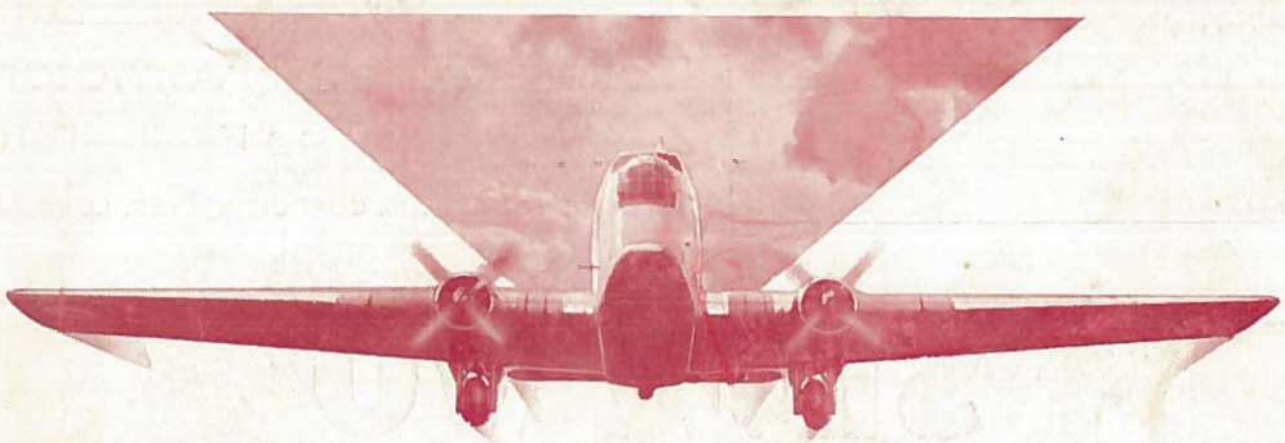
Flyve

OFFICIELT ORGAN FOR
DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

