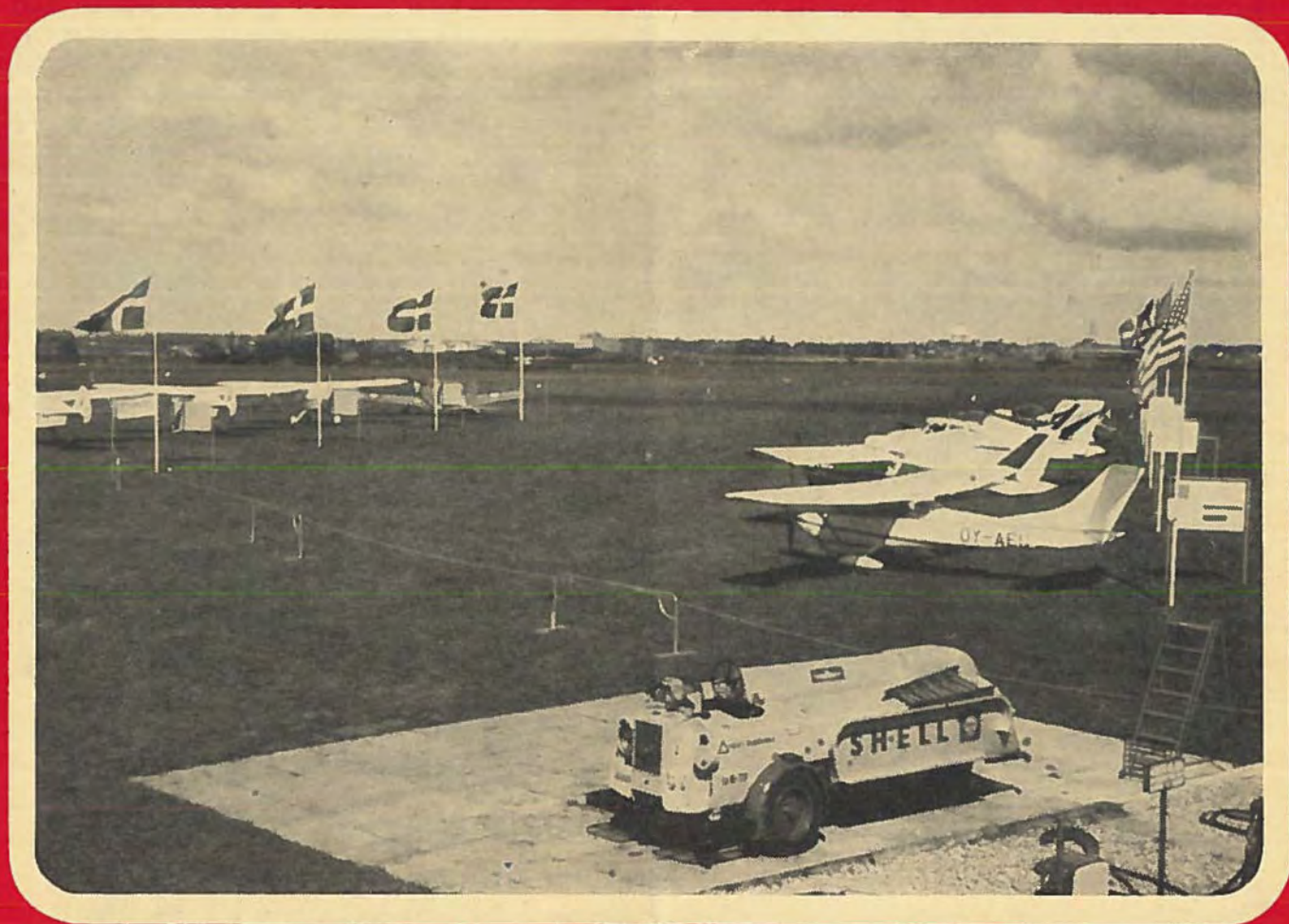
BOEING

3.

FLYV



TIDSSKRIFT FOR MILITÆRFLYVNING, TRAFIKFLYVNING, PRIVATFLYVNING OG FLYVESPORT



Fra Skovlunde under den internationale flyvemesse i sidste måned. Foruden dette område foran bygningerne var der et stort udstillingsfelt mellem de to hangarer.

PRIS KR. 1,25

7

1962

INDHOLD:

Skovlunde-messen lykkedes * Norsk og dansk militær flyvnings 50-års-jubilæer * Med FLYV i Beagle Airedale * Havdrupsvæveflyvere vinder tysk konkurrence * DM i modellflyvning i Esbjerg.



**PÅLIDELIGE DÆK
TIL VORE DAGES
JET-MASKINER**

GOODYEAR

**DER ER FLERE, DER STARTER OG LANDER PÅ GOODYEAR
DÆK, HJUL OG BREMSER, END PÅ NOGET ANDET MÆRKE**

FLYV

Officielt organ for
KONGELIG DANSK AEROKLUB og DANSKE FLYVERE
Nordens ældste og førende tidsskrift for flyvning

Nr. 7

Juli 1962

35. årgang

Efter Messen

OM København vil komme til at gå ind i rækken af faste flyveudstillinger sammen med Farnborough, Paris, Hannover og andre, vil først tiden vise. Der er imidlertid gjort en lovende begyndelse med en udstilling, der var større end den første i Hannover, og belært af erfaringen har Sportsflyveklubben allerede nu offentliggjort, at næste messe vil finde sted i juni 1964.

Mange fabrikker og andre udstillingsemner havde nemlig fået for kort varsel og kunne ikke indpasse Skovlunde i deres øvrige program. Andre var vel skeptiske og ville se, hvordan det gik.

Det var der for så vidt god grund til, som det var et yderst dristigt eksperiment at starte en udstilling af det format med standleje større end Hannovers og på højde med Le Bourgets.

Man havde håbet at få de faste udgifter dækket gennem standleje, så tilskuerentreen var overskud, men det lykkedes ikke i denne omgang. Sportsflyveklubben løb imidlertid ingen risiko, da man havde allieret sig med et professionelt udstillingskontor, der påtog sig risikoen til gengæld for klubmedlemmernes arbejdsindsats.

Facit er vel endnu ikke gjort op, men alt tyder på, at udstillingen balancerer økonomisk, så ingen lider tab.

Der ligger et stort arbejde fra klubmedlemmernes side bag messen, men resultatet må siges at være godt. Medlemstallet er bragt op på de ca. 400, man indtil kontingentforhøjelsen for nogle år siden lå på, flyveskolen har en enorm tilstrømning af nye elever, og mange hundrede var på rundflyvning.

Presseomtalen i månederne før og under selve messen var så stor og positiv, at det vil gavne hele privatflyvningen på langt sigt, og selv om forhandlerne kun solgte et enkelt fly under udstillingen, vil de kommende måneder antagelig vise, at flere kontrakter modnes og realiseres.

SKOVLUNDE-MESSEN LYKKEDES

Over 20.000 mennesker besøgte den internationale flyvemesse, der bød på meget interessant for fagfolk og lægmænd.

DA Sportsflyveklubben om eftermiddagen på Kristi himmelfartsdag samlede pressen for at præsentere den Internationale Flyvemesse på Skovlunde, var vejret ikke lovende, og ved åbningen fredag den 1. juni var det isnende koldt og blæsende, men med tegn til det bedre. Lørdag var god og søndag endnu bedre, og det blev udstillingens store publikumsdag med op mod en halv snes tusinde besøgende.

Det var klubbens æresmedlem, kaptajn John Foltmann, der ved at sende et stort bundt balloner til vejrs åbnede udstillingen, efter at formanden, varemægler E. Dyrberg, havde budt gæsterne velkommen. Mens de fleste fly havde manglet ved presseforevisningen, var de nu kommet til stede næsten allesammen. Resten fulgte snart, men der skete dog af og til ændringer som senere omtalt.

Det lykkedes ikke at gennemføre så mange publikumsnumre som påtænkt, men flyvevåbnet viste dog sin Chipmunk-opvisning den første søndag og en helikopter-opvisning pinsedag. Kvindeligt Flyvekorps' trommeorkester spillede adskillige gange, og der var daglige forestillinger i udstillingens biograf af flyvefilms.

Mange af de udstillede fly blev hyppigt demonstreret, ikke mindst helikopterne, og der blev udført 586 rundflyvninger med over 1500 passagerer. Flyvepladsleder P. Sylvester-Nielsen noterede 2162 operationer på messens 10 dage, heraf 168 til andre flyvepladser, og der blev på 298 tankninger leveret 18.447 liter benzin.

I alt regner man med, at der var over 20.000 betalende gæster, og ikke uvæsentligt for klubben var det, at der blev tegnet ca. 65 nye medlemmer, hvoraf mange vil lære at flyve så snart som muligt.

Over 100 medlemmer og gæster deltog i festbanketten på Nimb pinsedags aften, der på hyggelig vis markerede, at messens afslutning nærmede sig.

Så messe-komiteén bestående af de herrer Dyrberg, Holskov, Klinge (som fik idéen), Langkilde Larsen, Midtgård og Qvortrup, såvel som de mange andre af klubbens medlemmer, der arbejdede energisk for at gøre eksperimentet til en succes, har al mulig grund til at være tilfreds.

De udstillede fly

A/S Commertas, der repræsenterede verdens førende fabrik på privatflyenes område, Cessna Aircraft Company, begrænsede sig til af de 13 modeller i jubilæumsflåden at vise den Cessna Skylane, OY-AEU, som man kort forinden havde præsenteret i Kastrup.

Skylane er luksusudgaven eller skal vi sige prestige-udgaven af Cessna 182, og salget af disse dyrere typer slår i år salget af den ellers populære 172'er i USA.

Den væsentligste forskel fra tidligere års modeller er en ændret krop med 10 cm bredere kabine og bagrude. Man har elimineret midterkanalen og gjort gulvet mellem forsæderne helt fladt, idet trim og benzinhane er flyttet frem på en konsol i midten under instrumentbrættet, mens flaps'ene er elektrisk betjent.

Motoren er en 230 hk Continental, fuld-vægten 1270 kg, største rækkevidde 1945 km og største rejsehastighed 260 km/t. Prisen ab Kastrup er 146.600 kr. i standard-udgaven.

AEU, der er udført i hvidt med blå staf-fering, var et godt eksempel på den grund-digt gennemarbejdede amerikanske privat-og forretningsflyvemaskine.

Samtidig med Skylane havde Commertas iøvrigt i Kastrup præsenteret Cessna 175 Skylark med 175 hk Continental-motor. Den er registreret OY-AEL og solgt til læge Leudesdorff, der skifter sin gamle Cessna 175 ud med dette nye fly. Det har fuldt IFR-udstyr og Nav-o-matic autopilot.

I løbet af juni regnede Commertas iøvrigt med at få den tomotorede Cessna 310G i seks sædet udførelse hjem til brug som taxafly i Transair.

Skylane stod ikke permanent på standen i Skovlunde, men var til tider erstattet af en 1960-udgave af Cessna 210, SE-CPR (tidl. OY-AET), der er kommet tilbage fra Sverige.

Danfoss Aviation Division, der nu har overtaget repræsentationen i Danmark for den anden store amerikanske fabrik, Piper, udstillede to af denne fabriks letteste og



populæreste typer, nemlig *Piper Colt*, OY-ACS, og *Piper Cherokee*, SE-CUM.

Af sine tidligere repræsentationer har Danfoss kun beholdt *Aermaçchi Lockheed 60*, som man også repræsenterer i Norge og Finland, hvor markedet for en sådan type formentlig er større end i Danmark.

I august ventes et eksemplar af Pipers største type, *Aztec B*, til Danmark, idet fabrikken *Lego System A/S* i Billund lader sine egne piloter flyve dette nye fly hjem, samtidig med at fabrikkens nye flyveplads tages i brug. Hidtil har man rådet over en *Apache* sammen med *Sønderjyllands Flyveselskab*, der nu overtager den helt og disponerer over tre af denne type, som bliver mere og mere populær i Danmark.

Deutscher Aeroexpress GmbH, Hamburg, udstillede den firesædede *Bölkow 207* i to eksemplarer, nemlig den særdeles veludstyrede *D-EHUQ* samt *D-EBKY* i smuk hvid/rød udførelse, og desuden den interessante *Bölkow Helitræner*.

Bölkow 207 er bekendt fra vor flyveraport i majnummeret. Der er bygget op mod 100 af dem. En lille tur med begge fly samlet til *Møllemosegård* og landing på halvdelen af dens korte tværbane i ret svag vind gav endnu et indtryk af typens anvendelighed på små pladser. Desværre havde ingen af flyene slæbeanordning, for så havde vi også kunnet prøve dens egenskaber i den henseende, der skal være særdeles udmærkede.

Bölkow BO 102 Heli-Trainer har vi omtalt i september i fjor. Foruden at være et udmærket trækkplaster på en udstilling er det utvivlsomt en nyttig og økonomisk træningsmaskine, som det var ganske morsomt at prøve. *BO 102* er i og for sig en rigtig helikopter, men tøjret i et stativ, hvor man kan begrænse dens mulighed for at bevæge sig på forskellige måder. Den drives af en 36 hk *Ilo* motor, der startes med en knap på det enkle instrumentbræt. Gashåndtaget sidder på helikoptervis på det håndtag, hvorved man med venstre hånd betjener rotorens kollektive stigning. Rotoren kobles efterhånden automatisk ind, og omdrejningsviserens to visere (for motor og rotor) samles under et.

Når man når tallet 10, har man den fornødne flyvehastighed, og når motoren iøvrigt er varmet op, kan man »flyve«.

Man kan i begyndelsen koncentrere sig udelukkende om at koordinere omdrejningstallet (der skal holdes konstant) og stigningen af rotoren. Så kan man frigøre højdebevægelsen og starte, svæve og lande, og man kan få sidebevægelsen med.

Jeg blev præsenteret for alt dette på én gang, men fandt det ikke overvældende svært at klare, omend man må koncentrere sig godt og i hvert fald for venstrehåndens vedkommende tænke over sine bevægelser. Instruktøren sidder imens på et sæde udenfor kabinen og kan give gode råd eller gribe ind, bl. a. med en bremsepedal, hvis man kommer helt ud i en karusseltur.

Ved at fjerne to understøtningsklodser får man nu også brug for styrepinden i højrehånden og kan krænge eller – ved at dreje 90° – øve sig i at holde næsen i rigtig højde på horisonten. Nu bliver der væsentligt mere at holde rede på, og efter fjernelse af endnu et par klodser, hvad jeg ikke prøvede, skal man bruge styrepinden i alle retninger. Man kan endog øve landing i autorotation, hvad der skal være det sværeste af det hele.

I løbet af en halv snes timer kan man lære ikke-piloter så meget, at de i det store og hele kan flyve en almindelig helikopter uden større besvær og skoles videre på denne.

Helitræneren koster 146.200 kr. og i drift ca. 136 kr. i timen, hvilket hævdes at være en femtedel af skoling på en normal helikopter. Dette afhænger naturligvis af typen, men det er da væsentligt billigere end for selv de to forholdsvis billige helikoptere, der også var udstillet. Foreløbig anvendes træneren i syv lande, og når vi engang skal til selv at uddanne helikopter-piloter, må det også kunne blive aktuelt for os.

Esbjerg Aero Service udstilling sin *Binder Smaragd CP 301S*, OY-EAF, som vi omtalte i decembernummeret. Det smukke og velformede fly bærer sit navn med værdighed.

Hidtil er der ikke solgt nogle af typen i Danmark, hvorimod *EAS* har solgt fire til svenske kunder, hvor man iøvrigt også har afsat firmaets *Cessna 172*, OY-EAE, der er skiftet ud med en sortgul 1962-Skyhawk, OY-AEU, samt en tidligere *Cessna* og to *Turbulent'er*.

Foruden *EAF* havde man også til tider sin anden *Smaragd*, OY-EAG, der er lysegrøn, på standen. Det er en 1962-udgave af typen, for hvilken prisen er 47.900 kr.

ISIS Aviation, der tidligere hed *ICI Aviation*, men for ikke at forveksles med den store engelske *ICI*-koncern har måttet modificere sit navn, virker som bekendt som repræsentant for *Saab* i Sverige, der atter igen repræsenterer en hel del forskellige firmaer i Sverige eller hele Skandinavien. F. eks. repræsenterer *Saab Morane-Saulnier* i Sverige.

Specielt har *Saab* interesseret sig for forskellige helikoptertyper og havde bebudet at udstille den franske *Sud-Aviation Alouette III* – samme type som den danske marine får fem af – men viste en amerikansk helikopter, der næsten passede bedre ind i messens billede, nemlig den lille *Hughes 269A*, SE-HDO.

Til en pris af 115.000 sv. kr. eller ca. 154.000 danske kroner har man her gjort et helikopterfremstød i hvad der i sammenligning med andre lettere typer absolut må betegnes som en billig prisklasse.

Hughes 269A bygges af *Hughes Tool Co.* i Californien og drives af den populære *Lycoming*-motor på 180 hk. Den er to-sædet med en bekvem kabine med fremragende udsyn. *Saabs* helikopterafdeling i *Norrköping* vil bruge sit eget eksemplar til uddannelsesformål og har desuden solgt to til afprøvning af den svenske hær. Selv om typen er forholdsvis ny, har de vitale dele en levetid omkring 1000 timer.

AB Malmö Flygindustri har – til trods for, at det er vor nærmeste flyvemaskinefabrik – først nu fået tid til at vise sin *MFI-9 Junior* i Danmark, og deres stand var iøvrigt side om side med *Deutscher*

1. Cessna Skylane.
2. Beechcraft Baron.
3. Morane-Saulnier Super-Rallye.
4. Binder Smaragd.
5. Hughes 269A.
6. Brantly B-2.

Aeroexpress, idet flyet jo bygges som Bölkow Junior i Tyskland. Mens man dernede har sat en storserie på 250 igang, regner man i Malmö med at have leveret sin første serie på ti til svenske kunder hen på sommeren, og først herefter får man formentlig tid til at interessere sig mere for det danske og øvrige skandinaviske marked.

Vi har i april ifjor nærmere omtalt typen og givet indtryk af en lille demonstrations-tur med den af konstruktøren Björn Andreasson byggede prototype BA-7 med 75 hk Continental-motor.

Produktionsudgaven, der har 100 hk motor, udviser som planlagt en lang række forbedringer, som en kort prøvetur i SE-CPG, der er det andet produktionsseksemplar, gav et godt indtryk af. Desværre var flyet så nyt, at dets papirer ikke muliggjorde, at vi kunne prøve den fra venstre sæde og dermed i start og landing, så en nærmere omtale må vente, til vi kan få den grundigere gennemprøvet.

På Hannovermessen udstillede Bölkow en hel stribe af typen, men ramtes under vort besøg dernede af en mærkelig ulykke, idet flyet umiddelbart efter starten styrtede sidelæns ned lige foran tilskuerrækken, hvorved piloten kom alvorligt til skade og passageren blev dræbt. Hvis en sådan ulykke for et lidt usædvanligt fly ikke helt tydeligt opklares, kan den få en meget uheldig indflydelse på typens renommé. Da mange danske overværede ulykken eller har hørt om den, skal vi hermed oplyse, at årsagen er helt klarlagt:

Junior'en startede i let sidevind på en rullebane i læ af hovedstartbanen, på hvilken kort forinden et stort trafikfly var startet. Det menes helt klarlagt, at det lille fly kom ind i de farlige randhvirvler, som det store fly efterlod sig og blev kastet rundt af disse i for ringe højde til, at flyet kunne rettes op. Betydeligt større fly har været i tilsvarende farlige situationer, og der er derfor påny grund til at gøre alle piloter og ikke mindst flyveledere opmærksom på disse usynlige hvirvlers fare.

Scandinavian Air Trading Co. Ltd. var med hele fire, meget forskellige typer messens største udstiller. Man viste den engelske firesædede Beagle Airedale G-ARXB, den tomotorede Beechcraft Baron A-55, LN-IKB, med plads til 5 personer, den franske Morane-Saulnier Super-Rallye OY-AFH og som en overraskelse den lille amerikanske Brantly B-2 helikopter, D-HADO.

Beagle Airedale i Beagles bronze/hvide farver var en type, vi længe havde set frem til at stifte bekendtskab med. Det var det første af de fly, vi havde lejlighed til at prøve under messen, og vi skal i en særskilt artikel bringe vore indtryk.

Beechcraft Baron med to 260 hk Continental-motorer og en pris på 406.755 kr. ab fabrik hørte jo til den »dyre« ende på messen, men mange firmaer f. eks. i Tyskland anskaffer forretningsfly i denne klasse, og der er jo også danske firmaer, der kan have behov herfor.

Desværre var »baronen« kun i Skovlunde de første dage, og vi fik derfor ikke lejlighed til at lære den nærmere at kende. Til gengæld var der mod messens slutning en enmotors Beechcraft Debonair på besøg.

Brantly B-2 er en let to-sædet helikopter i samme størrelsesklasse som Hughes 269A og udstyret med samme 180 hk Lycoming motor. Den koster ab fabrik 20.000 dollars eller knap 140.000 kr. Den mørkeblå/hvide D-HADO var samme eksemplar, der kunne

ses på Hannover-messen og tilhører Travelair i Bremen, der også er tysk Beechcraft-repræsentant.

Brantly B-2 er meget lille og kompakt med mindst muligt kropsværsnit – så lille i virkeligheden, at der til hver af de to personer er en lille kuppel over hovedet.

Morane-Saulnier Super Rallye var repræsenteret af den mørkerøde OY-AFH, som vi gav en udførlig prøverapport over i sidste nummer. Typen, der koster 54.334 kr. ab fabrik, har ganske naturligt vakt betydelig interesse i Danmark som i de mange andre lande, hvortil den er solgt.

Scan-Fly A/S var den eneste Jodel-udstiller, idet den bebudede D.119 udeblev, hvilket for så vidt var beklageligt, som de to-sædede Jodel-typer vel i øjeblikket er de billigste på det europæiske marked. Men også den tresædede Jodel 1050 Ambassadeur, der koster 47.500 kr. leveret i Danmark, er jo en af de billigste i sin klasse. Den var først repræsenteret af den rød/hvide OY-AFH, senere af OY-ACJ.

På udstillingsområdet stod endelig klubformandens Piper Caribbean, OY-ACW, sammen med et lille camping-arrangement, men camping pr. fly er der ikke alt for mange typer, hvis bagagerum plads- og vægtmæssigt giver mulighed for, i hvert fald ikke hvis sæderne er besat.

Hangarudstillingen

Dermed nærmer vi os hangar-udstillingen, men kan dog lige nævne Dansk Esso, der havde opbygget en pæn stand med et Ellehammer-præget teltarrangement, hvori der i tekst og billeder blev givet oplysning om brændstoffer og olie, tankning af fly o.s.v. En hydrant-dispenser med 2500 liters kapacitet til brug for jettrafikfly var også udstillet.

De normale beboere af Skovlundes store hangar var allerede et stykke tid før udstillingen flyttet ud på pladsen og fik sig derfor nogle uger i fri luft, mens udstillingen blev bygget op og afholdt. Dog havde man ikke standset mekaniker Sv. Thomsens værksted, men ganske praktisk indlagt det i udstillingen som en »arbejdende stand«, hvor publikum kunne se flyvemekanikernes omsorgsfulde arbejde med flyene.

Umiddelbart ved siden af var vore amatørbyggernes »grand old man« Hans Axels Druine Turbulent, OY-ADI, udstillet som et eksempel på vor ret omfangsrige selvbyggervirksomhed af fly. ADI er fikset op med maling (rød/hvid) og har fået en lukket førerskærm, så den er blevet mere komfortabel at flyve.

Og endelig havde udstillingen endnu et fly, Ellehammers 1906-model, som Tøjhusmuseet velvilligst havde udlånt. Den blev som bekendt genopbygget ved et samarbejde mellem Dansk Esso og KDA til 50-års jubilæet i 1956, men i mangel af et dansk flyvemuseum er den normalt ikke tilgængelig, så det er godt, der af og til er lejlighed til at se dette mindeværdige fly igen.

1. Dornier Do-28.
2. Piper Colt og Jodel Ambassadeur.
3. Piper Cherokee.
4. Malmö Junior.
5. Bölkow 207.
6. Bölkow Heli-Trainer.



Flyvevåbnet havde langs hele hangarens bageste væg, der delvis var dækket af faldskærme, opbygget en nydelig stand, som viste uddannelsesmulighederne i flyvevåbnet. Ti af de atten konstabeltjenestefelter var demonstreret af legemstore dukker i uniform, der arbejdede på de pågældende felter. Et Republic F-84 cockpit vakte så stor interesse, at man måtte dække det til med gennemsigtig plastik, da der blev pillet for meget ved de forskellige dele. Blandt redningsudstyret var der udstillet et Martin-Baker Mk DS5-katapultsæde.

Overfor flyvevåbnets stand var der i den ene ende en fælles stand fra flyverhjemmeværnet og luftmeldekorpsset med observationstårn, plottetbord, modeller og forskellige apparater. Der blev uddelt godt med brochurer med propaganda for at gå ind i de pågældende organisationer og kvindeligt flyvekorps.

Civilforsvaret havde en stand med oplysende materiale om civil beskyttelse mod atomvåben, og en lille tryksag om »civilforsvaret og flyvningen« viste, at man stadig arbejder med planer om et samarbejde med privatflyverne. Det hedder heri, at »det er styrelsens håb, at det nødvendige antal maskiner på frivillig basis vil blive stillet til civilforsvarets rådighed under mobilisering og øvelse mod en vis økonomisk kompensations til de respektive ejere. Som observatører i flyvemaskinerne kan tænkes anvendt enten piloterne eller civilforsvarets egne folk. Organisatorisk vil civilforsvarets flyvetjeneste formentlig blive opbygget i tilknytning til CF-regionerne.«

Sylvest Jensen's Luftfoto A/S viste på sin stand prøver på kolorerede og sort/hvide luft-

fotos med et pragtfuldt billede af Frederiksborg som centrum. Et billede af firmaets nye flagskib, en Piper Apache Autoflite, OY-DAI, henledte opmærksomheden på lufttaxavirksomheden.

Danfoss Aviation Division viste på sin stand billeder af Piper-typerne og udstillede King radiomateriel – heraf et arbejdende sæt anbragt i et foto i fuld størrelse af et instrumentbræt. Der skal være solgt en hel del King-materiel her i landet i det sidste årstid.

Mens vi er ved radio, må også nævnes Avia Radio's stand, hvor der var forskellige eksempler på Collins, King, Motorola, Narco og Storno-radiomateriel, såvel kommunikations- som navigationsudstyr.

Fra Storno vistes et Stornophone-V-anlæg, der betegnes som et transistoriseret luftbåret UHF/FM radiotelefonianlæg til brug på de nye frekvenser 450-470 Mhz til privat brug, hvis man selv vil have kontakt med sine fly.

Scanaviation A/S og Scandinavian Air Trading Company A/S viste på sin stand billeder fra Scanaviations virksomhed i Københavns lufthavn, hvor der er ca. 70 beskæftigede, hovedsagelig med vedligeholdelse af fly og motorer. Der var udstillet to Lycoming-motorer, en GO-480-B1A6 til en Dornier Do-27, forsynet med Hartzell HC 82x20-1D-propel, samt en O-320 til Piper PA-18, begge overhalet på virksomheden. Endvidere kunne der naturligvis fås oplysninger om de mange udenlandske fabrikker, som Scandinavian Air Trading efterhånden repræsenterer.

A/S Commentas viste på sin stand bl. a. Jeppesen håndbøger og computere og Scott

oxygen udstyr. Foruden at man kunne få oplysning om Cessna-flyene, blev der givet oplysning om TRANSair's flyveskole i Kastrup, der udelukkende tager sigte på rejse- og forretningsflyvning, og som præciserede, at man ikke konkurrerer med sportsflyveklubber, men kun supplerer.

Sportsflyveklubben selv havde en stor stand med et kort, hvor flyvepladser i Danmark, Norge, Sverige og Nordtyskland var angivet, ligesom der var en oversigt over flyvetider til forskellige byer. Medlemmer af klubben gav interesserede oplysning om klubben og dens flyveskole og tegnede et betydeligt antal nye medlemmer. Klubben foranstaltede også rundflyvning sammen med Morian Hansen og Danfly, og selv om mange fly var sat ind, var der på de store dage kø af rundflyve-interesserede. Klubben havde også en friluftstand i teltet ved Caribbean'en.

Firmaet P. B. Schmidt viste eksempler på sit fotografiske special-udstyr til teknisk brug af forskellig art, herunder til luftfotografering. Bl. a. vistes K-24-luftkameraet, der takket være, at det stammer fra amerikanske overskudslagre, kan leveres for kun 850 kroner.

Delta Trading Co., der foruden farver og lak især handler med den amerikanske Razorback-beklædning, som vi tidligere har omtalt, udstillede en hel KZ VII-vinge beklædt med dette stof.

★

A/S Ranchas viste Heuer-stopure af forskellig art og Den Samarbejdende Frimærkeforening en samling luftpostfrimærker og førsteflyvningskuverter.

TRAFIKFLYVENYTT

World Airways Inc., der er et af de største charterselskaber i USA, har købt to nye Boeing 707-320C jettfly og reserveret endnu et. Selskabet udfører fortrinsvis militære transporter for MATS, men også civile charterflyvninger fra Californien til Hawaii.

Icelandair 25 år. Det islandske luftfartselskab Icelandair fejrede den 3. juni sit 25 års jubilæum. Man begyndte i 1937 med et Waco YKS søfly til 4 passagerer og bruger idag bl. a. Vickers Viscount, hvormed der f. eks. er 20 ugentlige forbindelser mellem København og Reykjavik. Selskabet virker også på Grønland som led i isrekognosceringstjenesten.

Den 15. maj åbnede SAS en fragtrute over Nordatlanten. Den beflyves med en DC-7C uden passagerstole, men det forlyder, at man fra Japan Air Lines vil anskaffe en DC-7F i bytte for en DC-7C.

SAS's anden Coronado, SE-DAZ „Ring Viking“, ankom til Zürich den 12. april; den er nu blevet fremlejet til Thai Airways International som HS-TGE, men beflyver fortsat den sydlige Tokio-rute sammen med SE-DAY.

STADIG FLERE BOEING - JETFLY



Blandt stadig nye versioner af Boeing 707 ses her den første 707-131B af de 18, der leveres til TWA, som allerede har 37 Boeing jettfly og yderligere skal have fem 707-331B og ti 727. — 131B er udviklet af 120, men indbefatter mange forbedringer og brug af turbofan-motorer.

Ifølge Statstidende for 28. maj 1962 (tinglæste skøder) har Nordairs nyeste DC-6, OY-AOE, kostet 343,715,66 dollars.

Ifølge Berlingske Tidende har Nordair til levering i 1964 købt to Boeing 707 af Ame-

rican Airlines for ialt 30 mill. kr. Til den tid vil man afhænde 3 af de 5 DC-6'er.

SAS indsatte fra begyndelsen af juni Caravelle på Oslo-turene, efter at der i Fornebu var åbnet en 2200 m øst-vest-bane til formålet.

FIN DANSK PLACERING VED DAHLEMER-BINZ-KONKURRENCEN

Havdrup-holdet nr. 1 i holdkonkurrencen og nr. 2 samlet



Havdrup-holdet i Dahlemer-Binz. Fra venstre Morten Voss, Alf Olsen, Paul G. Jørgensen, Poul Olsen og Finn Hansen.

GENNEM K.D.A. havde vi i begyndelsen af året erfaret, at Luftsport-Club »Eifelflug« i Tyskland i maj måned ville afholde en international konkurrence for piloter, som ikke før havde fløjet i officielle konkurrencer.

I Havdrup Svæveflyveklub var vi 4 mand, der gerne ville være med i klubbens K-8., og da der både var en individuel klasse og en »mandskabsklasse« med flere piloter på samme plan, besluttede vi at deltage i mandskabsklassen, såfremt klubben gav os lov til at låne K-8'eren. Det lykkedes, så den 3. maj startede vi mod Dahlemer-Binz, 70 km sydvest for Köln.

Imidlertid var hele turen ved at gå i sken, for da vi kom til grænsen, ville man ikke give svæveplanet adgang til Tyskland, uden vi stillede en garanti for, at svæveplanet kom ud igen. Carnet'et, der var foreskrevet af h. t. muligheden for at flyve ind i Belgien og Frankrig under konkurrencen, duede ikke, for det var ophævet i Tyskland. Vi gik så i tre timer og forsøgte alle muligheder hos speditorer m. m., men det hjalp ikke, først da den pertentlige tyske tolder gik til frokost, stemplede en af hans kolleger det ugyldige carnet, og vi kom ind!

Det mest besynderlige var, at havde vi fløjet den over, havde det hele været i orden.

Dejlig flyveplads

Næste dag ankom vi til Dahlemer-Binz, der ligger på et plateau i 567 m's højde i Eifel-området, og vi blev noget forbavset, for her fandt vi en god flyveplads med en splinterny bygning med soveplads til ca. 50 mand (sengene var med springmadrasser), hangar med svæveplaner og slæbemaskiner, 2 Tiger-Moth og en Dornier Do 27, udlånt af flyvevåbnet, garage for nedspændte pla-

ner, værksted med masser af værktøj, og endelig som prikken over i'et: en udmærket restaurant med en god bar! Alt betalt af staten – det hele havde kostet ca. 3 mill. mark.

Til konkurrencen var der anmeldt 15 svæveplaner, halvdelen i mandskabsklassen, heraf var der et hold fra Østrig samt holdet fra Danmark, mens alle øvrige hold var fra Tyskland.

Af de 15 svæveplaner var der 6 K-6., 3 K-8., 2 Spatz, 1 Bergfalke, 1 Rhönadler, 1 Rhönbussard og en nykonstruktion Delfin V, som ikke var meget værd.

Danskerne tager føringen, men ...

Første konkurrencedag blev mandag den 7/5. Vinden var sydvestlig, 30–40 km/t, og med god temik. Man udskrev fri distance; første start gik kl. 12,00. Vores pilot den dag, Morten Voss, startede ca. kl. 12,30 og kom godt afsted. Efter nogle timer begyndte landingsmeldingerne at komme: 3 piloter kom over 200 km, og omkring 5 piloter kom over 100 km. Morten Voss nåede 264 km og fik max point den dag.

Næste dag regnede det, så først den 9/5 fløj vi igen; vinden var igen sydvestlig, termikken svag; man udskrev returflyvning til flyvepladsen Hangelar ved Bonn, 130 km frem og tilbage. 4 piloter landede på vendepunktet, mens to nåede ca. 10 km hjemad. De øvrige piloter fik ingen point, deriblandt undertegnede, som på trods af 3 omstarter ikke kom bort fra pladsen, så i den samlede placering, hvor begge klasser fløj sammen, røg vi ned på 3. pladsen.

Den 10/5 var det ikke særlig godt flyvevejr. Vinden var vestlig med kraftige regnbyger, så man udskrev målflyvning til Koblenz, ca. 75 km mod vest. To piloter nåede målet, og tre andre piloter fik point, mens

de øvrige piloter ingen point fik, deriblandt vores pilot Poul Olsen, som med 41 km ikke nåede over de pointgivende 50 km. Så vi røg ned på 5. pladsen; de 4 første pladser havde tyskerne besat.

Den 11/5 var det igen brugeligt flyvevejr med svag termik og svag vind samt kraftige regnbyger. Man udskrev en 56 km trekant; halvdelen af piloterne nåede 1. vendepunkt, en pilot nåede 2 vendepunkter og ca. 10 km hjemad – det var Finn D. Hansen, resten af piloterne fik ingen point. Finn fik max point den dag, men desværre kunne det ikke ændre vores 5. plads.

Derefter havde vi regnvejr i 4½ dag, så først den 16/5 fløj vi igen, der var jævn vind med svag termik, så man udskrev igen en målflyvning til Elsass, ca. 70 km. Halvdelen af piloterne fik point den dag, men ingen af piloterne nåede målet. Morten Voss fløj 16 km, så vi fik atter 0 point, men blev på 5. pladsen.

Dansk guld-distance bragte os i top igen

Torsdag den 17/5 var vejret godt, vind fra sydvest 30 km/t og jævn god termik. Der blev udskrevet fri distance. Vejrmeldingen sagde god for en 300 km målflyvning, så optimisterne opgav Burg Feurstein som mål (320 km), også undertegnede, som fløj igen. Desværre nåede ingen det opgivne mål. Ca. 4 piloter nåede over 200 km, resten nåede derunder. Undertegnede fløj som eneste mand nordpå, da vejret efter starten så dårligt ud sydpå, og nåede til Goslar – 327 km. Det hjalp på placeringen, vi røg op på 2. pladsen.

Da to piloter havde fået mindre skader på deres plan, og vi ikke nåede tilbage til næste dag p. g. a. en ødelagt vandpumpe, aflyste man den sidste konkurrencedag, hvor det ellers var herligt flyvevejr. En af piloterne fløj 305 km målflyvning.

I den individuelle klasse vandt tyskeren Schultz, der fløj L-Spatz, nr. 2 blev tyskeren Schliewa, der fløj K-6.

Holdet fra Havdrup blev nr. 1 i mandskabsklassen, mens et hold fra den arrangerende klub Eifelflug blev nr. 2 med en K-6.

Vi 5 danskere (den 5. mand var vores fortræffelige hjælper Alf Olsen) havde på Dahlemer-Binz 14 dejlige dage, på trods af det dårlige vejr, blandt andet fordi vi overalt, hvor vi traf svæveflyvere, mødte et kammeratskab og en hjælpsomhed, som var enestående, og vi kan kun på det kraftigste anbefale andre klubber at sende et hold derved til næste år, hvor konkurrencen vil blive gentaget.

Desuden skal det nævnes, at man hele sommeren igennem til en rimelig pris kan låne K-6 eller K-8 af den lokale klub Eifelflug, og man er altid velkommen med eget plan og kan mod betaling få indkvartering og alle de flyslæb man ønsker.

Paul G. Jørgensen.

✱

De nordiske svæveflyvemesterskaber

Når dette nummer udkommer, er de nordiske svæveflyvemesterskaber i Finland slut, og den første nordiske svæveflyvemester kåret. Danmark var repræsenteret af Ib Braes på Aviators Rhönsegler. En overgang regnede vi med at få fuldt hold derop, idet også Dyrh Thomsen havde tilmeldt sig, men desværre lykkedes det ham ikke at få Lo-150'en klar i tide, så Braes blev ene om at vise flaget. Mere i næste nummer.

Norsk flyvnings 50-års-jubilæum

Det store flyvestævne på Gardermoen indbragte over 100.000 kr. til Norsk Aero Klubb's arbejde.



De to Saab J-35 Draken, der vakte så stor opmærksomhed ved deres opvisninger i Norge og Danmark, var dog ikke forsynet med missiler som på dette billede af J-35F-versionen.

I mønsterværdigt samarbejde fejrede det norske flyvevåben og Norsk Aero Klubb 50-året for norsk flyvning ved et imponerende flyvestævne på Gardermoen ved Oslo og en ligeså imponerende flyveparade over Rådhuspladsen i selve Oslo by. Hele det store arrangement, der klappede til de mindste enkeltheder, blev en vældig propaganda for hele flyvningen og dens enorme betydning både blandt unge og ældre – ikke mindst takket være et strålende forårsvejr.

Men vejret alene gjorde det ikke. Forud for dagen havde der i mange måneder været arbejdet intenst og eksemplarisk mellem repræsentanter for flyvevåbnet og aeroklubben for at skabe den helt store succes, og dette lykkedes også fuldt ud. Flyvestævnet på Gardermoen og flyveparaden over Oslo blev det helt store, både hvad præcision og flyveteknisk gennemførelse angår. Det kunne simpelthen ikke gøres bedre.

Og bag det hele lå fra de samarbejdende arrangørers side det ideelle formål at skaffe nye midler til videreførelse af arbejdet på at skabe forståelse og interesse for flyvningen i hele Norge, og dette lykkedes fuldt ud. En enorm menneskemængde strømmede til Gardermoen, der ligger et halvt hundrede kilometer fra Oslo. Og alle kom pr. motor-køretøj. Og de kom i titusindvis.

Da regnskabet blev gjort op, viste det sig, at henvend 60.000 mennesker havde passeret tælleapparaterne og betalt en gennemsnits-entree på tre kroner. Hvor store udgifterne har været, kan ikke med sikkerhed siges på nuværende tidspunkt, men arrangørerne skød på, at der ville blive et nettooverskud til den norske aeroklub på mindst 100.000 kroner. Og alle disse mange rare penge skal bruges til at fremme motorflyvningen, svæveflyvningen og modelflyvningen blandt den norske ungdom.

Flyveopvisningen på Gardermoen.

Jubilæumsfestlighederne indledtes med kransenedlægning ved monumentet for fald-

ne norske flyvere, afsløring af mindesmærker, åbning af en flyveudstilling – og så fulgte det store flyvestævne over Gardermoen. Foruden Norges egne flyvemaskiner var der deltagelse fra Canada, England, Sverige og USA. I alt deltog 141 maskiner i opvisningen, der fik et forløb, som til tider helt tog pusten fra publikum. Der var elegante formationsflyvninger, præcisionspring af amerikanske faldskærmsjægere, individuel kunstflyvning og fremragende luftakrobatik i fuldendte formationer. Og alt klappede præcist.

Det begyndte med overflyvning af en formation på 24 F-86F fra det norske luftforsvar, efterfulgt af amerikanske faldskærmsudspring, svæveplaner i sløb med efterfølgende kunstflyvning, overflyvning af 12 svenske Safirer, demonstration af forskellige lette privatflyvemaskiner, en formation T-33, Bell-47 og H-19 USAF helikoptere, fire canadiske CF-100 og otte F-86F, den svenske altvejrjager Lanser, den amerikanske marines Skyhawk og Phantom – og så buldrede den britiske jetbomber Vulcan henover pladsen. Der blev demonstreret benzinpåfyldning i luften, de amerikanske F-100, F-101, F-102, F-104 og F-105, britiske Lightnings i perfekt formation under forskellige manøvrer, benzinpåfyldning i luften fra en amerikansk KB-50 til F-101 og en B-66, hvorefter de norske »Flying Jokers« (et hold på 7 mand fra eskadrille 332) viste, hvordan det er muligt at manøvrere en gruppe på 7 maskiner, som om det var ét luftfartøj. Det var imponerende.

Men hvad med opvisningens svenske islæt? Ja – da de to svensk-konstruerede jagere af Draken-typen først var kommet i luften, var det dem, der tog hele billedet. De viste en så fantastisk manøvre dygtighed, at man havde svært ved at fatte, at den slags var muligt. Og de to unge flyvere, der førte dem, viste en sådan sikkerhed og dygtighed, at publikum uden undtagelse måtte overgive sig på nåde og unåde. Hvis man

før krigen havde sagt, at et »rokkeligende bræt« som Draken kunne komme i luften og manøvrere let og elegant, ville de fleste sikkert have rystet på hovedet. Men her var syn for sagen. Alle de kendte forestillinger, man ellers har om de krav, der stilles til en flyvemaskines udseende, forsvandt som dug for solen. Her så man noget, som kun få havde ovovet at tro på.

Flyveparaden over Oslo.

Jubilæumsdagens store punktum blev flyveparaden over Rådhuspladsen midt i Oslo. Her gentoges ikke blot størstedelen af opvisningen fra Gardermoen, men i nærværelse af den norske konge fandt en forbidefilering sted. Formanden for jubilæumskomiteen, generalmajor *Georg Bull*, Norsk Aero Klubb, takkede den norske konge for dennes nærværelse, og han bragte ligeledes en tak til Oslo by og de mange, der havde hjulpet med til at skabe den festlige ramme om norsk flyvnings 50-års jubilæum. Og derefter begyndte forbidefileringen af forskellige militære enheder, ikke blot fra Norge, men også fra andre lande og deriblandt Danmark, hvis flyvevåben var repræsenteret ved et kontingent på tyve mand fra sergentskolen som med dannebrog i spidsen aflagde honnor for kong Olav. Det så flot ud.

Blandt de forbidefilerende var et større kontingent fra det engelske Royal Air Force, som havde eget orkester, og den sidste del af paraden afsluttedes af SAS-orkestret.

Så drøede formationerne fra Gardermoen henover Rådhuspladsen og forsvandt indover Oslo by, fulgt til dørs af de syv »Flying Jokers«. Jo – det så godt ud, og det var en værdig afslutning på en såre vellykket jubilæumsdag, der tjener det norske flyvevåben og Norsk Aero Klubb til stor ære.

J. F.

FLYVEPARADEN VED SJÆLSØ

Det første militære flyvestævne i mange år i Danmark markerede på festlig vis 50-året for dansk militær flyvning.

BEGUNSTIGET af strålende solskinsvejr kunne flyvevåbnet søndag den 17. juni gennemføre sin flyveparade over det skønne landskab ved Sjælsø i Nordsjælland i overværelse af kongeparret, tronfølgeren og formentlig godt et halvt hundrede tusinde tilskuere på de officielle pladser ved Høveltegård og Sandholmslejren foruden utallige andre i omegnen.

Man havde med vilje brugt ordet flyveparade i stedet for flyvestævne, men selv om dele af programmet havde mest paradepræg, indeholdt det dog også opvisningsnumre, som ethvert flyvestævne af format kan være bekendt. Og befolkningen, af hvilken jo kun et fåtal har kunnet overvære flyvevåbnets våbendemonstrationer de senere år, fik efter mange års bandlysning af dansk militær kunstflyvning endelig et indtryk af vore flyveres dygtighed. Skete dette ikke så direkte militært som ved våbendemonstrationerne, så var det dog på en i alle andre lande hævdvunden form for public relations.

Efter at en Republic RF-84F Thunderflash havde fotograferet tilskuerrummet, fulgte en parade af propel- og rotordrevne fly: de Havilland Chipmunk, Piper L-18C, Sikorsky S-55, Sud Aviation Alouette III, Consolidated Catalina, Douglas C-47 Dakota og C-54 Skymaster. Forbiflyvningen skete så langt uden for i hvert fald det nordlige tilskuerrum, at det kneb med at få indtryk især af de mindre fly, men den nye lyd af Aloutte'n lod sig høre. Det er nok godt, den fortrinsvis skal anvendes til søs.

Ingeniør H. Borreby udløste derpå sin Schleicher Ka-8 fra KZ-VII slæbeflyet og lavede kunstflyvning, mest loops og stalled turns, hvorpå han landede ved siden af Birkerød Flyveklubs hangar.

Instruktørerne fra Avnø, der i de opvisningsmæssigt »magre år« næsten har været ene om at vise flyvevåbnets ansigt udadtil, viste med oberstløjtnant A. H. Jørgensen selv som fører deres nydelige formationsprogram i kamp med områdets termik og turbulens. De indledte med det spind i række, man også sidst så i Skovlunde, og tre af dem loopede sluttelig i formation.

✱

Jet-parade og Hunter-kunstflyvning

Paraden fortsatte med flyvevåbnets to-sædede jettfly: Lockheed T-33A Silver Star, Hawker Hunter T 53, North American F-100F og Armstrong-Whitworth Meteor TT20, fulgt af de ensædede: Gloster Meteor F.8, Hawker Hunter F.51, Republic RF-84F Thunderflash, North American F-86D Sabre og F-100D Super Sabre.

Eskadrille 724 fra Skrydstrup havde under ledelse af flyverløjtnant T. P. Havmøller med meget kort varsel trænet et femmandshold op til et kunstflyvningsprogram, der i international stil blev markeret med røg i udstødningen. Indledt med et flot loop fortsattes med en række andre manøvrer, bl. a. samlede rulninger, og afsluttedes med en slags nedadrettet viftet af individuelt rulende fly.

US Air Force benyttede sine tre minutter til som første udenlandske hilsen at demonstrere fem typer i enkelt forbiflyvning: Douglas B-66 Destroyer, North American F-100D, McDonnell F-101 Voodoo, Convair F-102 Delta Dagger og Lockheed F-104 Starfighter. Synd, at det var så kort – man så kun flyene fra siden og fik intet indtryk af de stærkt varierende vingeformer. Kun vor egen kommende jager, F-104, knurrede i et ekstra sving ind over og viste sine diminutive vinger på den lange krop.

Royal Canadian Air Force præsenterede en forbiflyvning af et Canadair CL-28 Argus antiubådsfly med radomer under næsen og i den spidse hale samt en D-formet formation af 4 Avro CF-100 og 7 Sabre 6. Efter at vort eget flyvevåben havde vist fire F-86D og fire F-100D, var det Royal Air Force's tur: Fire Gloster Javelin blev fulgt af den store og ligeledes deltvingede Avro Vulcan. Når man har set den optræde på Farnborough, tænkte man lidt skuffet »Skal den også bare flyve forbi?« og blev glædeligt overrasket, da de fire Olympus-motorer tordnende bar den op i en stejl stigning, til den kun var en lille plet i den blå himmel.

✱

Jet Provost og svensk succes

Fem Hunting Jet Provost ført af instruktører fra Royal Air Force Central Flying School gav en eminent gang formationskunstflyvning understreget af hvid røg og sluttede effektivt med et dyk, hvorfra de spredte sig vandret ud i fem forskellige retninger.

To Saab J-35 Draken fra Flygvapnet fløj forbi efterfulgt af fire Sabre 6 fra Luftwaffe og så kom stævnets clou: kunstflyveopvisningen af to J-35. Selv om man fra Gardermoen og fra træningen over Sjælsø havde hørt begejstrede rygter om dette program, blev man ingenlunde skuffet.

Understreget af dagens mest larmende motorer blev de to store særprægede jagere ført igennem et sjældent velkomponeret program med en blændende virtuositet. Deres manøvreedygtighed blev vist snart i tæt formation, snart afvekslende en for en. Der skete noget hele tiden, og der skete noget nyt hele tiden. Fantastisk hurtige rulninger først til den ene og så til den anden side af det ene fly efterfulgtes af rygflyvning af det andet, og til slut mødtes de fra hver sin side og fortsatte lodret opad, til de var ude af syne.

Det var synd for de efterfølgende programpunkter, at svenskerne ikke var indlagt til slut før den sidste formation, for de norske luftstridskræfters forbiflyvning af fire F-86F, fire RF-84F og to Grumman SA-16 Albatross virkede som et antiklimaks i sammenligning, og det svenske indtryk havde endnu ikke fortaget sig, da seks F-86D Sabre fra flyvestation Alborg udførte en særdeles smuk gang formationskunstflyvning med fine formations-skift – først alle seks, til sidst kun de fire. Og den afsluttende hurtige forbiflyvning af en enkelt F-100D efter passagen af den fine 50-formation af tyve



Den afsluttende 50-formation og de fem RAF Jet-Provosts under kunstflyvningen.

Super Sabres blev kun et punktum og ikke et udråbstegn for en fin og her i landet alt for sjælden opvisning, der beviste, at det flyvevåben, som aeroklubbens forudseende medlemmer lagde grunden til for 50 år siden, har vokset sig stort og stærkt.

Der var forøvrigt en tankestreg bagefter i form af start af den Catalina, der under opvisningen havde ligget på Sjælsø og af de helikoptere, der hjalp politiet med at afvikle hjemtrafikken på imponerende hurtig vis – man havde været forberedt på endnu flere, og der havde været god plads hertil på området, som egner sig udmærket til en sådan opvisning med gratis entré.

Den eneste mangel er, at det ikke er en flyveplads, hvor man også kan se starter og landinger, men det kunne man til gengæld i Alborg, Karup og Skrydstrup, hvor der samtidig var udstillinger og opvisninger.

Jubilæet markeredes iøvrigt om lørdagen ved en reception i flyverkommandoen i Vedbæk og en middag hos forsvarsministeren på Christiansborg for særligt indbudte gæster om aftenen, medens der søndag formiddag var kransenedlægning på flyvermonumentet.

PW.

DANMARKSMESTERSKABERNE I ESBJERG

Fine præstationer trods ugunstigt vejr — Pokalen for gummimodeller endelig vundet til ejendom.

LIGE som sidste år afviklede modellflyverne deres danmarksmesterskaber i Esbjerg lufthavn. Og ligesom sidste år foregik det i store bededagsferien. Men — vejret var ikke ligesom sidste år. Denne gang havde man en strid vestenvind med tilhørende regnbyger, og det satte naturligvis sit præg på stævnet. Ikke alt klappede helt, som det skulle, og resultaterne var naturligvis ikke de absolut bedste — men samtlige konkurrencer blev gennemført, og arrangementet rettidigt afsluttet, og det er i sig selv noget af en bedrift under disse forhold.

Fredag var ankomstdag, og inden aften var en imponerende teltlejr rejst i lufthavnen, hvor den ganske overskyggede en lokal campingudstilling. Om aftenen var der møde i konkurrenceledelsen, hvor de sidste detaljer blev klaret, og endelig var der instruktion af kunstflyvningsdommere under ledelse af *Hans L. D. Christensen*, Ålborg.

Lørdag afvikledes hovedparten af konkurrencerne, inden deltagerne om aftenen samledes til et hyggeligt kaffebord i KFUM i Esbjerg, hvor der vistest et par film udlånt af BP. Det var »Luftens Erobring« og en turistfilm »Guisseppina« fra Italien. Søndag blev de resterende konkurrenceperioder planmæssigt afviklet, og først på eftermiddagen fik de nye danmarksmestre overrakt deres pokaler af fru *Tove Weishaupt*.

De fritflyvende modeller

Allerede ved firetiden var de første fritflyvningsfolk ude på pladsen for at udnytte de rolige morgentimer til trimflyvninger, men da konkurrencerne begyndte kl. 8, var vinden på fuld styrke, så det var ikke uden bekymring, at deltagerne imødeså dagens tre perioder — navnlig ikke de deltagere, der fløj i mere end en klasse.

A-2 expertklassen havde ikke mindre end 26 deltagere, så der var lagt op til den helt store dyst. Første periode tyndede dog noget ud i rækkerne, og hele 9 fejlstarter blev noteret. Kun en fik max., nemlig *Erik Berg*. I anden periode fik Berg kun 60 sek. og måtte dele førstepladsen med *Sommerlade*, som også havde 240 sek. ialt. Tredie periode

bød på bedre vejr, og der var voldsom aktivitet, da perioden begyndte. *Hans Hansen* fik max. og overtog foringen foran *Sommerlade* og *Berg*. Efter fjerde periode søndag morgen i endnu kraftigere blæst førte *Hans Hansen* stadig, mens *Finn Frederiksen* havde arbejdet sig frem til andenpladsen foran *Sommerlade*. Sidste periode blev en skuffelse for mange deltagere, da vejret skiftede fra minut til minut, så valget af starttidspunkt var meget afgørende. *Finn Frederiksen*, Københavns Modellflyveklub, fik max. og blev dermed danmarksmester med 636 sek. *Hans Hansen* fik nedvind og sluttede på andenpladsen med 557 sek., mens *Jørgen Larsen*, Ry, ved hjælp af en max. besatte tredjepladsen med 541 sek. Også længere nede i rækken blev der kæmpet bravt, men vejret tog hårdt på modellerne. Mange skader kunne dog være undgået, hvis deltagerne havde været i bedre træning, ligesom en del starter mislykkedes, fordi startspillene i mange tilfælde ikke var indrettet til at kunne udløse snoren fra spolen, således at man kunne klare en kritisk situation uden at blive diskvalificeret.

A-2 begynderklassen havde 24 deltagere tilmeldt, men kun 9 fik noteret tider i første periode, og det er trist at konstatere, når man tænker på den skæbne, der er overgået de fleste af de modeller, der ikke fik noteret resultater. Manglende færdighed i højstart var den væsentligste årsag til havarier, og det peger jo på et område, hvor klubinstruktørerne kan sætte ind. Vinder blev *Jens Kampmann* fra Midtjysk Modellflyveklub med 41 sek., og med dette efter forholdene pæne resultat rykker han op i expertklassen. På andenpladsen kom *Kaj H. Nielsen* fra samme klub med 333 sek., og som nr. 3 kom *Hans Rasmussen*, Thisted, med 261 sek.

Det er jo en kendt sag, at propel-modellerne klarer sig bedre end snor-modellerne i så hårdt vejr. Og det var også tilfældet i år bortset fra, at de spinkle Wakefieldmodeller er stærkt udsatte under tilbagetransporten efter flyvninger. *Kjeld Kongsberg* havde chancen for at vinde Wakefieldpokalen til ejendom, og han udnyttede den fuldt ud ved at lægge sig i spidsen efter første

periode og beholde sin føring gennem hele konkurrencen, for at slutte med det meget fine resultat 802 sek. *Poul Rasmussen* var lige så sikker på andenpladsen med 770 sek., og tredjepladsen var ligeledes på samme hænder hele vejen igennem, nemlig *Erik Nienstædts*. Han fik ialt 618 sek.

Klassen for gasmotormodeller er tydeligvis i fremgang i øjeblikket, og interessen var stor med 16 tilmeldte deltagere. Selv om de fem ikke fik noteret resultater, var bredden dog klart bedre end de foregående år. Gennem de første perioder skiftede stillingen noget, indtil *Finn Mortensen* efter tredie periode lagde sig i spidsen, for at blive der resten af tiden. Der var dog kun 6 sek. forskel mellem nr. 1 og nr. 3 på dette tidspunkt, så spændingen var stor. Slutresultatet blev, at *Finn Mortensen* vandt med 643 sek., *Sten Agner*, der sluttede med en max., tog sig af andenpladsen med 633 sek. og *Hans Schiott Sørensen* blev nr. 3 med 556 sek.

Klasse 1/2-D havde premiere ved DM. Der gik nogle regelændringer forud for konkurrencen, idet motorstørrelsen blev sat op fra 0,8 til 0,85 ccm. Dette benyttede *Sten Agner*, Københavns Modellflyveklub, sig af, idet han vandt med en motor på 0,82 ccm. Han var suveræn i denne klasse og havde med sine 549 sek. et solidt forspring foran en af klassens ophavsmænd *Frank Dahlin*, der opnåede 282 sek. samt *Per Riber Larsen* med 158 sek.

Holdkonkurrencen for fritflyvende blev vundet af Københavns Modellflyveklub med 2.130 sek.

AMA-programmet havde premiere i linestyret kunstflyvning

Mens begynderklassen fortsat flyver efter de ordinære FAI-regler i alle tre runder, så flyver eksperterne nu kun to flyvninger efter dette program. Deltagere, der herved opnår mere end 4800 points, skal så flyve en tredie finaleflyvning efter det amerikanske AMA-program. Da resultaterne blev gjort op efter lørdagens maraton-kunstflyvning, viste det sig, at kun en, *Kaj Hansen*, Haderslev, havde kvalificeret sig til denné finaleflyvning. De indledende runder startede lørdag ved nitiden med en lille times forsinkelse. Da programmet yderligere i løbet af dagen blev sinket af først avismaskinen fra København og senere en af flyvevåbnets helikoptere, der skulle have tanket op netop i linestyrcirklen, blev det næsten mørkt, før samtlige deltagere havde fløjet to starter. Der var 17 deltagere i expertklassen, hvoraf kun de to ikke fløj. Resultaterne var bedre, end pointtallene giver udtryk for, idet dommerne dømte lavt i år. Det skyldtes sikkert instruktionen dagen i forvejen, hvor man blev advaret mod for høje points. At de måtte sidde i adskillige timer i regn, kulde og blæst, har sikkert ikke stemt dem mildere. *Kaj Hansen* fløj som nævnt i ensom majestæt sin finaleflyvning og fik ialt 4.895 points. De øvrige deltagere blev placeret efter de indledende flyvninger med *Egon Briks Madsen* som nr. 2 med 4.423 og *Poul Fjord Nielsen* med 4.310 points. En enkelt sjællænder — *Preben Jensen* — vovede at



Jan Hackhes Stormer, der blev første vinder af Hobby Bladets nye pokal i K 3.

Jubilæumsstævne i Alborg

Den 4. juni afholdt „Aviator“'s modellflyvere i Alborg sit 25-års jubilæum. I lighed med det danske flyvevåben kendtes datoer ikke, men var valgt af praktiske grunde og med hensyntagen til modellflyvekalenderen.

Linestyringsstævnet begyndte kl. 0900 med velkomst af formanden. Der var mødt 21 deltagere. For een gangs skyld var vejrguderne i godt humør, og de kendte „hvirvler“ fra Alborg var helt væk. Stævnet afvikledes i et hurtigt tempo hele dagen, og starttiderne overholdtes helt. Man fløj dog speed i en anden cirkel under kunstflyvningen, og der var en spændende dyst om første- og andenpladsen, idet der kun var 0,6 km/t forskel. I holdkapflyvning var der mange spændende heat og en særlig spændende finale, som man fik brudstykker af i TV om mandagen. I finalen opnåedes den laveste officielle tid herhjemme: 5 min. 41,4 sek. I kunstflyvning opnåede *Kaj R. Hansen* de 1600 points, der gav adgang til A.M.A.-programmet.

Stævnet forløb uden særlige materielle tab og afsluttedes med et hyggeligt kaffebord i Alborg Zoo med uddeling af mange fine præmier, blandt andet 4 motorer, som udgjorde førstepremierne i hver af de deltagende klasser. Resultatet blev følgende:

G eks.:

1. Kaj R. Hansen, 623 1860 points
2. Leif O. Mortensen, 403.... 1554 point
3. Niels Linnet, 403 1496 points

G jun.:

1. Kaj H. Hansen, 623 1206 points
2. Jens Hviid, 403 448 points

Hast:

1. Jerry Andersen, 403 156,5 km/t
2. Ole Christiansen, 422..... 155,9 km/t
3. Kjeld Frimand, 130 140,0 km/t

Holdkapflyvning:

1. Werner Siggård—Eilif Madsen, 130
5 min. 41,4 sek.
2. Per Hasling—Kjeld Frimand, 130
5 min. 52,7 sek.
3. H. L. D. Christensen—Leif Mortensen, 403
8 min. 29 sek.

✱

Skræntkonkurrencen i Thisted

Modellflyveklubben Zephyr i Thisted afholdt den 31. maj en skræntflyvningskonkurrence, der også havde deltagelse fra Alborg og Midtjydsk, så der var ialt 19 deltagere med 29 modeller. Konkurrencen blev afviklet på to forskellige skrænter, idet vindretningen var skiftende, og der blev opnået højder på det dobbelte af skræntens højde. Deltagerne var så glade for den morsomme konkurrenceform, at man har besluttet at arrangere endnu en konkurrence til efteråret.

Per Bertelsen (430) vandt klassen for balsaglidere med 174 sek., Ole Gerstrøm A2 med 578, Gottfried Sommerlade de kompasstyrede med 421 og Finn Sørensen (532) K2 (radiostyrede) med 272 sek.

✱

Over 50 modellflyvere i sommerlejr

Mandag den 9. juli samles godt et halvt hundrede modellflyvere til den årlige sommerlejr, som KDA ved velvilje fra flyvevåbnets side påny holder på flyvestation Vandel. Mens lejren i mange år har været 6 dage, er den efter ønske fra deltagerne ifjor udstrakt til 8 dage, idet den slutter tirsdag den 17. juli. På den måde skulle der blive bedre tid til de mange konkurrencer, der står på programmet. Som de sidste par år ledes lejren af medlem af modellflyverådet, politibetjent Poul Rasmussen, Kalundborg.



Poul Münsberg, der ifjor vandt klassen for skalamodeller, sikrede sig for afvekslingens skyld år førstepladsen i klasse K 1 for radiostyrede modeller.

blande sig i dette ellers rent jydsk topopgør. Han blev nr. 4 med 4.090 points.

Begynderklassen blev vundet af den fra Sverige indvandrede *Albert Svensson*, Windy, med 3.172 points foran *Carl Møllerup*, Alborg, med 2.908 points og *Kurt Lauridsen*, Esbjerg, med 2.005 points. Begynderklassen gennemførtes af 13 af de 16 tilmeldte deltagere.

Hastighedsklassen tegnede ikke særligt lovende, da såvel første som anden periode forløb, uden at nogen deltager havde opnået resultat. I tredje og sidste periode lysnede det dog lidt, idet *Jerry Andersen* fra Alborg fløj 144,0 km/t og hermed vandt mesterskabet. Der blev fløjet med standard brændstof efter de seneste FAI-regler, og denne ordning fungerede udmærket.

Holdkapflyvning havde 15 tilmeldte deltagere, men en del udgik inden konkurrencens begyndelse, så det var tilstrækkeligt med tre indledende heats i to omgange. *Jens Jørgensen*, *Per Hasling* og *Leif O. Mortensen* kvalificerede sig til finalen søndag middag, hvor *Per Hasling* med *Kjeld Frimand* som pilot vandt i tiden 6.07,4 sek. foran parret *Jens Jørgensen/Egon Briks Madsen* med 7.36,9 sek. *Leif O. Mortensen*'s model, der blev fløjet af *Ole Bisgård*, rullede under en af de sidste omgange ind i cirklen, hvorfor han måtte udgå.

Reglerne havde undergået en enkelt — men væsentlig — ændring siden sidste år, og dette i forening med deltageres bedre forståelse for at overholde bestemmelserne medførte, at klassen denne gang blev afviklet uden mislyde af nogen art. Det kan altså lade sig gøre.

Trængsel med radiostyrede modeller

Der var på forhånd tilmeldt 6 radiostyrede modeller, men efterhånden dukkede en del uanmeldte op, så der efterhånden var 15 deltagere. Dette satte naturligvis sit præg på arrangementet, der ikke var beregnet på denne belastning. Man gennemførte i år deponering af samtlige sendere et par timer før periodernes begyndelse og i betragtning af, at ordningen blev gennemført for første gang, fungerede den godt.

Ingen opnåede mere end een pointsbedømt flyvning, da ingen flerkanalmodeller var i luften under første periode, mens til

gængæld enkeltstyringsmodellerne holdt sig ved jorden under anden periode søndag formiddag, hvor vindstyrken var ganske anseelig. *Poul Münsberg*, Nyk. F., vandt klasse K1 med en Viking med telepilot radioanlæg med 450 points foran *Ole Meyer Larsen*, der med sin Vagabond ligeledes med telepilot fik 448 points. Der skulle egentlig have været omflyvning med så lille pointsforskel, men ingen af de to piloter var særligt interesseret i det. *Otto Hiller* fra Tønder blev nr. 3 med 310 points med en lavvinget selvkonstruktion med Metz udstyr. Klasse K-3 vandtes af *Jan Hackhe*, Københavns Fjernstyringsklub, med 1.319 points. Det hidtil bedste DM-resultat. Han fløj med en Stormer, som vi en anden gang vender tilbage til, udstyret med hjemmebygget radioanlæg. *Carl Møllerup*, Alborg, fløj med en modificeret Vagabond med OMU anlæg, men opnåede ingen points.

Ringe interesse for skalamodeller

I skalamodelklassen, hvor der kæmpes om vor flotteste pokal, Ellehammer-pokalen, er interessen ikke særlig stor, selv ikke efter at reglerne er ændret, så der også kan deltages med line- og radiostyrede skalamodeller. *Ib Weiste*, København, der tidligere har vundet, vandt med 139 points foran *Poul Münsberg* med 86 points.

Modellflyverne er havneleder *S. P. Jørgensen* tak skyldig for hans indsats for at berede tætklippede startbaner til de linestyrede og radiostyrede modeller samt for hans gæstfrihed overfor de op mod 200 deltagere i arrangementet. Ligeledes var Esbjerg Aero Service behjælpelig ved at stille sit teorialokale til rådighed som stævnekontor.

M. M.

✱

Fundet i Esbjerg lufthavn

Under DM i modellflyvning blev der på lufthavnen fundet en „enøjet“ kikkert, som ejermanden mod passende bevismateriale kan få udleveret hos KDA.

Flyvedagskonkurrencerne

Bent Skovgård og Niels Sejstrup står lige.

Maj 1962 er gået over i historien som en af de koldeste og vådeste af arten, og svæveflyvemæssigt var den heller ikke, hvad den plejer. Det fine vejr sidst i april ebbede ud lørdag den 5. maj, hvor der blev foretaget en del mindre distancer på Sjælland, mens *Sejstrup* gennemførte en 178 km ud-og-hjem flyvning til Hornslet og overtog føringen i den individuelle distanceklasse. *Bent Skovgård Sørensen* prøvede allerede fredag en 300 km trekant, der blev til en uangiven Herning-retur, mens han lørdag på endnu et forsøg fik passeret både Holstebro og Brabrand sø, men måtte bide i græsset i Vandel efter 268 km og 8 t. 40 min. kamp, hvilket bragte ham op på 3. pladsen individuelt.

Så var der stille bortset fra en flyvning 175 af *G. Borup* fra Møllelose 120 km op i Sverige i Ka-8, mens *Ole Didriksen* Store bededag fløj målflyvning til Læsø!

Selv den traditionelle fine Kr. himmelfartsdag den 31. maj svigtede totalt, men juni er begyndt bedre:

Guld-diplom til Bent Skovgård

Fredag d. 1. juni startede Bent Skovgård Sørensen påny i Lehrmeister'en. Han opgav de smukke trekant-tanker og udskrev flyvepladsen Arloh ved Celle som mål. Det er 332 km, som han tilbagelagde på 6 t. 05 min., inden han landede med fuldført guld-diplom nr. 12 — årets første — samt én diamant og en distance og hastighed i flyvekonkurrencen, hvor han nu overtog føringen individuelt. Bent har ialt 5515 km distance-flyvning bag sig, før guldet var helt i land.

Lørdag sendte *Aviator* endnu engang sin flok sydpå. De fleste gav kun points individuelt eller talte som sølv-betingelser. *Ib Braes* forsøgte Flensburg-retur, men måtte lande kort efter — iøvrigt lige ved siden af flyveklubben Als's flyveplads! Det bragte klubbens resultat en smule i vejret med 394 points for 260 km. *Didriksen* forsøgte Padborg-retur i Libellen og kom 237 km til Bylderup Bvd, mens *Franzen* endnu engang besøgte Skrydstrup.

Samme dag fløj *Villy Christensen* fra Herning i Mucha'en 338 km målflyvning til Lüneburg. Det er 6 km over Dyrh Thomsens lokale rekord for målflyvning, men ikke nok til at slå den med de krævede 10 km. Men det gav en guld-distance med en diamant.

Søndagen var bedst på Sjælland, hvor der foruden nogle distancer blev lavet en varighed på 8 t. 58 min. i Ringsted af *Carl Kristiansen* fra 0947 til 1845, mens *Borreby* Værlose fløj 9 timer 06 min., hvilket vist er ny dansk top præstation i termik. Han landede ikke, fordi termikken slap op, men fordi de øvrige fly nu var sat i hangar. Samtidig landede *Aksel Feddersen* i Sandholm med den bemærkning, at nu gad han ikke mere! Man kunne nå op til 2200—2300 m i området i tørtermikken. Feddersen kom med den modificerede Rhönsegler fra Kalundborg.

Mandag måtte *Sejstrup* lande på 3. ben af 200 km trekanten via Randers-Skive. *Didriksen* forsøgte den Grundlovsdag i modsat retning, men nåede kun forbi Skive. Derimod fløj *Karup* denne dag konkurrence på en 100 km trekant, som tre gennemførte, hvorefter klubben fører i hastighed. Hurtigst var *Jørgen Friis* med 53,3 km/t på K-7.

Stillingen pr. 15. juni var følgende:

Varighed

1. Birkerød	30 t. 27 m.	(10)
2. Silkeborg	10 t. 58 m.	(9)
3. Kolding	19 t. 39 m.	(5)
4. Skrydstrup	15 t. 22 m.	(5)
5. Værlose	14 t. 52 m.	(7)

6. Karup	10 t. 55 m.	(4)
7. Ringsted	10 t. 24 m.	(2)
8. Havdrup	7 t. 53 m.	(3)
9. København	7 t. 42 m.	(4)
10. Vestjysk	6 t. 29 m.	(5)

Distance

1. Aviator	1665 km - 2195 p.	(5)
2. Midtjysk	1597 km - 1936 p.	(5)
3. FSN Alborg	600 km - 1065 p.	(4)
4. Karup	550 km - 982 p.	(5)
5. Vestjysk	600 km - 862 p.	(2)
6. København	572 km - 737 p.	(5)
7. Polyteknisk	544 km - 612 p.	(5)
8. Birkerød	528 km - 595 p.	(4)
9. Værlose	321 km - 405 p.	(4)
10. Silkeborg	362 km - 403 p.	(5)

Individuel distance

1. Bent S. Sørensen	755 km - 1095 p.	(3)
2. Niels Sejstrup	851 km - 1094 p.	(3)
3. P. V. Franzen	728 km - 986 p.	(3)
4. Ib Braes	641 km - 911 p.	(3)
5. Villy Christensen	576 km - 745 p.	(2)
6. Ole Didriksen	501 km - 709 p.	(3)
7. H. Kjærgård Hansen	524 km - 683 p.	(3)
8. Age Dyrh Thomsen	434 km - 434 p.	(1)
9. Svend Ravn	223 km - 387 p.	(2)
10. Verner Petersen	315 km - 315 p.	(1)

Hastighed

1. Karup	399 points	(5)
2. Aviator	319 points	(4)
3. FSN Alborg	304 points	(3)
4. Værlose	75 points	(2)
5. Birkerød	66 points	(1)

Bedste klub er hermed:

1. Karup	11 points
2. Birkerød	14 points
3. Aviator	16 points
4. Værlose	16 points
5. Silkeborg	20 points
6. FSN Alborg	20 points
7. Midtjysk	27 points

Med de ændringer, der kan være sket i anden halvdel af juni er dette således udgangspositionen for sommerlejrene, hvor der for mange af klubberne er meget at gøre, da de endnu ikke er nået op på de tilladte antal resultater eller har mulighed for at forbedre nogle af disse. Selv om vi ikke har DM i år, skulle der gerne præsteres en masse, om vejrguderne vil ...

✱

Sølvdiplomer

Ved redaktionens slutning var der godkendt 16 sølv-diplomer i år, hvilket er mere end de 15 i 1961 og 1960, så hvis sommeren bliver god, skulle vi med de mange andre betingelser, der er godkendt, have en chance for at nå de 27 i 1959. De 16 godkendte er:

158 *Bent Hagel*, Værlose; 159 *Sven Løger*, Birkerød; 160 *Hening Kjærgård Hansen*, Aviator; 161 *Svend-Age Jørgen Andersen*, Vestjysk; 162 *P. V. Franzen*, Aviator; 163 *Jørgen Møllgård Jensen*, Aviator; 164 *Johs. Brandt Jørgensen*, Ringsted; 165 *Harry R. Hansen*, Karup; 166 *Dan Bennike*, PFG; 167 *Peder Andersen*, Midtjysk; 168 *Jørgen Nesgård*, Aviator; 169 *Georg Styrbrø*, Aviator; 170 *Carl Henry Kristiansen*, Ringsted; 171 *Harry Thorsted*, København; 172 *Hening Yde*, Viborg; 173 *Orla Gravesen*, Silkeborg.

Nyt fra svæveflyveklubberne

Als har gjort fint public relations arbejde ved udsendelse af en nydelig brochure og deltagelse i en udstilling. Flyvningen går fint med 2000 starter i år som mål.

Aviator har foruden at gøre sig bemærket ved en enorm masse fine flyvninger også brugt den 17. juni til at skaffe sig penge ved pølsesalg etc. under flyvevåbnets opvisning.

Birkerøds Ka-8, OY-EBX, er så populær, at den på et par måneder har fløjet lige så meget som Mucha'en på et år. Klubbens medlemmer forsøger nu strækflyvninger ved enhver lejlighed, og klubben bygger i samarbejde med Københavns Svæveflyveklub tre Schleichervogne til hjemhentning — foruden at man forsøger det gamle Stamgruppespil med ny kraftig motor.

B. 1959 satte fornylig klubrekord på 56 min. i Delfinen, så der er altså også termik på Bornholm! Den blev snart sat op til 2 t. 32 min. af *Ove Rasmussen*.

Falster flyver på Avno og satte langfredag klubrekord med 73 flyvninger på én dag.

Frederikshavn får nu antagelig igen en svæveflyveklub, idet flyveklubben efter et propagandaforedrag af *Ib Braes* den 30. maj regner med at komme igang. Medlemmerne skal i første omgang uddannes hos *Aviator*, og man regner med at købe en brugt Baby til selv at flyve med.

Holbæk rapporterer stor medlemsfremgang og har købt et klubhus, 5x5 m i to etager for 1200 kr. samt fået en lille grund op ad eksercerpladsen stillet til rådighed til det.

København har haft travlt med at nedrive en træbygning i Allerød og omdanne den til hangar i Roskilde. På Møllelosegård har man fået et dejligt klublokale med køkkenkrog til disposition. Foruden indenlandske flyvninger er man også begyndt at køre til Sverige (*Borås*) og starte der.

Midtjysk kan se tilbage på mange fine flyvninger i foråret, og klubben har nu købt *P. V. Franzens Ka-8*, OY-EUX, som dermed atter er stationeret på Skinderholm. *Dyrh Thomsen* har solgt sin *Jaskolka* til Sverige og i stedet købt en *Lo-150 B*.

Nordvestjysk holdt sin årlige propagandaopvisning den 27. maj med deltagelse fra *Karup* og af *Dyrh Thomsen*. Der var fint besøg.

Nordvestsjællands udbygning af flyvepladsens faciliteter skrider planmæssigt frem, og man venter stor sommerferieaktivitet.

PFG udviser større strækflyvningsaktivitet end i mange år og venter til sommerferien yderligere sin *Ka-8*. Rhönsegleren med modificeret forkant er atter i drift.

Ringsted rapporterer også stigende aktivitet og medlemstal.

Silkeborg har megen glæde af muligheden for flyslæb med *Stinson'en*, når vejret ikke giver højde nok i spilstart.

Svævefly kom igang med *Baby'en* den 6. maj og skulle nu være ved at få sin *Lehrmeister*, men er stødt på en ny vanskelighed, da flyvepladsen er blevet solgt.

Vejle og de øvrige Vandel-klubber har ikke måttet bruge pladsen en månedstid, men er nu ved at gøre klar til flyveskole og klublejre.

Vestjysk fik atter efter nogle registreringsvanskeligheder sin brugte *Baby III*, OY-XAT, i drift midt i maj. At der er brug for den ses af, at den anden *Baby* allerede da havde udført 400 flyvninger i år.

Århus håber i år at genoplive sin indsats i den højere svæveflyvning, ikke mindst under sommerlejre i Herning i hele juli.

Alborg Svæveflyveklub er en "papirklub" af militære svæveflyvere med *Sejstrup* som formand, der ligesom i *Karup* og *Skrydstrup* samt *Værlose* hellere vil tilsluttes *KDA* på en måde, hvor de er helt på linie med de civile klubber.

Med FLYV i

BEAGLE AIREDALE

Englands come-back på privatflyvningens område.

HVORFOR har den ikke næsehjul, rat, bedre trim- og flapbetjening, bedre lyd-isolering og mere komfort? Sådanne spørgsmål stillede man sig selv og *Ranald Porteous*, da han for små to år siden demonstrerede Auster D6/180, der omend en ny type med amerikansk motor var og blev en konservativ Auster.

Da den nye Beagle-Auster organisation i april 1961 fik sit første produkt, Airedale, i luften, kunne man straks af beskrivelserne se, at nu havde den nye og energiske ledelse med *Peter Masefield* i spidsen sørget for at give Auster-typerne den ansigtsløftning, der gør dem konkurrencedygtige i det moderne marked for privatfly. Alligevel må Airedale betragtes som en overgang til de typer, der senere vil fremkomme. Typen er i produktion og leveres nu efter de forsinkelser, der synes uundgåelige for alle nye typer. Man regner med at bygge 60 i 1962.

»Nej, jeg vil ikke med, prøv den hellere alene,« sagde Porteous efter Skovlundemessens åbning, »så kan De bedre selv dømme, hvor nem og sikker den er.« Han måtte da have tillid til sit fly!

»Men tænk lige på, at dette eksemplar har næsten fulde ekstratanke og lige så meget ekstraudstyr som vægten af 1½ person, når De flyver den,« tilføjede han.

Airedale har ligesom Tri-Pacer dør i højre side til forsæderne og i venstre til bagsæderne – foruden dør til bagagerummet i venstre side. Loftlyset tændes, når døren åbnes, og den 90 cm brede kabine er særdeles komfortabelt og godt udstyret. Som helhed virker kabinen langt mere amerikansk end Auster-agtig. Der er ratstyring, flaphåndtag og trimhjul er anbragt mellem sæderne, og der er gjort meget ud af instrumentbrættet. Det har flyveinstrumenter i T-anordning lige foran venstre sæde, motorinstrumenter i en lodret linie over en konsol med gas-, propel- og blandingshåndtag, mens hovedafbryder, kontakter og starter sidder i midten af loftet. Under brændstovisere m. m. øverst i højre side er der plads til radio- og navigationsudstyr.

Denne plads var i G-ARXB, der er Beagle's udstyrsdemonstrationsfly, udnyttet til et enormt opbud af Smiths/Motorola udstyr med VHF, VOR, ILS, marker-modtager og ADF – ialt for ca. 70.000 kr. på dette fly, der koster ca. 106.000 kr. Det giver naturligvis fuld IFR-mulighed, men går til gengæld ud over nyttelasten.

Ved bedømmelse af prisen må man tage i betragtning, at standardudstyret omfatter mange ting, som andre fabrikker regner som ekstraudstyr. Bl. a. omfatter det fuldt blindflyvningsudstyr, dobbeltstyring, constant-speed-propel, navigations- og landingslys samt roterende antikollisionslys og hjulskærme.

Standardudgaven har en tomvægt på 826 kg, hvilket med fuld vægt 1247 kg giver 421 disponible kg. Med de normale 136 liter benzin samt olie bliver der 319 kg tilovers til 4 personer og en smule bagage. Rækkevidden er da maksimalt 900 km, men øges med ekstratanke til godt 1500 km ved en økonomisk rejsehastighed på 211 km/t i 2130 m højde.



Beagle Airedale på messen i Skovlunde. Som man ser er der gjort betydeligt mere ud af udseendet end på dens forfædre.

Indtryk af prøveflyvningen

Den 180 hk Lycoming O-360-A1 driver en McCauley constant-speed propel, og straks man har startet den, mærker man på den bløde gang, at der er gjort meget ud af lydisoleringen – også ved det store udstødsrør. Med det styrbare næsehjul plus hydrauliske skivebremser er kørslen ikke alene usædvanlig nem og præcis, men viser sig også ualmindelig blød og behagelig, selv om affjedringen af hovedhjulene også her er gummistopper.

Udsynet lige fremover er med næsehjul-understellet blevet bedre end på D.6/180, hvorimod indklædningen af rørene i taget har taget lidt af udsynet op og bagud, som dog stadig er bedre end på mange typer. I luften generes man lidt af at have planroden i øjenhøjde, men kan under sving stadig benytte sig af at kigge ud gennem taget.

I mangel af en erfaren ledsager på typen er det rart med en checkliste (til såvel start som landing) fast anbragt i flyet sammen med de vigtigste flyvedata, og med flap i startstilling giver jeg herefter fuld gas.

Airedale udmærker sig ikke ved superkort start og landing, men går dog på Skovlundes korteste led og en frisk vind uden vanskelighed i luften. Starten angives på fast bane til 570 m til 15 m højde og landingen derfra til 430 m. Stigehastigheden ved jorden er 650 feet/min (3,3 m/sek), tjenestetophøjden 3660 m.

Krængerorrsstyringen har ikke været særlig behagelig på Auster-typerne, omend den var forbedret på D.6, men på Airedale virker rørene som helhed meget harmoniske og behagelige og krængerorrsstyringen stadig meget virksom. Benzinlasten i vingerne giver flyet en vis støthed, og som helhed skal det være stabilt og behageligt at flyve også på længere ture i uroligt vejr.

Brug af flaps giver kun små trimændringer, og trimhjulet er meget effektivt.

Uden flaps og motor staller den ved fuld vægt ved 46 knob fartmålervisning med kun ringe aerodynamisk advarsel, men stall-indikatoren siger til i god tid. Både uden og med flaps kommer stallet imidlertid ret udpræget, når man trækker rattet yderligere i maven. Med fulde flaps sker det først ved en fartmålervisning af 37 knob ved fuld vægt, og endnu lavere i lettere tilstand.

Sideglidning syntes den ikke særlig interesseret i – siderorsvirkningen synes for lille hertil – men da de nye slottede flaps er meget effektive, er det heller ikke nødvendigt.

Efter at have vænnet mig til den i løbet af en lille halv times flyvning gjorde jeg mig ved hjælp af checklisten for landing klar hertil og bragte den med lidt motor og fulde flaps ind ved 55-60 og satte de 175.000 kr., man havde betroet mig, ned på græsset uden vanskeligheder af nogen art. I min anden landing hønsede den en smule, men utvivlsomt kun fordi jeg fladede lidt for højt ud og ganske uden de gamle Auster-tendenser til en fortsat række hop. Brug af hjulbremsene var nødvendig for at standse inden begrænsningen på den korte bane, men de er der jo for det samme, og med lidt yderligere kendskab til flyet kan man utvivlsomt lande kortere, end jeg gjorde.

Kørslen tilbage og parkering ind mellem de øvrige udstillede fly viste på ny dens fine egenskaber på jorden, og Porteous så ikke spor forbavset ud over, at flyet stadig var helt. På hans spørgsmål kunne jeg med fuld overbevisning svare, at det var den fineste Auster, jeg nogensinde havde fløjet. Med Airedale er den engelske flyveindustri langt om længe blevet konkurrencedygtig på den private og forretningsmæssige flyvningsområde, og man kan med interesse imødesee de næste typer, der kommer fra Beagle-stalden – eller kennelen, må det vel være. PW

KZ II t til salg

Henvendelse:

Herning Flyveplads
telf. 1402 eller telf. 3477

KZ-III sælges

ved henvendelse til
DANFLY

Lerchenborg, Kalundborg.
Telefon 86.

Auster Autocrat J5

250 timer til hovedeftersyn,
nymalet. Kr. 15.000

KZ III

Kr. 21.000

SÆLGES

SCANAVIATION A/S

Hangar 104
Københavns Lufthavn
Dragør
Telefon Dr. 910

BENSEN HELIKOPTERBÅD SÆLGES

15 fods båd med styrbar helikopterrotor, konstrueret af Igor Bensen, U.S.A., bugseres af enhver speedbåd med mere end 50 hk, flyver ved ca. 20 knob, styrbar såvel i højderetning som i drej til begge sider, nyt rotorleje til 2 personers belastning, stabiliseringspontoner, speedometer, ekstra sæt rotorblade. Fartøjet er godkendt af luftfartsdirektoratet. Pris kr. 3.500.00. Instruktion medfølger.

Bent Stig Møller,

Vimmelskafte 38, . C 1555

eller

Københavns Yacht- & Motorbådsværft,

Stubbeløbgade 7, Ø . Ry 906,

hvor fartøjet kan seses.

KZ III SÆLGES

Velholdt, komplet instrumentering plus ekstrainstrumenter og udstyr, f. eks. gyrokompas, kst. horisont, metalpropel, stænkeskærme m.m. Lav pris. KZ III'en er stadig Danmarks letteste fly at flyve.

Henvendelse: flyvetekniker Sv. Aa. Thomsen
Skovlunde flyveplads . Telefon 94 47 19



CALTEX AVIATION

Nyt fra Flyveklubben Flight



Flight's formand i færd med at lave bånd-reportage i Haderslev.

Vi takker alle, der har skrevet til os, og selv om det har været lidt skrant med svarene, kan vi love, at der er nyt på vej. Vi vil også gerne høre fra ENDNU flere.

Siden FLIGHT blev medlem af KDA, har vi haft adskillige besøg fra Fjernkendingsskolen og har lært en masse om fly og flykending, men det er ikke blevet ved den tørre teori.

Fra den 18. til den 23. april var fem af klubbens medlemmer på tur til venskabsklubben FLYING i Haderslev, og vi besøgte både Sønderborg flyveplads og flyvestationerne Skrydstrup og Vandel — på sidstnævnte fik vi hver mindst én svæveflyvestart, og turen betegnes som en stor succes.

Imidlertid tillod vi os ikke at hvile på laurbærene, men gik straks i gang med at planlægge en tur til Odense til flyvestævnet dér den 13. maj. Selv om dagen både begyndte og sluttede med regnvej, var vi heldige at få nogle timer med solskin, netop da der var brug for dem. Vi kørte hjem ud på aftenen med et godt indtryk af et fint arrangeret og veltillrettet stævne.

Ugen efter, søndag den 20., tog hele FLIGHT afsted med TSA til Malmö for at kigge på flyvestævnet dér. De mange tusinder mennesker, der var mødt op, blev sandelig ikke snydt. Der var alt: Radiostyrede modeller, svævefly, privatfly af alle typer og sidst, men ikke mindst: FLYGVAPNET var med med typerne Draken, Hunter, Vampire og Safir. Lansen var på et kort besøg, idet 4 stk. af typen gav en forrygende opvisning over Bulltofta.

Vi ville gerne have været med til stævnet på Gardermoen ved Oslo, men det kunne desværre ikke lade sig gøre, så vi måtte vente på, at RDAF lavede noget lige så godt den 17. juni. I mellemtiden kunne vi så tage til Skovlunde til flyvemessen.

3 af medlemmerne har på privat initiativ arrangeret en tur til Sønderjylland/Nordtyskland i juli måned, i særdeleshed for at besøge Anflürlungsgeschwader AG52 på Jagel efter special indbydelse, og der planlægges ture til diverse „Abent-hus“-dage og til Kastrop lufthavns sydlige del.

Samtidig sørger vi for at bevare alle arrangementerne for eftertiden, idet vi fotograferer på livet løs, og på Haderslev-turen blev der oven i købet lavet en båndreportage og et herligt album med minder fra turen.

Kom så ikke igen og sig, at der ikke foregår noget i Flyveklubben Flight.

Før Deres Shell-kort a jour (8)

Lufthavne og offentlige landingspladser:
Esbjerg lufthavn: Tilføj restaurant, olie 120 og ret tif. til (051)26588.
Rønne lufthavn: Tilføj VOR RN 112.0 mc/s.

Bemærk:
Århus privatflyveplads, Kirstinesminde.
Udvidelse mod øst af den nordlige del af pladsen, hvilket giver ca. 100 m yderligere til rådighed for start og landing øst/vest. Landing dog kun tilladt indenfor de hvide fliser.

Hovedkortet:
Indtegn Rønne VOR 5504N 1446E.

Radiokortet:
Indtegn oplysninger for

VOR
RØNNE
112.0 RN

Intet carnet i England, men ...

Som bebudet har man nu afskaffet kravet om toldcarnet i England, men ikke så nemt og elegant som i Norge, Vesttyskland, Schweiz, Holland og Irland, der tidligere har afskaffet det.

I England skal der udfyldes en „Customs Temporary Importation Permit for a Private Aircraft“, hvoraf toldvæsenet i import-havnen beholder den ene, og man selv medfører og ved udrejse afleverer den anden. Samtidig udleveres nogle ret komplicerede bestemmelser, som det anbefales at studere grundigt. Ifølge disse har toldvæsenet i givet fald stadig ret til at forlange garanti i form af carnet, depositum el. lign., og der er en masse indskrænkninger i brugen af flyene under opholdet i England, idet de ikke må overlades andre på nogen måde, private fly ikke bruges mod vederlag eller til demonstration med salg for øje, og erhvervsmæssige fly desuden ikke til erhvervsmæssig transport inden for England.