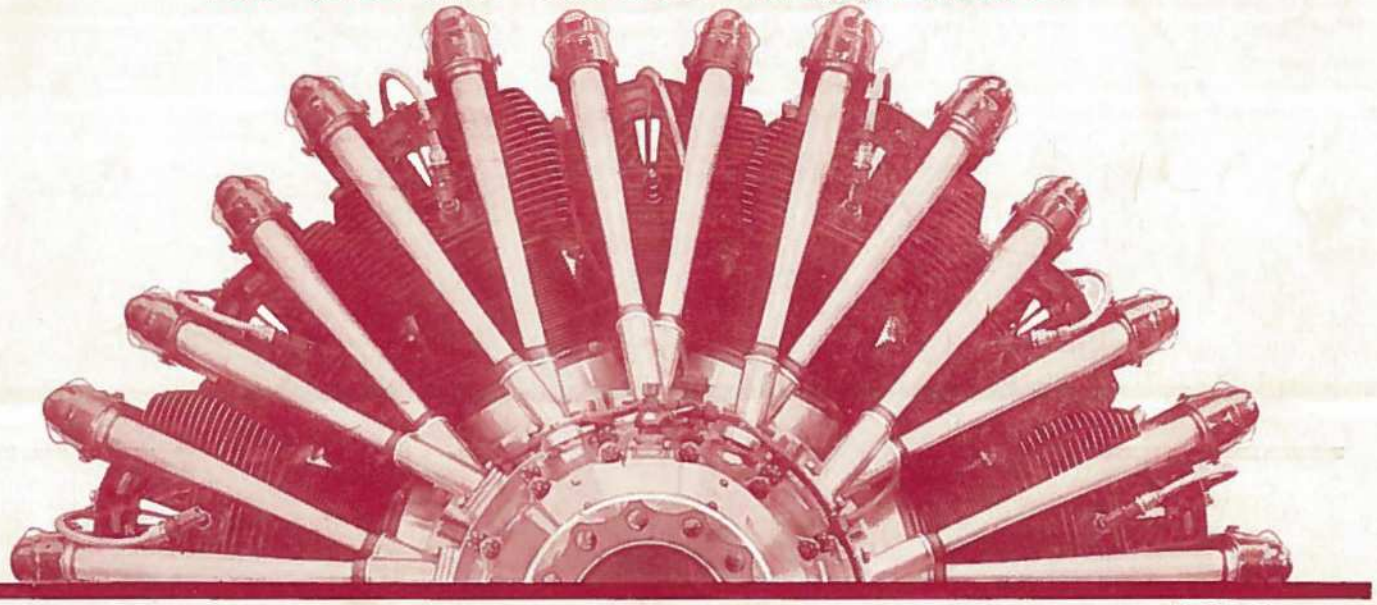
JANUAR 1936 9. Aarga



SIDDELEY

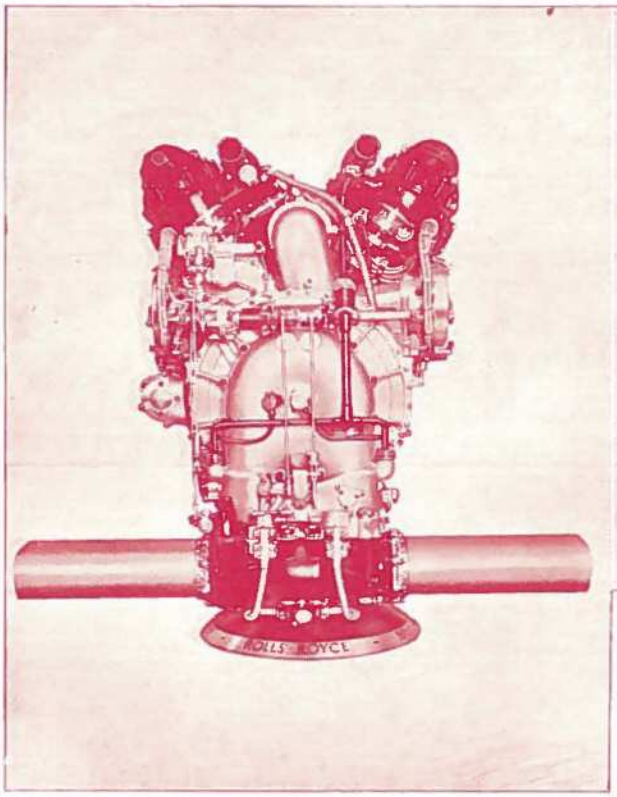
TIGER ENGINE 840 H.P. (TAKE-OFF)

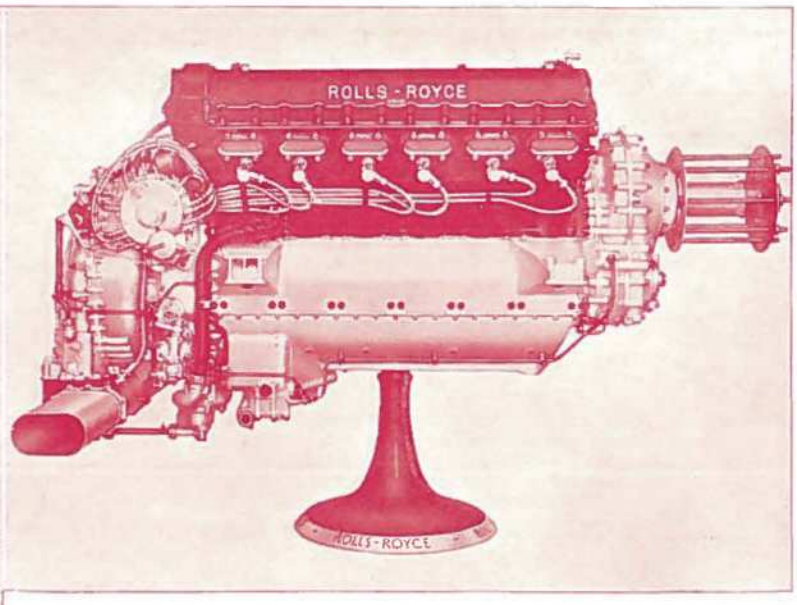
FOR CIVIL AND MILITARY REQUIREMENTS



ARMSTRONG SIDDELEY MOTORS LIMITED COVENTRY

AS 183B



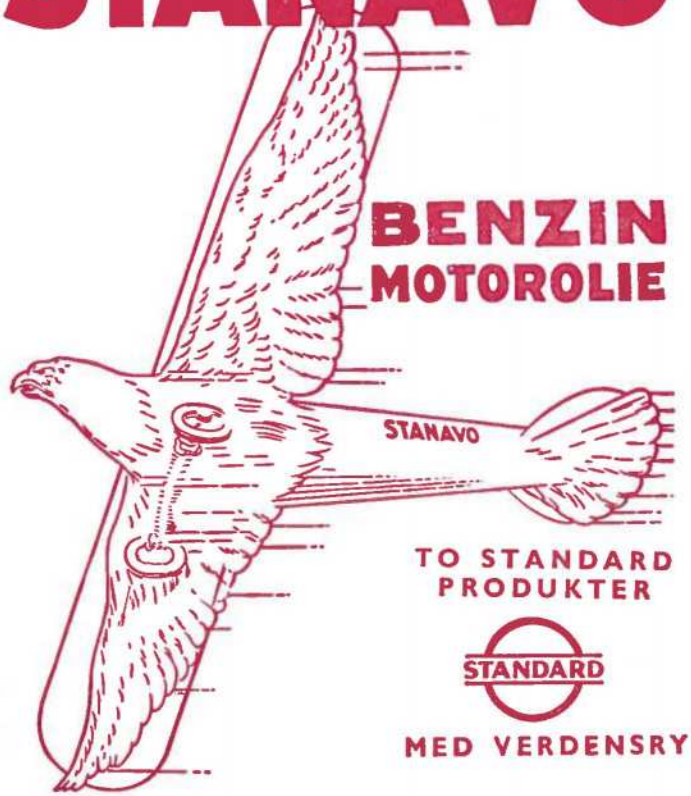


Rolls-Royce Flyvemotorer

– giver Fart og Paalidelighed

ROLLS-ROYCE LTD., 15, CONDUIT STREET, LONDON W 1

STANAVO



BENZIN
MOTOROLIE

TO STANDARD
PRODUKTER

STANDARD

MED VERDENSRY

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

GODT NYTAAR 1936 ØNSKER

EVALD ANDERSEN'S
MEKANISKE ETABL.

VALDEMARSGADE 14 — VESTER 3589

ERIK HOFF-HANSEN

HELRUP 3623
— 3693
— 3692
HELLERUPVEJ 15 A

DUNLOP RUBBER Co. A/S

VENNEMINDEVEJ 30 — CENTRAL 11.633

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

JAGTVEJ 155 — CENTRAL 13.852

C. M. HALLGREN
INSTRUMENTMAGER

Fabrikation af
SPRITKOMPASSER FOR LUFTFART
Leverandør til Hærens Flyvertropper samt Luftmarinen

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

ALFRED RAFFEL A/S

KØBENHAVN — CENTRAL 6395

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

INDUSTRIBYGNINGEN — CENTRAL 6806
KØBENHAVN V.

ASP "CELOSE" DOPE

(LOVBESKYTTET)

er fremstillet i nøje Overensstemmelse med Forskrifterne
i B. E. S. A. Specifikation 2 D. 101, Januar 1923.

KLAR DOPE

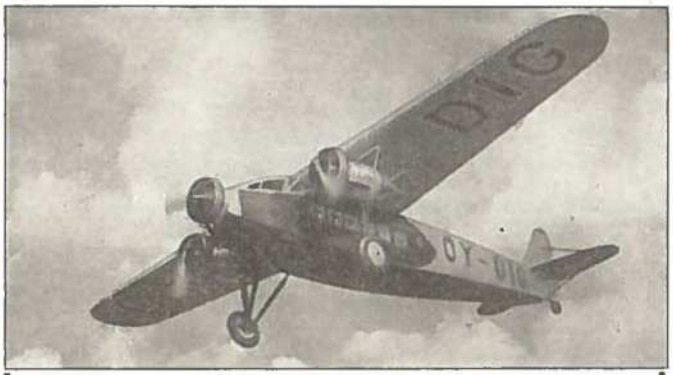
ALUMINIUM DOPE

RØD DOPE

Fortyndingsvædske samt Identificeringsfarver og Specialfarver

ENEFABRIKANTER:

A/S O. F. ASP (SPECIALFABRIK FOR NITROCELLULOSE-LAKKER)
PRAGS BOULEVARD 37 — KØBENHAVN S.