Måske lyder det værre, end det er tænkt, og englænderne bedes derfor ved hjemkomsten underrette KDA om, hvordan ordningen virker i praksis.

Det skulle nemlig gå, som da et svævefly, som endda til andet formål havde carnet, ikke kunne indføres i Vesttyskland uden depositum, „fordi man havde sløjft carnet-kravet“.

Thisted flyveplads solgt

Thisted Flyveklub har fået den meget ubehagelige overraskelse, at den flyveplads, man i de sidste år har nedlagt så meget arbejde og kapital i, og hvor der er rejst hangar, pludselig er blevet solgt så at sige under fødderne på klubben. Gårdejereren har nemlig solgt gården til Thy's samvirkende Kvægavlforeninger, der vil indrette afkomsprøvestation på arealerne, og som mener af opretholdelsen af en flyveplads vil give for megen uro. Også for den nystiftede svæveflyveklub, der netop nu regnede med at komme igang for alvor, er det en kedelig situation, men det må håbes, at byen snart får indrettet en ny plads et andet sted.

Flyveplads ved Næstved

I nogen tid har flyveinteresserede i Næstved søgt at få oprettet en flyveplads ved kommunens hjælp, men foreløbig er det ikke blevet til noget, så automobilhandler Per Nielsen, der sammen med direktør Walther Nielsen (formand for Midtjyllands Motorflyveklub) har anskaffet en Cessna 172, har derfor resolut købt en gård, Fjordgården i Stensbækholm, hvor han har indrettet en foreløbig 25 x 400 m bane og bygger hangar.

Dornier-pokalen

Firmaet Jørgen Høyer, der repræsenterer Dornier i Danmark, har udsat en vandre-pokal for danske privatflyvere. Konkurrencen går ud på at vinde flest points på en flyvning Danmark rundt på én dag, hvorunder det gælder om at lande på flest mulige flyvepladser.

Konkurrencen løber hvert år i månederne juni, juli og august. Af de nærmere regler, der kan rekvireres fra KDA, fremgår, at de små flyvepladser og hver ny ø giver særligt mange points. Flyvninger skal på forhånd anmeldes til KDA, der udleverer de fornødne kontrolblanketter.

Jørgen Høyer foretog selv et forsøg pinsedag, hvor han med sin Do-27 nåede ikke mindre end 22 flyvepladser.

FAI-rekorderne

Titous rumfart den 6.—7. august ifjor er anerkendt af FAI med en varighed af 25 t. 11 min., og en samlet distance af 703.143 km (17 gange jorden rundt).

USA har fået anerkendt en hastighedsrekord i lige linie på 2.585 km/t, sat med en McDonnell F4H-1F i november, mens Rusland i oktober udførte en anerkendt flyvning for hastighed på 100 km lukket bane med 2.401 km/t.

McDonnell F4H-1F er også anvendt til en af de nye højderekorder, hvor man skal gennemflyve en vis bane i rekordhøjden, der blev på 20.252 m. De ellers gældende højderekorder er sat ved at omsætte en stor hastighed til højde ved en kraftig stigning.

Helikopter-hastighedsrekorder op over 3 km er af en Sikorsky HSS-2 sat op til 320 km/t, på lukket bane til 294 km/t.

Et russisk konvertiplan af typen Kamov Vintokryl har sat hastighedsrekord med 356 km/t.

Amerikanerinden Constance Wolf foretog i november fra Texas til Oklahoma en ballonfærd, der indbragte hende og USA (der for tiden søger at erobre rekorder på alle felter) hele 15 rekorder i forskellige klasser med varighed på 40 timer 13 min., højde på 4.144 m og distance på 585 km.

Blandt en række lufruterekorder kan nævnes, at American Airlines har fløjet San Francisco—New York på 3 t. 06 min. 23 s. eller 1059 km/t med en Boeing 707.

Stort I-kursus

Svæveflyverådets instruktørkursus, der afholdtes i påsken på Kalundborg flyveplads under ledelse af Bjvind Nielsen og med Jørgen Lauritzen, P. H. Nielsen, M. Buch Petersen og Weisshaupt som lærere, var med 19 deltagere det hidtil største — faktisk for stort efter det hidtidige undervisningssystem, hvorfor man overvejer en holdopdeling til næste år.

Vejrforholdene var ikke de bedste, så det ønskede antal instruktionsstarter blev ikke fuldtud opnået. Men både PFG's Polyt III og Nordvestsjællands Lehrmeister var i brug foruden en Baby fra PFG.

Efter gennemgang af teoriprøvens besvarelser og de praktiske resultater har svæveflyverådet indstillet, at 18 af de 19 udnævnes til instruktører, og desuden var en elev fra ifjor til praktisk omprøve og bestod ligeledes, så de hungrende klubber har nu fået et nyt stort kuld instruktører i virksomhed.

Svæveflyveskolen på Vandel

Så er det sommerferietid, og den 18. juli starter klubejrene og den 22. svæveflyveskolen på Vandel — som tidligere omtalt arrangeret for svæveflyverådet af Vejle Svæveflyveklub. Niels Sejstrup bliver lejrchef de første ti dage, Mogens Buch Petersen den sidste uge. For så vidt som der endnu skulle være ledige pladser på skolen, kan tilmelding til denne stadig ske direkte til Vejle Svæveflyveklub, Erik Toft, Bassevænget, Erritsø by pr. Fredericia.

BØGER

The Aeroplane Directory of British Aviation 1962

Temple Press Ltd., 548 s., pris 38,90 kr. Tilsendt fra Knud Rasmussens boghandel.

Denne bog er primært en handelskalender over den engelske flyveindustri, men den dækker tillige luftfartsselskaber, flyveklubber, offentlige myndigheder, den militære flyvning m. v. i såvel England som Commonwealth. Den afsluttes med en art blå bog med over 1600 biografier af ledende personer indenfor flyvningen. En nyttig håndbog for alle, der i kraft af deres arbejde (eller hobby) beskæftiger sig med en eller anden form for engelsk flyvning.

★

Ray Wagner: *American Combat Planes*. Hanover House, New York, 1960. 447 s., ill. Pris indb. 74,50 kr.

Denne bog er uden tvivl den mest omfattende bog om amerikanske militærfly, der endnu er udkommet, og det skønt den ikke

medtager recognoscerings-, transport- og træningsfly. I modsætning til de tilsvarende engelske bøger er bogen ikke opdelt i „type-biografier“, men hver kategori fly (f. eks. jagere) behandles sammenhængende, hvad der giver et bedre billede af udviklingen. Bogen er overgådt illustreret med billeder af praktisk taget alle versioner, men beklageligvis uden treplanstegninger. Den engelske udgave, der er ca. 20 kr. billigere, må desværre ikke sælges uden for Commonwealth-landene, men bogen er absolut den høje pris værd, alene på grund af de mange sjældne billeder, specielt i Navy-afsnittet.

INDBINDING AF FLYV 10,50 kr. pr. bind.

2 årgange kan indbindes i eet bind for samme pris. Ved indsendelsen bedes anført, om bladet ønskes indbundet med eller uden omslag. Indbindingen er det såkaldte strippbind, der består af faste papsider med solid limning i ryggen og påtrykt rygtitel.

FLYV's FORLAG

EJVIND CHRISTENSEN
VESTERBROGADE 60 - KØBENHAVN V.

DANFLY bruger RAZORBACK
FLYING ENTERPRISE bruger RAZORBACK
HAR DE FORLANGT RAZORBACK
GLASFIBERBEKLÆDNING til Deres FLY?
Godkendt af Luftfartsdirektoratet.

DELTA TRADING CO. Herlevgårdsvej 2 - Herlev.

HANS KOFOED

DANSKE MILITÆRFLY gennem 50 år

Flyvevåbnets flytyper fra starten i
1912 indtil nutidens overlydsjagere

76 sider med mange illustrationer. Pris kr. 11,00

Kan bestilles i boghandelen eller fra

FLYV's FORLAG . EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60 . København V.

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

Minerva 1841



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert forsikringselskab, der er tilknyttet poolen, samt af SAS's billetkontorer.

KZ II T

lukket, velholdt, motorgangtid: 125 t. efter hovedeftersyn — sælges billigt ved hurtig handel. Kan beses efter aftale på enhver plads i Danmark.

P. Bertouch-Lehn, Lungholm, Rødby.
Tlf. Hyldtofte 52-53.

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



Westland Helikopter

FLYVEMASKINER
REDNINGSUDSTYR
INSTRUMENTER

G. Q. FALDSKÆRME
LUFTFOTOGRAFIAPPARATER
FLYVEMASKINELÆRRED

HELIKOPTERE
K. L. G. TÆNDRØR
ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL A/s - KØBENHAVN V

VODROFFSVEJ 46 - 35 23 43



NYT UDE OG HJEMME

Kastrup-gæster i maj

BEA benyttede Vanguard G-APEB, PER, PEK, PEG, PEL, PET og PES på ruten i stedet for Comet, henholdsvis 4., 7., 9., 14., 15., 16. og 26/5.

1/5 SE-CXK, Cessna 175B, Carl Engström fra Eslöv. LN-IKA, Cessna 172B, Björumfly. — 2/5 G-AMWV, DC-3, Silver City. 4X-AGD, Britannia 313, EL-AL-charter. — 3/5 D-ELBE, Tri-Pacer, G. Scheel fra Hamburg. OE-IFA, Constellation L-049 fra det østrigske Aero-Transport ankom og har nu flyvninger hver week-end; resten af ugens dage står den parkeret i Kastrup. C-47, O-15133 og C-130, 60549, USAF. 4/5 D-ALEC, L-1049G, Lufthansa. OY-AFZ, Dornier 27, A/S Nordisk Mineselskab (ex-D-EKOC). 61-QF, Noratlas, French Air Force. — 5/5 G-AJET, Viking, EROS. OH-GSD, Cessna 195B, Finnish Air Service. — 6/5 131635, R7V-1 (Super Constellation), USNavy. OH-CSM, Cessna 180, Sinituote & Binto fra Tikkurila. — 7/5 G-AMXS, DC-3, Derby Airways. 136755, Grumman Trader, USNavy fra hangarskibet "USS Wasp". SE-CUT, Colt, Nyge-Aero.

8/5 VC-47D, O-48186, USAF og en Anson med radarnæse, G-ALIH fra Ekco Electronics, landede. — 9/5 ankom Swissair på ruten med deres sidste nye Caravelle, HB-ICU (bygge-nr. 123). G-ANNO, Heron fra Vickers-Armstrongs Aircraft. — 10/5 G-ARUJ, Piaggio 166 fra United Breweries Ltd. — 11/5 ankom Pan American på ruten med en DC-8, N810PA, i stedet for Boeing 707 og KLM med en L-1049G, PH-LKB, i stedet for Electra. G-AJHZ, DC-3 fra Tyne Tees Air Charter Ltd. WL 685, Vickers Varsity, RAF, Blind Landing Experimental Unit. C-47, O-93066, USAF. — 12/5 OE-AMW, Jodel DR. 105, E. Greiner fra Schwandenstadt. 46-19, C-119, Italian Air Force (ex-USAF 52-6015). — 14/5 N 748 PA, DC-7C, PAA.

15/5 D-ILSE, Queen Air, Firma Diehl fra Nürnberg. D-GARA, Apache, Haribo Lakritzen. OY-AEU, Cessna 182C, Transair. XJ 347, Devon, Royal Navy. — 16/5 LN-SUO, Fokker F-27, Braathen. — 17/5 Olympic Airways Comet 4B, SX-DAL, mellem-landede på BEAs natrute til Stockholm og SX-DAK ankom på BEAs ordinære rute. C-47, O-348310, USAF, MAAG France. — 18/5 OH-DCA, DC-6A, Finlantic, ankom for at få et eftersyn hos SARCO. G-APBC, DC-3, Derby Airways. — 19/5 G-ANAN, Dove, Morton Air Service. XR 441, Heron, Royal Navy. G-ARII, Queen Air, The British Oxygen Co. — 20/5 fik Nordair deres femte DC-6, OY-AOE, "Nordpilen" (ex-N 90716). OK-LDA, TU-104A, CSA. D-EGIX, Klemm 107B fra Fliegergruppe Leutkirch. HS-TGE, Convair 990, THAI (ex-SE-DAZ). — 21/5 C-117B, O-52548, USAF. SE-CPY, Cessna 172, R. Johansson fra Vällingby (ex-OY-AER).

22/5 C-130B, 10953, USAF, Tactical Air Command. D-IATA, DO-28, Air Lloyd fra Hamburg. OY-AEV, Cessna 172C, Transair. SE-CMO, Cessna 175A, C. Drangel fra Järforsen. — 24/5 C-130, 50017 og C-47, O-15996, USAF. C-54, 49148, French Air Force (ex-USAF 44-9148). D-EBGU, Jodel DR. 1050, Niederhessischer Verein für Luftfahrt og Air France ankom med en ny Caravelle, F-BJTG (bygge-nr. 115). — 25/5 N 753 PA, DC-7C, PAA. SP-LAD, Li-2, Lot, ankom som fragter. C-47, O-48251, USAF. LN-BND, Colt, Norronafly. F-BJQY, Jodel 140B, Blot-Lefevre fra Le Havre. — 26/5 N 9755 F, Beaver, Mildenhall Aero Club. SE-CDÓ, Tri-Pacer, D. Gyllenberg fra Skara. — 27/5 OO-CPW, Cessna 182B, Monsieur Ganshof Van Der

Meersch. F-BJNV, Jodel DR. 1050, Ste Cremer. — 28/5 PH-MAA, DC-3, Martin Air Charter.

29/5 SE-CTD, Comanche, Svenska AB Oltronix. XX716, Comet 2, RAF og 128433, R6D-1Z, USNavy, ankom som VIP-transporter med henholdsvis den britiske forsvarschef, admiral Lord Louis Mountbatten og NATO's øverstbefalende for Atlanterhavsområdet, admiral Robert Lee Dennison. — 31/5 D-GIGI, Apache fra Bavaria Flug-Gesellschaft og en Beagle Airedale, G-ARXB, endnu ejet af fabrikken, ankom for briefing og fløj derefter til flyvemesse i Skovlunde.

Luftfartsregistret

Nyregistreringer: OY-AEP, Cessna 180D, Commertas. — AFV, Cessna 172C, S. Grum-Schwensen. — ACW, Piper PA-22-150, Dyrberg Aero. — AFJ, Piper PA-18A-150, Danfly. — AFZ, Dornier Do-27Q5, Nordisk Mineselskab. — EAG, Smaragd CP 301S, Esbjerg Aero Service. — AEL, Cessna 175C, B. E. Leudesdorff. — AEV, Cessna 172C, Commertas. — AEU, Cessna 182E, Transair. — DKO, KZ III, Tage Størup. — AMM, Jodel D. 112, Rudolf Frederiksen. — EAW, Piper Apache PA-23-160, ISIS Aviation. — EAM, Piper PA-18A-150, Danfly.

Nye ejere: DEE, KZ III, Danfly. — DKU, KZ III, Jens Ledgård Steffensen, Thisted. — DUB, KZ III, P. Kastrup Jensen, Ålborg. — DHY, KZ III, K. P. Munk + 4, Kalundborg. — ACO, KZ VII, Vagn Åge Jensen, Åbenrå.

Registernyt

Af hensyn til de læsere, der foretrækker at ordne deres civilregister på den gammel-dags facon, d.v.s. efter luftdygtighedsbevisets nummer, kan det oplyses, at beviserne nr. 501-18 vrødrer følgende fly i den nævnte rækkefølge:

OY-APF, AFM, AFH, FAZ, EAT, EAU, EAV, AFK, AEP, AFV, ACS, ACW, AOD, EAW, EAG, AOE, AFZ og AFJ.

Handley Page død

Den engelske flyveindustri grand old man, Sir Frederick Handley Page, døde den 20. april i en alder af 77 år. Han var uddannet som elektroingeniør, men blev hurtigt "flyvetosset" og grundlagde sin egen flyvemaskinefabrik i 1909. Ved sin død var han stadig administrerende direktør.

Handley Page fabrikken har navnlig bygget bombefly, af hvilke de bedst kendte var O/400 fra den 1. og Hampden og Halifax fra den 2. verdenskrig. Efter krigen har fabrikken bygget transportflyene Hastings, Hermes og Herald samt bombeflyet Victor. Handley-Pages vigtigste bidrag til flyveteknikken er dog slats'ene, som første gang blev anvendt i 1921.

Handley Page var en særpræget personlighed, der ikke var bange for at sige sin mening og ofte fulgte sine egne veje. Han lagde nok så megen vægt på billig lufttransport som på de store hastigheder, og i de senere år har firmaet udført et stort arbejde med grænselagskontrol. Handley Page ønskede ikke at være med i de store finansgrupper indenfor den engelske flyveindustri, i hvert fald ikke på deres betingelser; denne holdning kostede ham utvivlsomt ordren på militærversionen af Herald.

Flyvevåbnet

Ved kongelig anordning af 4. juni er graden kaptajnlojtnant afskaffet og graden major genindført. Samtlige tjenstgørende kaptajner er derefter udnævnt til majorer, mens kaptajnlojtnanterne er blevet kaptajner.

Kaptajn H. G. P. Jensen er pr. 1/5 udnævnt til oberstlojtnant i flyvevåbnet.

De to første Alouetter kom til Værlose den 8. juni; der skal ialt leveres fem til anvendelse fra marines nye fiskerinspektionsskibe.

TYPENYT

Merville D.63 er et nyt fransk tosædet privatfly, der den 23. marts udførte sin første flyvning. Den er baseret på et projekt af afdøde Roger Draine og udstyret med 105 hk Potez motor og helt igennem fransk udstyr. Den er lavvinget med næsehjul.

GAM Dassault Mystere XX er en udvikling af Communauté og forsynet med to SNECMA JT 12 jetmotorer på bagkroppen. Den får plads til 2 mands besætning og 8 passagerer. Rejsehastigheden bliver Mach 0,88, fuldvægten ca. 8 tons.

Scintex Super-Emeraude CP.1310 C3 udførte sin første flyvning den 20. april. Den har 100 hk Continental 0.200 og vil som CP.1315 C3 blive forsynet med 105 hk Potez 4 E.20 motor. Ved en vægt af 660 kg er den i modsætning til den tidligere Emeraude godkendt til kunstflyvning. Fuldvægten er 700 kg.

Moynet M 360 Jupiter er et nyt fransk forretningsfly under bygning på Matra-motorfabrikken i tre eksemplarer. Det får plads til 4-5 passagerer og udstyres med to Lycoming motorer på 180 hk, anbragt i tandem. Det tredje fly får dog to 260 hk motorer.

Sikorsky HSS-2 skal leveres til den japanske flåde i et antal af 11, hvoraf den første bygges i USA og leveres i august 1963. De to næste leveres delvis monteret, mens de sidste bygges i Japan af Mitsubishi, dog under anvendelse af visse amerikanske dele.

Republic Lark, en Alouette med AiResearch gasturbine, er under udprøvning af U.S. Marine Corps.

Hunting Jet Provost T. Mk. 52 er en bevæbnet udgave af T. Mk. 4. Den er bestilt af det sudanesiske flyvevåben.

Douglas 2086 er et projekteret mellem-distancetrafficfly til 56-74 passagerer og forsynet med to P & W JTF10A-6, monteret på bagkroppen. Marchhastigheden bliver ca. 850 km/t. Projektet vil kun blive bragt til udførelse, hvis man får ordrer på mindst 125.

Rotorcraft Grasshopper er en engelsk helikopter med modroterende rotorer og forsynet med to Walter Mikron. Den er konstrueret af J. S. Shapiro, tidligere cheftekniker hos Cierva.

Auster forsvinder

Beagle-gruppen har gennemgået en omorganisation, hvorved datterselskaberne Beagle-Auster og Beagle-Miles er gået op i Beagle Aircraft Ltd., ligesom alle produkter fremtidig forhandles under fabriksnavnet Beagle. Man har opgivet planerne om at overtage den tidligere de Havilland fabrik i Christchurch og vil i stedet bygge en ny fabrik i Shoreham, hvor konstruktionsafdelingen allerede er beliggende.

En annonce

vedrørende køb, salg eller stillinger indenfor flyvningen giver altid resultat i FLYV.

Billet mrk.-annoncer ekspederes uden ekstra gebyr.



KONGELIG DANSK AEROKLUB

(DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Dag Hammerskjølds Allé 40, København Ø.
Telefoner: ØBro 29 og (ang. model- og svæveflyvning) ØBro 249.
Postkonto: 256.80.
Telegramadresse: Aéroclub.
Kontor og bibliotek er åben mandag til fredag fra kl. 9—16.
Formand: Landsretssagfører B. Moltke-Leth.

MOTORFLYVERADET

Formand: Ingeniør Arne W. Kragels.

SVÆVEFLYVERADET

Formand: Ingeniør Kaj V. Pedersen.

MODELFLYVERADET

Formand: Bankass. Ole Meyer Larsen.

DANSKE FLYVERE

Formand: Generalmajor H. Pagh.
Generalsekretær: Direktør August Jensen.
Dansk Pool for Luftfartforsikring,
Østergade 24, tlf. Minerva 1841.

Udvekslingsrejserne til Amerika og Asien

Onsdag den 18. ds. rejser en række heldige KDA-medlemmer ud på en eventyrlig sommerferietur. Under ledelse af major Erik Krum-Hansen fra flyvevåbnet og Ole Brandt fra Birkerød Flyveklub rejser Poul M. Jørgensen, Carl Gerstrøm, Thorkild Steen Jensen, Birger Lind og Finn Gravesen via Frankfurt og New York til staten North Carolina i USA, hvorfra de vender hjem den 10. august.

Jørgen Rhode Kristensen og Louis Thomsen skal tværs igennem Canada til Vancouver og Henning Mikkelsen og Erik Nordholt skal på vor første udveksling med til Asien, idet de begge skal besøge Tyrkiet. Rejserne foregår ved forskellige flyvevåbens transporteskadriller.

Til gengæld for disse enestående sommerferierejser, som KDA nu har sendt over 100 af sine medlemmer ud på, får vi et tilsvarende antal gæster fra de pågældende lande, som med stud. polyt. Fritz Krag som ledsager ved flyvevåbnets hjælp transporteres rundt i Danmark, bl. a. til FSN Avno og til Ronne, Silkeborg og Esbjerg, hvor de respektive klubber er værter. I to perioder er kadetterne i hovedstaden, og KDA opfordrer atter indtrængende medlemmer her til at hjælpe med indkvartering af de unge i dagene 19.—23. juli og 2.—9. august. Der skulle dog nok trods sommerferietiden være 9 af vore ca. 1000 hovedstadsmedlemmers gæstfrie hjem, der vil være værter for vore gæster. Vær rar omgående at henvende Dem til KDA.

Ikke flere fødselsdagshilsner

Igennem en årrække har KDA til fortrinsvis sine personlige medlemmer sendt et lykønskingskort på disse medlemmers fødselsdag (for så vidt denne var oplyst overfor KDA) og samtidig vedlagt et indbetalingskort til KDA's boligfond. Mange har været glade over denne hilsen, mens andre syntes mindre godt om den, og da man nu stod over for at skulle trykke nye kort, har hovedbestyrelsen taget denne praksis op til overvejelse.

Resultatet er blevet, at omend der i tidens løb er indkommet et helt pænt beløb, så står nettoudbyttet ikke i rimeligt forhold til de udgifter og den arbejdsindsats, denne sag kræver. Man vil hellere anvende arbejds-

kraften til mere „produktive“ formål og har derfor besluttet at indstille disse hilsner.

Derfor har man naturligvis ikke lukket for tilgangen af midler til boligfondet, som man f. eks. vil gøre opmærksom på i forbindelse med kontingentopkrævningerne og med muligheder for fradragsberettigede gaver til KDA.

Tyrkisk udmærkelse

Aeroklubbens tidligere generalsekretær, kaptajn John Foltmann har den 8. juni af den herværende tyrkiske ambassadør fået overrakt den tyrkiske aeroklubs sølvmedalje og er samtidig blevet udmævnt til æresmedlem af den tyrkiske aeroklub, som på denne måde har villet hædre John Foltmann for hans indsats for udviklingen af den internationale civile flyvning.

Runde fødselsdage:

Lærer J. Langkjær, Frederiksberggade 15, Silkeborg, 65 år den 3. juli.

Direktør Einar Dessau, Baunegårdsvej 50, Gentofte, 70 år den 17. juli.

Autoforhandler Thorsten Pedersen, Frederiksgade 23, Skive, 50 år den 18. juli.

Direktør E. Norby Nielsen, Esperance allé 6A, Charlottenlund, 65 år den 20. juli.

Alborg Flyveklub i sving

Den genoplyvede Alborg Flyveklub regner med at have ca. 65 medlemmer, og indenfor medlemsskaren er der anskaffet en brugt KZ VII, der blev taget i brug midt i juni, mens en halv snes medlemmer er på flyveskole hos Jørgen Jensen og regner med at få certifikatet i år. Nyt teorikursus startes 27. august.

Klubben anvender klubhuset i lufthavnen sammen med Aviator og var med i arrangementet for at skaffe penge ved pølsesalg o. l. under flyvevåbnets dag den 17. juni.

KALENDER

- 2/9 Flygvåbnets 50-års-stævne (Malmslätt).
- 3-9/9 Farnborough-udstilling.
- 9/9 Flyvestævne i Ljungbyhed.

Motorflyvning

- 30/6-1/7 Int. rally på Sicilien, Palermo (It.).
- 30/6-1/7 Int. rally Basse-Normandie, Flers (Fr.).
- 4-8/7 Int. rally i Baden-Baden (Tyskl.).
- 13-15/7 Int. rally i Pescara (It.).
- 20-22/7 Mercator-rally, Duisburg (Ty.).
- 21-22/7 Dolomiter-rally, Trento (It.).
- 17-29/7 VM i kunstflyvning (Budapest).
- 20-21/7 Int. forretnings- og turistfly-konkurrence i Oxford (Engl.).
- 18/8 Kunstflyvningskonk., Coventry (Engl.).
- 6-9/9 Rally i Østrig.
- 22-23/9 Oktoberfest-rally (München).

Svæveflyvning

- 21/7-4/8 Svæveflyveskole og træningslejr.
- 31/10 Flyvedagskonkurrencerne slutter.
- 1-2/12 Klublederkursus (København).

Modelflyvning

- 9-17/7 Sommerlejr.
- 4—5/8 NM i linestyering (Helsinki).
- 14—20/8 VM i radiostyring (Kenley, England).
- 26/8 Høstkonkurrencer f. linestyrede.
- 1-7/9 VM i linestyering (Kiev, USSR).
- 9/9 Høstkonkurrencer f. fritflyvende.
- 19-24/9 VM indendørs (Cardington, Engl.).
- 23/9 Høstkonkurrencer f. radiostyrede.
- 30/9 Danalimkonkurrencen (Odense).
- 7/10 Moseslaget (København).
- 4/11 Jyllandslag (Århus).
- 31/12 Årsrekordåret slutter.

Nye bøger i biblioteket:

- Aero Revue 1961
- Interavia 1961
- Air Facts 1961
- Flying 1961
- Flug-Revue 1961
- Der Flieger 1961
- Flugwelt 1961
- Deutscher Aero Club 1958—59
- Deutscher Aero Club 1960—61
- Model Aircraft 1961
- Shell Aviation News 1961
- Aero Modeller 1961
- Air Pictorial 1961
- Sailplane and Gliding 1960—61
- Flight 1961

Vestjysk Flyveklubs 25-års-fest

Efter nogle udsættelser fejrede Vestjysk Flyveklub sit 25-års jubilæum i september i fjor ved en nydelig fest i lufthavnsrestauranten lørdag den 19. maj. Formanden, fabrikant Anker Pallesen overrakte ved denne lejlighed klubbens nyudnævnte æresmedlem, autoforhandler J. Østergård Vejvad, hans udnævnelse i form af en sølvplade indlagt i moseeg, ligesom en række præmier og pokaler blev uddelt. Ingeniør P. Weishaupt bragte en hilsen fra aeroklubben og udtalte, at Vestjysk Flyveklub i privatflyvningens vanskeligste år havde været en af de klubber, der havde opretholdt størst aktivitet.

Direktør Dessau fylder 70



Direktør Einar Dessau, der har været medlem af KDA fra det første år og gennem en lang årrække været næstformand, fylder den 17. juli 70 år.

FLYV

BEDAKTION

Kongelig Dansk Aeroklub, Dag Hammerskjølds Allé 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 følgende måned.
Eftertryk kun tilladt med kildeangivelse.

EKSPEDITION

Ejvind Christensen, Vesterbrogade 60, Kbh. V.
Tlf. Central 13.404. — Postkonto 238.24.
Abonnementspris: 15 kr. årlig.
Rubrikannoncer: 1,20 øre pr. mm.
Sidste indleveringsdato for annoncer: den 10.
Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.

BENDIX DOPPLER

SAS

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEMS



SWISSAIR



JAPAN AIR LINES

ANVENDES

NU



CIVIL AIR TRANSPORT, FORMOSA



UNITED AIRLINES



EL AL ISRAEL AIRLINES

AF LUFTFARTSSELSKABER I HELE VERDEN



GERMAN AIR FORCE, NATO



GREEK AIR FORCE, NATO



TURKISH AIR FORCE, NATO

SAMT I NATO

De nyeste typer af civile og militære jettfly, der beflyver de mest krævende luftruter i verden, er idag afhængig af Bendix® Doppler Radars pålidelighed og nøjagtighed. Samtidig med at dette Doppler-system nedsætter flyvetid og brændselsforbrug er de drifts- og vedligeholdelsesmæssige problemer reduceret til et minimum i forhold til andre systemer.

Fordelene er mange: Kontinuerlig aflæsning af fart

over jorden samt afdrift og distance at gennemflyve. Kursinformationer. Automatisk funktionskontrol. Gennemført anvendelse af halvledere (dog ikke for så vidt angår Klystron og spændingsregulering). Ringe vægt. Dobbeltudstyr med én antenne. Skriv idag og få nærmere oplysninger. Bendix International Division, 205 East 42nd Street, New York 17, U.S.A. Telegramadresse: »Bendixint«, New York.

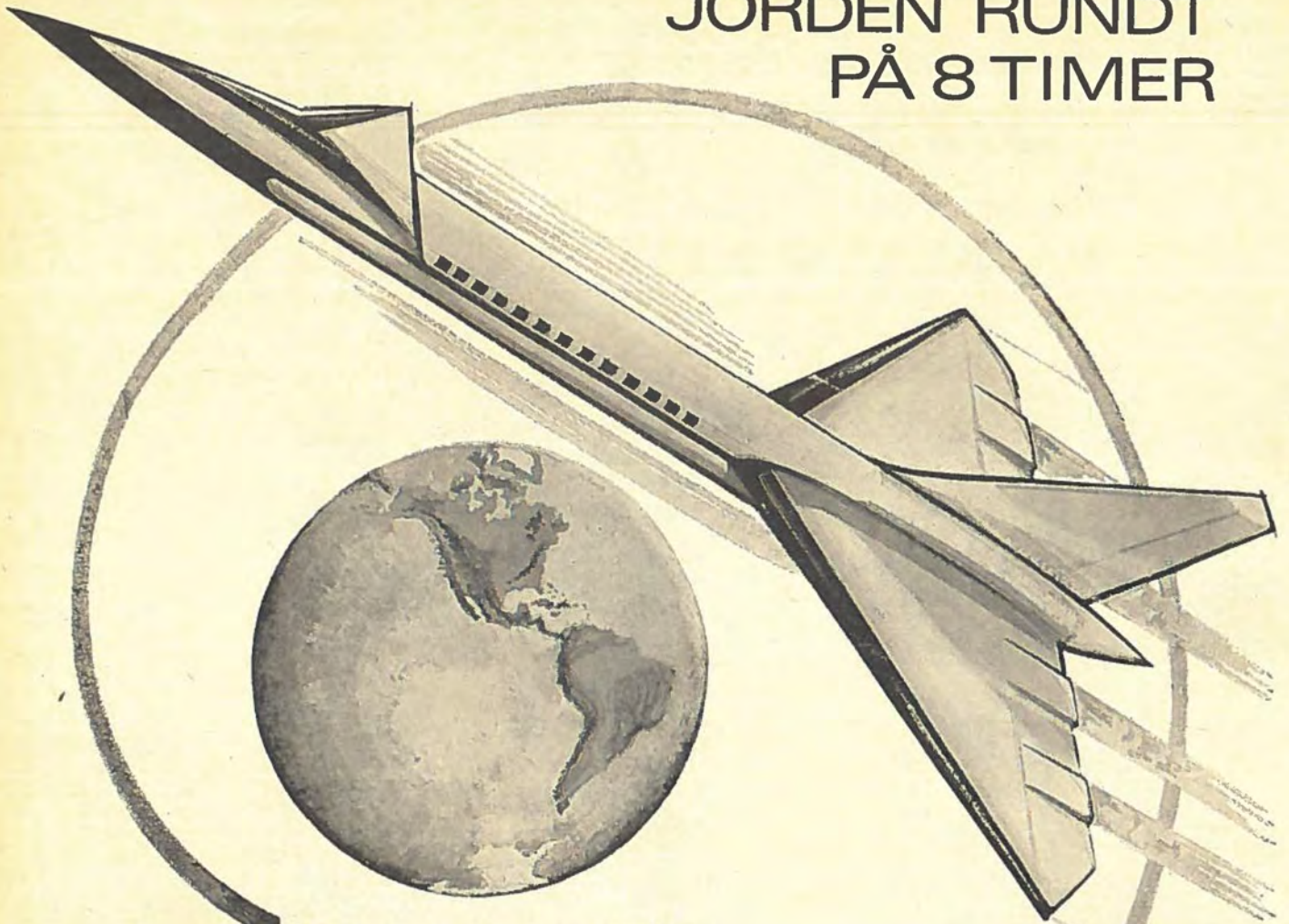


Dette Bendix Doppler-system vejer kun ca. 43 kg 1. Indtrækker 2. Sender/modtager. 3. Kontrolenhed 4. Indikator 5. Antenne 6. Omsætter 7. Funktionsvælger for omsætter.

Bendix International Division



JORDEN RUNDT PÅ 8 TIMER



Det er ikke nær så usandsynligt, som det lyder.
I 1906 nåede man op på 41,3 km/t... i 1960
på 2.090 km/t... og nu planlægger man jettl-
ners, der kan flyve 3,5 gange lydens hastighed.
Hver dag gøres fremskridt inden for teknikken
med nye fly og nye motorer med nye og større
krav til brændstoffer og smøremidler. I et intimt
samarbejde mellem teknik og forskning er ESSO
med til i dag at skabe olieprodukterne til mor-
gendagens jettfly.



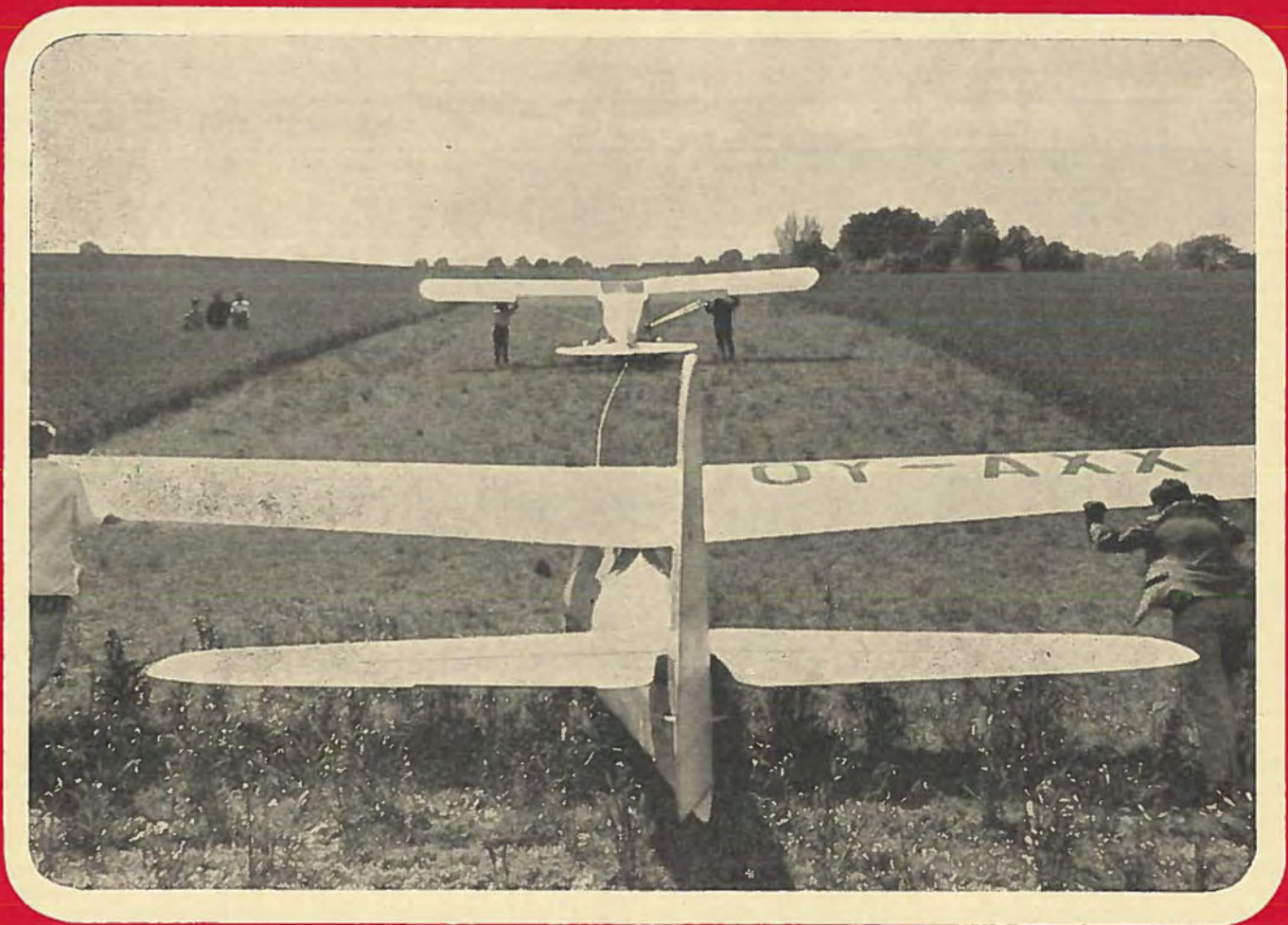
3.



FLYV



TIDSKRIFT FOR MILITÆRFLYVNING, TRAFIEFLYVNING, PRIVATFLYVNING OG FLYVESPORT



Når hænde er kort og svæveløst tungt, hjælper det med lidt håndkraft i begyndelsen.

PRIS KR. 1,50 incl. OMS

8

1962

INDHOLD:

Link-træning hos KDA * Besøg hos Marcel Dassault * Motorflyvernes flyvedagskonkurrencer * Med FLYV i Piper Cherokee * Nordiske svæveflyvemesterskaber * Byg en Conovery.

LUFFRAGT GÅR IND I JET ALDEREN



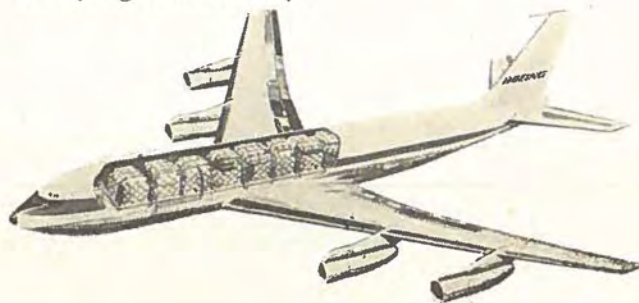
Den nyligt annoncerede Boeing 707-320C cargo-jet betyder et vigtigt gennembrud for luftfragten. For første gang kan luftfragt transporteres i større mængder med jetfart. Afsenderne vil kunne nyde fordelene ved levering „næste morgen“ tværs over et kontinent eller et verdenshav.

Det nyeste medlem af Boeing jet-familien, 320C, er en udvikling af 707-320B turbofan Intercontinental. Den har bevaret alle de vigtigste systemer og komponenter, hvilket giver den højeste økonomi m. h. t. standardiserede reservedele, udstyr i lufthavnene og træning af besætningerne.

320C er allerede købt af to selskaber – Pan American og World Airways. Den har en lasteevne på mere end 45 tons og en aktionsradius på 5600 km. Det øverste dæk

kan let ændres til udelukkende passagerkabine, udelukkende lastrum eller en kombination af begge dele. Marchastigheden med fuld last er 925 km i timen.

Den fremragende 707-320C er bygget med henblik på de lavest mulige fragtomkostninger og den højeste driftssikkerhed. Den vil starte et nyt kapitel i den verdensomspændende luftfragts historie, når den bliver sat i regelmæssig drift til næste år hos Pan American World Airways og World Airways.



BOEING

FLYV

Officielt organ for
KONGELIG DANSK AEROKLUB og DANSKE FLYVERE
Nordens ældste og førende tidsskrift for flyvning

Nr. 8

August 1962

35. årgang

Nordisk konkurrence- samarbejde

I GENNEM en årrække har man fra tid til anden drøftet mulighederne for at få arrangeret et nordisk mesterskab i svæveflyvning, som vi længe har haft det for modelflyvning og for motorflyvning.

Forst i år, da Finlands Flygförbund tog et direkte initiativ til at kombinere en beskeden nordisk konkurrence med to deltagende fly fra hvert land med en finsk konkurrence, blev det til virkelighed.

Selv om kun Finland og Sverige deltog fuldt ud, mens Danmark begrænsede sig til ét hold og Norge til en observatør, var det dog et skridt fremad. Det var afgjort en succes, som deltagerne hver i deres egne lande vil søge at bygge videre på, så et nordisk svæveflyvemesterskab bliver en fast tradition.

Arrangementet var forholdsvis enkelt og billigt, og det må det også være, for rejseudgifterne med bil og transportvogne er store og derved en tydelig hindring.

For modelflyvernes vedkommende fik vi ifjor efter et initiativ fra dansk side suppleret mesterskaberne for fritflyvende modeller med et for linestyrede. Selv om denne konkurrence foregik ved Stockholm, kunne Danmark kun deltage med et lille hold, og når konkurrencen i denne måned gentages i Helsingfors, bliver det af økonomiske grunde desværre helt uden dansk deltagelse.

Derimod regner vi med som sædvanligt at kunne deltage i den nordiske motorflyvekamp i Sverige sidst i denne måned.

Man ser imidlertid, at hvor ønskværdigt et videre internordisk konkurrence-samarbejde fra alle sider erkendes at være, så støder det stadig i praksis på betydelige vanskeligheder.

KDA tilbyder billig link-træning

Hold Deres træning vedlige, lær noget mere og vær med til at højne flyvesikkerheden.

FRA begyndelsen af denne måned kan KDA tilbyde sine medlemmer af alle kategorier linktræning til usædvanligt billige priser.

Takket være velvilje fra flyvevåbnet har KDA fået stillet en Link C 8 til disposition, og ved velvilje fra Forsikringselskabet Codan A/S har man fået den stillet op på et så centralt sted som i Codanhus, hvor mange luftfartsfolk i forvejen har deres gang.

Når KDA har modtaget så megen velvilje i denne sag fra flyvevåbnet og Codan, er det formentlig også af den grund, at man ligesom KDA er interesseret i på alle måder at søge at øge flyvesikkerheden og hæve standarden.

Men er linktræning da ikke bare noget, som IFR-flyvere er interesseret i? Kan en almindelig privatflyver, der kun flyver et begrænset antal timer om året i godt vejr have nogensomhelst interesse af link?

Kursus for enhver smag og pengepung

Ja, det kan han. Enhver flyver kan have udbytte af en omgang link, tilpasset hans stadium og erfaring. Som eksempler er der derfor skitseret forskellige kursusplaner, men det understreges, at undervisningen tilrettelægges individuelt efter aftale mellem hvert medlem og instruktøren.

Til instruktørjobbet har motorflyverådet iøvrigt engageret den erfarne linkinstruktør Ernst Schnoor, der har påtaget sig det i sin fritid, hvilket passer godt sammen med, at de fleste af vore medlemmer vil bruge deres fritid til formålet. Det udelukker iøvrigt ikke undervisning i dagtimerne.

Men lad os se på mulighederne:

A-certifikat, VFR uden radio: Er man ny eller ældre privatflyver, der bare flyver VFR uden radio, bør man for sin egen sikkerheds skyld gennemgå et elementært kursus i instrumentflyvning, som det forøvrigt nu kræves i A-certifikatundervisningen i USA. Her ved lærer man, hvor hjælpeløs man vil være, hvis man indlader sig på flyvning under for

dårlige vejrforhold, og man får et elementært grundlag, som man kan redde sig på, hvis man uforvarende skulle komme ind i sådant vejr.

Det strækker sig over 5 timer og koster 180 kr.

A-certifikat, VFR med radio: Indeholder foruden foranstående kursuspensum træning i radiotelefoniprocedurer under realistiske forhold. Hertil kommer øvelse i den navigationshjælp, man kan få, hvis man bare er udstyret med tovejs radio. Det er dels flyvning efter pejlinger fra en lufthavn (QDM-QDR-metoden), dels flyvning med radarhjælp (GCA-procedurer). Begge dele kan være til stor hjælp i en snæver vending, og vi har mulighederne for at udnytte dem. Hvorfor ikke lære dem, så man kan udføre dem kvikt og elegant uden at blive en urimelig byrde for flyveledelsen? Dette kursus skønnes at vare 10 timer og koste 350 kr.

Radionavigation og IFR. Et fuldt kursus til IFR-brug ansættes til 20 timer og 700 kr. og omfatter foruden forrige kursuspensum brug af radiokompas, ILS og GCA-PAR. En del af det kan imidlertid også have interesse for andre, f. eks. et specialkursus i brug af radiokompas, der kan arrangeres efter aftale.

Og hvad med lidt VOR, siger De? Ja, det er det eneste, denne link endnu mangler, men som vi ved, der især efterhånden bliver behov for. Installationen koster nogle tusinde kroner, men selv til de anførte billige priser, skulle der kunne blive et overskud, som vil blive hensat til en sådan forbedring.

Timer udover det skønnede antal koster 35 kr., mens enkelttimer (under 5 timer) koster 40 kr. Enkelttimer kan være aktuelle, hvis man f. eks. skal til en bestemt lufthavn og lære dens indflyvningsprocedurer at kende.

Bestilling af tid på link'en foregår direkte til instruktør E. Schnoor på telefon DRager 12 26 (bedst 18-20) eller via KDA, hvor man også forud køber billetter, som afleveres til instruktøren efter hver time.

Med FLYV hos

MARCEL DASSAULT

I den første af en serie artikler om den franske flyveindustri skriver Hans Koføed om en af de førende franske fabrikker.

FRANKRIGS største privatejede flyfabrik er Générale Aéronautique Marcel Dassault, der har 6000 ansatte, hvoraf 1000 ingeniører m. v. Siden 1947 har man bygget omkring 1600 fly, alle jagere på nær 350 motorede transportfly. Dassault byggede fly allerede før krigen, men da under navnet Marcel Bloch. Efter et ophold i koncentrationslejren Buchenwalde følte han imidlertid ingen trang til at beholde sit tyskklingende navn. Den gamle Dassaultfabrik blev iøvrigt nationaliseret i 1936, men allerede samme år oprettede Dassault en ny fabrik, der indtil 1946 hovedsagelig beskæftigede sig med propelfabrikation.

FLYV's medarbejder havde for kort tid siden lejlighed til at besøge Dassaults fabrik i Merignac, der ligger i en skovkant umiddelbart op til lufthavnen i Bordeaux. Den første del af denne meget smukke fabrik blev taget i brug i 1950, men den er blevet udvidet gentagne gange siden. For tiden er man ved at opføre en stor bygning til produktion af Mirage IV. Merignac-fabrikken er en ren samlefabrik, idet delene leveres fra andre fabrikker, såvel indenfor som udenfor Dassault-koncernen. Ved mit besøg var der to samlelinjer i den store montagehal, en for Mirage og en for Etandard. Af de to typer fremstilles henholdsvis 10 og 5 pr. måned, men da man byggede Mystère, var man oppe på 35-40 fly om måneden, i begge tilfælde uden skifteholdsarbejde.

Mirage III-versionerne

Mirage III er en deltvinget jager (se bilde i juni-nummeret), forsynet med en SNECMA Atar jetmotor samt en SEPR raketmotor. Raketmotoren anvendes først og fremmest til at forøge stigeevnen i store højder, men kan naturligvis også anvendes som starthjælp. Det skulle normalt ikke være nødvendigt, idet Mirage kun behøver ca. 900 m for at nå en højde på 15 m. Det er der vist ikke nogen amerikansk jager, der kan gøre den efter! Takket være lavtryks-hjulene kan den operere fra feltflyvepladser, og da den er meget manøvreduktig og betydeligt billigere end andre jagere i Mach 2 klassen, så er det egentlig forbausende, at den ikke har vundet endnu større udbredelse. Men politiske hensyn vejer desværre tungere end de saglige. Fuldt udstyret koster en Mirage III godt 900.000 \$. Til sammenligning kan oplyses, at ifølge New York Times har russerne tilbudt MiG-21 til Indien for 735.000 \$ pr. stk. Bladet oplyser, at en tilsvarende amerik. jager koster 1.685.000 \$.

Den version, der nu seriefremstilles, er interseptoren Mirage IIIC, hvoraf der hidtil er bygget ca. 95, men man går nu over til Mirage IIICJ, der har anden elektronisk udrustning. Den normale bevæbning består af tre luft-til-luft-missiler, men den kan også bevæbnes med to 30 mm maskinkanoner. I montagehallen var der iøvrigt en konverteringslinje, hvor Mirage IIIC blev ombygget til IIICJ. Mirage IIIC skal foruden til Frankrig også leveres til Israel, Sydafrika, Australien og Schweiz. De to sidstnævnte lande har erhvervet byggelicens, og mens



Standard IVM er en hangarskibsbaseret jager, der bygges til den franske flåde.

Schweiz kun får et enkelt fly fra Dassault, bliver de 15 første australske i større eller mindre grad bygget af franske dele, og først nr. 16 bliver rent australsk.

De schweiziske Mirages får Hughes radar i stedet for CSF Cyrano, idet de skal bevæbnes med Falcon missiler.

Mens Mirage IIIC er udstyret med en Atar 9C på 4200 kg st. t. (6400 kg med efterbrænder), har den tosedede træner Mirage IIIB en Atar 9B på 4200/6000 kg st. t. Træneren har ikke radar, idet dette ikke kræves af det franske flyvevåben, men den kan medføre samme bevæbning som de operative versioner, bortset fra luft-til-luft-missiler. Mirage IIIB er ikke alene beregnet til typeomskoling, men også som almindelig overgangstræner, således at flyveleverne kan gå fra f. eks. Fouga Magister til Mirage IIIB. Man kalder den for T-33's afløser og har foreløbig fået en ordre på 30 til det franske flyvevåben. De bygges på samme produktionslinje som de øvrige Mirage'er, og den første er netop blevet færdig.

Kroppene til Mirage kommer fra Dassaults fabrik i Argenteuil ved Paris, vingerne fra Nord Aviation i Meaulte, finnen fra Dassaults fabrik i selve Bordeaux. Visse dele til kroppen bygges af Breguet, mens Morane-Saulnier fremstiller droptanke. Til færgbrug kan Mirage forsynes med to kæmpetanke, hver på 1700 l; de normale droptanke rummer kun 625 l. Produktionslinjen har 9 »stationer« i montagehallen og 5 i hangaren ved siden af. De sidste anvendes til kontrol af de forskellige systemer o. l. Det varer ca. 10 måneder at bygge en Mirage. Krop og vinge tager hver 7 måneder, monteringen 2 måneder og flyveprøverne 1 måned. Medregnet produktion af motorer, elektronik o. s. v. regner man med, at ca. 35.000 mennesker er beskæftiget med bygning af Mirages!

Senere på året vil produktionen af Mirage IIIC ophøre til fordel for jagerbombere Mirage IIIE, der har længere krop, Doppler og andre ændringer. Man skal også bygge recognosceringsversionen Mirage IIIR, der har kameranæse. De vil måske til sin tid blive efterfulgt af Mirage IIIV. Denne version, der er med i NATO-konkurrencen om en lodretstartende jagerbomber, har foruden den normale Atar motor et antal Rolls-Royce løftmotorer. For at prøve dette princip i praksis har man ombygget en af Mirage prototyperne til en slags prototype for Mirage IIIV. Af uforklarlige årsager har den fået navneforandring til Balzac. Den har formentlig fløjet, når disse linjer læses. Hvis Dassault vinder konkurrencen, vil den første rigtige Mirage IIIV kunne være i luften i slutningen af 1963, og typen kan være i eska-drilletjeneste i 1966.

Mirage IV-bombere

Den tredje prototype af jettombere Mirage IV fløj første gang den 1. juni. Prototyperne har to Atar 9C, men produktionsversionen vil blive udstyret med Atar 9K på 4800/6800 kg st. t. Denne motortype vil formentlig også blive anvendt i de senere Mirage III. Det er også muligt, at man vil anvende SNECMA T. F. 106 i Mirage IV. Det er en turbofan motor, udviklet fra Pratt & Whitney JFT10. Det franske flyvevåben skal have 50 Mirage IV, og også Australien er meget interesseret i denne type (som afløser for Canberra).

Den anden type, der er i produktion i Merignac, er Etandard IVM, en hangarskibsbaseret jager til den franske flåde. Af denne version skal der bygges 85 og af recognosceringsversionen Etandard IVP 15. Bevæbningen består af to 30 mm kanoner og

op til 1360 kg bomber og missiler. Motoren er en SNECMA Atar 8 på 4400 kg st. t.; denne motortype har ikke efterbrænder. Etendard IVM har Aida-radar, der er konstrueret af Dassault. Hele radarinstallationen i næsen kan udskiftes på et øjeblik, idet næsen kun er fastgjort med fire bolte. Udover prototyperne er der bygget en halv snes Etendards, og den første eskadrille er ved at blive formeret.

Spirale III

Dassault har en konstruktionsafdeling med tilhørende prototypfabrik i St. Cloud, en forstad til Paris. Flyveprøverne med de her fremstillede prototyper og udviklingsfly foregår i Melun Villaroche lidt syd for Paris, hvor også Nord, Sud og SNECMA har deres prøveflyvningsafdelinger. Dassault har også en konstruktionsafdeling i Merignac. Denne afdeling er ansvarlig for Spirale III, et taktisk transportfly med STOL-egenskaber. Denne type er udviklet i snævert samarbejde med Sud Aviation, som bygger de to prototyper, der foreløbig er bestilt af den franske stat. Spirale III er udviklet fra Spirale I (ex Communauté), men er højvinget og har en meget rummelig krop med rampe bagtil til ombordtagning af køretøjer. Motorerne er to Turbomeca Turmo propelturbiner, hver på 1500 HK. De korte start- og landingsstrækninger opnås dels ved propelvindens indvirkning på de meget store flaps, dels ved at grænselaget fastholdes ved at blæse luft, tappet fra kompressorerne, ned over vingerne. Ved landingen blæses der desuden luft ned over flapsene for at forøge deres virkning. Den venstre motor leverer luft til den højre vinge og omvendt; dette tilsyneladende bagvendte arrangement skyldes, at man derved kan kompensere for tabet af propelvindens virkning i tilfælde af motorstop. Efterfølgende data må tages med et vist forbehold, da de er beregnede. Under tropiske forhold (temperatur 40° C, højde 1000 m over havet) kan flyet operere fra feltflyvepladser kun 300 m lange, af hvilke rullestrækningen kun udgør de 200 m. Ved en fuldsvægt på 9900 kg kan det transportere en betalende last på 1500 kg 1500 km med en marchhastighed på 450 km/t.

Da vinge og motorer tillader langt større fuldsvægt under mindre krævende forhold, er kroppen konstrueret til en betalende last på 3500 kg, ligesom den indvendige brændstofmængde muliggør en flyvestrækning på 3500 km.

Mystere XX

Mystere XX, der ikke har mere at gøre med jageren Mystere end Sabreliner med F-86 Sabre, er også konstrueret i Merignac, igen i samarbejde med Sud Aviation. Det er et jetdrevet forretningsfly med plads til 2 piloter og 8 passagerer. De to motorer, Pratt & Whitney JT12A-8 a 1500 kg st. t., er anbragt på bagkroppen à la Caravelle og giver flyet en marchhastighed på 825 km/t (Mach 0,775) i 12.200 m højde. Med en maksimal startsvægt på 9100 kg er flyvestrækningen 2500 km. Det bliver interessant at se, hvordan Mystere XX klarer sig i konkurrencen med typer som Sabreliner, SAAC-23 og D. H. 125. Dassault regner selv med, at det væsentligste marked for typen ligger i USA; dog håber man også at kunne sælge nogle til regeringerne i Europa til VIP-transport, ligesom man har projekteret forskellige militære versioner til f. eks. radartøring. Prototypen, der bygges for Dassaults egen regning og risiko, vil flyve om et års tid. H. K.

Til højre ses en model af Mystere XX, der bliver Dassault's indsats i den hårde konkurrence om jetdrevne forretningsfly.



Til venstre det kort-startende transportfly Spirale III med to 1500 hk Turmo turbinemotorer.

Verdens største stykke luftfragt

For nylig beskadigede en Canadair CL-44 sit haleplan ved kollision med en forhindring under landing på den lille stillehavso Wake. Et nyt haleplan blev fløjet fra Montreal til San Francisco i en CL-44 fra Seaboard World Airlines og derfra til Wake med en anden CL-44, tilhørende Slick Airways, en sammenlagt strækning på over 11.000 km. Haleplanet til CL-44 er bygget i eet stykke og måler 16,46 x 2,44 m; det er det største stykke fragtgods, der endnu er blevet befordret med et kommercielt fragtfly. CL-44 er det eneste civile fly, der kan medføre gods af så store dimensioner, men da fragtrummet er 25,6 m langt og 3,5 m bredt, kan der godt medføres endnu mere pladskrævende gods.

Flying Tiger Line har med sine CL-44 fløjet en snes Lockheed F-104G Starfighters fra USA til Europa og Japan. Hver CL-44 kan medføre to Starfighters.

Canadair har iøvrigt netop modtaget nye ordrer på CL-44, nemlig to til Seaboard

World Airlines og to til Slick Airways. I forvejen havde de to selskaber henholdsvis fem og to CL-44. En CL-44 koster ca. 4,5 mill. dollars (31,5 mill. kr.).

Pan American's årsregnskab for 1961

Pan American World Airways har udsendt regnskab og beretning for 1961, hvoraf bl. a. fremgår, at der transporteredes ialt 3.795.000 passagerer med selskabets maskiner i 1961 — en stigning på 9 % over 1960, mens mængden af fragtgods over Atlanterhavet og Stillehavet steg henholdsvis 24 % og 25 % sammenlignet med det foregående år. Passagerbelægningen sank fra 65 til 59 %.

Selskabet beskæftigede i 1961 ca. 22.886 funktionærer, og det havde en netto-indtægt — uden subsidier — på \$ 8.927.000 (kr. 62.489.000) efter at have betalt \$ 5.152.000 (kr. 36.064.000) i selskabsskat og \$ 5.311.000 (kr. 37.177.000) i udbytte til sine aktionærer.



Reservehaleplanet indlades i en anden Canadair CL-44, hvis fragtrum er let tilgængeligt takket være det hængede haleparti.

Nye navne vandt flyvedagskonkurrencerne

Per Nielsen på Cessna Skyhawk og Per V. Brüel på Piper Tripacer løb af med sejren.

DE årlige flyvedagskonkurrencer var af motorflyverrådet i år henlagt til et nyt sted, nemlig Ringsted, og også deltagerlisten udviste fornyelse såvel i navne som i flytyper.

Efter at konkurrencerne i 5 af de sidste seks år har fundet sted i Jylland, havde man imødekommet et sjællandsk ønske om atter at få dem øst for Storebælt, især fordi der her er kommet mange nye certifikatindehavere de sidste år. Desværre bragte flytningen ingen stigning i de sjællandske piloters deltagelse, og jyderne – bortset fra veteranerne *Laursen* og *Thyregod* – holdt sig hjemme. Resultatet var efter stigningen de sidste år påny et fald i deltagertallet.

Det synes desværre, som om de fleste lidt mere erfarne flyvere er bange for at blamere sig – flere har sagt det direkte – mens de nye lider af helt uberettigede mindreværds-komplekser. Sagen er imidlertid den, at enhver ny certifikatindehaver takket være sin træning især i landinger, har en fin chance for at blive godt placeret og i hvert fald kan få et par morsomme dages flyvning, som man også kan lære af.

Det blev da i år også en 1961-flyver, der vandt såvel i landinger som den samlede konkurrence, nemlig automobilhandler *Per Nielsen* fra den arrangerende klub, Midt-sjællands Motorflyveklub, mens orienteringskonkurrencen blev vundet af en IFR-flyver, nemlig det nye motorflyverrådsmedlem, civilingeniør, dr. *Per V. Brüel*. Begge deltog for første gang som iøvrigt over halvdelen af deltagerne.

Næsehjulflyene sætter sig igennem

Vi beklagede ifjor, at reglerne ved den nordiske konkurrence begunstiger brugen af gammeldags fly, og det har også været opfattelsen de senere år, at de nye fly med næsehjul havde dårlige chancer. Mærkelig nok har importørerne af de mange nye fly, vi har fået de sidste år, ikke søgt at modbevise disse tanker, og det er også mærkeligt, at repræsentanterne i det hele taget – med en enkelt undtagelse – ikke har benyttet disse årlige konkurrencer til ved deltagelse at demonstrere deres fly's praktiske anvendelighed i sammenligning med hinanden og de gamle fly.

Mens vi vist hidtil kun har set et enkelt næsehjul, fløj i år fem af de ni deltagerne hermed, idet to fløj Cessna Skyhawk, to Piper Tripacer, en Piper Colt, mens tre fløj KZ-IIT og en KZ III. Næsehjulene vandt de to første pladser i hver konkurrence, så fremtidig bør ingen holde sig tilbage af »næsehjulskomplekser«.

Noget andet er, om reglerens krav om »trepunktlanding« og om, at »flyet skal være udflyet« virkelig skete fyldest, men det er også svært at bedømme, og spørgsmålet er, om det har praktisk betydning. Men evt. næsehjulsdeltagere i den nordiske konkurrence bør nok have opmærksomhedens henvendt på kravet under træningen.

Landingsprøverne

Konkurrencen fandt også for første gang sted på baner, hvilket til tider medførte sidevind til at gøre dem sværere – og mere



Per Nielsen (th.) og Niels Kristensen (tv.) foran Skyhawk'en, hvori de erobrede første og andenpladserne både i landing og i den samlede konkurrence.

realistiske. Lørdag eftermiddag blev der indledt med, at hver af deltagerne udførte først en simuleret nødlanding over en imaginær grøft og derpå en stilren skolelanding – sidstnævnte viste iøvrigt, at det er forskelligt, hvad man lærer heraf på flyveskolerne, så den ønskede stil bør måske præciseres.

Landingerne blev afviklet i hurtigt tempo med let sidevind ind over landevejen, hvor der kræves 5 m højde. Per Nielsen i sin og *Walther Nielsens* netop anskaffede Cessna Skyhawk satte den præcist 10 og 15 m efter markeringslinjen og førte, men var tæt trængt af *Niels Kristensen* i samme fly med hhv. 30 og 18 m. *Laursen* lå som nr. 3, mens alle øvrige i en af landingerne og en endda i begge fik de maximale 50 points for enten at røre jorden for »grøften« eller at lande mere end de tilladte 50 m før mærket i skolelandingen.

Om søndagen blev de to landinger i orienteringsflyvningen udført som motorlandinger. Den ene var i Kalundborg, hvor de to Midt-sjællands-medlemmer i hvert fald ikke havde fordelen af lokalkendskabet. Mens Per Nielsen igen klarede sig fint begge steder med hhv. 33 og 24 m, fik *Niels Kristensen* rørt jorden for mærket i Kalundborg og fik 50 points, hvilket kostede ham sejren. Men til gengæld satte han hovedhjulene bogstaveligt talt på grøftekanten (den rigtige!) i den sidste landing og reddede andenpladsen. Civilingeniør *Per Krog*, der i sin KZ-IIT havde lavet en alt for kort skolelanding, landede ellers fint og blev nr. 3, fulgt af *Laursen* og *Thyregod*.

På hjemmeværnsflyvning

Mens man hidtil har fulgt de nordiske reglers orienteringsflyvning med alle dens positioner, distancer, kurser, misvisning osv.,

lagde man ifjor an på en mere praktisk rallypræget flyvning, hvor det bl. a. kom an på at udfylde flyveplan korrekt. Det gjorde det også i år, men uden strafpoints, hvilket var et savn for dommerne, for der var atter mange dårlige. Nok er blanketten alt andet end praktisk til VFR-flyvning, men alligevel.

Iøvrigt havde konkurrencelederen, grosserer *J. Sadolin Jørgensen*, ladet sig inspirere af planerne om flyvning for hjemmeværn og civilforsvar, og iført sin løjtnantsuniform gav han søndag morgen en mundtlig opgave (også en fornyelse af praktisk art) til sine piloter i »sjællandske eskadrille«, der skulle ud og eftersøge nogle »orange« sabotører ved Jyderup og foretage observationer ved Munkholmbroen og Frederikssundbroen. Om begge dele skulle der afgives meldinger med skitser, først på Kalundborg flyveplads, hvor den lokale flyveklub hjalp med arrangemnet, og til slut i Ringsted. Også meldingerne blev bedømt, ligesom piloternes egne flyvetider skulle overholdes.

Flyvningen skete under en frontpassage med tilpas snusket vejr med nogen regn ind imellem, men dog ingenlunde særlig lavt eller tæt vejr. De sidste deltagere fik opklaring, men stærkere vind, som det kneb at kompensere for.

Uheldigvis forsvandt sabotørerne ved Jyderup for tidligt fra deres poster, så man måtte opgive at lade overholdelse af de højst tilladte 3 eftersøgningsminutter tælle i konkurrencen, hvorimod alle kunne aflevere skitser af området. Men posterne i Frederikssund, hvor der var udlagt en hvid flage på det nordøstre tårn på broen, og ved Munkholmbroen holdt dog ud og kunne rapporteres.

Et par af deltagerne havde svært ved at finde Kaltred-flyvepladsen, der stadig ikke er helt nem at få øje på trods sin karakteristiske beliggenhed, og det kostede dyre points. Ingen meldinger var dårlige, men en del kun »nogenlunde«, og en enkelt havde ikke hort ordentlig efter ved briefing og fik strafpoints for ekstra drej over en af broerne.

Resultatet blev, at dr. Brüel i Tripacer vandt orienteringen med kun 15 strafpoints, fulgt af Per Nielsen med 30 og H. H. Laursen med 35.

I den samlede konkurrence vandt herefter Per Nielsen med 57 points, fulgt af *Niels Kristensen* med 111, *Per Krog* med 115, Brüel med 136 og *Laursen* med 139 points.

Når pokalerne til sin tid uddeles, får Brüel Skandinavisk Aero Industri's pokal, mens Per Nielsen ikke alene får de to andre vandrepokaler – Ellehammerpokalen for landing og Dansk Pool's for den samlede konkurrence, men også til ejendom Ringsted by's ærespræmie.

Konkurrencens dommere var direktør *Erik Hoffmeyer*, direktør *Walther Nielsen* og ingeniør *Per Weishaupt*.

Midt-sjællands Motorflyveklub og dens medlemmer havde ære af arrangeret og også af den hyggelige Skt. Hans-fest lørdag aften, hvor motorflyverrådets formand, ingeniør *Arne Kragels* og *H. H. Laursen* takkede klubben, og hvor alle iøvrigt undrede sig over, at ikke flere var med.

Med FLYV i

PIPER CHEROKEE

DA Piper for et par år siden tog den gennem mange år producerede Tripacer ud af produktionen (men dog fortsat brugte en del af værktøjerne til Colt), havde man en efterfølger klar: PA-28 Cherokee. Den havde fløjet første gang i januar 1960, og første produktionseksemplar fløj i februar 1961. Siden er der bygget over 500 i Pipers nye Vero Beach fabrik i Florida.

Mens flyet i det ydre er helt forskelligt fra den højvingede Tripacer ved at være lavvinget, er det forsynet med samme motorer som Tripacer og Caribbean i sidste omgang, nemlig 150 eller 160 hk Lycoming 0-320 med fast Sensenich-propel.

Piper har gjort meget ud af at gøre typen så enkel at fabrikere som muligt, og den indeholder således kun ca. 1200 dele mod de 1600 i Tripacer. Modsat denne type er Cherokee et helmetalfly med enkelte plasticdele. Kroppen ligner, som det vil ses, meget den hurtigere Comanche, men vingen er anderledes – en typisk Piper-vinge med konstant korde og ret tykt profil, der nok er et laminarprofil, men et yderst »godmodigt« sådant.

Det meget bredsporede hovedunderstel sidder i så god afstand fra næsehjulet (af samme størrelse som hovedhjulene), at flyet er yderst støt på jorden.

FLYV havde lejlighed til at prøve Cherokee under en af Skovlunde-messens sidste dage sammen med Danfoss Aviation Divisions salgsschef O. S. B. Hansen, kort efter at den første Cherokee i Danmark var afsat til automobilfirmaet Autoropa. Flyet tilhørte Nyge-Aero i Nyköping, den svenske Piper-repræsentant, som Danfoss samarbejder med.

Indstigning i Cherokee foregår fra planroden (man må godt træde på flap'en) i højre side gennem en stor dør. Det er nemmere end i mange biler. Kabinen til 4 personer er rummeligere end de fleste, og der er et stort bagagerum til 45 kg bag bagsædet med lem i højre side. Forsæderne kan stilles frem og tilbage.

2 x 4 forskellige versioner

Foruden at leveres med to forskellige motorer findes Cherokee i fire modeller efter udstyret, Standard, Custom, Super Custom og Autoflite, med priser (i Danmark) varierende fra 88.880 for Standard med 150 hk til 113.000 for Autoflite med 160 hk. SE-CUM var en Super Custom med 160 hk.

Mens Standard er spartansk udstyret, har Super Custom et godt udstyr med flyveinstrumenter, incl. gyrohorisont og kurs-

gyro, i venstre side, motorinstrumenter i højre og radio i midten. Her er der normalt en Narco Superhomer VHF/VOR (i SE-CUM en Narco Mk. V) samt et Piper Autonav forenklet radiokompas. Autoflite har udover dette udstyr Pipers autopilot.

Tankvælgeren sidder på væggen i venstre side på klassisk Piper-vis og kan stilles på hver af de i vingeforkanterne indbyggede tanke, der iøvrigt let kan tages ud for eftersyn. De rummer maksimalt 189 liter tilsammen, hvorved fuldvingen på 1000 kg giver plads til tre voksne og 70 kg bagage. Fyldt op til en let kontrollerbar lavere stand rummer de 136 liter, hvorved man kan være 4 voksne og 40 kg bagage.

Rækkevidden ved 75 % ydelse i 7000 fod er 4 timer eller 850 km i sidstnævnte tilstand, økonomisk dog 5 timer og 915 km. med fulde tanke hhv. 5½ time og 1165 km og 7 timer og 1285 km.

Rejsehastigheden ved jorden er 197 km/t, ved 75 % i 7000 fod 212 km/t, økonomisk 185 km/t.

Flyveindtryk

Lycoming-motoren startede uden tøven efter nogle pump med primeren og med den hjælpebrændstofpumpe sat til, der bruges ved start og landing. Efter at have varmet lidt op kørte vi fra udstillingsterrænet ud på flyvepladsen. Med det styrbare næsehjul og ikke-individuel bremsevirkning på hovedhjulene ved hjælp af håndtaget under instrumentbrættet var den yderst let at styre. Affjedringen er blød og behagelig, og jeg kan godt forestille mig, at flyet selv i stærk vind er under kontrol.

Efter at have prøvet motoren af, gjorde jeg klar til start med vejledning såvel fra salgsschefen som fra den checkliste, der er trykt forneden i midten på instrumentbrættet.

På fast bane bruges der ikke flap til start, men på græs bruger man normalt den første position (10°) af de tre mulige. Håndtaget sidder i midten på gulvet. Det drejelige trimhåndtag sidder i loftet, og desuden er der nær gulvet fortil et siderorstrim. Det skal iøvrigt her bemærkes, at Cherokee ligesom Comanche ikke har fast haleplan, men fuldt bevægelig »stabilator« med anti-servo-klap, der også er trimklap.

Med trekvartfulde tanke og 2 voksne og et barn ombord var vi et godt stykke fra fuldvingen, og en frisk vind bevirkede desuden, at starten fra Skovlundes korte bane 31 intet problem var. Vi steg ved 85 mph

(137 km/t), hvilket giver bedste stigevevne på 700 fod pr. minut (3½ m/sek).

I denne stilling ligger næsen ret højt og tager lidt af udsynet lige frem, men det er det eneste, der er at kritisere på dette punkt, måske lige bortset fra, at manglen på loftsinduer umuliggør udsyn lige bagud. Såvel på jorden som i luften har Cherokee ellers et ganske udmærket udsyn – en af de mange og betydeligste forbedringer fra Tripacer. Varmesystemet var der ikke grund til at prøve, men ventilationssystemet virkede tilfredsstillende.

Flyveegenskaberne er meget behagelige, og man føler sig straks dus med flyet i den henseende. Cherokee er stabil, men samtidig let håndterlig, og sving udføres så godt som uden hjælp fra sideroret. Da Kim omme på bagsædet ikke var særlig glad for at stalle, satte vi ham af efter den første landing i Tune, og jeg prøvede efter nogle pladsrunder senere stallings-egenskaberne under solo-flyvning.

Det er lykkedes at få meget fine egenskaber frem i denne henseende, hvilket er bemærkelsesværdigt for et laminarprofil. Der er kun optisk stallindikator (rødt lys), men iøvrigt lidt aerodynamisk varsling. Uden flap tændes lyset ved ca. 70 mph, og den stallede blidt ved ca. 62 (ved fuld last ved 65 mph fartmålervisning). Med fuld flap og fuldvingt staller Cherokee ved 56 mph (90 km/t). Med den forholdsvis langt fremme placering af tyngdepunktet kunne jeg trods alt i visse situationer have rattet helt ude uden at få et tydeligt stall, og med noget motor på lå jeg omtrent helt på ryg-lænet uden at stalle. Ethvert gennemført stall var uden tendens til at tabe vinge eller dreje og uden stort højdetab. Cherokee er ikke tilladt til kunstflyvning eller spind.

Meget nem at lande

Ved landing er det rart, at man kan tage flaps ud ved så høj en fart som 115 mph, der svarer til den økonomiske rejsefart, hvorefter man trimmer ind til 85 (137 km/t) – hvis man ellers kan finde ud af, hvad side trimhåndtaget skal drejes til; nå det er sikkert kun en vanskelighed for en »type-flakker« som mig.

Med flaps fuldt ude (40°) er glidevinklen tilstrækkelig stejl, og på de fleste landinger måtte jeg hjælpe den ind med motoren. Udfladningen er intetsomhelst problem, og flyet lander faktisk sig selv, men først efter at det har »flydt« et stykke på luftpudden mellem jord og vinge. Så snart det har taget jorden, er afløbet kort. Det angives i specifikationerne til 168 m, startstrækningen til 236 m – der er ingen angivelser til og fra 15 m højde.

Efter et par forsøg med vejledning fra O. S. B. Hansen lavede jeg et par runder solo, og til slut med alle 3 ombord på Skovlunde, hvor vi også fint klarede os med den til rådighed stående plads. Jeg vil iøvrigt tro, at man i hvert fald i forholdsvis rolig luft med lidt nærmere kendskab til typen kan holde en noget lavere indflyvningsfart og derved opnå mindre »flydning« før den sætter sig.

Alt tyder på, at Piper med sin Cherokee har fået en god efterfølger til den meget populære Tripacer – og at en anden af de store amerikanske fabrikkers senere er fremkommet med et fly helt i samme klasse, tyder på stor enighed om behovet for et sådant praktisk og enkelt fly, som i hvert fald i USA anses for at være i den billige klasse af firesædede fly. PW

Piper PA-28 Cherokee er enkel og pæn i linjerne, behagelig at flyve og meget let at lande.





NYT UDE OG HJEMME

Ringsted sløjer landingsafgifter

Midtjyllands Motorflyveklub har besluttet at sløje landingsafgifter for benyttelse af Ringsted flyveplads. Man ser gerne, at så mange flyvere som muligt benytter pladsen som middel til at aflægge Ringsted et privat eller forretningsmæssigt besøg. Den betragtes med andre ord som en service for folk, der besøger Ringsted ad luftvejen, noget som motorflyverådet længe har gjort sig til talsmand for.

Klubben ser dog gerne, at man til gengæld for den gratis landing benytter sig af muligheden for at tanke benzin og derved tilfører klubben en indtægt.

Man anser ikke besværet for såvel piloter som flyvepladsens ledelse ved at føre regnskab med og indkræve landingsafgifter for at stå i et rimeligt forhold til den indtægt, man får ad denne vej.

Dornier-pokalen

Som bebudet udsendte KDA for en måned siden siden bestemmelserne for den nye Dornier-pokal, som *Jørgen Høyer* har udsat som vandrepokal for at stimulere interessen for flyvning især på landets stadigt stigende antal små pladser.

Som nævnt i sidste nummer havde han først selv i sin Do-27 brugt pinsedag til at afprøve reglerne. Han startede kl. 03.20 fra Kastrup lidt før pinsesolen begyndte at danse og fløj via sin egen „Sasum international Airport“, Allerød, Hesselø, Kalundborg, Odense, Holstebro, Thisted, Ålborg, Frederikshavn, Læsø, Anholt, Tirstrup, Kirstinesminde, Herning, Filskov, Varde, Esbjerg, Sønderborg, Ærø, Ringsted, Tune, Skovlunde og Rønne tilbage til Kastrup med ankomst 19.55.

Han medbragte de fornødne dokumentationer fra alle pladser med undtagelse af Varde, hvis omegn var aldeles mennesketom, og fik efter reglerne herfor 245 flyvepladspoints og 220 „s-points“, ialt 465. Han blev sinket af dårligt vejr på nogle strækninger, så ved fuld uddyttelse af et døgn VFR-flyvetid i juni, juli og august og en omhyggeligt lagt rute kan der opnås endnu mere.

Hans samlede flyvetid inden for de 16 t 35 min., som turen varede, var 11 t 56 min.

Det sætter vel nok konkurrencen uden for rækkevidde for de fleste titimers-flyvere, men dels kan man være to om flyvningen og dels er det faktisk en ikke så tosset måde at rable de nødvendige fornyelsestimer af på i en fart, som man skulle tro. For det giver både navigationstræning og landingstræning i massevis!

Pokalen uddes første gang i efteråret sammen med flyvedagspokalerne. Den skal vindes tre år i træk eller fire ialt for at blive ejendom.

General Aviation i Tyskland

Den tyske aeroklub har startet en særlig organisation til varetægelse af interesserne for General Aviation eller — som det hedder i Tyskland — Allgemeine Luftfahrt.

På en pressekonference i forbindelse med Hannover-udstillingen præsenterede aeroklubbens president, *Harald Quandt*, denne „Interessenvertretung Allgemeine Luftfahrt“ og fastslog, at denne tredje store gruppe af luftrumets brugere ved siden af militær- og trafikflyvningen havde et større omfang end trafikflyvningen.

Mens Lufthansa i 1960 fløj 97.000 timer med 30 fly, fløj de ca. et tusind andre civile motorfly i Tyskland 112.572 timer. Mens der kun er ti trafiklufthavne i Tyskland, er der godt 150 landingspladser til andre fly. Mens samtlige luftfartsselskaber i de ti lufthavne

udførte 182.225 landinger, registrerede den almindelige luftfart 353.441 landinger — ikke indbefattet et langt større antal landinger med svævefly.

For 1961 nåede man op på over en halv million landinger, og mens Tyskland i 1960 havde 6800 privatflyvere med gyldigt certifikat, steg det i 1961 til 7.700.

Den almindelige luftfart i Tyskland omfatter ca. 1100 enmotors fly og over 100 to-motors under 5700 kg fuldvægt. Af disse ejes 300 af klubber, 400 af privatpersoner, 300 af firmaer til forretningsbrug og 200 af erhvervsflyveforetagender.

General Aviation fly i Norden

Når der ses bort fra den svensk-registrerede del af SAS-flåden, var der pr. 1. februar registreret 520 civile fly i Sverige, hvoraf 50 tomotorede, 9 firemotorede og 23 helikoptere. De er fordelt på ikke færre end 147 typer, versioner medregnet, men de svenske luftfartsmyndigheder er tilsyneladende mere versionsglade end de fleste typefanatikere.

Regnet efter fabrikker er der flest fra Piper, nemlig 171 eller næsten en tredjedel! Cessna er repræsenteret med 61, og derefter kommer Auster (36) og de Havilland (30). Den hjemlige industri er kun sparsomt repræsenteret med ialt 9 fly (1 MFI Junior, 2 Saab-17, 1 Saab-18 og 5 Safirer). Af danske fly er der 1 KZ II Kupé, 1 KZ II Sport og 4 KZ III.

Den almindeligste type er fortsat Piper L-4 Cub med 58 eksemplarer; også nummer to og tre er Piper produkter, nemlig Tri-Pacer/Caribbean (40) og Super Cub (37). De vigtigste andre typer er Cessna 172 (22), Tiger Moth (19), Bell 47 (19), Colt (15), Firefly (15), Autocrat (14), Auster 5 (13), Seabee (13), Klemm Kl 35 (12), Stieglitz (12) og Cessna 180 (11).

Af sjældne typer kan nævnes autogyroen Cierva C. 30, Miles Falcon, Helio Courier og Topsy B; i registeret finder man endvidere to typer, der næppe findes med civile registreringsbogstaver andetsteds, nemlig Meteor T. 7 (2) og Venom N.F. 51 (4). De anvendes til henholdsvis målslebning og dronekontrol af Svensk Flygtjenest, der på kontraktbasis udfører den slags for Flygvapnet.

På samme tidspunkt var der 186 svævefly i Sverige, skoleglidere ikke medregnet. De er fordelt på kun 18 typer, og den rigest repræsenterede type er — takket være stats-tilskudene — Bergfalke, der findes i et efter danske forhold astronomisk tal på 70. De øvrige typer er Baby (41), Babyfalk (17), Weihe (11), Olympia (10), Kranich (9), Zugvogel IV, L-Spatz og Rhönsegler (hver 5) K 8 (4), Mucha Standard og Moswey III (hver 2) samt endelig en af hver af typerne Hütter H 17, Mü 13D, Rhönbussard, Slingsby 21B, Fauvel AV-36 og PIK-5.

Norge og Finland

I Norge var der pr. 1. februar indregistreret 169 motorfly, også her fraregnet SAS-maskiner. Her er Piper og Cessna mere jævnbrydige med henholdsvis 33 og 24 fly, men af Piper'ne er de 21 L-4 Cubs fra den anden verdenskrigs amerikanske overskudslagre. Den mest anvendte type er Fairchild Cornell med 22. Af svævefly var der 56, men heraf var de 16 skoleglidere, hvoraf kun tre havde gyldigt luftdygtighedsbevis. Af de egentlige svævefly var Grunau Baby den almindeligste type med 15, efterfulgt af Bergfalke (8) og L-Spatz (5). Desuden var der 3 Olympia samt en af hver af Hütter H.17, Specht, Zugvogel IV, Lo-100, L-13, K-8, SZD-12, Schweizer SGU 1-19 og SGU 2-22.

Opgørelsen over de finske motorfly er foretaget pr. 15. januar, da der var indregistreret 130 fly af 59 typer. Heraf var der 15 tomotorede, 1 firemotoret og 4 helikoptere. I Finland fører Cessna klart med 18 fly mod 9 til Piper; den almindeligste type er iøvrigt Stieglitz (11), efterfulgt af DC-3

(10), Convair 340 og 440 (9) samt Fairchild Argus (9). For svæveplanernes vedkommende er opgørelsen foretaget pr. 20. februar. Der er ialt indregistreret 152 svæveplaner, hvoraf de 17 er skoleglidere, og af disse havde kun to gyldigt luftdygtighedsbevis. Ca. en tredje del af svæveflyene er af indenlandsk herkomst, nemlig 26 PIK-5, 16 Harakka, 13 PIK-3C Kajava, 5 „almindelige“ PIK-5 samt 1 PIK-12, 1 PIK-16 og 1 Sisilisko. Desuden var der 15 Rhönlerche, 12 Grunau-Baby, 10 Rhönsegler, 6 Bergfalke samt 46 andre, fordelt på 18 typer.

FAI-rekorderne

FAI har nu anerkendt den distancerekord i lige linie uden mellemlanding eller tankning i luften, som en amerikansk Boeing B-52H satte i januar ved at flyve fra Okinawa til Madrid med 20.168 km. På samme tur satte den rekord over en masse deldistancer med hastigheder fra 529 km/t for Tokio-Madrid-strækningen til 972 km/t for Fort Worth-Washington-strækningen.

En Convair B-58A Hustler har sat rekorder på strækningerne Los Angeles-New York og omvendt med hhv. 1954 og 1741 km/t — den første flyvning varede 2 t 01 min. tværs over USA!

Flyvevåbnet

Den 1. juli blev Nike-batterierne omkring København overført også administrativt fra Sjællandske Luftværnsregiment til Flyvevåbnet, der hele tiden har haft den operative kommando. Hermed skulle den årelange strid mellem hær og flyvevåben om missilbatterierne forhåbentlig være bragt til ende.

Beechcraft-produktionstal

Beech, der i år fylder 30, har offentliggjort følgende oversigt over disse års produktion:

Model 17	1933—1948	781
Model 18	1937—1957	6328
Super 18	1954 f. f.	605
AT-10	1941—1943	1771*
Bonanza	1947 f. f.	6950
Mentor	1950—1959	1094
Twin Bonanza	1952 f. f.	943
Travelair	1958 f. f.	497
Queenair	1959 f. f.	165
Debonair	1960 f. f.	492
Baron	1961 f. f.	280

* Desuden blev 600 bygget af Globe Aircraft.

Piper-produktionstal

Piper offentliggjorde i Cannes følgende produktionstal for de nu fabrikerede modeller samt Tripacer:

7.832 Super Cubs, 7.630 Tri-Pacers, 1.263 Colts, 702 Pawnees og 76 Super-Pawnees, 3.264 Comanches, 2.043 Apaches, 616 Aztecs og 628 Cherokees.

TYPENYT

Scintex Rubis 250, der foretog sin første flyvning flyvning den 3. juni, er udviklet af Rubis 180, og forsynet med 250 hk Lycoming-motor, hvorved den bliver det første franske lette fly med stempelmotor i 300 km/t-klasse.

Jodel D 150, der var udstillet i Cannes, er en tosedet langdistance-rejseudgave af Ambassadeur, som kan flyve op til 9 t og 1800 km på sine 180 liter. Kabinen er gjort noget bredere for at give rimelig komfort til så lange ture.

Omnipol L200D er nyeste Morava-version med trebladede constant-speed-propeller (hydrauliske) i stedet for de tidligere anvendte tobladede elektriske.

... på flyvepladser i 6 verdensdele

betjenes flyvemaskiner fra

verdens førende selskaber

af erfarent SHELL-mandskab...

udstyret

med det nyeste

og bedste materiel



SHELL AVIATION SERVICE

Første nordiske svæveflyve- mesterskaber

Ib Braes, der blev nr. 2 efter finnen Horma, fortæller om den spændende dyst.



Kort over den del af Finland, hvor konkurrencerne fandt sted. De fem gældende flyvninger er indtegnet.

TIL Kamp, Vikinger.

Svæveflyvningen i Norden træder ind i en ny periode med de første nordiske mesterskabskampe i svæveflyvning på Vesivehmaa flyveplads. En længere næret drøm går i opfyldelse, nye perspektiver åbner sig for alle tilhængere af vor elskede sport.

Begrebet Norden er betegnende for den samhørighed, som råder imellem os nordiske folk, for samarbejde og broderskab – også på flyvningens område.

Vi hilser eder alle, nordiske svæveflyvebrødre, velkomne til Vesivehmaa. Måtte medfødt vikingesind inspirere til hård og retfærdig kamp – måtte vejrguderne være os nådige.

Med omtrent disse ord blev vi fredag d. 15/6 1962 kl. 1000 budt velkomne af prof. Wegelius ved den meget højtidelige åbningsceremoni af det nordiske mesterskab i svæveflyvning. – Det blev indledningen til 10 pragtfulde dage for hele holdet, der foruden mig selv som pilot på vor »gamle« Rhönsegler bestod af Jacob Sørensen, Aviator, Sv. Age Sørensen (Janer), Herning Svæveflyveklub, og min kone, der for første, men absolut ikke sidste, gang deltog i et sådant svæveflyvearrangement.

Det blev en stor oplevelse, både kammeratligt og flyvemæssigt, det blev spændende – næsten mere spændende, end holdet kunne holde til – og endelig blev turen turismæssigt set en stor succes, idet man som svæveflyver jo ikke kan undgå gentagne gange at komme i kontakt med den ualmindelige venlige finske befolkning – opleve deres skønne

land både fra luften og landevejen. Men lad os begynde ved begyndelsen.

Afgang fra Ålborg d. 11/6 kl. 0930 i dejligt vejr og grundet cumulusserne i den rette svæveflyvestemning. Vi havde en fin overfart fra Frederikshavn til Göteborg, hvorefter turen op gennem Sverige begyndte – vi var jo noget betænkelige ved venstrekørslen, men takket være Janer som chauffør gik det fint. (Janer fortalte iøvrigt, at svenskerne agter at gå over til højrekørsel – de vil forsøge med busser og lastvogne først). – Vi overnattede i Falköping efter først at have inspiceret Alleberg, hvor alt åndede fred, idet skolen endnu ikke var begyndt; vi blev dog vist rundt og så bl.a. deres materiel, der jo var meget Scheibe-præget. Deres Motorspatz samlede en del opmærksomhed. Forøvrigt havde de lige fået Scheibes nyeste produkt, den tiltalende SF-26 Standard.

12/6. Videre op gennem Sverige mod Stockholm, hvor vi med nød og næppe nåede båden M/S »Bora«, idet vi i næsten 1 time blev låst fast i Stockholms kolossale trafik.

I aftenens løb skær oplevede vi den imponerende udsejling gennem skærgården. På hele overfarten, der tog 13 timer, er der kun et par timer, hvor man ikke kan se land.

Flyvende ankomst til Vesivehmaa

13/6. Vi var tidligt oppe for at se Finland og Åbo dukke op – mere blidt end den forrevne svenske kyst. – Vejret var pragtfuldt.

Vi tog det som et godt varsel, da vi så den første finske cumulus springe over Åbo kl. 7 om morgenen. – Vi kom hurtigt i land og så gik turen op gennem Finland, hvor vi omhyggeligt noterede os de landingspladser, vi fandt! Humøret steg efterhånden til helt explosive grader, da vi ved 9–10 tiden oplevede en svæveflyvehimmel, som ingen af os nogensinde havde set mage til. Cu overalt – hele horisonten rundt – base ca. 1500–2000 m, top 2–3 km, sigt 50–75 km! – Da vi så lidt senere opdagede 4 svæveplaner i luften, blev det for meget for os. Vi fandt ret hurtigt den nærliggende plads Parola ved byen Hämeenlinna, hvor vi blev modtaget med åbne arme. – Fik tilbud om et slæb, hvorefter jeg startede med Visevehmaa som mål, en distance på 75 km.

Efter det første chock vedr. de tusind søers land (en tilsnigelse, titusind passer bedre) havde lagt sig – det varede ikke længe, idet termikken var meget konstant, 3–4 m, – vinkede jeg afgang til holdet fra skybase (1900 m), gik op i den nærliggende sky, idet jeg befandt mig i et af svæveflyvernes store ovelsesområder. Jeg kom ud i 2700 m, hvorefter jeg forovrigt kunne se mit målområde ca 50 km væk. Kl. var 1600, og en lille halv time efter var jeg over Vesivehmaa i 1500 m. Jeg landede ved byen, idet jeg ikke kunne få øje på flyvepladsen, der ligger NØ for byen inde i skoven, medens jeg havde fået den indtegnet på mit auto-kort SW for byen.

Folk var meget venlige og imødekommende, men vi kunne ikke udveksle et fornuftigt ord; kun meget få finner forstår svensk. – Ved hjælp af tegn og underlige geminger kom jeg på stop over til flyvepladsen. Idet jeg kravlede over hegnet i den ene ende af pladsen, ankom holdet ad »hoveddøren« i den anden ende.

Vi blev budt velkommen, meget hjerteligt, af vore finske kammerater med NM-chefen, ing. Kurt Hedstrom i spidsen. – Vi fik anvist kvarter i »det nordiske hus«, en af 3 særdeles idyllisk beliggende baracker, der sammen med »badstue« m.v. udgjorde lejren midt inde i skoven, men ganske tæt ved flyvepladsen. Her var også kantinen, ligesom omgivelserne senere dannede rammen om adskillige natlige balfester – natlige er måske så meget sagt, for på intet tidspunkt blev det mørkt, vi kunne færdes i skoven hele natten – det var betagende.

14/6. Dagen gik med at indrette os på flyvepladsen, hvor vi ved hjælp af et stort telt oprettede »danskerejren«, der tjente som depot og center for os under flyvningerne. – Janer og Jacob nåede dog også at komme med på en særdeles begivenhedsrig speedbådstur, som de aldrig vil glemme. – Vi fik lejlighed til at beundre Finlands nyeste produkt, den dejlige Vasama, et tilsyneladende gedigent og solidt konstrueret svæveplan, der på visse områder polarmæssigt set overgår Standard Austriaens (tiltænkte) polar. Vasama'en er dog endnu ikke frigivet til produktion, idet den først skulle gennemprøves ved VM, hvor 3 prototyper deltog, – det er sukkertøj. –

Dramatisk start på konkurrencerne

15/6. Åbningsceremonien kl. 1000, briefing kl. 1030, 2×100 m trekant. Der var 5 slæbemaskiner. – Første start kl. 1000; – det var Mathias Wiitanen i Vasama. – Kl. ca 1115 brød hans Vasama sammen i luften under passage af mållinien med ca. 220–250 km i timen; der kom flutter i sideroret,

hvorved halen brækkede af; herved gik svæveplanen op i et hårdt loop, hvorved den ene vinge brækkede af, samtidig med at Wiitanen blev slynget ud - han landede dog fint med sin faldskærm på en mark. - Jeg lå på dette tidspunkt i 700 m, kun 4-500 m fra ham og var naturligvis lidt chokeret, indtil jeg så, at det hele forløb godt og Wiitanen pakkede sin faldskærm sammen på marken. Herefter passerede jeg startlinjen i 1000 m, men med noget mindre hastighed end Wiitanen!!! - De øvrige Vasamaer fik senere lov at starte, men med max. hastighed på 170 km/timen. Wiitanen fik forøvrigt en Kajava at flyve i næste dag.

Vejret var ikke godt. En varmfront nærmede sig, og allerede på det andet ben var der 8/8 cirrus. Men det gik med vanskelighed, og jeg kom 1 gang rundt og ca. 20 km ud ad 1 ben på 2. omgang. Der var ingen, der den gang fik vendt 1. vendepunkt i anden omgang. - Det gav en 4. plads med 884 points.

16/6. Returflyvning: Numela 2x118 km. - Forecast'en var god, men allerede på vej mod Numela begyndte et nyt cirrusoptræk at genere. Men jeg fik da vendt - der var en ret kraftig sidevind at slås med - det gik lidt langsomt, og kl. 1815 måtte jeg give op efter at have fløjet 206 km. - Det gav en 3. plads, hvorefter jeg rykkede op på en 2. plads totalt.

17/6. Regnvejret om formiddagen - ingen flyvning - vi besøgte et luftfartsmuseum, der lå i en af hangarerne på flyvepladsen. Der var en masse gamle typer helt tilbage i tiden før 1. verdenskrig, man undrede sig over, at de havde kunnet flyve. - Om eftermiddagen var vi sammen med Wiitanen og hans hold på en ekskursion til den nærliggende storby, Heinola, hvor vi bl. a. var ude at fiske på een af søerne. Om aftenen tog vi i stiveste puds til Lathi, en meget moderne by med 60-70.000 indbyggere. Den ligger ca. 25 km syd for Vesivehmaa. Vi var mællese over de store og fine forretninger, der fandtes her, for slet ikke at tale om de smarte finske piger.

18/6. Returflyvning til Parola 2x75 km. Jeg var på hjemmebane. Vinden var stærk mod Parola, ca. 25 knob, men det var meget vanskeligt at komme fra pladsen. - Jeg nåede Parola i 400 m kl. 1730, vendte, og landede ca. 10 km derfra, det gav en 4. plads, hvorved jeg rykkede ned på 3. pladsen.

19/6. 100 km Trekant. - Vi er efterhånden gået over til at stille urene efter cirrusoptrækket - kl. 1400. - Det var vanskeligt at komme rundt, og jeg landede næsten ved 2. vendepunkt, - det var næstlængste distance, men dagen blev strøget, da der ikke var to, der løste opgaven, eller fløj 100 km. - Det var ærgerligt, da ingen af finnerne var kommet fra pladsen!

Slutspurt giver dansk andenplads

20/6. Hvor bliver det fine vejr af, som Finland bød os velkommen med? Briefing: 100 km trekant. - Forecast'en: nyt cirrusoptræk i vente. Jeg fik lige vendt 1. vendepunkt med en modvind på 50 km/timen, kom derefter i vanskeligheder, hvorefter jeg i løbet af kort tid igen var blæst tilbage i nærheden af flyvepladsen. - Men det gav en 3. plads - dog blev denne dag, ligesom den foregående, strøget.

21/6. Regnvejret - byger. - Hyggedag i det »nordiske hus«.

22/6. Opklaring, ret stærk vind 300°.

Briefing 107 km brudt hastighedsbane. Vesivehmaa-Orimattila-Utti. Vi var 5 af samtlige 30 deltagere, der kom igennem - jeg var mange gange i vanskeligheder, men der var en venlig fé, der hver gang hev mig op - sidste gang 10 km fra Utti i 125-150 m's højde.

Det gav stadigvæk en 3. plads totalt. Om aftenen fejrede vi St. Hans.

23/6. Sidste konkurrencedag. Regnvejret om formiddagen. Opklaring til middag. Derefter briefing: 60 km trekant-hastighedsbane. - Jeg blev nr. 3 med 60.7 km/t, medens *Horma* blev nr. 1 med 63.0 km/t.

Det gav mig en 2. plads som total placering - der var jubel i danskelejren.

Totalstilling i NM:

1. *Juhani Horma*, Finland... 4067 points
2. *Ib Braes*, Danmark... 3457 »
3. *Mathias Wiitanen*, Finland 3289 »
4. *Sture Rodling*, Sverige... 3150 »
5. *Lars Frederiksson*, Sverige... 2516 »
6. *Göte Olsson*, Sverige... 2311 »

Om aftenen var der afslutningsfest på bedste »Vandelsk« maner.

24/6. Alle tiders vejr. Officiel afslutningshøjtidelighed på pladsen kl. 1400 med præmieuddeling og nedtagning af de nordiske flag. På dette tidspunkt havde vi startet Jacob i Rhönsegleren, han fløj næsten 7 timer og fik derved sidste betingelse til sit sølv-C.

Senere på eftermiddagen prøvede vi at flyve Kajava (Pik 3 C), som størstedelen af finnerne fløj i. - Den var meget behagelig - minder i præstation og flyveegenskaber om Rhönsegleren, denne er dog lidt hurtigere på klapperne. Da jeg var landet, tilbød Hedstrøm mig, at jeg skulle prøve at få min diamanthøjde i en cu-nimbus, der kom ind i nærheden af pladsen, og læg mærke til følgende: NB: Vesivehmaa ligger i krydset af 2 luftveje. - Hedstrøm ringede til flyveledelsen i Helsingfors og fik med det samme frigivet en kvadrant omkring flyvepladsen med 15 km radius i et tidsrum af 1½ time. - Desværre var det for sent, jeg fik startet, så det lykkedes ikke. - Men det væsentlige er, at det er i et sådant land - med en sådan smidig indstilling, at fremskridtene sker, - både på den ene og den anden måde.

25/6. Afrejse fra Vesivehmaa. Vi fulgtes med svenskerne, som vi iøvrigt fik knyttet nogle herlige kontakter med. Vi kørte over Helsingfors til Abo - her var vejene fine. Turen hjem var ligesom udrejsen meget skøn. - På vejen gennem Sverige besøgte vi Eskilstuna Flyveklub og Ørebro Flyveplads, der begge er herlige fristeder, hvor svæveflyvning rigtig kan trives.

26/6. Ankomst til Danmark i dejligt sommervejr.

Til slut vil jeg og mit hold sige tak til alle kendte og ukendte svæveflyvekammerater i Finland, der var med til at give os en så strålende oplevelse, og især tak til Kurt Hedstrøm for dejligt samvær og din gode måde at lede dette første NM på. Lad mig udtrykke ønsket om, at tanken om NM i svæveflyvning må vise sig levedygtig og håbe på en endnu større nordisk tilslutning næste gang. - Konkurrencen var spændende, men at konstatere den nordiske samhörighed var en oplevelse. *Ib Braes.*

Flyvedagskonkurrencerne

Indtil midten af juni kunne man ikke i større grad spore sommerlejrens indflydelse på konkurrencerne; men der var dog indkommet en hel del resultater, især fra 1. og 7. juli, med en række ændringer i stillingen som følge. *Niels Sejstrup* fik 1/7 et klart forspring individuelt ved næsten at gennemføre en 300 km trekant - han manglede kun 12 km - og *Ole Didriksen* havde et par dage før gjort næsten det samme, hvorved han kom op på 3. pladsen. En 100 km trekant af *Ib Braes* 1/7 bragte Aviator op på førstepladserne i hastighed og som bedste klub.

Stillingen pr. 16.7. var følgende:

Varighed

1. Birkerød 39 t. 06 m. (10)
2. Silkeborg 30 t. 14 m. (10)
3. Kolding 22 t. 15 m. (7)
4. Værløse 19 t. 54 m. (10)
5. Karup 18 t. 07 m. (5)
6. Odense 17 t. 24 m. (6)
7. Aviator 15 t. 33 m. (5)
8. Skrydstrup 15 t. 22 m. (5)
9. København 11 t. 06 m. (5)
10. Ringsted 10 t. 24 m. (2)

Hastighed

1. Aviator 408,5 p. (5)
2. Karup 399,5 p. (5)
3. FSN Alborg 304 p. (3)
4. Værløse 75 p. (2)
5. Birkerød 66 p. (1)

Distance

1. Aviator 1665 km 2195 p. (5)
2. Midtjysk 1597 km 1936 p. (5)
3. FSN Alborg 886 km 1622 p. (4)
4. Karup 537 km 1015 p. (5)
5. Vestjysk 600 km 862 p. (2)
6. København 602 km 704 p. (5)
7. Birkerød 584 km 703 p. (5)
8. PFG 544 km 612 p. (5)
9. Silkeborg 411 km 554 p. (5)
10. Værløse 321 km 405 p. (4)

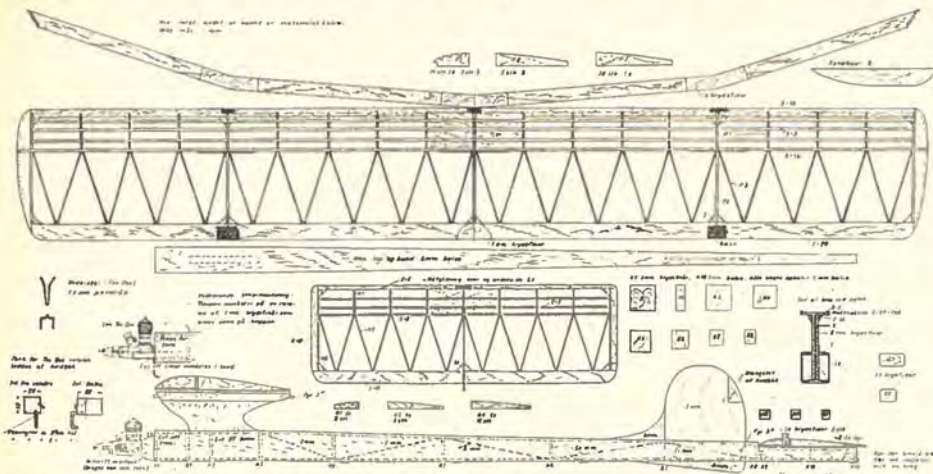
Individuel distance

1. Sejstrup 977 km 1371 p. (3)
2. Bent S. Sørensen 755 km 1095 p. (3)
3. Didriksen 670 km 1009 p. (3)
4. P. V. Franzen... 728 km 986 p. (3)
5. Ib Braes 649 km 983 p. (3)
6. V. Christensen .. 576 km 745 p. (2)
7. Kjærgård Hansen 524 km 683 p. (3)
8. V. Petersen 383 km 451 p. (2)
9. Dyhr Thomsen .. 434 km 434 p. (1)
10. Svend Ravn..... 223 km 387 p. (2)

Bedste klub

1. Aviator 9 points
2. Karup 11 "
3. Birkerød 13 "
4. Værløse 18 "
5. FSN Alborg 20 "

Byg en CONOVERY, en model i klasse 1/2 D



Tegningen leveres i lystryk i fuld størrelse fra KDA for 9,00 kr. for medlemmer, 11,00 for ikke-medlemmer.

CONOVERY Mk. 1 blev konstrueret i efteråret 1961. Fordringerne, jeg stillede, var: en model, som med kun 10 sek. motor-tid kunne komme højt op og glide godt. Til dette brug valgte jeg Conovers »Lucky Lindy« profil. Det er som bekendt med flad underside, meget skarp forkant og med turbulenslister, og det virker aldeles fortræffeligt. Selv i meget hårdt blæsevej, som vi havde

det til DM i Esbjerg, var modellen meget stabil.

Med et samlet planareal på 21,95 dm², valgte jeg et haleplan på 25%. Det lyder måske af for lidt, men ikke desto mindre flyver modellen godt med det. Stall er meget hurtigt rettet op, selv hvis modellen hænger lodret, når motoren stopper.

KROPEN er bygget som kassekrop. Top og bund er af 3 mm balsa. Siderne er af 1,5 mm balsa. De 2 forreste spanter er af 3 mm krydsfiner. Finnen er af 3 mm balsa. Baldakinen består af en kerne på 2 mm krydsfiner beklædt med 3 mm balsa på hver side.

Før beklædningen gives 1-2 gange dope. Beklædning er tyndt japan-papir. Der dopes indtil 5 gange med brændstofbestandig dope.

MOTOR. Jeg anvender 2 forskellige motorer. Holland Hornet 0,49 med timertank (timertanken bruges kun som tank). Propel 6x3 T.D.

Desuden bruger jeg Cox T.D. 0,49 med tryktank. Propel 6x3 T.D.

Begge versioner er forsynede med både brændstof-timer og termik-timer.

Det skal bemærkes, at brændstof-timeren i T.D. versionen er en 1/2 A Tick-off Tatone timer, som sidder monteret i bunden af kroppen lige under tanken.

Hvis T.D. 0,49 benyttes, monteres denne på 2 stk. 7x7 mm hårdtræsbjælker, som er limet fast imellem de 2 forreste spanter. Tanken er monteret ovenpå bjælkerne lige bag det første spant. Der er ligeledes et lille understel af 1,5 mm pianotråd for at beskytte timeren.

PLANET er opbygget »semi-geodetisk« med en hovedliste, som går helt igennem profilet. Dette giver et meget stærkt og stift plan. Forkanten er en 5x10 mm hård balsaliste. Hovedlisten er en 3x16 mm mellemhård balsaliste, som skæres ud af en balsaplade. Hovedlisten skal samles helt færdig, før der bygges videre på planet. Bagkanten er en 5x20 mm hård balsaliste.

3 mm profiler ved knæk og tipper, alle andre profiler er 1,5 mm balsa.

Turbulenslisterne er 3x3 mm hård balsa.

Beklædning er tyndt japan-papir. Der dopes indtil 5 gange med brændstofbestandig dope.

HALEPLANET er opbygget på samme måde som planet. Forkanten er en 5x5 mm hård balsaliste. Hovedlisten er 2x9 mm balsa. Bagkanten er 3x15 mm balsa. Profilerne er 1,5 mm balsa. Beklædning er tyndt japan-papir. Der dopes indtil 3 gange med brændstofbestandig dope.

Den samlede vægt med 2 timere er ca. 260-265 gr. Til næste år kommer der en planbelastning på 12 gr. pr. dm², så skal der fyldes nogle få gr. ballast i modellen.

Som brændstofbestandig dope kan jeg anbefale Graupner's »Spannfix Immunt«. Det skal bare have lov til at hærdne ordentligt.

TRIM. Modellen stiger meget hurtigt og stejlt (ca. 80°) i højrespiral (1-2 omgange på 10 sek.). Glidet er ligeledes til højre. Dette opnås ved at »tilte« (hælde) haleplanet.

Hvis Holland Hornet 0,49 benyttes, er det muligt, at modellen ikke vil stige i højrespiral, men fortsætte lige op. Dette afhjælpes ved at montere 1-2 spændskiver på den venstre af motorskruerne. Det giver så meget højretræk, at modellen nok skal komme rundt til højre.

Hvis Cox T.D. 0,49 benyttes, er det muligt at modellen, inden den når tophøjde, trækker for meget til højre og vil fortsætte i et spiraldyk. Dette afhjælpes ved at give motoren venstre-træk. Man kan file lidt af motorbjælkerne på indersiden og samtidig gøre hullerne til skruerne lidt »ovale«, således at motoren kan »dreje« imellem motorbjælkerne.

Dette var lidt om Conovery Mk. 11, og lad os så se nogle flere 1/2 D'ere til konkurrencerne.

Steen Agner.

Fjernstyringsanlæg

Graupner - Grundig, et moderne afstemningsrit anlæg til fly, både m. m. fra 2-8 kanaler.

Godkendt af Post- og Telegrafvæsenet.



Variophon-sender

4 kanals..... Kr. 445.00 plus
8 - Kr. 530.00 OMS

4 kanals tilsats for udvidelse af 4 kanal senderen til 8 kanaler, Kr. 137.00, ingen lodning, alt foregår ved færdigmonterede stik.

Varioton - modtager

Byggekodssystem, De behøver kun at stikke så mange 2 kanals enheder sammen med HF enheden som De ønsker kanaler. Tilslutning til rormaskiner samt akku foregår ligeledes her med færdige stik.

H. F. enhed..... Kr. 96.00 plus
pr. 2 kanals enhed Kr. 98.50 OMS

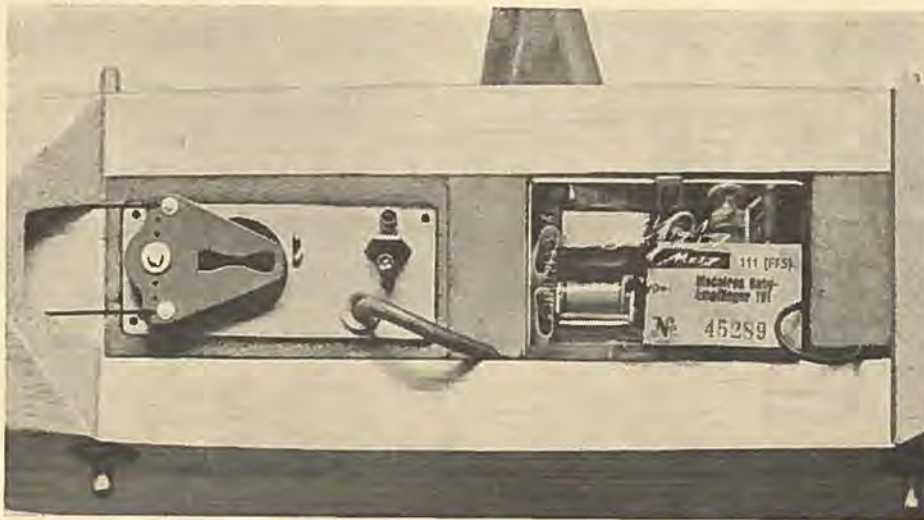
Rormaskiner, akku, fly m. m. finder De i Graupners store katalog, 120 sider + tillæg. Sendes portofrit mod forudbetaling på Giro 121933. Kr. 5.00.

Sitafon Modelteknik, Box 10 - Ringsted



PÅ BØLGELÆNGDE

Forbedret udgave af Metz Baby.



Mecatron-modtager og rormaskine indbygget i en model — prøv den selv i KDA-modellen Mambo.

Er der mon ret mange, der har tænkt på, at den lille KDA-model MAMBO, som oprindeligt er konstrueret som en sportsmodel, vil egne sig fortrinligt til radiostyring med de ultralette én-kanalanlæg? Med sine 90 cm spændvidde har den en helt rigtig størrelse, og kroppen er tilpas rummelig til at indeholde såvel modtager som rormaskine og batterier. Og så ligner den jo en „rigtig“ flyvemaskine.

Et af de mindste én-kanalanlæg — Metz Baby — er iøvrigt nu kommet i en ny udgave. Senderen er ændret lidt og bl. a. forsynet med krystal for at opfylde de seneste krav fra Post- og telegrafvæsenet, som da også har givet den typegodkendelse. Også modtageren er ændret lidt, idet den er gjort mindre følsom overfor gnister fra elektromotorer. Ændringen gavner navnlig ved benyttelse i biler og både med elektrisk drivkraft. Den væsentligste forbedring ligger imidlertid

i den tilhørende rormaskine 190/18, der afløser den ældre én-kanalsrormaskine. 190/18 er mindre, lettere (58 g) og bedre at arbejde med.

Metz kommer også med et 10 kanals-anlæg uden relæer, men med transistorforstærkede rormaskiner. Beskrivelsen af anlægget ser særdeles lovende ud, og så snart de første anlæg kommer her til landet, hvilket ventes at ville ske i august måned, skal vi komme lidt nærmere ind på dette store anlæg.

For radiostyringsfolkene, der jo ikke havde det store udbytte af DM, vil det have interesse at vide, at der den 2. september arrangeres et SYDSJÆLLANDS CUP specielt for radiostyrede modeller. Det bliver i Næstved, hvor man regner med at skaffe en ideel flyveplads. Samtlige danske radiostyringsfolk samt et par svenske klubber bliver indbudt. **MM**

Succes-sommerlejr på Vandel

80 modelflyvere fra hele landet, ja — endog 7 fra Norge, mødtes den 9. juli på flyvestation Vandel, for under de bedst tænkelige forhold at holde sommerferie sammen med deres modeller.

Der var naturligvis stor interesse for, hvordan vejret ville blive, og i modsætning til sidste år blev vejret så godt, som man kunne ønske det. For de deltagere, som var med for første gang, var der rig lejlighed til at iagttage den berømte Vandel-termik, som til tider bragte så næsten alt kunne flyve.

Dette herlige vejr gav sig naturligvis udslag i en mængde diplomer, lejrrekorder og en enkelt danmarksk rekord. Men det bevirkede også, at langt de fleste havde deres modeller i behold gennem hele lejrperioden.

På sommerlejren sker der en masse. Man begynder kl. 8.00 og flyver konkurrencer dagen igennem, hvis vejret tillader det, indtil kl. 21.00.

Foruden de sædvanlige konkurrencer har man på sommerlejren en del specielle ting, som der er tradition for, lige fra Maratonskonkurrencen på 60 min. til pølsegilde og buksevand for urolige elementer. Det ene

med det andet gør lejren til en oplevelse for samtlige deltagere, og det er da også normalt, at de samme folk kommer igen år efter år.

Medens disse linier skrives, har lejren stadig et par dage tilbage, hvorfor resultaterne ikke kan bringes endeligt.

En del klasser er dog afsluttet, og følgende blev vindere:

A1	Ole Sivertsen, klub	131	558	sek.
A2 beg.	Per Grunnet, klub	131	687	"
A2 ekp.	Ole Jensen, Norge		804	"
C3	Erik Nienstedt, kl.	116	819	"
1/2 D	Steen Agner, klub	105	475	"
D1	Finn Mortensen, kl.	208	636	"
F1	Jerry Andersen, kl.	403	145	km/t
G beg.	K. H. Hansen, klub	623	1257	p.
G eks.	Jørgen Kibsgård, kl.	508	1422	"
H	Soren Torp, klub	508	6.46	min.
Chuck				
Glidere	Kjeld Kongsberg, kl.	105	399	sek.

De øvrige resultater vil blive bragt i næste nummer.

F. M.

MATERIALENYT:

Det bliver nemmere og nemmere. Der er snart ikke grænser for, hvad man kan få af færdiglavede løselede og af højt forarbejdede byggesæt. Til gengæld kræves der jo også mere af en model i dag for at opnå topresultater, så det er vel kun rimeligt, at modelflyveren forlanger at blive fri for det værste af det grovere arbejde, så han i højere grad kan hellige sig detaljer og overfladebehandling, som jo er det, der sætter prikken over i'et.

Vi har nylig gennemset nogle udenlandske byggesæt af fin kvalitet: Top Elite's ORION, der er en radiostyret model beregnet for 8—10 kanaler med en spændvidde på 170 cm og forsynet med en 35 eller 45 motor. Den er konstrueret af Ed Kasmirski, der i 1960 erobrede VM-titlen med prototypen. Byggesættet er fremstillet af gode materialer, de fleste balsadele er stanset ud, resten er savet i kontur, og klodserne er formgivet såvel udvendigt som indvendigt. Der er i virkeligheden kun tilbage at lime delene forsvarligt sammen og så pudse af og beklæde. Men det er nu heller ikke noget let arbejde på en radiomodel i denne størrelse. Graupner's PIAGGIO er en lille skalamodel af det elegante italienske privatfly. Spændvidden er kun 112 cm, og da den er beregnet til en 2,5 ccm motor, må den have en ganske anseelig flyvefart. Sættet må vel nærmest kaldes et materialesæt, idet de fleste dele er trykt på balsaa og krydsfiner — klar til udskæring. Der er dog også en del færdiglavede ting, bl. a. nogle plasticdele, som f. eks. en meget stor kabinehætte. Den er beregnet til styring af sideror samt motorkontrol.

Weco's THUNDERBIRD er snart en gammel kending, men den er aktuel, fordi byggesættet nu kan købes her i landet. Det er en stor linestyret kunstflyvningsmodel til en 35 motor. Byggesættet er i det store og hele fint, men nogle enkelte krydsfinerspanter, som er stanset ud, kunne være bedre. Mercury CRUSADER er en model i samme klasse, men er noget større. Den er konstrueret af Bill Morley, som vi kender fra den veltjente Thunderbolt. I de første byggesæt var der en del unøjagtigheder, som imidlertid nu er rettet, så det skulle være en fornøjelse at bygge denne 140 cm's model, som må have alle muligheder for at gøre sig gældende i en hvilken som helst konkurrence, især i roligt vejr.

Vi er blevet præsenteret for nogle løselede, som skulle gøre tilværelsen lettere for den travle modelflyver. Silver Star Models har vist os et udvalg af Wecos produkter, som f. eks. ballonhjul, der fås fra 7/8 til 1 1/2" diameter, strømliniede hjul specielt til holdkapsflyvningsmodeller og halv-pneumatiske hjul til radiostyringsmodeller og store kunstflyvningsmodeller. Desuden trekanter med beslag og kontrol-horn til såvel højderor som flaps. For hastighedspiloter vil det have interesse at vide, at Grish racing-propeller er på lager.

Og mens vi er ved propellerne, kan vi ikke lade være med at nævne, at de bekendte svenske Semo-propeller, hvoraf nogle er specielt konstrueret af Rolf Hagel, bliver fremstillet i — Danmark.

Midtjysk Hobby har Graupner's Magnetstab til de kompasstyrede svævemodeller samt nogle meget fine Aero-ballonhjul. En fiks nyhed er Eggenweilers linestyrethåndtag, som er både spole og håndtag i eet — en nem og billig løsning.

Vi havde hørt rygter om nogle fjedrende hjulstel til større linestyre- og radiostyringsmodeller og var meget spændt på at se dem. Vi har nu fået præsenteret nogle af typen „Krick“, som fås både som enkelt- og som tvillingehjul. De er godt nok fjedrende i lodret stigning, men da de boltes til modellen, har de ikke mulighed for bevægelser i vandret plan, hvorfor de med ret stor sikkerhed må siges at ville blive slået af, første gang modellen lander med blot nogenlunde hastighed. **M.**

DANFLY bruger RAZORBACK
FLYING ENTERPRISE bruger RAZORBACK
HAR **DE** FORLANGT RAZORBACK
GLASFIBERBEKLÆDNING til Deres FLY?
Godkendt af Luftfartsdirektoratet.

DELTA TRADING CO. Herlevgårdsvej 2 - Herlev.

OY-DVI

K Z 3, en af Danmarks mest
velholdte er til salg.

Skive Flyveklub

Telefon Skive 82

HANS KOFOED

DANSKE MILITÆRFLY

gennem 50 år

Flyvevåbnets flytyper fra starten i
1912 indtil nutidens overlydsjagere

76 sider med mange illustrationer. Pris kr. 11,75

Kan bestilles i boghandelen eller fra

FLYV's FORLAG . EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60 . København V.

Hangarplads

til 1 eller 2 maskiner tilbydes
på **Møllemosegaard, Allerød.**

Oplysninger Allerød 50.

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



Vi har FLY i fingrene..



- VEDLIGEHOOLDELSE
- REPARATION
- SERVICE

- også af DERES fly

Kom ud og besøg os og lad os tale om det.

Flying Enterprise har i Københavns lufthavn opbygget sin egen omfattende tekniske organisation, der er godkendt af såvel de danske luftfartsmyndigheder som de engelske ROLLS ROYCE fabriker. Over 100 erfarne og særligt uddannede medarbejdere i denne tekniske afdeling er til disposition for vedligeholdelse og reparation af alle fly — også af Deres.

FLYING ENTERPRISE

Hangar 117 . Københavns Lufthavn, Dragør . Telefon Dragør 1700.

Fra motorflyverådets arbejdsmark

MOTORFLYVERÅDET har i nogen tid på grund af klager fra medlemmer beskæftiget sig med to forhold på statslufthavnene, specielt i Rønne, hvor det er særlig grelt.

Som bekendt er det i den lyse årstid tilladt at udstrække VFR-flyvning $\frac{1}{2}$ hhv. $\frac{3}{4}$ time efter solnedgang, men medens denne fornuftige bestemmelse kan udnyttes fuldtud på enhver privat flyveplads uden betjening og faciliteter, støder den på en række byråkratiske vanskeligheder på de bedst indrettede pladser.

Tilladelsen er givet, fordi det er lyst nok til flyvning, men ikke desto mindre er medlemmer kommet ud for, at flyveledelsen uden anmodning og efter eget skøn, der er i modstrid med de udøvende piloters, har tændt landingslysene og derpå krævet 30 kr. i gebyr herfor. Det risikerer man ganske vist kun, hvor der er fast installation og ikke, hvor der først skal køres flagermuslygter ud!

Motorflyverådet har i en henvendelse til luftfartsdirektoratet protesteret herover og hævdede, at gebyr kun bør opkræves, hvis lysene er tændt efter anmodning.

Yderligere opkræves der et gebyr på 60 kr. i Rønne, fordi havnen har været »lukket«, og der er tale om overarbejde for personalet. Motorflyverådet finder, at den givne tilladelse på denne måde bliver urimelig dyr og derved illusorisk. Yderligere anfører man, at de stadigt skiftende åbnings- og lukke-

tider i Rønne er upraktiske og et irritationsmoment.

Efter at have drøftet disse og andre problemer med luftfartsdirektoratet på et møde den 30. november ifjor, har man nu modtaget et brev fra direktoratet af 16. maj. Heri hedder det:

»Lukketider. For Odense og Alborgs lufthavnes vedkommende tillader havnenes lukketider allerede idag, at afviklingen af den omhandlede flyvning indenfor det til VFR-flyvning tilladte tidsrum kan ske uden erlæggelse af særligt åbningsgebyr.

På Rønne lufthavn tillader lukketiden i perioden ca. 1. juni-1. august ikke, at den tilladte VFR-flyvning efter solnedgang udnyttes i fuld udstrækning uden erlæggelse af særligt åbningsgebyr, men selv i perioden 20. juni-27. juni, hvor den seneste solnedgang indtræffer, kan den omhandlede tilladelse til VFR-flyvning udnyttes uden erlæggelse af særligt åbningsgebyr i mindre omfang.

På Esbjerg lufthavn er VFR-flyvning efter solnedgang udelukket uden erlæggelse af særligt åbningsgebyr.

Tænding af landingslys. Af undersøgelsen fremgår, at havnene kun ganske undtagelsesvis finder det påkrævet at tænde landingslys for den omhandlede flyvning.

Da den foretagne undersøgelse således viser, at den omhandlede flyvning under de gældende bestemmelser kan finde sted i vidt omfang uden særlig udgift til åbning af lufthavne og landingslys, har man ikke ment at kunne imødekomme klubbens ønsker.

(sign.) Hans Jensen.«

Såvidt luftfartsdirektoratet. Vi skal samtidig til orientering gengive Notam-Danmark nr. 61-62 af 2. maj 1962:

Rønne lufthavn. Tjenestetider.

Fra den 9. juni til den 30. september 1962 er tjenestetiderne for Rønne lufthavn som følger:

I tidsrummet 9. juni-6. september

0300-2200 GMT mandag, fredag, lørdag.
0300-1800 GMT tirsdag, onsdag, torsdag.
0500-2200 GMT søndag.

I tidsrummet 7. september-30. sept. inkl.

0300-1800 GMT mandag, tirsdag, onsdag, torsdag.
0300-2200 GMT fredag, lørdag.
0500-2200 GMT søndag.

Se AIP DANMARK, side AGA 2-8.

Rønne lufthavn. Ydelse af flyvekontrol-tjeneste

Flyvekontroltjeneste vil blive ydet på Rønne lufthavn som følger:

I tidsrummet 2. juni-12. august 1962:

0600-1730 GMT daglig, samt
2000-2230 GMT mandag, fredag, lørdag, søndag.

I tidsrummet 13. august-30. sept. 62:

0600-1030 og 1500-1800 GMT daglig samt
2000-2230 GMT mandag, fredag, lørdag, søndag.

Se AIP DANMARK, side RAC 2-11.

Cessna Skyhawk 172 C - 1962 demonstrationsmodel

Registreret i maj måned. Total tid ca. 100 timer. Hellakeret og corrosionsbehandlet. KING KY 95E Radio (360 kanaler), ADF-T-12 Radiokompas. 6 sæder (4 voksne + 2 børn). Forlang demonstration.

ESBJERG AERO SERVICE
Lufthavnen Esbjerg - Tlf.: 051-25 552

To sensationer fra Scheibe Flugzeugbau

S.F.-26 "STANDARD"

15 m svæveplan i standardklassen, udviklet af "Zugvogel IV", laminarprofil, højderorstrim, bremsbart hjul, robust staalrørskrop med polyesternæse.
Glidetid: 32 v. 85 km. tim.
Min. synk: 0,65 m/sek. v. 70 km/tim.
Den fløjne polar viser 2 m synk sek. ved 149 km/tim.
Leveringstid 5-6 mdr.
Rohbaupris: 8550 DM frit leveret.

"ZUGVOGEL III B"

17 m svæveplan i den aabne klasse. Laminarprofil, højderorstrim. Langstrakt kabinehaube, krophøjde kun 90 cm. Bremsbart hjul. Polyester forkrop.
Glidetid: 38 v 90 km/tim.
Min synk: 0,60 v. 70 km/tim.
Polaren viser 2 m synk v. 156 km. t.
Leveringstid 5-6 mdr.

Rohbaupris: 12.350 DM frit leveret.

Nærmere ved

P. V. FRANZEN - KONGERSLEV

telf. 24 (kalde nr. 081 12711)

Eneforhandler i Danmark for Scheibe Flugzeugbau, Vesttyskland

Luffartforsikringer

af enhver art
overtages af

**Dansk Pool
for Luffartforsikring**

Minerva 1841



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert forsikringsselskab, der er tilknyttet poolen, samt af SAS's billetkontorer.

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører
N. Thomsen Otto Thomsen

VESTERPORT

Minerva 1112

**De vil klare Dem en hel del bedre
med et polsk fabrikat**

PZL-101 GAWRON fly for landbrugs- og skovarbejde med 220 HK stjernemotor. Karakteristisk ved sin lette servicing, korte start- og landingsløb og forsynet med tre typer landbrugsudstyr:

- til sprøjtning af vandige opløsninger
- til sprøjtning af olieopløsninger
- til pudring

Kemikaliebeholderens kapacitet: 550 kg.

PZL-102B FLY, en sikker, behagelig og økonomisk maskine til personflyvning. Sports- og passagermaskine, let to-personers, med 90 HK Continental motor - brændstofforbrug 11.5 l/100 km.



Eneeksportør

MOTOIMPORT

Udenrigshandelsforetagende (Foreign Trade Enterprise) Warszawa Premyskowa, 26 Polen
P.O. Box 365 . Telegramadresse: MOTOIM-WARSZAWA

Ny chef for flyvevåbnet

Til 1. oktober skifter flyvevåbnet chef, idet generaløjtnant *K. Ramberg* fra denne dato er udnævnt til general og ansat som forsvarschef. Han efterfølges af generalmajor *H. J. Pagh*, der samtidig udnævnes til generaløjtnant. Generalmajor *Erik Rasmussen*, der har været chef for forsvarsstaben, bliver chef for flyvetaktisk kommando.

Af andre udnævnelser og forflytninger i flyvevåbnet kan nævnes, at oberst *P. Zigler*, der har været stabschef ved FTK, fra 15.8. ansættes til rådighed for forsvarsstaben. Oberst *J. Brodersen* efterfølger ham samtidig som stabschef, og som chef for FSN Alborg er han fra 1.7. blevet afløst af oberstløjtnant *J. Horskjær*.

Københavns lufthavn i 1. halvår

Ankomne passagerer	246.692
Afgåede passagerer	239.855
	486.547
Transitpass. 2x208.222	416.444
Andre passagerer	109.168
Total.	1.012.159

Stigning i forhold til første halvår 1961 er 10,3 % ialt, 5,8 % i lufttransport.

Start og landinger ialt 38.160 (+4,1 %), 28.866 i lufttrafik (+1,8 %).

Luftgods 17.377 t ialt (+19,6 %), 16.781 t i lufttrafik (+21,9 %).

Cessna 310G demonstreret

A/S Commertas demonstrerede den 28. juni det første dansk-registrerede eksemplar af typen Cessna 310, OY-TRA. Vi har ifjor i august-nummeret givet vore flyveindtryk af dette moderne forretningsfly i versionen 310 F, men det nye fly er af 1962-modellen, der hedder 310 G, og som på forskellige detaljer afviger fra de tidligere modeller — først og fremmest ved at have 6 sæder i stedet for 5. Vi håber i et senere nummer at kunne give nogle indtryk af den nye model.

Luftfartøjsregistret

Nyregistreringer: OY-ACS, Piper Colt, Danfoss. — AOD, Douglas DC-6, Nordair. — AIO, Piper Pa-18A, Agro-Kemi. — ACU, Piper Colt, Carl Lund-Thomsen, Kbh.

Nye ejere: DME, KZ III, N. P. Brandt, Hillerød. — AEV, Cessna 172C, Esbjerg Aero Service. — ADW, Cessna 172, Næstved Fly.

Sluttet: AER, Cessna 172. — AED, Cessna 175. — EAE, Cessna 172 B. — AIM, Piper PA-18A. — DPE, Auster V. — AFK, Cessna 185A. —

Efter OMS tillæget

er prisen på

Flyvejournalerne følgende:

Rejse- og Luftfartøj Journal	Kr. 18.75
Propel Journal	Kr. 10.75
Motor Journal	Kr. 10.75
Flyvebog for Svæveflyvere	Kr. 4.25

FLYV'S FORLAG

Ejvind Christensen.

Vesterbrogade 60 - København V

Kastrup-gæster i juni

Göteborg Aeroklubb ankom 1/6 med deres Cessna 175, SE-CLX. C-54G, O-50481 og C-121A, O-80615. — 2/6 landede Dornier Werke's DO-28, D-IBYD, som kom fra flyvemessen i Skovlunde. VP 968, Devon og XL 640, Britannia, RAF. — 4/6 D-EBKY, Bölkow 207 og SE-CPG, MFI-Junior, også fra flyvemessen. Convair CT-29A, O-91910. — 5/6 G-ARMK, Cessna 310F, Western Airways. OH-VKC, DC-3, Kar-Air. SE-CYK, Cessna 172C fra Malmö Aeroklubb. C-45, BA-83, French Air Force. C-54E, O-49051 og C-47, O-48913. — 6/6 F-BHBJ, L-1049G, Air France. D-EKBEQ, Fairchild Argus, Stahldrahtwerke Iahn & Co. C-130, 70458 og C-121A, O-80614. — 7/6 ankom en DC-7C, SE-CCH (ex-HB-IBP). D-EJPU, Beech Debonair tilhørende Travelair. C-130, 50015 og 60523.

8/6 D-ILSI, Queen Air, også fra Travelair. BEA Vanguard, G-APEN i stedet for Comet. G-ALAX, Rapide, G. Tullach. G-AMUP, L-049, Trans European Airways. — 9/6 SE-CUM, Cherokee, Nyge-Aero, ankom fra Skovlunde. LN-SUW, F-27, Braathen. D-EBOX, Cessna 150, Wolf Fischer. YR-IMC, IL-18, Tarom — ekstraflyvning. 9147, R5D-4Z, US Coast Guard. VC-47D, O-48186 og C-130, 50005. — 10/6 G-ALBS, Proctor, K. Neely fra London. SE-CXH, Cessna 172B, Alf Olsson fra Gråsgårde. 141020, Convair R4Y-1, US Navy. — 11/6 CF-CZC, Britannia 314, Canadian Pacific fra Edmonton med dansk amerikanere. JA-6305, DC-7E, Japan Air Lines, ankom for at få et eftersyn og derefter over-

tages af SAS. — 12/6 I-DIMU, DC-6B, SAM. OY-TRA, Cessna 310G, Transair samt en French Air Force M.S. 760 Paris. — 13/6 G-ARXI, Comanche, Mr. Fitzpatrick. SE-CYF, Cessna 172 C, Solberg Flyg. —

14/6 D-IBER, DO-28 fra Firma Bertelsmann Verlag. SE-CLY, Cessna 150, K. Sahlman fra Bords. F-BKAS, W.A. 40 Super IV fra Lille Roubaix Tourgoing. — 15/6 Dove, G-AHGD, Rapide, L. Riddell. PH-VLC, Dove, Martin Air Charter. — 16/6 fik Sterling sin første DC-6B, OY-EAN (ex-IIB-IBE). SE-ECO, Aztec B fra Nyge-Aero. D-EICH, Meta-Sokol, Dr. med. Wissfeld fra Frankfurt. O5387, Queen Air L-23F, US Army. — 17/6 G-AGRW, Viking, Autair. PH-MAE, DC-4, Martin Air Charter. — 22/6 Jodel DR. 1050, F-BKIA og C-54G, 18/6 D-IBIB, Aero Commander, Axel Springer & Sohn fra Hamburg. N6917C og 6919C, L-1049 I'er fra Flying Tiger Line. 19/6 EC-ADV, Stinson, Real Aero-Club fra Madrid og VC-54G, O-50586. — 20/6 ankom Air France med en ny Caravelle, F-BJTI. W.A. 40 Super IV, F-BKCD og Tri-Pacer, HB-OOR ankom som rally-fly. — 21/6 landede Gemini G-AKEM, Mooney PH-HRC, Cessna 170 D-EMIL, Bonanza D-ELOP, Tri-Pacer D-EFOT, Cessna 172B D-EHAM og Meta-Sokol OE-DAM, alle på vej til vestkyst-rallyet i Sverige.

22/6 Jodel DR. 1050, F-BKIA og C-54G, O-50620. 23/6 CF-CZZ, DC-6A, Wardair, ankom med flere dansk-amerikanere. D-ECTO, Mooney fra Aero Club Augsburg. — 24/6 C-54E, O-49040. Malev IL-18, HA-MOC og Balair DC-4, HB-ILC. — 25/6 F-BJJD, Jodel DR. 1050 fra Aero Club Du Puy. G-AREP, DC-6B, Trans Arabia Airways, ankom for at få et eftersyn hos SAS. G-AKKR, en Miles 14A Hawk Trainer, landede, men kunne ikke selv køre ind på grund af den kraftige blæst, og brandtjennesten måtte derfor ud og hjælpe flyet ind med en mand ved hver vingespids. G-ARBI, Cessna 310C fra Elstree Flying Club. — 26/6 ankom atter en Canadian Pacific Britannia, CF-CZB. D-IGAS, Queen Air tilhørende Travelair. I-DIMD, DC-6B, SAM. — 27/6 D-INLE, Piaggio 166 fra Deutsche Nahluftverkehr. G-131A, 25788 og C-47, O-51125.

29/6 HB-IEK, Ambassador, Globe Air. OY-TRB, Cessna Skyhawk, Transair. XK 418, Auster A.O.P.9, Army Air Corps og 64287, Sikorsky H-34A, US Army. 30/6 blev Sterlings DC-6B påmalet Transair Sweden. 64296, atter en H-34A, US Army.



CHAMPION



Champion tændrør på lager til alle gängse Continental og Lycoming motorer.

Generalagent for Aircraft-tændrør i Danmark

SCANAVIATION
KØBENHAVNS LUFTHAVN . DRAGØR

TELEFON DR 910*



KONGELIG DANSK AEROKLUB

(DET KØL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Dag Hammarskjølds Allé 40, København Ø.
Telefoner: ØBro 29 og (ang. model- og svæveflyvning) ØBro 249.
Postkonto: 256.80.

Telegramadresse: Aéroclub.

Kontor og bibliotek er åben mandag til fredag fra kl. 9—16.

Formand: Landsretssagfører B. Moltke-Leth.

MOTORFLYVERÅDET

Formand: Ingeniør Arne W. Kragels.

SVÆVEFLYVERÅDET

Formand: Ingeniør Kaj V. Pedersen.

MODELFLYVERÅDET

Formand: Bankass. Ole Meyer Larsen.

DANSKE FLYVERE

Formand: Generalmajor H. Pagh
Generalsekretær: Direktør August Jensen.
Dansk Pool for Luftfartforsikring,
Østergade 24, tlf. Minerva 1841.

Nye personlige medlemmer:

Hans Christiansen.

Runde fødselsdage:

Oberst T. A. Poulsen, Frederiksberg-alle 53, V, 65 år den 17. august.

Ingeniør Poul B. Pollner, Wittenberggade 43, S, 75 år den 27. august.

Civilingeniør C. V. Smith-Hansen, Rådhuspladsen 3, Århus, 65 år den 28. august.

Direktør Chr. Thielst, Svanevænget 3, Ø, 85 år den 31. august.

Nordisk Motorflyvekonkurrence

I weekenden 25.—26. august mødes de bedste flyvere fra de fire nordiske lande til den årlige nordiske motorflyvekonkurrence, der i år afholdes i Sverige — stedet var i henhold til bestemmelserne endnu ikke offentliggjort ved redaktionens slutning. Ligesom det svenske hold først udtages ved de årlige svenske konkurrencer uden forinden, vil det danske hold også først blive valgt i sidste øjeblik, idet motorflyverådet har udtaget 6 af deltagerne fra flyvedagskonkurrencerne og lader disse gennemgå en særlig træning på flyvestation Avnø, hvor man har gode erfaringer at trække på fra arrangementet af den nordiske konkurrence ifjor, og hvor man velvilligst har lovet at hjælpe med træningen.

Nordisk Rendez-vous i Frederikshavn

11.—12. ds.

Frederikshavn Flyveklub har slået sig sammen med Sportsflyveklubben om et stævne, som man kalder Nordisk Rendez-vous for flyvere i Frederikshavn i weekenden 11. til 12. august.

Lørdag er der ankomst- og landingskonkurrence og om aftenen festmiddag på Hoffmans Hotel med præmieuddeling og dans. Søndag formiddag flyver man til Læsø og bader.

Prisen for deltagelse er 70 kroner for middag (uden drikkevarer), overnatning, morgenmad samt smørrebrødspakke søndag.

Stævne i Thisted 25.—26. august

Thisted Flyveklub meddeler, at Thisted flyveplads stadig er fuld intakt og i drift, foreløbig til efteråret. I weekend'en 25.—26. august afholder klubben et flyvestævne på flyvepladsen. Man regner med deltagelse fra flyveklubben, ISIS Aviation, Commertas, Danfoss, Esbjerg Aero Service m. m., og der bliver svæve- og modelflyvning, rundflyvning og faldskærmsudspring. Programmet tilsendes klubberne direkte.

Klubben håber at se mange privatflyvere som gæster ved denne lejlighed, hvor man lørdag aften arrangerer en lille festlighed til rimelige priser.

Radiofoniprøver i Vestjysk Flyveklub

Vestjysk Flyveklub har afsluttet sit første kursus til radiotelefoncertifikat, og seks af klubbens medlemmer — heriblandt kursuslederen selv, salgschef Finn Skjoldborg — bestod prøven.

Rallyet i München i september

Flieger Club München har bedt os henlede opmærksomheden på sin „3. internationale Oktoberfest Sternflug München 1962“, der uanset navnet afholdes den 22.—23. september. Rallyet holdes i forbindelse med de store folkefester i byen og er et rent turistrally uden nogen form for konkurrence.

Cannes-tal

Under Cannes-udstillingen landede ikke mindre end 1040 fly repræsenterende 15 forskellige lande på lufthavnen, hvilket betød 3550 operationer. Pinsedag befandt der sig på et vist tidspunkt 220 fly på pladsen, inklusive de udstillede. 51 udstillere fra 10 lande viste et halvt hundrede lette fly.

KALENDER

2/9 Flygvapnets 50-års-stævne (Malmslätt).

3-9/9 Farnborough-udstilling.

9/9 Flyvestævne i Ljungbyhed.

Motorflyvning

11-12/8 Rendez vous i Frederikshavn.

18/8 Kunstflyvningsskonk., Coventry (Engl.).

25-26/8 Stævne i Thisted.

25-26/8 Nordisk Motorflyvekonkurrence.

6-9/9 Rally i Østerg.

22—23/9 Oktoberfest-rally (München).

Svæveflyvning

21/7-4/8 Svæveflyveskole og træningslejr.

31/10 Flyvedagskonkurrencerne slutter.

1-2/12 Klublederkursus (København).

Modelflyvning

4—5/8 NM i linestyling (Helsinki).

14—20/8 VM i radiostyring (Kenley, England).

26/8 Høstkonkurrencer f. linestyrede.

1-7/9 VM i linestyling (Kiev, USSR).

2/9 Sydsjællands Cup — Radiostyring (Næstved).

9/9 Høstkonkurrencer f. fritflyvende.

19-24/9 VM indendørs (Cardington, Engl.).

23/9 Sydsjællands Cup — Fritflyvende (Haslev).

23/9 Høstkonkurrencer f. radiostyrede.

30/9 Danalimkonkurrencen (Odense).

7/10 Moseslaget (København).

4/11 Jyllandsslag (Århus).

11-12/10 Uhu-stævne i Hillerød.

31/12 Årsrekordåret slutter.



Siebenwurst & Stock: *Der innerdeutsche Sprechflugdienst*. Deutscher Aero Club, 90 sider, DM 7.50.

Tyskerne har en speciel sportsflyvefrekvens (122.7) og et par flyvepladsfrekvenser (122.5 og 123.5), som bruges til den private flyvning med motor- og svævefly, og hvor der anvendes tysk sprog med en fraseologi svarende til ICAO's engelske. Bogen giver det for erhvervelse af det til brug af frekvenserne krævede pensum, der udmærker sig ved ikke at indeholde et ord om radioteknik, som ingen har brug for, men en masse om flyvekontrol og kommunikationen med denne, som sagen jo i virkeligheden drejer sig om.

✱

Tysk Air Touring Guide

Walter John: *Handbuch für Sport- und Reiseflieger*. Deutscher Aero Club e.V. 383 sider, ill. Pris 46 kr. gennem KDA.

I et bekvemt lommeformat med plastikbind har den tyske aeroklub udgivet en nyttig bog for alle, der flyver på Tyskland. Når den koster væsentligt mere end f. eks. den engelske Air Touring Guide for Europa, skyldes det de mange klicheer.

Hovedparten af bogen optages nemlig af beskrivelser af 115 mindre flyvepladser i standardform med oplysninger på venstre side og en tofarvet kortskitse over beliggenheden samt tegning af selve flyvepladsen på højre side. Det er bemærkelsesværdigt, hvor mange af disse små pladser, der kun har en enkelt græsbane, og hvor mange der også bruges til svæveflyvning.

Forinden er der en lang række oplysninger om bestemmelser for flyvning i Tyskland, frekvenser for privatflyvningen m.m. Til slut findes de store lufthavne.

✱

Karl-Heinz Wollenzin: *Die Prüfung des Berufs-Flugzeugführers II. Klasse in Frage und Antwort*. Krausskopf-Flugwelt-Verlag, Wiesbaden. 235 sider, DM 14.80.

I form af 1160 spørgsmål og svar gives i denne bog stoffet for erhvervs- og privatflyvere til den skriftlige prøve. De er opdelt i lufttrafikbestemmelser, navigation, radionavigation, meteorologi og materielle. I sin form sigter bogen direkte mod prøven, men uden illustrationer og i den anvendte form er det ellers lidt tung læsning.

Nye bøger i biblioteket:

Ett år i luften 1961—62.



REDAKTION

Kongelig Dansk Aeroklub, Dag Hammarskjølds

Allé 40, København Ø. — Tlf. ØBro 29 og 249.

Ansvarh. 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. — Postkonto 238.24.

Abonnementspris: 15 kr. årlig.

Rubrikannoncer: 1,20 ore pr. mm.

Sidste indleveringsdato for annoncer: den 10.

Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.

Jetgiganterne betyder større komfort, større rejseha-
stighed, bedre service. I alle store lufthavne verden
over betjener Air BP luftfarten med kvalitetsprodukter -



- en verdensindustri i Deres tjeneste!





Værs'go... her er Deres fly

SAS bringer hele verden nærmere Danmark, og i det fremmede er SAS som et af verdens førende luftfartsselskaber, med til at skabe respekt om Skandinavien — og dermed om Danmark. SAS rutenet dækker i dag 5 kontinenter med det mest moderne materiel og en organisation, som foruden sit egentlige formål: Overalt at sikre perfekt befordring af SAS-passagerer og fragt, røgter en vigtig mission som bindeled mellem hjemlandet og danske forretningsmæssige og kulturelle interesser i udlandet. Uanset hvor De skal hen, vil SAS service følge Dem — ikke alene i luften, men også på landjorden. SAS er altid indenfor rækkevidde — ikke mindst når De er på fremmed jord.


SAS
SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM

..... flyvning i et bedre plan ...

FLYV



TIDSSKRIFT FOR MILITÆRFLYVNING, TRAFIKFLYVNING, PRIVATFLYVNING OG FLYVESPORT



I Frederikshavn Flyveklub har tre familiemedlemmer samtidig taget certifikat. Det er direktør Mogens Madsen og hans fru Vibeke — der ses i midten — samt hans bror Peter (th.). Yderst til venstre instruktøren Peter Borgnæs.

PRIS KR. 1,50

9

1962

INDHOLD:

Rally i Baden-Baden * Meget nyt på Farnborough * På svensk faldskærmsskole * Scheibe Standard * 25 års dansk model-flyvning.



**PÅLIDELIGE DÆK
TIL VORE DAGES
JET-MASKINER**

GOODYEAR

**DER ER FLERE, DER STARTER OG LANDER PÅ GOODYEAR
DÆK, HJUL OG BREMSER, END PÅ NOGET ANDET MÆRKE**

F L Y V

Officielt organ for
KONGELIG DANSK AEROKLUB og DANSKE FLYVERE
Nordens ældste og førende tidsskrift for flyvning

Nr. 9

September 1962

35. årgang

ARNBORG

MED købet af et areal ved den lille by Arnborg mellem Herning og Brande er et gennem mange år næret ønske gået i opfyldelse for den stadig kraftigt voksende danske svæveflyvning.

Mens andre lande har et eller flere faste svæveflyvecentre – ofte drevet med betydelige tilskud fra det offentlige side – har vi savnet noget lignende, omend vi i sommertiden takket være flyvevåbnets velvilje har kunnet bruge Vandel som samlingssted. Det håber vi iøvrigt fortsat at kunne gøre, for købet af hedearealet er jo kun et skridt på vejen, omend en vigtig milepæl.

Det vil vare længe, før Arnborg vil være udbygget, så pladsen f. eks. kan taget et DM af de dimensioner, vi nu er kommet op på.

En overgang var man som bekendt inde på tanken om en »svæveflyvegårde«, der skulle drives kombineret som landbrug og svæveflyvecentrum; men denne plan blev efterhånden betragtet som for kompliceret og uoverkommelig, og man vendte tilbage til det rene svæveflyvecentrum.

I de senere år har KDA's flyvecentrumsudvalg set på et meget stort antal gårde og arealer, men det viste sig langt sværere end antaget at finde nogle, der egnede sig til formålet.

Arnborg-området kom i søgelyset for et par år siden, men kunne ikke erhverves, i hvert ikke til en pris, vi dengang mente at kunne give. Siden er det steget, og yderligere fordyres det ved, at en i mellemtiden rejst højspændingsledning må flyttes.

Alligevel var man efterhånden blevet klar over, at det var langt det mest egnede af dem, man havde set på, og svæveflyverrådet drog et lettelsens suk, da det var erhvervet.

Danmarks svæveflyvere, der ved en indsamling til KDA's 50-års-jubilæum skabte grundlaget for købet, brænder nu efter selv at gå i arbejde for at gøre det klar til brug og udbygge det efter ønske.

TIL RALLY I BADEN-BADEN

Knud Petersen fortæller om et af årets største rallyer.

ÅRETS store rally i Baden-Baden afvikledes i første halvdel af juli med meget stor deltagelse – 98 fartøjer fra tilsammen 10 nationer var tilmeldt, og næsten alle nåede frem. Tyskerne selv fyldte mest op – de var 66 civile plus 7 militære fartøjer. Desuden deltog et svensk par, *Carstens/Lie* fra Jönköping, 2 hollandske, 6 franske, 5 schweiziske, 6 engelske, 1 belgisk, 1 østrigsk, 1 amerikaner i et lejet, fransk fartøj og 2 danske par, *Fjord Christensen*, Odense/*Børge Jensen*, Fredensborg, i Jodel D-112 og *Kragels/Knud Petersen*, København, i Piper Tri-pacer. Man bemærkede, at der var ikke færre end 5 rent kvindelige besætninger. Der var også deltagere med kvindelig pilot og mandlig copilot. Hele rallyet afvikledes elegant og udn vanskeligheder, og *Deutscher Aero Club* havde æren af, at alt forløb glat og gnidningsløst og med en fantastisk præcision. Et skår i glæden var der – men det er arrangørerne uden ansvar for. En af deltagerne havarede ved landingen i Baden-Baden med sin Cessna 170, fordi det ene hjul blokeredes. Maskinen tippede over og brækkede begge vinger, og det ene hjul blev revet af. Besætningen slap uskadt, men det havarede fartøj, der stammede fra Lübeck og var en gammel kending for danske rallydeltagere fra sidste efterår, lå til skræk og advarsel – undødeligt, synes man – lige ved indkørslen til flyvepladsen, så det også kunne beses af alle forbigående.

Så mange pladser og lande som muligt

Rallyets konkurrence gik ud på at besøge så mange pladser som vel muligt i så mange lande som muligt i 2½ dag, de to dage fra kl. 8 til 18, den sidste dag kl. 8 til 12. Deltagerne deltes i tre grupper efter fartøjets art eller rejsehastighed, *gruppe 1*: over 165 km/t, *gruppe 2*: fra 151 til 165 km/t og *gruppe 3*: indtil 150 km/t. Der blev givet 3 points for hver anfløjet plads i hjemlandet og 6 points for hver udenlandsk plads, mens ethvert nyt land, man besøgte, gav 25 points ekstra. Der var strafpoints for at komme for sent til målet og for at starte for tidligt på turen.

For den almindelige deltager, som ikke er med i selve konkurrencen, eller for en begynder, kan pointudregningen ofte forekomme ubegribelig, men her var alle mystifikationer på forhånd udelukket, idet meget



Frk. Irmhild Lahrmann og grevinde Faralda v. Görtz, der blev nr. 2 i deres klasse.

grundigt udarbejdede program på tysk, engelsk og fransk ganske nøje gennemgår rallyet og dets pointberegning med hensyntagen til alle eventualiteter. Her var intet overladt til tilfældighederne.

Det vindende hold i gruppe 1, *Denkmeier* og *Benecke* på Cessna 182, fik 1.096,3 points med besøg i 6 lande og 63 pladser, hvorimod nummer to, pigerne *Lahrmann* og *v. Görtz* (også Cessna 182), havde nået at besøge 10 lande og 42 pladser. Deres pointtal var 1.079,9. I gruppe 2 placerede *Fjord Christensen/Børge Jensen* sig, men de fik ikke points nok til at hjemtage en præmie, skønt de var startet i Sverige og havde gennemfløjet Danmark og en del af Tyskland, hvorefter de agtede sig til Holland, Belgien, Frankrig, Schweiz og Østrig. Et uheld, der forsinkede dem i henvend 5 timer, forhindrede dog dette, og den megen ros, der blev dem til del for deres sportslige indsats, kunne ikke helt opveje den skuffelse, de danske deltagere følte. Klassen blev vundet af *Schütz* og *Heinrich* på Sokol, mens den langsomme klasse blev vundet af *Schmetz* og *Klapper* på Pützer Elster B.

Det dårlige vejr havde iøvrigt også generet det danske par – men selvom adskillige havde haft lignende vanskeligheder, var det meget få, som måtte give helt op. Mødeprocenten var imponerende høj, kun 5-6 fartøjer af de 98 tilmeldte udeblev helt.

Stor modtagelse

Rallydeltagerne skulle anflyve Freiburg syd for Baden-Baden, mens almindelige deltagere skulle mellemlande i Karlsruhe-Forchheim. Begge steder var der stor modtagelse, således var de to byers borgmestre ude for at byde velkommen, og der blev budt på en herlig frokost i klubhusene begge steder. I tiden kl. 14-16 dirigeredes rallydeltagerne til Baden-Baden, og efter kl. 16 startede de andre deltagere fra Forchheim til B-B, således at alle var samlede hen på eftermiddagen. Turen fra henholdsvis Freiburg og Karlsruhe-Forchheim var kun et lille »hop«, for sidstnævntes vedkommende over Rhinen, hvorefter landing fandt sted på flyvepladsen Baden-Baden-Oos. Vi var i forvejen blevet adviseret gennem det glimrende program, som indeholdt simpelthen *alt*, om, at landingsbanen var belagt med metalnet. Det gav en mærkelig, uvant lyd, som de fleste hørte for første gang, mens ellers frembød landingen ingen problemer. Modtagelsen var mere end hjertelig, og man konstaterede straks, at den civile privatflyvning fuldstændig dominerede pladsen, skønt den ellers til daglig benyttes både af privatflyverne og de franske besættelsesstyrker.

I en festligt udsmykket hangar med hotel-service, bank, tolk etc. — *alt* var der tænkt på — skænkede velkomsthampagne, plaketter uddelt, og der var dejlige markbuketter til alle damerne (bundet tidligt om morgenen af den lokale flyveklubs piger). Ude på pladsen stillede fartøjerne efterhånden i hele tre, snorlige, lange rækker, og der var alle slags, ligefra den elegante, store, to-motorede Cessna Skyknight 320 til mindre maskiner som Jodel og Colt.

Så blev deltagerne kørt til hotellerne, og om aftenen var der velkomstarrangement med »aftensmad som på landet« på Kurhuset (300 deltagere). De må leve dejligt på landet i Tyskland med røget skinke, herlig ost, øl og skrappe snaps. Bagefter kunne man sætte sin formue over styr i spillecasinoet.

★

Lørdag formiddag, 7. juli, var der arrangeret en bustur ad den vidunderlige Schwarzwald Hochstrasse med et lille hvil ved et gammelt kloster og senere frokost i en prægtig bindingsværkskro, der ejes af en af rallyarrangørerne, senator dr. Burda.

Eftermiddagen bød på cocktail hos en anden flyveentusiast, grev v. Hardenberg. Grevinden stillede hele sit mægtige, helt nye hus til rådighed for gæsterne, det var varmt, og mange havde lyst til at kaste sig i hendes private swimming pool, der lokkede med sit tyrkisfarvede vand — men det blev dog ved det indvendige bad. Det store, hypermoderne hus havde tre fløje — det er bygget som et landings-T!

Lørdag aften bød på en festbanket i Kurhuset. Der kom 70 mennesker mere end beregnet, hvilket gav køkkencheferne hovedbrud. Der var ikke mad nok. Da de fleste svælgede i foreller fra Rhinen og mayonaise, måtte Kragels nøjes med en skive leverpostej og et par stykker tomat. Ak, ja, sådan er verdens goder ulige fordelt. De 450 mennesker blev dog mætte på den ene eller den anden måde, og alle fulgte med interesse præmieuddelingen.

Den tyske presse var meget talstærkt frem, og de to danskere Fjord/Børge Jensen fik en nydelig omtale, fordi de var de eneste rallydeltagere, der var ankommet i et selv-

bygget fartøj. Baden-Baden havde klædt sig i fest med flag og blomster til ære for os, og flere udlændinge tog søndagen og noget af mandagen med for at se omgivelserne endnu en gang. Der var *run* på Tysklands stejleste bjergbane op til Merkur-toppen, 54 % stigning til 700 m.o.h., hvorfra man kunne se *ned* på flyvepladsens rundflyvningsmaskiner, der gjorde turen rundt om bjerg-toppen.

★

At deltage i rally betyder hyggeligt samvær med piloter af alle erhverv og nationaliteter, men først og fremmest en god træning. Man over sig i navigering, og man gør en indsats for at følge den lagte kurs og overholde flyveplanen. Det er også en god træ-



Senator dr. Burda's hotel ved Schwarzwald Hochstrasse var rammen om søndagens frokost.

ning at blive tvunget til at bruge radioen og lande på internationale lufthavne, og man forstår ikke, at ikke mange flere bruger deres ti timer til langture. Har man først prøvet det, er man straks bedre rustet i en eventuel vanskelig situation. Og det er jo ikke så dyrt, når man kan slå sig sammen. Der ligger en opgave for klubberne i at kontakte rally-interesserede flyvere med hinanden. Ved Baden-Baden-rallyet var der en fornem præmie til den, der var kommet længst borte fra — den gik til en englænder, som havde 940 km i luftlinje hjem. En pilot fra Ålborg eller Frederikshavn havde snuppet guld, om han havde været der! Fjord og Børge Jensen havde 850 km.

Blandt deltagerne var der adskillige kendte navne og ikke så få, som havde været med få dage i forvejen ved det svenske vestkyst-rally og ved rallyet i Lübeck. Mange tyske deltagere var startet fra pladser i Norge, Sverige og Danmark, og adskillige forlod landet vit vor nyeste flyveplads på Ærø. Et enkelt hold var startet fra Casablanca. Det undrede, at militæret deltog — der var 7 teams, alle i Dornier 27. Enkelte af dem og ikke så få civile privatflyvere var lidt oppe i årene, og man havde unægtelig en lumsk mistanke om, at de herrer havde prøvet flyvningens kunst allerede engang i begyndelsen af fyrerne!

Det glædede en danskers patriotiske hjerte at høre, at de udenlandske rallydeltagere, der havde gennemfløjet Danmark, havde fået en første classes service på næsten alle danske flyvepladser, de havde besøgt, ikke mindst på de helt små og beskedne.

Baden-Baden Noter

På sin tur over Tyskland bemærker man, at de små flyvepladser har samme radiofrekvens, 122,5, og at flyvelederne, der igrøvrigt yder al mulig service og gør det med glæde og venlighed, ikke forlanger flightplaner.

★

Det ene danske deltagerpar mistede i Hannover sin radiofacility-bog. Flyvelederen i Egelsbach ved Frankfurt a/M skænkede dem flot en ny. (NB: da danskerne på hjemvejen passerede Hannover igen, kom en mand fra Briefing dem imøde med den glemte bog).

★

En rallydeltager medførte sin cykle. Den måtte han høre mange vittigheder for, men han var den, der lo sidst, da han elegant svang sig i sadlen og trådte pedalen ind til byen med sin lille flyvekuffert på baggebæreren! Fri og uafhængig, ikke sandt?

★

Hjemturen langs Rhinen var pragtfuld — og man iagttog med gysen bilkøerne på autobanerne. Men det var dog ingenting mod dem, der stævnede mod Grossenbrode...

★

Ved den vældige og livlige by Frankfurt lever to flyvepladser side om side i fred og fordragelighed så tæt på hinanden som Skovlunde og Værlose — den mægtige, stærkt trafikerede store lufthavn og den lille, fortrinlige Egelsbach. Flyvelederen i Egelsbach spurgte fornavset, hvorfor *det* dog skulle skabe problemer...

★

Man bemærkede, at alle flyveklubber ved de små pladser havde restauranter — med dame i buffet'en, tjener, spisekort og det hele. Og at medlemmerne kommer der og spiser deres frokost, snakker og hygger sig en times tid midt på dagen.

★

Man føler i Tyskland, at det er staten magtpåliggende at udvide kendskabet til flyvningen og at gøre folk interesserede.

★

På flere små pladser har flyveskolerne eget kontor, egne skolelokaler med radioanlæg m. v., eget kontorhold — flere steder endda eget hus. Og der stod parkeret, henholdsvis kønte, »rugbrød« med påskriften »Privatflyverskolen«.

★

Som dansker undres man — og er lidt misunderlig — over, hvad der er tilladt i tysk privatflyvning, som myndighederne herhjemme ville dåne over.

★

Toldbehandlingen flere steder går efter recepten: så nemt som muligt uden unødigt tidsspild og papirskriveri. I Hannover således med ordene: *Tolden er her ikke, så flyv I bare videre...*

lbp.

Før Deres Shell-kort à jour (9)

Hovedkort og radiokort:

Ret Kastrup kontrolzone til rette linier som følger:

5528N 1240E — 5528N 1225E

5536N 1222E — 5542N 1226E

5543N 1236E — 5548N 1244E

Dansk/svensk grænse i Øresund sydpå til 1240E.

D.v.s. at man for at komme mod øst fra Skovlunde enten skal over 3000 ft eller følge korridoren Herlev—Tuborg Havn, og styre mod Landskrona, indtil man er halvvejs over sundet.

Det bemærkes, at man stadig kan anmode Kastrup om tilladelse til at gå under 3000 ft i kontrolzonen.

For at komme syd om zonen skal man holde sig vest for linien Ejby-Vallensbæk og sydpå, indtil man er ud for („abeam“) Køge, hvorpå man kan gå stik øst.

Meget nyt at se på Farnborough i år

Udstilling og opvisning 3.—6. september for gæster og 7.—9. september for offentligheden.



Vickers VC 10 foretager sin første start fra fabrikkens lille flyveplads i Weybridge.

Den omstilling og de indskrænkninger, der i en årrække har præget ikke mindst den britiske flyveindustri, har også bevirket, at der har været færre og færre nye fly og andre nyheder på Society of British Aircraft Constructors årlige udstilling og opvisning på Farnborough i de senere år.

Efter hyppig diskussion om at gå over til at afholde udstillingen hvert andet år i stedet for hvert år meddelte man i fjor, at der i hvert fald ikke bliver udstilling i 1963. Dette kombineret med et forholdsvist stort antal nye typer gør årets Farnborough i den første septemberuge særlig interessant.

Følgende nye typer ventes at ville blive vist:

- Hawker P. 1127 lodretstartende jager.
- De Havilland Trident trafikfly.
- De Havilland 125 jet-forretningsfly.
- Vickers VC 10 trafikfly.
- Bristol 188 overlyds-forsøgsfly.
- Beagle Miles M. 218 privatfly.

Hertil kommer naturligvis nye udgaver af andre typer.

P. 1127 var allerede ifjor kommet ret langt med sine første flyveforsøg, men blev ikke vist i Farnborough. Den kan starte lodret eller ganske kort og er i stand til at gå gennem lydturen. En overlydsversion kaldet P. 1154 udvikles med statsstøtte med henblik på en afløser til jordangrebsudgaven af Hawker Hunter og måske af Sea Vixen.

Den tremotorede Trident flyver allerede i flere eksemplarer og betegnes som verdens hurtigste kortdistance-airliner. BEA har bestilt 24. Prøveprogrammet skrider godt fremad.

Englands indsats i kapløbet om jetdrevne forretningsfly, de Havilland 125, blev rullet ud fra fabrikken i Hatfield i juli, 16 måneder efter konstruktionsarbejdet blev påbegyndt, og skulle prøveflyves i august. Som mange af sine konkurrenter har den to jetmotorer på bagkroppen. Med de Havillands mangeårige erfaring på markedet for forretningsfly — ikke mindst Dove — og med firmaets store jetliner-erfaring skulle de have gode chancer i dette kapløb.

Vickers VC 10, der er Englands første tunge langdistance-jettrafikfly, var i luften



Englands Jetmotor-industri frembringer stadig nye typer som denne Rolls-Royce RB. 162, der har ringe vægt i forhold til sin ydelse.



Der har været fart over konstruktion og bygning af de Havilland 125, som er udstyret med to Bristol Siddeley Viper 20 Jetmotorer og fløj første gang 13. august.

første gang den 29. juni, hvor den blev færget fra den korte startbane ved fabrikken i Weybridge til Wisley, hvor prøveprogrammet kort efter begyndte. Med let vægt af kun 82 tons lettede den på kun 650 meter.

Bristol 188, der er udføreligt omtalt andetsteds i dette nummer, peger som bekendt fremad mod de overlyds-trafikfly, der bliver det næste store skridt fremad i udviklingen.

Beagle Miles M. 218 er næste type af den serie, England ifjor begyndte at præsentere for privat- og forretningsflyvningens verden.

Odiham kan bruges ved Farnborough

SBAC har som de foregående år opnået tilladelse til brug af RAF-stationen Odiham, 12 km WSW for Farnborough, for de gæster, der ankommer ad luftvejen. Det er dog kun i dagene 3.—6. september og i tidsrummene 0800—1300 og 1730—1830, mens pladsen og luftrummet i eftermiddagsperioden bruges til opvisningerne.

*

TYPENYT

Boeing B-52 produktionen er nu afsluttet, efter at der er bygget ialt 744.

Fokker F. 28 vil blive forsynet med to Rolls-Royce Spey Junior, hver på 3925 kg st. t. Spey Junior er en simplificeret og lettere version af Spey, der anvendes i de Havilland Trident. 90 % af delene i de to motortyper er fælles.

Canadair CL-41R fløj første gang den 13. juli. Det er en radartræner med samme elektroniske udstyr som F-104G. Den er udviklet fra pilottræneren CL-41A, der skal bygges til RCAF i et antal af 190 under betegnelsen CT-114.

Fokker Friendship fortsætter sin sejrsgang. Blandt de sidste kunder er Union of Burma Airways (3), Braathen (1) og Lufttransport Unternehmen (1). Fokker har nu solgt 129 Friendships, hvoraf 91 er leveret. Desuden har Fairchild solgt 92 licensbyggede.

På svensk faldskærmsskole

Grosserer Kurt Holdt har som første dansker taget faldskærms-spring op som sport og vil gerne have flere til at være med.

FLERTALLET af FLYV's læsere er sikkert fortrolig med flyerens ven i nøden, faldskærmen, og selvom det måske kun er et teoretisk kendskab, ved både militære og civile piloter lidt om faldskærmen som redningsmiddel i nødsituationer.

Færre ved imidlertid noget om den nyere tids civile anvendelse af faldskærmen til sport. Efter krigen er der blevet oprettet både nationale og lokale klubber af faldskærmsfolk, som ønsker at dyrke faldskærms-spring for motionen, sporten og fornøjelsen.

Mange mennesker vil stille sig uforstående og hovedrystende overfor en sådan sportsgren. Men sædvanligvis møder man jo alt nyt med en vis skepsis. Ikke mindst faldskærmsporten, som ikke er et lettilgængeligt begreb, der næppe vil kunne forventes hverken forståelse eller sympati i videre kredse.

I dag er der verden over i mange lande faldskærmsklubber, som er i stærk udvikling. Det er f.eks. ikke ualmindeligt i USA, at studenter, forretningsfolk, funktionærer, tidligere militærfolk etc. tager på week-end til det nærmeste springområde, hvor de foretager et eller flere spring. Udover i USA drives faldskærmsudspring som civil sport i mange andre lande, hvoraf skal nævnes følgende, som ved konkurrencer har gjort sig fordelagtigt bemærket:

Israel, Puerto Rico, Østrig, Bulgarien, Ungarn, Spanien, Mexico, Frankrig, Tjekslovakiet, Vest-Tyskland, England, Canada, Rusland, Sverige, Belgien, Schweiz, Island samt Polen. Østlandene er talrigt repræsenteret, og disse lande har hævdet sig på fremtrædende pladser ved de internationale konkurrencer. Sidste internationale faldskærmsudspringerkonkurrence blev afholdt i Bulgarien i august 1960, her besatte dog en amerikaner førstepladsen. Det er nærliggende at tro, at interessen for »Paratroopers« hos de forskellige landes militære myndigheder har været af betydning for den senere civile interesse for sporten.

Det lavest kendte faldskærmsudspring, der er foretaget, er fra 100 fods højde, manden kom godt fra det. Det største spring blev gjort i august 1960 af den amerikanske kaptajn *Kittinger Jr.*, som sprang ud fra 102.800 fods højde og gennemførte et frit fald på 86.000 fod på 4 minutter og 38 sekunder.

Gennem min flyvning opstod interessen for faldskærmen, og ikke mindst efter at jeg

havde set sporten dyrket i USA. Tilfældige sammentræf, en forretningsrejse til Guatemala, hvor en kunde til mig afslørede sig som tidligere professionel faldskærmspringer, samt et besøg i Odense, hvor jeg ved et flyvestævne fik kontakt med sekretæren i den svenske faldskærmsklub, *Sonny Hellberg*, der deltog som springer i Odense, gjorde at min plan måtte realiseres.

Hertil kom, at KDA længe havde følt at Danmark var uden kontakt med denne gren af luftsporten og gerne så, at vi her i landet forsøgte at komme i gang, således at Danmark i årene fremover måske også kunne vise flaget ved internationale konkurrencer. For at gøre en lang historie kort, ved hjælp af KDA og Svenska Faldskærms Klubbens formand, *Kurt Håkanson* og *Sonny Helberg* samt stor velvilje fra den svenske hærledelse blev jeg tilmeldt det kursus, der skulle afholdes i Karlsborg på den svenske armés faldskærmsjægerkorps' skole, hvor man uddanner civile springere og genoptræner tidligere faldskærmsfolk. Til kurset, der begyndte den 7. juli d.å. og skulle vare en uge, mødte næsten 40 mennesker, hvoraf der dog kun var 7 begyndere. Blandt de gamle springere var fire kvinder, der alle havde mellem 10 og 40 spring i deres logbog. Den svenske hærs faldskærmsjægerskole har til huse i den gamle fæstning Karlsborg, der er beliggende på Vätterens venstre bred. Der er her ideelle træningsforhold, som består af en træningshal, et trætårn beregnet til tårnspring, og i nærheden af selve byen Karlsborg et springteræn, en nedlagt flyveplads, som afgav et dejligt areal til marktræning og til hop fra fly. Arealet var ca. dobbelt så stort som Odense lufthavn.

Grundig træning på jorden

Under uddannelsen blev anvendt hærens materiel samt faldskærmsjægerskolens instruktører og befalingsmænd. Det bør dog understreges, at undervisningen havde civilt tilsnit, idet eleverne kom fra den svenske faldskærmsklub, og den disciplin, der blev opretholdt, skyldtes kun sikkerhedsmæssige grunde.

Selve undervisningen, der var meget koncentreret og effektiv, bestod af en teoretisk del, gymnastik og træning i hallen, tårnspring, marktræning og spring fra fly. Den teoretiske undervisning gav os indblik i

lovene, hvori defineres en række sikkerhedsbestemmelser, såvidt jeg forstod, internationale og akcepteret af FAI, materiellets ydeevne samt selve hoppets teknik, illustreret både ved film og lysbilleder. Lovene, der går ud på at beskytte hopperen, definerer minimumsspringhøjden fra hvilken hop må foretages af begyndere, flyets indretning, især hvor hopperen forlader flyet, bl.a. for at forebygge skarpe kanter eller andre fremstående ting, som eventuelt kan sønderrive faldskærmsmateriellet, tilladte vindstyrker, herunder både højdevind og markvind, samt hofeltets størrelse og grundbestand.

Den fysiske træning og indøvning fandt sted i træningshallen, der var indrettet med de nødvendige attraper, apparater, skærmsimulatorer etc. Denne del af uddannelsen var vel det hårdeste pres på os, men sikkert påkrævet. Det vil føre for vidt indenfor denne artikels rammer at gå for meget i detaljer, men det skal nævnes, at foruden et tilpasset og strengt gymnastikprogram var der forskellige redskaber, som simulerede selve springet, faldskærmsstillingen og landingen etc., for at man kunne lære at ramme jorden rigtig under faldforhold, som svarede ret nøje til det, vi senere ville blive udsat for.

Ved tårnspringene, hvoraf jeg gjorde 8, blev vi både fysiske og psykisk trænet til at møde de påvirkninger, vi ville blive konfronteret med senere, ikke mindst blev vi herigennem vænnet til den mærkværdige følelse, det er, når man kaster sig ud i det tomme rum. Marktræningen bestod i, at vi lærte under en supponeret landing at frigøre os fra skærmen hurtigt, så vi ikke i stærk blæst ville blive slæbt henover jorden af skærmen og derved blive udsat for beskadigelser. Der er 3 normale måder at bjerge en faldskærm på efter landingen, nemlig fodmetoden, mavemetoden og medhjælpermetoden. Fodmetoden består simpelthen i, at man efter landingen springer op og løber med seler og centrallinjerne højre eller venstre rundt om skærmen og trækker derved denne mod vinden, hvorefter skærmen collaberer. Mavemetoden består i, at man efter landingen bliver liggende på jorden, trækker i 2 eller 3 af skærmens underste liner. Herved flades skærmen ud og collaberer. Medhjælpermetoden giver sig selv derhen, at man har medhjælper, som bjerger skærmen og bringer den til collabering.

Bortset fra den meget vigtige fysiske træning og den psykiske forberedelse (mod angsten for det tomme rum) er nogle af de vigtigste ting indøvelsen af den rigtige ud-springsstilling og »falldrillen«, som man på dansk ville kalde faldreglerne. Det er uhyre vigtigt, at man indtager korrekt ud-springsstilling, hvilket er: Hovedet bøjet fremad, armene tæt til kroppen, hænderne på reserveskærmen, samt benene strakt og samlede. Forannævnte stilling kaldes populært bananstillingen, herved reduceres mulighederne for uheld. Det er hændt, at en springer har fået benene indfiltret i skærmens liner og er ramt jorden hængende med hovedet nedad.

Falldrill

Falldrillen er en eksercits, som skal gennemføres, fra man kommer ud af flyet og til og med landingen. Denne er følgende: 1) Ud-springsstillingen. 2) Tælling i luften. 3) Kontrol af skærmen. 4) Observation af mærket. 5) Styrt mod mærket. 6) 100 meter fra jorden, frigørelse af sæderemme. 7) Observation af drivningsretning. 8) Fatte

Fra den intensive træning — til venstre spring fra tårn, til højre ser deltagerne på finesser under den indendørs træning i hallen.



om rette bæreremme. 9) Bremsning af skærmen ved at trække i rette bæreremme, (50 meter) samt indtage faldskærmsstilling. Herudover er der nogle modgreb med hensyn til styring og bremsning, da markvinden i under 50 meters højde kan skifte, hvorfor man må være i stand til at kunne afbøde, hvad der heraf måtte opstå. Det væsentlige er dog, at man rammer jorden rigtigt og herefter foretager en rulning for at afbøde slaget mod jorden, som kan ske med en fart af fra 3-5 meter i sekundet eller mere afhængigt af den skærm eller de forhold, man springer under.

En stor del af træningen gik ud på at lære os at lande og »rulle« rigtigt. Det eneste, vi ikke fik lært, var at pakke selve skærmen til spring. Dette tillod tiden ikke. Vi fik derimod lært at pakke skærmen i en speciel lærredssæk efter springet. Dette var nødvendigt for efter springet straks at kunne indsamle skærmen og transportere denne, således at den blev fuldt beskyttet.

Hvad angår en faldskærmspringers udstyr er dette noget forskelligt, efter hvor avanceret spring, man skal foretage, men basis er et par solide støvler, en flyverdragt eller tilsvarende dragt og en hjelm. Ved frit fald af længere varighed behøves et eller to stopure, og mere professionelle springere har foran sig fæstnet et lille instrumentbord med indbygget højdemåler, stopure etc., således at de kan foretage nøje beregninger, når frigørelse af skærmen skal finde sted. Af skærme anvendes almindeligvis 3 typer, de militære skærme, med hvilke jeg sprang, er 87 m², den normale sportskærm, der er 56 m², samt reserveskærmen, der er 42 m². Sidstnævnte skærm synker med en hastighed af ca. 7 meter i sekundet. Kursuset for begyndere skulle afsluttes med 2 spring fra fly. Forinden måtte der aflægges en prøve, som bestod i godkendelse af 2 spring fra faldgynge og et tårnspring. Faldgynge er et raffineret apparat, der svarer til en faldskærms seler, hvori man bliver ophængt og derefter bliver bragt i pendulsvingninger, hvorefter tovene, hvori selen er ophængt, pludselig frigøres, således at »delikventen« falder til jorden, som man derefter skal have åndsnærværelse nok til at ramme i den rigtige faldskærmsstilling. Tårnspringsprøven afgør, om man har sin udspringsstilling i orden og iøvrigt husker faldreglerne. Man må nemlig ikke glemme, at selvom man springer fra over 1/2 km højde, tager det normalt kun ca. et minut at nå jorden.

Hvorledes klarer så en »civilist« et sådant kursus? På kursusets 4. dag var jeg som morskanket. I en alder af 40 år uden forudgående træning er det nok på grænsen af, hvad man bør byde sig selv, især når man kommer direkte fra en kontorstol til en træningshal og et kursus, som på grund af forholdene skulle presses ned til en uge. Samtidig brød en gammel knæskade fra besættelsens tid op. Samme dags formiddag, som den afgørende prøve skulle aflægges om eftermiddagen, sprængte jeg under en normal rulning en mavemuskel, hvilket ganske vist ikke er farligt, men temmelig pinefuldt. - Det lykkedes imidlertid -.

Det første spring fra fly

Der var 5 af de 7 begyndere, der kom til spring, og dette skete om lørdagen. Vejret var gunstigt, og efter tilpasning af selen, og efter den nødvendige kontrol var foretaget af både hopmesteren og mig, gik jeg ombord

i en Tripacer, hvor døren var fjernet for at lette udspringet. Tripaceren, der betegnes som middelgod til spring, nærmede sig hurtigt minimumshøjde, 500 meter (for begyndere), og lidt før end vi nåede over springmærket, beordrede hopmesteren mig til at svinge benene ud af døren. En flyver bevæger sig hyppigt i over 1/2 km højde, men jeg må indrømme, at det var første gang, jeg havde benene dinglende ud af maskinens dør. Det forekom mig en utrolig stor højde og en ganske lille plads, jeg skulle lande på. Det ville være hykleri at sige, at det var nogen behagelig fornemmelse at kikke ned, først på marken og så på det mikroskopiske mærke, som jeg skulle lande så tæt ved som muligt. Men ud skulle jeg, og der var ingen tid til refleksioner, og desuden vidste jeg, at alt var i orden, så inden flere tanker kom, lød hopmesterens »go«, og efter et par sekunders tøven, (tror jeg nok), var jeg på vej ud og ned i det tomme rum. Jeg huskede min tælling og herefter kontrol af skærmen, og da jeg så, at alt var klart, blev jeg bemægtiget af den betagende følelse, det er, at hænge alene mellem himmel og jord. Først og fremmest føltes det, som om man stod stille i luften. Det skyldtes, at man i den højde ikke har punkter, hvorefter man kan måle eller mærke faldet. Dernæst hørtes ikke en lyd. Det var den absolutte stilhed. Nedenfor mig var udbredt nogle af Sveriges smukkeste egne med blinkende søer, marker og skove, isprængt et bjerglandskab af storladne dimensioner. Denne følelse af frihed, stilhed og udsyn var betagende og stærk, formentlig dobbelt i det første hop, der altid er præget af en vis spænding. Glemte var småskaderne på den morskankede krop og alt, hvad det kostede af møje og besvær at nå så langt som til det første hop. Det var det rigeligt værd. Tidsfaktoren må være en anden, thi hele nedstigningen tog i virkeligheden kun godt et minut. Pludselig så jeg, at jorden nærmede sig, og jeg måtte i hast begynde på faldreglerne. I ca. 50 meters højde hørte jeg svagt instruktøren råbe i en mikrofon, hvori han gav sine instruktioner, men det gik her efter så stærkt, at jeg næppe mærkede, at jeg tog jorden, selvom stødet var ret kraftigt, formentlig fordi min faldskærmsstilling var en begynders og forkert. Derefter fik jeg travlt med at bjerge skærmen ind og stille til kritik.

I det andet hop var fornøjelsen endnu større, og det forekom en, at man havde mere tid til at nyde det under faldet.

Denne udefinerlige fornemmelse ved at kaste sig ud i rummet var mindre i det andet hop, og selve faldet og dets funktioner var bedre behersket og kunne derfor nydes mere. Til gengæld var landingen hård og ubehagelig, dog nåde jeg temmelig nær ved krydset. Man skal næppe lade sig forskrække af de hårde landinger, som man kan blive udsat for i begyndelsen, da denne side af sagen er et rutinespørgsmål. Dytgtige springere kan lande på flade fødder og forblive oprejst.