VINTERFARTPLAN 1935-36

Luftforbindelserne paa København i Tiden 18/11 - 15/2

8.30	8.30	8.30	Afg.	MALMÖ	Ank.	15.50	10.20	16.05
8.45	8.40	8.45	Ank.	KØBENHAVN	Afg.	15.35	10.10	15.55
9.00	8.55	9.00	Afg.	KØBENHAVN	Ank.	15.20	9.55	15.40
11.00	↓		Ank.	BERLIN	Afg.	↑	↑	13.40
	10.20	↓	Ank.	HAMBURG	Afg.		8.30	
		12.00	Ank.	AMSTERDAM	Afg.	11.20		
	12.40	12.40	Afg.	AMSTERDAM	Ank.	10.50	10.55	
	↓	14.20	Ank.	LONDON	Afg.	8.20	↑	
	14.55		Ank.	PARIS	Afg.		8.00	

BILLETPRISER:	ENKEL TUR	TUR/RETUR
København-Amsterdam	178,00	320,40
" -Berlin	90,00	162,00
" -Hamburg	85,00	153,00
" -London	240,00	432,00
" -Malmö	10,00	17,00
" -Paris	240,00	432,00

DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB A/S

Flyv

OFFICIELT ORGAN FOR
DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Nr. 1 | Januar 1936 | 9. Aargang

Redaktion:
J. Foltmann,
Telf. Amager 2613 y,
Snorresgade 7.

INDHOLD: Nytaarsløfter 1936, S. 1. — Radio- og Vejrtjenestens Anvendelse indenfor Flyvningen, S. 2. — Marinens nye Flyverløjtnanter, S. 5. — Omkring Luftforbindelsen mellem den gamle og den nye Verden, S. 6. — Tysklands nye Luftvaaben, S. 8. — Den civile Flyvevirksomhed i Norge, S. 10. — Dansk Svæveflyver Union, S. 11 — Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab, S. 12. — Herhjemme fra, S. 12.

Ekspedition:
fh. AUGUST BANGS FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN
Telf. 13.404
Vesterbrogade 60.

Nytaarsløfter 1936.

Flyvningens sunde og livskraftige Udvikling i Danmark er et brændende Ønske, som næres af alle aeronautisk Interesserede herhjemme; og »Flyv«, der har Maalet at være Samlingsmærket for disse Interesser, ønsker altid at være blandt de forreste i denne Udvikling.

I de sidste Maaneder har et af Aeronautisk Selskabs Bestyrelse nedsat Udvalg arbejdet med Planer til Forbedring og Forøgelse af »Flyv«, saaledes at det i højere Grad end tidligere skulde muliggøres, at Bladet kunde spænde videre, blive mere baade interessant og underholdende og i det hele taget samle alt af Interesse vedrørende Flyvning — især herhjemme fra, men ogsaa fra vore Nabolande og fra Udlandet.

I et Blad, der ikke indeholder mere end otte Sider og udkommer een Gang om Maaneden, er det vanskelig at bringe alt det Stof, man gerne vilde. Pladsen er for begrænset, og Stoffet er saa omfattende, at det er vanskeligt — eller rettere sagt umuligt — at gøre alle tilpas. Selskabets Opgave med Hensyn til »Flyv« er derfor bl. a. gaaet ud paa at forøge Bladets Sideantal for at skabe Mulighed for mere afvekslende Stof.

Allerede i dette første Nummer i 1936 faar Læserne et Indtryk af det Arbejde, der er gjort, og som vil blive gjort, for at »Flyv« i Fremtiden skal blive et interessant og indholdsrigt Blad. Omslaget bliver mere livligt og iøjnefaldende, og Formatet bliver en Smule smallere. Sideantallet bliver forøget fra 8 til 12, og da samtidig ca. 8 af de 12 Sider bliver trykt med Petit, vil Bladets Indhold saaledes blive forøget med omkring 80 til 100 pCt.