Kursuset afsluttedes om aftenen med en fest i faldskærmsklubbens kantine, »Den hvide skærm«, hvor vi fik vore faldskærmsnåle. Den svenske civile faldskærmsklub har mere end 220 medlemmer, deraf flere kvinder. Hovedparten har militær uddannelse. Der er 150 A-certifikater i henhold til FAI, og om jeg husker ret, kræver et A-certifikat 20 kontrollerede og godkendte spring. Klubben startede i 1956, medens den svenske har begyndte uddannelsen af dens første jægere i 1952.

I den uge jeg deltog i kursuset, blev der



Klar til landing i Karlsborg.

af nogle og tredive hoppere foretaget 129 spring. Den overvejende del af spring var automatspring, hvilket vil sige, at skærmen udløses af en line, der har forbindelse til flyet. Resten af springene var det, vi vil kalde frit fald, men som svenskerne kaldte manuel udløsning af skærmen.

Danmark bør også være med

Hvad er så konklusionen? For mit eget vedkommende finder jeg det en fængslende sport, og det er min hensigt at fortsætte, når lejlighed og tid gives. Både fysisk og psykisk giver faldskærmspringet et godt beredskab, og denne idræt vil sikkert kunne fange unge mennesker, som måske ikke kan fastholdes af mindre krævende sportsgrene. Vi bør derfor i Danmark også have en faldskærmsklub, der også vil kunne være til gavn for det nystiftede jægerkorps, som igennem en civil faldskærmspringerklub vil kunne få dets medlemmer til at vedligeholde den træning og uddannelse, de har fået i jægerkorpset.

Iøvrigt var det meget interessant at se det perfekte samarbejde, der fandt sted mellem de svenske militære myndigheder og den svenske faldskærmsjægerklub. Der var en god korpsånd og et godt kammeratskab.

Hvad med risikoen, vil de fleste spørge? Hvert år udføres der verden over mere end 150.000 hop af civile sportsfolk. Uheld med dødelig udgang forekommer så godt som aldrig. I Sverige fortalte man mig, at man aldrig havde haft alvorlige skader, og antallet af småskader var ubetydeligt. Jeg så selv i løbet af en uge 129 spring inkl. mine egne, og disse var alle uden uheld. Som begynder vil jeg i denne forbindelse sige, at jeg har grund til at takke mine svenske kammerater på kursus samt chefinstruktøren, hopmesteren og faldskærmsingeniøren, som alle udviste stor hjælpsomhed og var med til at gennemføre et stykke praktisk skandinavisk samarbejde, der betød påbegyndelsen af uddannelsen af den første civile danske faldskærmspringer. Der vil uden tvivl være mulighed for i begyndelsen at kunne uddanne flere faldskærmsinteresserede danskere i Sverige.



BRISTOL 188 —

et af de engelske forsøgsfly, der skal danne baggrund for overlyds-trafikfly.

Bristol 188 med to de Havilland Gyron Junior jetmotorer er bygget helt i rustfrit stål for at modstå de store hastigheders høje temperaturer.

BEDRE sent end aldrig, var vist den almindelige reaktion ved meddelelsen om, at Bristol 188 havde fløjet første gang den 14. april, for der var gået næsten et år, siden prototypen var blevet rullet ud af fabrikken. Pilot på den første flyvning, der gik fra Filton til Boscombe Down, var Bristol's chefpilot *Godfrey Auty*.

Udviklingshistorien for Bristol 188 går tilbage til begyndelsen af 50'erne, da det daværende Ministry of Supply formulerede Experimental Requirement 104 for et fly, der skulle kunne flyve ved hastigheder over Mach 2, medføre tilstrækkeligt brændstof til at gøre det i længere perioder samt starte og lande på normal vis. Blandt de firmaer, der indsendte forslag, blev det Bristol Aircraft Ltd., der i 1954 gik af med sejren. Men udviklingen af et så avanceret fly tager sin tid, specielt når der på næsten alle områder anvendes nye materialer og nye fabriktionsmetoder. Den berygtede hvidbog af 1957 medførte, at en del flyprojekter blev slagtede, hvorfor Bristol 188 fik lavere prioritet, og også mangelen på en egnet motortype har forsinket udviklingsarbejdet. Programmet omfatter nu to fly til forskning samt et til strukturprøver, mens en ordre på tre til våbenforskning er blevet annulleret.

Bristol 188 er det første engelske fly, der kan flyve så hurtigt, at friktionsvarmen forhindrer brug af konventionelle materialer. Man regner med, at strukturen under flyvning vil nå op på temperaturer omkring 300° C., og da flyvningerne skal foregå i forholdvis lav højde, vil flyet blive udsat for svære påvirkninger. Det er derfor bygget helt igennem af rustfrit stål, omend dette materiale rent produktionsmæssigt medførte

store vanskeligheder. Så at sige alle dele helt ned til bolte og nitter har måttet fremstilles specielt til dette fly, og de herved indvundne erfaringer vil komme til god nytte ved udviklingen af andre fly, beregnet til samme hastigheder.

Vingen, der har en spændvidde på 10,69 m og et areal på 36,8 m², har konstant korde mellem krop og naceller. Udenfor disse har den pilform på forkanten på 38°, for tippernes vedkommende dog 64°. Det bikonvekse profil har en profilhøjde på kun 4%, og vingens største tykkelse er godt 18 cm. Kroppen har ovalt tværsnit og er 21,64 m lang, mens den største bredde og dybde er henholdsvis 1,14 m og 1,51 m. Den er faktisk skræddersyet omkring det mindste tværsnitsareal, der gav plads til understel og pilot.

I øjeblikket er Bristol 188 forsynet med to de Havilland Gyron Junior DGJ, 10 hver på 4535 kg st. t. (6350 kg med efterbrænder). Der er naturligvis variabelt luftindtag. Grunden til at motorerne er anbragt i naceller og ikke indbygget i kroppen er kravet om, at der skal kunne skiftes mellem forskellige typer motorer, luftindtag og udstødsrør. Dette er meget nemmere ved den simple nacelleinstallation, men det bevirker også, at Bristol 188 nærmest ligner en forvokset Gloster Meteor. Med de nuværende motorer kan man næppe nå højere hastigheder end Mach 2,5, men med kraftigere motorer forventer man at kunne nå op over Mach 3.

Flyet er naturligvis proppet med måleapparatur, der registrerer temperaturer, tryk, vibrationer, akcelerationer og mange andre faktorer. En del af måleresultaterne opsamles på magnetbånd eller film, mens andre overføres til jorden ved hjælp af telemetri til det særligt oprettede operationsrum på Filton. Under flyvning er flyet under konstant og nøjagtig kontrol fra jorden ved hjælp af radar, og der er stadig radioforbindelse mellem fly og operationsrum. Visse oplysninger af særlig interesse

for piloten, hvoriblandt hastighed, Machtal, højde, omdrejningstal og brændstofforbrug, overføres til et sæt dubletinstrumenter i operationsrummet. Disse instrumenter overvåges af en pilot, der i påkommende tilfælde kan bistå sin luftbårne kollega. Den jordbundne pilot vil således delvis kunne overtage den rolle, som i flersædede fly bestrides af andenpiloten eller observatøren.

Da en sammenligning mellem Bristol 188 og X-15 næppe kan undgås, må det slås fast, at de to fly er stærkt afvigende, ikke alene i konstruktion, motorinstallation og startteknik, men også i funktionsområde. X-15 er det hurtigste af de to fly og er beregnet til forsøg i store højder, specielt i forbindelse med spørgsmålet om rumfartøjers tilbagevendelse til atmosfæren. Bristol 188, verdens hurtigste konventionelle fly, opererer derimod i helt andre omgivelser, og de resultater, man opnår ved dets flyvninger, vil være af uvurderlig betydning ved bygning af et supersonisk trafikfly. Det skal dog ikke opfattes således, at Bristol 188 er en flyvende skalamodel af et kommende supersonisk trafikfly.

VM i kunstflyvning

Kunstflyvning, der kun dyrkes af få herhjemme og slet ikke som konkurrencesport, er en anerkendt luftsportsgren i mange lande og har også sit VM, der i år blev afholdt i Budapest.

Den nye verdensmester blev *Joseph Toth*, Ungarn (han fløj jo også på hjemmebane.), fulgt af *Loicikov*, USSR, og *Iulka*, Tjekslovakiet.

Nordisk Motorflyvekonkurrence

Den nordiske motorflyvekonkurrence den 25.—26. august fandt sted helt oppe ved Gävle i Sverige, 150 km nord for Stockholm. Det danske hold blev udvalgt på Avnø den 17.—18. august, ligesom svenskerne udtog deres hold efter mesterskaberne i Varberg den 18.—19. august. Mere i næste nummer.

Herunder ses forsøgsflyet efter landing med bremsekærmen udfoldet.



... på flyvepladser i 6 verdensdele

betjenes flyvemaskiner fra

verdens førende selskaber

af erfarent SHELL-mandskab...

udstyret med det nyeste

og bedste materiel



SHELL AVIATION SERVICE

Autopiloter til lette fly

Autopiloter er efterhånden ikke blot forbeholdt store og dyre fly, men anvendes også på private fly.

I gennem mange år har automatiske piloter været et selvfølgelig led i udrustningen af trafikfly og mange militære flytyper. De findes i indviklede og kostbare udgaver og kan kombineres med radionavigatoriske hjælpemidler, så autopiloten ikke blot kan flyve flyet ligeud og foretage korrekte instrument-flyvningsving, men også lede flyet ind til et bestemt fyr og ned ad en ILS-indflyvning – og i øjeblikket arbejdes der på mange fronter med at videreudvikle systemerne til automatisk landing.

Disse systemer er imidlertid så kostbare, at man ikke drømmer om at sætte dem i forbindelse med private fly, men i de senere år har amerikanske fabrikker frembragt en række forenkede autopiloter, der idag tilbydes som standardiseret ekstraudstyr til moderne lette fly – ikke blot de større flermotors typer, men også til enmotors.

Skal man have et privat- eller et forretningsfly godt udstyret med hjælpemidler, er autopiloten en ting, men må tage med i betragtning, for både pris- og vægtmæssigt er den kommet ned i en størrelsesorden, hvor den er overkommelig.

Autopiloterne baseres naturligvis på en eller flere gyroer, der »føler« flyets udsving fra den indstillede flyvestilling og ad f. eks. elektrisk eller pneumatisk vej påfører rorene korrigerende udslag.

I sin enkleste form kontrollerer autopiloten flyet om en af dets tre akser. Cessna's *Nav-o-matic*, der fremstilles af Aircraft Radio Corporation, er en sådan transistor-udstyret autopilot, der – selv om den kun påvirker krængerorene – faktisk virker, som om den styrede flyet om to akser. Den kan holde vingerne vandret time efter time, udføre standardsving efter ønske, holde en kurs, og så vejer den kun 4,2 kg, har et gennemsnitsforbrug på 1,5 amp. Den leveres installeret i alle Cessna's enmotorede 1962-modeller for en pris af 7.960 kr.

Et andet system er Britains Autopilot, der er vakuum-drevet (enten fra en vakuum-pumpe på motoren eller fra et venturirør). Den vejer fra 2,1 til 4,2 kg og leveres i en hel række modeller, der specielt er tilpasset det fly, den skal installeres i – såvel enmotors som tomotors. Prisen varierer tilsvarende fra 6.360 kr. til 10.160 kr. og iøvrigt leverer den danske repræsentant, A/S Commertas, på den betingelse, at hvis kunden efter en to måneders prøvetid ikke er tilfreds, demonterer man den gratis og betaler pengene tilbage.

Installationen på instrumentbrættet fylder ikke mere end til en almindelig drejningsviser. Gyroen føler afvigelserne omkring længde- eller højaksen og åbner og lukker for ventiler i det pneumatiske system, hvorefter krænge- og sideror betjenes. Betjeningen er såre enkel. Så snart man trækker kontakten ud, er autopiloten sat til og overtager styringen. Skulle man uforvarende være kommet i en unormal flyvestilling, retter den flyet op til normal flyvestilling.

Men hovedidéen er, at den overtager den almindelige ligeudflyvning, så piloten – især hvis han er hårdt beskæftiget, som en IFR-pilot gerne er det – kan koncentrere sig om andet end styringen. Den holder dog ikke en bestemt kurs, så den skal kontrolleres og korrigeres af og til. Vil man foretage et sving, drejer man svingknappen ud til ønsket side, og straks klarer autopiloten et fuldt korrekt sving med kuglen i midten. Ved fuldt udslag svinges der med tre grader pr. sekund, altså 2 minutter for en fuldkreds, således som det anvendes i instrumentflyvning. Ved mindre udslag kan man få langsommere sving. Sætter man den derpå neutral, retter den langsomt op til ligeudflyv-



Nav-o-matic's kontrolpanel installeret i en Cessna 210 under radio'erne.

ning, men en hurtigere overgang fås ved en kortere tid at holde den i modsat stilling.

Omkring den tredje akse må man dog klare arbejdet selv eller lade flyets stabilitet og trim klare det. Når man indstiller et sving, vil der normalt være en tendens til at tabe højde, hvilket kræver en omtrimning, og ligger det konstant i svinget, vil flyet have tendens til at stige ved udretning. Britain leverer imidlertid også en autopilot, der varetager arbejdet om tværaksen, hvis man ønsker det.

Endelig er der gerne en trimanordning på autopiloterne til at udjævne en tendens for flyet til at flyve til den ene eller anden side, f. eks. hvis der er en tom tank i den ene og en fuld i den anden vinge.

Der er ikke tvivl om, at disse autopiloter vil vinde større udbredelse, især til IFR-flyvning med kun én pilot, fordi de letter noget af den store arbejdsbyrde, en sådan pilot har at slås med.

FAI kræver General Aviations ret til luftrummet respekteret

SOM tidligere omtalt – bl.a. i en artikel i januar – har FAI i nogen tid arbejdet med planer om en mere effektiv organisation til at varetage General Aviations interesser og rettigheder. I juni besluttede FAI's råd at iværksætte disse planer og at begynde med at opbygge organisationen. Det sker i det første halve år under ledelse af en hollandsk privatflyver, Mr. H. M. Koemans, der har stillet sig frivilligt til disposition og iøvrigt i nær fremtid vil besøge KDA.

General Aviation Bureauet vil arbejde i snæver tilknytning til FAI's generaldirektorat og de nationale aeroklubber.

I et opråb hævder FAI, at det er nødvendigt for General Aviation – dvs. al anden flyvning end ruteflyvning og militær flyvning – på mere effektiv og samlet måde at varetage sine interesser.

I mange lande synes myndighederne kun at have øjnene åbne for trafikflyvningen og den militære flyvnings interesser. Disse to indflydelsesrige grupper er godt på vej til at lægge beslag på hele det frie luftrum

uden hensyntagen til General Aviations lovlige og vigtige krav på at være med.

Det ser i øjeblikket ud, som om General Aviation må lade sig nøje med de smuler, der falder fra de to andre gruppers bord. Men når man ser på antallet af luftfartøjer, antallet af piloter og værdien af disse luftfartøjer, så repræsenterer aeroklubbernes og den forretningsmæssige og erhvervs-mæssige flyvning en styrke, der er mindst lige så stor som de to øvrige grupper og derfor må tages med i betragtning.

FAI kræver disse rettigheder respekteret i fremtiden, således at man hører på FAI's synspunkter i alle internationale droftelser vedrørende brugen af luftrummet og tager FAI med på råd ved al international lovgivning vedrørende flyvning.

FAI henlede opmærksomheden på, at man er den internationale organisation, der længst har varetaget den private flyvnings interesser, idet man har 57 års erfaring på området. FAI er yderligere en neutral og objektiv organisation uden nogen form for kommercielle interesser.



Britain Autopilot fylder i førerrummet ikke mere end et almindeligt gyroinstrument.

Fin svæveflyvesommer...

Fra hele Europa meldes om masser af store svæveflyvninger og gode konkurrenceresultater.

De engelske svæveflyvemesterskaber

BGA havde i år nedskåret (!) deltager-tallet i de engelske mesterskaber til 80 fly, 40 i hver klasse, og iøvrigt delt arrangementet med RAF-svæveflyverne på en militær plads ved Bristol. Konkurrencerne fandt sted i udpræget højtryksvejr med en hel uge uden en sky på himlen i ugen op til og med pinsen, og det lykkedes at få gennemført 8 konkurrencedage.

Resultatet blev, at de tre store kanoner *Nick Goodhart*, *Deane-Drummond* og *Philip Wills* på hhv. Olympia 419, Olympia 419 og den nye Skylark 4 vandt ekspertklassen, fulgt af sidste års mester *John Williamson* på Olympia 419. *Ian Strachan* vandt „begynder“-klassen med Skylark 3B.

Begynderne startede lørdag d. 2/6 med en 100 km trekant, og søndag kom 28 med *Williamson* hurtigst (57 km/t) rundt på en 300 km, mens alle 80 fly mandag blev sendt ud på en 234 km, som *Williamson* også vandt. 20, hvoraf 17 eksperter, klarede den. Tirsdag gennemførte 28 eksperter med *Goodhart* hurtigst en 118 km trekant, mens de andre fløj op til 240 km fri distance.

Onsdag var der fri distance under meget „svage“ vilkår, og mens de fleste fløj mod NV ud på Wales med maximum 175 km, udførte *Wills* en mesterflyvning på søbrisevirkning mod SV ud på Cornwall, 255 km i højder mellem 360 og 870 meter. Fru *Kitty* med transportvognen var kun 10 km borte ved landingen!

Torsdag vandt *Goodhart* en 120 km hastighed, fredag gav *Ann Welch* deltagerne en brudt linie til vendepunkter SV og SØ for startstedet med fortsættelse mod NV og N. Det gav distancer op til 390 km (*Goodhart*) uden lange hjemtransporter. Lørdagens 160 km ud-og-hjem efterfulgtes af ændret vejr med blæst pinsedag, hvor 32 i ekspertklassen gennemførte et 120 km race, som *Williamson* vandt.

Man mener nu i England, at den anvendte plads (Aston Down) vil være bedre til et VM end Lasham.

Fine hollandske mesterskaber

Der deltog 32 svævefly i de hollandske mesterskaber på Terlet fra 20. maj til 1. juni, hvor 7 gyldige konkurrencedage foruden et par ugyldige blev gennemført. Efter et 112 km race søndag den 20/5 var der to dages pause, inden 15 af flyene nåede det 190 km fjerne mål Oerlinghausen i Tyskland — en Hunterpilot på Skylark 2 hurtigst med 80 km/t. En 162 km ud-og-hjem blev kun gennemført af en, mens to klarede en 112 km trekant den fjerde konkurrencedag (27/5).

Ni nåede 99 km til målet Borkenberge i Tyskland den 29/5, og under fri distance næste dag blev der fløjet 6125 km med 346 km som bedste resultat. Som følge deraf blev Kr. himmelfartsdag hviledag, men 1. juni var endnu bedre, og på endnu en fri distance gik det løs med nordenvind ind i Frankrig.

Tre nåede over 600 km med hhv. 655, 625 og 612. Den første tog 9 t og 29 m, hvilken nye termikrekord dog blev sat op til 9.43 den 3/6, hvor også vor fik en tand. Naturligvis blev der lavet en masse guld- og diamantbetingelser. Holland har nu tre med tre diamanter og 33 guld-indehavere og venter flere til vinter, når højdeflyvningerne i Frankrig begynder.

Konkurrencen blev vundet af *Ed van Bree* på Skylark 2 med 5460 points. Nr. 2 blev med 5138 points den 52-årige *G. J. Ordelman* på en af de nye Sagitta, som den hollandske aeroklub nu har bestilt fire af, og 655 km-manden *J. van Melzen* på Ka-6 blev nr. 3 med 4902 points.

Lindner og Huth tyske mestre

Der var 44 deltagere i de tyske mesterskaber fra 26. maj til 9. juni i Freiburg. 27 Ka-6 dominerede sammen med 8 Zugvogel og 4 Phönix blandt typerne. Kun 3 fly havde ikke radio.

Også de tyske konkurrencer blev afsluttet med en enorm fri distance-dag, den 7. juni, der var syvende gyldige dag. Her gik det løs mod Sydfrankrig. *Hans-Werner Grosse* nåede med 716 km næsten Atlanten ved Bordeaux. *Rudolf Lindner* nåede 610 km, 8 andre kom over 500 km, 11 andre over 400 og to over 300. Alle undtagen en fløj til Frankrig, de fleste ned langs Rhonedalen!

Lindner på Phönix blev mester i den åbne klasse med 4685 points foran *Rolf Kuntz* på HKS-3 med 4635 og *Rolf Spänig* på Zugvogel III med 4569. Det var *Lindner*, der blev verdensmester med svævefly i Odense i 1954.

Heinz Huth blev endnu engang mester i standardklassen med 4148, fulgt af *Grosse* med 3729 og *W. Bulang* med 3698, alle på Ka 6 CR.

Ialt blev der fløjet 80.000 km, 800 starter. Også andre konkurrencer gik til udlandet, som en ud-og-hjem til Grenchen i Schweiz, 196 km, som alle undtagen én gennemførte, samt en 300 km trekant via Konstanz og Grenchen (346 km), som 23 gennemførte.

De østrigske mesterskaber

De østrigske statsmesterskaber i svæveflyvning fandt sted fra 26. maj til 9. juni i hundekoldt vejr (med sne!). Der blev dog gennemført 6 konkurrencedage, hvor de 29 deltagende fly gennemfløj hele 26.806 gyldige kilometer — næsten tre gange så mange som vi fløj ved DM ifjor.

For første gang havde østrigerne også taget hastigheden i betragtning og fandt det yderst spændende.

Konkurrencen blev vundet af *Harro Wödl*. *Johann Fritz* blev nr. 2 og *Kurt Bernhard* nr. 3.

Østrig er iøvrigt nu nået op på fem indehavere af tre diamanter og sølv-diplom nr. 600.

I Zell om See fløj man i første halvår over 57.000 distancekilometer og 72 flyvninger over 300 km.

De franske mesterskaber

De franske svæveflyvemesterskaber fandt sted sammen med konkurrencen „Huit Jours d'Angers“ i Angers, efter at deltagerne i mesterskaberne i forvejen var udtaget ved en lang række regionale konkurrencer. — Det skete fra 8.—15. juli, og 13 af de 40 deltagere kæmpede om selve mesterskabet på fem gyldige konkurrencedage (154 km ud-og-hjem, 200 og 100 km trekant, kurslinie med 471 km som længst fløjne distance og til sidst fri distance (412 km max.).

Mester blev *F.-H. Henry* på Breguet 901, fulgt af *Labar* på Foka og tyskeren *E. Peter* på Ka-6.

Nietlispach schweizisk mester

For første gang i 16 år havde man fra 26. maj til 2. juni mesterskabskonkurrence i svæveflyvning i Grenchen i Schweiz. Der var 19 deltagere og fem gyldige konkurrencedage. *Nietlispach* (Sky) vandt, fulgt af *Bloch* (Ka-6) og *Bernhard Müller* på Weihe. Et par Foka'er blev placeret som nr. 8 og 16, *René Comte* på Phönix trods to dags-sejre kun som nr. 14.

Pr. 20/6 var der opnået 6 diamanter, 10 guld og 60 sølvdiplomer i år i Schweiz.

700 km svæveflyvning fra Holland

Det vejr, der gav os langdistanceflyvninger sidst i april, blev også benyttet fra Holland, især mandag den 30. april. Den ret beskedne hollandske distancerekord for to-sædede på 201 km (sat i Spanien ved VM i 1952), blev af en Rhönlerche sat op til 255 km og af en Ka-7 med ægteparret *van Bree* til 287 km.

Mens disse rekorder ikke kan måle sig med den danske, kan vi på det lokale område ikke hamle op med hollænderne, når det gælder de ensædede. Den gamle rekord på 568 km blev nemlig sat op til omkring 700 km af *R. Vulling* på en Skylark 2. Han var altså tæt ved *Lachenys* franske (og vesteuropæiske) rekord på 737 km fra 1957. *Vullings* flyvning menes også at være den hidtil længste med et Slingsby-fly.

Vulling havde udskrevet Champagne ved Reims som mål, 360 km. Da han ankom dertil efter 4 timers flyvning kl. 14,15 (genomsnit 90 km/t), havde han skybasis 2100 m og gennemsnitlig 1,2 m/sek. stig, så han øjnedes chancen for 500 km diamanter i stedet for måldiamanten og fortsatte, til han kl. 18,55 landede ved Chateauroux, 235 km syd for Paris. Da var hans kort for længst „sluppet op“, men han blev alligevel forbavset over at opdage, hvor langt han var nået.

Engelsk 740 km flyvning

Årets tredje vesteuropæiske svæveflyvning over 700 km er udført af en englænder *Peter Lane* den 1. juni fra Geilenkirchen i Tyskland til Angouleme i sydvest-Frankrig. I Frankrig blev der iøvrigt først i juni udført 54 flyvninger over 300 km, hvoraf 22 over 500 km (heraf 9 målflyvninger). På fire uger blev der i Nordrhein-Westphalen lavet over 30 flyvninger over 300 km — samt en 5-timers-prøve af en 70-årig.

Tyske svæveflyvetal

2273 tyske svævefly fløj i 1961 648.861 flyvninger og 140.375 timer. Knap 41.000 af starterne var i flysløb. Der blev udstedt 531 sølvdiplomer, 62 guld og 78 diamanter til guld.

Svæveflyveskolen i Vandel

Årets svæveflyveskole i Vandel var som bekendt arrangeret på den måde, at svæveflyverådet udnævnte en lejrchef (hhv. *Sejstrup* og *Buch Petersen*) til at koordinere skole og klublejre, men iøvrigt havde overdraget arrangementet af selve skolen til Vejle Svæveflyveklub under *Erik Tofts* og *Børge Christiansens* ledelse.

Der deltog ca. 25 elever på skolen samt en række civile og militære deltagere med egne fly, og takket være fint vejr og flyvevåbnets hjælp med startmateriel blev der udført ca. 1500 starter, heraf 800 på skolen, hvis elever gennemgik opnåede dobbelt så meget flyvning som påregnet.

Ialt var der op mod hundrede deltagere i lejren og til tider hel DM-stemming med et betydeligt antal distanceflyvninger, som førte til sølvbetingelser, flyvedagsresultater samt en ny 100 km trekantrekord af *Sejstrup*, der benyttede lejligheden til at træne til VM.

Bliver det et sølv-rekordår?

J var trumf for sølvdiplomerne i sommer. Efter nr. 174 *Novi K. Mikkelsen*, *Silkeborg*, fulgte nemlig: 175 *Jacob Sørensen*, *Aviator*; 176 *Johs. Jakobsen*, *Silkeborg*; 177 *Jorn P. T. Jensen*, *Silkeborg*; 178 *Jorn Lein Jensen*, *Odense*; 179 *Ib Jensen*, *Birkerød*; 180 *Jørgen Busch Hansen*, *Silkeborg*; 181 *Jens Chr. Andersen*, *PFG*; hvorefter *Jernes* sejrsgang blev afbrudt af 182 *Niels Ronne*, *FNSN Alborg*.

Hermed var vi først i august oppe på 25 færdige sølv i år, så vi må da kunne slå rekorden på 27 fra 1959? Der er i hvert fald mange, der kun mangler den tredje betingelse.

25 år dansk modelflyvning

En lille oversigt over udviklingen i det kvarte århundrede, modelflyverne har haft deres fælles organisation.

Den 29. august er det 25 år siden danske modelflyvere fik en fælles organisation til at varetage deres interesser. Det skete ved stiftelsen af Dansk Modelflyver Forbund i Odense, der dengang og længe efter var et stort centrum for dansk modelflyvning.

Odense Model-Flyveklubs oprettelse i 1935 var blevet fulgt af mange andre nye klubber, som i 1937 holdt den første landskonkurrence og lejr på Pilebakken ved Tommerup (skræntflyvning var nemlig fremherskende).

De følgende år blev kendetegnet ved en stor udvikling - Familie Journalen udsendte en serie byggesæt, der blev solgt i titusindvis. Berlingske Tidende hjalp med ved arrangementet af opvisninger og udstillinger, som fik stor omtale. Konkurrencevirksomheden steg, og vi begyndte at deltage i internationale konkurrencer.

Svævemodellerne var langt fremherskende, men også gummimotormodeller var meget udbredt, mens benzinmotormodeller og radiostyring var kuriositeter og linestyring ikke opfundet endnu!

Krigen bevirkede, at tilførslerne af gummi og balsa slap op, og fra 1941, hvor forbundet iøvrigt skiftede navn til Dansk Modelflyver Union for at komme på linie med svæve- og motorflyverne, og hvor den store håndbog »Modelflyvesport« udkom, blev svævemodellerne dominerende. De havde ikke været særligt dyrket i modelflyveverdenen bortset fra i Tyskland, hvis modelflyvning nu stagnerede, men blev de følgende år stærkt udviklet i Danmark, som kunne regnes for et førende land på dette område.

Sommerlejrene begynde på Mols

Pinselejrene i 1937 og 39 blev fra 1941 efterfulgt af sommerlejrene, der begyndte i Fuglsølejren på Mols i 41 og 42. Skræntterræn var en nødvendighed og fandtes også ved Bjergsted i 1944, Spjarup i 45 og Tranum i 46, indtil de fra og med 1947 næsten altid har været holdt i Vandel. Vore sommerlejrindere vil vide, at en hel del af vandrepokalene går tilbage til den første lejr i 1941.

Trods krigstidens adskillelse var der gennem bøger og tidsskrifter snæver kontakt med svenske modelflyvere, og straks efter fredens udbrud optog vi såvel konkurrencekontakt med den første nordiske landskamp i Stockholm i 1945 som møder om fællesnordiske regler, hvor den fra dansk side foreslåede A2-klasse blev oprettet for senere at nå international anerkendelse.

Indstiftelsen af Flyvelotteriet i 1945 skaffede grundlaget for, at den store og energiske, men efterhånden lidt trætte unionsbestyrelse kunne overlade noget af arbejdet til en heltidsansat førsteinstruktør, der rejste rundt i landet og besøgte klubberne.

Diplomerne blev indført i 1946 til erstatning for de gamle »eliteflyverprover«, og mens rekordsætning i de første år havde været det vigtigste sammenligningsgrundlag, fra 1939 suppleret med årsrekorder, var

konkurrencesystemet nu så vidt udbygget, at de i 1943 startede danmarksmesterskaber blev stadig mere betydningsfulde.

Unionens 10-års-jubilæum afholdtes sammen med første danske arrangement af en nordisk landskamp i Odense i 1947. Året efter begyndte man at afholde klubinstruktørkursus rundt om i landet for at højne standarden og skaffe flere medlemmer.

Efter at DMU, der fra 1939 havde været tilsluttet DKDAS, som KDA dengang hed, gennem flere år havde været med i arbejdet på en nyorganisation af den danske private flyvning, ophørte unionen den 14. marts 1950 med at eksistere. Klubberne blev i stedet sluttet direkte til KDA, og unionsbestyrelsen blev til det, der siden har heddet modelflyverrådet.

Samtidig overgik førsteinstruktøren til KDA, hvorved vi fik et rigtigt kontor. Planerne om et kontor med en kontordame til instruktørens hjælp havde nemlig aldrig kunnet gennemføres, og unionens bestyrelsesmedlemmer havde måttet udføre en del af arbejdet, f.eks. regnskabet. KDA betød en rationalisering, hvor svæve- og modelflyvningen i fællesskab kunne disponere over en mand og en kontordame. KDA betød også en styrkelse i modelflyvningens anseelse uadtal.

Linestyring vinder indpas

Under krigen var dieselmotoren til modeller blevet opfundet i Schweiz og kom også i fabrikation i Danmark. Den fandt anvendelse i fritflyvende gasmotormodeller, der snart blev mere populære end de genopståede gummimotormodeller.

Fra 1947 begyndte de første linestyrede modeller at dukke op, og hermed fik modelflyvningen et nyt vældigt område, der ikke krævede megen plads at flyve på, men på grund af støjen alligevel fik lige så mange flyvepladsproblemer som de fritflyvende. Den første konkurrence og den første danske rekord blev afholdt i 1948, mens der fra 1950 også kunne tages diplomer med de linestyrede. Disse betød en øget motorudvikling med f.eks. gløderørsmotorer, og fra 1951 tilkom holdkapflyvning som ny konkurrencegren.

I begyndelsen af 50'erne kulminerede dansk modelflyvning med dansk sejr i VM for svævemodeller i Jugoslavien i 1953 og dansk arrangement af VM i Odense i 1954.

Medlemstallet, der i 1953 næsten havde nået de 1.000, sank på et par år til ca 500 og er indtil i år stødt blevet stående deromkring trods mange forsøg på at få det op igen. Vi erindrers f.eks. om den megen KDA-propaganda i Ellehammer-året 1956 med et fremstød for skalamodeller og et vellykket forsøg på at få skatten på motorer afskaffet. Der var Tops-konkurrencen med en knallert som præmie i 1957, indførelse af juniorklasser i 1958 og ekspertarrangementer og kombineret DM i 1961 samt overgangen til FLYV som medlemsblad i indværende år, efter at modelflyverne fra 1944 til 61 havde deres eget medlemsblad.

De senere år har den tekniske udvikling og den øgede velstand bevirket, at radiostyringsmodeller er blevet ganske almindelige, uden at denne gren endnu har nået rigtig udfoldelse som sport her i landet, hverken mht konkurrencer, rekorder eller diplomer. Men det kommer formodentlig.

I år er medlemstallet også kommet over de 600 igen, og hvis klubberne og rådet står sammen, og vi alle gør hvad vi kan for vor sport, vil det kunne blive ved med at stige.

Navne

De store navne i modelflyvesporten kan læses på vandrepokalene og i listerne over diplomer og rekorder. Organisationens navne kan f.eks. gives gennem vore formænd gennem de 25 år:

1937-1938: Per Weishaupt.
1938-1939: Sven Wiel Bang.
1939-1941: H. E. Hansen.
1941-1942: Sven Wiel Bang.
1942-1946: Knud Flensted-Jensen.
1946-1951: Johannes Thinesen.
1951-1953: Knud Flensted Jensen.
1953-1960: Johs. Holm Jørgensen.
1960- : Ole Meyer Larsen.

Som man ser, har der været en betydelig stabilitet - den sidste formand holdt til det i 7 år. Det vil imidlertid være urimeligt kun at nævne formændene, for også andre bestyrelses- og rådsmedlemmer har siddet mange år og hjulpet med sagkyndig kon-
tinituitet.

Blader man i de gamle protokoller, finder man navne som *Jorgen Gamst*, der var sekretær og næstformand i mange år indtil 1951 (hvor Ole Meyer iøvrigt kom ind i rådet), *Kurt Rechnagel* (1948-56), *Svend Terp* (1949-58), *Borge Hansen* (1953-61) og *Egon Briks Madsen* (1956-61) og mange andre, der kunne fortjene at blive nævnt, om pladsen havde tilladt det, fordi de har ofret megen tid og energi på at lede modelflyvearbejdet til gavn for os alle sammen.

PW

På bølgelængde

Vi har tidligere nævnt, at den lille KDA-model MAMBO efter vor mening ville egne sig fortrinligt til radiostyring. Vi har nu fået denne „mistanke“ bekræftet, idet *Kaj Hansen* i årets sommerlejr udførte adskillige vellykkede flyvninger med en sådan model. I Hobby Bladets september udgave vil man iøvrigt kunne læse nærmere om denne model og om de mindre ændringer, som bør foretages, hvis man vil bygge en RADIO-MAMBO.

Silver Star Models meddeler, at man nu fører forskellige beslag til radiostyrede modeller. De er alle udført i nylon, og det drejer sig om horn, hængsler til rør og krængører af forskellige typer, -trekanter til overførelse af bevægelser til krængører samt beslag til styrbare halehjul. Det er ting, som vi længe har savnet.

To modelrekorder

Two nye danmarkskrekorder forventes godkendt af modelflyverrådet i nær fremtid: Den ene er den første rekord i den nye kategori for holdkapflyvning, sat af *Werner Siggård* med *Eilif Madsen* som pilot, begge klub 130, og den er på 5 min 41 sek.

Den anden er vor første rekord for radiostyrede svævemodeller, klasse K 4 (flere kanaler) på 5 min 20 sek.

MERE OM SOMMER- LEJREN

Kaj R. Hansen med sin Radio-Mambo i Vandel.



I sidste nummer bragte vi en kort omtale af dette års sommerlejr på flyvestation Vandel samt de konkurrenceresultater som forelå, da FLYV gik i trykken. Denne gang har vi de resterende resultater samt et par kommentarer til lejren.

På repræsentantskabsmødet besluttede man jo at forlænge lejren med et par dage. Begrundelsen var, at man ikke kunne nå at afvikle konkurrencerne i de stadig ynglende klasser. For mig, som ikke tidligere havde deltaget i lejren, lød dette ret utroligt, men nu kan jeg godt se, at der ikke er for meget tid, især ikke hvis vejret annullerer nogle af dagene.

Det var først muligt at ankomme om mandagen, og det bevirkede, at lejren skulle afsluttes om tirsdagen, ugen efter. Til næste år må vi forsøge at komme igang en lørdag, således at vi kan slutte en søndag; derved skulle vi undgå, at deltagerne begynder at rejse hjem, før lejren er sluttet. Det gjorde nemlig en del, fordi deres ferie sluttede om søndagen.

Nu må man imidlertid ikke tro, at lejren er et jag fra først til sidst, det er slet ikke tilfældet, og heller ikke meningen, man er jo på sommerferie?? Næ - man tager lidt løst på det hele, og den udmærkede lejrchef Poul Rasmussen laver en periode i ny og næ, når

der er stemning for det. Ind imellem flyver man så på livet løs, enten for at trimme eller bare for fornøjelsen.

Mange mærkelige modeller ser dagens lys på sommerlejren, og flere af dem kan endog flyve, »Ole Kattégat« (eller verdensmester) satte vist rekord, hvad angår mærkelige modeller, men det kvikker op og giver en behagelig afveksling.

Når Kaj R. Hansen ikke forekommer på resultatlisten, så er det ikke fordi han har glemt at flyve; han slappede bare af, og havde til en afveksling sluppet håndtaget, og fattet om en radiosender. Det gik helt pænt, og han bliver helt sikkert alle tiders »elektronbisse«.

Også Erik Nienstædt havde vovet sig ud i det ukendte, idet man så ham flyve linestyret?? Nogle mente dog, at han svingede for meget, men det er måske teorien om »Stenen«, han søger at få bekræftet.

Chuck-glider-konkurrencen er der jo tradition for på sommerlejren, og den havde kolossal deltagelse. Det blev dog en kamp mellem de sædvanlige kæmper; men det var interessant at se, hvor godt de små »pind-flyvere« er kommet til at flyve, næsten alle starter er over 30 sek. og enkelte flyver langt mere, bl. a. andet satte Thomas Køster lejrrekord på over 200 sek.

De resterende resultater:

KLM-konk.: Ole Jensen, Norge.
Marathon: Thomas Køster, kl. 134 .. 2185 sek.
Skalamod.: Henrik Andersen, 131 ... 58 p.
Luftkamp: Ole Christiansen, 422
Points: Thomas Køster, 134 88 p.
Hold-points: Klub 508 Star, Nyk. Mors.

FM...

Den nordiske linestyingskonkurrence

J. Valo, Finland, vandt hastighed ved den nordiske linestyingskonkurrence i Helsingfors den 4.-5. august med 188 km/t som bedste tid, og Finland vandt holdkonkurrencen med 372 p. foran Sveriges 357.

I holdkapflyvning gik det omvendt: Svenskerne Rosenlund og Björk vandt med 456,9 som bedste resultat (5.04,2 i finalen), og Sverige vandt i hold.

I kunstflyvning besatte Finland de tre første pladser med J. Kari som nr. 1, og Finland vandt naturligvis også i hold foran Sverige og Norge, der kun deltog i denne kategori.

Det samlede resultat blev, at Finland vandt foran Sverige og Norge.

Norge vil prøve at arrangere disse mesterskaber næste år, hvor konkurrencen for frit-flyvende som bekendt skal foregå i Danmark - og så må vi se at få deltagere med begge steder.

UHU-stævnet i Hillerød

Som meddelt klubberne direkte afholder klubben Termik i Hillerød dansk-svensk konkurrence i alle klasser i weekenden 13.-14. oktober med ankomst lørdag efter 1200, trimning og stor modelflyveaften. Indendørs indkvartering med medbragte luftmadrasser i stor sovesal ved campingpladsen.

Søndag foregår konkurrencerne med UHU-pokalen som hovedpræmie.

K.D.A.-tegninger

Kaj Hansens DM-vinder 1961 og 1962

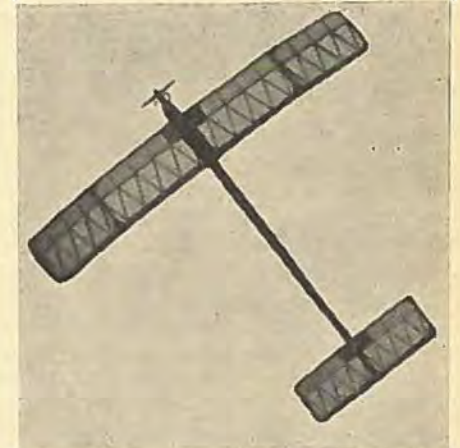


Linestyret kunstflyvningsmodel for eksperter.

Spændvidde 1570 mm, motor 6 ccm.

Detaljeret tegning..... kr. 8,00

CONOVERY Nr. II



DM-vinder 1962 i den nye klasse 1/2 D. Motor 0,8 ccm.

Detaljeret tegning..... kr. 9,00

KONGELIG DANSK AEROKLUB

Østerbrogade 40, Ø . Giro 256 80

NB. For ikke medlemmer ekspeditionsgebyr 2kr.



Vinderen af sommerlejrens pointskonkurrence, Thomas Køster fra Hillerød, med en Skymaster.

DANFLY bruger RAZORBACK
 FLYING ENTERPRISE bruger RAZORBACK
 HAR **DE** FORLANGT RAZORBACK
 GLASFIBERBEKLÆDNING til Deres FLY?
 Godkendt af Luftfartsdirektoratet.

DELTA TRADING CO. Herlevgårdsvej 2 - Herlev.

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører
 N. Thomsen Otto Thomsen

VESTERPORT

Minerva 1112

Grundet overgang til nyt materiel, sælges vore 2 Baby'er II b og III billigt. Bygget i henholdsvis 1948 og 1958, fuldt instrumenteret og med luftdygtighedsbevis.

Vestjysk svæveflyveklub

v/ S. Å. Andersen, Vestervejen, Gjesing
 Esbjerg Tlf. (051) 27607

Danmarks billigste Baby

sælges for højeste bud over 1600 kr. uden instrumenter, indregistreret til 1. 4. 1963.

Henvendelse til K. Petersen,
 Mejlgade 93, Århus. Telf. (061) 3 63 73.

Luftfartforsikringer

af enhver art

overtages af

**Dansk Pool
 for Luftfartforsikring**

Minerva 1841



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert forsikringsselskab, der er tilknyttet poolen, samt af SAS's billetkontorer.

**I GRUNAU BABY
 I KRANICH
 I PIPER CUB 3**

til salg. Samtlige fly i meget fin stand, sælges billigt for højeste bud.

Skövde Flygklubb, Skövde, Sverige

Gö-4 og Grunau Baby 2b

sælges. Gö-4'en er ny-overhalet.

Henvendelse til:

**Midtjysk Flyveklub
 J. O. Pedersen, H. C. Ørstedsvvej 53^a
 Herning**



CALTEX AVIATION

SCHEIBE STANDARD



Scheibe Standard vil sætte klubberne i endnu mere tvivl ved forestående nyanskaffelser, siger Buch Petersen.

Det er altid dejligt at prøve et nyt svæveplan — og jeg var så heldig at få lejlighed til at flyve det første eksemplar af typen, der ejes af KSAK, og som befinder sig på Alleberg — men især er det glædeligt, når der fra en fabrik, som vi egentlig havde afskrevet herhjemme, kommer et „høgværdigt“ svæveplan som *Scheibe Standard*.

Første indtryk i hangaren

Noget kluntet krop (malet mørkerød) — velformede vinger — rummeligt cockpit — fin overgang mellem krop og vinge — centralplanet var monteret til kroppen i 3 punkter — højt sideror — stort højderor — forbedret bremseklapstødstang — næsekobling (ingen bundkobling, idet man ikke bruger spilstart på Alleberg); Scheibe leverer dog helst flyet kun med bundkobling, hvilket giver mulighed for en bedre udformning af næsen, og man starter fint i flysløb alligevel. Hjulet er bremsbart — bremseklapperne er ikke som på Spatz, men normale Schempp-Hirth. Stålrørskroppen er fortil beklædt med polyester — men bagtil med lærred, hvorfor den selvfølgelig bliver noget kantet. Scheibe påstår, at dette intet betyder for præstationerne; men en fordel er det, at man herved får et meget robust svæveplan.

Den delte vinge skulle betyde lettere montering og en væsentlig forbedring af strømmingen ved overgangen mellem krop og centralplan. Som ulempe kan nævnes, at en „normalt“ udrustet transportvogn skal udstyres med specielle bukke el. lign. til anbringelse af de 3 stykker vinge.

Overgangen mellem centralplan og ydervinger så på det prøvede eksemplar ikke ud til at være, som den skulle være. Der var faktisk lidt „slup“ i samlingen. Der var selvfølgelig trim på højderoret — og god plads til barograf etc. bag sædet. Derimod savnede jeg en nakkepude. Under transport til pladsen viste det sig, at Standarden var meget tung i halen. Der var ikke monteret håndtag til at løfte i, og vi trak den med håndkraft, mens hale-slæberen pløjede en fure i vejen. Jeg ville anbefale Scheibe at flytte hjulet lidt bagud — eller osse at konstruere et lille hjul til at montere på hale-slæberen under jordtransport.

Prøveflyvning om aftenen

Prøveflyvningen foregik kl. 19 om aftenen. Starten gik nemt efter en Moth. Trods det stille vejr var jeg hurtigt i luften — ja, det kneb endda med at få den ned i græshøjde. Vi steg jævnt 2–3 m/s med ca. 80–90

km/t, og i 900 m stod jeg af. Jeg havde da i længere tid trimmet ind, til hastigheden passede, og kunne slippe alle styregrej.

Udsynet var særdeles fint — der var meget dug på førerskærmen før starten, men så snart vi fløj, forsvandt dette. Under den fri flyvning prøvede jeg først stallegenskaberne. Standarden stallede med mig (85 kg + faldskærm) på knap 60 km/t — og den gjorde det blødt og uden tendens til at gå i spind.

I kurver lå den meget fast og støt. Ved 30° fløj jeg den med 70–75 km/t, og med en omdrejningshastighed på godt 20 sek. 60° kurver kunne jeg fint holde den i med 90 km/t. Ved kurveskift med ca. 45° føltes den lidt mere træg end Rhönsegleren, men hurtigere end Libellen.

Krængerorene er meget levende — mens sideroret gerne måtte være lidt mere virksomt. Det negative vdemoment mærkes tydeligt, når man bruger krængeror alene. Højderoret er hurtigt virkende — men dog ikke så „chokerende“ som på Rhönsegleren.

Desværre var der ifølge sagens natur ingen termik, men jeg tvivler ikke på rigtigheden af de udtalelser, der faldt, og hvorefter Standarden skulle være bedre i svag termik end i Weißen. Den er meget nem at holde konstant i kurverne, og rorharmonien under kurveflyvning føles god.

Man sidder behageligt i sædet — lidt tilbage (der bør sikkert foruden faldskærm være en pude bag ryggen — i hvert fald til kortarmede piloter). Under anflyvningen prøvede jeg bremserne — og de var meget effektive, uden dog at være hale-tungtrimmende.

Indflyvningen foretog jeg på 90 km/t, og landingen skete med halve bremser og ca. 75 km/t. Haleslæberen tog jorden ret hårdt lidt før hjulet — hvilket gav en god bremsevirkning, som også var ønskelig, idet hjulbremsen (der er koblet til bremsehåndtaget) ikke virkede i det våde græs.

Jeg følte mig godt tilpas efter turen, som jeg havde nydt. Standarden er virkelig „godt nyt“ fra Scheibe — og jeg ville ikke have det fjerneste imod at flyve den til en konkurrence. Med enkelte ændringer vil den absolut kunne tage konkurrencen med Rhönsegleren op — og så har den en stor fordel i en større robusthed. De var godt tilfredse med den på Alleberg. Den havde vist sig at glide bedre end en Zugvogel 4.

Imidlertid er typen jo ny, og det er derfor sikkert lidt for tidligt at dømme om den endnu — men der er utvivlsomt fremtid i den.

Jeg vil dog ikke tage i betænkning at anbefale den til klubberne herhjemme — at den er meget sikker at flyve i fremgår af, at svenskerne ikke nærer betænkeligheder ved at lade C-piloter flyve i den på Alleberg.

M. Buch Petersen.

Nyt fra svæveflyveklubberne

Als holdt sommerlejr på Kragelund i den sidste juliuge, og nåede 250 starter samt et babyhavari. Klubben har haft sin første strækflyvning og sølvvarighed, og man har haft glæde af flyvende besøg af flere „store kanoner“. En udvidelse af hangaren overvejes.

Aviator er nu oppe på 95 medlemmer. Klubben har haft sommerlejr på Vandel, og fik fløjet 140 flyvninger og 50 timer. Den ny Rhönsegler, OY-BYX, ankom først i august, et par måneder før tiden.

Birkerød holdt sommerlejr på Sandholm i første juli-halvdel, hvor varighedspositionen blev udbygget, Ringsted-pokalen hentet hjem og andre stræk udført. Stamgruppespillet med 160 hk Oldsmobile Rocket motor med automatisk kobling har været forsøgsvis i anvendelse med godt resultat.

Falster mener blandt en række nye C-flyvere at have Danmarks yngste kvindelige pilot i den netop fyldt 16-årige Helle Høyer Hansen.

Fyns Aero Sport har haft en ekspedition i Düsseldorf med Lehrmeisteren.

Havdrup har haft et hold på sommerflyvning i Dahlemer-Binz.

Holbæk har efter to havarier med sin Baby købt Ringsted's AXN for ikke at måtte standse flyvningen med de mange medlemmer.

København har haft 4 fly og mange medlemmer på 4 ugers sommerferie i Herning, foruden at et par andre medlemmer var en uge i Borås. Det blev ikke til mange distanceflyvninger, men en god portion skoling.

Midtjysk har haft et hold medlemmer i St. Auban, hvor 5 mand fløj over 300 timer tilsammen! Derhjemme har der været livligt på Skinderholm, men desværre har EUX'en lidt et havari ved udlandning.

Næstved har bl. a. fløjet i Kalundborg, hvor en Baby havarede ved ublidt møde med vindposemasten, og haft sommerlejr på Vandel. Allerede i juli nåede klubben over startantallet for hele 1961.

PTG fik sidst i juni sin Ka-8, OY-XAZ, hvormed 4 mand omgænde tog til Frankrig og senere afløstes af et nyt hold, ligesom nogle stykker var dernede med Ka-6'en.

Silkeborg har udfoldet god aktivitet og fået adskillige sølv-diplomer gjort færdig.

Skive har nu fået egen instruktør og flyver med Lehrmeister'en fra Herning.

Svævefly har også fået egen instruktør, ligesom Lehrmeister'en OY-XAJ ankom og blev taget i brug i juli.

Vejle fik umiddelbart inden skolens begyndelse brækket en vinge og bagkroppen på sin Mucha, men gennemførte skolen med en lånt Baby i stedet.

Viborg, der de senere år har ført en noget omflakkende tilværelse, har nu fået lov at låne et fint terræn ved Bording mellem Herning og Silkeborg. Medlemmerne i Randers og omegn er ved at danne en selvstændig østjysk svæveflyveklub.

Århus holdt lejr i Herning hele juli og K. E. Andersen var med Mucha 100 på dennes første længere stræk ned i Tyskland til Rendsburg. Klubben har iøvrigt udmærket sig ved, at dens medlem Lis Jensen er kzret til „frk. Århus“. Det påtænkes at udskifte 2G'en med en Rhönlerche.

Trafikflyvenyt

Udnævnelser i SAS. Fra 1. september er *Knut Hagrup*, der i forvejen er chef for operationsafdelingen og viceadm. direktør i SAS, udnævnt til også at være teknisk chef efter viceadm. direktør *Olof Carlstein*, der er gået over i egen konsulentvirksomhed, men dog stadig samarbejder med SAS. Samtidig er

personaledirektør *Sven-Erik Svanberg* udnævnt til chef for Region Sverige, mens hans næstkommanderende *Bent Pedersen* indtil videre varetager stillingen som personalechef ved hovedkontoret. Endelig er *Valter Gustavsson* udnævnt til chef for Passenger Flight Service.

Rationaliseringen af værkstedfordelingen i SAS: I løbet af 1963 gennemføres en omlægning, så DC-8 og DC-7C efterses i Kastrup, Caravelle på Arlanda, Metropolitan på Fornebu og jetmotorerne ved Bromma. Swissair vil overtage vedligeholdelsen af sine Caravelle samt af SAS's Metropolitanmotorer. Ved rationaliseringen reduceres det tekniske personale med ca. 150 i Danmark, 50 i Norge og 350 i Sverige til hhv. ca. 1350, 600 og 1250 - hovedsagelig ved omplacering og naturlig afgang.

Transair's Flyveskole

Som tidligere meddelt, har TRANSair i Kastrup startet en speciel forretningsflyveskole, som efter overståede begyndelsesproblemer nu er i fuldt sving. Skolen benytter udelukkende forretningsfly (Cessna 172) og kan træne elever helt op til I-certifikat. Instruktørerne er alle erfarne erhvervspiloter, der er vant til flyvning i ind- og udland.

Skolen har hjemsted og lokaler i Kastrup Syd, og ved at operere fra Kastrup bliver eleven fra starten hjemmefant i beflyvning af stærkt trafikerede internationale lufthavne og følger sig ikke sidenhen som en spurv i tranedans, når han kommer til en sådan. Han tilskyndes til at opnå radiotelefonicertifikat samtidig med skoling og vænnes også derved selv til radiotelefoniprocedurene.

Iøvrigt står der også efter opnåelse af certifikatet erfarne piloter til rådighed til støtte under de første større rejseflyvninger.

Selv om uddannelsen på firesædede fly koster lidt mere end på tosædede, spares omkølingen til firesædede senere.

★

Rendez-vous i Frederikshavn

Vejrguderne var ved at gøre stævnet i Frederikshavn den 11.-12. august til et regndez-vous i stedet, og mens især en del svenske fly udeblev (nogle kom med færgen i stedet), lykkedes det dog 9 af de ventede 15 fly at finde frem, så der var et halvt hundrede deltagere i festen om aftenen.

Per Nielsen, Næstved, blev også sejrherre her, idet han vandt ankomst- og landingskonkurrencen med 15 points, fulgt af *Leif Udesen*, Göteborg, med 53. *E. Dyrberg*, Sportsflyveklubben, blev nr. 3.

Søndag klarede det op og trods stærk blæst fløj et stort antal af deltagerne over til Læsø og slog sig ned hos *T. Østrem* i dennes sommerresidens, indtil turen atter gik hjemad.

CESSNA 310 SÆLGES

Model 1955 i første klasses kondition. Komplet luksuøst udstyr. Komplet IFR installation. Ny motor (180 t.). 180 t. efter hovedeftersyn af stel.

Max Schachenmann
Oftringen (Svejs)

BRUGTE FLY I ALLE STØRRELSER

samt reservedele. Ring eller skriv efter vor liste på over 100 forskellige mindre fly eller efter specialtilbud på større maskiner — alt med korteste levering.

HELICOPTER SALES Inc., NEW YORK

Generalagent for Skandinavien: **REITZ & HØEG**, Gentofte
Ingeniør- og handelsfirma, Vangedevej 106 B
Telefon (01) *69 16 55

Cessna 175 — 1959



— med fuldt instrument-
flyvningsudstyr

Stel 950 timer siden ny. Motor 200 timer siden første major-overhaul.
Pris 75000 fly away Copenhagen.

FLERE NYE OG BRUGTE FLY DISPONIBLE — FORLANG PRISLISTE

1/3 COMMERTAS

FREDERIKSBERG ALLE 6 - KØBENHAVN V - HI 1616

Messerschmitt 108 Taifun

Luftdygtig og i god stand. VHF, ADF. Hovedeftersat reservemotor. Constant-speedpropel + 2 stk. i reserve. Lav pris.

S. Forssén, Strandgatan 22
Trelleborg, Sverige. Tlf. 13369



CHAMPION

Champion tændrør på lager til alle gängse Continental og Lycoming motorer.

Generalagent for Aircraft-tændrør i Danmark

SCANAVIATION
KØBENHAVNS LUFTHAVN . DRAGØR

TELEFON DR 910*



Kastrup-gæster i juli

I godt et halvt år har vi forsøgsvis givet en oversigt over den ikke-regelmæssige trafik på Københavns lufthavn og herigennem bragt et billede af den alsidige benyttelse, der finder sted af vor hovedlufthavn, som langtfra kun benyttes af trafikfly.

Imidlertid er trafikken så stor, at det er ved at sprænge rammerne for den tilføjede plads, og den journalagtige oprensning kan være lidt tung at læse, hvorfor vor Kastrup-medarbejder Erik Holm fra dette nummer nøjes med et udpluk, ordnet i de forskellige kategorier.

Chartertrafikken i denne måned var ret stor. *Silver City* havde en masse flyvninger fra *Gatwick*, og der blev fløjet med *Hermes G-ALDG*, *LDI* og *LDU*. 2/7 *LZ-BEK*, blev det første besøg af en *Tabso IL-18* og 15/7 ankom en anden, *LZ-BEL*. *Derby Airways* var her med *DC-3*, *G-AGJV* og *G-AKJH* 8/7 og 10/7. *SX-DAI* var en *DC-6B* fra *Olympic*. 3/7 og 10/7 ankom den kongelige danske ballet fra Spanien i en *KLM L-1049G*, *PH-LKB*. 13/7 *Globe Air Ambassador HB-IEM*, *Tradair Viking G-AJFS*, *Balair DC-6B HB-IBZ* og *CSA Britannia OK-MMA*. 20/7 *Dan-Air Ambassador G-AMAH* og *G-ALZN*. 29/7 *N 6922C*, *L-1049H* fra *Flying Tiger Line* og en *Eros Viking G-AJBX*. *Canadian Pacific* ankom 31/7 med en *Britannia 314*, *CF-CZW* for at hente danskere i anledning af „den dansk-canadiske dag“; det er en festdag, der svarer til vores Rebild-fest. Samme dag var *LOT* her med en *IL-18*, *SP-LSC*.

Malev brugte på ruten 1/7 en *IL-18*, *HA-MOD* og 21/7 og 22/7 ankom *Tarom* også med *IL-18*, *YR-IMD* og *IMA* i stedet for *IL-14*. *Lufthansa* dominerede 10/7 og 20/7 ved at komme med *L-1049 G*, *D-ALBM* og *D-ALOF* i stedet for *Convair 440*.

General Aviation, eller som vi også kalder det, *privatflyvningen*, var knap så stor som forrige måned. *Bölkow-Apparatebau* landede 3/7 med sin *Klemm 107 C*, *D-ELUQ*. — 4/7 *Bonanza D-EKUF*, *Cessna 210 OE-DKM* og *Cessna 182 D-EGPE*; de to *Cessna'er* ankom som rally-fly, og sidstnævnte fly var kun i Kastrup i nogle minutter for briefing; piloten var kvindelig og i blå træningsdragt, og det må siges, der var fart over feltet. Det var holdet *Lahrmann/Görtz*, der blev nr. 2 i *Baden-Baden*. 5/7 *PH-UDU*, *Beech 18* fra *Hollands Nationale Flyveskole* og 6/7 en *Aztec D-IDSH* samt *Tri-Pacer SE-OVA* fra *Västerås Flyg*. 7/7 *SE-EDK*, *Mooney*, *Otto Ballin AB* fra *Hälsingborg*. 9/7 landede et lille sødt fly, med en så stor landingshastighed, at det løb næsten hele bane 27 igennem; det viste sig at være en *F8L Falco*, *I-CIRE*. Senere på dagen ankom en *Cessna 180 F-BISE* og en *Gemini G-AKFF*. 10/7 *Heron G-ANPV* og 12/7 *Travel Air D-GADI*. 13/7 landede *Air Lloyd* med deres *Piaggio 166 D-INLG* og 19/7 *Autoropa's Cherokee OY-FAW*, som er den første danske *Cherokee*. 24/7 *Aztec D-IBED* og *Tri-Pacer SE-CUC* fra *AB Hälsinge flyg*. 20/7 *Super Rallye D-BMPA* og *Aero Commander N 9368 R* fra *Interocean*. 27/7 *Aero 145 D-GABO* og *Caribbean SE-CUR* fra *Nyge-Aero*. 28/7 *Cessna 172 G-ARWH* og 29/7 *Super Rallye F-BKEG*. 13/7 landede en solfarvet *Beaver N 9822 F* med fluoriserende orange på cockpitdøre, vingetipper og omkring halen samt en *Comanche D-EGYG*.

Af særlige fly skal nævnes en *DC-3*, *F-BFGV* fra *Ministère Des Travaux Publics Et Des Transports* som ankom 3/7 og *HS-TGD*, en *DC-6 B* fra *THAI (ex-OY-KMA)* som skulle til eftersyn hos *SAS* 18/7 og derefter sælges, muligvis til *Linjeflyg*. 28/7 landede en portugisisk *DC-4*, *CS-TDJ* uden ejernavn; flyet skal til eftersyn hos *SAS* og er købt af *Icelandair*, som skal bruge den til kystbevogtning og lignende opgaver.

Military Aviation blev til *S-130 A*, 70457, 322nd Air Division 4/7 og *Albatross*, 141266, *US Naval Attache Oslo* 9/7. *C-54*, 0-49099

Forbedret helikopter-kran



Sikorsky S-64 er udviklet af S-59, men forsynet med turbinmotorer. Første prototype fløj 9. maj og første til Tyskland den 5. juli.

Den vestlige verdens største helikopter, *Sikorsky S-64 Skycrane*, fløj første gang den 9. maj. Det er ikke Sikorskys første flyvende kran, idet fabrikken allerede i 1959 indledte et forsøgsprogram med den stempel-motordrevne S-59 for at fastslå helikopterkransens anvendelsesmuligheder. Erfaringerne fra S-59 blev nedfældet i S-64, der har fået længere krop og næsehjulunderstel. Motorinstallationen består af to *Pratt & Whitney JT1D-12* gasturbinmotorer; denne motor er udviklet fra jetmotoren *JT-12 (J60)*, der bl. a. anvendes i *Sabreliner* og *JetStar*. Ligesom i S-59 er mange komponenter udviklet fra de tilsvarende i transporthelikopteren S-56; det gælder f. eks. rotorblade, gearkasser og rotorhovede.

S-64 har dobbeltstyring eller rettere tredobbeltstyring, idet der udover de to normale pilotpladser også er indrettet en plads med udsyn bagud. Denne plads er beregnet til „kranføreren“, når S-64 skal løfte eller sænke sin last. Udover disse tre pladser kan der medføres to personer i det rummelige „førerhus“, for at blive i kransproget. S-64 kan også fjernstyres fra jorden ved hjælp af et kabel.

Skycrane's anvendelsesområde er ikke begrænset til at være flyvende kran. Fabrikken betragter den som en „prime mover“ i lighed med en traktor eller slæbebåd, og i modsætning til andre helikoptere er det kun vægten, og ikke størrelsen, der sætter en grænse for hvad der kan medføres. Den kan således anvendes til gods- eller passagertransport, ligesom den også kan bugseres skibe eller ministrygningsgrej.

10/7 og 50585 13/7. 24/7 *Sikorsky H-19*, S-881 fra det danske flyvevåben. 20/7 *US-C-47D*, O-48403 og *Sikorsky H-34C*, 40912, *US-Army* 27/7. *C-130B*, 00308, *Tactical Air Command*, ankom på tre motorer med den amerikanske ambassadør i Moskva, *Llewellyn Thompson* samt hans hustru, tre døtre, deres boxerhund og møblement. 28/7 *C-130B*, 00309, *T.A.C.* og *C-47*, O-77214 31/7.

S-64 kan løfte op til 10 t over korte strækninger; dens fuldvægt er 17.267 kg. Den fembladede rotor har en diameter på 21,95 m, mens de øvrige dimensioner er længde 26,65 m og højde 7,4 m. Marchhastigheden med en aerodynamisk gunstig transportbeholder er 268 km/t, flyvestrækningen 965 km.

Prototypen er bygget for Sikorskys egen regning, men man bygger desuden to til det tyske forsvar; der skal samles af *Weser Flugzeugbau* og leveres i december. Man håber naturligvis på andre militære ordrer, men forventer også bestillinger fra entreprenørfirmaer o. l. Man skal iøvrigt ikke blive alt for forbavset, hvis der en dag dukker en S-64 op i Danmark; en af vore store producenter af fabriksfremstillede huse er meget interesseret i en flyvende kran, der kan levere de færdige huse direkte fra fabrik til kunde.

Registernyt

Nyregistreringer: *OY-EAZ*, *Fairchild 24R*, *T. Østrem*, *Kbh.* — *EAN*, *Douglas DC-6B*, *Sterling Airways*. *AEK*, *Tipps Nipper*, *Danfoss*. — *AOE*, *Douglas DC-6*, *Nordair*. — *FAW*, *Piper Cherokee*, *Autoropa*, *Kbh.* — *AMS*, *Druine Turbulent*, *S. B. Jensen*, *Lynby*. — *AFY*, *Morane Saulnier MS 885 Super Rallye*, *Scandinavian Air Trading*.

Nye ejere: *Piper PA-18A*, *A. Bybjerg Pedersen*, *Kalundborg*. — *ECR*, *KZ III*, *Finn Nielsen*, *Klemensker*. — *AAD*, *KZ VII*, *Esbjerg Aero Service*. — *AMA*, *Jodel D. 112*, *Ivar Hægman*, *Allesø*. —

★

Flyvevåbnet

Der tillægges oberst i flyvevåbnet *Poul Zigler*, stabschef ved flyvetaktisk kommando, midlertidig grad som generalmajor i den tid, hvori han forretter tjeneste som souschef hos den øverstkommanderende for de fælles forsvarsstyrker i Nordeuropa.



KONGELIG DANSK AEROKLUB

(DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Dag Hammarskjölds Allé 40, København Ø.
 Telefoner: ØBro 29 og (ang. model- og
 svæveflyvning) ØBro 249.
 Postkonto: 256.80.
 Telegramadresse: Aéroclub.
 Kontor og bibliotek er åben mandag til fredag
 fra kl. 9—16.
 Formand: Landsretssagfører B. Moltke-Leth.

MOTORFLYVERADET

Formand: Ingeniør Arne W. Kragels.

SVÆVEFLYVERADET

Formand: Ingeniør Kaj V. Pedersen.

MODELFYVERADET

Formand: Bankass. Ole Meyer Larsen.

DANSKE FLYVERE

Formand: Generalmajor H. Pagh
 Generalsekretær: Direktør August Jensen.
 Dansk Pool for Luftfartforsikring,
 Østergade 24, tlf. MInerva 1841.

Nye personlige medlemmer:

Frede Duerlund.
 Sonny Hellberg.
 B. Storm Pedersen.
 Willy Christensen.

Runde fødselsdage:

Arkitekt E. Petersen Svendsen, Tvær-
 gade 10, Silkeborg, 60 år den 8. september.
 Fabrikant Svend Bergsøe, Glostrup, fylder
 60 år den 15. september.
 Civilingeniør E. W. Schiøtz, Postbox 114,
 Alborg, 70 år den 15. september.
 Flyvemaskinist B. K. Andersen, Rumæ-
 niensgade 6, Sundby, 50 år den 30. sep-
 tember.

Arets udvekslingsrejser afsluttet

Den 9. august forlod de amerikanske, cana-
 diske og tyrkiske flyvekadetter, der i nogle
 uger havde besøgt Danmark, flyvestation
 Værlose i en norsk C-119, og næste dag kom
 nogle trætte, men glade danskere hjem fra
 den eventyrlige rejse til de tilsvarende lande.
 Vore gæster blev budt velkommen af KDA's
 formand, lrs. Borge Moltke-Leth, ved fors-
 varsministeriets frokost i Tivoli den 20.
 juli. Ved denne lejlighed fik KDA overrakt
 en plade til minde om udvekslingen fra
 Civil Air Patrol, og generalmajor E. C. T.
 Jensen, KDA's formand og KDA's æres-
 medlem, kaptajn John Foltmann fik over-
 rakt en gylden nøgle.

Efter en weekend sammen med de af
 KDA's medlemmer, der velvilligst havde stil-
 let sig til rådighed som værter, gik turen
 til flyvestation Avnø, hvor oberstlojtnant
 A. H. Jørgensen som sædvanligt havde for-
 berejdet et strålende program, og hvor Midt-
 sjællands Motorflyveklub, Næstved Svæve-
 flyveklub og Modelflyveklubben Ørnen en
 dag overtog værtskabet.

Rundturen i Danmark førte først til Born-
 holm, hvor Bornholms Flyveklub sørgede for
 en mindeværdig weekend, derpå til Flyve-
 station Karup, hvor oberst Vagn Holm gav
 vore NATO-allierede gæster et indtryk af
 det danske flyvevåbens beredskab. Så over-
 tog Silkeborg Flyveklub dem, og endelig
 Vestjysk Svæveflyveklub, der bl. a. viste
 dem Fanø.

De sidste dage blev tilbragt hos værterne
 i København med rundtur i Nordsjælland

En af de amerikanske kadetter,
 Page, overrækker generalmajor
 E. C. T. Jensen »Nøglen til in-
 ternational forståelse og good-
 will«, mens lrs. B. Moltke-Leth
 og kaptajn John Foltmann ser til.



sammen med filialbestyrer N. P. Brandt,
 besøg hos Tuborg og SAS m. m.

Civil Air Patrol-lederen, Colonel Barnes,
 nåede at få hilst på de unge, der i 1952
 havde besøgt ham i Texas, og som han siden
 trofast har opretholdt forbindelsen med, og
 den militære leder, Major Nance, fik besøg
 af den schweiziske aeroklubs generalsekretær
 E. Della Casa, der nogle år før havde været
 hans gæst i Californien.

Under hele Danmarksbesøget var stud.
 polyt. Fritz Krag den, der på aeroklubbens
 vegne viste gæsterne Danmark.

Air Touring Guide

KDA har udsolgt det første lager, man
 tog hjem af den engelske Air Touring Guide
 for Europa, som vi anmeldte i nr. 6. Nyt la-
 ger er hjemkommet af denne nyttige bog over
 europæiske flyvepladser m. m., der leveres for
 13,50 til medlemmer, 15,00 til ikke-medlem-
 mer.

KALENDER

- 2/9 Flygvapnets 50-års-stævne (Malmøslätt).
- 3-9/9 Farnborough-udstilling.
- 9/9 Flyvestævne i Ljungbyhed.

Motorflyvning

- 6-9/9 Rally i Østrig.
- 22-23/9 Oktoberfest-rally (München).
- 29-30/9 Alpen-Sternflug (Innsbruck).

Svæveflyvning

- 31/10 Flyvedagskonkurrencerne slutter.
- 1-2/12 Klublederkursus (København).

Modelflyvning

- 1-7/9 VM i linestyling (Kiev, USSR).
- 2/9 Sydsjællands Cup — Radiostyring (Næstved).
- 9/9 Høstkonkurrencer f. fritflyvende.
- 15-16/9 Europa-Cup (Saar).
- 16/9 Indvielsesstævne af linestyrings-
 plads (Thisted).
- 10-24/9 VM indendørs (Cardington,
 Engl.).
- 23/9 Sydsjællands Cup — Fritflyvende
 (Haslev).
- 23/9 Høstkonkurrencer f. radiostyrede.
- 30/9 Danalimkonkurrencen (Odense).
- 7/10 Moseslaget (København).
- 13-14/10 UHU-stævne (Hillerød).
- 14/10 Skrantflyvningskonkurrence
 (Thisted).
- 4/11 Jyllandsslag (Århus).
- 31/12 Årsrekordåret slutter.

Svæveflyvernes flyvedagskonkurrencer.

Omend der blev udført mange distance-
 flyvninger sidst i juli og først i august,
 ændrede det ikke toppen i distanceklassen,
 hvor FSN Alborg dog har vist sig kun at
 have 1520 points på tredjepladsen. Køben-
 havn og Birkerød har forbedret til hlv.
 798 og 716 points og Værlose til 518, men
 uden placeringsforskydning.

I den individuelle distanceklasse er der
 heller ingen ændringer i toppen.

I hastighed er FSN Alborg kommet i top-
 pen med ca. 530 points, fulgt af Aviator
 med 440 og Karup med 418.

Der er indkommet mange resultater i va-
 righed, hvor Birkerød stadig fører med præ-
 cis 40 timer. Kolding er nr. 2 med 32.27,
 Silkeborg nr. 3 med 31.49, Aviator nr. 4
 med 31.41, København nr. 5 med 23.08.
 Herefter følger Værlose med 20.46, Odense
 med 20.39, FSN Alborg med 18.28, Karup
 med 18.07, Skrydstrup med 17.40 og Århus
 med 17.30.

Der lå dog ved redaktionens slutning
 endnu resultater, der ikke var færdigbehand-
 lede, men nogen større ændringer skulle de
 ikke kunne medføre. Konkurrencen er dog
 stadig skarp, og enhver mulighed til at for-
 bedre klubbens og enkelte medlemmers stil-
 ling synes at blive udnyttet.

Og måske sommeren kommer i september?

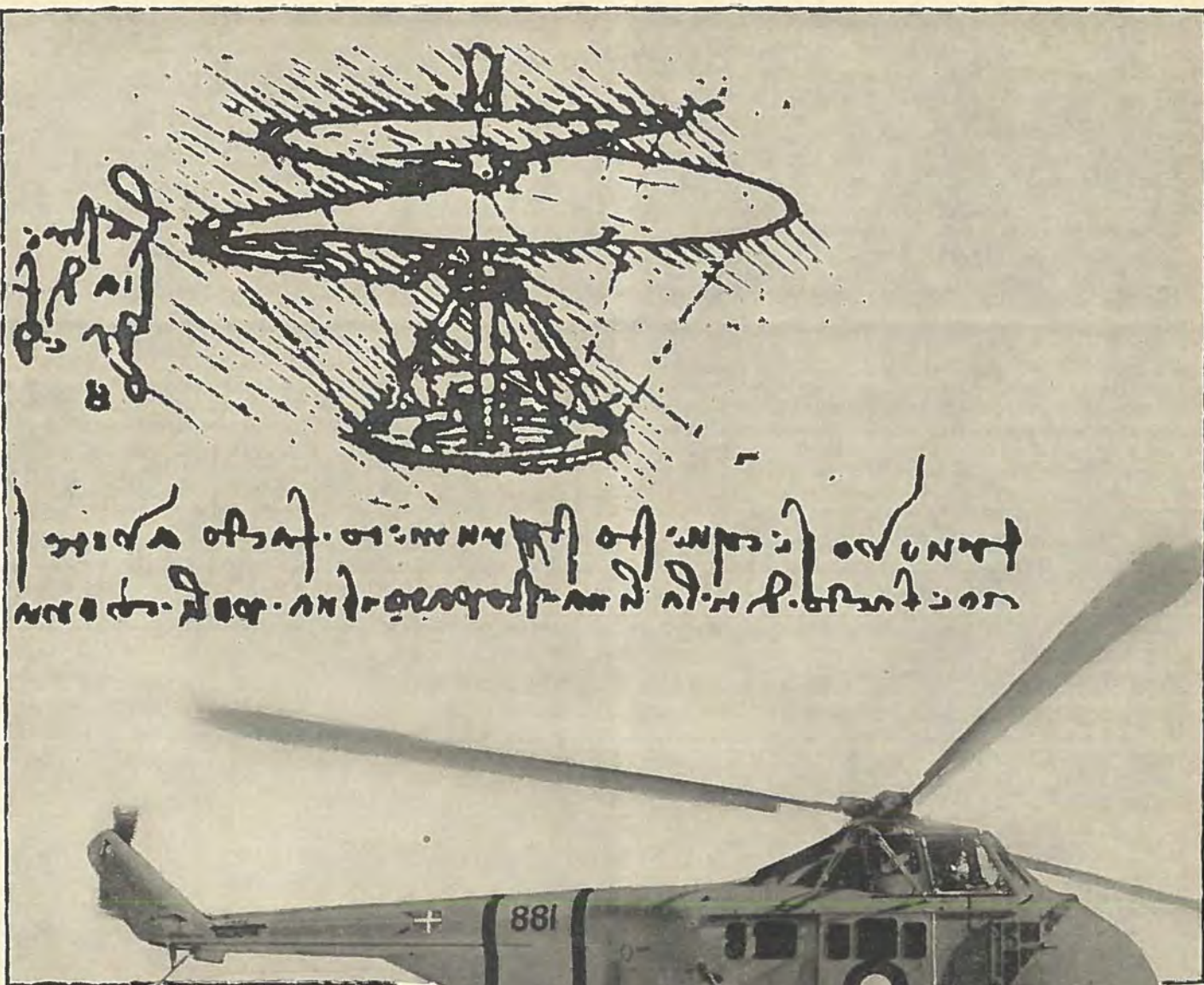
FLYV

REDAKTION

Kongelig Dansk Aeroklub, Dag Hammarskjölds
 Allé 40, København Ø. — Tlf. ØBro 29 og 249.
 Ansvarh. redaktør: Kaptajn John Foltmann.
 Værmedamsvej 4 A, Kbh. V. — Tlf. EVa 1295.
 Redaktionssekretær Ing. Per Weishaupt.
 Redaktionen af et nummer slutter den 10. i fore-
 gående måned.
 Eftertryk kun tilladt med kildeangivelse.

EKSPEDITION

Ejvind Christensen, Vesterbrogade 60, Kbh. V.
 Tlf. Central 13.404. — Postkonto 238.24.
 Abonnementspris: 15 kr. årlig.
 Rubrikannoncer: 1,20 ore pr. mm.
 Sidste indleveringsdato for annoncer: den 10.
 Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til
 ekspeditionen.



**HVIS
LEONARDO DA VINCI
HAVDE
LEVET
I DAG-**

ville han have nikket genkendende til den moderne helikopter. Allerede i begyndelsen af 1500-tallet eksperimenterede han med en maskine, der skulle give menneskene vinger. Selvfølgelig — kan man næsten sige — lykkedes hans eksperimenter ikke. Først da eksplosionsmotoren var konstrueret kom der skred i udviklingen. Fra første færd har ESSO været med til at hæve flyvemaskinerne fra jorden. I de store laboratorier verden over arbejder videnskabsmændene intenst på at udvikle det brændstof, der skal bruges i motorerne til de flyvemaskiner, som skal sætte nye rekorder og bringe flyvningen endnu videre frem og op.





Værs'go ... her er Deres fly

SAS bringer hele verden nærmere Danmark, og i det fremmede er SAS som et af verdens førende luftfartsselskaber, med til at skabe respekt om Skandinavien — og dermed om Danmark. SAS rutenet dækker i dag 5 kontinenter med det mest moderne materiel og en organisation, som foruden sit egentlige formål: Overalt at sikre perfekt befordring af SAS-passagerer og fragt, røgter en vigtig mission som bindeled mellem hjemlandet og danske forretningsmæssige og kulturelle interesser i udlandet. Uanset hvor De skal hen, vil SAS service følge Dem — ikke alene i luften, men også på landjorden. SAS er altid indenfor rækkevidde — ikke mindst når De er på fremmed jord.

**SAS**
SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM

..... flyvning i et bedre plan ...

3

FLYVEVÅBNETS
BIBLIOTEK
Flyvestation **VSK**

FLYV



TIDSSKRIFT FOR MILITÆRFLYVNING, TRAFIKFLYVNING, PRIVATFLYVNING OG FLYVESPORT



Sognerådsformand Hans Jensen åbner Lego Flyveplads ved Billund, og firmaets nye Piper Aztec kører op foran hangaren.

PRIS KR. 1,50

10

1962

INDHOLD:

Farnborough 1962 * Med FLYV i Cessna Skylane og 310 G *
Lom 61 Favorit * Nordisk Motorflyvekonkurrence * Svend
Nielsens hastighedsmodel.



Verdens største aktionsradius - Boeing 707-320B

Den nye Boeing turbofan Intercontinental er nu sat i drift. Det er den jetliner, der i dag har den største aktionsradius.

-320B kan flyve med alle pladser besat fra Seattle til Tokio eller fra Europa til Vestkysten af De Forenede Stater uden mellemlanding med normal modvind og med normale brændstofreserver.

U.S.A.'s Federal Aviation Agency godkendte -320B til transport af 149.000 kg. Men under flyvningerne for FAA foretog den nye Boeing-jet landinger med en last, der oversteg den godkendte vægt med mere end 45.000

kg og demonstrerede derved sin store sikkerhedsmargin og vækstmulighed.

Marchhastigheden i normal flyvehøjde er 930 km/t i reel flyvefart. Passagerkapaciteten er fra 100 på 1. kl. til 188 på økonomiklasse.

-320B, der er en udvikling af den berømte 707-320, indbefatter nye forkant-slats på vingerne og slottede flaps, nye vingespidsler og andre aerodynamiske raffinementer. Den bringer en ny opfattelse af rækkevidde og fart til verdens meget lange ruter. -320B, der allerede er i drift for Pan American, er også bestilt af Air France, Lufthansa, Northwest og Trans World airlines.

BOEING 707 Intercontinental

F L Y V

Officielt organ for
KONGELIG DANSK AEROKLUB og DANSKE FLYVERE
Nordens ældste og førende tidsskrift for flyvning

Nr. 10

Oktober 1962

35. årgang

»Et Centrum for lufttrafikken i Nordeuropa«

ENGANG for mange år siden, da der blev ført en kraftig agitation for anlæg af flyvepladser og oprettelse af flyveklubber, havde den private flyvning en meget energisk talsmand, som i enhver lille by, hvor han søgte at opflamme interessen for anlæg af en flyveplads, sluttede sit indlæg med ordene: »- og jeg garanterer for, at Deres by vil blive til et centrum for lufttrafikken i Nordeuropa.«

Når man læser de talrige avismeddelelser om store lufthavnsplaner mange steder i landet, især i Jylland, kan man ikke helt frigøre sig for den tanke, at drømmen om at blive et centrum for lufttrafikken i Nord-europa endnu spøger i mange kommunalfolks tanker.

Nu skal man naturligvis ikke bebrejde vore lokale myndigheder, at de endelig er ved at blive air-minded og vil søge at sikre sig, at deres by ikke bliver forbigået ved den forventede udvikling af lufttrafikken.

Det vil vi heller ikke, men blot søge at sætte tingene i det rette perspektiv. Der kan formentlig efterhånden blive rimeligt brug for en lufthavn eller to i Midt- og Sydjylland, hvorfra der bl. a. kan drives rutetrafik. Sådanne havne må formentlig være en statsopgave og først anlægges efter en nøje plan for ruteflyvningens fremtidige udvikling her i landet.

Men i dag har enhver by - også mange af de mindre - brug for at gøre sig tilgængelig ad luftvejen for de mindre private og erhvervs-mæssige fly, som anvendes i stedse større grad i Europa.

De behøver kun en enkel græsbane, som skal ligge tæt ved byen for at gøre gavn. En sådan bane plus en smule afmærkning, en vindpose og en telefon, kan anlægges for et yderst beskedent beløb.

Har man så været fremsynet og anlagt den med udvidelsesmuligheder, kan man altid udbygge den, når trafikken berettiger til det.

En sådan fremgangsmåde vil være sundere end alt for store betonværker med tvivlsom fremtid.

HAWKER P 1127 i brændpunktet på Farnborough *løvrigt overvejende civile nyheder i år.*

DET var med store forventninger flyveinteresserede fra hele den vestorienterede verden kom til dette års Farnborough, efter rygterne det sidste. I hvert fald ligger det fast, at der ikke bliver SBAC-Display i 1963. Den engelske flyveindustri er fortsat inde i en ikke afsluttet omstillingsproces, præget af sammenslutninger m. m.

Den nu indledte robotalder gør sig mere og mere gældende, nye militære fly bliver mere og mere sjældne, mens det er svært at følge med i udviklingen i den fjernstyrede våbentechnik. Bortset fra diverse udviklinger af forskellige fly, indikeret af et højere »mark«-tal så var der faktisk kun ét virkeligt nyt militært fly i år, nemlig Hawker P. 1127, der til gengæld var brændpunktet af publikums interesse.

Den civile del af udstillingen var præget af mange med spænding imødesete nyheder, dels inden for den anden generations jetdrevne trafikfly, dels af Beagle-selskabets nye 2-motorede forretnings- og rejsefly. Man vil tydeligt nok gøre en indsats for at give den britiske løves tænder mere bid. Med VC-10 er der kommet en konkurrent til de hidtil dominerende Douglas og Boeing 4-motorede transportfly, medens Beagle vil kæmpe for at få sin del af den kage, som især Piper, Cessna og Beech har været så godt som ene om.

Flyveopvisningens afgjort mest imødesete programpunkt var naturligvis opvisningen af Hawker P. 1127, men såvel RAF som Royal Navy præsterede det ypperste, der kan laves, med hensyn til masse-formationsflyvning og -kunstflyvning.

En sensation i rustfrit stål

Flyveopvisningerne indledtes på det fastsatte tidspunkt med traditionel præcision. Punkt 1 var Bristol T. 188, det meget omtalte ensædede forsøgsfly i rustfrit stål, der specielt skal undersøge friktionsvarmen i flyets beklædning ved overlydshastigheder. Desværre fik vi den ikke at se på jorden, men kun i luften. Ildtungerne fra efterbrænderne på T. 188's to BS Gyron Junior lyste op i styrtregnen fra en kæmpecumulo-

nimbus, der meget upraktisk var ankommet ret før flyveopvisningens begyndelse. I få meters højde strøg dette tekniske vidunder over den lange startbane på pladsen med transonisk fart. Synd, at denne opvisning blev så meteorologisk handicappet. Næppe var T. 188 passeret for sidste gang, før et højt besynderligt fly, der under T. 188-opvisningen havde stået i startstilling på banen, begyndte sin start, idet dets BS Viper turbine satte i med et øredøvende crescendo: *Handley Page H. P. 115* forsøgsfly med deltagingerne, der udmærker sig ved at have et mindre sideforhold end noget andet fly. Hensigten med dette fly er at undersøge, hvordan et meget hurtigt fly med tilsvarende ekstreme planform vil opføre sig i de lavere hastighedsområder, som anvendes i forbindelse med start og landing. Ministry of Aviation, der viste flyet, håber med H. P. 115 at samle værdifulde oplysninger ind til fremtidige overlydsfly med tilsvarende plan-



Den udstillede model af det overlydstrafikfly, som British Aircraft Corporation og Sud Aviation diskuterer med deres regeringer



form. H. P. 115 viste sig at være meget manøvreedygtigt. Efter en ganske kort startstrækning blev det trukket op i en meget stejlt stigende højrekurve. Det foretog højkantsdrej i ganske lav højde. Alene det faste understel er en hindring for overlyds-hastigheder.

En kendt »Farnborough-artist« fulgte nu, nemlig en hvidmalet *Avro Vulcan* bomber, der blev demonstreret af Bristol Siddeley Engines, som bruger Vulcan til flyvende forsøg med den supersoniske Olympus 101 turbine, der bl. a. skal anvendes i British Aircraft Corporations TSR-2 rekognosceringsfly, som er i ordre til RAF. En civil udgave af denne motor skal anvendes i BAC's og Sud Aviations fælles projekt til et supersonisk trafikfly med slanke delta-vinger og en nacelle med to turbiner under hver vinge og en kapacitet på 100 passagerer. En model af denne Super-Caravelle var udstillet.

»De røde pelikaner« i fin kunstflyvning

Traditionen tro var der også i år indlagt et fint opvisningsnummer af 5 *Jet-Provost T Mk. 4*, de såkaldte »røde pelikaner«, udført af instruktører fra RAF's Central Flying School, Little Rissington. I 5 minutter viste disse 5 dygtige piloter et perfekt gennemført kunstflyvningsprogram i formation, der blev ændret elegant og tilsyneladende meget ubesværet under looping, rulning etc. Effekfulde farvede røgaler gjorde opvisningen endnu mere smuk og seværdig. Denne blændende opvisning blev afsluttet med, at de 5 *Jet-Provost* landede i ganske tæt formation.

Handley Page Herald (2 Rolls-Royce Dart) udførte en opvisning efter en utrolig kort startstrækning (givetvis uden last af betydning). Afsætningen af dette fly er gået noget trægt, og det var en skuffelse for firmaet, at det ikke blev valgt af RAF.

Så blev luften over banen mellem formands- og presseteltet godt rørt om af 6 sæt helikopterrotorer: Det almægtige helikopterfirma *Westland* viste sine diverse helikoptere i en hvirvlende heksedans; man undrer sig over, hvordan piloterne kunne holde rede på deres indbyrdes positioner. Der var *Belvedere* (tidl. Bristol) med Napier Gazelle i tandem, mest anvendt til troppe-transporter (18 til 25 soldater) bl. a. i tropperne; *Scout*, med 5/6 sæder, motor: Blackburn Nimbus Mk. 102 1050 hk, formål: Rekognoscering m. m., var den yngste og mest temperamentsfulde i helikopterdemonstrationen, den udførte fine stilled turns, wingover o.s.v. *Westland* viste videre *Wessex 1* og 2, begge udviklet af Sikorsky S. 58, samt *Whirlwind Series 3* og Mk. 10, udviklede af S. 55. På den indendørs udstilling vistes i model *SR. N2*, luftpudefartøjet, der i sommer har bestået sin ildprøve som færge, den tager 56 til 76 passagerer, afhængig af ønsket komfort m. m.

Flåden og »Fred's Five«

I serien af berømte kunstflyverhold, der så vidt erindres indledtes med de berømte

»Skyblazers« fra USAF, bemærkes nu »Fred's Five«, 5 instruktører fra flådens jagerskole i Yeovilton i *DH Sea Vixen*. Dette hold deltog sammen med et hold på 5 *Supermarine Scimitars* (736 Squadron) fra flådejagerskolen i Lossiemouth i smuk formationskunstflyvning. Også her anvendtes farvede røgfaner til at forhøje virkningen. Hertil anvendes en speciel olie, der fra en lille rød tank under bagbords vinge sprøjtes ind i udblæsningen. Flåden viste to *Blackburn Buccaneer* lavangrebsfly, der kan følge terrænet i få meters højde og derfor ubemærket af modstanderens radar kan komme denne ind på livet og sætte et overraskende angreb ind.

Brændstofoverførsel fra et fly til et andet under flyvning blev demonstreret af 2 *DH Sea Vixens*.

Lækre Beagle-fly

Beagle-gruppen, som havde sin debut på Farnborough i fjor, viste to nyheder M. 218 og W.A. 116. M. 218 minder i linier om M. 206, der nåede med på opvisningen i fjor.

M. 218, der i den engelske fagpresse er blevet betegnet som det mest lovende lette fly i 30 år, er faktisk en drøm for den private pilot. M. 218 er 4-sædet, lavvinget med optrækkeligt understel. Motorerne er 2 Rolls-Royce Continental O-300 Spec. 8 på hver 145 hk med constant-speed propeller, som kan fløjles. Teknisk set er M. 218 meget interessant, idet den bærende konstruktion er profileret aluminium, medens næsten 2/3 af beklædningen er fiberglas. Resultatet er blevet en meget fin og glat overflade. Mange af reservedelene er standardbildele, hvilket naturligvis har en gunstig indflydelse på prisen. Kabinen er holdt i lækkert blåt skind. De to forsæder er indstillelige i længderetningen, bagtil sidder to passagerer i en sofa, hvis ryg kan drejes forover, så der bliver adgang til bagagerummet. Udsynet fra førersædet er fremragende i alle retninger. Vor ven, Porteous, udtrykte stor begejstring for flyveegenskaberne, selv på én motor. Som apropos hertil skal nævnes, at en enmotoret udgave, *Beagle 117*, er under udvikling. Den vil efter behovet og køberens økonomi blive bygget i forskellige udgaver, fra en 3-sædet med en 100 hk motor og fast understel til en 4-sædet udgave med en 205 hk motor og optrækkeligt stel. M. 218, der havde sin første flyvning den 19. august, har max. rækkevidde 1600 km, max. hastighed ca. 300 km/t. Pris: Ca. 175.000 kr.

B. 206, hvis første standard produktionsudgave fløj første gang den 12. august 62, har to RR-Continental 310 hk motorer, og den er 7-sædet. Dette lækre forretningsfly vil blive en alvorlig konkurrent til typer som Cessna 310 og Piper Aztec.

Airedale, som blev demonstreret i Skandinavien med et omfattende og derfor tungt instrumentudstyr, var udstillet i en ny udgave med minimum instrumentering og lettere stole, så pladsen bagtil i sideled er blevet bedre og nyttelasten større. *Terrier*, der er blevet et ganske populært fly i flyveklubberne, bl. a. til bugsering af svæveplan, blev også kun vist på jorden.

AOP MK. 11 rekognosceringsfly udførte kunstflyvning i lav højde, så man rigtig kunne nyde det. *Beagle* har nu også taget fly med roterende vinger på sit produktionsprogram. En nyhed var *Beagle-Wallis W. A.*

1. De Havilland Trident trafikfly.
2. De Havilland 125 jet-forretningsfly.
3. Beagle M. 218 privat- og forretningsfly.
4. BAC VC 10 trafikfly.
5. Westland Scout med BS Nimbus turbinemotor.
6. Hawker P. 1127 lodretstartende jager.

116 Series 1 ensædet autogyro, udstyret med en 72 hk Enfield-McCulloch motor. En luftens motorcykel var en rammende betegnelse for dette lille morsomme aerodyn, som bl. a. kan anvendes til luftfotografering, landbrugsflyvning o. l. WA 116 blev startet på en halv snes meter, den var meget manøvreduktig, og blev takket være nogen vind, landet lodret.

Hawker P. 1127 vakte opsigt

Avro 748 (2 RR Dart) viste en ultrakort start, stigning i stejl højrekurve og imponerende højkantsving, manøvreduktigheden var der intet at indvende imod, men nytte-lasten må naturligvis – som det plejer at være tilfældet ved sådanne opvisninger – have været minimal. Avro 748 flyver nu i Skyways og Aerolineas Argentinas, ligesom den licensbygges i Indien som afløser af Dakota.

Nu var tiden endelig inde, da den med spænding imødesete opvisning af Hawker P. 1127 STOL/VTOL jager skulle begynde. P. 1127 er udstyret med en Bristol Siddeley Pegasus turbofan med to koldluft- og to varmluftdyser, der drejes, så udblæsningsretningen kan dirigeres i hældningsplanet fra direkte bagud til lidt foran lodret nedad. Herved bliver det muligt at starte P. 1127 som et normalt jettfly med dyserne bagudrettede. Første start blev foretaget i variation STOL. Piloten gav fuld gas i stilling bagud, efter en kort startstrækning – ca. 100 m – blev dyserne drejet lodret ned, og flyet lettede, hvorefter dyserne drejedes skråt bagud, så de gav kombineret fremdrift/opdrift, medens farten øgedes, og bærepplanerne kunne give aerodynamisk opdrift. Til slut er dyserne drejet helt bagud og giver så udelukkende fremdrift. Efter ganske kort strækning var P. 1127 akcellereret til at kunne trækkes op i stejl stigende højrekurve. Manøvreduktigheden var fremragende. Som normal jettjager udførte den diverse kunstflyvningsfigurer som rulling, loop m.m. Den udførte hurtige forbi-flyvninger i lav højde – kan nå Mach 1 under dykning. Men den deciderede STOL/VTOL flyvning var det, man var mest spændt på. Og man blev ikke skuffet. Overgangen fra flyvning med aerodynamisk til jettrevet opdrift udførtes ved, at understellet og flaps blev fældet ud, dyserne drejet frem til foran lodret stilling, så en del af effekten anvendes til opbremsning, mens hovedparten sikrer opdriften. En del af udblæsningen ledes gennem nedadrettede dyser i næse, hale og plantipper, så flyet kan manøvreres, når det som en kolibri svæver i samme højde over samme sted. Piloten fløj nu P. 1127 som en helikopter, steg og dalede lodret, roterede om sin højdeakse under stilstand, under bagudflyvning og andre mulige kombinationer. Han landede og startede lodret. Under denne demonstration fløj en anden P. 1127 forbi med noget nær største hastighed i få meter over banen. En effektiv demonstration af et fly, hvis flyvehastighed kan varieres fra 0 til Mach 1! P. 1127, der betegnes som et 1-sædet angrebsfly, kan anvendes på såvel pladser med startbaner som fra almindelige små græsmarker. Som et kuriosum og som bevis på, at også amerikanske og tyske interesser ligger bag udviklingen af P. 1127, skal nævnes, at kokarden på vingen var tredelt med et felt af de tre landes nationalitetsbetegnelser i hvert. En overlyds-udgave P. 1154 er under udvikling.

3 lovende jettransportfly

Som jettrevet fortsættelse på de Havillands lettere typer *Dove* og *Heron* har vi DH 125, der bl. a. kan minde om Jetstar med de to Bristol Siddeley Viper anbragt på hver sin side af halen. DH 125, der betegnes som et direktionfly, kan flyve 800 km/t.

DH Trident (3 RR Spey) fulgte sin lillebror. Trident, er verdens første 3-motorede jettfly – den 3. motor har luftindtaget i halen foran finnen. Trident, der med en marchhastighed på 970 km/t er verdens hurtigste kortdistancetrafficfly – altså en konkurrent til Caravelle, blev vist og fløjet offentligt for første gang på Farnborough.

En af stævnets største attraktioner var British Aircraft Corporations (Vickers) VC 10, der med 4 RR Conway 42 har en total reaktionskraft på 38.000 kg i starten, hvilket kvalificerer VC 10 til betegnelsen verdens kraftigste jetttraficfly. Motorerne er monteret parvis på begge sider af halepartiet, så man opnår et ualmindeligt effektivt bærepplan, der forsynet med store flaps og forkants-slats yder max. opdrift ved hastigheder omkring start og landing, altså muliggør kortere startstrækning. Styreorganerne er delt op i 3 af hinanden uafhængige systemer, så flyet kan manøvreres bare et af disse fungerer. Der er næsehjulstyring og radar også i højre sæde. Der var 15 t forøgsinstrumentation om bord, ekstra instrumenter, filmisk registrering o. a. måleinstrumenter. Man regner med, at VC 10 vil kunne få luftdygtighedsbevis og leveres fra slutningen af 1963 til BOAC, der vil få den indrettet til 135 passagerer i 12 standardudgaver og 161 sæder i en større Super VC 10 udgave, hvoraf BOAC har bestilt 30. Rækkevidden med fuldlast er 6400 km, med over 100 passagerer 8000 km. Den er større end giganterne Brabazon og Princess flyvebåden.

På BAC's stand var vist BAC One-Eleven, der er tænkt som den logiske jettudvikling af Viscount 810. Den vil med 2 RR Spey, monteret på hver sin side af halen, kunne transportere 79 passagerer med en marchfart af 865 km/t på distancer over 1600 km. BAS One-Eleven bygges i fællesskab af Bristol, English Electric, Hunting og Vickers. BAC One-Eleven ventes at kunne indlede flyveprøver i andet kvartal af 1963.

Effektfuld afslutning ved RAF's »Tigers« og »Blue Diamonds«

Afslutningen af flyveopvisningen stod i den militære flyvnings tegn: *Folland* viste 2 *Gnat Trainers*, *Hawker* sin røde civilt indregistrerede *Hunter Trainer* og *English Electric* sine sidste *Lightning*-versioner: Mark 3 (2 RR Avon) med bl. a. DH Red Top missiler, og T-5, en side ved side trænerudgave af F-3. RAF afsluttede det vellykkede stævne med »The Tigers« – 7 *Lightning* F-1 fra No. 74. Squadron – og »The Blue Diamonds« – 16 (!) *Hunter* F. Mk. 6 fra No 92 Squadron. De udførte deres blændende dygtige kunstflyvninger i stadigt ændrede formationer vekselvis, så der hele tiden skete noget i lufrummet over pladsen. Bedre kan det simpelthen ikke gøres. Man var ved at tabe vejret, da 4 *Lightning* krydsede hinanden over samme punkt i laveste højde og på kollisionskurs. Det tog kegler.

Som lidt malurt i bægret på beretningen fra Farnborough må nævnes, at den statistik, som SBAC offentliggjorde under



Beagle-Wallis WA 116 autogyroen.

stævnet, giver anledning til pessimisme. Siden 1958 er eksportværdien af færdige fly og dele hertil faldet år for år fra 98 mill. pund til 59 mill. pund i 1961, medens kurven for 1962's første halvdel fortsætter sin nedgang til 22,4 mill. pund, svarende til 45 mill. for hele året. Flyvemotorstatistikken er mere optimistisk, idet eksportværdien her er steget år for år – for 1961 ca. 83 mill. pund. Fremtiden tegner sig altså uvis for den engelske flyveindustri.

Johannes Thinesen.

FLYGVAPNET FYLDER 50

4 privatpersoner skænkede i 1912 et franskygget 1-sædet monoplan af typen Nieuport IV G til det svenske forsvær. Det blev begyndelsen til det imponerende svenske flyvevåben, som 1.—2. september fejrede 50-året med en storstilet anlagt udstilling og flyveopvisning på den historiske Malmslätt-flyveplads ved Linköping.

Udviklingen gennem de 50 år var anskueliggjort af en fin samling fly, som kan danne stammen til det svenske flyvemuseum, man må ønske virkeliggjort i den nærmeste fremtid. Her var Nieuport IV G (1912), Albattross SK. 1 biplan (1914), Tummelisa ÖI, 1-sæd. øvelsesfly (1919), Phoenix 122 J, 1-sæd. jager (1919), Macchi-Nieuport M 7 flyvebådsjager, 1-sæd. biplan (1921), Fokker S-6, 2-sæd. rekognosceringsbiplan (1928), Tiger-Schwalbe SK 10, Hawker Hart B 4, biplan, 2-sæd. dagbombefly (1933), Sparmann S 1-A 1-sæd. lavv. øvelsesjager (1934), Junkers Ju-86 B-3 2-mot. bombe-fly (1936), Gloster Gladiator J-8 (1937), J-9 Republic EP-1 1-sæd. lavv. jager (1939), Fiat CR 42 J 11, SAAB B-17 dykbombe-fly (1941), SAAB J 21 jager (1945), Flygförvaltningens J 22 jager (1943), DH Vampire (1948), SAAB J 29 (1954), Bü. Bestmann SK (1945), SAAB Safir SK 50 (1945), SAAB J 32 Lansen (1956) og SAAB J 35 Draken.

Lørdag d. 1. september kunne et grundigt planlæg og omfattende flyveprogram gennemføres, medens silende regn under det meste af søndagen, hvor den svenske konge i spidsen for en række fornemme gæster var tilstede, umuliggjorde det meste af flyveprogrammet.

Man opnåede dog at se veteranfly som Nieuport, Tummelisa og Fokker S-6 i luften på en gang sammen med moderne fly som B-17, J-29 og J-35. Det var en oplevelse, som de ca. et halvt hundrede tusinde tilskuere, der trods vejret var mødt op, sent vil glemme.

Johs. Th.

Med FLYV i Cessna Skylane & 310 G



Cessna Skylane set skråt bagfra, så man tydeligt ser bagruden for enden af den meget rummelige kabine.

UNDER en rundtur til Odense og Anholt på en af vore få mere sommerlige dage havde vi lejlighed til at stifte bekendtskab med de to nyeste Cessna-typer med OY på vingen - Skylane og 310G.

Skylane er luksus-udgaven af 182 og den trediedyreste af de enmotorede typer (pris 146.600 kr. med omfattende standardudstyr), og den er forsynet med den 230 hk Continental O-470-R motor med constant-speed propel, der giver den en største rejsehastighed på 260 km/t. Med denne fart og normale tanke er rækkevidden 1120 km i 6.500 fod, mens den ved økonomisk rejsefart på 195 km/t og ekstratank når op på 1950 km i 10.000 fod (uden reserver).

Fuldvægten er 1270 kg, og ved denne vægt bruger den til 15 m en startdistance på 368 m og lander på 412 m.

Når man efterhånden har stiftet bekendtskab med næsten hele Cessna-serien, er man straks fortrolig med Skylane. De firesædede Cessna-fly udmærker sig ved en særdeles stor og rummelig kabine, men på 1962-modellerne af 182 og Skylane (samt 210) har man gjort kabinen endnu større, både ved at gøre den 10 cm bredere og ved at gøre gulvet fladt og frit, så man kan skifte plads undervejs, hvis man har lyst.

Dette er opnået ved at flytte højderors-trim og benzinhane m. m. frem på en lodret konsol midt under instrumentbrættet, og ved at indføre elektrisk flapbetjening. Løvrigt er instrumentbrættet m. m. nydeligt og overskueligt indrettet, og der er lagt vægt på at mindske muligheden for fejlgreb af betjeningshåndtagene i midten.

Disse består fra venstre af en firkantet knap til karburatorvarme (der er for resten også karburator-termometer til ekstra kontrol), gashåndtag, propelhåndtag, rødt højdegashåndtag med sikkerhedslås samt et fladt (flapformet) flaphåndtag.

En tur til Anholt

Starten fra Odense lufthavn med 3 voksne, 1 barn, godt med bagage samt brændstof voldte selv i let sidevind ingen vanskelig-

hed, og under stigning til efterhånden 6.500 fod fløj vi via Samsø og Djursland til Anholt, hvor vi efter en runde omkring øen landede ca. 55 minutter senere. Landingens i sidevind på den lidt ujævne bane i læ af bakkerne på Anholts vestside kunne have været smukkere, men det effektive understel jævnedes diskret hoppet ud, uden at det var nødvendigt at hjælpe med lidt motor.

Ligesom de andre større Cessna'er ligger Skylane yderst støt i luften, og med højde- og siderstrim indstillet går flyvningen som en leg. I det fine vejr var navigationen intet problem, men grosserer *Fahrner*, der overvågede mig fra højre sæde, lod rutinemæssigt både ADF og VOR være i funktion.

Samtidig med at kabinen er blevet gjort større, har man som bekendt fået indført bagruder i 182 og 210 i 1962-modellerne, hvilket Cessna's drevne reklamefolk for-

kyndte med trompetfanfarer som »360° OmniVision introducing the cabin with 360° see-around visibility.«

Nå, en gammel KZ VII eller Austerpilot lader sig nu ikke imponere, og i det hele taget er vi fra europæiske typer bedre vant med hensyn til udsyn.

Men det er en forbedring, selv om man fra førersædet kun får en smal stribe udsyn bagud. Man kan se evt. trafik på en startbane bag sig, men må ty til bagsædepassagererne for at høre, om f. eks. et fly kommer ned mod banen for at lande.

Man ser stadig fint frem og ned og kan i sving se tilstrækkeligt ved at læne sig frem - og så giver »Cessna's eksklusive højstabile vinge og helmetal-kabinetag en paraply's beskyttelse for vejret og stærkt lys oppefra« som brochuren siger. Og bedre mulighed for lyd-dæmpning, kan man vel med rette tilføje. Sådan er der fordele og ulemper ved alting.

Høj- og lavvingede fly

Den højt anbragte vinge har en masse ubestridelige fordele, som Cessna-folkene også slår på. Der står med fede bogstaver i den lækre brochure: »There's no such thing as a low-wing bird.«

Men er der ikke lavvingede fugle, så er der en lavvinget Cessna, nemlig den to-motors Cessna 310, som vi gav et udførligt indtryk af i august ifjor.

Det var af 1961-modellen 310F, mens Transair's OY-TRA, som vi fløj fra Kastrup til Odense og fra Anholt til Kastrup i, er den nye 310G, som 62-modellen betegnes.

Den udmærker sig ved en lille smule lavere pris - 443.700 kr. mod 460.200 kr. - og ved forskellige detaljforbedringer. Udadtil tydeligst er den lidt højere anbringelse af tiptankene - kaldet »stabilitip wings«. Det giver virkning som lidt mere v-form eller »ører«, som modelflyverne siger, og det skal mærkbart have forbedret stabiliteten såvel under ligeudflyvning som i skarpe sving, der kan foretages med sideroret alene.



I forgrunden den nye Cessna 411, bagved den ligeledes to-motorede Cessna 310G.

310G kan nu tage 6 personer

Iøvrigt har man indført en nyhed, der ikke fandtes ved præsentationen af årets model: man har gjort den ellers 5-sædede type til 6-sædet. Det er gjort ved at udnytte den plads i højre bageste side af kabinen, der ellers er bagagerum, og det betyder naturligvis, at man ikke med seks personer ombord kan medføre nogen videre bagage (vi havde nu adskilligt med til Odense, men så må man have det på skødet eller mellem sig).

Men det gør naturligvis flyet betydeligt mere elastisk i anvendeligheden. Man kan være seks til kortere og hurtigere rejser, hvor bagage er underordnet, og man kan være færre med mere bagage, hvis man skal langt.

Kabinen er lidt smallere bagude, men der kan udmærket sidde to voksne, omend mere fyldige personer formentlig vil foretrække de øvrige pladser.

Med de anførte forbedringer er 310'en blevet et endnu mere effektivt forretningsfly. Med et omfattende radio- og navigationsudstyr som på TRA - inklusive autopilot, der næsten er en nødvendighed for enmandsbetjent IFR-flyvning - er det en airliner-en-miniature. Den kan bruge små pladser som Anholt uden spor besvær - og den kan skynde sig. Hvilken revolution for et samfund som Anholts, der ellers var mange timers sørejse fra omverdenen. Hjemturen til Kastrup tog 28 minutter!

Større Cessna prøvefløjet

Den 18. juli blev en storebror til 310 og 320 Skyknight prøvefløjet. Den hedder Cessna 411 og ses på hosstående billede. Med 411 udvider Cessna sit i forvejen omfattende område. Nærmere detaljer vil først senere blive offentliggjort.

Cessna har iøvrigt også oplyst, at man til 310 og Skyknight i 1963 kan levere en ny og forbedret autopilot, kaldet Nav-O-Matic 800. Det er en autopilot, der virker om alle tre akser og automatisk kompenserer for ændringer i fart, højde, vægt og vindstød. Den kommer til at koste 7.900 dollars installeret.

Den 14. september blev Cessna 320A eller 1963-modellen af Skyknight præsenteret af A/S Commertas. Cessna har for en gangs skyld vist en af næste års modeller udenfor USA, før amerikanerne får den at se, og N3004R har i august og september været på en omfattende tur i Afrika og Europa.

Skyknight er udviklet af 310, som den udadtil ligner til forveksling, især efter at 63-modellen også har fået tiptanke. Hovedforskellen er motorerne, der er 260 hk Continental TSIO-470-B, forsynet med kompressor drevet af udstødning. De bevarer deres ydelse op til 16.000 fod og gør flyet egnet til at anvende højt beliggende og varme flyvepladser. Den kan med fuld last flyve over alperne på én motor.

Til sidst skal det fortælles, at en amerikansk dreng på sin 16-års fødselsdag for nylig udførte sin første soloflyvning efter at have nået den krævede alder. Det skete på en - Skyknight! Og turen var en 1000 km leveringsflyvning fra fabrikken hjem til far, der er Cessna-forhandler, og hos hvem han i forvejen har fløjet 400 timers skoleflyvning.

P. W.

LEGO's flyveplads ved Billund indviet!

AT forretningsflyvningen går pænt frem - ad her i landet, ses bl. a. af det stigende antal firmaer, der køber eget fly. Blandt de nyeste er A/S Lego System i Billund, hvis egne piloter har fløjet en Piper Aztec B hjem fra USA, og som den 10. september officielt indviede sin egen flyveplads umiddelbart NØ for Billund eller kun ca. 6 km NW for flyvestation Vandel.

For kun godt et år siden lå jeg under DM i svæveflyvning i lav højde og ledte efter landingsplads. Der var selvfølgelig marker nok, men ingen fristede, så jeg kæmpede videre og fik mig slæbt hjem til Vandel. Havde den fine 990 x 50 m græsbane, som nu er der, været til rådighed, havde man måske ladet sig friste til at bruge den.

Græsbanen er usædvanlig jævn og tydeligt markeret af begrænsningsmærker, der viser sig at være Lego-klodser i kæmpeformat! En rullebane fører videre til hangaren lige udenfor byen, og det er endda planen at føre rullebanen næsten helt ind til fabriken.

Hangaren er 30 x 15 m (portåbning 15 x 4 m) med kontorer og værkstedsrum bagtil. Den ene endevæg smykkes af et kæmpeluftbillede af Billund med flyvepladsen, den anden af afstande og Aztec-flyvetider til Europas storbyer.

En halv snes større og mindre fly kom i tæt rækkefølge til indvielsen kl. 14, mens fem AOP-fly fra naboerne i Vandel smed hilsner ned med små faldskærme.

Legos adm. direktør Godtfred Kirk Christiansen og frue tog imod, og efter at sognerådsformand Hans Jensen havde klippet den røde snor over, kørte Aztec'en ført af H. E. Christensen ind på platformen.

»Enhver industriby bør have en så centralt beliggende flyveplads som muligt.«

I sin åbningsstale takkede direktør Kirk Christiansen bl. a. Ingolf Nielsen, Sønderborg, der havde sat dem igang med flyvningen, og major Simonsen, FSN Vandel, for råd og dåd.

Lego eksporterer mere end 90 pct. af sin produktion af legetøj, har licensfabrikker i England, USA og Canada, salgsorganisationer i 18 lande og derigennem forbindelse med 20.000 forretninger i Europa og snart lige så mange i USA.

Det er meningen i stor udstrækning at hente indkøbschefer i stormagasiner på besøg i Billund, ligesom flyvningen gør det muligt for medarbejderne at foretage langt hurtigere rejser end ellers.

Fællesmarkedet vil stille nye store krav, og man havde faktisk overvejet at flytte hovedadministrationen over i nærheden af Kastrup, men valgte i stedet at starte egen flyvning.

»Vi tror på, at flyvningen - fornuftigt anvendt og lagt op i et forsvarligt sikkerhedsmæssigt plan - i stigende grad vil være et nødvendigt og nyttigt led i løsningen af fremtidens opgaver. Også inden for luftfragt, mener vi, at denne flyveplads vil få betydning.«

Direktør Kirk Christiansen fortsatte:

»Når vi har inviteret repræsentanter for Grindsted, Vejle og Kolding hertil idag, er det, fordi vi gerne vil tilbyde disse byers virksomheder at benytte pladsen her. Det må dog ikke afholde dem fra at bygge deres



Direktør Kirk Christiansen og flyveleder H. E. Christensen ved afstandskortet i den nye hangar.

egen flyveplads, da vi mener, at enhver industriby bør have en sådan så centralt beliggende som muligt.«

Sognerådsformand Hans Jensen takkede, fordi flyvepladsen også er til disposition for by, sogn og egn og udbragte et leve for direktøren og for Lego.

Bagefter var der lejlighed til i Systemhallen ved fabrikken at se en udstilling »Sådan tænker vi os Billund«. Byen, der har ca. 1000 indbyggere i øjeblikket, er i rivende udvikling. Fabrikken beskæftiger ca. 700 personer, men man tilstræber også at få anden industri dertil, og oprettelsen af flyvepladsen har medført, at flere industrier og forretninger har meldt sig som interesserede.

Blandt de mange gæster var også kroejner Chr. Østergård fra den anden naboflyveplads, Filskov, kun en halv snes km længere mod nordvest. Det er kun et år siden, denne plads blev indviet, men den er - til et helt andet formål - blevet en sådan succes, at det er tanken at søge den anerkendt til brug for taxaflyvning etc. Kroen er villig til at lade foretage de fornødne udvidelser, men havde ligesom adskillige andre ikke fået svar fra luftfartsdirektoratet. Som bekendt venter KDA siden november på udkast til en BL med mere permanente krav til de mindre flyvepladser, som med den store interesse for sådanne pladser er højaktuelle nu.

Lego ville ikke alene have flyvepladsen lige op til fabrikken, men man har heller ikke tid til tidsrøvende mellemlanding for told.

På et tidspunkt, hvor flere af vore offentlige flyvepladser, f. eks. ved Århus, stadig ikke er toldflyvepladser (KDA har henstillet til ministeriet for offentlige arbejder, at alle offentlige pladser bliver toldflyvepladser), har Lego fået en sådan aftale med toldvæsenet, at man kan gå direkte fra og til udlandet fra Billund.

Det er iøvrigt planen at installere belysning og radio på pladsen i nær fremtid, og også navigationshjælpemidler overvejes.

P. W.

To vellykkede høstkonkurrencer for linestyrede

— og to radiostyringskonkurrencer

Der var en hel del lighedspunkter mellem årets linestyrede høstkonkurrencer på begge sider af Storebælt: Begge steder holdtes konkurrencerne så langt sydpå som det var muligt — i Maribo og Haderslev. Begge steder havde man lånt en træomkranset fodboldbane til flyveplads, hvilket begge steder blev udnyttet til at indbyde publikum mod entré, som ialt indbragte et par hundrede kroner. To rådsmedlemmer var konkurrenceledere — *Finn Mortensen* og *Kaj Hansen* — og begge steder var der 21 deltagere. Kaffe-bordene efter konkurrencerne har formentlig også været lige gode.

Maribo

Det mest bemærkelsesværdige ved 1. og 2. distrikts konkurrence var, at en kvindelig modelflyver, fru *Ase Yvan* — iøvrigt med fru *Albert Svensson* som hjælper — vandt begyndernes kunstflyvningsklasse efter hård kamp med *Kjeld Frimand Jensen*. Da Ase omtrent samtidig har taget C-diplom, er der ingen tvivl om, at hun for eftertiden starter i ekspertklassen. To af eksperterne fløj AMA-program. *Eilif Madsen* vandt med en U-2 foran *Albert Svensson*. Hastighed bød ikke på de store resultater før *Svend Nielsen*, Vordingborg, lidt forsinket dukkede op og fløj 159,3 km/t med efterfølgeren til sin velkendte „Kvik-Op“.

Der var 6 deltagere i holdkapflyvning, som alle fik lejlighed til at flyve to indledende runder, hvorefter *Werner Siggård*/Eilif Madsen, *Per Hasling*/Kjeld Frimand og *Kjeld Petersen*/Knut Mortensen kvalificerede sig til finalen, hvor de placerede sig i ovennævnte rækkefølge med tiderne 5.29.0, 5.45.5 og 6.15.4. Det skal nævnes, at *Werner Sigaard* i en indledende runde var nede på 4.59.8, og det er vist første gang en dansk modelflyver har været under 5 minutter.

Haderslev

Om stævnet vest for Storebælt beretter *Kaj Hansen*:

Der startedes med G-ekspert og G-begynder samtidig, med hver sit dobbelte dom-

merset, hvorved man faktisk halverede tiden for kunstflyvningens vedkommende, sådan at man nåede 2 perioder inden middag; det var også en nødvendighed, idet man forud havde bestemt at flyve 3 gange standardprogram plus 1 gang AMA. Man kunne på denne måde overholde KDA's regel om gennemflyvning af programmet uden mellemlanding.

Der vistest iøvrigt i alle tre flyvninger fin, behersket blæsevejsudførelse både i ekspert- og begynderklassen.

Specielt må fremhæves de to vindere i gruppe G, idet *Poul Fjord Nielsen* fra Nr. Nebel (forrige års D.M. vinder i begynderklassen) i ekspert G. viste mange fine detaljer under de 3 flyvninger med sin Thunderbird. I særlig grad må fremhæves den sidste del af hans program, hvor de høje øvelser forekommer, idet den unge mand her viste ro og beherskelse på trods af blæsevejret. Tilsvarende er han i besiddelse af stålnerver, eller også har han slet ingen. I hvert fald må man bøje sig for den kendsgerning, at han følger sin succes fra D.M. 1961 op.

I begynderkunstflyvning vandt en helt ny mand, *Leif Eskildsen* fra Grindsted, medlem af 612 Vestenvinden, Esbjerg, en fortjent sejr med tre fuldførte gennemflyvninger af K.D.A.s standardprogram. En Kip forsynet med Veco 19 skaffede ham førstepladsen.

Det var iøvrigt bemærkelsesværdigt at se, at Kip også kan flyve langsomt, idet *Leif Eskildsen* trimmede sin motor til at gå 4-takt gennem det meste af programmet, således at han fik større mulighed for at korrigere under flyvningen.

I hastighed var der de sædvanlige startbesværligheder, og hastighederne ikke særlig overvældende. Bedst var *Ole Christiansen*, Hobro, med 148 km/time.

I holdkapflyvning var tilmeldt 3 maskiner, men kun to mødte op, så den dyst kunne vel ikke byde på de store spændinger, skulle man da tro, men dels var den ene deltager *Hans L. Christensen* fra Ålborg og dels blev der budt på yderligere dramatik i form af to veludførte påflyvninger af modstanderens mekaniker, således at *Arno Jensen* fra Århus i første runde måtte se sig korporlig nedkæmpet af *Hans L. Christensens* model, og da der hermed var åbnet mulighed for dis-

kussion, kan man jo tænke sig til resten. 2. runde foregik dog under væbnet neutralitet, og *Hans L.* sejrede med tiden 7,32 mod *Arne Jensens* 8,13.

Stævnet sluttede med et frivilligt forsøg på kampflyvning, men de stridende parter måtte snart se sig nedkæmpet af vejrguderne, og kampen endte i det sædvanlige balsagilde.

At kampflyvning kunne være en fin konkurrencesport, er hævet over enhver tvivl, men så må sagen gribes rigtigt an, og det er den ikke blevet herhjemme endnu.

★

England vandt VM i radiostyring

Værtslandet England var så ubeskedent at vinde holdkonkurrencen i det radiostyrede VM, der afholdtes i dagene 17., 18. og 19. august på RAF-basen Kenley. Nr. 2 og 3 blev U.S.A. og Tyskland.

Individuelt vandt *Pom Brett*, U.S.A., med en NIMBUS, foran *Harry Brooks*, England, med REBEL og *Chris Olsen*, ligeledes England med UPROAR. Iøvrigt var konkurrencen meget hård, og forskellen på de ti bedste var meget lille.

Der var 34 deltagere fra 13 nationer. Rusland var det eneste østland, og dets deltagere blev placeret som nr. 28 og 29. En nordmand deltog — og blev nummer sidst, mens Sverige havde fuldt hold og klarede sig godt med *Eliasson* som nr. 15 og *Dilot* som nr. 18.

Allerede i 1963 holdes radiostyret VM igen for at komme ind i rytmen med de øvrige VM, og det menes, at 1963-konkurrencen vil finde sted i Belgien, hvor man har planer om at kombinere stævnet med et „ankomst-rally“ på den måde, at deltagerne flyver modellerne det sidste stykke af rejsen langs motorvejen til Knocke. *Oml.*

Hård konkurrence i flerkanalssklassen ved Sydsjællands Cup for radiostyrede modeller.

Ved Sydsjællands Cup oplevede man — vistnok for første gang herhjemme — at der var flere deltagere i K3 end i K1, nemlig 9 mod 5. Og da vinden var ret frisk, blev det også flerkanalssmodellerne, som fuldstændigt dominerede konkurrencen, som fandt sted på en privat flyveplads tæt ved Næstved den 2. september.

Rolf Dilot fra Lund og *Jens Peter Jensen* fra Københavns Fjernstyringsklub, som begge fløj ORION, kæmpede drabeligt om førstepladsen, som *Dilot* slutteligt løb af med efter have gennemført programmet 100 pct. Nr. 3 blev *Jan Hachke*, og de to jydskede deltagere *Jens Jørgensen* og *Bengt Hansen*, Silkeborg, besatte 4. og 5. pladserne.

K1 var den rene ynk, idet ingen af deltagerne formåede at udføre noget, der blot mindede om de foreskrevne manøvrer. Vi skal forså dem for at nævne navne.

Konkurrencen blev ledet af rådets radiostyringsmedlem, *Finn Mortensen*, som myndigt gennemførte den deponering af senderne, som er en absolut nødvendighed ved en radiostyringskonkurrence af denne størrelsesorden. *M.*

★

»Gør det selv«

MB-bladens bestemmelser om, at man kun må deltage i konkurrencer med egenhændigt byggede modeller gælder også for radiostyrede modeller. Det er i og for sig udmærket, at man får eller køber en gennemprøvet og indfløjet model af „en af kanonerne“, når man skal lære at flyve radiostyring. Men skal man til konkurrence, så må man altså selv have fat i lovsaven, hvis man da ikke foretrækker at udnytte reglen om at tilmelde sig sammen med modellens opbavsmand som et hold.



Ase Yvan ved at starte sin motor, mens fru Albert Svensson hjælper til.

500 km trekantrekord oprettes

På sit møde i juni drøftedes FAI's svæveflyvekommission en lang række forslag til ændringer i diplom- og rekordreglerne. Man vedtog imidlertid at ophæve en gammel rekord, for hver gang en ny blev indført, således at svæveflyvningen undgik at få et uoverskueligt stort antal rekorder som mange andre sportsgrene har det.

Man vedtog derefter fra 1. januar 1963 at oprette en hastighedsrekord over 500 km trekant, men til gengæld at stoppe 200 km trekant-rekorderne. De bestående rekorder medtages dog på listerne i 3 år.

Fra adskillige lande, deriblandt Danmark, forelå der forslag om, at det ikke skulle være nødvendigt at lande på et mål for at få en målflyvning godkendt, men at man skulle kunne flyve videre, blot man kunne bevise at have været der. Disse forslag blev imidlertid ikke afgjort, men udsat til nøjere kontrolforslag er udarbejdet, hvilket blev overdraget Polen og Vesttyskland.

Et engelsk forslag om at nedsætte kravet om, at mindste side i en trekant skal være 28 % af den samlede distance, til 26 % blev forkastet, idet man mener at trekanten så for meget nærmer sig ud-og-hjem-flyvning, der — oplyses der overraskende i referatet — aldrig har været godkendt ved diplomer. Af same grund skal også den brudte linie op til revision, da den for let kan udnyttes til en „forklædt“ ud-og-hjem-flyvning.

Det vedtoges fra 1. januar 1964 at sætte distancekravet til sølv-diplom op til 100 km og ved næste møde i november at drøfte yderligere ændringer.

Man forkastede forslag om flere diamanter end de tre, men vil dog i november drøfte nogle yderligere forslag herom.

Et kanadisk forslag om, at det ved diplom ikke skulle være nødvendigt forud at angive vendepunkter, blev forkastet.

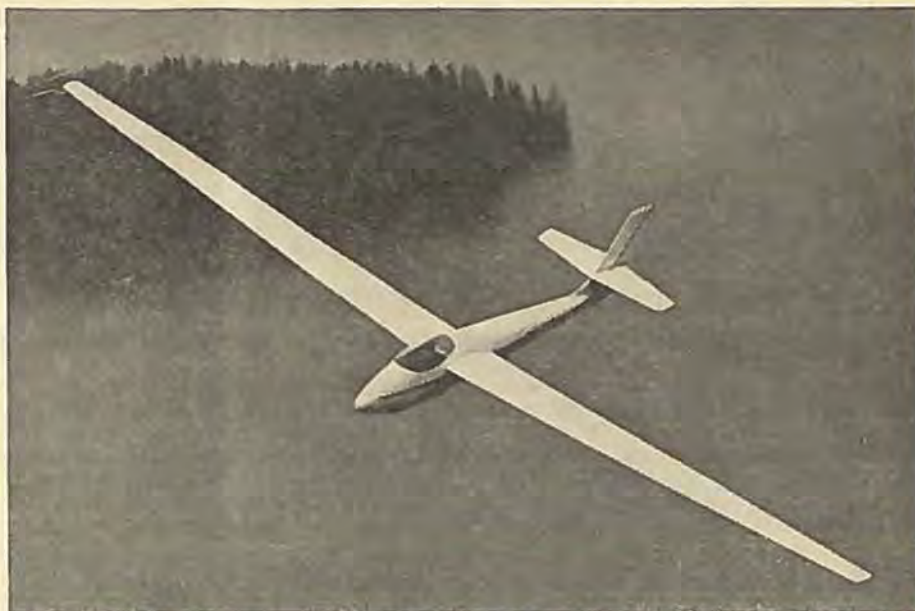
Favorit — nyt østtysk standardsvævefly

Fra VEB Flugzeugwerft, Betriebsteil Lommatzsch, som den østtyske svæveflyfabrik nu hedder, kommer der meddelelse om et nyt svævefly, kaldet Lom 61 Favorit, der synes at byde på de hidtil højeste præstationer i standardklassen med et bedste glidetal på 38 ved 90 km/t, mens mindste synkehastighed ligger på 60 cm/sek. ved 76 km/t. Den synker 1 m/sek. ved 122 og 2 m/sek. ved 155 km/t.

Flyet er bygget i en moderne blandet konstruktion med metalbjælke og både krop og vinge i en bicellekonstruktion af krydsfinerskaller, formentlig støttet af celler af papir, som vi i sin tid så det på fabrikken.

Prototypen fløj første gang den 30. april i år og har siden fløjet 124 timer, hvorunder den østtyske pilot A. Daumann to gange har gennemført en 500 km trekant, dels hjemme, dels i Polen.

Ligesom Libelle-serien fandtes i flere størrelser og udgaver (der er iøvrigt nu bygget 21 Libelle-Laminar), skal Favorit også kun-



Det finske svævefly Vasama over de tusind søers land. Trods uheldet under NM venter finnerne sig stadig meget af denne type i standardklassen.

ne forsynes med forskellige vinger, oplyser hr. Wegerich, der i sin tid holdt foredrag i Danmark om de tidligere typer fra fabrikken.

Sidste måned for flyvedags-konkurrencerne

Årets sidste 300 km flyvning var sikkert den, som Ole Didriksen udførte den 31. august på banen Alborg-Hadsten-Troldhede-Sønderborg, 306 km som målflyvning, der førte ham op på andenpladsen i den individuelle distanceklasse med 1231 points efter Sejstrup med 1371 og foran Bent S. Sørensen, som efter en ikke gennemført 300 km trekant den 14. august har 1172 points, og foran P. V. Franzen, der den 20. august forbedrede til 1008 under forsøg på en ud-og-hjem til Her-ning.

Det berører ikke toppen af holdkonkurrencen, hvor Aviator uantastet fører, fulgt af Midtjysk. Men FSN Alborg fik forbedret sin stilling til 1675 p og Vestjysk til 951.

FSN Alborg fører uændret i hastighed, men Karup er trængt op på andenpladsen med 500 p., mens Aviator trods forbedring til 490 måtte ned på tredjepladsen.

I varighed er der ingen ændring i toppen, men Odense har med 27.19 arbejdet sig op på femtepladsen, København har forbedret til 24.04 og Værløse til 22.21.

Selv om august således var god, og der også var pæn termik i første halvdel af september, blev der ikke fuldført flere end de 27 sølvdiplomer, vi meldte om i sidste nummer.

S-teorikursus i København i efteråret

Polyteknisk Flyvegruppe, der traditionelt plejer at holde svæveflyve-teorikursus om foråret for svæveflyvere i hovedstadsområdet, vil denne vinter se at få det overstået om efteråret.

Det er planlagt til at begynde tirsdag den 30. oktober og slutte med den skriftlige prøve tirsdag den 11. december.

Interesserede bedes skriftligt henvende sig til PFG, Øster Voldgade 10, København K — så hurtigt som muligt.

Nyt fra svæveflyveklubberne

Svævefly har holdt dåb og indvielse af materiellet den 18/8 og er i fuld gang med skoling. Spillet er blevet forsynet med en 165 hk motor med powerdrive. Man har lavet en smuk brochure efter Als-mønster og udsender klubmeddelelser. Næste punkt bliver teorikursus.

Vejle har solgt resterne af sin Mucha Standard og i stedet bestilt en ny Scheibe Standard til levering i begyndelsen af 1963.

Vestjysk har solgt sin Grunau Baby III til Østjysk og påtænker også at sælge sin gamle Baby for derpå at anskaffe et nyere ensædet fly.

Vestjysk havde ved udgangen af juli passeret 1600 starter, heraf 1000 på klubbens gamle Baby. En K-8-demonstration på luft-havnen har skærpet appetitten på at få noget nyt.

Østjysk Svæveflyveklub er nu officielt tilsluttet KDA med Henning Yde som formand og Herman Knii Jensen som instruktør.

Århus har solgt din navnkundige Baby „Låvise“ til sit medlem Kurt Petersen og i stedet købt Baby'en OY-AXL.

Kølvrd har fået et nyt fly, idet Spatz'en AXY er overtaget af to af klubbens medlemmer.

Skrydstrup havde et grimt havari under træning til jubilæumsopvisningen, idet bagkant og store dele af overfladebeklædningen blev suget af Olympia'en under et dyk. Det lykkedes dog „Dragos“ at fortsætte på plantipperne og renoméet og foretage en landing i en kornmark.

Værløse-svæveflyverne har nu også sluttet sig sammen i en klub med Leif Fuglsang Pedersen som formand.



Lom 61 Favorit — det nye østtyske standardsvævefly med glidetal 38, der i år har udført 500 km trekantflyvninger.

HJERTESUK FRA BORNHOLM

Fra formanden for Bornholms Flyveklub, der dyrker både motor- og svæveflyvning i Rønne lufthavn, læge A. Christiansen, har vi modtaget følgende indlæg som reaktion på vor redaktionelle artikel i august om motorflyverådets forhandlinger med luftfartsdirektoratet:

LUFTFARTSDIREKTORATETS svar forekommer mig at være en hån mod motorflyverådet. Direktoratet burde være *pligtigt* til at forhandle med et sagkyndigt organ som motorflyverådet i stedet for, at privatflyverne er underkastet direktoratets nåde: om man i det hele taget vil høre på, hvad der bliver sagt, om man har lyst til at fremkomme med et svar, og hvor lang tid efter det behager at afgive et sådant (i dette tilfælde 5½ måned).

Derfor bør svaret være ordentligt gennemtænkt, så det virkelig er et ordentligt svar. — Der er f. eks. ingen, der spørger, om havnenes åbningstider »tillader«, for det er ikke åbningstiderne, der »tillader« dit eller dat. Det er derimod mennesker, der fastsætter åbningstiderne, og det er disse åbningstider, der ønskedes ændret, men det er der ikke kommet svar på. Direktoratets konklusion er ligefrem til at smile af (for dem, det ikke går ud over), idet der, med lidt andre ord står: da der flyves VFR uden begrænsning i Odense og Alborg, kan klubbens ønske ikke efterkommes i Rønne og Esbjerg!! Jeg vil tro, at der *kan* udfærdiges noget lidt mere logisk i sådan en stor institution!

Man skulle mene, at det er de statsdrevne lufthavnes opgave at betjene såvel offentlig som privat lufttrafik efter bedste evne og da slet ikke lægge den hindringer i vejen. Det er utroligt, at det kan tillades i det hele taget at kalde en lufthavn for »lukket«, så længe der er brugelige startbaner på stedet. At det antagelig er en dundrende underskudsforretning at drive de mindre lufthavne, berettiger efter min mening ikke til, at man kalder lufthavne for »lukkede«, så snart den offentlige trafik er overstået. At den private trafik ikke betaler tilnærmelsesvis så store beløb til havnene som SAS, skulle ikke berettige til at lukke havnene for private, så snart SAS er startet, for hvorfra kommer de store penge til havnene fra SAS? Når SAS får milliontilskud fra staten, kan man ligeså godt påstå, at det er landingsafgifterne, der bliver betalt gennem skatter, og det vil sige fra vore private lommer, enten vi så flyver med SAS eller ej. Vi har altså betalt, endda tvungent; så må vi også forlange ligestilling med den offentlige trafik!

Når SAS i sin sommerplan til Rønne har aftenture, så holder man lufthavnen »åben«, om det så er til kl. 23 DNT. Men står der en flok motor- eller svæveflyvere, som gerne vil flyve — også når der ikke er offentlig trafik — ja, så »lukker« man, selvom det så er længe for solnedgang. Man hører ofte, at det er ganske uvæsentligt at lave en ordning for de få gange, der er brug for det. Men det er da ganske logisk, at påtænkte flyvninger opgives, når man ved, at man risikerer »bøder«. Man må dog huske på, at de ikke-erhvervsflyvende har andet arbejde at passe, og at det mange gange netop hen

under aften, at de kan få et ledigt øjeblik at flyve i, eller få brug for at flyve.

Det er en meget væsentlig afkortning af flyvetiden, man kan komme ud for, når der »lukkes« længe inden solnedgang, så at man må slutte endnu tidligere, for at nå at stille materiellet på plads. Hvor megen tid, der i uheldigste tilfælde kan gå med det, ved enhver svæveflyver; og den tid må man også tage hensyn til for ikke at risikere at komme ét minut for sent ud af pladsen og risikere en såkaldt »åbning« til 60 kr., eller for at få at vide, at det er af nåde, at man ikke »denne gang« bliver straffet! Det byder man privatflyvning!!

Problemet kan klares ganske enkelt

Der udfoldes en mægtig aktivitet i lufthavnen af et stort antal mennesker i den korte tid, der er offentlig trafik på pladsen. Den private trafik kræver under VFR-forhold ingen. Luftfartsdirektoratet skylder os stadig en fornuftig forklaring på, hvorfor ikke det af staten ansatte personel kan gå hjem, når der skal spares, og derefter lade privat flyvning finde sted uforstyrret som på private flyvepladser eller marker, blot der er en telefon til rådighed. Er man bange for, at privatflyverne vil lave sabotage eller tyverier? Den slags mennesker plejer ikke at lade sig hindre af, at der er »lukket«! Lukker man Danmarks landeveje om natten, fordi der findes mennesker med mani for at ødelægge vejskilte? Eller er man bange for, at privatflyvere ikke vil stå ved, hvad de har gjort, hvis de skulle være uheldige at vælte en paddehat eller lave større ulykker?

Det forekommer mig fuldstændig kinesi-sisk, at man ikke kan finde en så simpel løsning som at lade de mennesker, der normalt færdes på flyvepladserne, få tilladelse til også at være der, når der er »lukket«, d.v.s. når betjeningen er gået hjem. Ansæt Danmarks flyveinstruktører under luftfartsdirektoratet med 0 kr. i løn, så er der kompetente folk fra direktoratet på pladsen, og jeg tror ikke deres ansvarsfølelse er ringere end andres! Så behøver der ikke være tale om »overarbejdspenge« til den mand, der holder havnen »åben«.

Hvornår bør lysene tændes?

Angående tænding af landingslys er det da ganske klart, at der kun flyves få gange i VFR-tid efter solnedgang, man bliver da klog af skade! At det er »havnene, der finder det påkrævet«, er en omskrivning for, at det er den vagthavende i lufthavnen, der finder det påkrævet. Jeg synes det er ganske enestående, at der kan opkræves afgift herfor, når lyset tændes indenfor det tidsrum, der må flyves VFR. Man er altså helt afhængig af vedkommendes synsevne, og tilmed findes der vagthavende, der skal afgøre, om det kan lade sig gøre at lande sikkert, selvom de ikke har en gnist forstand

på praktisk flyvning!! Og endnu mere uhyrligt bliver det, når man tænker på, at dette åbner mulighed for — jeg siger udtrykkeligt, at jeg ikke har nogen mistænk — at en vagthavende kan være særdeles hurtig i vendingen med at tænde lys, når en bestemt person flyver VFR efter solnedgang, uden at vedkommende flyvers ord har den ringeste betydning i den forbindelse! Ellers mener jeg kun, det er domstolene, der kan give folk bøder, for det må da betragtes som bøde at betale så store summer for uønsket lys i få minutter, og så kan domstolens afgørelser endda appelleres i første instans. Selv ikke »ganske undtagelsesvis« bør en sådan fremgangsmåde kunne finde sted.

Bedømmelsen i lufthavne er meget individuel, nogle kan godt se det urimelige i for tidlig lystænding, andre påberåber sig deres ansvar, og derfor »tør de ikke lade være at tænde«. Selvfølgelig skal en vagthavende have lov at tænde lys for sit eget ansvars skyld, hvis han ikke stoler på sin egen synsevne, men det skal en privatflyver da ikke straffes for. Hvis piloten selv forlanger lys før et evt. fastsat tidspunkt (se senere), er det da ligeså selvfølgelig, at han skal betale for det.

Når man tager i betragtning, at der ikke skal skrives flight-plan, når der flyves under 90 knob, og fremmed territorium ikke passerer, synes jeg, at den lille passus i FLYV angående flagermuslygterne var fuldstændig på sin plads, da det være helt umuligt at nå at stille lygter ud, før landingen har fundet sted, og piloten således ikke kan afkræves lystændingsgebyr, hvis man da ikke (som jeg har hørt foreslået af en flyveleder) giver rødt lys i den tid, det varer at køre lygter ud! Så tror jeg nok de fleste ville foretrække at lande i dagslys, fremfor at vente til det blev buldrende mørkt og derefter lande ved hjælp af nogle få svage blus hist og her. Derimod er der ingen grund til at opfatte det som ugidelighed hos flyveledere i al almindelighed!

Det må være muligt at få klare retningslinier for tænding af lysene, så man ikke er underkastet en tilfældig flyveleders skøn, som bliver bakket op af direktoratet, hvad enten dette skøn har været rigtigt eller ej.

Man kan jo blive nødt til at briefe ud til privat mark, hvor man kan lande uden bøder; og denne »sikkerhedsforanstaltning«, som redder én fra »bøder«, medfører uvidet piratflyvning i stedet for sikker landing på lufthavnene.

»Flyverne har råd til at betale«.

Gang på gang får man stukket i næsen, at har man råd til at flyve, har man også råd til at betale! Hvis det ikke lige netop er økonomien, der hindrer at et langt større antal mennesker tager del i flyvningen, så ved jeg ikke, hvad det er. Rundt omkring i klubberne og privat sidder man og hugger i det med en meget vanskelig økonomi for at komme til at flyve, og hver gang der af folk, hvis pengepung det ikke går ud over, bliver opfundet nye afgifter og gebyrer til et utal af ting i form af attester og godkendelser o.s.v., o.s.v. bliver det stadig vanskeligere at holde en lille smule flyvning i gang. Hvor meget bliver der ikke år efter år slæbt ind af penge fra de arme svæveflyveklubber, som for en stor del består af unge mennesker uden eget erhverv? Til andre sportsgrene kan der af offentlige midler øses store summer ud, men flyverne, »de har råd til at betale«!

Hvorfor skal der lægges den private flyvning så store hindringer i vejen her i Danmark?

At privatflyverne skal have et grundigt kendskab til det, de har med at gøre, er helt i sin orden; men at de i den grad skal køres i stramme tøjler af regler, bestemmelser og især forbud, minder for meget om manden med klokken og det røde flag fra automobilens barndom.

Praktisk erfaring savnes.

Det forekommer meget mærkeligt, at der i direktoratet er så mange folk med så ringe kendskab til praktisk flyvning. Hvordan skal de vide, hvor skoen trykker? Og de skal bestemme over andres flyvning. Der findes nogle få i direktoratet, som har eller har haft certifikat, og som altid har været forstående over for andres problemer, men de drukner fuldstændig i den mængde, der ikke har. Prøv engang at forestille Dem, hvordan forholdene ville have været for dansk flyvning i dag, hvis direktoratet incl. samtlige flyveledere var sammensat af folk med samme store interesse for flyvning som landets privatflyvere og ikke betragtede deres job som ethvert andet tilfældigt erhverv?

Alle pukker på deres store ansvar, men hvor mange har i grunden i tidens løb måttet bøde på grund af dette ansvar? Det er altid så let at sige nej, for så risikerer man da ikke at have gjort noget galt, så man kan bebrejdes noget eller risikere forbigående i konkurrencen om avancementer. Og er man ikke en gnist interesseret i sagen personligt, kommer der alt for mange svar som, »at man ikke har ment kunne imødekomme klubbens ønsker.

Direktoratet burde stræbe efter, at de ansatte havde eller i det mindste havde haft certifikat af den ene eller anden art eller anskaffede et sådant i løbet af kortere tid, så de i lighed med den tekniske afdeling havde alle kvalifikationer i orden.

Jeg synes, at man på passende sted, f. eks. i direktoratet eller indenfor flyvevåbnet, burde tænke en lille smule over, hvorfra et stort antal af danske erhvervsflyvere og militærflyvere rekrutteres. I andre lande er man klar over situationen, hvilket viser sig ved bl. a. store statsstilskud til privatflyvningen. Hvad får vi her?

Til slut: Lad nu være at fare i flint! Meningen er at få forkerede forhold rettet, og ikke at opnå ørkesløse, eventuel juridiske, diskussioner angående meningen med eller betydningen af dit eller dat.

Venlig hilsen.

for Bornholms Flyveklub
A. Christiansen.

Så nemt kan det gøres ...

Dårligt vejr tvang os for nylig til en mellemlanding og overnatning i Norrköping. Lufthavnen svarede ikke på radioopkald, men tog dog pænt imod os og forklarede, at man havde lukket en time før.

Vi skulle af sted kl. 6 næste morgen og erfarede med nogen ærgrelse, at havnen først åbnede kl. 0730. På vore betænkelige miner svarede lufthavnsmanden imidlertid:

„Ja, men De kan da godt starte kl. 6 alligevel. Her er telefonnummeret på vejrtjenesten og ATC i Stockholm, ring dertil fra hotellet, inden De starter.“

Og på slaget 0600 lettede vi fra en mennesketom lukket lufthavn, som om det var den naturligste sag af verden.

Hvad det måske også er — eller hur?

På Fliegerhorst Eggebek

Flyveklubben „Flying“ har sendt os følgende beretning om et besøg på en tysk flyvestation:

DET var simpelthen så fantastisk, at vi sent glemmer det. Som led i besøgets mission bringer jeg her beretningen videre til Danmarks mange flyveinteresserede i håb om, at de må få blot en gnist af de mange gode indtryk, som vi tog med hjem til Danmark. Missionen med besøget var at styrke fællesskabet mellem danske og tyske indenfor det store internationale flyverkammeratskab, et fællesskab, som også i det små er af betydning for forholdet mellem to NATO-lande.

Det hele startede med, at Flyveklubben FLYING i Haderslev havde inviteret medlemmer fra Flyveklubben Flight i København til at besøge sig. For at kunne arrangere noget virkeligt sensationelt, som samtidig kunne betegnes som nyttigt, skrev jeg til Kommodore'n for Aufklärungsgeschwader 52 på Fliegerhorst Eggebek, Oberstløjtnant R. Cescotti, som jeg kendte fra tidligere lejligheder, og foreslog et besøg gennemført. Han svarede med, at vi var hjerteligt velkommen!

Så oprandt den store dag. Onsdag den 18. juli startede vi i to lejede dollargrin med kurs mod Eggebek. Vi ankom til hovedvagtens kl. 1000, hvor vi på Kommodore'ns vegne blev budt velkommen af Løjtnant V. Suhr, da Kommodore'n på det tidspunkt befandt sig på en anden station i tjenstligt ærinde. Derefter fik vi forevist den store base. Vi noterede i den anledning, at på næsten alle tyske flyvestationer (der er over 70!) har man anbragt mandskabsbelægning og hovedkvarterer 7 km fra »the base« i tilfælde af angreb med taktiske A-bomber. Vi så det hele! Lige fra vejrtjenesten over Tower til »operational control«-bygningen. De operationelle flyvninger var den dag p.g.r. af startbane-ombygning forlagt til en anden station, hvilket vi dog aldeles glemte, da vi var inde i en af hangarerne, der rum-

mede ikke mindre end 10 hele og mindst 5 »halve« luftfartøjer. Teknikere vrirmede omkring som myrer. Under hele besøget blev vi desuden konstant ledsaget af en menig, der fotograferede os utallige gange de forskellige steder. Inden hjemturen fik hver deltager et sæt på 8 fotos! Service, hvad?

Inden middagen var Kommodoren kommet, og han bød os velkommen. Vi sludrede lidt og spiste så middag sammen med ham og flere andre officerer. Til kaffen efter middagsmaden sad jeg og sludrede med Kommodoren på en sådan måde, at man skulle tro, vi havde været på flyveskole sammen og havde kendt hinanden i 50 år! Vi nåede igennem alt! Lige fra vejret over uddannelse til NATOs taktiske forsvarsproblemer og -muligheder! Kommodore Cescotti var et sjældent fint menneske, og skulle han se dette, vil jeg gerne igen takke ham for alt det gode, han gjorde mod os.

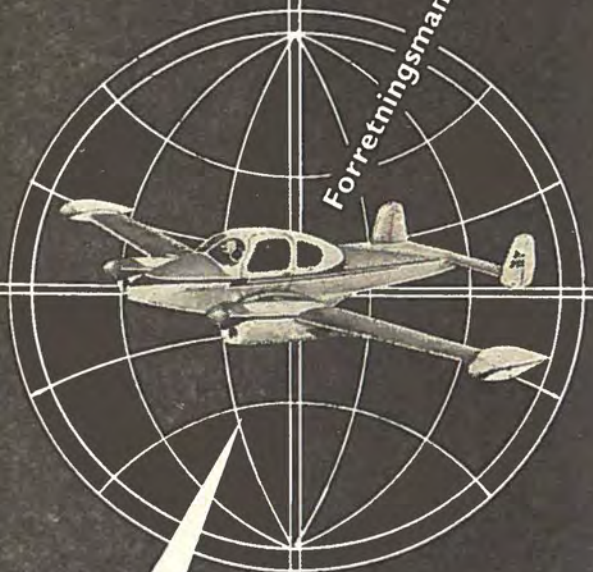
Hvis vi skal komme ind på det mere tekniske, kan jeg blive ved, men jeg synes lige, at jeg skal nævne lidt om AG-52. Enheden svarer til en amerikansk »wing«, men er i modsætning til en wing opdelt i 2 »staffeln« og ikke i 3. Hver staffel har operativt 30 luftfartøjer. Som det fremgår af navnet, er AG-52 en foto-wing og man flyver med Republic RF-84 F Thunderflash, som piloterne iøvrigt er meget glade for. Alle fly er udstyret med Martin-Baker sæder, og glædeligvis noterer vi her, at også RDAF nu har disse sæder. Radio- og radarudstyret på Eggebek er af NATO-standard, altså samme typer som herhjemme. Een ting gjorde os imidlertid ikke alene forbavsede, men også flove: I operationsbygningen kunne vi ikke undgå at lægge mærke til de blanketter, der var »tilladelser til overflyvning af dansk territorium af tyske NATO-fly«, som det iøvrigt tager 3 uger at rekvirere! Her var noget at gøre for forsvarsministeren! —gun—



Medlemmer af klubberne Flying og Flight foran en Republic RF-84F Thunderflash.

MORAVA L 200

Forretningsmandens vinger



- Luftfartøjet for den som skal repræsentere
- Luftfartøjet for den som ikke vil være bundet af luftreiserne fartplaner
- Luftfartøjet for den som vil flyve, når det passer og lande, hvor det passer
- Luftfartøjet til behagelige og sikre rejser over hele verden.

Nem at manøvrere, flyvehast 280 km/t, stigeøjde 6.600 m, rækkevidde 1.700 km, brændstofforbrug 27 l pr. 100 km. 2 Walter motorer M 337 med kompressor og direkte brændstofindsprøjtning. Tankene anbragt på vingen. Plads til:

- 1 pilot
- 4 passagerer med bagage



OMNIPOL - 11, Washingtonova, PRAHA 1, Tjekkoslovakiet.

Generalrepræsentant for Skandinavien
HAMMERS LUFTFART, Vesterbrogade 54, København V.

HANS KOFOED
DANSKE MILITÆRFLY
gennem 50 år

Flyvevåbnets flytyper fra starten i
1912 indtil nutidens overlydsjagere

76 sider med mange illustrationer. Pris kr. 11,00
Kan bestilles i boghandelen eller fra

FLYV's FORLAG . EJVIND CHRISTENSEN
Vesterbrogade 60 . København V.

Indbinding af FLYV

11,25 kr. pr. bind (incl. oms)

2 årgange kan indbindes i eet bind for samme pris.
Ved indsendelsen bedes anført, om bladet ønskes
indbundet med eller uden omslag.
Indbindingen er det såkaldte stripbind, der består
af faste papsider med solid limning i ryggen og
påtrykt rygtitel.

FLYV's FORLAG

EJVIND CHRISTENSEN . VESTERBROGADE 60 . KØBENHAVN V.

Luffartforsikringer
af enhver art
overtages af

Dansk Pool
for Luffartforsikring
Minerva 1841



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af et-
hvert forsikringsselskab, der er tilknyt-
tet poolen, samt af SAS's billetkontorer.

INSTRUMENTBEVIS

Leudesdorffs Flyveskole

St. Kongensgade 70 . Minerva 7770
Chefinstruktøren privat: Dragør 1742

Eneste koncessionerede flyveskole

Finnerne vandt igen i NM

Nordisk Motorflyvekonkurrence i Gävle

DET kunne se ud til, at vor kritik af anvendelsen af forældede fly og forbudet mod brug af moderne udstyr ved den nordiske motorflyvekonkurrence har hjulpet. I år blev ingen instrumenter forseglet, og flyene udviste betydelig fornyelse – deltagerne for resten også.

Vejrguderne gjorde deres bedste for at hindre deltagerne i at komme frem, og kun finnerne samt *Thyregod* kunne deltage i den middag, Gävle by gav fredag aften den 24. august. Det finske hold var præcis det samme som på Avnø ifjor med den eneste fornyelse, at *Saavalainen* havde skiftet Piper Pacer'en ud med en Colt, hvormed han blev årets nordiske mester.

Resten af deltagerne havde måttet overnatte undervejs og ankom lørdag morgen og formiddag. Det danske hold bestod foruden af *Thyregod* af en endnu en KZ-pilot, *Viggo Petersen*, København, samt af flyvedagskonkurrencernes vinder, *Per Nielsen*, Næstved, der i Cessna Skyhawk'en medførte *Walther Nielsen* som holdleder og undertegnede som dommer.

En uge tidligere havde seks udvalgte deltagere fra flyvedagskonkurrencerne haft lejlighed til at gennemgå en træning på FSN Avnø, hvis flinke personale velvilligst havde lovet at prøve at delagtiggøre de danske aspiranter i erfaringerne fra ifjor. Alle piloterne var enige om, at de havde vældigt godt deraf og lærte en masse; men desværre

hindrede forretninger de 4 i at deltage i NM, så holdet måtte suppleres med *Viggo Petersen*, der kun som tilskuere havde overværet træningen og i sidste øjeblik måtte springe ind.

Avnø-træningen bekræftede iøvrigt, at enhver pilot har godt af at komme under behandling af erfarne instruktører en gang imellem.

Nordmændene havde moderniseret materiellet mest: en ny mand, *Krog*, fløj en Meta Sokol, en tidligere deltager *Dahler* fløj Morane Saulnier Rallye Club, mens sidste års vinder af navigationskonkurrencen, *Rudstrøm*, holdt sig til den gamle Cub, LN-BWW (Bravo Double Whiskey), hvori han denne gang blev nr. sidst!

Svenskerne var mest konservative med materiel: to gamle Cub'er og en Super Cub med tre nye piloter – alle civilingeniører. Man havde gerne set den svenske mester *Dahlén*, der ugen før havde vundet med MFI Junior, men han var for professionel.

Danmark vandt i landing

Havde Avnø-træningen så hjulpet? Tilsyneladende ikke efter det endelige resultat, hvor vi atter blev sidst. Men i landingerne mærkedes det. Her vandt *Saavalainen* individuelt, fulgt af *Viggo Petersen*, *Dahler* og *Per Nielsen*. Holdvis blev det Danmark med 46,2, Finland med 51,4, Sverige med 53,3 og Norge med 58,8 points, baseret på hvert

holds to bedste. Men også når alle tre medregnes, vandt vi sikkert.

Men landingerne er ikke som ved flyvedagskonkurrencerne en særskilt konkurrence, kun et med 25 % tællende indslag i den samlede konkurrence, og da pointsforskellene var små, kom de ikke til at betyde meget.

Flyvepladsen i Gävle er en lille plads med to græsbaner, anlagt af klub og by i fællesskab, og ligger kun et par km fra centrum.

I motorlandingen ved afslutningen af navigationskonkurrencen lørdag var der mærkbar forskel på de første og sidste landinger med de sidste som de bedste (en Cub og Rally'en nede på 3 meter). Der opstod hurtigt diskussion om næsehjulsflyenes teknik, indledt med et ordentligt hop af Cessna'en og afsluttet med Rally'ens helt udføjne landing med næsehjulet oppe i luften.

Til nødlandingen og stillandingen søndag fik de derfor ordre om at lande med tydeligt løftet højderor, og det gik egentlig fint. Man kan imidlertid diskutere, om man ikke netop ved nødlandingen, hvor alle kneb gælder, skulle have lov at udnytte næsehjulsunderstellets muligheder for at sætte flyet lidt hårdt og bestemt.

Søndag var der svag sidevind, til tider næsten medvind, og kun få præcise mærkelandinger. *Krog* og *Heinonen* brændte sig ved at berøre jorden lige før »grøften« i nødlandingen. De to KZ-II'ere udviste en forbløffende glidevinkel, og selv de gamle Cub'er ville ikke ned på stedet.

Hård navigationstur

Navigationsturen lørdag gik over en 170 km bane med ret markante vendepunkter i det skov- og sørige terræn. Den krævede både tidsmæssig præcis flyvning, observa-

CALTEX AVIATION

tion af udlagte mærker og specialopgaver i form af 6 luftfotos, der skulle identificeres samt en kirke, der skulle tælles vinduer m. m. i.

For de første piloter i de hurtigere fly, deriblandt alle danskerne, blev vejrets indflydelse imidlertid afgørende. Regn og lave skyer gav betingelser langt under VMC, og Per Nielsen fandt det uforvarligt at passere et af vendepunkterne og kom hjem fra gal retning, hvilket gav en masse straffepoints. Andre kom igennem, men der blev ikke observeret mange mærker og fotomotiver – der var andet at passe, for det kneb til tider med jordsigt.

I hvor høj grad navigationsturen er afgørende for den samlede placering ses af, at placeringen begge steder er den samme hele vejen igennem.

I specialprøverne, der dels foregik under navigationen, dels som meldingsnedkastninger før søndagens landinger, var der lidt flere variationer, men disse prøver tæller kun med 15%. Danskerne blev her nr. 5, 8 og 10.

Det samlede resultat blev, at I. Saavalainen vandt med 60,2 points, fulgt af svenskeren O. Danielsson med 73,0, hvorefter sidste års mester J. Heinonen kommer med 104,6 points – også han hindret af det dårlige vejr i navigationen. Derpå følger svenskerne N. A. Nilsson og U. Abrahamsson, begge med 110,7 og finnen E. Kukkonen med 122,9. Thyregod blev nr. 7 med 123,1, Per Nielsen nr. 10 med 259,4 og Viggo Petersen nr. 11 med 311,1.

I holdkonkurrencen, baseret på hvert holds to bedste, vandt Finland med 164,8, fulgt af Sverige med 183,0, Norge med 353,1 og Danmark med 382,5. Det er en

ringe trøst, at vi ville være blevet nr. 3, hvis man medregner alle tre på holdene, for der er i begge tilfælde en slående forskel på Finlands og Sveriges points på den ene side og Norges og Danmarks på den anden, som ikke kun kan forklares med uheld og dårligt vejr.

Konklusionen må blive, at vi næste år må opretholde landingstræningen og gøre mere ud af navigationstræningen.

☆

Svenskerne afveg i Gävle noget fra regleres krav om forholdsvis spartanske forhold. Indkvarteringen foregik på et moderne hotel, og foruden byens middag fredag gav Gävlebygdens Flugklubb middag med dans lørdag, mens man sluttede af med middag og overdådig præmieuddeling søndag, afsluttet med øfterslukning på brandstationen – skovbrandsbevogtningen medfører nært samarbejde mellem flyvere og brandvæsen i Sverige.

Vejret tvang en del af os til at blive i Gävle en ekstra dag, og også her tog flyveklubbens formand sig fint af gæsterne, der bl. a. fik forevist de imponerende stålværker i Sandviken.

P. W.

Flyvepladser, som er værd at besøge

Aeroporto Asiago, der ligger på en højlette i 1020 m højde, ca. 80 km NW for Venedig. Græsflyvepladsen ligger kun 1/2 km fra byen Asiago, der er velegnet både til sommer- og vintersport, har 27 hoteller, og som giver mulighed for mange sportsgrene, deriblandt svæveflyvning. Lufthavnen reklamerer sig med, at den hjælper flyvende turister til rette ved besøg.

5000 Piper-fly med autopiloter

I tilslutning til vor artikel i nr. 9 om „Autopiloter til lette fly“ er det interessant at notere, at Piper den 31. august leverede sit 5000. lette fly med autopilot installeret – det var en Auto Flite Cherokee B.

Piper leverer to typer af autopiloter: Auto Control, der er en hel-transistorforsynet autopilot om to akser, og Alti Matic, som arbejder om alle tre akser, holder kurs samt højde.

Flyvestævne i Thisted

Søndag den 26. afholdt Thisted-flyveklubberne som bebudet et flyvestævne på flyvepladsen ved Kronborg, der som bekendt snart skal nedlægges og forhåbentlig erstattes af en anden.

Ca. 4.500 tilskuere overværede flyvestævnet, der blev åbnet af amtmand Martensen-Larsen. Der deltog en halv snes fly og blev bl. a. demonstreret Smaragd, Skylane, Super Rallye og Aero Commander. Niels Sejstrup udførte kunstflyvning i svævefly, og to tyskere sprang med faldskærm. Der var også biograf og flyvevåbnets propagandaudstilling på pladsen.

Derimod mødte der ikke ret mange privatfly fra andre dele af landet, muligvis fordi stævnet lå så tæt efter rallyet i Frederikshavn. Motorflyveklubbernes arrangementer trænger til at blive koordineret på samme måde som de internationale rallies eller vore egne modelflyvearrangementer.

Ny flyveskole

Leudesdorffs Flyveskole er en ny skole, der foreløbig specialiserer sig på skoling til instrumentbevis, til hvilket formal man råder over en veludstyret Cessna 175 Skylark. Foreløbig har civilingeniør Age Gade som vor fjerde privatflyver fået beviset, og flere andre er på vej. Zonens flyvechef Bilow fungerer som chefinstruktør.

TRANSair

SKOLE-, TAXI-, CHARTER-FLYVNING. REKLAMESLÆB

SERVICE:

Telefon:
HI *3038
DR *2080

service-værksted
propel-værksted
instrument-værksted

Cessna-reservedele
Rolls Royce/Continental
motorer og reservedele
akkumulatorer
benzintanke (80 & 100 oktan)
Iltpåfyldning
avigation manuells etc.



310G

... flyver bl. a. med Cessna

310 G, Danmarks hurtigste forretnings-fly. 360 km/t.



TRANSair's Aircraft-Service-Shop, Hangar 142

TRANSair

KØBENHAVNS
LUFTHAVN
DRAGØR
HANGAR 142

Yderligere oplysninger gives, forlang prislister eller tilbud

Madair

Navnet Madair er ikke en morsomhed, men betegnelsen for Madagascars luftfartsselskab. Flåden består af to DC-4, otte DC-3, seks Rapides, en Cessna 170 og en Broussard samt en DC-7C, der er chartret fra TAI og anvendes på ruten Madagascar—Paris.



Flyvematerielkommandoen udbyder til salg

1 stk. LINKTRAINER D-2

Traineren sælges i den stand, hvori den er og forefindes, for højeste acceptable bud. Besigtigelse kan finde sted på flyvestation Værløse efter forudgående telefonisk aftale med overass. Rasmus Nielsen, telf. 972191, lokal 290. Eventuelle bud, der stiles og sendes til Flyvematerielkommandoen, indkøbskontoret, adr. Flyvestation Værløse, må for at komme i betragtning være flyvematerielkommandoen i hænde senest onsdag d. 17. okt. kl. 10.00.

Prisliste

Følgende ting leveres portofrit tilsendt mod forudbetaling på postkonto 256.80 eller i check:

KDA's jakkemærke	kr. 5,00
KDA's jakkemærke i guldbroderi	kr. 55,00
KDA's store emblem	kr. 12,50
KDA's lille emblem	kr. 6,00
Ekstra sølv- og guldeblemer ..	kr. 10,00
Ekstra B- og C-emblemer	kr. 6,00
C-mærke i plastik	kr. 1,50
Emblem for komb. a-diplom	kr. 5,00
Emblem for komb. b-diplom	kr. 6,00



Flyvematerielkommandoen udbyder til salg

5 stk. MOTORER CONTINENTAL C-125-2

Motorerne, der er tjenstdygtige, og hvis gangtid siden sidste hovedeftersyn er fra 313 til 523 timer, sælges med karburator, magneter, starter og generator til en pris af kr. 8,40 pr. resterende time op til 800 timer.

Interesserede kan ved henvendelse til overass. Rasmus Nielsen, tlf. 972191, lokal 290, få nærmere oplysninger.

DANFLY bruger RAZORBACK
FLYING ENTERPRISE bruger RAZORBACK
HAR **DE** FORLANGT RAZORBACK
GLASFIBERBEKLÆDNING til Deres FLY?
Godkendt af Luftfartsdirektoratet.

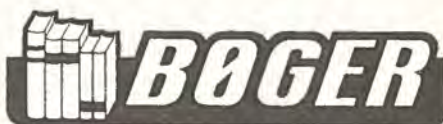
DELTA TRADING CO. Herlevgårdsvej 2 - Herlev.

BRUGTE FLY I ALLE STØRRELSER

samt reservedele. Ring eller skriv efter vor liste på over 100 forskellige mindre fly eller efter specialtilbud på større maskiner — alt med korteste levering.

HELICOPTER SALES Inc., NEW YORK

Generalagent for Skandinavien: **REITZ & HØEG**, Gentofte
Ingeniør- og handelsfirma, Vangedevej 106 B
Telefon (01) *69 16 55



Harry V. Wenger: *My WINGS are Showing*. Pan American Navigation Service, 213 s., ill., pris 4.75 dollars.

Selv i USA må der stadig være behov for at overbevise folk om det lette fly's fordele og at få mere konservative piloter til at lære at bruge moderne hjælpemidler og teknik.

Wenger er en forretningsflyver med instrumentbevis og har skrevet sin bog ikke som lærebog, men som en uformel vejledning i privatflyvningens verden. Den supplerer lærebøgerne på mange måder både for begyndere og viderekomne — lige til hvordan man vinder sin kone for flyvningen!

*

Britisk lufttrafik historie

John Stroud: *Annals of British and Commonwealth Air Transport*. Putnam. London 1962. 664 s., 364 ill. og 8 kort. Format 22 x 14 cm. Pris indb. 95,00 kr.

Til forskel fra de fleste historiske værker giver denne bog ikke nogen sammenhængende skildring af sit emne, idet den er lavet som en art dagbog, hvor begivenhederne skildres kortfattet, efterhånden som de indtræder. På den måde er der blevet plads til en utrolig bunke facts om selskaber, luft-ruter, flytyper m. m., men det er unægtelig gået ud over læseligheden, og det er vist de færreste, der overkommer at læse hele bogen. Til gengæld er det en fortræffelig håndbog, der ikke alene dækker Storbritannien, men også Commonwealth-landene. Forfatteren har koncentreret sig om selskaber med regelmæssig rutetrafik; en fyldestgørende skildring af de mange engelske charterselskaber ville formentlig kræve endnu en bog. For registrationsinteresserede er bogen en guldgrube, idet der foruden en masse registreringer i selve teksten også er 50 sider tillæg med flådelister. Andre tillæg indeholder specifikationer over trafikfly og driftsstatistikker.

*

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen Otto Thomsen

VESTERPORT

Minerva 1112

REDNINGSVESTE

R.F.D. Type 50 C Mk. 2 med kulsyreflaske, fløjte og lys, godkendt af Luftfartsdirektoratet.

Vægt incl. taske 570 gr.

Leveres fra lager.

ALFRED RAFFEL A/s - KØBENHAVN V

VODROFFSVEJ 46 - 35 23 43

FLYVEVÅBNET



Generalløjtnant
H. J. Pagh.

Flyvevåbnets nye chef

Den 1. oktober skifter flyvevåbnet som tidligere meddelt chef, idet general *K. Ramberg* fra denne dato er forsvarschef. Han har været chef for flyvevåbnet siden 1/7-1959.

Chefposten overtages af generallojtnant *Hans Jørgen Pagh*, der er 57 år gammel.

1929—31 var han elev på Hærens Officers-skole, blev et par år senere uddannet til flyver og var knyttet til Hærens Flyvertropper fra 1933 til 1950, da det danske Flyvevåben blev oprettet som selvstændigt værn.

Fra 1941 til 1946 var han stabschef ved Hærens Flyvertropper og deltog i 1945—46 i et krigskursus på Royal Air Forces Staff College i England. I 1947 blev han udnævnt til chef for Sjællandske Flyverafdeling og fra 1948 til 1950 var han knyttet til Hærens og Flådens Flyverstab, hvorefter han overgik til flyvevåbnet.

I tre år var han chef for flyverstabens operationsafdeling, og i 1953 blev han udnævnt til chef for flyvestation Alborg. To år senere blev han udnævnt til chef for flyverstabens personaleafdeling og senere samme år til chef for flyverstabens. Han beklædte denne stilling indtil 1. oktober 1961, da han blev udnævnt til chef for flyvertaktisk kommando. To måneder senere blev han tillige udnævnt til chef for de allierede flystyrker i enhedskommandoens område.

★

Flygtjænt overtager målsøbningsen.

Svensk Flygtjænt skal ifølge en nylig afsluttet kontrakt fremtidig udføre målsøbnings for det danske forsvar. Målsøbningsen skal udføres med danske Meteor T.T. 20, der midlertidigt bliver registreret i Sverige, fordi de skal flyves af svenske besætninger og vedligeholdes i Malmö. Kontrakten løber efter sigende over tre år.

★

Meteor udgår snart

Efter at Meteor T.T. 20'erne er overgået til civil drift, har flyvevåbnet kun en Meteor T. 7 og en Meteor F. 8 tilbage af den engang så talstærke Meteor-flåde, men de udgår i den nærmeste fremtid og bliver da solgt til opbrugning. Heldigvis er den allerførste danske Meteor, MK 4 nr. 461, i tide sat til side til Tøjmusset, hvis der da nogensinde bliver mulighed for at få den udstillet.

★

Registernyt

Nyregistreringer: OY-TRA, Cessna 310G, Transair. — FAX, KZ-II T, K. A. Rasmussen, Jyllinge. — AET, Cessna 210, Bohnstedt-Petersen A/S, Hillerød. — EAK, Morane Saulnier MS 880B, Fa. Metri v. P. Heide Andersen, Gramrode. — EAO, Douglas DC-6B, Sterling Airways. — TRB, Cessna 172C, Transair. — FAV, Piper PA-23-250 Aztec, A/S Lego System, Billund.

Nye ejere: EAM, Piper PA-18A-150, A. Bybjerg Pedersen, Kalundborg. — FAM,

KZ-II T, O.v. Lowzow, Estruplund. — ACW, Piper PA-22-150, E. Dyrberg, Herlev. — AIV, Piper PA-23-160, Ingemann Hansen, Gentofte, og Ingolf Nielsen, Sønderborg. — DEY, KZ III, Danfly. — AFH, Morane Saulnier MS-885, I/S Super Rallye v. A. Dyrh Thomsen, Herning. — AOL, KZ-X, Kurt Holdt, Kbh.

Slettet: AFJ, Piper PA-18A-150, Danfly. — AEP, Cessna 180 D, Commertas. — ADP, Globe Swift, Jørgen Høyer.

★

Kastrup-gæster i august

Canadian Pacific ankom som charter 1/8 med Britannia 314, CF-CZX og Eros med Viking, G-AHOW 7/8, 8/8 4X-AGA, Britannia 313 fra EL-AL. 10/8 og 25/8 var British United Airways her med Viscount, G-ARGR og G-ARBY. 30/8 G-AJHY, var en DC-3 fra Westpoint Aviation.

Lufthansa benyttede på ruten 1/8 en Viscount, D-ANAD, i stedet for Convair 440 og Pan American en DC-8, N817PA, i stedet for Boeing 707 30/8.

Helikopter Service A/S fra Oslo, landede 1/8 med Augusta-Bell 204B, LN-ORN og Travelair Scandinavia AB fra Norrköping 2/8 med Debonair, SE-CPP (ex-D-EJPU). 3/8 SE-CYF, Cessna 172C fra Stockholm Flygskola, Battenfeld's Apache D-GABA, Walter Bollag's Twin-Bonanza HB-GAE, Tri-Pacer D-ELUP tilhørende ing. P. Neufert fra Köln og en mørkeblå/dayglo Beaver N9999U; dayglo er det engelske ord for fluorescerende orange. 8/8 ankom SAAB med en ny Baron SE-EDC og Linköpings Flygklubb 9/8 med Super Rallye SE-CML. 10/8 SE-EDF, Comanche 250 med vingetipatke (ex-N7766P, se Flyv nr. 3 under 7/1). 11/8 Carribean G-ARYH og 13/8 Rapide SE-BTA ejet af H. Duell fra Göteborg. N7110T var en Cessna 172, som skulle have været nede i Skovlunde, men ikke kunne finde pladsen og blev derfor henvist til Kastrup efter at have forsøgt at lande på Værlose, som piloten åbenbart har troet var Skovlunde. 14/8 F-BHKA, Jodel DR.1050, Touring Club de France og Cessna 182A, SE-CGX, påmalet en sort kat på halen, men flyet tilhørte også AB Catzy Produkter fra Anstorp.

15/8 kaldte Alfa Victor, og det viste sig at være den nye danske Aztec OY-FAV fra Lego System A/S. 16/8 Aztec D-IMOT, Atlas Handle fra Gutersloh og 18/8 Chipmunk G-APSC, Norman Corlett fra Oxford. 19/8 Airedale G-ARZP fra Scott Ltd., Aero Commander D-IBEB fra Henkell & Co. og en Cessna 180 G-ARAT. 22/8 N2495D, Cessna 170, Torbert Aircraft Inc. fra Californien. 23/8 G-AROX, Cessna 310, Jack Brabham fra Surrey og G-ARZN, Bonanza fra Innes Ireland Ltd., begge ejere var væddeløbskørere og skulle køre på „Roskilde Ring“. Sent om aftenen landede en Beech 18, D-IANA fra Bavaria Fluggesellschaft. 25/8 N9294X, Cessna 182E, Gunnell Aviation også fra Californien. 27/8 Aztec D-IMKU og 31/8 Mooney OE-DOZ.

Af andre fly skal nævnes Icelandair's „nye“ DC-4, TF-SIF (ex-CS-TDJ), som gik på prøveflyvning 14/8. 15/8 ankom en DC-6A, YA-DAN fra Ariana Afghan Airlines for at få et eftersyn hos SAS. 23/8 fik Sterling deres anden DC-6B, OY-EAO (ex-HB-TBA). 24/8 rullede DC-7C'eren SE-CCH i Japan Air Lines bemaling ud af dokken og den „nye“ SAS DC-7F, SE-CCI „Erik Viking“ (ex-JA-6305) blev gjort klar til flyvning nogle dage senere.

USAF var her med en C-54D, O-17245 1/8. Conv. T-29B, O-15118 5/8. Conv. C-131A, 25790 21/8. C-54D, O-72684 22/8. C-47, O-15661, 322nd Air Division 24/8 samt C-54D, O-72495 og C-130B, O0803 31/8. USArmy kom på besøg i weekenden 4/8 med en Sikorsky H-34C, 54487 samt Otter, 76110 og Twin-Bonanza L-23D, 76042 31/8. US-Navy lyste op i landskabet 24/8 med en flot dayglo R4D-5, 17151 og RAF Transport Command landede 22/8 med en Valetta, VX 580.

TYPENYT

Sikorsky S-64, den flyvende kran (FLYV nr. 9), skal leveres til U.S. Marine Corps.

Sikorsky S-61A er nu i tjeneste i USAF, der har lånt tre HSS-2 af U.S. Navy og ombygget dem til transportfly med plads til 27 passagerer. De anvendes til forbindelse med „Texas Towers“, radarstationer på pele i Atlanterhavet.

Bristol type 221 er en Fairey F.D. 2, der bliver ombygget i Filton med nye vinger, længere krop og nyt understel. Det eneste, der ikke ændres, er stort set motoren, en Rolls-Royce Avon RA 28. Bristol 221 er beregnet til udforskning af slanke deltaflys flyveegenskaber ved sub-, trans- og supersoniske hastigheder. Ombygningen forventes tilendebragt om et års tid.

Handley-Page Herald er blevet bestilt af det jordanske flyvevåben i et antal af to. Det drejer sig om almindelige Herald's og ikke om militærversionen, der endnu kun befinder sig på projektstadiet.

British Aircraft Corporation har modtaget ordrer fra Mohawk Airlines og Kuwait Airways på henholdsvis fire og tre BAC-111 til levering i begyndelsen af 1965. Hermed er der bestilt ialt 31 BAC-111; de andre købere er British United (10) og Braniff (6) samt et ikke nærmere angivet oversøisk selskab (8).

Napier har opgivet udvikling og produktion af Eland propelturbinen og har måttet tilbagekøbe Allegheny Airways fem Convair 540, da man ikke længere kan opfylde de kontraktlige forpligtelser om levering af reservedele. De vil nu blive konverteret tilbage til Convair 340. Napiers flymotorafdeling er overdraget til et nyt selskab, Napier Aero Engines, der ejer af Napier og Rolls-Royce i fællesskab. Det nye selskab vil koncentrere sig om helikoptermotorer.

En *Piper Cub* bliver nu bevaret for eftertiden, idet en J-3 er blevet overdraget til Henry Ford Museet i Dearbon.

Lockheed Jet Stars luftdygtighedsbevis er nu blevet udvidet, så der kan medtages 12 passagerer mod hidtil 10.

Cessna L-19 Bird Dog er nu i produktion igen til U.S. Army. De første L-19 blev leveret i december 1950, og der er hidtil bygget 3332.

Beech 23 Musketeer er nu i produktion, og leverancerne begynder til efteråret. Blandt ændringerne i forhold til prototypen kan nævnes, at der er kommet nyt motorfundament, ny lydæmpning, ny frontrude og indbyrdes forbundne rorflader. Data er for produktionsversionen, der koster \$ 13.300: Spændvidde 9,98 m, længde 7,62 m, højde 2,51 m. Vingeanal 13,5 m². Tomvægt 590 kg, fuldvægt 1043 kg. Max.hastighed 232 km/t i 0 m, marchastighed (65 % effekt i 3050 m højde) 206 km/t, stallinghastighed 100 km/t. Flyvestrækning med standardtanke 850 km. Stigeevne ved hoverfladen 216 m/min. (3,5 m/sek). Praktisk topøjde 4100 m. Startstrækning til 15 m højde 400 m, landingsstrækning fra 15 m højde 370 m.

★

Luftpudefartøjer i rutetrafik

I samarbejde med British United Airways har Vickers VA 3 luftpudefartøjet i sommer været anvendt på en rute tværs over floden Dees munding mellem Rhyl i Wales og Val-lasey i nærheden af Birkenhead.

Westland (Saro) SR.N2 har det meste af sommeren været til afprøvning ved Royal Navys luftpudeforsøgsafdeling, men har i en kortere tid været indsat på en rute mellem Ryde på øen Wight og Southsea, en forstad til Portsmouth.



KONGELIG DANSK AEROKLUB

(DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Dag Hammarskjølds Allé 40, København Ø.
Telefoner: ØBro 29 og (ang. model- og svæveflyvning) ØBro 249.

Postkonto: 256.80.

Telegramadresse: Aéroklub.

Kontor og bibliotek er åben mandag til fredag fra kl. 9—16.

Formand: Landsretssagfører B. Moltke-Leth.

MOTORFLYVERADET

Formand: Ingeniør Arne W. Kragels.

SVÆVEFLYVERADET

Formand: Ingeniør Kaj V. Pedersen.

MODELFlyVERADET

Formand: Bankass. Ole Meyer Larsen.

DANSKE FLYVERE

Formand: Generallojtnant H. Pagh.
Generalsekretær: Direktør August Jensen.
Dansk Pool for Luftfartforsikring,
Østergade 24, tlf. MInerva 1841.

Filmaften i KDA mandag den 8. oktober

Så indleder vi vinterens mødesæson, og det bliver med en filmsaften mandag den 8. oktober kl. 19.45 i Borgernes Hus, Rosenborggade 1, København, med følgende program:

1. »Stærke vinger«, en russisk farvefilm med dansk tale, der beretter om luftparaden i Tushino ved Moskva i 1961.
2. Modelflyveren Henning Mikkelsen, der var med på KDA's udvekslingsrejse i sommer, fortæller lidt om sine oplevelser i Tyrkiet.
3. »Flyv med«, en splinterny dansk film om moderne privatflyvning.

Der er adgang for såvel personlige medlemmer som tilsluttede klubbers medlemmer med ledsagere, og vi samles bagefter som sædvanligt om kaffebordene.

★

Flyvehistorisk sektion

Stiftende generalforsamling afholdes i aeroklubbens bibliotek fredag den 5. oktbr. kl. 19.30. Såfremt tiden tillader det, vil der efter generalforsamlingen blive forevist farvelsbilleder af historiske fly. Alle flyvehistorisk interesserede er velkomne, også selv om de ikke er medlemmer af Kongelig Dansk Aeroklub eller en dertil knyttet forening.

Nye personlige medlemmer:

R. C. Boldt.
Poul Frederiksen.

Runde fødselsdage:

Kontrollant K. Alexandersen, Englandsvej 16, S., 60 år den 13. oktober.
Godsejer Th. Fleuron Dahl, Valnæsgaard, Nørre Alslev, Falster, 60 år den 1. november.

Nye bøger i biblioteket:

Walter John: *Handbuch für Sport- und Reiseeflieger* (udlænes ikke).
Hans Kofod: *Danske Militærfly gennem 50 år. 1912—1962.*
J. E. G. Harwood: *Gliding Clubs.*

Luftfartspokalen overrakt Hedall Hansen

Som tidligere omtalt havde Pressens Luftfartsmedarbejdere og KDA for 1961 tildelt Luftfartspokalen til luftkaptajn Age Hedall Hansen.