For at Bladets Økonomi ikke skal forringes p. G. a. dets større Omfang, søges Annoncemængden tilsvarende forøget; og med den forøgede Udvikling af Flyvningen herhjemme er mange danske Firmaer blevet direkte interesseret i Aeronautik — enten som Leverandører eller som Udøvere. »Flyv«s Annoncespalter skulde saaledes blive en god Referenceliste for alle, der har Forbindelse med eller Tilknytning til Flyvning.

Redaktionen af Bladet vil som hidtil bestræbe sig for, at de forskellige Artikler og Meddelelser bliver af et saadant Indhold, at »Flyv« kommer til at staa som et Tidsskrift, man faar Udbytte og Fornøjelse af at læse, som man vil længes efter hver Maaned — og som det vil betale sig at opbevare.

Det er Aeronautisk Selskabs Bestyrelses stærke Ønske og store Forhaabning, at det maa lykkes at indfri de Løfter, den her har givet, og at »Flyv« maa komme til at staa som et ledende Luftfyr, der viser Vejen fremover mod en sund og stærk Udvikling af Flyvningen i Danmark. Med disse Løfter og med en Tak til alle dem, der i det forløbne Aar har ydet deres Bidrag til »Flyv« paa den ene eller anden Maade, og som har vist Bladet deres Interesse, ønskes herved alle »Flyv«s Læsere et rigtigt

Glædeligt Nytaar.

Bestyrelsen.

Radio- og Vejrtjenestens Anvendelse indenfor Flyvningen.

Af Kaptajnløjtnant *Ove Petersen* og Ingeniør ved Flyvevæsenet *Orm Hansen.*

Radiotjenesten.

RADIO har efterhaanden faaet en udstrakt og stadig voksende Anvendelse indenfor Flyvningen og har her paa mange Maader gjort sig uundværlig. Dette gælder i lige høj Grad for den civile Ruteflyvning som for den militære Flyvning, indenfor hvilke Radioen i det store hele tjener de samme Formaal nemlig:

at muliggøre Vejrtjenesten,

at være Korrespondancemiddel mellem Luftfartøjer og Basis (Lufthavn eller Flyvestation), hvorpaa en stor Del af Sikkerhedstjenesten beror,

at være en Hjælp ved Luftnavigationen (ved Retningsbestemmelse),

og endelig at være til Hjælp ved Landing i Vejr med ringe Sigtbarhed (Blindlanding).

Til Modtagelse af de Vejrtelegrammer, der i en Aarrække efter international Overenskomst har været udsendt paa bestemte Tider af Døgnet fra større Samlerstationer i de forskellige Lande, og til Modtagelse af de Vejrmeldinger, der i et Par Aar har været udsendt fra vore hjemlige Fyrskibe, kan man klare sig med en god Skibsmodtager med Bølgeomraade fra 20 m til 10.000 m (Kortbølgeomraadet kan dog undværes). Men da Vejrmeldingskoderne ofte udsendes med stor Telegraferingshastighed (140—150 Tegn pr. Min.), maa man til Modtagelsen anvende en Radiotelegrafist med 1' Klasses Certifikat, og hvis man, som det praktiseres ved Flyvevæsenet i Perioder med daarligt Vejr eller med særlige Flyvninger, ønsker at tegne to eller flere Vejrkort dagligt, er der ved Modtagelsen af Vejrkoderne Beskæftigelse nok for en Radiotelegrafist til Stadighed, ved Vejrtjenesten paa den paagældende Station. — Vejrmeldingsmodtageren bør findes i et Rum for sig selv, ugenert og uafhængig af den øvrige Radioinstallation, da den intet har med denne at gøre og kun kan generes af Udsendelser derfra, hvis den er anbragt nærmere end 100—200 m fra Stationens Sender.