Den blev overrakt ham på hans 58-års fødselsdag den 31. august af redaktør Poul Westphall i overværelse af repræsentanter for luftfartsmedarbejderne, SAS, Scanair og KDA. Westphall hyldede i sin tale Hedall Hansens, der siden han fik privatflyvecertifikat i USA i 1927 har fløjet 23.000 timer og håber at kunne blive ved som luftkaptajn de sidste to år inden den ubønhørlige aldersgrænse.

Mr. Koemans på besøg

KDA havde i begyndelsen af september besøg af lederen af FAI's nye International Bureau for General Aviation, hollenderen H. M. Koemans, som orienterede KDA, repræsentanter for Erhvervsflyvningens Sammenslutning og pressen om planerne for det nye bureau's virksomhed.

Mr. Koemans viste sig at være en moderne indstillet privatflyver. Han har fløjet 3—4 år, har lært at flyve på Piper Cub, men har nu selv en Cessna 172. Han har ca. 800 timer og manglede kun prøven i meteorologi for at opnå instrumentbevis.

Han havde haft en lang række orienterende møder med aeroklubber og andre flyveorganisationer rundt om i Europa og havde som observatør overværet begyndelsen af ICAO-konferencen i Rom, hvor han både officielt og uofficielt havde talt General Aviations sag. Det hovedindtryk, han havde fået, var at mange af de internationale civile luftfartsmyndigheders repræsentanter vidste en masse om trafikflyvning, men havde et næsten utroligt ukendskab til General Aviation. Han anser det derfor som den første og vigtigste opgave at skabe bedre kontakt til ICAO.

Iøvrigt vil han på grundlag af sine undersøgelser og forhandlinger forelægge en rapport og en aktionsplan for FAI's general-konference i Athen i begyndelsen af denne måned.

Fortsat gang i Alborg Flyveklub

Efter at klubben i august både selv havde haft landingskonkurrence — vundet af E. Bog Mathiesen — samt deltaget i stævnet i Frederikshavn, fortsatte man med endnu en landingskonkurrence i september samt foredrag af oberst C. C. Larsen, og foruden kegleaften og andespil i de kommende måneder er der teorikursus på Jørgen Jensens flyveskole samt radiotelefonikursus. Så medlemmerne behøver ikke kede sig.

Civilforsvaret prøver privatfly

Mens en forsøgsmæssig indsættelse af et privatfly i en civilforsvarsovelse i Jylland ifjor måtte aflyses på grund af for dårligt vejr, var vi mere heldige den 1. september ved en øvelse i Helsingør, hvor det på det nærmeste var idealt vejr.

To privatfly medførte hver en observatør fra civilforsvaret og havde fået installeret særligt radioudstyr til formålet. I de indre dele af Helsingør antændtes der med mellemrum røgbomber i forskellige gader. Mens observatører på højtliggende terrænpunkter kun kunne melde om røgudvikling i bestemte retninger, kunne flyenes observatører med stor nøjagtighed stedfæste „brandene“, der blev plottet ind på et stort bykort hos øvelsesledelsen.

Carnet-situationen

Toldcarnet kræves stadig i:

Australien, Bulgarien, Ægypten, Ungarn, Irland, Island, Israel, Italien, Marokko, Portugal, Rumænien, Spanien, Tjenuoslovakiet, Tyrkiet og Jugoslavien.

Toldcarnet kræves ikke i:

Sydafrika, Vesttyskland, Belgien, Kanada, Danmark, Finland, England, Frankrig, Grækenland, Luxembourg, Norge, Holland, Polen, Sverige, Schweiz og USSR.

Dog er der i denne gruppe følgende restriktioner:

England — toldformularer udfyldes ved ankomsten.

Frankrig — ved ophold ud over 7 dage kræves carnet. Uden carnet må kun toldlufthavnene benyttes.

Grækenland — General Declaration kræves. Luxembourg — udlændinge må kun bruge pladsen FNDEL.

USSR — nærmere oplysning ved ansøgning om indflyvningstilladelse.

Flere grænselufthavne

KDA's motorflyveråd har som meddelt i sidste årsberetning henstillet til myndighederne, at samtlige midlertidige offentlige flyvepladser godkendes som grænselufthavne.

Ministeriet for offentlige arbejder har nu meddelt KDA, at man vil godkende flyvepladserne på Ærø og Anholt som grænselufthavne på de normale betingelser herfor, hvormod ansøgningen for Thisted's vedkommende betragtes som bortfaldet, da den nuværende flyveplads skal bruges til andet formål.

Kursus i Sportsflyveklubben

Sportsflyveklubben har startet to kursus til flyvetelefonistcertifikat, et for begyndere og et for indehavere af VHF-bevis. Endvidere har klubben sat nye kursus igang på den C 3 linkrøner, som klubben har til rådighed på Skovlunde.

FLYV

REDAKTION

Kongelig Dansk Aeroklub, Dag Hammarskjølds Allé 40, København Ø. — Tlf. ØBro 29 og 249.
Ansvarh. redaktør: Kaptajn John Foltmann.
Værmedamsvej 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. — Postkonto 238.24.
Abonnementspris: 15 kr. årlig.
Rubrikannoncer: 1,20 øre pr. mm.
Sidste indleveringsdato for annoncer: den 10.
Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.

KALENDER

- 5/10 Generalforsamling i Flyvehistorisk Sektion.
- 8/10 Filmsaften i KDA.
- 16/10 Mødeaften i Danske Flyvere.
- 7/11 Mødeaften i KDA.
- 17/11 Årsfest i Danske Flyvere.
- 6/12 Andespil i KDA.
- 11/12 Andespil i Danske Flyvere.

Svæveflyvning

- 31/10 Flyvedagskonkurrencerne slutter.
- 1-2/12 Klublederkursus (København).

Modelflyvning

- 7/10 Moseslaget (København).
- 13-14/10 UHU-stævne (Hillerød).
- 14/10 Skråntflyvningskonkurrence (Thisted).
- 4/11 Jyllandsslag (Århus).
- 31/12 Årsrekordåret slutter.

Vi har FLY i fingrene...



- VEDLIGEHOLDELSE
- REPARATION
- SERVICE

- også af DERES fly

Flying Enterprise har i Københavns lufthavn opbygget sin egen omfattende tekniske organisation, der er godkendt af såvel de danske luftfartsmyndigheder som de engelske ROLLS ROYCE fabriker. Over 100 erfarne og særligt uddannede medarbejdere i denne tekniske afdeling er til disposition for vedligeholdelse og reparation af alle fly — også af Deres.

Kom ud og besøg os og lad os tale om det.

FLYING ENTERPRISE

Hangar 117 . Københavns Lufthavn, Dragør . Telefon Dragør 1700.

MOTOIMPORT

*tilbyder hurtig og fordelagtig levering
af følgende anerkendte svæveplaner:*

Endvidere følgende flytyper:

MOTOIMPORT

Foreign Trade Enterprise . Warszawa . Przemyslowa 26
P. O. Box 990 . Polen

Repræsentant i Danmark: E. V. Nielsen, Uglevangen 5, Virum

FOKA

en-sædet, med stor ydelse i standard-klassen,

ZEFIR

en-sædet, med stor ydelse i den åbne klasse,

LIS

en-sædet, til stor ydelse og øvelse, metalkrop,
træplaner,

MUCHA STANDARD

en-sædet, stor ydelse i standard-klassen,

BOCIAN

to-sædet, til stor ydelse og øvelse.



PZL-102 B "KOS"

to-sædet sports- og rejsefly,

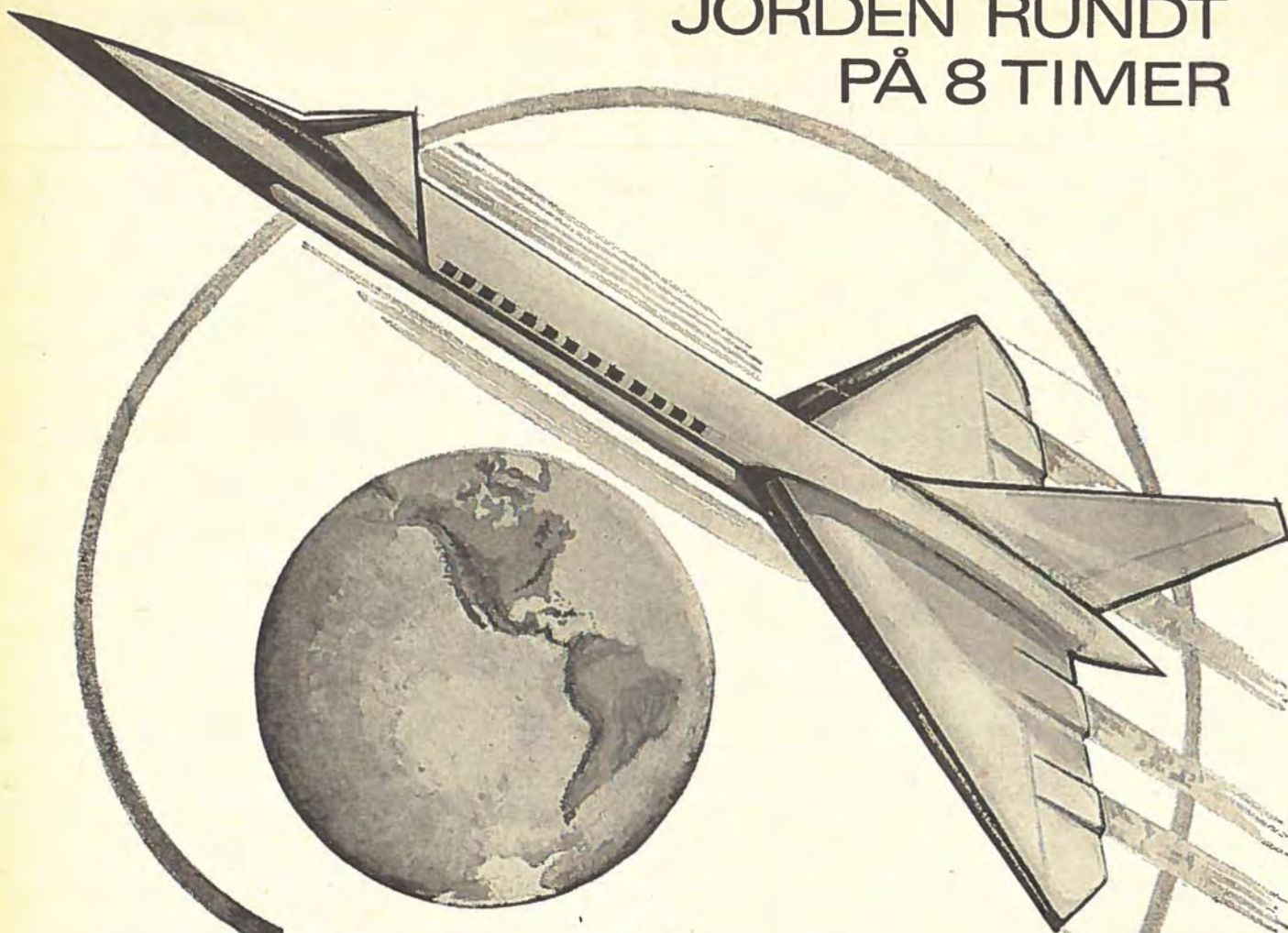
PZL-101 "GAWRON"

fly til landbrugsformål,

SM-1 og SM-2

helikopterfly til passagerflyvning med 3-4 passagerer foruden piloten, ambulanceflyvning, landbrugs- og øvelsesflyvning.

JORDEN RUNDT PÅ 8 TIMER



Det er ikke nær så usandsynligt, som det lyder.
I 1906 nåede man op på 41,3 km/t... i 1960
på 2.090 km/t... og nu planlægger man jetli-
ners, der kan flyve 3,5 gange lydets hastighed.
Hver dag gøres fremskridt inden for teknikken
med nye fly og nye motorer med nye og større
krav til brændstoffer og smøremidler. I et intimt
samarbejde mellem teknik og forskning er ESSO
med til i dag at skabe olieprodukterne til mor-
gendagens jetfly.



AVIATION PRODUCTS

FLYV



TIDSSKRIFT FOR MILITÆRFLYVNING, TRAFIKFLYVNING, PRIVATFLYVNING OG FLYVESPORT



Canadair CL-41R har samme radarudrustning som Lockheed P-104G i baggrunden. For at skaffe plads er en del anbragt i stublere på bagkroppen.

PRIS KR. 1,50

11

1962

INDHOLD:

Besøg hos den franske flyveindustri * Med FLYV i Cessna Sky-knight * Luften er flad, mener flyveledelsen * Resultat af s-kontrollantbesøgene * Mange modellflyvekonkurrencer.

30



Siden de første Boeing jetlinere kom i drift for fire år siden, har disse maskiner transporteret 30.000.000 passagerer og har fløjet mere end 1.190.000.000 km. De har sat mere end 500 fart- og distancerekorder. Men vigtigere for luftfartsselskaberne er den kendsgerning, at Boeing jetlinerne har demonstreret en hårdfør driftssikkerhed og et hidtil ukendt passagertække, som har gjort dem til de populæreste rutemaskiner i luftfartens historie.



BOEING Jetliners

LONG-RANGE 707 • MEDIUM-RANGE 720 • SHORT-RANGE 727

Følgende luftfartsselskaber yder Boeing jetlinerservice: AIR FRANCE • AIR-INDIA • AMERICAN • AVIANCA • B. O. A. C. • BRANIFF • CONTINENTAL • CUNARD EAGLE • EASTERN • EL AL • IRISH • LUFTHANSA NORTHWEST • PACIFIC NORTHERN • PAKISTAN • PAN AMERICAN • QANTAS • SABENA • SAUDI ARABIAN • SOUTH AFRICAN • TWA • UNITED • VARIG og WESTERN. Og så ETHIOPIAN vil senere benytte Boeing.



DET NYE BENDIX NAVIGATIONS- OG KONTROLSYSTEM ER IDEELT FOR ALLE MASKINTYPER...

Det nye automatiske Bendix navigations- og kontrolsystem serie 60 er alsidigt, pålideligt og har en ringe vægt i en udførelse, der gør det lige anvendeligt i såvel kortdistance- og forretningsfly som i rutefly og højtudviklede jet-transportfly.

Den nye PB-60 autopilot, som er hjertet i dette letvægtskontrolsystem, er pålidelig og enkel at vedligeholde. Man har modtaget bestilling på anlæg til Lockheed C-141 jet-transportfly og samme anlæg bliver installeret i forretningsfly af typen Douglas- Piaggio PD 808 og i HFB-320.

Serie 60 udstyret omfatter også CB-60 kompasset og FD-60 »Flight Director«. Man kan vælge mellem 38 forskellige enheder,



LIGE FRA LANGTRÆKKENDE TRANSPORTFLY TIL KORTDISTANCE- OG FORRETNINGSFLY

lige fra en simpel »yaw damper«, der sikrer en rolig flyvning, til et komplet og alsidigt udstyr med dobbelt »Flight Director« og kompas. Alle systemets enheder kan installeres sammenbygget eller enkeltvis.

Serie 60 systemet er et typisk eksempel på de muligheder, der tilbydes, for at imødekomme de krav, som de nyeste flytyper i dag stiller. Denne kendsgerning bekræftes af de mere end 500.000.000 miles flyvning, som er udført af fly udstyret med Bendix automatiske navigations- og kontrolsystem.

Udnyt vore mange erfaringer i fremstilling af kontroludstyr til luftfartøjer. Skriv til Bendix International, 205 E. 42nd St., N.Y. 17. N.Y. Telegramadresse »Bendixint«, New York.

Bendix International Division





**PÅLIDELIGE DÆK
TIL VORE DAGES
JET-MASKINER**

GOODYEAR

**DER ER FLERE, DER STARTER OG LANDER PÅ GOODYEAR
DÆK, HJUL OG BREMSER, END PÅ NOGET ANDET MÆRKE**

FLYV

Officielt organ for
KONGELIG DANSK AEROKLUB og DANSKE FLYVERE
Nordens ældste og førende tidsskrift for flyvning

Nr. 11

November 1962

35. årgang

Den private flyvnings radioproblemer

ET af vore medlemmer henleder i dette nummer opmærksomheden på, at radio efterhånden er en nødvendighed for privatflyveren, der flyver rundt omkring i Europa. Han har hidtil klaret sig uden, men synes efter sine sidste erfaringer, at radio bør være obligatorisk.

Det bliver den efterhånden i så mange lufthavne og på så mange områder, at den sag nok ordner sig af sig selv uden restriktive indgreb.

Men det ville gå hurtigere, hvis myndighederne i de forskellige europæiske lande viste den private flyvning og dens forhold større forståelse ved fordelingen af frekvenser.

Jo flere frekvenser, man skal have for at kunne udnytte en VHF-radio på tilfredsstillende måde, desto dyrere bliver den, og når et radio- og radionavigationsudstyr kan løbe op til omtrent samme sum, som hele flyet koster, så animerer det ikke den private flyver til at anskaffe sig dette udstyr.

I adskillige lande søger man gennem en vis standardisering af frekvenserne at begrænse antallet af dem, som privatflyveren har brug for, til et minimum. Derved bliver udstyret billigere, og flere anskaffer sig det.

Eksempler herpå finder man i USA, og i Europa i Frankrig (der har flest private fly herovre) og Tyskland. I Tyskland har f. eks. et stort antal af de mindre flyvepladser samme frekvenser, og i Frankrig findes en »klub-frekvens«. Også svæveflyvningen tænker man på.

Fra FAI's side har man ifjor henledt ITU's opmærksomhed på ønskeligheden af større hensyntagen til den private flyvnings frekvensproblemer, og det er givetvis en sag, som FAI's nye Bureau for General Aviation, der udvikler sig på glædelig vis, vil følge med den største opmærksomhed.

Med FLYV i Toulouse - og andre steder!

Hans Kofoed fortsætter sin artikelserie fra den franske flyveindustri (første artikel i nr. 8)

TOULOUSE, en smuk moderne by i Sydfrankrig, er en af Frankrigs vigtigste byer, hvad angår flyproduktion, idet der i byen findes fabrikker tilhørende Sud Aviation, Breguet, Potez og Latecoere.

Den største fabrik tilhører Sud Aviation og er udelukkende beskæftiget med samling af Caraveller. Midterkroppen bygges i en anden Sud-fabrik i selve Toulouse, hvor Latecoeres fabrik, der fremstiller bagkropper, også er beliggende. De øvrige komponenter kommer fra fabrikker spredt over hele Frankrig. Således bygges vingerne i St. Nazaire og Bougenais og forkroppen i Marseille, i alle tre tilfælde af andre afdelinger af Sud Aviation. En vigtig underleverandør er italiensk, nemlig Fiat, der laver stabilisatorer, finner og naceller. Foreløbig er der bestilt ca. 150 Caraveller, men man regner med at kunne sælge typen mange år endnu, og man har netop forøget byggeprogrammet fra 175 til 200. En ny version, Caravelle 10A, har formentlig fløjet, når disse linjer læses, og iøvrigt arbejder man på at ombygge den

første Caravelle prototype til automatisk landing. Sud regner dog ikke med, at automatisk landing er noget, der kan indføres i løbet af et år eller to, og foreløbig koncentrerer man sig om at få den kritiske skyhøjde nedsat fra 200 ft. til 100 ft. Derved skulle man kunne lande i 80 % af de tilfælde, hvor det nu er umuligt.

Super Caravelle

Sud arbejder som bekendt på udviklingen af et supersonisk transportfly, Super Caravelle, og i den anledning er den berømte prøveflyver *Andre Turcat*, kendt fra sine flyvninger med Nord Griffon, blevet ansat som chefpilot hos Sud. Det var dog ikke meget konkret, han kunne oplyse om Super Caravelle på pressekonferencen. Man regner med at have en prototype klar i løbet af 1965. Rækkevidden bliver ca. 4000 km, så flyet bliver altså et mellemdistancetrafficfly, der ikke kan anvendes på atlantehavsrutene. Støjproblemet mener man at have løst



Anden prototype af Potez 840, der sidst i september fløj på et større demonstrationstogt i USA, hvor typen venter en god fremtid som firmafly.

ved at lade flyet gennembyrde lyduren i en højde af 12-13 km, idet man regner med, at lydbraget da vil være ebbet ud, inden det når jorden. Han henviste i den forbindelse til, at en Convair B-58 Hustler har fløjet tværs over U.S.A. med supersonisk hastighed i en højde på 12 km, uden at man havde mærket nogle gener på jorden. Grunden til at man laver et supersonisk trafikfly er ikke primært ønsket om at nedsætte rejsetiden for passagererne, men ønsket om at luftfartselskaberne skal kunne udnytte deres fly mere intensivt.

Potez

Navnet Potez forsvandt, da hovedparten af den franske flyindustri blev nationaliseret i 1936, men er nu dukket op igen, idet Henry Potez for nogle år siden overtog Fouga, der trods Magisters store succes var i finansielle vanskeligheder. Magister seriebygges stadig til det franske flyvevåben, med henblik på eksport har man bygget en ny version, der har fået betegnelsen C.M. 170/3. Den har stærkere motorer (Marbore VI mod tidligere Marbore II), katapultsæder og forskellige andre ændringer. Selv om Potez-Heinkel C.M. 191 er bygget i Tyskland og for tyske midler, er den tekniske ledelse af projektet hos Potez, og flyveprøverne foregår derfor i Toulouse. En eventuel serieproduktion vil derimod finde sted i Tyskland. Potez (Fouga) havde iøvrigt for flere år siden projekteret en firesædet udvikling af Magister, men af hensyn til Morane-Saulnier Paris blev projektet henlagt, indtil tyskerne viste interesse for det.

I november næste år regner Potez med at være klar med det første seriebyggede fly af typen Potez 840. Den anden prototype, der fløj første gang den 17. juni, fremviser forskellige ændringer i forhold til den første. F.eks. har den fået større sidevinduer i cockpittet for at opfylde FAA's krav om, at piloterne skal kunne se vingetipperne. Næsen er blevet gjort lidt længere og rummer nu vejrradar, og strukturelle forstærkninger har muliggjort en forhøjet flyevægt og dermed større tankindhold. Potez 840 er først og fremmest beregnet som forretningsfly, men flere luftfartselskaber har vist stor interesse for typen til brug på korte luftruter. Der kan da medføres indtil 24 passagerer, der da sidder på skråtstillede sæder med benene ude i midtergangen.



Caravelle-produktion i Toulouse. Ved udgangen af august havde typen logget 404.615 flyvetimer. 127 af 159 bestilte Caravelle var leveret ved udgangen af september.

Bortset fra Caravelle-bagkrope laver Latécoere hovedsagelig missiler, og om den fjerde fabrik i Toulouse, Breguet, er der så meget at berette, at det må vente til en senere artikel.

Sud's helikoptere

Alouette-helikopteren serieproduceres nu i Marignane ved Marseille, idet Sud har nedlagt sin helikopterfabrik i Paris. Af Alouette II er der indtil nu bygget over 800, af Alouette III ca. 60. Den månedlige produktion omfatter for tiden 17 Alouette II og 6 Alouette III eller i gennemsnit en helikopter pr. dag. I Marignane har man netop sluttet licensproduktionen af Sikorsky S-58, af hvilken der blev bygget 180, der på nær fem til Belgien alle blev leveret til det franske flyvevåben.

Frelon er formentlig verdens eneste tremotorede helikopter. Prototypen fløj første gang den 10. juni 1959 og havde tre Turbomeca IIIB gasturbiner, hver på 800 hk. Den endelige version, der kaldes Super Frelon, har tre Turmo IIIC a 1320 hk; den kan medføre ca. 30 passagerer og har flyvebådkrop i lighed med nyere helikoptere fra Sikorsky, med hvem Sud har et snævert teknisk samarbejde. Transmissionssystemet er iøvrigt til dels konstrueret og fremstillet af Fiat, og de to prototyper, der for tiden er under bygning, finansieres i hvert fald til dels af Tyskland. I sandhed internationalt samarbejde!

Turbomeca

For at få det fulde udbytte af et besøg på en flyvemotorfabrik må man vist være uddannet som maskiningeniør, men det var alligevel imponerende at se de mange komplicerede værktøjsmaskiner, hvoraf flere var konstrueret af Turbomeca selv. Fabrikken ligger i Bordes ved foden af Pyrenæerne i meget smukke omgivelser, f.eks. var kontorbygningen omgivet af palmer. Der fremstilles ca. 80 motorer om måneden, nemlig 25 Marboré, 25 Artouste og mindre serier af Turmo, Astazou og Bastan. Sidstnævnte motortype skal nu prøves som helikoptermotor, idet Sud Aviation har ombygget to S-58 til at have Bi-Bastan, to sammenkoblede Bastans. Transmissionssystemet i S-58 kan tåle de 1600 af Bi-Bastans ca. 2000 hk, så der bliver et overskud på 400 hk til opretholdelse af præstationerne ved havoverfladen i store højder. Sud hævder, at ombygningen af S-58 til Bi-Bastan er en forholdsvis enkel sag, og at man vil kunne ombygge S-58'ere ved hjælp af et »byggesæt«. Måske får de ret, men Westland troede jo også i sin tid, at ombygningen af S-58 til Wessex med gasturbinemotor var en ganske enkel sag, men især luftindtagernes udformning voldte mange problemer.



Den tremotorede Frelon-helikopter. Videreudviklingen Super-Frelon er i fuld gang med forberedende prøver på jorden og ventes snart i luften.

Nord Aviation har overtaget Super Broussard og er med i Transall-konsortiet



Super Broussard er fornylig blevet afprøvet af Widerøe i Norge og derefter demonstreret i Skandinavien, hvor vi den 19. oktober havde lejlighed til at se den i København.

SELVOM Nord Aviation ligesom Sud Aviation er et statsejet selskab, er det organiseret som et almindeligt aktieselskab og drives som sådant og ikke som en offentlig virksomhed. Der er for øjeblikket 8900 ansatte, så Nord er den tredjestørste virksomhed indenfor den franske flyindustri efter Sud Aviation og motorfabrikken SNECMA. I de senere år har man navnlig helliget sig missiler, specielt panserværnsmissiler, men man har dog langt fra lagt flyproduktionen på hylden. Ganske vist har man kun en enkelt type, nemlig det lette transportfly Super Broussard, i seriefabrikation, men man laver desuden vinger til Mirage III og deltager i udviklingen af det tysk-franske fællesprojekt *Transall C-160*.

Super Broussard

Super Broussard er egentlig konstrueret af Max Holste, men Nord kom ind i billedet på et tidligt tidspunkt, især på grund af Max Holste fabrikens ringe kapacitet til serieproduktion, og efter Max Holste's rekonstruktion som Rheims Aviation er Super Broussard overgået helt og holdent til Nord, såvel teknisk som økonomisk. Rheims Aviation er dog stadig med som underleverandør af en stor del af strukturen. Prototypen til Super Broussard havde to 600 hk Pratt & Whitney R-1340 og fløj første gang 20. maj 1959. Denne version (typebetegnelse M.H. 250) blev ikke seriebygget. Super Broussard no. 2 (M.H. 260) er forsynet med to 986 hk Turbomeca Bastan III propelturbiner. Den fløj første gang 29. juli 1960 og er nu i begrænset produktion. Det første seriefly foretog sin jomfrurejse 29. januar i år; der vil kun blive bygget 10, idet den på produktionslinjen næste år vil blive afløst af M.H. 262, der har cirkulær krop og trykkabine. Prototypen til M.H. 262 forventes at være klar i november i år, det første seriefly et halvt år senere. Foreløbig har man planlagt at bygge 100 Super Broussard, og ved næste års udgang vil man være oppe på at bygge 4 om måneden.

Produktionen er – man fristes til at sige naturligvis – fordelt mellem flere forskellige fabrikker. Flyene monteres af Nord's fabrik i Bourges, der også laver selve kroppen. Bagkrop, haleparti, flaps, krængeror m. v. leveres af Rheims Aviation, vingerne af Nord-fabrikken i Meaulte, mens en tredje Nord-fabrik i Les Mureaux laver samtlige limede paneler, motorfundamenter og cowlings. Den procentvise fordeling af arbejdet er 30 pct. til hver af de tre førstnævnte fabrikker og 10 pct. til den sidste.

Omend man ikke kan klassificere Super Broussard som et STOL-fly, så har det dog udmærkede start- og landingssegenskaber, og det kan snildt klare sig med en græsbane på 1000 m. Med fuld last er startstrækningen til 10,5 m højde kun 590 m, mens landingsstrækningen fra 15 m er 585 m. Tom vejer den 5206 kg, og den maximale startvægt er 9800 kg. Der kan medføres 23 passagerer på turistklasse eller 17 på 1. klasse, og som rent fragtfly er den største betalende last

3884 kg. Marchfarten er så høj som 395 km/t og den største flyvestrækning 1590 km, omend den med fuld last og reservebrændstof kun er ca. 850 km. De vigtigste mål er spændvidde 21,93 m, længde 18,04 m og højde 7,11 m.

Man har hidtil kun modtaget en enkelt ordre, nemlig fra det norske selskab Widerøe, der har bestilt to M.H. 262 og lejet en M.H. 260, indtil de to M.H. 262 bliver leveret. De mulige kunder afventer formentlig de ruteprøver, der begynder om kort tid på de franske indenrigsruter med tre Super Broussards, der er udlånt til Air Inter.

Transall – tysk-fransk samarbejde.

Transall er en sammentrækning af Transport Alliance, et konsortium bestående af *Weser Flugzeugbau*, *Hamburger Flugzeugbau* og *Nord Aviation*. Konsortiet arbejder på et militært transportfly C-160, der vel nærmest er beregnet som Noratlas-afløser, omend det på grund af en nyttelast på 15 t snarere er i klasse med Lockheed Hercules. C'et i typebetegnelsen angiver, at det er et transportfly (C for cargo), mens tallet 160 er vingerealeet i m². Endnu giver Transall ikke meget arbejde til Nord's produktionsafdeling, idet der kun er bestilt fem prototyper, hvoraf to ikke-flyvende til prøver på jorden, samt seks »forproduktionsfly«, men skal alle franske og tyske Noratlas erstattes af C-160'ere, vil de tre fabrikker få nok at bestille de første år.

Den egentlige leder af konsortiet er Weser, der tager sig af konstruktion og bygning af krop og haleparti, på det konstruktive område assisteret af *W. Blume Leichtbau und Flugtechnik*. *Hamburger Flugzeugbau* er ansvarlig for forkrop, Nord for vinger og motorinstallation. C-160 udrustes med to *Rolls-Royce Tyne RTy 20*, hver på 6020 hk. De første fly får engelske motorer, men *Hispano-Suiza* skal levere motorerne til serieflyene. Nord's andel i arbejdet foregår dels i udviklingscentret Chatillon-sous-Bagneux ved Paris, dels i flyveprøveafdelingen i Melun-Villaroche, hvor den første prototype er under montering. Man håber at få den i luften før årets udgang.

Transall C-160 kan medføre indtil 80 fuldtudrustede soldater eller 66 bårer. Kroppen har rampe bagtil til ombordtagning af køretøjer, og der er naturligvis trykkabine. »Typisk marchhastighed« opgives som 500 km/t, og med 15 t last er flyvestrækningen 2200 km.



Det fransk-tyske Transall C-160 transportfly.

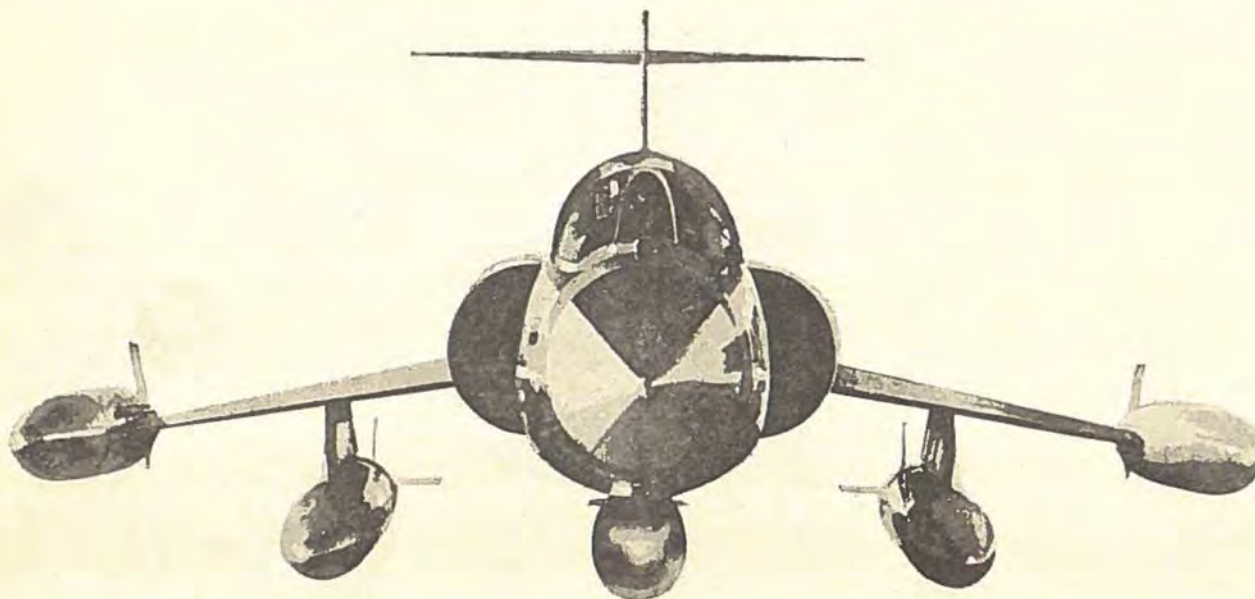
EEN FOR ALLE

Canada, Japan, Italien, Holland, Belgien og Tyskland har alle foretrukket Lockheed F-104 til deres eget forsvar. De valgte den, fordi de havde behov for en Mach-2 jager – d.v.s. en, som kunne opretholde luftoverlegenheden overfor fjendens bedste flyvemaskinetyper, og som tillige med fint resultat kunne løse det væld af forskelligartede opgaver, der stilles. Med disse krav for øje foretrak de F-104 fremfor alle andre jetjagere i verden. Ved at træffe denne afgørelse igangsatte de det mest bemærkelsesværdige produktionsprogram i flyvningens historie.

Betragt F-104 programmet, som det er idag! – I syv lande, inklusive De Forenede Stater, er 21 førende flyvemaskinefabrikker, 7 motorfabrikker, 31 producenter af elektroniske komponenter og hundreder af andre, underordnede fabrikker og leverandører med i arbejdet... Næsten 400 stk. F-104 jagere med alt nødvendigt udstyr er allerede udstationeret. I 1963 vil der være bygget 1000 af disse fremragende Mach-2 jagere – og i 1964 vil antallet være oppe på 2000.

Betydningen af dette byggeprogram er langt større end selve F-104 jagerens uovertrufne præstationer og mange forskellige anvendelsesmuligheder. Det medfører f. eks., at reservedele og hjælpeudstyr er indbyrdes udskifteligt. Det medfører også, at eftersynsmuligheder og specialtrænet personel altid vil være ved hånden... Intet ocean vil skille nogen F-104 luftbase fra et F-104 produktionssted! Lockheed-California Company, Burbank, California, U.S.A.

F-104



Med FLYV i Cessna 320 Skyknight

SKYKNIGHT er Cessna-seriens foreløbige flagskib – et moderne 6-sædet forretningsfly med to kompressorforsynede motorer, der giver fine stige- og højdeflyvnings-egenskaber, et hurtigt fly, der dog kan bruge små pladser, og et rummeligt fly, hvis kabine kan tage op til 6 personer.

Den tomotorede Cessna 310, hvorfra den er udviklet, var oprindeligt beregnet til normalt at transportere 3-4 personer, og Cessna agter ikke at prøve at »strække« det nu 6-sædede fly yderligere i denne henseende, eftersom statistikken viser, at General Aviation fly uanset kapaciteten gennemsnitlig transporterer 2,6 personer.

Flyets tophøjde er 28.100 fod eller 8.600 m, og selv på én motor kan den med fuld last gå op til 16.600 fod eller 5.060 m. Det flyver mest økonomisk i stor højde. Det giver mulighed for at flyve »over vejret«, men det betyder også, at der skal bruges oxygen. Moderne oxygenudstyr med plasticmasker er nok nemt at bruge, men dog en komplikation, og hertil kommer andre virkninger af stor højde og store stige- og synkehastigheder. Hvad siger forretningsfolkene til det?

Herbert McWilliams fra Cessna svarede hertil, at man udmærket kunne lave den med trykkabine, men det ville koste ca. 300.000 kr. ekstra, og det var der ingen, der ville betale.

Samtalen kom iøvrigt også ind på jet-forretningsfly, som denne verdens største producent af privat- og forretningsfly hidtil ikke synes at have interesseret sig meget for. Man finder markedet for lille, og McWilliams spåede, at 10 af de 11 firmaer, der i øjeblikke slås om det marked, ville brænde sig eftertrykkeligt på det.

Effektiv demonstration

Normalt er en demonstration af et fly, hvor man ikke selv får lejlighed til at flyve det, ikke særlig interessant, og kun to af vi fem, der var med på en halv times tur, fik et øjeblik lov selv at føle, hvordan den var. Men jeg tror, vi alle fik et godt indblik

i Skyknight og dens indretning og egenskaber, for McWilliams' præsentation af den var blændende tilrettelagt, grundig og alsidig.

Straks under kørslen på den smalle rullebane viste han ved et 360° drej dens imponerende lille svingradius og fortsatte i venteposition før startbanen med en omhyggelig gennemgang af kabinens indretning og udstyr.

Radio- og navigationsmæssigt var den i fuld »Transport Category« – altså som trafikfly.

Så fulgte en »kort start« og kraftig stigning og oppe i ca. 1000 m højde en staldemonstration, ikke i »ren« tilstand, men som det i praksis vil kunne forekomme: i landingssituationen med understel nede og fulde flaps. Ganske langsomt trak han farten af den og lavede 3-4 tydelige, men lette stalls med omkring 60 mph på fartmåleren og minimalt højdetab. Bortset fra indikatoren synes den ikke at advare, men i selve stallet ryster halen noget.

Cessna har gjort meget ud af anbringelsen af tiptankene, der foruden at øge det effektive sideforhold og dermed tophøjden også indvirker på stabiliteten, især under sving. McWilliams demonstrerede overbevisende, hvordan han uden at røre krængerorene det mindste kunne lave sving til begge sider med kuglen fast i midten – udelukkende ved brug af sideroret.

Den nye Nav-O-Matic 800 autopilot udfører også nydelige sving og går meget hurtigt over fra den ene side til den anden, når den stilles dertil. Den holder både højde og kurs, og McWilliams viste, hvordan man pludselig kan gribe ind og svinge væk fra kursen, slippe styregrejserne – og derpå automatisk føres tilbage til kursen.

Da vi skulle ind til landing på bane 30, holdt han den oppe i 600 m højde, til vi var tæt foran tærsklen. Vinden var kun 10 knob, men ved at dykke højden af med fulde flaps lykkedes det ham alligevel at være landet og rullet af lige efter krydset med bane 04/22.

Data

Fuldvægten er øget til 2360 kg, hvilket betyder, at man med et fuldt instrumenteret og med elektronisk udstyr forsynet fly kan medføre 6 voksne ved fulde tanke og endda have 56 kg disponibel.

Ved 75 % ydelse i 19.500 fod er rækkevidden ved 392 km/t 1380 km. Største rækkevidde i 10.000 fod ved en økonomisk hastighed på 288 km/t er 1640 km, mens man ved brug af ekstratanke kan komme helt op på 2260 km ved at flyve med 356 km/t i 25.000 fod. Alle distancer er uden reserver.

Den starter over 15 m hindring på 485 m og lander over samme hindring på 627 m.

PW

Musketeer i Danmark

Scandinavian Air Trading fik i slutningen af september en Beechcraft Musketeer hjem pr. SAS-fragtfly, og vi håber i nær fremtid at kunne bringe vore indtryk af denne type.

*

Nye Piper-modeller

præsenteres ...

Piper bringer ikke nye modeller af alle sine typer i 1963 – det kan også være noget anstrengende med disse årlige ændringer. Men ved sit internationale salgsmøde sidst i september præsenterede Piper to nye udgaver, der vil supplere det hidtidige program.

Den nye Cherokee B, som vi beskrev i august-nummeret, og som hidtil er leveret med 150 og 160 hk motorer, kommer nu også med den 180 hk Lycoming O-360. Den koster i de fire standardversioner fra 102.000 til 122.700 kr. frit leveret i Danmark, meddeler Danfoss Aviation Division. Motorinstallationen er forbedret, så der er mindre vibration, og flyet er udstyret med vekselstrømgenerator. Fuldvægten er 1090 kg, og flyet kan medføre 4 voksne, fuld brændstoftank og 80 kg bagage eller ekstra udstyr. Bedste rejsefart er 226 km/t i 7000 fod.

Den anden type er Apache 235, forsynet med to 235 hk Lycoming motorer, som nærmest må betegnes som en mellemting mellem Apache (to 160 hk) og Aztec B (to 250 hk).



Der er stil over Cessna Skyknight med den pilformede halefinne og de opadrettede tiptanke, der giver meget fine kurveegenskaber. Tophøjden er 8.600 m, på én motor godt 6000 m. Rejsefart 288-392 km/t.

IATA'S KRAV TIL OVERLYDSTRAFIKFLY

Luftfartsselskabernes internationale organisation IATA har på sin årlige kongres for nylig blandt andet drøftet de overlydsfly, som nu beskæftiger flyvemaskinefabrikernes konstruktionsafdelinger så stærkt.

Luftfartsselskaberne ønsker imidlertid ikke endnu engang at komme i samme situation som ved overgangen til „jetalderen“, hvis overgangssmerter man stadig lider under, og derfor har man tilstillet industrien følgende ti bestemte krav:

1) Passagerkabinens struktur må være fuldkommen sikker, da muligheden af en pludselig dekompresion under flyvningen ikke kan tolereres.

2) Gode flyve- og manøvreegenskaber er nødvendige for sikker flyvning under alle hastigheder, men specielt ved lavere fart. Derfor må de nævnte flyveegenskaber være lige så gode eller helst endnu bedre end underlyds-maskinernes.

3) En væsentlig udvikling må ske i spørgsmålet om eksisterende materialer, konstruktioner, funktionssystemer og instrumenter, før overlyds-maskinen indsættes i trafik. Kun derved sikres pålidelighed og en ønskelig levetid på mindst 30.000 flyvetimer for flykroppens vedkommende.

4) Omhyggelige prøver med en eller flere prototyper må foregå under forhold, der helt svarer til almindelig rute-flyvning, og disse prøver skal foretages, før seriefabrikationen af typen begynder, for at man kan undgå

alvorlige fejl og kostbare ombygningsprocesser.

5) Overlyds-maskinerne må tilpasses den nuværende trafik-kontrol, så at blandet trafik bliver mulig, og dette betyder, at startbaners længde og bæreevne ikke skal være større end til de ibrugværende underlyds-fly.

6) Overlyds-maskinernes flyveegenskaber i lufthavns-området, d.v.s. fart, glidevinkel og ventetid i en given højde, skal også muliggøre samme behandling af disse maskiner som af andre fly-typer.

7) Overlyds-maskinerne må også kunne konkurrere med de underlyds-fly, der er i brug ved deres indsettelse i trafikken, og det betyder, at man ikke kan acceptere nogen forøgelse af fly-støjen, men må tilstræbe en nedsættelse af denne støj for at muliggøre flyvning hele døgnet.

8) Økonomisk trafik med overlyds-fart over beboet område må være mulig døgnet rundt. Lydmurs-gennembrud kan hindre dette, hvis maskinen ikke er konstrueret med henblik på at tillade praktisk og økonomisk drift med mindre støj.

9) Overlyds-maskinernes driftsudgifter pr. passagerkilometer må være de samme eller lavere end de nuværende underlyds-maskinernes.

10) Overlyds-maskinerne må kunne flyve langsommere end lyden med en rimelig økonomi, eftersom en betydelig del af trafikken kommer til at foregå med lavere fart end tophastigheden.

BØGER

William K. Kershner: *The Student Pilot's Flight Manual*. Iowa State University Press, 1961. 140 sider, ill., 2,95 dollars.

Her er en moderne amerikansk lærebog, som — rigt illustreret med fine tegninger — giver flyveleven af i dag mange kloge ord med på vejen. Den er yderst praktisk i hele sin indstilling, ser det hele fra pilotens plads i flyet og lærer ham de ting fra teori og praksis, han virkelig får brug for. Inddelt i „før flyvningen“, „før solo“, „efter solo“ og „over land“ går den ikke meget i dybden i navigation og slet ikke i meteorologi, men medtager til gengæld brug af computer og radio samt den grundlæggende instrument-flyvning, amerikanerne forlanger af de nye privatflyvere. Vor eneste indvendig er det lidt store format og ringbindsindbindingen.

N. H. Birch & A. E. Bramson: *Flight Briefing for Pilots*. Pitman 1961—62. Vol. I 182 s., 15 shillings, Vol II 225 s., 20 shillings. Illustreret.

Disse små engelske bøger er udpræget flyvelære og officielt anerkendt som en gennemgang af de øvelser, der i England kræves til A-certifikat. For hver øvelse gives en beskrivelse indbefattet lidt tilhørende teori samt instruktion til selve flyvningen.

Første bind koncentrerer sig om den elementære uddannelse, mens bind 2 omfatter videregående flyvning helt frem til selve instruktøruddannelsen. Heri findes også kapitler om flyvning med flermotors fly, instrumentflyvning, kunstflyvning, lavflyvning m.m.

Tilsammen udgør de to bøger en udmærket støtte for såvel elever som instruktører.

Adressbuch der deutschen Luft- und Raumfahrt. Luftfahrt-Verlag Walter Zuerl, 1962. 400 sider, DM 18.-.

Ny udgave af en nyttig opslagsbog med adresser på alt inden for tysk flyvning og flyveindustri. Indeholder desuden det tyske luftfartøjsregister.

Wer fliegt was? Deutsches Luftfahrzeugregister. Luftfahrt-Verlag Walter Zuerl, 1962. DM 3,40.

Fortegnelse over alle tyskregistrerede motordrevne luftfartøjer (fly, luftskibe og motoriserede svævefly) pr. 1.1.1962.

Dr. Hans Herb: *Der Wetterschlüssel*. Luftfahrt-Verlag Walter Zuerl, 1962. 160 sider, DM 6,50

Bogen er en nøgle til de vigtigste meteorologiske koder og indeholder desuden et udførligt tysk-engelsk-tysk fagordsregister samt spørgsmål og svar fra prøverne.

Flieger-Kalender 1963, Luftfahrt-Verlag Walter Zuerl, er udkommet. Den bringer mange flotte fotografier og koster 5,80 DM.

Brev KASSE

Tal dansk!

Kan vi ikke blive fri for udtrykket RDAF (Royal Danish Air Force) i FLYV's spalter? Jeg er udmærket klar over, at engelsk er flyvningens sprog, og at mange ord og vendinger kun vanskeligt kan oversættes til et mundret dansk, men derfor behøver man da ikke gå over gevind og sige Royal Danish Air Force i stedet for Flyvevåbnet.

Hans Kofoed.

TRAFIKFLYVENYT

SAS starter i vinterfartplanen gennemsnitlig hvert 7. minut døgnet rundt og har trafik på 71 byer i 38 lande. Blandt nyhederne er en ny natrute til Malaga og Costa del Sol og daglig non-stop rute for første gang om vinteren med jet København—New York. Produktionen er i alt 21 % større end sidste vinter. På de danske indenrigsruter udbydes der ialt 103.064 pladser mod 83.904 sidste vinter, stigningen falder især på Tirstrup-ruten.

Japan Air Lines flyver fra oktober også ad den sydlige rute mellem Tokio og London. Der benyttes Convair 880M.

SAS-styrelsen er blevet forenklet og består nu kun af 6 mand mod tidligere 32. Danmark repræsenteres i øjeblikket af direktør J. Chr. Aschengreen og departementschef Palle Christensen.

Columbus-prisen, hvormed byen Genua årlig hædrer mindet om sin berømte søfarende søn, blev den 12. oktober af Italiens præsident, Antonio Segni, overrakt SAS-direktøren Karl Nilsson. Prisen består af en guldmedalje og 5 millioner Lire, som SAS videregiver til et skandinavisk-italiensk fond samt til et nyt internationalt kommunikationsinstitut. Det var første gang, et luftfartsselskab modtog prisen, der blev givet til SAS som en anerkendelse af, at SAS som første selskab skabte en regulær luftrute mellem Europa og Asien via Nordpolen.

BOAC har i sit årsregnskab præsenteret englænderne for et underskud på ikke mindre end 64,6 millioner pund sterling eller ca. 1250 millioner kroner. En meget lav belægning på 45,8 % har kostet ca. 40 mill. kr., en ni dages mekanikerstrejke ca. 60 millioner. Over 32 millioner pund eller 620 mill. kr. er brugt til ekstra afskrivning på Britannia, DC-7C- og Comet-flåderne. Tilsluttede selskaber har også kostet en net sum, og med tidligere underskud er BOAC oppe på det formidable beløb.

FLYVEVÅBNET

Udnævnelser i flyvevåbnet

Majorerne H. R. Kronborg Jensen, Bent Marker Jensen, H. A. S. Arnoldus og S. O. Nielsen er udnævnt til oberstløjtnanter og er ansat hhv. som for flyvevåbnets reserve-officersskole, chef for rekruttskole Sjælland, til rådighed for FMK og til rådighed for FSN Karup.

Oberstløjtnant T. K. Wichmann er fra-trådt stillingen som luftattaché i Washington og til rådighed for flyverstab, mens oberstløjtnant P. Thorsen har efterfulgt ham.

Højderekorden fordoblet

Den amerikanske pilot Joseph A. Walker har den 30. april i år mere end fordoblet den hidtidige højderekord for fly, som ifjor af russeren Mossolov blev sat op til 34.714 m, men som Walker med North American X-15 forsøgsflyet nu satte op til 75.209 m. Det må dog bemærkes, at ændrede FAI-regler har muliggjort denne rekord. Tidligere krævede man start fra jorden, mens X-15 som bekendt startede fra et moderfly i stor højde.

USA har også forbedret sin egen distance-rekord på lukket bane til 18.245 km med en Boeing B-52H den 6—7. juni. Banen gik fra en base i USA via Bermuda—Søndrestrømfjord—Anchorage i Alaska — March AFB i Californien via Key West tilbage til Seymour Johnson AFB. KDA havde givet til-ladelse til passage af dansk territorium uden dansk observation, idet observatører fra NAA var med ombord på hele turen.

USA har nu 4 af de 5 absolutte rekorder, mens Rusland har en.

... på flyvepladser i 6 verdensdele

betjenes flyvemaskiner fra

verdens førende

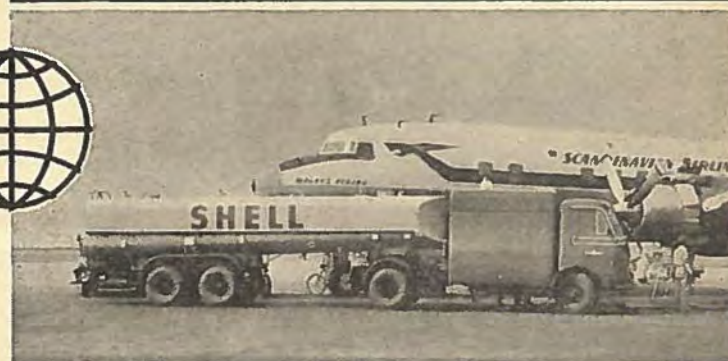
selskaber

af erfarent SHELL-mandskab...

udstyret

med det nyeste

og bedste materiel



SHELL AVIATION SERVICE

Motorflyvernes ekstraordinære repræsentantskabsmøde

Afholdt lørdag den 29. september i Århus

MØDET, der var indkaldt for at få taget stilling til den fra Aarhus Flyveklub foreslåede ændring i forretningsordenen § 4. så provinsklubberne sikrede sig en fast repræsentation i motorflyverrådet, var velbesøgt og forløb på alle måder harmonisk.

Formanden, ingeniør *Arne Kragels* bød de fremmødte velkommen, og derefter valgte forsamlingen enstemmigt tandslæge *Søren Elsnab* som dirigent for mødet.

Mødesekretæren, ingeniør *Weishaupt* gennemgik nu, sammen med dirigenten, hvilket klubber, der var repræsenteret på mødet, og hvor mange stemmer de repræsenterede. På mødet var 10 klubber til stede med ialt 23 stemmer. Ialt havde der været mulighed for 14 stemmeberettigede klubber med ialt 27 stemmer, mens 5 klubber på grund af manglende kontingent til K.D.A. ikke havde stemmeret.

Efter denne redegørelse gik man direkte over til dagsordenens punkt 2: Fornyet afstemning om kontingent til K.D.A.

På forsamlingens opfordring redegjorde *Weishaupt* for forløbet af Filskov-mødet, og understregede, at den der vedtagne forhøjelse ikke var fremkommet på opfordring fra K.D.A.'s side, men var foreslået af *Esbjerg*. Efter en diskussion, hvori deltog *Midtgård*, *Wistisen*, *von Louzow* og *Pallesen*, vedtog man med akklamation at følge Sportsflyveklubbens forslag om at bibeholde det gamle kontingent, altså 25.00 kr. for certifikatindsavere og 20.00 kr. for øvrige medlemmer.

Punkt 3 i dagsordenen, ændring i § 4 i forretningsordenen:

Mødesekretæren indledte debatten med at oplæse først § 4 i den nugældende ordlyd og derefter i den foreslåede form fra Aarhus Flyveklub. Fra dirigentens side blev det derefter af praktiske årsager delt op i 2 problemer, således at man først afgjorde, om § 4 skulle ændres, og dernæst hvornår dette skulle ske. Der udspandt sig nu en livlig diskussion, hvori *Weishaupt*, *Kragels*, *Fjord Christensen*, *Holst* og *Eivind Nielsen* gik imod forslaget, mens *von Louzow*, *Pallesen*, *Lind*, *Quist*, *Midtgård*, *Elsnab* og *Dyrberg* gik ind for det.

§ 4's ændring blev nu vedtaget med 14 stemmer for og 7 imod. Ved begyndelsen af diskussionen ville *Weishaupt* oplæse et brev fra *Dyhr Thomsen*; men da dirigenten havde set, at det var fra en klub uden stemmeret og yderligere af en stærkt polemisk karakter, nægtede han oplæsningens fremme og lod sin kompetence hertil komme til afstemning. Han fik her 17 stemmer for, at afgørelsen var korrekt.

Næste punkt, tidspunktet for den ny § 4's ikrafttræden, affødte langt den kraftigste meningsudveksling, hvori der blev sagt meget for og imod øjeblikkelig ikrafttræden. De hidtidige medlemmer af motorflyverrådet udtalte, at hvis denne ændring skulle træde i kraft straks, ville de, med undtagelse af *Brüel* gå af og nægte at modtage genvalg, da de ikke på denne måde ville lade sig smide ud, når de var lovligt valgt på Filskov-

mødet. Det ville også skabe for megen uro indenfor flyvningen, når man skiftede motorflyverrådet ud midt i en periode. Fra oppositionens side blev gjort gældende, at det var mest korrekt at bringe forholdene i orden på eengang, og derefter arbejde videre med et motorflyverråd, der havde klubberne bag sig. Tiden indtil næste repræsentantskabsmøde ville ellers være spildt for flyvningen, da man ikke kunne forvente, at det nuværende råd ville tage større opgaver op, når det vidste, der skete ændring til foråret. Afstemningen viste 12 stemmer for øjeblikkelig ikrafttræden og 9 for at vente til perioden udløb.

Som konsekvens af denne afgørelse blev der foretaget omvalg til motorflyverrådet. Følgende blev opstillet og valgt:

Øst for Storebælt, uden for København: *K. P. Munk*, Kalundborg.

København: *P. V. Brüel*, *F. Midtgård*, begge København.

Vest for Storebælt: *P. Wistisen*, Frederikshavn, *S. Elsnab*, Århus.

Suppleanter: *A. Pallesen*, *Esbjerg*, *N. Axel*, København.

Under diskussionen forud for dette valg forsøgte flere i forsamlingen at formå det hidtidige motorflyverråds medlemmer til at lade sig genopstille til valget, og dirigenten suspenderede mødet i 5 minutter for at rådet kunne drøfte sagen internt. Alt var forgæves, kun *Brüel* ville modtage genvalg og samarbejde med eventuelle nye medlemmer.

Under det sidste punkt, Eventuelt, havde flere ordet for at fremkomme med forskellige ideer til og ønsker for det nye motorflyverråd. Der var almindelig enighed om, at det nye råd gik ind til en vanskelig opgave, der var mange uløste problemer, og der ville hvile mange kritiske øjne på arbejdet, fordi det tiltrådte i utide.

Dyrberg og *Quist* meddelte, at de bebudede udmeldelser af K.D.A. nu var bortfaldet for Sportsflyveklubben og Aarhus Flyveklub. *Østergård Vejvad* opfordrede rådet til at medvirke aktivt ved oprettelsen af nye pladser i provinsen og spurgte, om det nye råd ikke ville udsende periodiske meddelelser om sit virke. *Axel* takkede Sportsflyveklubben for de orienterende skrivelser, der udsendtes til medlemmerne og håbede, at andre klubber ville tage ideen op. *Dyrberg* udtalte, at han mente det burde være en månedlig meddelelse fra motorflyverrådet, takkede *Østergård Vejvad* for det store arbejde, der var gjort i *Esbjerg*. *Lind*: Klubberne har for lidt at sige. *Weishaupt*: Omorganisationsudvalget har fastslået, at klubbernes indflydelse skal være større.

Dirigenten hævdede mødet kl. 17.45, idet han takkede for de mange saglige indlæg.

Kragels takkede dirigenten for mødets ledelse og ønskede det nye råd held og lykke til de mange opgaver.

S. Elsnab.

Rådet har siden på sit første møde konstitueret sig med dr. *Brüel* som formand og tandslæge *Elsnab* som næstformand og disse som rådets repræsentanter i K.D.A.'s hovedbestyrelse.

Radio er nødvendig

FOR kort tid siden var jeg på en flyvetur til London – på god gammeldags facon med VFR-flyvning uden radio eller andre hjælpemidler. Spørgsmålet er bare, om den gammeldags facon nu også er så god endda – de kan nemlig ikke nægtes, at man må konstatere, at radio næsten er uundværlig, hvis man vil undgå fejl – om ikke til fare, så i hvert fald til irritation for andre og sig selv. Hør bare:

Vi gik i god orden ned og sagde farvel til toldvæsenet i Sønderborg (man kan nemlig ikke ordne den slags i Århus, landets næststørste by), vi lavede flight-plan til Eelde med en direkte kurs over Vesterhavet. Spurgte, som vi burde, om der var andre begrænsede områder end de på kortet opgivne – fik at vide, at det var der tilsyneladende ikke, men da der ikke var nogen af *Ingolf's* piloter hjemme, kunne vi ikke få det bekræftet. Altså lige på den rigtige kurs med det samme – bl.a. også for at slippe lettere bagom en tyk koldfront.

Det bevirkede, at vi pludselig befandt os mellem og i samme højde som en hel del jet-fly, der hører hjemme i Nordslesvig – en anelse om, at dette var spærret område, bekræftedes senere, da vi ved den nordtyske kyst ved grænsen mod Holland pænt blev fulgt på vej forbi et nyt forbudt område af en helikopter. Først på hjemvejen, da vi igen landede i Eelde, fik vi konkrete oplysninger om disse områder.

Til gengæld blev vi ikke i Eelde oplyst om, at kontrolzonen ved Schiphol var udvidet fra en radius på 5 km til 8 naut.miles – hvorimod vi blev advaret mod et militært område øst for Schiphol. Resultatet var, at vi på hjemturen blev kaldt til afhøring på Eelde, fordi vi i 5-6 minutter havde været inde i Schiphols område. For en ordens skyld skal nævnes, at rettelsen af området ikke var angivet på det ICAO-kort, der var opslået i Eeldes briefing-rum, og at vi naturligvis havde bedt om evt. yderligere oplysninger, der ikke fremgik af kortet.

En radio ombord kunne i begge tilfælde have bedt os om at skruppe væk fra feltet. Også ved landing savnede vi radioen. Man kan komme ned på en plads med både venstre og højre circuit, hvor man har glemt ved tegn at angive, hvad der i øjeblikket forlanges. Hvis vinden så er vinkelret på banen, kan der opstå tvivl. – I London (*Biggin Hill*) tog man det ganske vist ikke særlig højtideligt – men tog det hele særdeles charmerende og bramfrit, til trods for at den civile del af pladsen ligger bane om bane med en Royal Air Force-plads. Blot for at kontrollere, at jeg havde foretaget korrekt landingsrunde, gik jeg i tårnet og spurgte. – »Kom du ikke godt ned?« – Jo, da.« – »Jamen, så er det alt sammen i orden.« – Men alligevel, ikke?

Lad gå med, at det går fint uden radio herhjemme – men på længere rejser burde radio være obligatorisk, – eller hvad mener De?
Poul Juncher.

PRIVATFLYVENYT...

KDA skaffer endnu flere grænse-lufthavne - hvad med Århus?

Som meddelt i sidste nummer af FLYV er flere af vore midlertidige offentlige landingspladser på KDA's initiativ blevet godkendt som grænse-lufthavne, og siden er der kommet en til, således at *Holstebro*, *Ærø* og *Læsø* er godkendt, men derimod ikke *Anholt*, som vi ved en „tanketorsk“ skrev sidste gang. For *Anholt* var der tværtimod i første omgang kommet afslag, ikke af uvilje, men fordi rigspolitiet ikke har kvalificeret mandskab til paskontrol på øen.

Efter en drøftelse med rigspolitiet har KDA imidlertid påny bedt ministeriet for offentlige arbejder se på sagen for i hvert fald at opnå en ordning for skandinaver, for hvilke der ikke kræves paskontrol.

Den netop som midlertidig offentlig landingsplads godkendte flyveplads ved *Kalundborg* har også søgt om at blive grænse-lufthavn.

Og så er vi ved at stå i den paradoksale situation, at den eneste af pladserne, der mangler disse faciliteter, er *Århus* flyveplads, *Kirstinesminde*. KDA har gættede gange de sidste par år henvendt sig herom, men stadig fået til svar, at man måtte afvente en afklaring af flyvepladsens forhold.

Vi kan ikke se, at den omstændighed, at man skal kunne tilkalde told og politi, er nødt til at vente herpå, for det er jo en ganske enkelt ting, og KDA har derfor påny henstillet til Århus kommune, at den sørger for at få pladsen anerkendt.

Landskrona grænse-lufthavn - uden landingsafgifter

Den fortræffelige flyveplads „Thulin-fältet“ ved Landskrona, som vi før har omtalt i FLYV, er blevet anerkendt som grænse-lufthavn og har fået en ny 15 x 750 m bane klar. Pladsen har benzin (80 samt 100/130 okt.)

Og så tager den som Ringsted ingen landingsafgifter. „Alle håles hjærtligt velkomne!“, står der i sidste KSAK-Nytt.

Svensk motorflyveinstruktør på skolebænk

På initiativ af KSAK er man i Sverige begyndt at tilbyde motorflyveinstruktør videregående uddannelse, og et sådant kursus med 10 deltagere gennemførtes i sommer på Ljungbyhed. Hovedvægten blev lagt på psykologi, opdelt i personlighedspsykologi, udvalg af flyvere, bedømmelse og pædagogik, ligesom der blev undervist i flyvesikkerhed.

Resultatet af kursus var meget positivt, og flere påtænkes, ligesom man mener, at de gennemgæede emner bør gøres obligatoriske ved instruktøruddannelsen.

Instruktører med A-certifikat i Norge

En idé, der har været foreslået også i Danmark, er blevet gennemført i Norge i sommer: Man har uddannet motorflyveinstruktører, som ikke er erhvervsflyvere, men har A-certifikat og samme flyveerfaring, som kræves af erhvervsinstruktører.

I samarbejde med flyveåbnet blev der afholdt et instruktørkursus, som havde seks deltagere, der har fået instruktørbevis af

„klasse III“, som nogenlunde svarer til vor hjælpeinstruktørkategori. De er nu begyndt at virke i deres klubber.

Ny lærebog for privatflyvere udarbejdes

Arbejdet med at udarbejde en helt ny og moderne lærebog for privatflyvere er nu igang med ingeniør *Per Weishaupt* som redaktør og flyveinstruktør *Johs. Thinesen*, trafikflyver *Karl Rasmussen* og meteorolog *Povl Anker Skovmand* som de øvrige medarbejdere.

Selv om man endnu må afvente resultatet af luftfartsdirektoratets overvejelser vedrørende det fremtidige pensum, har man for at fremskynde sagen udarbejdet en foreløbig disposition for bogens indhold, som er udsendt til motorflyveklubberne, direktoratet, forskellige teorisoler og andre til udtalelse.

Skulle andre være interesseret i at se dispositionen, kan den rekvireres fra KDA, og redaktionen hører gerne konstruktiv kritik og forslag udefra, inden den detaljerede udarbejdelse skrider for langt frem.

★

En film om privatflyvning

Vi har længe savnet en god propagandafilm for den moderne privatflyvning. I et vist omfang har vi kunnet støtte os på amerikanske flyvefabrikkers produkter, men vi har savnet noget dansk.

En sådan film står nu til rådighed i form af „Flyv selv“, der er produceret af privatflyveren *Frank Paulsen*, Dansk Filmjournal, og som han har udarbejdet for Dansk Esso, der præsenterede den ved en sammenkomst den 25. september.

I korte glimt er det lykkedes *Frank Paulsen* at give indtryk af de forskellige sider af den private flyvning — af uddannelsen, af brugen til rejser i ind- og udland, til konkurrence i klubberne og som værktøj for den travle forretningsmand. En række kendte og ukendte privatflyvere har medvirket i filmen.

Direktør *G. A. Stein, Jr.*, overrakte på Dansk Esso's vegne en kopi af filmen til KDA, og ingeniør *P. Weishaupt* takkede på aeroklubbens vegne.

Filmen kan lånes hos KDA såvel som hos Esso, og KDA har dermed film om både modelflyvning, svæveflyvning, privatflyvning og ungdomsudvekslingen.

Over 1400 Colt-timer

Da Sportsflyveklubben i foråret satte sin nye flåde bestående af tre Piper Colt i drift, budgetterede man med ialt 1800 timer årlig flyvetid for den. Ved udgangen af september var der fløjet ca. 1400 timer, så selv om flyvetiden jo altid er mindre i vinterhalvåret, skulle der være en fair chance for at nå målet.

Der er i hvert fald også elever nok, og det bliver der nok også næste år, for efterårets teorikursus var stærkt overtegnet.

Kursusdeltagerne var indbudt til klubbens første filmsaften i vintersesonen, hvor man viste „Wings to Alaska“ og „Flyv selv“, og hvor mange måtte nøjes med ståpladser i klublokalet i Skovlunde. Sæsonen fortsatte med, at grosserer *Fahrner* viste sin film fra Sydamerikaturen, som han også fortalte om i Filskov i foråret, ligesom der har været andespil.

KDA's flyvekort-service

Da adskillige af vore motorflyvere, især de nyere medlemmer, ikke synes at kende KDA's kortservice, skal vi hermed henlede opmærksomheden på dens eksistens.

KDA har på lager de mest gængse ICAO-flyvekort i målestok 1:500.000 og kan desuden for områder, hvor disse ikke findes, fremskaffe andre typer som f. eks. RAF-kort i samme målestok og i nogle tilfælde ICAO-kort i 1.000.000.

Endvidere kan vi skaffe de amerikanske World Aeronautical Charts i 1:1.000.000.

Kortene, der hidtil har været solgt til en pris, der dårligt dækkede KDA's udgifter, er for nylig steget betydeligt fra producenternes side, foruden at de er blevet belagt med omsætningsafgift.

Prisen er derfor nu kr. 13.00 pr. stk., afhentet i KDA eller portofrit tilsendt. Enkelte kort har særpriser, f. eks. det nye ICAO-kort Helsinki, der koster 15 kr.

Pas på ikke ajourførte kort

En dansk privatflyver har haft den ubehagelige oplevelse under en flyvning i Holland at blive afhørt ved en mellemlanding, fordi han på en flyvning uden radio var kommet ind i Amsterdam kontrolzone. Hans kort var det nyeste ICAO-kort „Low Countries“, hvis lufttrumsoplysninger er fra 1959.

Myndighederne har desværre en usalig trang til ustandselig at lave ændringer i lufttrumsinddelingen uden at sørge for, at „vejskiltene“ — dvs. de officielle kort — ændres i takt hermed, og de tror, at det er tilstrækkeligt at spy en masse AIP-blade og Notams ud; men en privatflyver kan nu engang ikke flyve rundt med et europæisk bibliotek af sådanne i sit fly, og de er også ganske uoverskuelige.

Der er ikke andet for end at betragte kortene med stigende mistro, jo ældre de er, og på forhånd at forevise dem i briefingkontorerne — men selv det kan altså svigte.

FLIP'en i ny udgave

De amerikanske Flight Information Publications (FLIP), som en del af vore medlemmer abonnerer på gennem KDA's medlems-service, har fra november skiftet udseende.

Det er radiofacilitets-serien „Enroute Low Altitude“, der fra at udkomme månedligt i hefteform nu udsendes i form af kortblade (otte med tryk på begge sider) samt et supplement med diverse oplysninger. Herved er det muligt at bringe dem i større målestok end hidtil. Mange af symbolerne er også blevet ændret med henblik på at gøre oplysningerne lettere forståelige, men det kræver, at man sætter sig ind i det nye system.

Ålborg Flyveklub

Klubbens landingskonkurrence i september kunne notere 25 % pointsfremgang og blev vundet af *Jørgen Jensen*. Der var kegleaften den 19. oktober og bliver ande- og gåsepil 7. november, hvor også model- og svæveflyvere er velkomne.

Før Deres Shellkort à jour

(11)

Ret frekvensen for Billum VOR til 116.6. Da Billund by ikke er afsat på hovedkortet, bør denne indtegnes ved vejgaflen vest for Vandel.



**EN
'62
NYHED**

Beechcraft MUSKETEER

BEECH AIRCRAFT CORPORATION præsenterer her Amerikas nyeste lette 1-moteret fly.

BEECH »MUSKETEER«, model 23, det exclusive helmetal forretningsfly, kombinerer fart, rækkevidde og nyttelast på en måde, der er et hvert andet fly i sin klasse overlegent.

Specifikationer:

1-160 HK 4 cyl. Lycoming motor.
 Rejsehastighed: 205 km/t v/65 % motoreffekt.
 Tophastighed: 232 km/t, Stallingsastighed: 99 km/t.
 Startlængde uden vind 270 m.
 Landingslængde uden vind 180 m.
 Absolut højde med max. last 5000 m.
 Bruttovægt: 1.044 kg. Nyttelast: 454 kg.
 Rækkevidde: ca. 1.500 km med 45 min. benzinreserve.
 4 komfortable pladser med indstillelige flystole.
 Standardudstyret indbefatter 1 KINGS 90 kanals VHF Nav/Comm. radio med højtaler.
 2 antikollisionslys samt landingslys.

- **Ny aerodynamisk konstruktion** for større hastighed, bedre udsyn og enestående flyveegenskaber.
- Fremragende lydisolering af rummelig kabine.
- Let tilgængelig bagageplads i kabinen.
- MUSKETEER er Beechcraft's nyeste triumf i lette 1-motorede fly.



- **Ring eller skriv efter nærmere oplysninger — forlang demonstration.**
- **Omgående levering.**
- **Pris leveret i København: Kr. 107250.—**

Generalagent for Danmark:

SCANDINAVIAN AIR TRADING COMPANY LTD.

HANGAR A . KØBENHAVNS LUFTHAVN . KASTRUP . TELEFON 509494

Luften er flad

— mener flyveledelsen

Ny artikel af Philip Wills . . .

Philip Wills, hvis utraditionelle synspunkter om flyveledelsen vi offentliggjorde i martsnummeret, har nu i »Royal Aero Club Gazette« og andre tidsskrifter skrevet en forsættelse heraf med titlen »The Service that Pretends the Air is Flat« og Kiplingundertitlen »Flat as your hat — Flatter than that«.

Oprykket af min tale i december fra »The Journal of Air Traffic Control Officers« har frembragt en masse breve fra hele verden fra borgere i de mere undertrykte lande, der er henrykte over at se, at i England får svæveflyveren i hvert fald lov at fremsætte sine synspunkter, og denne artikel har været gengivet på flere fremmede sprog.

De fleste udenlandske svæveflyveorganisationer, der kæmper med flyveledelsens manglede uhyre og dens uforståelige jargon, har været tilbøjelig til at give op i fortvivlelse og passivt se til, imens livet langsomt bliver klemt ud af dem. Derfor har jeg til hensigt at skrive endnu en artikel eller to for at forelægge problemerne i en forståelig form.

De forskellige grene af flyvningens verden står splittet i deres mening om den eksisterende flyveledelsens gode og dårlige sider. De professionelle piloter siger, at det eneste der er galt, er at der ikke er flyveledelse nok. De fleste andre, privat-, klub- og svæveflyvere, siger, at mens de gældende flyveledelseprocedurer måske er nødvendige i dårligt vejr, om natten og omkring de (meget få) travle lufthavne, så har de andre steder ført til restriktioner, der i stort omfang har hindret ekspansionen af mange vigtige grene af flyvningen i dette land. Disse procedurer er næsten udelukkende blevet opbygget til fordel for kun én gren af flyvningen og har helt ignoreret resten.

Luftrummet er næsten helt tomt

Flyveledelsens folk siger, at luften er farligt overfyldt. Ikke-professionelle piloter kan imidlertid forelægge tal, der viser, at over England er luften — i sammenligning med USA — praktisk taget tom. Disse tal beviser det ved de relative antal af luftfartøjer, ved det overordentligt lille antal af såkaldte nærkollisioner og i endnu højere grad ved den næsten fuldstændige mangel på kollisioner.

Men de fleste af disse piloter siger med nogen undren, at når de virkelig flyver i luften, så kan de simpelthen ikke forstå al den snak om overfyldt luft, der strømmer ud fra kontrolrummenes stygiske afkroge. Hvorfor kan ATC ikke kigge ud af sine mørklagte kældere og selv se, at luften er så godt som fuldstændig tom? De føler sig i stigende grad indignerede og endog vrede over, at disse esoteriske myndighedspersoner bliver ved med at klemme dem ud af mere og mere luft, fordi denne er »overfyldt«.

Hvor er årsagerne til denne ekstraordinære og paradoksale situation, som frem for alt modarbejder vore anstrengelser for at indhente andre lande på General Aviations meget vigtige område, der i Amerika er så langt den største gren af flyvningen?

På besøg hos stenalderfolkene

Fornylig tilskrev jeg deres stenalderudstyr dette. Som et af resultaterne heraf blev jeg inviteret til selv at bese det og fik en yderst venlig og omfattende rundtur i et Air Traffic Control Centre. Jeg må indrømme, at jeg ikke ved indgangen observerede mandlige indbyggere trækkende deres skrigende kvindfolk efter sig ved håret, men så snart jeg var kommet indenfor, var illusionen slet ikke så dårlig.

På den ene side var et antal mennesker tilsyneladende ved at lege en neanderthalsk udgave af en af vore barnelege med anvendelse af blyanter og kartonstrimler. Man følte, at i det 20. århundrede måtte en elektronregnemaskine kunne lege den med meget større mulighed for at få svarene hurtigt, hvilket ville tillade langt flere fly at flyve i kontrolleret luftrum end nu.

På den fjerneste side af hulen blev et antal optagne ansigter belyst af et flimrende grønligt skær, som om de var ved at gøre ild ved at gnide to pinde mod hinanden. I virkeligheden stirrede de på nogle klare pletter, der bevægede sig på radar-skærme.

Disse pletter fortalte dem ret nøjagtigt, hvor hvert luftfartøj var — med undtagelse af deres højde. Så hvis de så noget, der for dem lignede en kollision, så kunne de ikke fortælle, om de to virkelige fly i virkelig luft faktisk var stødt sammen, eller om det ene var passeret 1000 fod eller 5 miles over det andet (hvad det naturligvis altid var), før de to lyspletter med ophøjet ro kom ud af deres midlertidige sammensmeltning.

I flyveledelsens øjne kunne oberst Glenn på sine rundture om jorden for nylig meget vel have kollideret med et ikke ringe antal ydmyge Tiger Moths.

Og dette er en af hovedårsagerne til vanskelighederne: for flyveledelsen er luften flad.

300 blinde chauffører

I samme øjeblik forestiller man sig hele England som én udstrakt asfaltlette uden forhindringer af nogen art. Et sandsynligt skøn over det gennemsnitlige antal fly over England på samme tid er 300. Arealet er ca. 60.000 kvadratmiles.

De kører mere eller mindre tilfældigt rundt bortset fra, at de konvergerer ved et eller to knudepunkter. Naturligvis vil de med undtagelse af områderne ved disse punkter næppe nogensinde se hinanden. Forestil Dem 300 — eller 3000 — biler alene i denne enorme ørken. Ja, men vent på den anden strålende forudsætning: chaufførerne er blinde! Nu føler man det sandelig en



Philip Wills, der er vicepræsident for FAI's svæveflyvekomité, har en uortodoks måde at fremstille problemerne på.

smule mere frygtindgydende; skønt hvis det var tilfældet i praksis, så ville sammenstødet uden for trafikcentrene stadig næsten aldrig forekomme.

Den forestilling, at piloter er blinde, bliver naturligvis pakket ind i mindre plumpe udtryk. »Se-og-blive-set-metoden er ikke længere en tilstrækkelig beskyttelse i betragtning af moderne luftfartøjers mødehastighed«. I samme øjeblik ser man for sig to 707'ere nærme sig hinanden med 17-1800 km/t. De ville selvfølgelig ikke kunne vige ud for hinanden i tide.

Men i realiteten er alle hurtige fly under flyveledelsens kontrol, kan tale med flyveledelsen og angive deres højde og kan derfor holdes ude fra hinanden (undskyld: »blive tildelt separation«). Hvis et eller andet hurtigt fly ville nærme sig f.eks. et svævefly, der er så godt som stationært, er »mødehastigheden« ikke meget større end mellem to langsomme fly for 15 år siden, da »se-og-blive-set« var fuldt ud acceptabelt.

Og svæveflyveren, der som et normalt led i sin flyvning holder et særdeles skarpt udtryk i hele luftrummet omkring sig, fordi hans videre flyvning er helt afhængig heraf, ville ikke have meget besvær med at gå af vejen.

Forskellen mellem pilotens i virkeligheden næsten tomme luft og flyveledelsens overfyldte luftrum beror derfor udelukkende på den kendsgerning, at flyveledelsen med de rudimentære apparater, der står til dens rådighed, har måttet opfinde en særlig slags todimensional, flad luft, som belyses af piloter, der er blinde.

Kendsgerningerne beviser fortsat, at dette er forkert, at luften i virkeligheden går op og ned såvel som frem og tilbage, og at piloterne kan se i klart dagslys (svæveflyvere kan desuden høre en hel del). Alt dette ved flyveledelsen naturligvis godt. Men indtil den får udstyr, som tillader den officielt at erkende dette, hvad kan den så gøre?

Svaret er: hold for himlens skyld op med at tale om jeres »overfyldte luft«, fordi den ikke er det samme som det rigtige luftrum: hvad der mangler, er ikke plads i luften, men tilstrækkelige instrumenter og teknik. At forvrænge dette er det samme som at vildlede offentligheden og gøre piloterne rasende. Indtil I har 3D-udstyr, så hold fødderne på jorden; erkend at jeres øjne (uanset hvad jeres radar siger) er 5 fod og 10 tommer over dem, hvorfor disse to legemsdele sjældent mødes; strit imod pressionen fra særlige interesser, der vil have luften for sig selv; bliv ved med at forlange anstændigt udstyr, og indtil det foreligger, så spar os for restriktioner, som til sidst må nedbryde vort gå-på-mod. Og det synes jo ikke, som om England lider af et overskud heraf.

Dårligt vejr til september-konkurrencerne

Men bedre vejr til modelflyvningen i oktober

Indvielsesstævne i Thisted

Søndag den 23. september indviede modelflyveklubben ZEPHYR i Thisted sin line-styringsbane med en konkurrence, hvori deltog modelflyvere fra København, Ålborg, Skive og naturligvis Thisted. Der blev kun konkurreret i kunstflyvning. I begynderklassen sejrede eksperten *Åse Yvan* foran *Fritz Nielsen*, Skive, og *Per Berthelsen*, Thisted. Point'ene var henholdsvis 3587, 1796 og 1356.

Overholdelsen af reglerne om oprykning i ekspertklassen påhviler ene og alene klubberne, som jo er de eneste, der kan kontrollere, hvor deres medlemmer tilmelder sig ved konkurrencerne. Og når *Åse* har taget sit C-diplom og iøvrigt vundet begynderklassen ved høstkonkurrencen fornylig, så må Windy se til, at hun for eftertiden tilmeldes i ekspertklassen. Og iøvrigt er *Åse* også så dygtig, at hun givet vil klare sig meget fint også blandt eksperterne.

I den „rigtige ekspertklasse“ vandt *Albert Svensson*, København, efterfulgt af *Eilif Madsen*, også København, og *Egon Briks Madsen*, Thisted, med resultaterne 4544, 4246 og 3801 points.

Stævnet blev generet af en stiv kuling.

Sydsjællands Cup

Samme dag afviklede man i Haslev det traditionelle „Cup“ for fritflyvende modeller. Desværre også i samme stive kuling. Da de tre klubber 201, 208 og 222 i sin tid arrangerede det første Cup, var grundtanken den, at man ville lave et stævne, hvor alle kategorier kunne konkurrere samme dag og på den samme flyveplads, således at ikke alene deltagerne kunne få en dag ud af det, men at der ligeledes ville være noget at se på for de modelflyvere og andre interesserede, som ikke deltog direkte.

Det blev imidlertid hurtigt klart, at én flyveplads ikke i længden kunne tilfredsstille alle grupper, og man delte så stævnet i to — en fritflyvende og radiostyret del samt en linestyrer afdeling, som afvikledes skiftevis hvert andet år. Og da de radiostyrede modeller nu også kræver planerede startbaner, er også denne gruppe skilt ud for sig, og dermed er Sydsjællands Cup blevet til tre ganske almindelige konkurrencer.

Konkurrencen i år var derfor en rent fritflyvende ting, og til trods for vejret deltog ikke mindre end 52 hårdføre modelflyvere fra Lolland, Falster, Sjælland og Skåne. Svenskerne havde en del pokaler at forsvare, men det hårde vejr passede dem afgjort ikke, så sjællænderne fik en tiltrængt revanche for de foregående års nederlag.

Resultaterne blev således:

A2 exp.	<i>Poul Lauridsen</i>	415 sek.
	<i>Ole Sørensen</i>	400 "
	<i>Knut Andersson</i>	387 "
A2 beg.	<i>Steen Jørgensen</i>	339 "
	<i>Bo W. Larsen</i>	167 "
	<i>Steen Ludvigsen</i>	113 "
C3.	<i>Erik Nienstadt</i>	608 "
	<i>Jan-Olle Åkesson</i>	399 "
	<i>Lennart Hansson</i>	386 "
	<i>Poul Rasmussen</i>	386 "
D1.	<i>Rolf Haagel</i>	536 "
	<i>Niels C. Christensen</i>	470 "
	<i>Finn Mortensen</i>	346 "

Det er altså et sådant vejr, vi må håbe på, når vi til næste år skal arrangere Nordisk landskamp.

Radiostyret høstkonkurrence

Stadig samme dag samledes man til radiostyringskonkurrence øst for Storebælt på Valby Fælled. Arrangementet her blev forestået af Københavns Fjernstyringsklub, som havde lagt et stort arbejde i forberedelserne til og afviklingen af stævnet. *Jens Peter Jensen* vandt flerkannelsklassen med sin helt nye NIMBUS II foran *Jan Hackhe* med sin STORMER. Man havde set frem til en ny dyst mellem de to dygtige københavnerne og *Rolf Dilot* fra Sverige, men svenskerne udeblev desværre — formentlig på grund af vejret.

Det blæste for hårdt til enkanalsmodellerne. Selv i ligeudflyvning bevægede de sig baglæns, og kun *Poul Münsberg* fra Nykøbing F. fik med sin VIKING et resultat ud af det.



SAS-piloten *Jens Peter Jensen*, der vandt høstkonkurrencen med denne Nimbus II, hvis tidligere udgave ses på modstående side.

Vest for Storebælt havde Silkeborg Modelflyveklub påtaget sig arrangementet, men også her var man generet af blæsten. Progressmanden *Otto Müller* fra Tønder vandt K 1 med 294 og K 2 med 213 points — med samme svævemodel som ved DM. Der var lidt skarpere konkurrence i K 3, hvor *Bengt Hansen* (535) med 798 points vandt foran *Jens Jørgensen* (535) med 727 points.

Høstkonkurrencer for fritflyvende

Disse konkurrencer skulle efter kalenderen afholdes den 9. september, men da det på grund af den sene høst blev klart, at flyvepladsen ikke kunne benyttes på dette tidspunkt, valgte man på Sjælland at udsætte konkurrencen til den 30.

Nu kan man ikke mere udsætte konkurrencer på grund af dårligt vejr, og så er de måske også forkeret at udsætte af andre

årsager. I hvert fald er det kedeligt på denne tid af året, hvor man uvægerligt kommer til at genere andre arrangementer. Men det er jo også trist fuldstændigt at aflyse en konkurrence.

Den 30. september fandt konkurrencen så sted i Slangerup i frisk vind med ret lille deltagelse. Enten har modelflyverne sliktet sårene efter konkurrencen ugen i forvejen, eller også har de sparet modellerne til UHU-stævnet i oktober — eller måske begge dele. Rapporten tilskriver Danalim-konkurrencen samme dag den ringe deltagelse.

Resultaterne blev ret små på grund af næsten tåget vejr og en del vind. *Finn Frederiksen* vandt A2-ekspert med 555, fulgt af *Hans Hansen* med 527 og *Poul Lauridsen* med 402. I begynderklassen vandt *Palle Jørgensen* fra Hillerød med 382, fulgt af *Erik Refsgård*, Holbæk, med 283 og *Kåre Lauridsen*, Næstved, med 219. *Steen Agner* vandt D1 med 533, fulgt af *H. C. Nielsen*, Køge, med 433. Og *Bent Refsgård*, Holbæk, vandt A1 med 132, mens *Kjeld Kongsberg* tog sig af C3 med 226 sek.

Om den jysk-fynske høstkonkurrence den 16/9 skriver *Jørgen Amorsen*:

Efter at stævnet var udsat i en uge, måtte enkelte deltagere desværre melde fra.

Vejret var meget dårligt, stiv blæst med regnbyger, og da det kneb med pladsen på grund af uøstede marker, blev hele stævnet noget vanskeliggjort.

Ind imellem var der helt gode perioder med lidt termik, en del bortflyvninger, men mange havarier.

Da det var efterårssæsonens første konkurrence, kunne man spore en vis usikkerhed i starterne.

Der deltog ni klubber, og deltagerantallet kom op på 42 klasse-deltagere.

Efter stævnet blev der afholdt en stor præmieuddeling med præmier til næsten alle deltagere, en uddeling, der kostede klubben ca. 250,00 kr. af egen kasse. Præmieuddelingen blev foretaget af undertegnedes 6-årige datter, hvorefter jeg på klubbens og KDA's vegne takkede deltagerne for den store tilslutning.

Resultaterne: A-ben A1: *Jørgen Jensen* (608) 172 sek., A-beg.: *Gunnar Jensen* (537) 309 sek., A-eksp.: *Jørgen Larsen* (538) 450, C3: *Preben Nørholm* (532) 39 sek., 1/2 D: *Ib Hansen* (001) 191 sek., D1: *Hans S. Svendsen* (523) 418 sek., hold: Klub 523 Djursland 941 sek. foran 538 Ry med 937. General klassement: *Jørgen Larsen*, Ry, 450 sek.

Danalim-konkurrencen

Den samtidig stedfindende Danalim-konkurrence for gasmotormodeller i Odense led også af blæst og dis — og den ringe deltagelse på 8 mand blev tilskrevet høstkonkurrencen på Sjælland!

Den nye fynske distriktsleder *Søren M. Steenhuus* var konkurrenceleder. I D1 vandt *Erik Nienstadt* fra Gentofte med 682, fulgt af sine klubkammerater *John Mølgård* med 367 og *Mogens Bang* med 226.

I 1/2 D vandt *Flemming Kristensen*, Gentofte, med 291, mens *Mogens Birchlov* med 37 sek. tegnede sig for den eneste Odense-placering.

— Klubben fortsatte næste søndag i meget bedre vejr med en svævemodelkonkurrence, hvor *Åge Høst-Aris* vandt med 605 i ekspertklassen, mens *Niels Egelund* vandt begynderklassen med 610.

Moseslaget

Det traditionelle moseslag i Valbyparken blev arrangeret af Windy den 7. oktober i stille, fint vejr med gode resultater og deltagelse både fra Jylland og Sverige.

Albert Svensson vandt kunstflyvning for eksperter, fulgt af *Eilif Madsen* og *Leif O. Mortensen* med hhv. 1956, 1653 og 1519 p. *Ase Yvan* optrådte for sidste gang som begynder og vandt med 1429, men blev så rykket op som ekspert.

I holdkapflyvning fløj *Werner Siggård* i finalen på 4.52,9, men blev diskvalificeret for at have fløjet med 0.25 mm liner, mens der nu kræves 0.3 mm. Derved blev *Per Hasting* vinder med 5.30 — hans pilot var *Kjeld Frimand Jensen*.

Noget, man kalder „ $\frac{1}{2}$ AH“ vandt *Hans Geschwendtner*, Kbh., med 8.45,0 over 100 omgange, mens man normalt flyver over 200.

Der var fart på i hastighed, men blev fløjet uden stander. Den alsidige svensker *Rolf Hagel* vandt med 198 km/t, fulgt af *Svend Nielsen* med 182 og *Dirk Ehlers* med 180.

Skræntkonkurrence ved Thisted

Søndag den 14. oktober bragte lidt mere vind end dagene før og efter. Men til skræntkonkurrencen ved Hjardehøj nær Thisted var det det bedste tænkelige vejr med sol og passende stabil vind. Der var 30 deltagere med 46 modeller fra 5 klubber i 4. og 5. distrikt, hvilket tyder på stigende interesse for den morsomme skræntflyvning. De fleste modeller var endda bygget med dette formål for øje, og man så mange forbløffende gode flyvninger. Balsaglidere fløj ofte omkring et minut, og der menes opnået to nye danmarkrekorder — en med kompasstyret svævemodel på 12 min 34 sek og en med radiostyret svævemodel på omkring 27 minutter!

Resultaterne blev, at balsaglidereklassen blev vundet af *Nils H. Bornrup* (430) med 189 sek, klassen for større svævemodeller af *Per Bertelsen* (430) med 500 sek med en A2, kompasstyringsklassen af *Henning Sloth* (430) med 742 sek. og K 2 (radiostyrede) af *Niels Linnet* (403) med 1359 sekunder.

Husk KDA-tegningerne

I mange år har modelflyverne klaget over mangel på gode tegninger, men nu da modelflyverrådet har skaffet en serie til disposition er det forbavsende få, der benytter sig af denne medlemservice. Vi skal derfor gentage, at man hos KDA kan købe følgende tegninger:

Kaj Hansens kunstflyvningsmodel .. 8.00 kr.
Steen Agners $\frac{1}{2}$ D „Conovery Mk II“ 9.00 kr.
Svend Nielsens hastighedsmodel .. 4.00 kr.

For ikke-medlemmer er priserne 2 kr. højere. Flere tegninger er under forberedelse.

To danmarkrekorder anerkendt

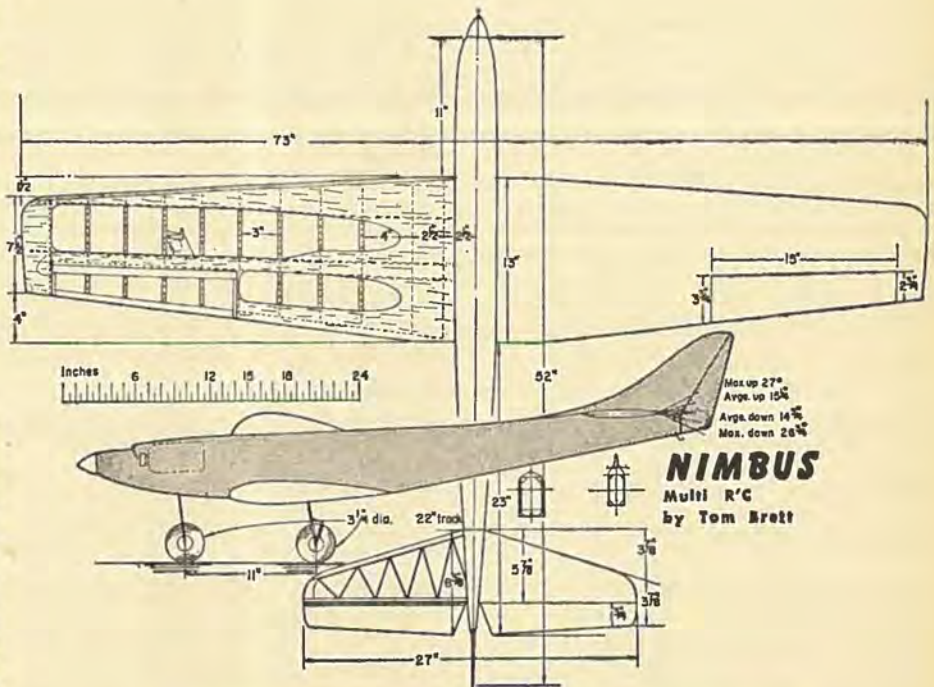
Modelflyverrådet har på sit møde den 13. oktober anerkendt sommerens to danmarkrekorder, som vi tidligere har omtalt. Det drejer sig om den nyoprettede rekord i holdkapflyvning, som *Werner Siggård* med *Eilif Madsen* som pilot, begge fra Windy, sikrede sig den 3. juni med 5 min 41 sek., samt om den længe ubesatte rekord i klasse K 4, radiostyrede svævemodeller med flere styringer, som *Karl Møllerup* fra Aviators Modelflyvere opstillede med 5 min 20 sek.

For begge rekorders vedkommende gælder, at vore gamle universelle ansøgningsblanketter ikke er indrettede til alle de ting, der skal angives for disse kategorier, hvorfor nærmere oplysninger måtte indhentes.

Vi mangler iøvrigt stadig radiostyringsrekorder i klasserne K 2 og K 3 — hvornår kommer de? Og mon ikke holdkapflyvningsrekorden snart bliver slået?

NIMBUS —

Tom Bretts model i flerkanalklassen



Oversejts-tegning af Nimbus, lånt fra det engelske tidsskrift Aeromodeller.

NIMBUS er en af de absolutte top-modeller i flerkanalklassen, netop en tand „hottere“ end den hidtil enerådende Orion. Den er konstrueret af *Tom Brett* og fik sit genembrud ved R/C Jamboreen i Detroit i juni sidste år. Det er denne originaludgave, som vor tegning viser. *Jens Peter Jensen* fra Københavns Fjernstyringsklub har bygget en udvikling — Nimbus II — som han iøvrigt vandt hestkonkurrencen med. Den adskiller sig fra originalen ved bl.a. at have hele planet balsabelædt som ved at have krængorer langs hele bagkanten. Det er et arrangement,

som man prøvede i USA i bestræbelser på at nedskære byggetiden for de store radiostyrede modeller, og det viste sig så, at man desuden opnåede en flyvemæssig fordel, idet disse krængorer giver blødere manøvrer.

Den model, hvormed *Tom Brett* vandt verdensmesterskabet i september i år, er en yderligere udvikling kaldet Apogee — hans reservemodell, som var mægtig, hedder Perigee — og her har man igen forladt det helt beplankede plan, som åbenbart bliver for tungt. Samtidig er modellen blevet en anelse mindre. Oml.

Lidt om amerikansk modelflyveorganisation

Academy of Model Aeronautics er det fornemme navn på den amerikanske FAI-ankendte modelflyveorganisation, der har et medlemstal svingende mellem 20—24.000 medlemmer, fremgår det af en artikel for nylig i *Aeromodeller*.

At det enorme land har måttet opdeles i distrikter er indlysende. Der er 11, som hver vælger en vicepræsident, og disse udgør sammen med en præsident og kasserer det amerikanske „modelflyverråd“.

Konkurrenceregler fastsættes af en valgt konkurrencebestyrelse på 33 medlemmer, nemlig fra hver distrikt en for fritflyvende, en for linestyrede og en for radiostyrede modeller.

I Washington har AMA sit kontor med en direktør og 5—6 hjælpere.

Hvad betaler medlemmerne så? Ja, kontingentet er for juniorene (indtil 15 år) ca. 14 kr., for seniorer (16—21) 21 kr. og for ældre medlemmer 28 kr., mens endnu en særlig kategori betaler ca. 40 kr. om året. Af disse kontingenter går ca. 3 kr. til ansvarsforsikring og 3½ kr. til bladet „Model Aviation“. Administrationen koster ialt ca. en kvart million årlig.

Salg af bøger, skjorter(!), emblemer og anden service giver yderligere indtægter, og for hver af de godkendte ca. 650 årlige konkurrencer betales gebyrer på fra 14 til 65 kr.

De kæmpemæssige årlige mesterskaber, der koster omkring 100.000 kr., dækkes halvt ved tilskud fra modelflyveindustrien, halvt gennem gebyrer — et grundgebyr på 20 kr. samt 3½ kr. pr. klasse, man deltager i.

Af de fælles indtægter er det også muligt at dække en del VM-udgifter, f.eks. rejse og ophold i Europa, og det er lykkedes at få rejsen over Atlanten betalt. Deltagerne må selv regne med at betale størstedelen af rejseudgiften i USA, hvilket kan blive mange penge, hvis man bor på vestkysten.

Propaganda for modelflyvningen

Til brug for modelflyveklubbernes propaganda, f.eks. gennem de lokale hobbyforretninger, har modelflyverrådet ladet fremstille en fiks folder, der i få ord redegør for modelflyvningen, og hvorpå der er plads til, at hver klub kan anbringe oplysninger om sin virksomhed.

Da KDA er lige så interesseret i at få flere modelflyveklubber og -medlemmer, stilles folderen til rådighed for klubberne for halv fremstillingspris, nemlig 11 øre pr. stk.

Ryan vandt de amerikanske mesterskaber

De amerikanske svæveflyvemesterskaber fandt sted fra 24/7—2/8 og bød de 32 deltagende piloter (gennemsnitsalder 46 år) 8 hårde konkurrencedage — over så skrapt terren, at de sidste dage kun dem, der absolut ville til VM, gik fuldt ind for opgaverne. *John Ryan* på Sisu-1 blev ny mester med 6939 points foran *Dick Johnson* på RHJ-6 med 6922. *Schreder* på sin nye HP-11 blev nr. 3, og disse tre danner USA's VM-hold. *Cowboy* blev nr. 19.

Første dag var fri distance efter gennemflyvning af en 381 km trekant! Ryan nåede 719 km ialt, *Bikle* 692. *Cowboy* nr. 14 med „kun“ 535 km.

Kun få gennemførte næste dags 307 km ud-og-hjem.

Tredje dag: Fri distance efter en 614 km ud-og-hjem gennemførte ingen. *Johnson* kom længst med 437 km, *Cowboy* landede med andre på vendepunktet efter 307.

En 250 km trekant derpå gennemførte kun få.

Femte dag var der lagt op til at slå *Schreder* og *Cowboys* ud-og-hjem-præstation på 625 km fra 1958, men fra modsat ende til et vendepunkt lidt nord for *Bishop*. Ingen gennemførte, *Johnson* vandt med 548 km, *Cowboy* fløj 474 som nr. 14 og lå støt som nr. 14, men havde så en 0-dag, mens *Schreder* vandt fri distance med 753 km, og *Ryan* og *Johnson* fløj 714. Efter en 150 km trekant, som en del gennemførte, sluttede man af med en 284 km trekant, som kun *Johnson* gennemførte.

Gertsen nr. 3 ved de canadiske mesterskaber

Den gamle Birkerød-flyver *Kai Gertsen*, der bor i USA, blev nr. 3 ved de canadiske mesterskaber fra 3—12/7 med 6815 points efter holdet *Mix* og *Yeates*, der delte en 1-23H

og fik ialt 7301, mens *D. Webb* blev nr. 2 med 7117. *Peder Mortensen* (tidl. Horsens) og *R. C. Gairns* på Skylark 2 blev nr. 12 af de 21 deltagende. Der var ialt 8 konkurrencedage.

September-svæveflyvning

Vejrguderne viste sig fra den pæne side i september og muliggjorde en del svæveflyvning, som dog ikke medførte forskydninger i toppen.

Birkerød fik i varighed forbedret til 40.52, Odense til 27.19 (nr. 5), Kbhvn. til 24.04 (nr. 6), Havdrup til 21.02 (nr. 8).

Vestjysk forbedrede i hastighed til 108 p. I distanceklassen kom klubben op på fjerdepladsen foran Karup med 1057 p., idet man fik tre manglende flyvninger fyldt på. PFG sprang op på 6.-pladsen forbi Birkerød og København, da *D. Bennike* den 18. fløj 170 km fra Kaltetred via Stubbekøbing tilbage til Sorø med en flyvetid på 6.25, der vist er den længste så sent på året. PFG havde dermed 801 points.

På sølvdiplomernes område har *Hans Chr. Pedersen*, Kolding, fået nr. 183 og *Klaus Wiese Nielsen* i USA nr. 184, hvorefter vi med 27 tangerer rekordåret 1959. *Wiese* har samtidig fået sin guldhøjde.

Nr. 185 gik til *Ove Nesdaam Christensen*, der så sent som 13/10 fløj distancen som målflyvning fra Havdrup til Kalundborg.

Ideer til Arnborg søges

Svæveflyverrådets Arnborg-udvalg, bestående af *Age Dyhr Thomsen*, *Svend Bonefeld* og *Børge Christensen*, havde gennem et klubbrev udbedt sig ideer til svæveflyvecentrets udbygning og drift, og enkelte er der da også modtaget.

Vi tror imidlertid, at mange menige medlemmer går og undfanger endnu flere gode ideer, som bør tages i betragtning ved udarbejdelse af planerne, herunder ikke mindst

ideer til, hvordan centret skal skaffe sig de nødvendige indtægter.

Altså: skriv straks ideen ned og send den til KDA eller nærmeste udvalgsmedlem, og gider du ikke skrive, så tag telefonen og ring!

Det danske hold til VM i Argentina

Selv om VM i svæveflyvning, der finder sted i februar 1963, afholdes så langt borte som i Argentina, håber KDA alligevel at kunne deltage med et fuldt hold på 3 piloter. Det ville vi ikke have kunnet drømme om for få år siden, og når det er muligt, er de bl.a. på grund af de fine betingelser med gratis ophold og tilskud til rejsen, som den argentinske stat gennem sin svæveflyveorganisation FAVAV byder på — man må så blot håbe, at de noget urolige politiske forhold ikke vælter det hele i sidste øjeblik.

De tre danske piloter er *Niels Sejstrup*, *Harald Wermuth Jensen* og *Ib Braes*, som er udtaget af svæveflyverrådet. *Cowboy* flyver sin Lo-150 i den åbne klasse, mens både *Sejstrup* og *Braes* skal flyve Ka-6, der stilles til rådighed af FAVAV. Som holdleder fungerer *Aksel Feddersen*, der både er gammel VM-pilot og kyndig i sydamerikanske forhold. Da hjemhentning foregår i flyslæb, skal der kun få hjælpere med. Men meget afhænger endnu af, om der kan blive fælles europæiske flyvetransport med charterfly.

Efterlysning

Vandel er et sted, hvor man skal passe på sine faldskærme — antagelig fordi de lettere kan blive sammenblandet, når mange samles. Ifjor var det Kolding, som en skærm blev borte for, og nu efterlyser Vejle Svæveflyveklub sine to ombyggede sædeskærme med gul nyloncanopy, der er forsvundet i juni eller juli. De er mærket hhv.:

Dansk nr. 432, canopy nr. A. 340192.

Dansk nr. 347, canopy nr. A. 340196.



For større flyvesikkerhed:

Resultatet af s-kontrollantbesøgene

EN tendens til stigning i antallet af svæveflyvehavariet i det også for motorflyvningen så alvorlige »havariår« 1960 førte – som det vil huskes – til, at svæveflyverrådet i samråd med luftfartsdirektoratet besluttede at iværksætte besøg hos klubberne af svæveflyvekontrollanterne (de svæveflyveinstruktører, der på direktoratets vegne kontrollerer certifikatprøverne).

Disse besøg, de hovedsagelig foregik ifjor, havde til opgave efter en bestemt plan at undersøge klubbernes flyvemæssige standard og at vejlede dem med henblik på opnåelse af større flyvesikkerhed.

Som et hovedprincip blev det besluttet, at en s-kontrollant ikke måtte afgive rapport over sin egen klub, men for at være uafhængig skulle besøge nogle af de andre klubber. Den rapport, han efter besøget afgav til svæveflyverrådet, blev også i kopi tilsendt klubben, der derpå gennemgik den med instruktørerne og medlemmerne, og som derpå havde lejlighed til at besvare og kommentere den.

Det lykkedes fuldtud at få klubberne til at betragte besøget netop som et hjælpende besøg og ikke som en »inspektion«, og man gav overalt udtryk for tilfredshed med ideen.

Når den efterfølgende statistik giver udtryk for visse mangler, viser det netop, at besøgene er nødvendige. I hvor høj grad manglerne er afhjulpet, er der ikke statistik over, men det er sket i betydelig grad. Det er dog ingen skade til påny at kontrollere dette og at sikre sig, at der ikke sker tilbagefald.

Instruktørerne

Kontrollanterne indsamlede oplysninger om 77 instruktørers virksomhed. 53 af disse var hyppigt i funktion, 21 sjældent, og hos 3 var der anledning til kritik. Rapporten anbefaler, at det til fornyelse af instruktørbevis kræves, at den pågældende virker hyppigt, så han er i tilfredsstillende træning.

Kontrollanterne foretog kontrolflyvninger i tosædet fly med en del af instruktørerne for at undersøge deres flyvefærdighed, der heldigvis viste sig at være god. Mange var glade for at kunne drøfte enkeltheder i deres flyvning med kontrollanten.

Skolingen

En undersøgelse af, om klubben fulgte den dengang nye skolingsnorm effektivt, viste, at af 16 klubber gjorde 10 det, men 6 ikke. Det er blevet indskærpet, at den skal følges, og at evt. kritik af normen skal indsendes med konstruktive forbedringsforslag.

Den nye skolingsnorm kræver, at instruktøren gør notater i elevens flyvebog for hver flyvning. Dette blev på tidspunktet for besøgene kun gjort i 7 af 14 klubber. »En elev, der ingen notater har i sin flyvebog, burde ikke kunne få S-certifikat«, siger rapporten, så eleverne bør nok i egen interesse kræve, at instruktøren gør sin pligt helt op til de praktiske s-prøver.

Skolingsnormen lægger også mere end tidligere vægt på, at der indøves stall og wirebrud, inden eleverne sendes solo. Rapporten siger, at 10 klubber øver stall under sving,

mens 5 ikke gør det. Bedre står det til med wirebrud: 13 ja og 1 nej, men husk, at wirebrud bør prøves gentagne gange og i forskellige højder, så man er helt sikker på, at eleven reagerer rigtigt.

Rapporten kritiserer, at det endnu ikke var slået igennem, at også soloelver med C-diplom skal have præcist flyveprogram for hver start. »Det er synd for manden, for det sinker ham i uddannelsen. Yderligere er det farligt, han kunne jo nemt glemme den instruktion, han fik for en måned siden ved sin første solostart«, siger *Mogens Buch Petersen*, der har samlet svæveflyverrådets interessante redegørelse.

2 klubber har faste instruktørmøder hver måned, 9 andre med ujævne mellemrum. Faste møder er ikke så nødvendige i små klubber, men i de store med mange instruktører bør de holdes jævnlige – i flyvesæsonen helst hver 14. dag.

Flyvedisciplinen

Kontrollanternes skøn over flyvedisciplinen er opdelt i tre grupper. I 13 klubber er instruktørernes disciplin god, men hos 4 er den betegnet som dårlig, og det er meget uheldigt, da instruktørernes måde at flyve på smitter af på medlemmerne.

For certifikatindehavernes vedkommende får 6 klubber »god« og 4 »dårlig«, og rapporten udtaler, at denne kategori, der – sammen med instruktørkategorien – laver flest havariet, bør have disciplinen hævet.

»Det kan derfor ikke pointeres kraftigt nok, at der skal gøres et stort arbejde for at forbedre flyvedisciplinen. Der er mange måder at gøre det på – en af de mest effektive er at idømme piloter med mangel på respekt for flyvningen karantæne i så lang

tid, at han virkelig mærker det som en straf. Den lige indflyvning skal bruges af alle – også af de »ældre«, som ellers er »dygtige« nok til at kunne lande med kort indflyvning og sideglidning eller s-drej.«

Den første distanceflyvning

»Ved den første flyvning ud i terrænet er det instruktøren, der har ansvaret for, at piloten er ordentlig forberedt, at han har erhvervet sig tilstrækkelig erfaring over pladsen (et s-certifikat siger jo blot, at han kan udføre visse manøvrer og lande i nærheden af et mærke på den plads, han er vant til), at han har fået en grundig instruktion i at søge landingspladsen, materiellet og klubbens indstilling. De fleste klubber er dog ved at få øjnene op for, hvilke fordele der er i en velorganiseret og effektivt ledet skoling og videregående svæveflyvning.

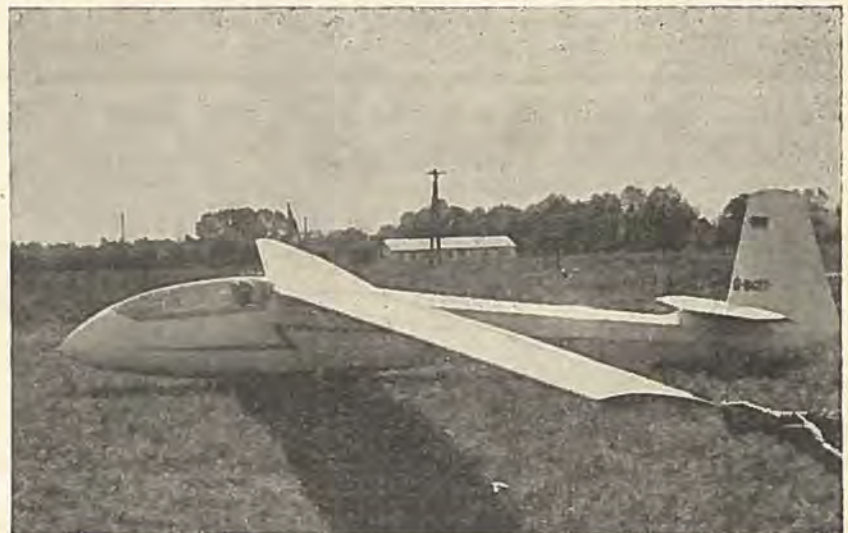
Kontrollanterne vurderede også flyvepladsen, hvoraf 8 blev betegnet som »god«, 6 som »dårlig«. De kastede også et blik på materiellets tilstand, og både for spil og fly er der 12 »god« og 1 »dårlig«. Om flyveeffektiviteten siges det, at der flyves effektivt 7 steder, men ikke effektivt 2 steder – det kan skyldes pladsen, materiellet og klubbens indstilling. De fleste klubber er dog ved at få øjnene op for, hvilke fordele der er i en velorganiseret og effektivt ledet skoling og videregående svæveflyvning.

Om virkningen af besøgene er det endnu for tidligt at udtale sig, omend der er svage tegn på, at havariet i forhold til den stærkt forøgede aktivitet er på tilbagegang – i hvert fald de mere alvorlige.

Hvorvidt besøgene kan fortsættes, er i første række et økonomisk spørgsmål. De er i første omgang finansieret af KDA på svæveflyverrådets budget, men kun med så beskedne beløb som svarer til rejsegodtgørelse med tog på 2. klasse. Man mener ikke, der for tiden kan afsættes flere midler.

»Behovet er sikkert ikke lige stort i alle klubber«, slutter rapporten, »men nogle synes stadig at trænge til lidt opsyn og vejledning, ligesom der sikkert i løbet af nogle år vil være behov for en ny gennemgribende besøgsrække til alle klubberne.«

ZUGVOGEL 3 B



Scheibe har udviklet sine Zugvogel-typer videre med denne 3B, der hævdes at have et målt glideforhold på 38–39, og som kun synker 2 m/sek ved 157 km/t. Den har stålrørkrop med et laminarprofil med gode langsomflyvningsgenskaber. Fuldvægten er 365 kg.

SKOLE-FLYVNING



vinterpriser

Vi skoler i Cessna 172. De flyver med det samme et 4-personers fly og bliver fortrolig med de i anflyvning af større lufthavne forbundne procedurer, samt radiotelefoni. De sparer omskoling senere ved at benytte TRANSair's tilbud ...

TRANSair
DANISH AIR-TAXI

KUN KR. 110.- INCL. INSTRUKTØR. RING I DAG

***HI 3038**

Administrations-kontor: Frederiksberg Alle 6, København V.

Kontor: HANGAR 142, Københavns Lufthavn, Syd. Telefon *DR 2080

DANFLY bruger RAZORBACK
FLYING ENTERPRISE bruger RAZORBACK
HAR **DE** FORLANGT RAZORBACK
GLASFIBERBEKLÆDNING til Deres FLY?
Godkendt af Luftfartsdirektoratet.

DELTA TRADING CO. Herlevgårdsvej 2 - Herlev.

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører
N. Thomsen Otto Thomsen

VESTERPORT

Minerva 1112

BRUGTE FLY I ALLE STØRRELSER

samt reservedele. Ring eller skriv efter vor liste på over 100 forskellige mindre fly eller efter specialtilbud på større maskiner — alt med korteste levering.

HELICOPTER SALES Inc., NEW YORK

Generalagent for Skandinavien: **REITZ & HØEG**, Gentofte

Ingeniør- og handelsfirma, Vangedevej 106 B

Telefon (01) *69 16 55

INSTRUMENTBEVIS

Leudesdorffs Flyveskole

St. Kongensgade 70 . Minerva 7770

Chefinstruktøren privat: Dragør 1742

Eneste koncessionerede flyveskole



CHAMPION

Champion tændrør på lager til alle gængse Continental og Lycoming motorer.

Generalagent for Aircraft-tændrør i Danmark

SCANAVIATION
KØBENHAVNS LUFTHAVN . DRAGØR

TELEFON DR 910*



Aviatorfest og pokaluddeling

Vor ældste og største svæveflyveklub, Aviator, fyldte den 25. oktober 30 år og fejrer dette med svæveflyvere fra hele landet ved en fest på skydepavillonen (ved udsigtstårnet) *lørdag den 17. november kl. 1900.*

Der er spisning, koldt bord med „småvarmt“ til kr. 21.00 pr. kuvert iberegnet 1 øl, 1 snaps samt entre.

Der bliver dans til et „rigtigt“ orkester hele natten. Morgenmaden kan nydes samme sted!

Da en del af svæveflyvernes flyvedagspokaler og diverse diplomer for rekorder ser ud til at gå til Alborg igen i år, vil årets uddeling af pokaler finde sted ved denne lejlighed for vindere vest for Storebælt (de andre uddeles ved andespillet i København den 6. december).

Aviator ser gerne mange repræsentanter fra andre klubber. Det vil også være muligt at deltage efter spisningen, men vil man med der, bedes man *senest 10. november* melde sig enten til Finn Toft Hansen, Lindholmsvej 73a, Lindholm, eller til Verner Petersen, tlf. (081) 33265 (om dagen) eller 31263 (om aftenen).

Nyt fra svæveflyveklubberne

Aviator fyldte 30 år den 25. oktober og fejrer det 17. november med en større fest. Klubben holdt de traditionelle landingskonkurrencen i efteråret.

Birkerød havde et farligt havari for nylig med Rhönbussard'en, som en certifikatindehaver under omskoling på typen kolliderede med nogle ledninger i. Han slap heldigvis med hjernerystelse og en beskadiget hals-hvirvel (og nåede en start i Rhönlerchen, inden han gik til sengs). Klubben vil ikke selv genopbygge flyet.

Midtjydsk har haft et jordhavari med sin Ka-8, hvis krop blev vredet ved et ground-loop.

Nordvestjysk har bestilt en Ka-8 til levering i 1964 og er ved at bygge et nyt spil med stærkere motor.

Ringsted ventede sin Ka-8 i oktober.

Vestjysk vil flyve Mucha Standard næste år, idet et hold medlemmer har købt Vejles tidligere fly og vil reparere det i vinter. Klubben passerede 2100 starter ved udgangen af september. Klubben har selv købt en polsk Lis til levering i november.

Viborg stillede sin flyveplads „til rådighed“ ved efterårsmanøvrerne, så ingentropperne — under ledelse af et gammelt medlem — fik „lov“ at prøve at indrette en feltflyveplads i form af to startbaner på arealet.

★

Registernyt

Nyregistreringer: OY-AMG, Drune D 31 Turbulent, Poul J. B. Holst, Odense.

Nye ejere: AEV, Cessna 172C, „Westfly“ v. A. Pallesen, Esbjerg. — DEA, KZ III, Turisthotellet v. J. Holm, Hirtshals. — ACW, Piper PA-22-150, E Dyrberg, Herlev, og K. E. Wexøe, Gentofte. — ABT, Piper Cub J 3, Robert Kvist Andersen, Århus.

Slettet: FAR, Airspeed Consul, Transair. — AEZ, Meta Sokol, H. J. Hammer.

★

Kastrup-gæster i september

Den russiske kosmonaut Juri Gagarin ankom 5/9 i en chartret Aeroflot IL-18, CCCP-75716, og Derby Airways var her 10/9 og 14/9 med DC-3, G-ANTD og G-AOFZ. 25/9 landede DC-3, PH-MAB og DC-4, PH-MAB, begge fra Martin's Air Charter. Widerøe mellemlandede med sin nye DC-3, LN-RTA 27/9, og 29/9 ankom en York, G-ANTJ, som fragter i stedet for BEA-Argosy.

Air France mellemlandede på nordpolsruten 1/9 med Boeing 707, F-BHSU, og Luft-hansa benyttede på ruten 18/9 og 22/9 Viscount, D-ANEF og L-1049G, D-ALOP i stedet for Convair 440.

Af privatfly ankom der 1/9 Wassmer W.A. 40 PH-PUT ejet af J. Tak fra Arnhem, Alcock & Priestley's Apache G-APZE samt Cessna 175 OE-DCF fra Salzburg og F8L Falco G-APXD fra London. SE-BFG, Bücker Bestmann tilhørende K. Christensen fra Kvarnby kom på besøg 4/9, og Battenfeld Maschinenfabriks Apache D-GARY 10/9. 13/9 ankom Cessna Aircraft Co. på demonstrationsflyvning med Cessna 320, N3004R, og Motorflug GmbH. landede med deres Aero Commander, D-IBAM. 14/9 Aero Commander OE-FAG fra Wien og Super Rallye OY-AFY fra Scandinavian Air Trading Co. 15/9 Haribo Lakritzen's nye Baron D-IEHO og 16/9 Aero 145, G-AROE. 19/9 F. Krupp's Twin Bonanza D-IDUM, og Battenfeld kom igen 20/9 med to Twin Bonanza'er D-INES og D-IEHE. 24/9 landede Malmø Aeroklubs gode gamle Tiger Moth SE-CHG, og Philips var her med Heron PH-ILA og Beech 18 PH-LPS. 28/9 ankom en ny Heron OY-ADF til Falck, som er byttet med Dove OY-FAL, der er gået til England.

Af særlige fly ankom 8/9 en DC-6B, YK-AEC fra Syrian Arab Airlines (ex-SU-AMC og LN-LMT) for at få et eftersyn hos SAS. 10/9 G-AOBN var en DC-3 fra Silver City, som blev anvendt for Radio Calibration Unit, flyet havde radioproveflyvninger med luftfartsdirektoratet. 27/9 landede igen en spændende DC-3, CF-IMA fra Canadian Aero Service Ltd., som blev anvendt for Photogrammetric Engineers; i halen af flyet var der monteret noget teknisk apparatur. Og så skal det lige nævnes, at Tiger Moth SE-CGD fra Foreningen Flyguppdrag i Varberg og Super Cub SE-CEY fra Carl Engström i Eslöv er til eftersyn hos Scanaviation, som også har samlet den nye danske Airedale OY-AOM (ex-G-ASAF).

USAF var her med C-47, O-76302 1/9, en blankoleret VC-118A, 33229 7/9 var en VIP-transport og C-131, 50294 9/9. C-54, O-17204 10/9 og O-49040, 322nd Air Division 11/9 samt C-47, O-51116 16/9 og O-77228 29/9. RCAF Canadair CC-106, 15929 15/9 og Luftwaffe C-47D, CA-015 (ex-USAF 43-49455) 23/9 og CA-011 30/9.

TYPENYT

Caravelle Horizon er en ny Caravelle-version, der fløj første gang 31/8. Med to General Electric turbomotorer, længere krop og tyndere vinge kan den medføre 84 turistklasse-passagerer og rejse med 860 km/t. Fuldvægt 50 tons. Ialt 149 Caraveller er bestilt nu.

Wassmer WA-28, der fløj første gang 11/8, er et svævefly med Super-Javelot's krop og en knap 18 m ny vinge. Flyet ventes at skulle bruges ved VM i Argentina.

SIPA 251 Antelope med 560 hk Astazou II turbinemotor var ved redaktionens slutning ved at være klar til første prøveflyvning.

Sud Aviation har købt licens til fremstillingen af det lavvandede firesejede GY.80 Horizon rejsefly.

KZ VIII's eneste eksemplar ejes nu af den tyske kunstflyver Gerhard Pawolka, der med den blev nr. 3 i de tyske mesterskaber samt deltog i VM. Han mener, den sagtens kan gøre sig gældende ved VM, når han får noget mere træning på typen.

Bücker Super-Jungmann kalder den svejtsiske kunstflyver Ruesch sin Bücker Jungmann, hvori han har erstattet den oprindelige 105 hk Hirth med en 170 hk Lycoming. Han overvejer at lave serievis ændring af typen, der også betegnes Bücker R. 170.

Fokker F.27 er nu bestilt i 226 eksemplarer, hvoraf der hidtil er leveret 193, nemlig 100 af Fokker og 93 af Fairchild.

Sikorsky CH-53A er en tung „stormhelikopter“ til U.S. Marine Corps, udviklet fra Sikorsky S-64 Skycrane, men forsynet med krop. Over korte strækninger kan der medføres 9 t nyttelast! Leverancerne påbegyndes først i 1965.

Douglas DC-8-salget har gået temmelig trægt, men i de seneste uger har fabrikken modtaget tillagsordrer på ialt fem, nemlig en til hvert af selskaberne Iberia, Canadian Pacific, Alitalia, Delta og Japan Air Lines. Hermed er der ialt bestilt 184 DC-8, hvoraf 171 er leveret.

Handley-Page H.P. 127 Jet Herald er en projekteret jetversion af Herald, forsynet med to Rolls-Royce Spey Junior. Størstedelen af Herald's struktur går igen i Jet Herald, således skal motorerne anbringes under vingerne på samme sted som ellers de to Darts. Kroppen er forlænget med 3,3 m, men er iøvrigt identisk med Herald's. Prisen anslås til omkring £ 500.000.

Nye amerikanske typebetegnelser

I USA har flyvevåbnet, flåden og hæren hidtil haft hver sit system for betegnelse af flytyper. Dette har åbenbart voldt problemer for politikerne, når de skulle tage stilling til bevillinger til militærfly, for det amerikanske forsvarsministerium har nu bestemt, at alle fly, uanset bruger, fremtidig skal have typebetegnelse efter et nyt system, fælles for de tre værn.

Efter det nye system betegnes hver type med et bogstav, der angiver flyets art, efterfulgt af et nummer. Foran typebogstavet kan der sættes et modifikationsbogstav, ligesom der efter nummeret kommer et versionsbogstav. Endnu kendes kun et eksempel på et fly, der har fået betegnelse efter det nye system. Det er Northrop N-156F Freedom Fighter, der nu hedder F-5A. Det vides ikke, om det nye system vil blive indført med tilbagevirkende kraft på andre typer, der nu er under anskaffelse.

Luftfartforsikringer

af enhver art
overtages af

Dansk Pool for Luftfartforsikring

Minerva 1841



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert forsikringselskab, der er tilknyttet poolen, samt af SAS's billetkontorer.



KONGELIG DANSK AEROKLUB

(DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Dag Hammarskjölds Allé 40, København Ø.

Telefoner: ØBro 29 og (ang. model- og svæveflyvning) ØBro 249.

Postkonto: 256.80.

Telegramadresse: Aéroclub.

Kontor og bibliotek er åben mandag til fredag fra kl. 9-16.

Formand: Landsretssagfører B. Moltke-Leth.

MOTORFLYVERADET

Formand: Dr. techn. Per V. Brühl.

SVÆVEFLYVERADET

Formand: Ingeniør Kaj V. Pedersen.

MODELFYVERADET

Formand: Bankass. Ole Meyer Larsen.

DANSKE FLYVERE

Formand: Generallojtnant H. Pagh.
Generalsekretær: Direktør August Jensen.
Dansk Pool for Luftfartforsikring.
Østergade 24, tlf. Minerva 1841.

FALDSKÆRMSSPORT

Husk vor mødeaften 7. nov.

Onsdag den 7. november kl. 1945 er der igen mødeaften i KDA.

Grosserer Kurt Holdt, der i sommer var på faldskærmsskole i Sverige og siden har haft lejlighed til at studere faldskærmssport i Ungarn og Rumænien, vil give en orientering om

FALDSKÆRMSSPORT.

Hertil vises films.

Selv om faldskærmsberetningen nok skal interessere mange andre end lige dem, der vil dyrke sporten, supplerer vi den med noget helt andet, nemlig Piper-filmen

WINGS TO ALASKA,

der viser en amerikansk families sommerferietur pr. Comanche til Alaska. Det er en dejlig turistfilm.

Mødet holdes atter i Borgernes Hus, Rosenborggade 1, København, og der er adgang for såvel personlige medlemmer som tilsluttede klubbers og firmaers medlemmer med ledsagere.

Skal vi have en faldskærmsklub?

Efter grosserer Kurt Holdts arkitel om faldskærmssport i vort november-nummer har der været adskillige henvendelser fra medlemmer, der er interesseret i at komme til at dyrke faldskærmssport, og i forbindelse med KDA's mødeaften den 7. ds. er det tanken at drøfte en eventuel oprettelse af en dansk faldskærmsklub på linie med den svenske.

Vi indbyder derfor alle faldskærmsinteresserede til at møde frem for efter mødet at konstatere, om der er interesse for planen og i givet fald at få nedsat et arbejdsudvalg til at træffe de fornødne forberedelser.

Mødeaften 1 oktober

For en fuldt besat sal indledte KDA vintersæsonens mødeaftener den 8. oktober med at vise den store russiske farvefilm „Stærke vinger“, der handler om forberedelserne til og gennemførelsen af en imponerende flyve-

opvisning ved Tushino i 1961. Mange originale programpunkter prægede dette farvestrålende kæmpeshow, der gav et omfattende indtryk af russisk flyvning.

Derpå gav modelflyveren *Henning Mikkelsen* i korte glimt nogle indtryk fra sin udvekslingstur til Tyrkiet i sommer. Han havde brugt sine øjne godt og på den korte tid skabt sig et interessant overblik over dette land med dets brydning mellem asiatiske og europæisk kultur.

Og til slut så vi Esso-filmen „Flyv selv“, inden en stor del af medlemmerne snakkede flyvning ved kaffebordene.

KDA'S omorganisationsudvalg i arbejde

Som meddelt på generalforsamlingen besluttede hovedbestyrelsen sidste vinter at nedsætte et omorganisationsudvalg med det formål at overveje en modernisering af KDA's organisation. Udvalget, der består af KDA's formand, landsretssagfører *B. Moltke-Leth*, civilingeniør *H. Harboe* samt formændene for de tre råd, er nu i fuld gang med arbejdet og har i første omgang koncentreret sig om at indsamle synspunkter på eventuelle mangler i den nuværende organisation. Til dette formål har man bl. a. haft et møde med repræsentanter for Sportsflyveklubbens bestyrelse, men det er også udvalgets tanke at afholde møder ude i landet for at drøfte problemerne med de derværende klubber og medlemmer. Man påtænker også gennem FLYV eller et særligt spørgeskema at indsamle synspunkter fra de enkelte medlemmer for at fremskaffe et tilstrækkeligt bredt grundlag for arbejdet.

Nye bøger i biblioteket:

Hans Herb: *Der Wetterschlüssel.*
BP Book of Airlines.

Runde fødselsdage:

Redaktør *Jeppe Jessen*, Storegade 24, Varde, 80 år d. 17/11.

Direktør *Hans Jensen*, Luftfartsdirektoratet, Gl. Kongevej 60, 50 år d. 18/11.

Oberstl. *Jørgen Henrik Harms*, Ceresvej 26, V., 60 år d. 25/11.

Murermester *H. A. Ehlers*, Sdr. Stationsvej 36, Slagelse, 70 år d. 29/11.

Grosserer *Holger P. Andersen*, Flæsketorvet 84, V., 60 år d. 1/12.

Vil De være mæcén?

Finansministeriet har også for indeværende år godkendt KDA som „berettiget til at modtage gaver med den virkning, at givnerne kan fratække disse ved opgørelsen af deres skattepligtige indkomst indenfor de i lovbestemmelsen fastsatte grænser“.

Så nu har De påny chancen for — på en billig måde — både at kunne optræde som mæcén og at hjælpe Deres flyveorganisation med at arbejde bedre for Dem. Der kan gives op til 1100 kr., og man må fradrage alt, hvad man har skænket KDA ud over de 100 kr.

Der kan altså maksimalt fradrages 1000 kr., og ved at „klippe toppen af skatten“ på denne måde kommer det i realiteten kun til at koste Dem en brøkdæl af det skænkede beløb.

Gaven kan gives generelt eller til bestemte

KALENDER

- 7/11 Mødeaften i KDA.
- 17/11 Årsfest i Danske Flyvere.
- 6/12 Andespil i KDA.
- 11/12 Andespil i Danske Flyvere.

Svæveflyvning

1-2/12 Klublederkursus (København).

Modelflyvning

- 4/11 Jyllandsslag (Århus).
- 31/12 Årsrekordåret slutter.

formål. Efter at vi er ophørt med fødselsdagshilsnerne med girokort til boligfondet, skulle vi gerne skaffe bidrag dertil på en anden måde. Kontoen for svæveflyvecentret står også stadig åben, og der kan findes på andre specielle muligheder.

Vi ved godt, at De vil være langt mere modtagelig for ideen sidst i januar — men så er det for sent. Det skal ske inden årets udgang, og kommer De for tæt dertil, har De brugt for mange penge til julegaver.

Giv derfor KDA Deres julegave allerede nu!

Flyvehistorisk sektion

Til den stiftende generalforsamling i Flyvehistorisk sektion den 5. oktober var der mødt ca. 25 historisk interesserede, så alle KDA's stole samt vindueskarne og småborde måtte tages i brug for at skaffe siddepladser. Det af arbejdsudvalget fremsatte lovforslag blev vedtaget med et par småændringer. Til bestyrelsen valgtes *Hans Kofoed* (formand), *Jørgen Brydensholt* (sekretær), *Ib Kyhl* (kasserer) og *Tage Rugård*. Lidt udenfor programmet gav flyvepioneren *Poul B. Pollner* en meget morsom skildring af sin medvirken ved Ellehammers flyveforsøg i 1909-10, og der udviklede sig en diskussion mellem *Pollner* og *Sigurd Sjøholm* om, hvorvidt Ellehammers 1906-fly overhovedet havde været i stand til at flyve, eller om det var et vindstød, der havde løftet flyet den 12. september 1906.

Sektionen første møde afholdes *tirsdag den 13. november kl. 19,45* i Hjemstavnslokalerne Linnégade 25. Der vises følgende film:

„Army Aviation“ om AOP- og forbindelsesflyvning med lette fly,
en tysk flykendingsfilm om transportglidere fra den anden verdenskrig, samt
„Screaming Jets“ om jetflyvningens historie indtil 1950.

*

Prisliste

Følgende ting leveres portofrit tilsendt mod forudbetaling på postkonto 256.80 eller i check:

KDA's jakkemærke	kr. 5,00
KDA's jakkemærke i guldbroderi	kr. 55,00
KDA's store emblem	kr. 12,50
KDA's lille emblem	kr. 6,00
Ekstra sølv- og guldeblemer ..	kr. 10,00
Ekstra B- og C-emblemer	kr. 6,00
C-mærke i plastik	kr. 1,50
Emblem for komb. a-diplom ..	kr. 5,00
Emblem for komb. b-diplom ..	kr. 6,00
Kunsthavningsblanketter	kr. 0,06
Radiostyringsblanketter	kr. 0,10
5 adressesedler	kr. 0,10
Startkort, hvide eller grønne ..	kr. 0,06
„FLIP“ Enroute-Low Altitude Europe	pr. år kr. 145,00

FLYV

BEDAKTION

Kongelig Dansk Aeroklub, Dag Hammarskjölds Allé 40, København Ø. — Tlf. ØBro 29 og 249.

Ansvarh. redaktør: Kaptajn John Foltmann.

Væredamsvej 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. — Postkonto 238.24.

Abonnementspris: 15 kr. årlig.

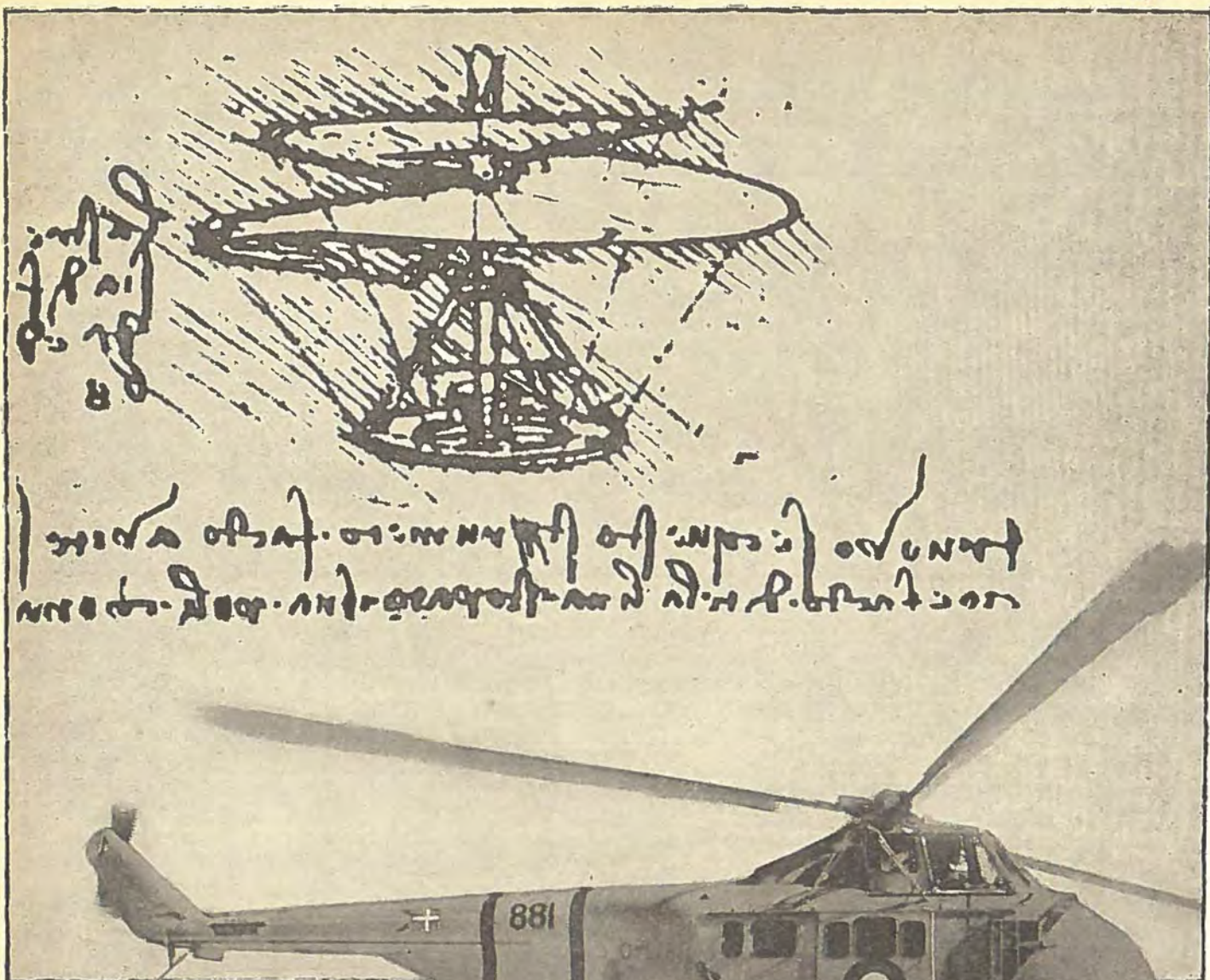
Rubrikannoncer: 1,20 øre pr. mm.

Sidste indleveringsdato for annoncer: den 10.

Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.

Jetgiganterne betyder større komfort, større rejseha-
stighed, bedre service. I alle store lufthavne verden
over betjener Air BP luftfarten med kvalitetsprodukter -





**HVIS
LEONARDO DA VINCI
HAVDE
LEVET
I DAG-**

ville han have nikket genkendende til den moderne helikopter. Allerede i begyndelsen af 1500-tallet eksperimenterede han med en maskine, der skulle give menneskene vinger. Selvfølgelig — kan man næsten sige — lykkedes hans eksperimenter ikke. Først da eksplosionsmotoren var konstrueret kom der skred i udviklingen. Fra første færd har ESSO været med til at hæve flyvemaskinerne fra jorden. I de store laboratorier verden over arbejder videnskabsmændene intenst på at udvikle det brændstof, der skal bruges i motorerne til de flyvemaskiner, som skal sætte nye rekorder og bringe flyvningen endnu videre frem og op.



FLYV

FLYVEVÆBNETS
BIBLIOTEK
KAPITAN VEDBÆK



TIDSSKRIFT FOR MILITÆRFLYVNING, TRAFIKFLYVNING, PRIVATFLYVNING OG FLYVESPORT



I denne måned er det 25 år siden, at den første KZ II gik i luften, en KZ II Kupé. Året efter fulgte KZ II Sport, der ses på dette Nowico-luftfoto, og i 1946 KZ II Trainer, der efter sin tid i flyvevæbnet stadig bruges i ændrede udgaver af danske privatflyvere.

PRIS KR. 1,50

12

1962

INDHOLD:

KZ II fylder 25 år * Super Eroussard demonstreret * Med FLYV i Beechcraft Musketeer * Faldskærmsport i Rumænien og Ungarn * Elektrisk varlometer * Modelflyprofiler



„Næste
morgen”
leverancer...
tværs
over
et ocean
eller
et kontinent



Når den nye Boeing 707-320 C fragt jet bliver sat i drift til næste år, vil den muliggøre „næste morgen” leverancer af store fragtforsendelser - tværs over et ocean eller et kontinent. For første gang vil luftfragt blive transporteret i større partier med jetaldrens fart.

-320 C vil kunne medføre mere end 45 tons over en afstand af 5700 km. Dens indladningsdør er den største på nogen civil fragtmaskine. Lastning og losning af en fuld last på bakker kan gennemføres på mindre end en time.

-320 C's øverste dæk kan med lethed omdannes til udelukkende passagerbrug, udelukkende lastbrug eller en kombination af begge dele. For eksempel

behøver man kun fire timer til at omdanne det fra passagerkabine til lastrum. Der er plads til 188 passagerer på økonomiklasse eller 168 soldater med fuld udrustning. Fuldt lastet er farten 925 km/t.

-320 C er en udvikling af den berømte 707-320 B Intercontinental, der har den største aktionsradius af alle jetlinere i dag. Der er anvendt samme systemer og komponenter som i -320 B, hvorved luftfartsselskaberne opnår de økonomiske fordele, der er forbundet med standardiserede reservedele, udstyr på jorden og ved træningen.

Den nye 707-320 C er allerede blevet købt af 3 selskaber: American Airlines, Pan American World Airways og World Airways.

BOEING

F L Y V

Officielt organ for
KONGELIG DANSK AEROKLUB og DANSKE FLYVERE
Nordens ældste og førende tidsskrift for flyvning

Nr. 12

December 1962

35. årgang

Faldskærmssport

FRA tid til anden har der været rettet forespørgsel til KDA fra medlemmer, der var interesseret i faldskærmssport. Vi har herhjemme vænnet os til, at vor virksomhed omfatter de tre grupper: model-, svæve- og motorflyvning, men i mange lande har man herudover den gamle noble og desværre kostbare ballonsport samt den nye og moderne faldskærmssport.

Det har især været de osteuropæiske lande samt Frankrig, der har været foregangslande på dette område, men i de senere år har sporten – der uden tvivl er den mest idrætsprægede luftsport – bredt sig også til de fleste af Vestens lande, og Danmark er det sidste af de nordiske lande, der går i gang med den.

Imidlertid er der nu ingen tvivl om, at interessen også herhjemme er stor nok til at gå igang. Der er dog mange ting, der først skal overvejes og forberedes, før man kommer frem til realiteter, og i første omgang gælder det utvivlsomt om at få nogle flere folk uddannet i udlandet og derefter måske kalde udenlandske instruktører til Danmark.

Blandt de mange spørgsmål er også rimelige og forsvarlige bestemmelser. Dyrket på fornuftig måde er faldskærmssport ikke mere risikabel end megen anden sport, og man vil fra KDA's side naturligvis lægge vægt på at forelægge luftfartsdirektoratet et forslag til bestemmelser, der tager sigte på at gøre det så sikkert og forsvarligt som muligt.

Selv om vore medlemmer vil dyrke faldskærmssporten som et mål i sig selv, er der dog ikke tvivl om, at denne sport ligesom f. eks. svæveflyvning også har en betydning herudover – den omfattes da også med stor interesse af staten i mange lande. Faldskærmsjægere er så småt begyndt at blive anvendt i vort forsvar, og dette kan utvivlsomt kun være interesseret i, at der gennem sporten skaffes forståelse også for militær brug af faldskærme.

KZ II fylder 25 år

Den første danske privatflytype i produktion er bygget i tre hovedversioner med interessante modifikationer af den sidste.



En KZ II Kupé i Kastrup i efteråret 1939 — med krigstidens neutralitetsmaling. Den anvendtes af Nordisk lufttrafik til taxa-flyvning med forretningsfolk.

DEN 11. december er det 25 år siden, at nuværende luftfartsinspektør *Arvid Hansen* foretog den første prøveflyvning med KZ II, det første praktisk anvendelige privatfly, der var konstrueret i Danmark. De 25 år er gået sporløst hen over jubilaren, der i dag ikke virker forældet, ja, egentlig forekommer mere moderne end de så udbredte højvingede privatfly af i dag.

Den oprindelige udgave af KZ II, senere benævnt KZ II Kupé, var lukket med sæderne anbragt ved siden af hinanden. Motorinstallationen bestod normalt af 90 hk Cirrus Minor, men et enkelt fly blev leveret med en 90 hk Gipsy Minor af samme effekt. Strukturelt var den opbygget som flertallet af datidens privatfly med krop af svejste stålrør, vinger og ror af træ og med beklædning af krydsfinér og lærred.

Knap et år senere, den 10. oktober 1938, foretog nuværende luftkaptajn *Thorild Petersen* den første prøveflyvning med KZ II Sport, der havde åbne sæder anbragt efter hinanden. Motoren var en Hirth HM 504AII på 105 hk. En lidt ændret udgave med strukturelle forstærkninger og kapoteringsbuk blev bestilt af marinens flyvevæsen, men de fire fly blev først færdige efter besættelsen og derfor aldrig taget i brug, i hvert fald ikke af marinen.

På grund af krigsudbruddet i september 1939 og den påfølgende besættelse af Danmark nåede KZ II aldrig at få nogen større udbredelse, og der blev kun færdigbygget 14 KZ II Kupé og 16 KZ II Sport, af hvilke den overvejende del blev beslaglagt af vore selvbudne gæster i 1943. Dele til yderligere 8 KZ Kupé overlevede dog besættelsen for at gå tabt ved fabrikkens brand den 17. februar 1947. Ved samme lejlighed brændte en næsten færdig pontonversion af KZ II Sport, der skulle have været forsynet med en amerikansk le Blond stjernemotor på 130 hk.

Trainerne

I april 1946 (den nøjagtige dato har det ikke været muligt at fastslå) foretog civilingeniør *K. G. Zeuthen*, KZ-flyenes konstruktør, de første prøveflyvninger med KZ II Trainer, en militær udgave af KZ II Sport. Prototypen havde lukket cockpit, men serieudgaven vendte tilbage til de åbne cockpit. Motoren var for prototypens og de første seks serieflys vedkommende Gipsy Major I B på 120 hk; det var motorer, som Skandinavisk Aero Industri havde indkøbt før krigen til brug i KZ II Sport, og

som det var lykkedes at holde skjult for tyskerne. De sidste ni seriefly havde 145 hk Gipsy Major X.

Af de militære KZ II T'ere blev de ni resterende solgt til civil anvendelse i 1955, efter at flyverkommandoen og aeroklubben forgæves havde søgt om, at de måtte blive foræret til flyveklubberne. De nye ejere har i flere tilfælde forsynet deres fly med lukkede cockpits, enten af osteklokkefacon eller af mere strømlineet udformning. F. eks. har *Bent Michelsens* og *E. J. Thomsens* fly OY-FAT fået en stor boble over det bageste cockpit, mens det forreste er forsynet med et tag, der flugter med kroppens overside, så den stakkels passager må nøjes med at se ud gennem to små sidevinduer.

Mest omfattende modifikation

OY-FAY, der tilhører civilingeniør *K. A. Rasmussen*, har gennemgået den mest omfattende modifikation, hvorved den foruden lukket cockpit har fået tiptanke og oprækkeligt understel, ligesom vingetippene er blevet »klippet«, så spændvidden nu andrager 9,65 m. Slotsene er derved forsvundet, men på grund af tiptankene er stallegenskaberne alligevel særdeles gode, og med motoren på marchomdrejninger kan pinden trækkes helt tilbage, uden at flyet taber en vinge. Tiptankene, der også giver plads til landingsprojektører og navigationslys, rummer egentlig 350 l benzin, men med flyets nuværende udstyr er det kun tilladt at medføre 286 l. Civilingeniør Rasmussen har selv udført hele konstruktions- og beregningsarbejdet, hvad der står ham i ca. 2000 arbejdstimer, men så er der også lavet 64 nye tegninger og udført beregninger, der i renskrevet stand fylder 65 maskinskrevne sider. Selve ombygningen er foretaget af Scan-aviation, Skandinavisk Aero Industri og ejeren selv. Første prøveflyvning skete den 14. januar i fjor i Kastrup med *K. A. Rasmussen* selv ved pinden, og han har udført et ret stort prøveflyvningsprogram med sit fly, incl. dyk- og spindprøver.

Flyet har ualmindelig gode flyveegenskaber. Det er selv ved fuld last meget levende, f. eks. tager en kurveændring fra 45° drej til venstre til 45° til højre kun 1,5 sek. Halehjul er styrbart, koblet til sideroret, således at koblingen udløses ved større udslag af halehjulet. Det styrbare halehjul giver meget gode taxi-forhold, hvilket *K. A. Ras-*



Eneste tilbageværende danske KZ II Kupé, fotograferet da vi prøvede den forleden fra Bohnstedt-Petersens flyveplads ved Hegnsholt i nærheden af Hillerød.

mussen nød godt af, da han under en prøveflyvning den 18. januar 1961 fik motorstop kort efter start på bane 22 i Kastrup og måtte lande ligefrem på samme bane. Understellet var trukket op – det sker hydraulisk ved hjælp af en håndpumpe – og Rasmussen nåede kun at få det venstre ben ud igen før landingen. Det styrbare halehjul bevirkede, at der var fuld kontrol over flyet, som kun led ubetydelig skade. Årsagen til motorstopet var tilsødede tændrør, formentlig på grund af lang prøvekørsel på jorden.

Tomvægten er gået noget op, til dels på grund af installationen af elgenerator og radio (NARCO VHT-3 Superhomer modificeret med Wistel-Timer), og andrager nu 646 kg. Max. tilladte start- og landingsvægt er 945 kg, max. tilladt flyevægt under kunstflyvning 795 kg, og den største tilladte dykhastighed er 350 km/t. Ved fuldvægt 945 kg er flyvehastigheden ved 2100 o/m 200 km/t, ved 1900 o/m 175 km/t. Stigehastigheden ved jorden er 500 fod/min ved 2200 o/m, og flyvetiden med 286 l benzin ca. 10 timer.

Af de gamle KZ II'ere fra før krigen er der nu kun én tilbage i Danmark, nemlig Kupé'en OY-AEA, tilhørende *H. A. Brix-*

gart. Desuden findes der en Kupé og en Sport i Sverige.

På jubilæumsdagen vil vi fremføre den traditionelle lykønskning til jubilaren med håbet om at se ham i aktivitet i mange år endnu, og når den tid kommer, da også KZ II falder for aldersgrænsen, håber vi, at et eksemplar får lov til at nyde sit otium på flyvemuseet. *HK.*

Data m. v.

		Kupé	Sport	Trainer
Spændvidde	m	10,5	10,2	10,2
Længde	m	7,3	7,6	7,5
Højde	m	2,0	2,1	2,1
Tomvægt	kg	450	475	550
Fuldvægt	kg	750	725	850
Max. hastighed	km/t	210	220	220
Marchhastighed	km/t	175	200	190
Landingshastigh.	km/t	72	72	75
Flyvestrækning	km	1100	900	650
Tophøjde	m	5000	5500	5000

Med FLYV i KZ-II Kupé

MENS jeg blev omskoleet til KZ II T i 1949, havde jeg aldrig haft lejlighed til at prøve »toeren«s tidligere versioner. I anledning af 25-års-jubilæet henvendte jeg mig imidlertid til ejeren af vor eneste af disse, premierløjtnant *H. A. Brixgart*, der har en KZ II Kupé, OY-AEA, forsynet med 80-90 hk Gipsy Minor motor, og han stillede velvilligst sig selv og flyet til disposition for et personligt indtryk.

Det er vist den sidst færdigbyggede – fra 1945, omend delene er fra 1940, så den er altså ikke særlig gammel og stadig i fin stand.

Af et tosedet fly virker den meget stor med sin ret tykke krop og (på jorden) højt-siddende motor. Indstigning sker ad planroden i hver side – en ad gangen, fordi åbningerne i taget kun kan åbnes skiftevis.

Kabinen virker rummelig, især i længderetningen, og man føler sig straks hjemme, for styregrej m. m. er ganske som på KZ III. Selv om den er fra før de store acrylglaskuplertid, så vinduerne er delt op, er der godt udsyn (samt mulighed for lidt skygge for solen), dog kunne man godt have brugt det ekstra tagvindue, der oprindeligt var projekteret, til udsyn bagud.



KZ II-KAR må vi vel kalde *K. A. Rasmussens* ombyggede træner med tiptanke og oprækkeligt understel.

Super Broussard demonstreret



Nord Aviation MH 260 Super Broussard fotograferet ved demonstrationen i Københavns lufthavn.

Indtryk af den foreløbige
serieudgave

★

vi et førsteindtryk af den nye type, som havde ca. en snes passagerer ombord (262 tager 23—29).

Trods det ret smalle understel i udbygninger på kroppens sider syntes den at have gode køreegenskaber — i hvert fald kørte piloten den med betydelig hastighed. Rent umiddelbart undrer man sig lidt over, hvordan den vil reagere på en mere ujævn græsflade, men understellet hævdes at være robust og egnet til det.

Starten varede (uden flaps) 25 sek. Stigeønnen ved fuldøgt er 1475 f/min (7½ m/sek). Tophøjden for 262 angives til 27.900 f, på én motor 8.530 f.

Vi fik demonstreret kantstilling af en motor, hvilket foregår bemærkelsesværdigt hurtigt — på nogle få sekunder.

Cockpittet ser praktisk ud og har jævnt godt udsyn forud og nogle dejligt store og høje sidevinduer, der i forbindelse med den højtliggende vinge og de slanke motorer giver fint udsyn til siden, også under sving, samt godt udsyn også bagud. Forhåbentlig fristes de ikke til at slække herpå, når der kommer trykkabine.

Nogle minutter i højre førersæde, mens vi dampede af sted med 180 knob i ca. 2000 fod, gav os indtryk af en ret stabil og støt flyvemaskine i den turbulente luft. Den var ret tung på krængerene, så man måtte tage med nogen bestemt på rattet, når man ville svinge.

Indflyvning til landing sker med 85 knob, og de dobbeltslottedede flaps giver en tilpas glidevinkel til at komme ned på mindre pladser med.

MH 262's første eksemplar ventes i luften inden årets udgang. Tre skal være klar til Paris-udstillingen.

KZ-II Kupé ...

Selv om fuldøgten er 750 kg, er planbelastningen lav (50 kg/m² ved fuldøgt), så den starter og lander kort og kommer nemt i luften fra Hegnsholts bane, der fører lige mod en skov, som man dog viger af for og flyver langs med.

Flyveegenskaber er behagelig med god rorharmonisk, støjniveauet vel som på en III'er.

De gamle II'ere, både Kupé og Sport, var kendt for at være lidt »kildne« i stallegenskaberne med tilbøjelighed til at »tabe en vinge« og gå i spind. De sidste blev derfor udstyret med forkantslots på ydvingerne, og det hjalp meget.

Ved lidt brutal behandling kan den ganske vist nok tabte noget højde, men ved mine forsigtigere forsøg i 3-400 m både med og uden motor fik jeg ikke noget udpræget stall frem. Den bliver dog noget urolig uden udpræget stall-varsling, er tilbøjelig til at afvige fra kursen og krænge lidt etc.

Den rejser med op til 175 km/t og har med sine 140 l tankindhold en fin rækkevidde på op til 1100 km. Dog bliver der ikke vægt tilovers til bagage ved fulde tanke, da tomvægten er 505 kg mod de oprindeligt angivne 460.

Som de øvrige II'ere glider også Kupé meget fladt, men den store flap eller bremsklap, der slås næsten vinkelret ud under centralplanet, kan nok få den nedad på små pladser og få den til at sætte sig uden at »flyde« for meget henover jorden. Det anbefales ikke at bruge sideglidning samtidig med denne brems, der iøvrigt kun bruges til landing, ikke til start.

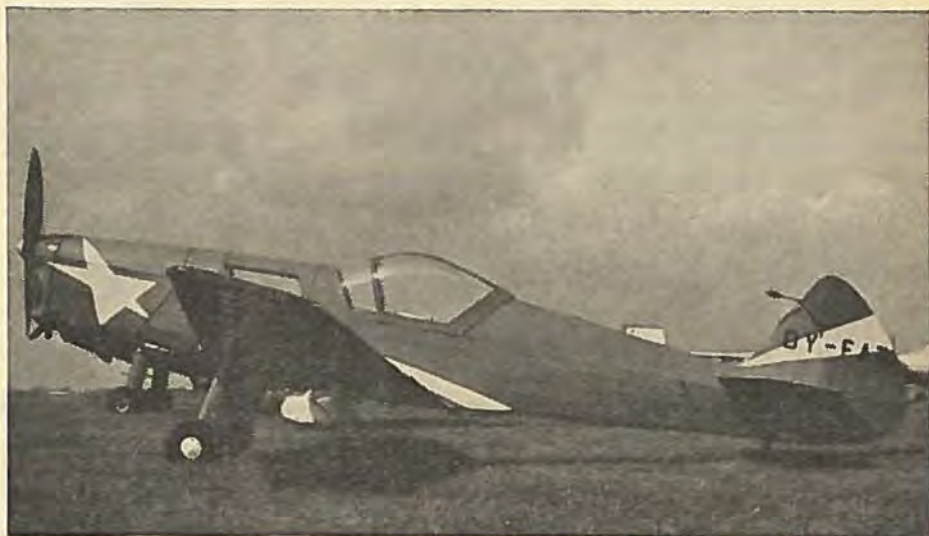
Et par uger før jeg fløj denne første danske privatflytype, der kom i produktion, havde jeg lejlighed til at prøve det sidste led i familien, grosserer K. Holdt's KZ X MK. 2, der er den ombyggede prototype og eneste overlevende af denne AOP-type, og som nu i en årrække har gjort god tjeneste også som privatfly. Man kan ved dette 25-årsjubelæum ikke undertrykke et suk over, at det ikke lod sig gøre at opretholde en dansk flyproduktion.

PW

Nord-Aviation Super Broussard, som vi omtalte i sidste nummer, blev den 19. oktober demonstreret i København ved firmaets danske repræsentant *Jørgen Schiøtt*. Det var det andet eksemplar af den lille serie på ti, der bygges af MH 260, F-BKRB, som efter ruteafprøvning hos Widerøe i Norge var på en nordisk rundtur, inden den atter vendte hjem til Frankrig. Den havde de sidste 30 dage fløjet ikke mindre end 300 timer.

MH 260 er i høj grad at betragte som et mellemstadium mellem den stempelmotordrevne prototype MH 250 og produktionsversionen MH 262, der faktisk får en helt ny rund krop og trykkabine i modsætning til den noget firkantede krop på 260. Desuden får den to Turbomeca Bastan VI turbomotorer på 1065 hk i stedet for Bastan IV med 986 hk. Mere komfort, bedre lyd-isolation etc. bliver samtidig indført.

På en halv times tur rundt over Sjælland i forholdsvis lav højde under skydækket fik



En anden meget ombygget KZ II er Bent Michelsens og E. J. Thomsens, der ses her.

Med FLYV i

Beechcraft Musketeer

Beech søger indpas i det store marked for enkle firesædede fly

MENS jeg i tidens løb har fløjet en række Cessna- og Piper-typer, har mit personlige kendskab til den tredje store amerikanske fabriks produkter været begrænset til en pladsrunde i Beechcraft Debonair. Beech har hidtil holdt sig i den lidt dyrere ende af skalaen, som det danske marked ikke har været så interesseret i, men først med Debonair og nu med Model 23 Musketeer har man søgt at få en del af det store marked, der findes for lidt mindre kostbare firesædede fly.

Som vi allerede sagde i vort februar-nummer, minder Musketeer så slående om Piper Cherokee (beskrevet i august), at vi skal lade det stå åbent, om de to firmaers ingeniører efter at have fået stillet samme opgave er endt ved det samme resultat, eller om man direkte har givet svar på Cherokee, der fløj første gang i januar 1960, mens Musketeer fløj første gang i oktober 1961 og nu i efteråret er begyndt at blive leveret til kunder og de mange nye forhandlere, Beech har knyttet til sig med henblik netop på denne type.

OY-AOW, som Scandinavian Air Trading Co. Ltd. har fået hjem pr. SAS DC-7F, har serienummer M-14 og havde fløjet 16 timers prøve- og leveringsflyvning Wichita-New York, da den d. 20. okt. havde fået sine danske papirer klar og blev demonstreret for os af firmaets pilot, *Svend Malmberg Christensen*, fra Skovlunde.

Det var samme dag, som 36 forhandlere i U.S.A. præsenterede typen, efter at »Tre Musketeer« havde været på en tre måneders demonstrationstur rundt i U.S.A.

I det ydre er der bogstaveligt talt ingen



En af de første amerikansk-registrerede Model 23 Musketeer i luften. Den rejser med op til 217 km/t og har en økonomisk rækkevidde op mod de 1500 km.

forskul på Musketeer og Cherokee – bortset fra bemalingsstilen, hvor man kan vælge mellem fire typer; AOW var »Pacific Blue« med »Blueberry Blue« stribe og som alle fire med hvid overside på kroppen.

Vingen med tykt laminarprofil er af en moderne konstruktion med en enkelt bjælke og i torsionsnæsen tommetykke ribber i bicellekonstruktion, hvortil metalbeklædningen er limet, hvilket giver en meget fin overflade.

Indstigningen sker ad en stor dør i højre side, hvor man også har bagagerumslemmen

-- bagagerummet er iøvrigt tilgængeligt også fra kabinen.

Modsat Cherokee leveres Musketeer kun i én standardudgave, hvortil man naturligvis kan få forskelligt ekstraudstyr; men standardudstyret er bemærkelsesværdigt fyldigt. Den leveres malet, med et rimeligt instrumentudstyr, en udmærket radio med VOR og med et omfattende elektrisk udstyr, der bl. a. indeholder to roterende antikollisionslys. Som Beech siger, leveres den til rejseflyvning ved såvel dag som nat, og nat-VFR-flyvning er altså en sådan selvfølge i USA, at man regner med, at kunderne vil betale for dette udstyr som standard.

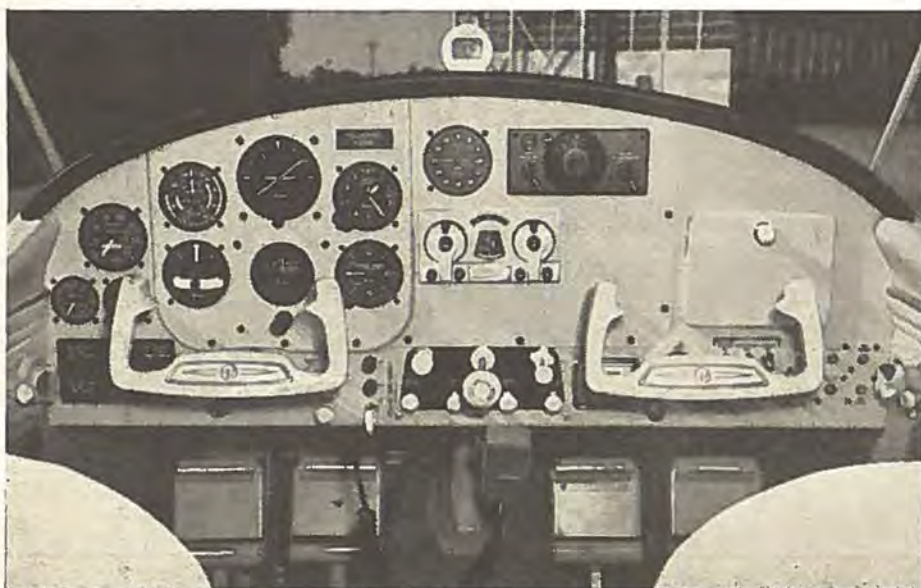
Musketeer's radio er en King-type, som King selv sælger som model KX-150 Director. Den har en 90 kanals VHF med en 100 kanals omni-modtager med indbygget indikator og er en kompakt og moderne kvalitetsradio.

AOW havde som ekstraudstyr gyrohori-sont, kursgyro, dobbeltstyring og pitotvarme for ialt godt 4.600 kr. oven i prisen ab fabrik på 92.169 kr. Standardprisen leveret indregistreret i Danmark er 102.640 kr.

Personlige indtryk af typen

Med en checkliste i hånden bliver man hurtigt fortrolig med det velindrettede instrumentbræt og øvrige indretning af kabinen, og da den 160 hk Lycoming O-320-B går i gang, mærker man straks, at der er god lydisolering, hvilket også bekræftes under flyvning. Dog rapporterede vor passager lidt vibrationer i et vindue.

Kørslen er ikke vanskelig, men her mærker man straks en særegenhed ved Musketeer. Dels er affjedringen (gummiklodser) meget hård, så ujævnheder i pladsen mærkes, og dels er der ikke styrbart næsehjul. Dette spiller ingen rolle, når man har plads; men på smalle baner, som vi prøvede på Møllemosegård, kniber det med at få det



Musketeer har et overskueligt instrumentbræt med omfattende standardudstyr, inklusive radio og VOR i midten. Her er dog også vist ekstraudstyr i form af gyroinstrumenter, ADF, dobbeltstyring og — til højre for venstre rat — håndtag og lys til simulering af optrækkeligt understel, så man kan trænes til det fra begyndelsen.

bredsporede fly rundt tilstrækkeligt snævert ved hjælp af de individuelle hjulbremser og sideroret.

Flyet accelererer godt, og starten (uden flaps) er aldeles smertefri. Man føler sig straks hjemme i flyet. Udsynet er godt, bortset fra bagud. Der er et godt varmesystem og effektivt ventilationssystem, som på den sjældne varme solskinsdag i oktober var rart at kunne bruge. Piloten har endda foruden det lille vindue hele to friskluftsåbninger i kabinevæggen.

Roregenskaberne er yderst behagelige, flyet svinger nemt og ubesværet fra side til side. Den dynamiske længdestabilitet er svagt positiv, så svag at man i hvert fald ved et førsteindtryk skal være en lille smule efter den, selv om den er trimmet ud. Betjeningen er et rart håndhjul mellem sæderne.

Da jeg ville prøve tværstabilitet, gav flyet sig straks til at dreje, hvilket antagelig er på grund af en forbindelse mellem krænge- og sideror, så sidstnævnte automatisk følger lidt med. Man behøver ikke interessere sig for pedalerne i normale sving. Stallegenskaberne såvel uden som med halv og hel (30°) flap er nydelige. Der er ringe dynamisk varsling, men en akustisk indikator, der dog den pågældende dag ikke ville lade høre fra sig.

Med tre voksne i flyet og ingen bagage måtte jeg have trimmet helt tilbage for at opnå 80 mph under glidning. Brug af flaps gav ingen følelig trimændring. Jeg lavede først en landing med halv flap og startede igennem for senere at prøve med fuld flap. Jeg var forberedt på, at den ville »flyde« en del, inden den satte sig, men det var ikke så meget igen.

Vil man lande kort, skal man flyve lidt langsommere ind (74 mph), men i begge tilfælde sætte sig ved 65 (den staller ved 62). Og for at få bremsevirkning skal man så straks tage flaps ind. Det fungerede udmærket ved den sidste landing på Skovlunde, hvor jeg - trods forsøg på sideglidning, der ikke virkede meget - kom så højt ind, at jeg tvivlede på at kunne klare det i det stille vejr, men hvor vi uden særlig hård opbremsning klarede den fint uden at bruge hele resten af pladsen.

Man skal iøvrigt bøje sig en del for at komme til flaphåndtaget på gulvet, men til gengæld kommer det ikke så højt op ved fulde flaps, så det som på nogle typer generer.

Præstationer

Flyets håndbog er kort og klar og giver ret detaljerede oplysninger om præstationerne. En af brochurerne sammenligner dem direkte med to fly kaldet »Y« og »Z«, som let identificeres med tilsvarende udstyret Cherokee-model og en do. Cessna Skyhawk. Såvel pris som præstationer ligger umådelig tæt, dog med svag overlegenhed for Musketeer m. h. t. fart, disponibel last og rækkevidde - samt kabinemål.

Fuldvægten på 1040 kg er en smule over de to andre typer, og vingearbejdet lidt mindre, hvad der resulterer i en lidt højere planbelastning på 77,5 kg/m² mod de andres 67,5 og 63.

Det giver Musketeer en rejsehastighed på 217 km/t mod konkurrenternes 211, men begrænser også topøjden til 13.500 fod (4100 m) mod hhv. 15.000 og 14.550. Man skulle tro, det også kunne mærkes på start- og landingspræstationerne, men forskellene i typernes data er betydningsløse.

Musketeer kan starte på 272 m og passerer 15 m efter 402 m, og den lander herfra på 370 m og ruller ud på 181 m.

Den lidt højere fuldsvægt giver også en smule højere disponibel last på 454 kg med standardudstyret. Med normal brændstofbeholdning (40 US Gallons - 153 l) kan man da være 4 personer og 29 kg bagage; nøjes man ved at være 3, kan man medtage 52 kg og fylde de to tanke op til distanceflyvning med 60 gallons. Bagagerummet er iøvrigt vægtbegrænset til 63 kg.

Den rækkevidde, man kan få ud af de to tankindhold, afhænger naturligvis også af hastighed og højde. Flyver man med 209 km/t i 750 m, kan man nå hhv. 778 og 1240 km. Flyver man med 173 km/t i 3200 m, bliver det hhv. 920 og 1490 km. De angivne rækkevidder er realistiske, idet der er taget hensyn til forbrug ved kørsel, start og stigning samt en reserve på 45 min.

Om det så er rækkevidden uden motor, er den med i instruktionsbogen. Glidetallet er 10,5, og man kan straks slå op og finde den tilsvarende rækkevidde fra given højde og mod- eller medvind, hvis man pludselig skulle få brug for det!

Resumé

Beech havde allerede fået ordre på 300 Musketeers, da leverancerne begyndte, og produktionen vil snart være oppe på 1000 pr. år. Som det enkle og praktiske rejsefly det er med udmærkede præstationer, vil det

kedet. Og potentielle købere, som finder det svært at vælge mellem de forskellige typer, utvivlsomt kunne gøre sig gældende på marder ligger så tæt op ad hinanden som tilfældet er, kan trøste sig med, at de uanset valget får et udmærket fly at flyve med!

PW.

Statistik og flyvehavarier 1961

I begyndelsen af november udsendte luftfartsdirektoratet havaristatistikken for 1961.

Der blev i dette år fløjet 25.842.882 km (mod 23.7 mill. km i 1960), fordelt således:

International regelmæssig offentlig lufttrafik	14.463.866 km
Indenlandsk do.	1.578.486 km
Div. erhvervsm. trafik	7.814.720 km
Skole- og træningsflyvning	1.043.240 km
Privatflyvning	942.570 km
I alt	25.842.882 km

Mens den samlede fremgang er 8,8 % (mod 14,5 året forud), er den internationale trafik kilometermæssigt gået 7,8 % tilbage, men den indenlandske er gået hele 62 % frem. Passagerkm-mæssigt er den internationale trafik dog gået en kende frem, men den indenlandske lidt tilbage!

Diverse erhvervsmæssig trafik har hele 64 % fremgang, skole- og træningsflyvning 23 % tilbagegang og privatflyvning 22,5 % tilbagegang.

Det skyldes tilsyneladende, at landbrugsflyvningen er bragt på plads, og at en del privatfly også udnyttes erhvervsmæssigt.

Der er registreret hele 40 havarier (mod 26), altså væsentligt mere end svarende til km-fremgangen, men heldigvis er antallet af alvorlige havarier langt mindre end i 1960, hvor der var 5 dødsulykker med ialt 57 døde. I 1961 var der en med tre døde.

Havarierne fordeles sig med 2 på indenlandsk trafik, 10 på div. erhvervsm., 5 på skole- og træning og hele 23 på privatflyvning, hvorunder dødsulykker også findes.

Årsagsanalysen henfører 19 af havarierne til personelfejl, 10 til materielle fejl og 11 til diverse årsager (4 vejret, 7 lufthavnens tilstand). Under de første er ingen henført til overtrædelse af bestemmelser eller skodesløshed. Stigningen i materielle fejl gælder især motorfejl (8).

Når privatflyvningens havarier stiger fra 14 til 23 med mindre km-tal, kigger man jo lidt nærmere på dem. De opdeles i 12 personelfejl, 3 materiel, 8 andre (4 vejr, 4 lufthavnen). De fleste personelfejl er sket under landing eller kørsel, ofte kun med små skader, som dog burde være undgået. Om stærk sidevind og kraftigt vindstød etc. er vejrets skyld, eller piloten burde have kompenseret herfor, kan altid diskuteres. Der spores ingen klar linie i havarierne - man kan blot mane til øget almen forsigtighed for at holde de dyre havarier nede.

Af havarierne under diverse erhvervsmæssig flyvning henføres de 70 % til landbrugsflyvning, der må indrømmes at medføre øget risiko.

De ti første måneder af 1962 udmærker sig også ved en del havarier med materiel skade, men heldigvis ingen alvorlige ulykker. Efter to sådanne år er der grund til at passe på, så man fortsat undgår store ulykker.

Nye danske repræsentationer

Danfoss Aviation Division har overtaget forhandlingen af den franske Potez 840 for Danmark. Typen, der var omtalt og afbildet i sidste nummer af FLYV (s. 233), er som bekendt et lettere trafikfly eller større forretningsfly med fire turbinmotorer. Den koster med komplet udstyr (dog ikke DME og vejrradar) ca. 3,1 mill. kr.

En anden type flyvemaskine, der nu er repræsenteret i Danmark er den schweiziske Pilatus Porter, som vi omtalte i juli 1960. Det er en alsidig anvendelig højvæjningstype, der nu leveres både med stempelmotor og turbinmotor, og den repræsenteres her af A/S Polyfa.



OY-AOW foran den store hangar på Møllemosegård ved Allerød. Læg mærke til den stabiliserende udformning af vingetippen, som iøvrigt er af fiberglas og kan udskiftes.

Engelsk diskussion om flyveledelsen

Bemærkelsesværdigt foredrag af Peter Masefield

GENERAL AVIATION og dens problemer m. h. t. luftrummet og flyveledelsen var hovedpunktet på den engelske flyvelederforenings årsmøde i oktober, der iøvrigt også omfattede foredrag om mange andre emner, f. eks. af oberst K. Birksted om koordinationen af militær og civil flyveledelse i Europa.

Repræsentanterne for General Aviation var Shell's flyvechef Douglas Bader, der talte om flyveledelsen set fra forretningsflyvningens synspunkt, og Beagle-direktøren Peter Masefield, der – som FLYV's læsere vil vide – før har givet udtryk for kraftige og friske synspunkter på flyveledelsesproblemer.

Fem grundlæggende principper

Masefield opstillede fem grundlæggende principielle punkter, som burde være baggrunden for enhver flyveledelse:

1. Flyveledelsens formål skulle være at forstå og – som rådgiver – sørge for alle luftrumets brugere. Den skal ikke blot sørge for en tilfredsstillende sikkerhedsstandard, men også for at give alle flyvere størst mulig assistance.

2. Man kan opnå forskellige grader af sikkerhed og må stille sikkerheden i luften i relation til størst mulig udnyttelse af luftrummet. Vilkårlig brug af luftrummet uden nogen kontrol vil være en lige så lidt acceptabel risiko som en intolerant indførelse af restriktioner med det formål at udelukke enhver risiko, hvilket vil standse al trafik.

For at sikre størst mulig forståelse og samarbejde mellem alle kategorier af luftrumets brugere bør årsagerne til alle bestemmelser bekendtgøres, således at man ikke blot er sikker på, at de virkelig er nødvendige, men at alle implicerede også indser dette.

4. General Aviation vil med tiden bringe flere fly i luften end alle andre brugere tilsammen, hvilken kendsgerning man ikke kan ignorere.

5. Når der er tilstrækkelig sigt, og man ikke befinder sig i zoner med meget tæt trafik, så er den vigtigste faktor for fri og sikker bevægelse af alle fly – bortset fra de meget hurtige – stadig, at besætningen holder tilfredsstillende udkig efter »se-og-selv-blive-set«-princippet.

Luften er ikke overfyldt

For at sætte det hele i rette perspektiv henledte Masefield yderligere opmærksomheden på tre fundamentale punkter:

1. Trods flyvningens stadig vækst er luften ikke overfyldt. Den udmærker sig tværtimod ved sin tomhed – bortset fra visse tidspunkter i nærheden af relativt få lufthavne. Der er masser af plads i luften for alle.

2. Når man tager hensyn til de fornødne certifikater, luftdygtighedskrav og visse sikkerhedskrav, så har enhver ret til at flyve.

3. I luften som ved andre trafikmidler må man acceptere en fornuftig sikkerhedsstandard, hvorudover man ikke skal stræbe efter at gå, fordi det fører til restriktioner og økonomisk belastning. Absolut sikkerhed i luften betyder forbud mod al flyvning. Vi må tilstræbe en rimelig sikkerhed i trafikken, som vi gør det ved luftdygtighedskravene.

vene.

Kontrolleret luftrum må indskrænkes til det minimum, der er nødvendigt for beskyttelse af trafikflyene, som under instrumentflyvning flyver med store hastigheder og må have positiv adskillelse mellem flyene. Det ukontrollerede luftrum op til f. eks. 20.000 fod bør være frit og uden restriktioner.

Problemet er da at finde et tilfredsstillende arrangement for fælles brug af det kontrollerede luftrum af såvel trafikfly som General Aviation.

Det bør ske på to områder: For det første må man finde midler, hvorved General Aviation fly, herunder svævefly, kan flyve sikkert og hurtigt ind i, ud af og gennem kontrolleret luftrum. For det andet må man frigøre så meget som muligt af de lavere områder af kontrolzonerne, der normalt ikke bruges af trafikflyene.

Unødvendigt store kontrolzoner

Masefield mente, at mange kontrolzoner var unødvendigt store, fordi de er baseret på forældede ICAO-regler, hvor man regner med, at trafikfly stiger og daler meget fladt, f. eks. i forholdet 1:36. Det resulterede i kontrolzoner, der strakte sig 12 miles fra enden af banerne på større lufthavne og dermed blev op til 42 km lange.

Han oplyste, at der i England i øjeblikket foregår meget opmuntrende forhandlinger mellem ministeriet, flyveledelsen og brugere af luftrummet, og han mente, at disse drøftelser, hvori General Aviation var fuldt repræsenteret, ville føre til en ny og mere realistisk indstilling til problemet.

I den forbindelse talte han om indførelse af kontrolleret VFR-flyvning i stedet for special VFR-flyvning, og han mente, at sådan flyvning i kontrolleret luftrum kunne udføres ned til sigt på 1 mile (1,6 km) og en skyhøjde på 800 fod (240 m). Man måtte i den forbindelse stille visse krav til piloterne, såsom 1000 flyvetimer og radio-kompetence, men man skulle ikke hertil have udvidelser af certifikatet.

Masefields foredrag blev stærkt omtalt i engelsk dag- og fagpresse, og da han blev forkert citeret i nogle tilfælde, fik det visse af luftfartsselskaberne til at reagere voldsomt. Man kunne jo ikke have, at en så autoritativ person som en tidligere BEA-direktør kunne drage sikkerheden som det altoverskyggende vigtigste punkt for lufttrafikken i tvivl!

Imidlertid har Masefield klargjort, at han ingenlunde havde givet udtryk for noget ønske om nedsættelse af sikkerheden, men tilstræbte en sikkerhed, der højst ville medføre én kollision over England for hvert tiår, hvilket er mere end den nuværende sikkerhed.

Under alle omstændigheder har han sat ny gang i diskussionen om nødvendigheden af større hensyntagen til General Aviation, og man må gratulere den engelske flyvelederorganisation, der i så høj grad lader alle synspunkter komme til orde og derved viser sin vilje til at sætte sig ordentligt ind i problemerne for at fremme en tilfredsstillende løsning af dem.

Tosædet gyro - glider



Nederste billede kunne være taget på sydlige rullebane i Vandel, men er fra USA og viser som det første Bensen's nye tosædede motorløse gyroplan, hvori man under autoslæb kan sende begynders solo efter 2-3 timers undervisning. Herefter må man efter nye amerikanske regler også flyve solo på motoriserede gyroplaner, når en instruktør godkender det. Bensen mener, de nye bestemmelser vil øge udbredelsen af hans samlesæt til forskellige typer af rotorfly.

BØGER

Richard H. Jonson og William E. Ivans: *Cross-Country and Wave Soaring*. Soaring Society of America, 1962. 52 sider, ill. 1½ dollar.

Amerikanerne har nu fået udsendt det andet (nr. 6) af de hefter, der efterhånden skal udgøre deres „American Soaring Handbook“. Johnson, der i 11 år har indehavet verdensrekorden i distance, skriver fortrinsvis om en forenklet måde til beregning af rejsehastigheden og kun lidt om de praktiske sider af sagen. Ivans, der i mange år havde højderrekorden, giver en forholdsvis populær forklaring på bølger og en hel del praktiske råd på udnyttelse af dem og de dermed forbundne farer og om det fornødne udstyr. Heftet er illustreret af nydelige tegninger og fotografier.

FERIEFLYVNING I ZELL AM ZEE

Af premierløjtnant G. R. Bruun



Fliegerheim i Zell am See. Hvornår mon vi kommer så vidt i svæveflyvecentret ved Arnborg?

DET var af flere grunde, at familien i år valgte Zell am See som feriemål. For det første havde vi i flere år planlagt en tur til Alperne for at se nogle »rigtige bjerge«. For det andet havde jeg stor lyst til at prøve svæveflyvning under andre forhold til en forandring fra Birkerød.

Efter læsning af Biografmandens artikel i februar-nummeret af FLYV og diverse samtaler med piloter, der havde været i Zell am See, blev denne skole valgt som mål. »Alpine Segelflugschule, Zell am See«, der ejes og drives af den østrigske aeroklub, ligger i den sydlige udkant af bjergbyen Zell am See.

I forbindelse med skolen drives et pensionat »Fliegerheim«, der er beliggende på selve flyvepladsen, så det kan ikke være mere komfortabelt. Der findes 2 og 3 sengsværelser, alle med koldt og varmt vand, men med fælles toilet og bad.

Pensionsprisen (værelse + fuld pension) er i sæsonen 65,- schillings pr. døgn pr. næse - ca. 18,00 kr. i danske penge.

I maj måned rekvirerede jeg skolens program, der byder på 6 forskellige kurser: 1. Grunduddannelse (maj til oktober). 2. Passagertillædsuddannelse (maj til december). 3. Kunstflyvning (april til december). 4. Blind- og skyflyvning (april til december). 5. Termikflyvning (marts til december). 6. Bølgeflyvning (marts-maj og oktober til december).

Jeg valgte at følge kurset i termikflyvning for at opfylde så mange »sølv-C-betingelser« som muligt.

Efter at have modtaget bekræftelse fra skolen sendte jeg en bekræftet fotokopi af mit S-certifikat + 32 schilling til de østrigske luftfartsmyndigheder for udfærdigelse af et »anerkennungsschein«. Uden dette må en udlænding ikke føre et østrigsk indregistreret svæveplan.

Vi ankom til skolen den 19. juli efter en 5-dages tur gennem Vesttyskland med besøg bl. a. på »Wasserkuppe«.

Første dag gik med akklimatisering og undersøgelse af pladsen med omegn; der blev dog tid til en kontrolstart med en af instruktørerne i den to-sædede Specht. Vi fik flyslæb til 500 m og foretog derefter et par udflugter i omegnen for udpegning af

kontrol- og indflyvningspunkter. Efter landingen meldte instruktøren OK, og jeg kunne herefter flyve klubbens ensædede fly efter ønske. Det drejede sig iøvrigt for termikflyvekursen om 1 stk. K8, 3 stk. Spatz og 1 stk. Weihe.

Den daglige rutine begyndte kl. 0800 med morgenmad i den store kantine, de øvrige måltider var kl. 1200 og kl. 1830. Efter morgenmad blev flyene bugseret ud fra hangaren og uden større hastværk kørt ud til startpladsen. Foruden klubbens egne planer var der ca. 20 gæste-planer på pladsen, mest tyske, og flest Spatz, K6 og K8. Formiddagen gik med kontrol og øvelsesflyvning, indtil termikken startede ved 11-tiden. Så blev der pludselig liv i startrækken. Det gjaldt jo om at komme afsted på det rigtige tidspunkt, ikke for tidligt og ikke for sent.

Til slæb brugtes 2 Super-Cub med 2 af klubbens instruktører som særdeles rutinede piloter. Termikslæb gik til 1000 m, og det tog gerne 10 min., så det var bare med at hænge på og holde tungen lige i munden. De havde også en særlig måde at signalere til udløsning på: når 1000 m var nået, gik de lynhurtigt ind i et styrtdyk til højre, og hvis man ikke ville med ned igen, så var det ellers med at komme af snoren i en fart!

Den 24. fik jeg en af Spatz'erne til et 5-timers forsøg. Det var en lidt ældre, utæt L-Spatz, der var fuld af »musik« og træk.

En forskrækkelse

Jeg fik de sædvanlige 1000 m flyslæb til en skråning noget under Schmittenhöhe. Efter lidt søgen fik jeg en boble, der gav ca. 1 m. Da den havde givet et par hundrede meter, prøvede jeg at overflyve bjergkammen, og her fik jeg en virkelig forskrækkelse. I samme øjeblik jeg var over kammen, løb jeg lige ind i 5-6 m synk, og før jeg vidste et ord af det, var jeg på vej lodret ned mod kammen.

Til alt held fik jeg flyvefart så hurtigt, at en opretning var mulig i sikker højde. Herefter var jeg meget forsigtig, når jeg passede bjergkamme. En ny god boble bragte mig noget senere op i skybasis, der denne dag lå lidt under 2000 m.

Efter 4 timers termikflyvning var et cirruslag kommet ind, og termikken forsvandt.

Herefter var der kun een mulighed tilbage, nemlig »hangen« langs med floden. Den er egentlig ikke god, når det ikke blæser, men den kan dog bruges. Jeg sigtede på toppen ca. 600 m over pladsen og nåede også frem i god højde. Jeg kendte ikke teknikken, men havde på vejen derover holdt øje med et par fly, der fløj der. Efter et par ture frem og tilbage ad den ca. 500 m brugbare længde opdagede jeg, at hvis jeg skulle blive hængende her, så måtte jeg meget tættere på skrænten. Det viste sig at hangen faktisk kunne give lidt højde, men så skulle den ene vingetip også slæbe inde i trætoppene. Det gjaldt om hele tiden at bedømme afstandene korrekt og i tide afgøre, om man nu skulle prøve at flyve over eller uden om de træer, der stod lidt længere henne. Da jeg nu mestrede teknikken, kostede en tur frem og tilbage kun 10-20 m, så 5-timeren var hjemme, og jeg landede efter 5 timer 26 min.

Et par dage efter fik jeg K8'eren til højdeforsøg.

Som sædvanlig flyslæb til 1000 m, denne gang til Honigkogel overfor Zell am See, og efter lidt flakken om løb jeg ind i en boble, der gav 4-4½ m konstant op til 2400 m. Herefter blev den lidt tyndere op til skybasis, der lå ca. 300 m højere. Da de 1000 m sølvhøjde var hjemme, og der til gengæld ikke var mulighed for guldhøjde, stod jeg af ved 2400 m og benyttede lejligheden til at tage nogle billeder ind over Grossglockner m. m. Efter forskellige udflugter i omegnen landede jeg efter 58 min. flyvning.

Jeg havde nu de 2 sølvbetingelser i orden og manglede kun distancen.

Af hensyn til udgangshøjden, der altid var 1000 m (1750 m o. h.), blev distancen altid fløjet på trekantbane her, så jeg fik travlt med at lægge trekanten ind på mit kort. Det viste sig iøvrigt, at en ganske bestemt trekant var den mest benyttede, og jeg bestemte mig for at prøve den ved næste lejlighed.

Desværre faldt det nu i med lidt dårligere vejr, med skybasis under bjergtoppene, så mulighederne for distanceflyvning var dårlige, og det blev ved de 2 opnåede betingelser, som jeg forresten også var godt tilfreds med.

For fuldstændighedens skyld skal det nævnes, at jeg ikke fløj hver dag, men at vi naturligvis benyttede lejligheden til at se det meget skønne Tyrol, både ved dag og ved nat. Det kan også nævnes, at underholdningsmulighederne er legio i det stærkt turistrægede område; Fliegerheim havde egen »Fliegerbar«, der tilsyneladende havde åbent hele døgnet!

Når jeg til slut skal vurdere turens oplevelser i forhold til prisen, kan jeg kun sige, at jeg er godt tilfreds med udbyttet. Det kan naturligvis synes at være meget at betale ca. kr. 250,00 for en 5½ timers flyvning, men når den meget smukke natur tages i betragtning, og det så iøvrigt lykkes at få 5-timeren i første forsøg, så synes jeg, at jeg fik rigeligt udbytte for pengene.

Hvis man iøvrigt, som de fleste på skolen, selv medbringer sit plan, vil den dyre lejefgift helt kunne spares og erstattes af en »dagspris« på ca. 2,50 eller en »månedsafgift« på ca. 40,00 kr.

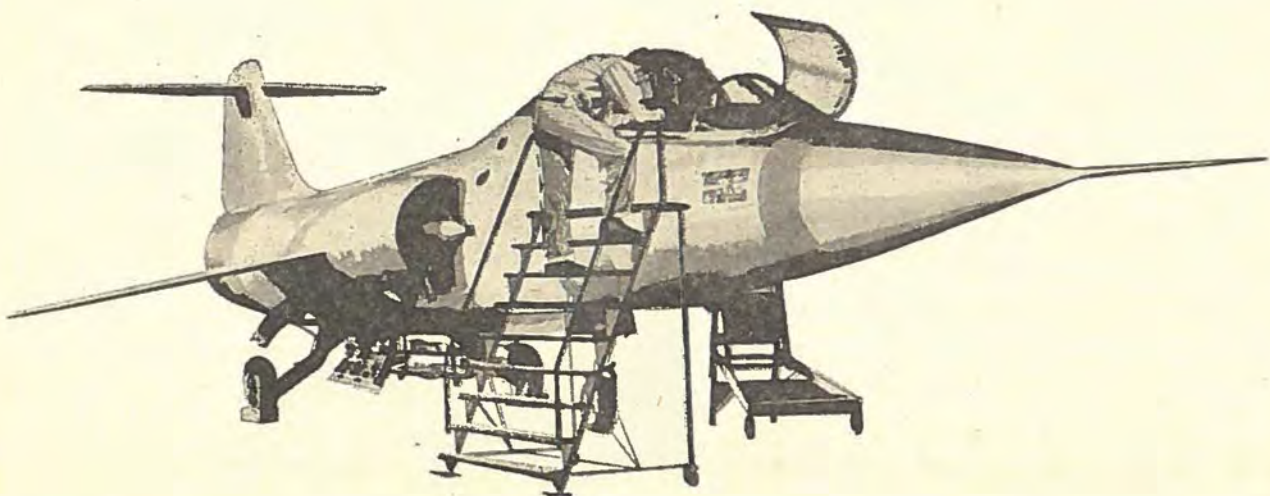
På denne måde vil der blive tale om virkelig billig flyvning.

Alt i alt kan det absolut anbefales at prøve den særlige oplevelse, det er at flyve i Alperne i godt vejr og med masser af fin termik. B.

Vesten er med forenede kræfter gået ind for en enestående samarbejdsplan om at bygge verdens bedste all-round jager - Mach-2 Lockheed F-104. Mere end 400 F-104 jagere vil blive bygget i indværende år - og over 2000 i 1964. F-104 strømmer fra samlebånd i 7 nationer for at gøre tjeneste i 11 landes luftvåbner, inklusive De Forenede Stater. Der er tilsammen 21 hovedfabrikker, 7 motorfabrikker, 31 elektroniske virksomheder og hundreder af andre leverandører af F-104 komponenter og tilbehør.

F-104

Lockheed-California Company, Burbank, California, U.S.A.



Nyt fra faldskærmsfronten:

Faldskærmsport i Rumænien og Ungarn Af grosserer Kurt Holdt

SOM medlem af en officiel handelsdelegation fik jeg lejlighed til at besøge nogle Balkan-lande. Det var naturligt at bruge sine lørdag-søndage, når man ikke kunne arbejde, til at se på faldskærmsporten. Det lykkedes i nogen grad i Rumænien og Ungarn.

Som bekendt er forholdene anderledes organiseret i disse lande end hos os, men behørigt udstyret med introduktionsbreve fra KDA lykkedes det mig at få kontakt med både flyvere og faldskærmsportsudøvere.

I Rumænien tog generalsekretæren i Federaca Rumania de Aviate, der er landets officielle aeroklub, mig ud til et område i Bukarests periferi, hvor man havde et springtårn på 84 m, en temmelig anelig højde, når den kan måles fra toppen af et tårn og nedefter. Generalsekretær *Peter Istrati* fortalte mig, at faldskærmsporten var meget populær og udbredt i Rumænien. Jeg fik alt forklaret om uddannelsen, som svarer nogenlunde til den, som bruges i de fleste andre lande. Man nævnte, at der af tårnspring blev foretaget mere end 250.000 om året. Det var mit indtryk, at der heller ikke var stillet noget større krav til de folk, der sprang fra tårnene, og risikoen heller ikke kunne være nævneværdig, da man om man så må sige havde snor i dem.

Vi aflagde besøg på et af springtårnene, der var bygget i cement og nærmest mindede om et fyrtårn med elevator indeni, og et spil på toppen, således at man kunne fastgøre en line i springerens skærm og sørge for omgående automatisk udløsning af skærmen.

Et nærliggende stadion rummede en gym-

nastiksal, hvor træningen fandt sted. Det var tilladt at foretage spring fra tårn allerede fra det 14. år. Man kunne derefter gå videre, og fra det 18. år måtte der springes fra fly. Det var interessant at se, at mulighederne for at komme videre tilsyneladende udelukkende afhang af flid og dygtighed, og at man skulle passere nogle meget strenge prøver for at avancere både inden for faldskærms- og flyvesporten.

Ved spring fra fly bruger man i Rumænien den russiske Antonov-2, som jeg senere skal omtale.

Af de oplysninger jeg fik, fremgik det klart, at man måtte have et meget stort antal mennesker, der er trænedede eller i det mindste har en basistræning i faldskærmsudspring, som Rumænien kan bygge videre på, når der skal udtages mandskab til internationale springkonkurrencer.

Man har vist lov at sige, at det er godt for enhver nation at have en sportstrænet ungdom.

Ungarn

I Ungarn havde jeg både lejlighed og tid til kontakt og traf sekretær i den ungarske aeroklub, *György Szalai*, samt en af deres mesterspringere, *Lazlo Miklos*, og det blev straks aftalt, at vi førstkommande søndag skulle tage til et springfelt, hvor der skulle gives en mindre opvisning.

Vi kørte i bil til en by, Szeged, ca. 180 km fra Budapest. Desværre ankom vi for sent, og den sidste springer var ved at folde skærmen sammen. *Lazlo Miklos*, der havde mere end 600 spring på mindre end 5 år, og som skulle have sprunget for mig, måtte opgave dette på grund af en kraftigt tiltagende blæst.

I stedet for benyttede jeg lejligheden til at tale med de forskellige springere, der alle var unge mennesker mellem 18 og 30 år. De fleste med fra 20 til 200 spring bag sig. Godt en femtedel var kvinder, hvoraf jeg traf flere, der havde opnået 100 spring på et par år. Det var gennemgående studenter, der studerede ved de forskellige universiteter.

Selve springpladsen var en stor flyveplads (med græs), som havde et areal på mellem ca. 3-4 gange så stort som Frederikshavn. I Ungarn såvel som i de fleste østlande bruger man den russiske Antonov-2 aeroplan, en dobbeltdækker en motors-maskine, der i sin krop minder om de Havilland-Otter. Antonov-2, der havde en 1000 hk motor og med plads til 14 personer, inklusive 2 piloter, var særligt indrettet til faldskærmspring, og kunne flyve med hastigheder helt ned til ca. 100 km, hvilket jo er fordelagtigt ved udspring.

Byen Szeged, der havde 175.000 indbyggere, havde et universitet, hvor der var en faldskærmsklub med ca. 200 medlemmer, deraf som før nævnt en del kvinder.

I Ungarn foretages årligt ca. 18.000 faldskærmsudspring uden nævneværdige uheld. Under besøget i Szeged fik jeg også lej-

lighed til at prøve en ny sportsmaskine, den tjekiske Trener-Master. Det drejer sig her om et lavnet monoplan af temmelig let konstruktion og med en 160 hk Walther motor. Maskinen, der havde et elektrisk optrækkeligt understel samt en temmelig smal krop, hvilket giver maskinen en gunstig hastighed. I passende højde overtog jeg kontrollen og foretog forskellige manøvrer og en smule akrobatik, hvorunder maskinen opførte sig eksemplarisk.

Til slut benyttede jeg lejligheden til at gå op i temmelig stor højde, hvilket ganske vist tog lidt tid, idet vi var i nærheden af iltgrænsen, men jeg fik belønning i den stor-slæde og enorme udsigt, man havde over dette flade land med den berømte pusta.

Hen under aften kørte vi tilbage til Budapest, hvor vi benyttede aftenen til at udveksle synspunkter og høre nyt.

Ungarerne har tidligere været kendt som gode sportsmænd, hvilket jeg også fik personligt bekræftet. De ønsker gerne mere kontakt med Danmark, og alle danske flyvere eller andre med interesse for flyvning eller faldskærmsport vil altid være velkomne i Budapest. Man vil gerne høre nyt fra Vesten, og for alle danskere vil det uden tvivl være en oplevelse at træffe et charmerende folk med en virkelig sportsånd, som man sent glemmer.

Faldskærmsklub under forberedelse

Der meldte sig et halvt hundrede interesserede i oprettelsen af en dansk faldskærmsklub ved KDA's mødeaften den 7. november, og blandt de interesserede blev der straks nedsat et arbejdsudvalg, bestående af grosserer *Kurt Holt*, kaptajn *H. D. Nielsen*, oberstløjtnant *Otto Petersen* og redaktør *Birger Schiøtt*, der sammen med hr. *J. Vestergrød* som repræsentant for KDA's generalsekretariat vil gå i gang med opgaverne.

At bringe en klub på benene og finde ud af, hvordan man skal gøre det muligt aktivt at udøve faldskærmsport i Danmark, er ikke noget, der kan klares i en håndevending, men så snart der foreligger noget mere konkret fra udvalget, vil de interesserede få nærmere besked direkte.

Andre interesserede, der ikke den pågældende aften eller ved anden lejlighed har meldt sig som interesserede, bedes sende KDA navn, adresse, telefon, stilling og fødeår — så vil de også få besked.

VM i faldskærmspring

VM for faldskærmsporten afholdes hvert andet år, og hidtil mest i østlandene, hvor de begyndte i 1951 i Jugoslavien: 1956 i Moskva, 1958 i Bratislava, 1960 i Sofia og med Rusland og Tjekkoslaviet skiftevis som nr. 1 og 2.

Faldskærmsporten har imidlertid i de sidste år bredt sig godt i de vestlige lande, og i år fandt VM sted i USA med hidtil største deltagelse — 25 lande.

Den lille by Orange i Massachusetts var vært for det store arrangement, der omfattede 3000 udspring af 300 deltagere og varede fra 11. august til 3. september.

Trods den lange varighed var nogle af disciplinerne hæmmet af vejrforholdene, så de ikke kunne fuldføres.

Tjekkoslaviet vandt pany, men USA kom på andenpladsen foran Rusland, og derpå Frankrig og Canada.

De individuelle mesterskaber blev vundet af *James Arender*, USA, for mandlige og *Muriel Simbro*, USA, for kvindelige springere.

Hvilken præcision, der springes med, fremgår af, at der var 7 landinger lige i centrum mod kun to ialt i de fem foregående mesterskaber. Fransmanden *Treves* vandt nøjagtighedsspring fra 1000 m med i gennemsnit mindre end én meter fra centrum!



Den ungarske mesterspringer *Lazlo Miklos* lander tæt ved centrum af det udlagte mærke.



Agusta Bell 204 B helicopters are in service with the Swedish armed forces.



The Westland Wessex Mk.2, powered by coupled Gnome engines, under development for the Royal Air Force.



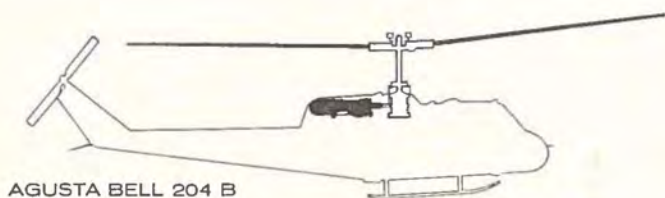
A Gnome-powered Agusta Bell 204 B operated by Helikopter Service A/S in Norway.



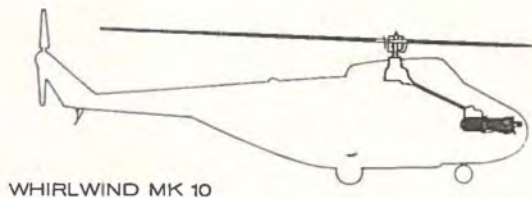
One of the Gnome-powered Agusta Bell 204 B helicopters for the Italian Air Force.

All **GNOME** powered

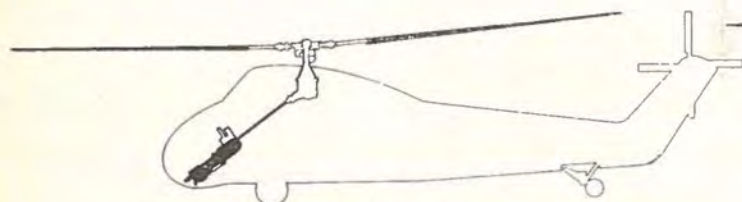
The economics of modern defence policy demand an interchangeable tri-service helicopter power plant. The Bristol Siddeley GNOME turbo shaft engine offers the unique advantage of a common power unit for a wide variety of helicopter installations, suitable for all Army, Navy and Air Force equipments.



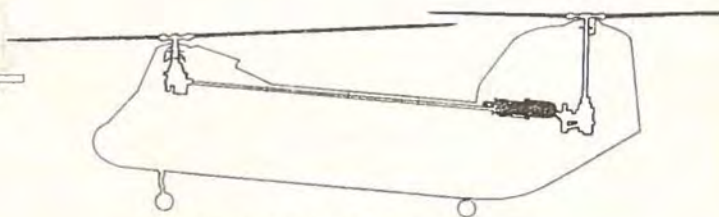
AGUSTA BELL 204 B



WHIRLWIND MK 10



WESSEX 2 Coupled Gnomes



VERTOL 107 Twin Gnomes



SMALL ENGINE SALES, BRISTOL SIDDELEY ENGINES LTD.,
Small Engine Sales Agent for Denmark:



Gnome Whirlwinds are in service with the Ghana Air Force.



Air Sea Rescue Whirlwinds of the Royal Air Force Coastal Command



Royal Air Force Gnome Whirlwinds on Army co-operation exercises.



The Boeing Vertol V 107 powered by two Gnomes.

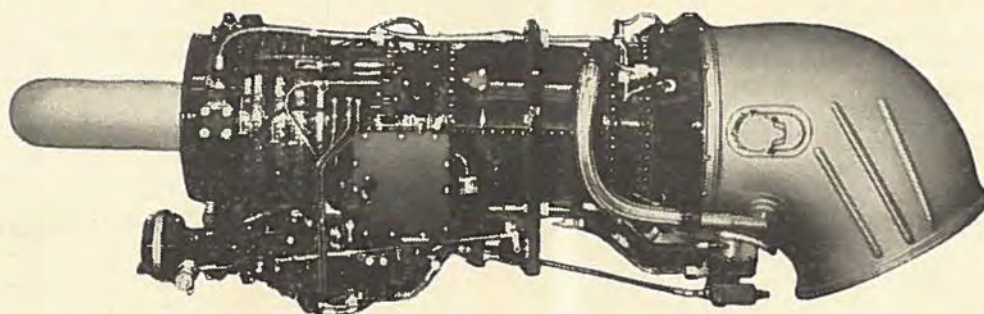
demonstrating the logistic advantages of a STANDARDISED power unit

The Gnome has been selected to power helicopters of many different types and sizes. Gnome powered helicopters in service or in build are of single, coupled, twin and three engined configuration.

The Gnome has already been ordered by six European countries and is in quantity production against existing orders for over 500 engines.

The Gnome is of conventional layout and advanced design with a unique fully automatic control system. Current versions are rated at 1050 and 1250 s.h.p., and development to higher outputs is scheduled.

The Gnome is particularly suitable for the conversion of existing piston engined helicopters to turbine power—large scale conversion of S55 helicopters is already in progress.



**BRISTOL SIDDELEY
ENGINES LIMITED**

AERO ENGINES RAMJETS ROCKET ENGINES
MARINE AND INDUSTRIAL GAS TURBINES
MARINE, RAIL AND INDUSTRIAL DIESEL ENGINES
PRECISION ENGINEERING PRODUCTS

MERCURY HOUSE, 195 KNIGHTSBRIDGE, LONDON, S.W.7., ENGLAND
Mogens Harttung, 1 Jens Kofods Gade, Copenhagen.



LIDT OM MODELFLY-PROFILER

FØRSTE DEL AF EN VEJLEDNING AF INGENIØR POUL LAURIDSEN
OM RIGTIGT VALG AF PROFILER TIL FORSKELLIGE TYPER MODELFLY

SOM konstruerende modelflyver må man helst så nogenlunde kunne bedømme et profil efter dets udseende. Der findes kun ret lidt videnskabelig underbygget litteratur om emnet, dog skal særlig fremhæves: F. W. Schmitz »Aerodynamik des Flugmodells«, hvor der med vanlig tysk grundighed, som Kölns og Göttingens aerodynamiske institutters videnskabelige hjælpemidler, er beskrevet en lang række målinger ved lave hastigheder af profiler for modelfly. Derudover er der i tidens løb fremsat en mængde teorier og antagelser, der i adskillige tilfælde er i direkte modstrid med hinanden.

De meninger, der i denne artikel fremføres, kan i de fleste tilfælde kaldes »standardmeninger«, andre anføres for egen regning.

Generelt må man kunne stille følgende krav til et godt profil:

1. Størst mulig opdrift over et større vindkelområde.
2. Lavest mulig modstand, dog helst stor modstand ved lille eller negativ indfaldsvinkel.
3. Så trykcenterfast som muligt.
4. Passende tykkelse.

ad. 1.

Det er klart, at størst mulig opdrift er ønskelig, men et profil med mindre opdrift, der til gengæld bevarer sin opdrift over en større ændring af indfaldsvinkelen, vil i de fleste tilfælde være at foretrække. En lufturo vil ikke her forårsage, at profilet pludselig mister opdrift.

ad. 2.

At et profil bør have stor modstand ved lille opdrift kan begrundes med, at det virker bremsende på hastigheden ved dyk efter stall o. l.

De under 1 og 2 nævnte forhold opnås kun ved overkritisk strømning.

ad. 3...

Et profils trykcenterfasthed angiver dets egen stabilitet. Stor trykcentervandring kræver stor haleplansmoment (haleplansareal \times bagkroplængde). Der findes profiler, der er nogenlunde trykcenterfaste, men de har desværre dårlige opdrifts- og modstandstal.

ad. 4.

Ved passende tykkelse menes, at man ved normale byggemetoder kan opnå et tilstrækkeligt stærkt og stabilt plan.

Kræfterne på et profil

Det vil sikkert være på sin plads at repetere, hvad en luftstrømning om profilet bevirker. Ved at betragte fig. 1 ses, at luften presses sammen på oversiden. Herved vokser hastigheden, og der opstår et undertryk. Det modsatte sker på undersiden. Her fås der overtryk. Kraftfordelingen er vist på fig. 2. Pilene angiver størrelse og retning. Disse kræfter tænkes samlet til en enkelt kraft N,

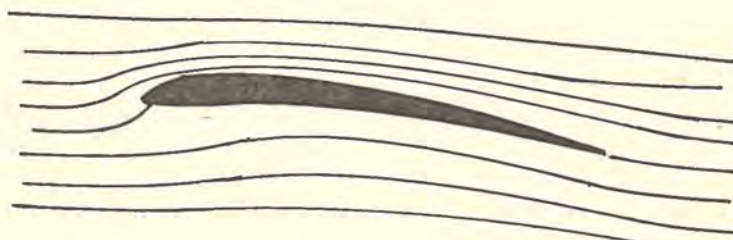


Fig. 1.

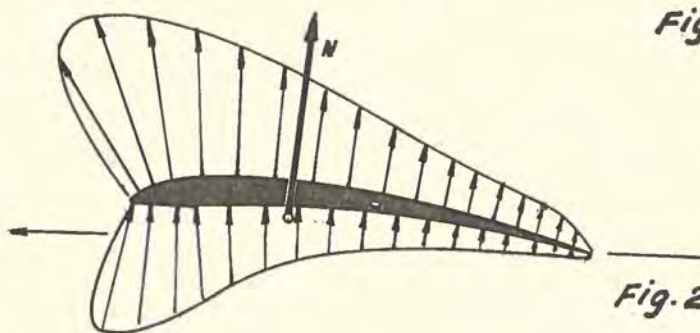


Fig. 2

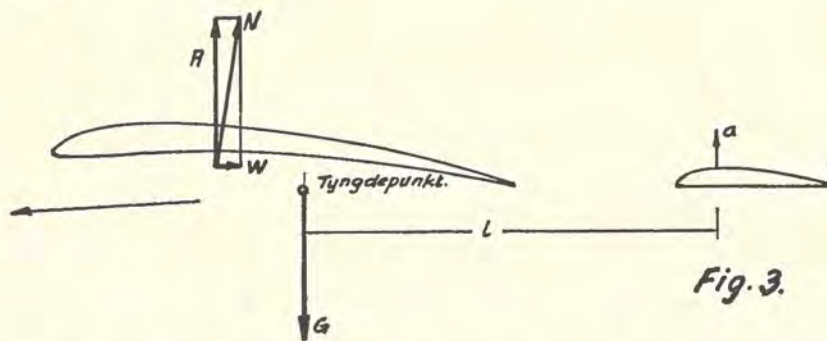


Fig. 3.

der angriber i den til pågældende indfaldsvinkel svarende trykcentrum.

Når en model glider mod jorden med konstant hastighed i stille luft, vil alle de kræfter, der virker på den, holde hinanden i ligevægt (se fig. 3). Kraften N kan opdeles i en kraft vinkelret på flyveretningen, opdriften A og en kraft parallelt med flyveretningen, modstanden W. Til modstanden kommer endvidere den inducerede modstand (rand- og hvirveltab) samt modstand fra krop og haleplan. Foruden disse kræfter opstår der en drejning, som stammer fra profils »medfødte« moment. Dette moment samt tyngdepunktets moment skal ophæves af haleplanets moment. Alle disse kræfter ophæves af vægten G.

Ved glideflugt i stille luft vil modellen med den indfaldsvinkel, den har, (tag ikke fejl af en tilfældig indstillingsvinkel mellem plan og krop), og som er afhængig af trimningen, netop glide med en hastighed, der giver en opdrift lig med vægten.

Når en model rammer en lufturo, der f. eks. kommer skråt fra neden og således pludselig forøger indfaldsvinklen, vil opdrift

og modstand forøges, og trykcenteret vandre fremad. Da indfaldsvinklen forøges tilsvarende på haleplanet, vil dets opdrift også forøges, men da indfaldsvinklen altid er mindre end bæreplanets, vil dets opdriftsforøgelse være forholdsvis større, og derfor kunne rette modellen op. Kan det ikke det, er haleplansmomentet enten for lille, eller modellen er trimmet for tæt ved stallingspunktet.

Jyllandsslaget

For ikke igen i år at måtte aflyse Jyllandsslaget, helligede den arrangerende klub Agatons medlemmer sig helt arrangementet og overlod de 17 deltagere fra 5 klubber at flyve i forholdsvis pænt vejr fra Kirstinesminde den 4. november. Når resultaterne ikke alle var lige fine, skyldes det iflg. konkurrencelederen dårligt trimmede modeller og motorer.

Svend Nielsen (532) vandt begynderklassen for svævemodeller med 587 sek., mens Per Bertelsen (430) i ekspertklassen vandt med 367! Erik Nienstædt vandt C3 med 445, Niels Chr. Christensen D1 med 205 og Poul Schiødt (537) 1/2D med 282. Midtjyds vandt holdkonkurrencen med 1003 sek.

Gang i rekorderne

Som nævnt i sidste nummer havde modelflyverrådet anerkendt to nye danmarkrekorder, og vi efterlyste i den forbindelse flere endnu, bl. a. i K 2 og K 3. Som det fremgik af en anden notits i samme nummer, var den og en til allerede på vej, sat under skråntkonkurrencen ved Thisted den 14. oktober.

Det var *Henning Sloth* (430), der slog sin klubkammerat *Sommerlades* rekord i klasse A 5 med en magnetstyret model af samme type som Sommerlades, nemlig den tyske model Cobra. Den gamle rekord var på 7 min 58 sek, som Sloth satte op til 12 min 34 sek.

Lidt senere samme dag opstillede *Niels Linnet* (403) den første rekord i klasse K 2, radiostyrede svævemodeller med én styring. Flyvningen var på 27 min 42 sek og blev sat med en K-8b halvskalamodel udstyret med en Graupner-Grundig modtager med Bellamatic 2e rormaskine virkende på sideroret. Modellen, der størrelsesmæssig svarer til en A2 ligesom Cobra vejede 1140 gram, mens Sloths vejede 474 g.

Igen efter slog *Hans Peter Hansen* (134) ved Hillerød rekorden i klasse K 1 og gruppe K for varighed med en flyvning på 1 time 03 min 31 sek. Ligesom *Ole Meyer Larsen*, der havde den gamle rekord med 27 min 20 sek, anvendte han en Vagabond med en 3.5 ccm Webra gløderørmotor.

Radioanlægget var en Metz Mecatron Baby med styring på sideroret ved den nye Metz enkanal rormaskine. Brændstoffranken var på 500 ccm (1/2 liter!) og anbragt lige over tyngdepunktet. Den var pfyldt 360 ccm, hvorved modellen vejede 2485 g. Motoren var droslet mest muligt ned, så det kneb med at holde modellen fri af jorden de første omgange, men til sidst måtte man bruge kikkert til at hente den hjem.

Rekorderne var endnu ikke anerkendt ved redaktionens slutning, men er det formentlig efter et møde i modelflyverrådet, når dette nummer udkommer. Linnet har iøvrigt samtidig sat årsrekord for svævemodeller.

Nu da der er kommet gang i radiostyringsrekorderne kan man iøvrigt også sigte efter den meget gamle absolutte modelflyverrekord herhjemme på 1 t 27 min 05 sek fra 1946.

Moseslaget

Moseslaget var åbenbart et rigtigt slag, i hvert fald om reglerne! Som meddelt iflg. konkurrencerapporten blev *Sigurd* diskvalificeret p. gr. a. tynde liner, så *Per Haxling* vandt holdkonkurrencen i stedet, men det blev først annulleret og vendt om, da protesten var indkommet for sent. Senere fandt man endnu flere komplikationer, så Windy har til sidst besluttet at lade pokalen heusta til næste moseslag.

Skalamodelbyggere se her!

Familie Journalens hobbyafdeling og A/S Commertas har i samarbejde udskrevet en byggekonkurrence om en model af den tomotorede Cessna Skvknigh (se billede i FLYV nr. 11 side 237). Familie Journalen leverer for kr. 2,— tegning i størrelsen 1:50 i to ark, men i øvrigt kan man selv bestemme størrelsesforholdet, idet dog 1:25 er maximum.

Modellerne skal være indsendt til FJ senest den 28. februar, hvorefter de bedømmes af en dommerkomite bestående af repræsentanter for FJ, Commertas, KDA og modelflyverrådet.

Vinderen får en „flyvedag“ i København, idet han afhentes pr. fly af Commertas, hvorefter der bliver lejlighed til at studere moderne privatfly på nært hold, besøg på SAS værkstederne, frokost i lufthavnsrestauranten, flyvetur over København og den svenske kyst samt sluttelig besøg på tøjhusmuseets udstilling af gamle fly.

De øvrige præmier består af byggesæt (værdi indtil kr. 150,—) m. v. *Oml.*



International anerkendelse til Børge Hansen



På indstilling af KDA har FAI tildelt den kendte danske modelflyver Børge Hansen fra Københavns Modelflyveklub et af sine Tissandierdiplomer. Det er tanken at overrække Børge dette ved KDA's pokaloverrækkelse på mødeaften den 6. december.

UHU-konkurrencen

Et meget stort antal deltagere fra Danmark, Sverige og Tyskland mødtes lørdag d. 13. oktober i Hillerød for at deltage i det første UHU-arrangement i Danmark. Lørdagen var forbeholdt træning, men allerede om aftenen kom konkurrencerne igang, dog kun i form af quiz m. v.

Søndag morgen kl. 9.00 startede første periode for såvel linestyrede som fritflyvende modeller, og man havde valgt at flyve disse to grupper uafhængig på hver sin flyveplads, selv om man derved deler konkurrencen i to dele. Fordelen herved er imidlertid, at man får den bedst mulige plads til begge dele.

For hele arrangementet stod modelflyveklubben „Termik“ i Hillerød, med formanden *Poul Jensen* som overkonkurrenceleder.

Da „Termik“ imidlertid ikke kunne stille den store stab af hjælpere m. v. som en så stor konkurrence kræver, havde man forpagtet linestyringen ud til „Windy“ med *Kjeld Frimand Jensen* som konkurrenceleder, og denne del var dermed i gode hænder, hvilket gav sig udslag i et vel gennemført program.

Den fritflyvende side af sagen var overlidt til „Hurricane“ med *Poul Erik Lyregård* som konkurrenceleder, og også denne del blev gennemført uden noget uheld: det skulle da lige være, at vinden drejede 90 grader efter anden periode, således at startområdet måtte flyttes, men det kan man jo ikke bebrejde konkurrenceledelsen.

Når man forsøger at danne sig et overblik over dette store arrangement, må man uvægerlig tage hatten af for arrangørerne, for der var faktisk ikke noget som fejlede, og det er fint. *FM/—*

Resultater:

A2-eksp.: *M. Lehman*, Flensborg, 846, A2-beg. *Arne Ludvigsen*, (131), 637. C3: *Jan O. Akeson*, Malmø, 871, D1: *E. Nienstedt* (116) 743. F: *Rolf Hagel*, 194 km/t. G-eksp.: *Albert Svendsen* (130) 2038 p., G-beg.: *Dirch Ehlers* (138), H: *G. Pinottij/R. Hagel*, Stockholm, 7 min. 41 sek.

Propaganda-succes

KDA's propaganda-folder, som modelflyveklubberne kan benytte i den lokale propaganda i hobbyforretninger o. lign., er efter en lidt træg begyndelse blevet en sådan succes, at første oplag i begyndelsen af november blev totalt udsolgt. Nyt oplag skulle være klar nu, prisen er stadig — trods oms — kun 11 øre pr. stk. til klubberne. Brug din klub dem også?

Hvem er ekspert, og hvem er begynder?

Da der har været en del uklarhed om oprykningsregler, har modelflyverrådet drøftet sagen og vil gerne slå fast, at man oprykkes i ekspertklassen (i grupperne A og G):

- når man tager sit C-diplom i den pågældende gruppe, eller
 - når man vinder begynderklassen i den pågældende gruppe ved en af de officielle konkurrencer.
- En officiel konkurrence er en konkurrence, der er optaget i modelflyvekalenderen.

Der kan gøres undtagelse fra reglens pkt. b), nemlig når begynderklassen vindes med et minimalt resultat. Undtagelser kan kun bevilges af KDA efter indstilling fra konkurrencelederen.

Det er klubbens pligt at sørge for, at dens medlemmer tilmeldes i de rette klasser, når man sender tilmeldingslister til fremtidige konkurrencer.

Linestyret VM i Kiev, Rusland

Femten nationer plus et officielt lokalt hold fra Ukraine deltog i det tredje VM for linestyrede modeller i Kiev, Ruslands tredjestørste by. Konkurrencerne fandt sted på et rekreativsområde på en ø midt i byen, som iøvrigt var udsmykket med plakater og baner med tekster om fred og modelflyvning.

Hastighed var domineret af monoline modeller og blev vundet af *Krizsma*, Ungarn, med 218 km/tim.

Kunstflyvningens væsentligste træk var, at domerne ikke kunne lide de amerikanske deltagere. *Grondal*, Belgien, vandt med 1927 p. foran den kun 16-årige finne, *Kari*, med 1888 p. Da man gerne af hensyn til TV skulle fremskaffe en russisk vinder, indførte man i hast en særlig kunstflyvningsklasse, hvori man tog hensyn til modellernes bygning, og her vandt da også *Sirotkin*, Rusland.

Holdkapflyvningsfinalen var — efter hvad de svenske deltagere beretter — en god demonstration af, hvordan holdkapflyvning ikke skal flyves. Der deltog to russere og en ungare, og mens *Sirotkin/Skorski* koncentrerede sig om at vinde i tiden 4 min 38 sek, så sørgede det andet russiske hold for at holde ungarerne nede. *Rosenlund/Björk*, Sverige, blev nr. 4 med 4 min 44 sek.

Desuden blev der fløjet *Combat* og skalamodeller samt jet.

MORAVA L 200

Forretningsmandens vinger



- Luftfartøjet for den som skal re-præsentere
- Luftfartøjet for den som ikke vil være bundet af lufruternes fart-planer
- Luftfartøjet for den som vil flyve, når det passer og lande, hvor det passer
- Luftfartøjet til behagelige og sikre rejser over hele verden.

Nem at manøvrere, flyvefart 280 km/t, stige-højde 6 600 m, rækkevidde 1.700 km, brændstofforbrug 27 l pr. 100 km. 2 Walter motorer M 337 med kom-pressor og direktebrændstofindsprø-jning. Tankene anbragt på vingen. Plads til:

- 1 pilot
- 4 passagerer med bagage



OMNIPOL - 11, Washingtonova, PRAHA 1, Tjekkoslaviet.

Generalrepræsentant for Skandinavien
HAMMERS LUFTFART, Vesterbrogade 54, København V.

En god ide til en julegave ...

HANS KOFOED
DANSKE MILITÆRFLY
gennem 50 år

Flyvevåbnets flytyper fra starten i 1912 indtil nutidens overlydsjagere

76 sider med mange illustrationer. Pris kr. 11,75
Kan bestilles i boghandelen eller fra

FLYV's FORLAG . EJVIND CHRISTENSEN
Vesterbrogade 60 . København V.

Indbinding af FLYV

11,25 kr. pr. bind (incl. oms)

2 årgange kan indbindes i eet bind for samme pris.
Ved indsendelsen bedes anført, om bladet ønskes
indbundet med eller uden omslag.

Indbindingen er det såkaldte strippbind, der består
af faste papsider med solid limning i ryggen og
påtrykt rygtitel.

FLYV's FORLAG

EJVIND CHRISTENSEN . VESTERBROGADE 60 . KØBENHAVN V.

Luftfartforsikringer
af enhver art
overtages af
Dansk Pool
for Luftfartforsikring
Minerva 1841



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af et-
hvert forsikringsselskab, der er tilknyt-
tet poolen, samt af SAS's billetkontorer.

INSTRUMENTBEVIS

Leudesdorffs Flyveskole

St. Kongensgade 70 . Minerva 7770
Chefinstruktøren privat: Dragør 1742

Eneste Koncessionerede flyveskole

ABONNEMENT PÅ »FLYV« 1963

*opkræves i december måned med kr. 18.00
+ postopkrævning, kr. 1.20, såfremt vi ikke
har modtaget afmelding.*

FLYV's FORLAG

EJVIND CHRISTENSEN . VESTERBROGADE 60 . KØBENHAVN V.

SÅDAN BLEV RESULTATERNE:

Svæveflyvernes flyvedagskonkurrencer i 1962 bragte sejre til Aviator, Birkerød, Flyvestation Aalborg og Niels Sejstrup.

Den dårlige sommer var ikke så gal endda for svæveflyverne, for såvel deltagelsen i årets flyvedagskonkurrencer som de opnåede resultater var større end det foregående år. Ialt indkom der 329 resultater mod 271 i 1961 og 185 i 1960.

Størst var deltagelsen naturligvis i varighedsklassen, der steg fra 112 til 170 resultater. I år lykkedes det Birkerød at generobre pokalen med et fint resultat, der ikke blev mindre fint af, at samtlige flyvninger er udført i den ikke altid lige pålidelige nord-sjællandske termik med 4 t 58 m som højeste resultat. Ialt var der i varighedskonkurrencen 14 5-timers-flyvninger (mod 15). Den højeste og eneste over 6 t var Carl Kristiansens (Ringsted) på 8 t 58 m. Resultaterne følger herefter og viser, at det i år overvejende er andre klubber, der er kommet i toppen.

Varighed (Ekstrabladets pokal)

Klub	g	i	k	d*
1. Birkerød	40 t 52 m	10	21	0 12
2. Kolding	32 t 27 m	10	13	1 7
3. Silkeborg	31 t 49 m	10	14	0 10
4. Aviator	31 t 41 m	10	12	0 9
5. Odense	27 t 19 m	10	13	0 8
6. København	24 t 04 m	10	16	1 10
7. Værløse	22 t 11 m	10	15	0 13
8. Havdrup	21 t 02 m	6	6	0 4
9. FSN Aalborg	19 t 09 m	10	11	0 7
10. Karup	18 t 07 m	5	6	0 3
11. Skrydstrup	17 t 40 m	6	6	0 4
12. Århus	17 t 30 m	10	12	0 5
13. Næstved	12 t 49 m	4	4	0 3
14. Ringsted	10 t 24 m	2	2	0 2
15. Vestjysk	9 t 19 m	10	11	0 7
16. Bornholm 1959	6 t 56 m	3	3	0 3
17. Midtjysk	6 t 50 m	3	3	0 3
18. Viborg	5 t 30 m	1	1	0 1
19. Vejle	1 t 30 m	1	1	0 1

*) g — gyldige, i — indsendte, k — kasse-rede, d — antal deltagere.

Distance

I distanceklassen indkom der 127 resultater mod 103 ifjor — til trods for, at vi ikke har haft DM i år. Størrelsen af resultaterne svarer nogenlunde til sidste år. Det nye er, at efter 8 års militært herredømme i klassen lykkedes det både Aviator og Midtjysk at komme over flyvestationerne — dog ikke uden militær hjælp, for Sejstrups 504 km flyvning var på et Aviatorfly og tæller med her. Mens Vestjysk og Karup ligger på samme pladser som i fjor, har Polyteknisk arbejdet sig op til at føre blandt sjællandske klubber.

Antallet kilometer på de gyldige resultater er steget fra 9.109 til 9.481, men gennemsnitsdistancen er gået ned fra 157 til 141 km. Her er resultaterne:

Hold-distance (Politikens pokal)

	km	p.	g	i	k	d
1. Aviator	1665	2195	5	25	0	14
2. Midtjysk	1590	1929	5	9	1	8
3. FSN Aalborg	1040	1675	4	9	0	4
4. Vestjysk	765	1057	5	7	0	4
5. Karup	537	1015	5	8	0	7
6. Polyteknisk	646	801	5	9	0	9
7. København	585	798	5	14	0	11
8. Birkerød	649	716	5	7	0	8
9. Silkeborg	411	554	5	10	0	6
10. Værløse	393	550	5	6	0	4
11. Havdrup	302	413	4	4	0	4
12. Kolding	292	329	5	8	0	6
13. Skrydstrup	221	321	3	5	0	2
14. Ringsted	253	292	5	5	0	4
15. Århus	132	132	1	1	0	1

Mens de fem første resultater i den individuelle distanceklasse ligger højere end i fjor, ligger resten lavere, bl. a. fordi der i ikke-DM-året er færre, der har fyldt op til de 3 resultater. Kampen i toppen var imidlertid meget hård, og Sejstrup kunne ikke være sikker på sejren før sent på året. Man nu kan han da tage til VM i Argentina som vor førstemand med god samvittighed.

Individuel distance (Berlingske Tidendes pokal)

	km	p	res.
1. N. Sejstrup, FSN Aalborg	977	1371	3
2. O. Ildriksen, FSN Aalborg	739	1231	3
3. B. S. Sørensen, Vestjysk	847	1172	3
4. P. V. Franzen, Aviator	696	1007	3
5. Ib Braes, Aviator	649	983	3
6. V. Christensen, Midtjysk	576	745	2
7. H. Kjærgård Hansen, Aviator	524	683	3
8. Svend Ravn, Karup	319	531	3
9. D. Bennike, Polyteknisk	390	470	3
10. V. Petersen, Aviator	333	451	2
11. Dyrh Thomsen, Midtjysk	434	434	1
12. H. Lindhardt, Værløse	231	384	3
13. B. Christensen, Skrydstr.	242	352	3
14. J. Toft Jensen, Silkeborg	159	289	2
15. J. Nesgård, Aviator	253	253	1
16. V. P. Jensen, FSN, Aalborg	158	237	1
17. A. Grum-Schwensen, Kbh.	150	225	1
18. Sv. Westergård, Aviator	212	212	1
19. S. Skafte Møller, Karup	106	212	1
20. Bjørn Poulsen, Københ.	158	209	2
21. J. Friis, Karup	104	208	1
A. Jørgensen, Karup	104	208	1
23. J. Tejlgård, Polyteknisk	207	207	1
24. Sven Løger, Birkerød	135	202	1

Hastighed

Denne klasse udviser tilbagegang i deltagelse med kun 32 indsendte resultater mod 56 (men 24 i 1960) — DM-indflydelsen ses. De tre topklubber ligger i samme rækkefølge, og resten har faktisk ikke gjort noget alvorligt ved det:

Hastighed (Codans pokal)

	p	g	i	k	d
1. FSN Aalborg	530	5	6	0	3
2. Karup	500	5	8	0	6
3. Aviator	490	5	9	0	5
4. Skrydstrup	179	2	3	1	2
5. Værløse	145	3	3	0	2
6. Vestjysk	108	2	2	0	2
7. Birkerød	66	1	1	0	1

Bedste klub

Her kom Aviator også foran rivalerne fra flyvestationen, og Birkerød pressede sig op foran de to jyske klubber, de havde over sig i fjor. Ialt deltog fire klubber mere end de to foregående år.

	p
1. Aviator	8
2. FSN Aalborg	13
3. Birkerød	16
4. Karup	17
5. Silkeborg	20
6. København	21
7. Kolding	22
Værløse	22
9. Vestjysk	25
10. Havdrup	27
Midtjysk	27
12. Skrydstrup	28

13. Odense	32
14. Polyteknisk	34
15. Århus	35
16. Ringsted	36
17. Næstved	40
18. Viborg	42
19. Bornholm 1959	43
20. Holbæk	45
21. Vejle	46
Holstebro	46

— Pokalerne til de jyske vindere blev af svæveflyverådets formand, Kaj V. Pedersen, overrakt ved Aviators fest den 17. november, mens Birkerød kan hente sin ved KDA's andespil den 6. ds., hvor også motorflyvernes flyvedagspokaler uddeles.

Nyt fra svæveflyveklubberne

Als har fået eget tankanlæg på flyvepladsen samt udvidet hangaren til det dobbelte — med påfølgende „hangarudvidelsesindvielse“. Klubben søger en Ka-8.

Birkerød indstillede flyvningen først i november og fylder i vinter hangaren med campingvogne — en ny form for indtægt til en svæveflyveklub. Flyene opmagasineres andetsteds.

B. 1959 kunne ved sin generalforsamling se tilbage på hidtil bedste sæson med 800 flyvninger og 4 gange forbedret varighedsrekord. Næste år planlægges samarbejde med Malmø-svæveflyverne, bl. a. ved sommerlejre.

Falster skal nu have transportvogn og påtænker næste år at dele skoleflyvning og videregående flyvning op på to pladser.

København regner med inden næste sæsons begyndelse at have udvidet sin flåde med endnu en Ka-8, OY-AZX, og en Ka-6, OY-DDX. Det ekspansionsprogram, klubben har gennemført på 3—4 år, omfattende en Rbönlerche, en Lehrmeister, 2 Ka-8, en Ka-6 og en Foka foruden jordmateriel, er uden sidestykke i dansk svæveflyvnings historie.

Midtjysk Føkirklub holdt stort persisk marked den 10. november. Efter indbydelsen tegnede det til den helt store fest!

Næstved spekulerer nu alvorligt på at få fat i en Ka-8 snarest muligt.

Polyteknisk har godt 30 deltagere på sit s-teorikursus, der slutter i denne måned. Den årlige fest fandt sted 17/11.

Ringsted fik sin Ka-8, OY-AXZ, først i november og udstrakte sæsonen denne måned med, men regner med at bruge nyhvervelsen hele vinteren i flysløb.

Silkeborg mistede sit medlem Else Hvidtved Thomsen den 21/10. Efter at være gået solo i Silkeborg havde hun et årstid fløjet i Tyskland, hvor hun arbejdede — såvidt vides havde hun dernelde fløjet tosmådet. Ulykken synes efter pressemeddelelserne at være sket ved et wirebrud under starten. Instruktøren Heinz Brock blev hårdt kvæstet.

Østjysk har holdt landingskonkurrence med 8 deltagere, der brugte 2G'en. Frank Dahlin vandt med 3.75 m.

Flyvevdbnet venter i begyndelsen af det nye år en Ka-8 og en Ka-6.

ELEKTRISK VARIOMETER

— et fremskridt for svæveflyverne

Af tandlæge Ib Braes

DER er sikkert mange danske svæveflyvere, der står lidt usikkert overfor spørgsmålet om en eventuel anskaffelse af et af de relativt dyre elektriske variometre.

Jeg har selv i to sæsoner anvendt denne type variometre, og jeg vil med det samme slå fast, at det elektriske variometer i dets nuværende udformning givetvis er kommet for at blive, — det er et fremragende instrument!

Variometeret arbejder for så vidt efter det normale princip med registrering af den gennemstrømmende luft fra en termoflaske, — men i stedet for at denne luft selv skal formå et viserinstrument til at bevæge sig, bliver bevægelsen nu udført ad elektrisk vej. Det er klart, at vi herved får et meget hurtigt svarende instrument, der tidsmæssigt set nøjagtigt viser svæveflyets bevægelser i vertikal retning. Det er indlysende, at det har betydning ved vurdering af og centrerung af termikken.

I virkeligheden viste det sig hurtigt nødvendigt at dæmpe det elektriske variometer, idet det simpelthen var for følsomt, men til sammenligning tjener, at det elektriske variometer i dets nuværende form reagerer 2½ gang så hurtigt som det bedste pladevariometer (Stauscheibevariometer) og 6 gange så hurtigt som de gamle dåsevariometre. Det elektriske variometer har vist størstedelen af sit udslag (63 %) allerede inden der er gået 0,7 sek.

Princippet i de elektriske variometre har

man kendt længe; men det er først nu, man er blevet i stand til at fremstille et virkelig driftsikkert og robust variometer. Strømforsyningen leveres af et 4,5 volts ringeklokkeelement, der holder til et par måneders normalt forbrug, — iøvrigt kan man ved det daglige tilsyn på variometeret direkte aflæse om, der er strøm nok.

Det variometer, som jeg har gennemprøvet, er det engelske Crossfell variometer. Det har to måleområder: fra 0-3 m/sek og fra 0-9 m/sek, d.v.s. at variometeret i virkeligheden dækker både et fint og et groft variometer, hvorfor prisen (4-500 kr.) ikke kan siges at være afskrækkende.

Crossfell-variometeret har ydermere tilslutning for *horbar registrering* (audio) af variometerudslaget, idet en lille højttaler, når man ønsker det, kan udsende en stigende og faldende hyletone i takt med det reelle stig eller fald af svæveflyet.

Nogle vil måske mene, at dette apparat lyder meget »teknisk« og forudser, at vi til sidst kommer til at flyve rundt med elektroniske regnemaskiner og lignende, — men med hensyn til det her omtalte »piv«-variometer (audio) vil jeg sige: Frygt ikke, — thi dels fylder det ikke meget, dels giver det svæveflyveren en herlig følelse af frigjorthed, idet øjnene kan bruges til noget mere fornuftigt end at sidde og glo på et instrumentbræt, der selv i vor TV-gale tid ikke forekommer særlig inspirerende. Nej, fakta er, at vi tager en delvis i svæveflyvning ubenyttet sans:

hørelsen i brug, hvorved øjet bedre kan koncentrere sig om sin naturlige og mest charmerende opgave: at se ud! — Hvad det betyder for orientering, vurdering af vejret, sikkerhed i stærk trafik (konkurrencer), er indlysende.

Det er min erfaring, at den rigtige variometerkombination i et svævefly er et elektrisk variometer (evt. med audio), samt et almindeligt pladevariometer (15 m/sek med aritmetrisk inddeling) forbundet til totalenergi, samt eventuelt ud styret med Mc. Cready's ringskala. Totalenergiregistrering er ikke særlig velegnet ved de elektriske variometre, fordi de på grund af deres store følsomhed registrerer de småvariationer i vindstyrken, der især er typiske under termikforhold og da især i randen af en bobbel. — Dette kan meget let virke vildledende, hvorimod de normale variometre stort set ikke reagerer på disse småvariationer i vindstyrken. Jeg kan dog ikke se andet end, at det fra fabrikkernes side må kunne lade sig gøre at indbygge en »dæmperkontakt« i de elektriske variometre for meget små midler, hvorved disse variometre også med fordel må kunne anvendes til totalenergi.

Som afsluttende bemærkning vil jeg sige, at de omtalte nye instrumenter føles »anderledes«, men at man værner sig hurtigt til dem, da deres fordele er så indlysende. I England flyver der i øjeblikket flere hundrede af dem, — og i Tyskland er man også begyndt at få øjnene op for de elektriske variometre, således har firmaet Friebe taget kampen op med englænderne og fremstillet et elektrisk variometer, der ser meget lovende ud.

En god julegaveidé til klubben!!!



CALTEX AVIATION

PRIVATFLYVENYT

Alle har brug for link-træning

Som meddelt i august-nummeret af FLYV har KDA fået en veludrustet linktræner af typen C-8, som er opstillet i Codanhus midt i København. Det har været lidt længere end ventet at få den igang, fordi den viste sig at have behov for et større eftersyn. Nu er den imidlertid i fuldt sving, og det er bare om at henvende sig til KDA og reservere tid.

Den køres nu af instruktørerne N. P. Nielsen og Carl Reuss og står fortrinsvis til disposition uden for normal arbejdstid, som vore medlemmer helst vil have det.

Omend undervisningen er individuel og tilpasses de enkelte elevers behov, så kan man dog have gavn af at studere programmet i august, hvor vi skitserede et elementært program for A-certifikatindehavere (5 t til 180 kr.), et videregående program med radioprocedurer (10 timer til 350 kr.) og et IFR-kursus på 20 timer til 700 kr.

Ring til KDA på ØBro 29 og lad os tale om det.

Nyt fra motorflyveklubberne

Frederiksborg Amts Sportsflyveklub opfører med udgangen af året. Klubben har de senere år ført en tilbagetrukken tilværelse og føler, at der ikke er behov for en ekstra klub så nær hovedstaden.

Frederikshavn Flyveklub, hvis bestyrelse består af civiling. C. Wistisen (fm.), fabrikant Osv. Andersen, malermester Ejv. Lann-Nielsen og ing. Jens Petersen, har i år uddannet 5 nye piloter, mens to andre er i gang med uddannelsen. Tripacer'en har på et halvt år fløjet over 300 timer. 4 medlemmer er i gang med radiotelefonkursus. Klubben har mødeaftener anden onsdag i hver måned. I november fortalte Wistisen om sin Farnborough-tur og viste en egen film derfra foruden Esso-filmen „Flyv selv“. I december kommer den engelske Farnborough-film på programmet.

Fyns Flyveklub har holdt filmsaften med Tuchinofilmen og „Flyv selv“.

Midtsjællands Motorflyveklub har kursus i både Næstved og Ringsted til både A-certifikat og radiotelefonistbevis.

Nordvestsjællands Flyveklub har haft demonstration af en Cessna Skyhawk, hvis pilot C. Reuss om aftenen fortalte om moderne navigationshjælpemidler. — Den 4. november havde klubben sin første orienterings- og landingskonkurrence med ialt 10 deltagere fra klubben og fra Midtsjællands Motorflyveklub. Vinder blev A. Bybjerg, Kalundborg, med 230 p., fulgt af Per Nielsen, Næstved, med 560 og Niels Kristensen, Ringsted med 690 points.

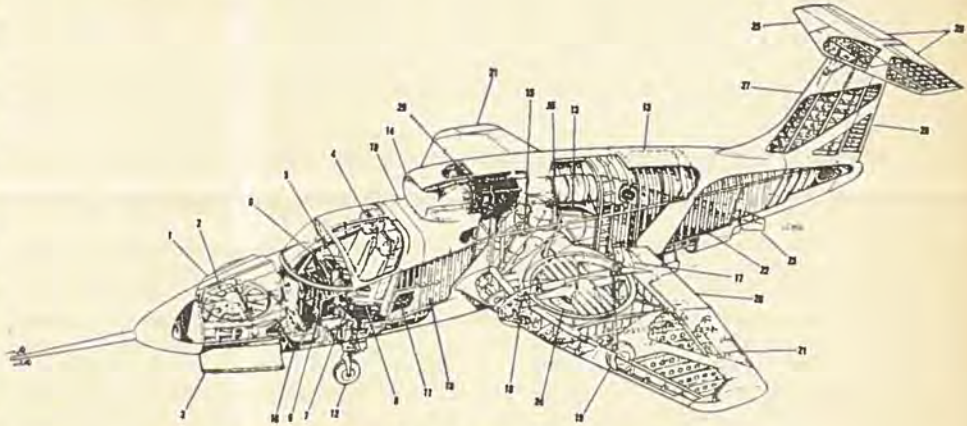
SAS Flyveklub har startet et teorikursus.

Sportsflyveklubben gør allerede nu opmærksom på, at den i dagene 8.—10. juni næste år agter at markere sit 25-års-jubilæum i stor stil. Klubben havde i sidste måned flyveleder Jespersen til at fortælle om korrekt flyvning omkring Kastrup, mens dr. Brüel fortalte om instrumentflyvning og sin tur til Østeuropa. Lørdag den 8. december holdes den traditionelle julefest.

Vestjydsk viste „Flyv selv“ på sin generalforsamling den 21./11. Årets pokalkonkurrence blev afholdt den 29/9.

Alborg Flyveklubs landingskonkurrence i oktober blev også vundet af Jørgen Jensen, fulgt af H. H. Bak Rasmussen. Klubben opfordrer sine medlemmer til at tegne indskudsbeviser til KZ VII'eren à 500 kr. Klub-

Ryan / General Electric VZ-11



Røntgentegning af VZ-11. Forklaring til tallene findes i teksten herunder.

ben har købt den linktræner, som flyvevåbenet for nylig averterede til salg i FLYV. Foreløbig skal den efterses, inden den opstilles i et lokale i lufthavnen.

Nyt fra International Bureau for General Aviation

Direktor H. Koemans, der nu er ved at etablere et mere permanent kontor for IBGA i Holland, fastslog i sin programerklæring ved FAI-kongressen i Athen, at bureau'ets første og vigtigste opgave bliver at sikre sig fodfæste i den internationale luftfartsorganisation ICAO.

Han begyndte herpå ved ICAO-konferencen i Rom for nylig og har herefter sendt ICAO en redegørelse om FAI's synspunkter til brug ved et møde i ICAO's Facilitation Division, og hvori han beder om bedre lufthavnsbetjening af General Aviation fly.

Samtidig har de nationale aeroklubber modtaget anmodning om at indsende bidrag til fastlæggelse af en FAI-politik til et møde om lufttrafikregler og luftrumspolitik til foråret.

På længere sigt arbejdes der for at fremskaffe en samling AIP-uddrag fra de forskellige lande til lettelse af VFR-flyvning. IBGA er iøvrigt villig til at hjælpe med planlægning af internationale flyvninger, ligesom man vil udarbejde en liste over organisationer, der udlejer fly.

Endelig påtænker man at studere certifikaters gyldighed i de forskellige lande. Bureauet vil få en fast observatør ved ICAO's hovedsæde i Montreal og vil nedsætte ekspertkomitéer på følgende områder:

- 1) Flyvemedicin, uddannelse og træning,
- 2) Bedre faciliteter for international flyvning,
- 3) Lufttrafikregler, flyveledelse, kommunikationer og operationer.

Flyvepladser, som er værd at besøge

Nîmes-Garons-lufthavnen i Frankrig er blandt de mange flyvepladser, der driver en systematisk propaganda for at henlede opmærksomheden på sig. Byens handelskammer har sendt rundskrivelser til erhvervsflyveforetagender også her i landet med tekniske oplysninger om havnen samt turistmæssige oplysninger om by og opland.

Nîmes ligger i Sydfrankrig ca. 100 km NW for Marseille i en god turistegn med mange minder fra romertiden. Dens lufthavn er en blandet havn anvendt af civile og flådens flyvevåben. Den har en 45x2440 m nord-sydbane og kan bruges med en times varsel om dagen og to timer om natten. Radio kræves.

Den amerikanske hær har hos General Electric bestilt to eksemplarer af et forsøgsfly med lodret start og landing, og Ryan står for bygning og flyveforsøg med dette luftfartøj, der betegnes VZ-11.

Opdriften til lodret flyvning fås ved blæsere indbygget i vingerne og drevet af to GE J 85 gasgeneratorer, der under vandret flyvning har udstødning bagud og virker som almindelig jetmotor. Blæserne er 1½ m i diameter og giver tre gange så stor reaktionskraft, som de to motorer ellers normalt ville kunne give. Man opnår herved at kunne klare sig med motorer beregnet efter behovet til vandret flyvning frem for til starten. Ideen med blæsere i vingerne er iøvrigt ingenlunde ny, bl. a. Ellehammer syslede med den, men manglede kraftkilden.

Af VZ-11 er der foreløbig bygget en „mock-up“, og den første flyvning ventes midt i 1963.

Princippet fremgår af hosstående røntgentegning, hvoraf man også kan se, der er en tredje blæser i næsen til stabilisering.

1. Indtagsåbning til næseblæser.
2. Blæser til kontrol om tværaksen.
3. Næseskærme, der kan vende luftstrømmen.
4. Nul-nul katapultsæde.
5. Normal styrepind.
6. Siderorpedaler.
7. Gashåndtag.
8. Opdrifts-styrepind.
9. Instrumentbræt.
10. Hydraulik-rum.
11. Elektrisk udstyr.
12. Næsehjul.
13. Brændstoftank.
14. Luftindtag.
15. Luftkanal.
16. Luftkanal til næseblæser.
17. Dæksel til hovedblæser.
18. Betjening af udstødningsåbning.
19. Understel med to stillinger.
20. Flap.
21. Krængeror.
22. Motor-udstødsrør.
23. Anordning til at odelægge fremdrift fra motoren.
24. Opdrifts-blæser.
25. Fuldt bevægeligt haleplan.
26. Højderor.
27. Finne.
28. Sideror.
29. Gasgenerator.
30. Ventil til at dirigere luftstrømmen.

Kastrup-gæster i oktober

Westpoint Aviation og Derby Airways ankom på charterflyvning 1/10 med DC-3, G-ALYF og G-AMXS. Airways fra Rotterdam var her 5/10 med PH-SCC, som også var en DC-3. Finlandia's nye DC-6B, OH-DCB, landede 6/10 og Braathen's DC-4, LN-SUP 8/10. Middle East Airlines ankom med FN-soldater fra Beirut i en Comet 4C, OD-ADT 13/10. Samme fly havde daglige soldater-flyvninger i den følgende uge. Som natfragter brugte BEA 18/10 en Viscount 802, G-AOHS i stedet for Argosy, og en tidligere KLM DC-6B, PH-DFN ankom i Aero-Transport bemaling 19/10. Den engelske markedsminister Edward Heath mellemlandede 20/10 i en BEA Viscount 805, G-APKF. 24/10 OH-LCB var en DC-3 fra Finnair.

Den regelmæssige rutetrafik bragte ikke mange overraskelser. Swissair ankom 28/10 med en splinterny Caravelle, HB-ICV (bygge nr. 147), som ellers skulle have været leveret til SAS.

SAAB landede 1/10 med sin Baron SE-EDC, og en meget sjælden gæst var en L-200D Morava, HA-LDB, som var et ungarsk ambulancefly, der ankom 2/10. 3/10 G-ASAE, Beagle Terrier fra Airways Aero Associations Ltd. blev det første fly med den nye G-AS registrering, der besøgte Kastrup. 4/10 Smaragd SE-CMK fra Flygfirma Aero Smaragd i Höganas, og 5/10 ankom en gammel RAF-Prentice G-AOKF tilhørende Wilkinson fra London. 9/10 Queen Air D-IGAS fra Travelair og Mooney SE-EDK fra West-Aero AB i Ljungskilde. 14/10 Cessna 172B LN-IKA fra Bjørumfly i Oslo og 15/10 Aztec B SE-ECF fra Svenska Flygmotor AB i Trollhättan. 17/10 Woods of Colchester's Dove G-ALCU og AB Volvo's Aztec B SE-ECO. Stamtægsten HB-AMM, den for øvrigt flotte og velholdte Learstar fra Firma 3M, ankom 18/10, og den nye danske Musketeer OY-AOW fra Scandinavian Air Trading Co. gik på prøveflyvning. 24/10 ankom et af Battenfeld Maschiunfabriks mange fly, denne gang Aztec'en D-IMKU. 29/10 SE-CPG,

MFI-9 Junior fra AB Malmö Flygindustri og 31/10 LN-FAD, Cessna 310 fra Norsk Essenafalt Co. A/S.

Af store sensationer blev det kun til to fly. Det ene var en M.H. 260 Super Broussard, F-BKRB (bygge nr. 2) tilhørende Nord Aviation, som ankom 18/10 og blev demonstreret 19/10. Det andet fly var en DC-3, JY-ACN fra Jordan, som ankom 25/10 for at få et eftersyn hos SARCO; maskinen var uden ejernavn og så frygtelig ud: ja, den var så medtaget, at der var huller i fuselagen. Dens livshistorie er følgende: ex-43-48844 USAF, KJ 933 RAF, G-AGKJ, VR-AAD Aden Airways og JY-ABR Air Jordan.

USAF landede 3/10 med C-130A, 70463, 322nd Air Division og 6/10 med VC-47A, O-93704. General Norstad ankom 8/10 i en VC-118, 33303. 19/10 VC-47D, O-49210, MAAG Norway og C-47D, O-48403, 7101st Wiesbaden samt C-54D, O-72618, 322nd Air Division, 23/10 C-47, O-48257, 7101st Wiesbaden. US-Army Twin Bonanza L-23D, 83066 4/10 og en norsk C-119, BW-F (ex-USAF 51-2698) 6/10 samt en dansk Hunter Trainer, ET-272, som var på en kort visit 23/10. RAF Transport Command kom på besøg 3/10 med Britannia 252. XN 404 og 7/10 C-47C, KP 208, som overnattede og blev vasket hos SAS.

*

Luftfartøjsregistret

Vi har nået den lidt mere stille årstid, men kan dog oplyse følgende nyheder:

Nyregistreringer: OY-AOM, Beagle A 109 Airedale, P. Kastrup Jensen, Ålborg. — AOW, Beech 23 Musketeer, Scandinavian Air Trading. — AOK, Piper PA-28-160 Cherokee, Erik Ørum-Petersen, Herning. — AON, Piper PA 22-135 Tri-Pacer, I/S Skive Flyveselskab.

Støttet: FAL, DII-104 Dove, Falck.

*

FAI-rekorderne

USA har erobret og besat en række rekorder for flyvning med nyttelast til visse højder med Boeing C-135B, f. eks. 30 tons til 14.377 m, og med samme fly og last en hastighed på 991 km/t over 2000 km lukket bane.

Rusland har med Tu-114 fløjet over 10.000 km lukket bane med 10 tons last og 737 km/t.

På svæveflyvningens område har FAI nu anerkendt G. II. Georgesons rekord fra 4/1 på New Zealand på 644,9 km på ud-og-hjem-bane — den første over Cowboy's og Schreders uofficielle rekord på 625 km fra 1958. Denis Burns havde den gamle officielle på 565 km.

George B. Moffet har med Schreders gamle HP-8 tilbageerobret hastighedsrekorden over 100 km trekantbane den 16/8 med 128 km/t (gl: Vierietiennikov, Rusland, 111) og forbedret Schreders 300 km trekantrekord på 96 til 108 km/t.

Hermed har USA 6 af de 8 rekorder for ensædede samt 4 af de 8 for tomsædede svævefly.

På kvinderekordernes område har Jacqueline Cochran været overordentlig flittig den 22/4, hvor hun fløj fra USA til Europa i en Lockheed Jetstar. Hun satte distance-rekord på 3661 km og et utal af hastighedsrekorder mellem forskellige byer med fra 558 til 926 km/t.

Øg endelig kan det nævnes, at russerne har sat deres egen distancerekord på lukket bane for radiostyrede modeller op fra 74 til præcis 100 km.

*

I sin nyeste rekordliste meddeler FAI, at russerne har forbedret deres egen rekord for målflyvning i tomsædet svævefly til 621 km, mens franskmændene har erobret den flersædede hastighedsrekord over 200 km trekant fra amerikanerne med 84,5 km/t.

Den franske dame Jacqueline Auriol har med en Mirage IIIc taget hastighedsrekorden over 100 km lukket bane for kvinder op fra 1356 til 1850 km/h, men samtidig har den tidligere indehaver Jacqueline Cochran fået anerkendt endnu 14 rekorder mellem forskellige byer fra sin flyvning den 22. april, så hun fører i hvert fald i antal!

En russisk modelflyver har sat distancerekorden i lige linie for radiostyrede motor-modeller op til 182 km.

*

Paris-udstillingen 1963

Luftfartsudstillingen i Le Bourget vil finde sted fra 7. til 16. juni 1963 og slutter med internationalt flyvestævne søndag den 16.

Vi ønsker vore nuværende og fremtidige

RAZORBACK kunder

glædelig jul og godt nytår!

DELTA TRADING CO. Herlevgårdsvej 2 - Herlev.



Link-træning til flyveklubber og private

Pris fra 1/12-1962: 35 kr. pr. time.

Drejer det sig om 1ste udstedelse eller fornyelse af instrumentbevis - eller føler De Dem ikke helt sikker - NORDAIR hjælper Dem.

For grundig, effektiv og billig træning:

NORDAIR 1/2

1963-udgaverne af

Cessna 172

A/S Commertas foreviste den 8. november endnu en 1963-model, nemlig en Cessna 172D Skyhawk, OY-TRC. Cessna har tilsyneladende kombineret 172 og 175-modellerne under 172-nummeret og leverer fire udgaver: 172 til 88.500 kr. ab Kastrup, luksusudgaven Skyhawk til 100.600 kr., og begge disse kan så leveres med 175 hk motor i stedet for 145 og kaldes da 172 Powermatic (108.450 kr.) og Skyhawk Powermatic (118.950 kr.).

Ligesom de større modeller ifjor fik ændret bagkroppen, så der kunne anbringes en agterrude, optræder 172'erne nu også med denne forbedring og har fået fjernet midtersprossen i frontruden.

Fuldvægten er sat op til 1045 kg, hvorved man kommer i den pudsige situation, at hvis man tidligere er checket ud på en 172 og uden at tænke over det begynder at flyve 1963-modellen, så flyver man ulovligt, hvis man ikke sørger for at få sit certifikat udvidet til at gælde til over de normale 1000 kg fuld vægt.

Da mange privatfly nu ligger omkring denne grænse, er det måske på tide at revidere den ved enten at sætte den betydeligt i vejret eller lade den bortfalde. Det væsentlige er dog typecheck'et ved en instruktør.



FLYVEVÅBNET

Kongen har tildelt medaljen for udmærket lufttjeneste i flyvevåbnet til midl. generalmajor Poul Zigler og til flyverløjtnanterne af 1. grad af reserven Leif Scherff Kjeller og Bjvind Geisler Rasmussen.

Tre ulykker i træk

Det gamle ord om, at én ulykke sjældent kommer alene, suppleres i flyvekredse af en overtro om, at en ulykke følges af to andre. Flyvevåbnet, der i lang tid har været fri for alvorlige flyveulykker, rammes den 10/11 af en ulykke ved Koblenz i Tyskland, hvor en F-100, ført af flyverløjtnant Ole Lyhne Larsen, styrtede ned umiddelbart efter starten, og piloten omkom.

Få dage efter, den 14/11, kolliderede to F-100 over Mariager fjord, hvorved flyverløjtnanterne Erik Pedersen og Hans Kurt Hansen blev dræbt.

Ved et tredje havari den 17/11 ved Skrydstrup var der heldigvis kun tale om materiel skade, idet piloten i dette tilfælde redede sig ved katapultsædet.

TRAFIKFLYVENYT

ALTA-kongres i København. I begyndelsen af november holdt den amerikanske Association of Local Transport Airlines årsmøde i København. Det er første gang, disse indenrigsselskaber har henlagt deres møde uden for USA, men man gjorde det for at blive gjort bekendt med den „Visit USA“ kampagne, SAS fører.

Københavns lufthavn ligger for 1. halvår 1962 som nr. 4 i Vesteuropa hvad angår antal operationer i såvel rutetrafik (29.395) som rute-, charter-, erhvervs- og privattrafik (35.168) efter London, Paris og Frankfurt. Når militær- og lokalflyvning regnes med, kommer desuden Zürich og Stockholm foran. Hvad angår passagerer er Kbh. nr. 4 og med fragt nr. 5, idet Amsterdam her kommer ind. Det må dog bemærkes, at Rom som sædvanlig glimrer ved sit fravær i statistikken.

Udnævnelser i SAS: Salgschef Erik Palsgård er udnævnt til adm. direktør i SAS Catering A/S fra 1/3-63. Til hans efterfølger i region Danmark er udnævnt direktør Johs. Nielsen, og til dennes efterfølger som regionalchef i Italien direktør P. O. Eden.

SAS starter 16/1 en natrute Kbh-Tirstrup-Alborg-Tirstrup-Kbh. med afgang 0045 med post, aviser og passagerer i begrænset omfang, ank Alborg 0215. Den returnerer 0725, fra Tirstrup 0810, ank. Kbh. 0855, hvorved jyske passagerer får bedre tilslutningsforhold ud i Europa.

*

Ny Heron til Falck

Den 26. sept. blev Falcks ældste Dove, OY-FAL, fløjet til Portsmouth og overdraget til Hants & Sussex Aviation Ltd., som delvis betaling for en Heron, OY-ADF, der ankom til Kastrup den 28. sept. OY-ADF blev bygget i 1956 som VR-NCC til West African Airways og senere solgt som I-AOBI til det italienske selskab Itavia, der igen solgte den i fjor til Handley-Page som udbetaling på en Herald. OY-FAL er nu indregistreret G-ASDD.

KZ III købes

FABRIKKEN PENDA
BIRKERØD

TYPENYT

Morane-Saulnier Rallye er leveret i 250 eksemplarer hidtil. Super-Rallye har fået fuld vægten øget til 850 kg, og man venter en modificeret version MS 889 næste år med den oprindelige planlagte vægt på 1000 kg. Super-Rallye har vist sig godt egnet til slæb af svævefly og slæber et ensædet fly op i 500 m på 4½ minut.

Scintex Super-Emeraude har fået udstedt sit type-luftdygtighedsbevis.

Republic F-105F er en to sædet udgave af Thunderchief med 79 cm længere krop. Bevæbningen er den samme som for F-105D. Leveringerne påbegyndes i juli 1963.

Hunting Jet Provost er blevet antaget af Venezuela, der har bestilt 15. Den venezuelanske udgave svarer til T. Mk. 4, men kan medføre bevæbning.

Douglas A-4E (tidligere A4D-5), den nyeste version af Skyhawk, har en 33 cm længere krop med ny radar, og ny motor, Pratt & Whitney J-52. Tidligere versioner havde Wright J-65.

Den Douglas DC-3 med Starfighter radar næse, som Lockheed anvendte ved udviklingen af F-104, er blevet solgt til Luftwaffe, der vil benytte den ved uddannelsen af piloter til F-104G.

Morane-Saulnier Paris II anvendes nu af den hollandske skole for trafikflyvere, der har købt syv.

Boeing jetlinere havde den 26.10. været i rutedrift i fire år og transporteret over 30 mill. passagerer. På en enkelt dag i oktober foretog de 769 flyvninger med 48.361 passagerer. Der er hidtil leveret 317 fly af 470 bestilte.

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

VESTERPORT

Minerva 1112



Westland Helicopter

FLYVEMASKINER
REDNINGSDUSTYR
INSTRUMENTER

G. Q. FALDSKÆRME
LUFTFOTOGRAFIAPPARATER
FLYVEMASKINELÆRRED

HELIKOPTERE
K. L. G. TÆNDRØR
ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL ^{A/S} - KØBENHAVN V

VODROFFSVEJ 46 - 35 23 43



KONGELIG DANSK AEROKLUB

(DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB)

Dag Hammarskjølds Allé 40, København Ø.
 Telefoner: ØBro 29 og (ang. model- og svæveflyvning) ØBro 249.
 Postkonto: 256.80.
 Telegramadresse: Aéroclub.
 Kontor og bibliotek er åben mandag til fredag fra kl. 9—16.
 Formand: Landsretssagfører B. Moltke-Leth.

MOTORFLYVERADET

Formand: Dr. techn. Per V. Brüel.

SVÆVEFLYVERADET

Formand: Ingeniør Kaj V. Pedersen.

MODELFYVERADET

Formand: Bankass. Ole Meyer Larsen.

DANSKE FLYVERE

Formand: Generaløjtnant H. Pagh.
 Generalsekretær: Direktør August Jensen.
 Dansk Pool for Luftfartforsikring,
 Østergade 24, tlf. Minerva 1841.

Andespil og pokaluddeling

torsdag den 6. december

Aeroklubbens traditionelle andespil finder sted torsdag den 6. december 1962 kl. 19.45 i Borgernes Hus, Rosenborggade 1, København K.

Der er adgang for aeroklubbens medlemmer af alle kategorier med ledsagere, og der bliver en dejlig samling præmier af vinde.

Inden andespillet er der pokaluddeling m. m. af interesse for såvel motorflyvere som svæve- og modelflyvere, så vi regner med fuldt hus som sædvanlig.

Midt i andespillet bliver der en kaffe-pause, og KDA har igen fornøjelsen at byde damerne på gratis kaffe.

Mødeaftenen i november

Der var mødt mange faldskærmsinteresserede op til KDA's mødeaften den 7. november og også mange alment flyveinteresserede, der ikke blot fik den smukke Piper-film „Wings to Alaska“ at se, men som ekstranummer den splinternye Farnborough-film „Wings to the Future“. Det var måske den bedste Farnborough-film, vi endnu har set, ikke blot med årets mange nye epokegørende typer, men også med pragtfulde farveoptagelser af imponerende formationsflyvning. Brugen af kameraer med meget lang brændvidde trækker måske starterne unaturligt sammen, men virkningen af f. eks. Lightning-formationens start er fantastisk!

Aftenens hovedpunkt var grosserer Kurt Holdts livlige og oplysende redegørelse for faldskærmsporten, ledsaget af en engelsk rekrutteringsfilm „Challenge“ og en amerikansk instruktionsfilm „Twist“, der supplerede foredraget på udmærket måde og var medvirkende til, at så mange meldte sig som interesserede i oprettelse af en klub ved kaffebordene bagefter.

Nye personlige medlemmer:

Jørgen Brydensholt.
 Peter Bohnstedt-Petersen.
 Jørn Hansen.

Runde fødselsdage:

Grosserer Christian Fahrner, Frederiksberg Allé 6, V., 50 år den 17. december.

Nye bøger i biblioteket:

Richard H. Johnson—William S. Ivans:

American Soaring Handbook.

W. T. Gunston: *Flight Handbook.*

Modelflyvenyt 1950—61.

Soaring 1957—1960.

Flyvehistorisk sektion

afholder sit næste møde onsdag den 5. december kl. 19.45 i Hjemstavnslokalerne, Linésgade 25. Der vil bl. a. blive vist en amatørfilm fra Flyvevåbnets jubilæumsparade i sommer, ligesom man vil lave en flykendingskonkurrence med historiske flytyper.

Sektionens filmmøde den 13. november var desværre ikke så velbesøgt som man kunne have ventet, når der mødte 25 til generalforsamlingen, men man kan roligt sige, at de, der udeblev, gik glip af tre usædvanligt interessante film. Størst interesse vakte den tyske film om transportfly, hvor man havde lejlighed til at se så sjældne typer som den seksmotorede Me 262 Gigant og Arado Ar 234.

Klip toppen af skatten

— mens tid er!

Som omtalt i sidste nummer kan man — ud over andre typer af skattemæssige fradrag — trække gaver til godkendte foreninger, herunder KDA, fra, når man skal igang med selvangivelsen i næste måned.

Gaven skal imidlertid være givet inden årets udgang, og man kan fradrage alt ud over de første 100 kr. (til og med 1000 kr. fradrag).

Gaven kan gives generelt eller til bestemte formål som f. eks. svæveflyvecentret, linktræneren (der mangler en VOR-installation), boligfondet, modelflyvefondet, til et museum, til start af en faldskærmsafdeling o. s. v.

Ved regnskabsbegyndelse i næste måned vil de fleste kunne konstatere en indtægtsstigning i 1962 — med påfølgende følelig skattestigning næste år, dersom man ikke ved hjælp af de mange fradragmuligheder får reduceret sin skattepligtige indkomst. Tænk på det allerede nu — når selvangivelsen skal skrives, er det for sent i denne omgang.

Julegaveidéer

KDA-jakkemærke i guldbroderi.. kr. 55,00
 Radiotelefontilbehør for Flyvere kr. 17,50
 Svæveflyvehåndbogen, ib. kr. 32,00
 Svæveflyvehåndbogen, hft. kr. 27,00
 Air Touring Guide, Tyskland kr. 46,00

KALENDER

6/12 Andespil i KDA.
 8/12 Julemiddag i Sportsflyveklubben.
 11/12 Andespil i Danske Flyvere.

Svæveflyvning

1-2/12 Klublederkursus (København).

Modelflyvning

31/12 Årsrekordåret slutter.

FAI-kongressen i Athen

Ved FAI's årlige generalkonference, der afholdtes i Athen fra 26/9 til 1/10, optog planerne for det nye Internationale Bureau for General Aviation en stor del af tiden. Forarbejdet blev godkendt, og selv om den fremtidige finansiering ikke er fastlagt, blev det nødvendige beløb for 1963 skaffet ved tilsagn om bidrag fra de forskellige aeroklubber.

Ikke blot europæiske lande, men også både Nord- og Sydamerika og lande i det Mellemste Østen gav tilsagn om bidrag. Selv østlandene, der tidligere var skeptiske, syntes nu mere positive. (KDA's hovedbestyrelse har tidligere vedtaget at yde et symbolsk bidrag på 1.000 Francs).

FAI har planer om at medvirke i en filmsfestival for flyvefilms samt i en international stilekonkurrence.

I stedet for franskmændene J. Allez, der har været præsident de sidste to år, valgtes den schweiziske dr. Muri til præsident, mens M. Obregon, Colombia, blev første vicepræsident og dermed kandidat til præsidentposten om to år. Generalkonferencen i 1963 holdtes i Mexico.

FAI's guldmedalje blev tildelt den engelske flykonstruktør Geoffrey de Havilland, mens Lillenthal-medaljen blev tildelt svæveflyvekomitéens mangeårige præsident, „Pirat“ Gehrig.

Danske diamanter

Da det efterhånden kan knibe med at have overblik over danske indehavere af diamanter til guld-diplom, bringer vi her en foreløbig liste og beder eventuelle, der skulle være blevet glemt, om at melde sig:

500 km fri distance

1. Harald W. Jensen, Århus 1958
 2. Niels Sejstrup, Ålborg 1962

3000 m højdevinning

1. Age Dyhr Thomsen, Midtjydske .. 1959
 2. Leif C. Andersen, Horsens 1961

300 km målflyvning

1. K. A. Rasmussen, PFG 1950
 2. Age Dyhr Thomsen, Midtjydske .. 1953
 3. Aksel Feddersen, PFG 1956
 4. Harald W. Jensen, Århus 1956
 5. Jørgen Friis, Karup 1957
 6. M. Buch Petersen, Aviator 1958
 7. Ole Didriksen, Aviator 1960
 8. Niels Sejstrup, Ålborg 1960
 9. Ib Braes, Aviator 1960
 10. Svend Westergård, Aviator 1961
 11. Vagn P. Jensen, Ålborg 1961
 12. Henning Kjærgård Hansen, Avia. 1962
 13. P. V. Franzen, Aviator 1962
 14. Bent Skovgård Sørensen, Vestj. .. 1962
 15. Villy Christensen, Midtjydske ... 1962

Som man ser, har kun Cowboy og Dyhr to diamanter, og åren af at være den første dansker med alle tre diamanter står stadig åben for såvel ovennævnte som enhver anden, der har lyst!

REDAKTION

Kongelig Dansk Aeroklub, Dag Hammarskjølds Allé 40, København Ø. — Tlf. ØBro 29 og 249.
 Ansvarh. 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. — Postkonto 238.24.
 Abonnementspris: 15 kr. årlig.
 Rubrikannoncer: 1.20 øre pr. mm.
 Sidste indleveringsdato for annoncer: den 10.
 Alle henvendelser ang. adresseændringer rettes til ekspeditionen.

... på flyvepladser i 6 verdensdele

betjenes flyvemaskiner fra

verdens førende

selskaber

af erfarent SHELL-mandskab...

udstyret

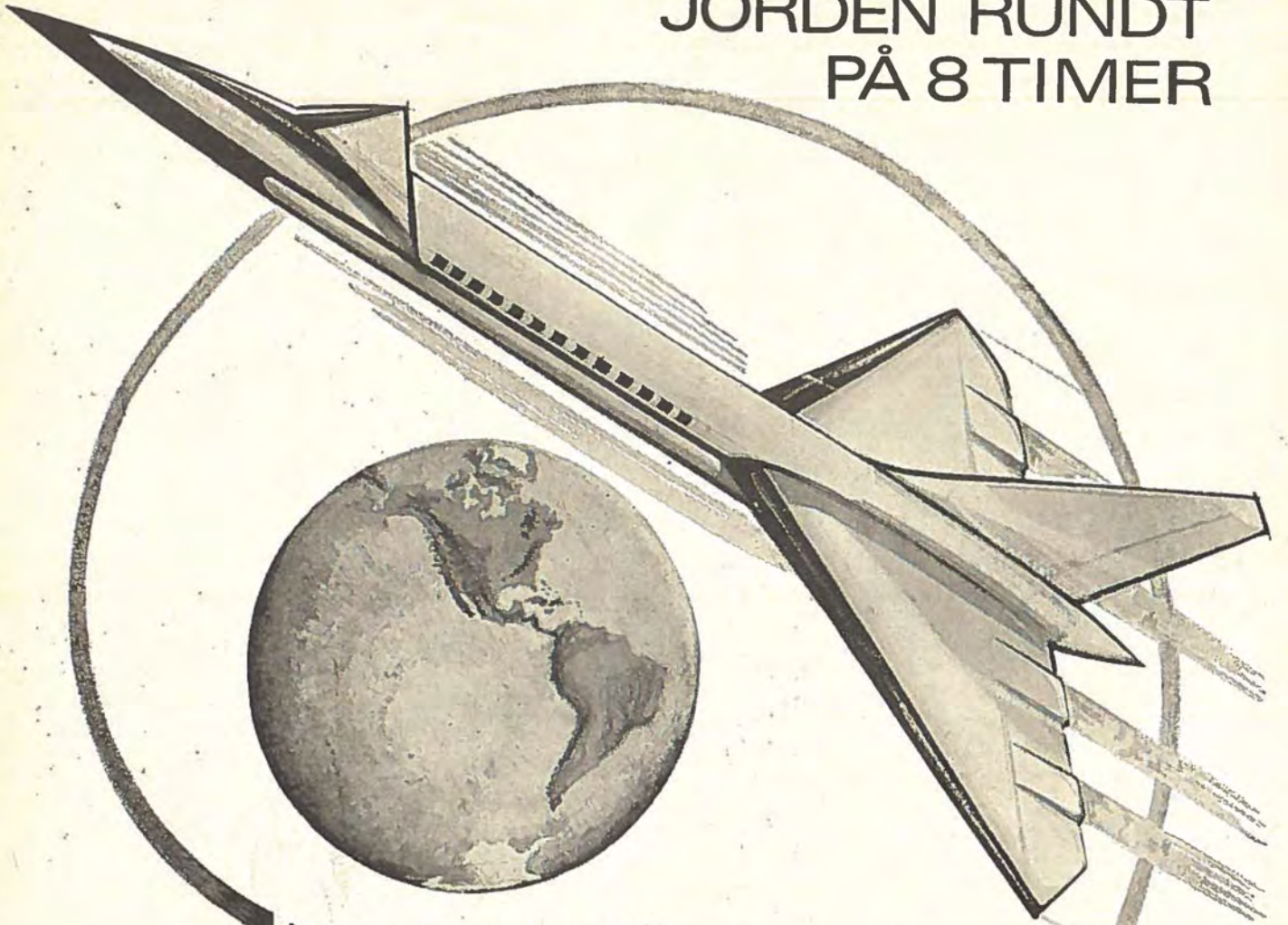
med det nyeste

og bedste materiel



SHELL AVIATION SERVICE

JORDEN RUNDT PÅ 8 TIMER



Det er ikke nær så usandsynligt, som det lyder.
I 1906 nåede man op på 41,3 km/t... i 1960
på 2.090 km/t... og nu planlægger man jetli-
ners, der kan flyve 3,5 gange lydens hastighed.
Hver dag gøres fremskridt inden for teknikken
med nye fly og nye motorer med nye og større
krav til brændstoffer og smøremidler. I et intimt
samarbejde mellem teknik og forskning er ESSO
med til i dag at skabe olieprodukterne til mor-
gendagens jettfly.



AVIATION PRODUCTS

1860