Medens Modtagelsen af Vejrtelegrammer i Reglen ikke byder paa særlige Vanskeligheder, da Udsendelsen foregaar paa dertil reserverede Bølgelængder, hvor der derfor ikke er megen Forstyrrelse, er Forholdene ikke saa gode ved Korrespondance mellem Luftfartøjer og Basis. Bedst er Forholdene her sikkert for de civile Luftfartøjer, da deres Forbindelse med Luftfartsstationer ligeledes kan foregaa paa dertil udvalgte Bølgelængder (870—923 m), som andre Stationer ikke maa benytte, medens man ved de militære Flyvevæsener er henvist til at benytte de Bølgelængder, der i Praksis viser sig anvendelige, d.v.s. ikke forstyrrer andre og ikke forstyrres af andre. Det kan ofte være et stort Arbejde at finde forstyrrelsesfri Bølger, og det er efterhaanden kommet saa vidt, at man i Militærflyvningens Korrespondance maa skifte Bølgelængde flere Gange i Døgnet af Hensyn til forstyrrende Stationer. — Da Luftfartøjsstationerne altid paa Grund af deres ringe Vægt er relativt svage, og Luftfartøjerne byder daarlige Modtagerforhold paa Grund af Støjen fra Luftfartøjets Motor, vil det altid være Lufttjenesten, der trækker det korteste Straa, naar flere ønsker at benytte samme eller nærliggende Bølgelængder. —

Særlig galt er det, naar man med Radiostation i Københavns Nærhed, som f. Eks. paa Luftmarinestationen *København* skal korrespondere med Luftfartøjer i stor Afstand, f. Eks. med Luftfartøjer paa Fiskeriinspektion i Nordsøen eller i Skagerrak, idet den intense Skibstrafik i Sundet, da virker meget generende. — Marinens Flyvevæsen har derfor gennem lang Tid arbejdet paa at faa oprettet en Radiostation paa et passende Sted i Jylland og har ogsaa under de sidste Aars Flyvninger til Færøerne og til Island haft en af dets transportable Radiostationer placeret i Nordjylland i længere Tid ad Gangen, hvor den har ydet udmærket Hjælp ved Videresendelse af Telegrammer til København og ved Pejling. Paa Grund af den forstyrrelsesfri Beliggenhed her har man faaet overordentlig store Rækkevidder til Luftfartøjer, saaledes 700 km til Luftfartøj paa Vej til Færøerne (Luftfartøjet udstyret med 70 Watt og Transportabel Station med 300 Watt Sender), medens man med samme Luftfartøj med Radiostationen paa Luftmarinestationen *København* (¾ kW Sender) kun kan regne med en Rækkevidde paa 300 km under almindelige Forhold. —

Radioforbindelsen mellem Luftfartøj og Jord benyttes under al civil Ruteflyvning til Sikkerherstjenesten, idet Flyverne med passende Tidsmellemrum melder deres Position til den Lufthavn, hvormed de korresponderer. Denne følger Luftfartøjets Bevægelser og kan, hvis Vejrforholdene forværres, dirigere Flyveren til en anden Lufthavn, idet de forskellige Lufthavne ligeledes staar i Forbindelse med hinanden (i Reglen pr. Kabel og med Fjernskriver). I den senere Tid er Radiostationerne i de danske Rutemaskiner blev aabnet, saa rejsende i et saadant Luftfartøj kan afsende Telegrammer. —

Efterhaanden som Sportsmaskiner og andre private Maskiner udstyres med Radiostation, vil den Sikkerhed, det er at kunne komme i Forbindelse med en Luftfartsstation, blive almindeligt udnyttet, ligesom Vejrmeldingstjenesten og Pejlstationen i Lufthavnen i Kastrup vil kunne tjene alle private flyvende og ikke alene som nu Rutemaskinerne. Til den Tid vil Privatflyverne nok ligesom Militærflyverne nu savne en Radiostation i den vestlige Del af Landet.

Indenfor Marineflyvningen anvendes Radio ligeledes til Sikkerhedstjenesten paa alle Flyvninger udenfor Sundet med flersædede Luftfartøjer, hvor Radiotelegrafist kan medfølge, idet der med passende Mellemrum sendes en »Passagemelding«, der angiver Luftfartøjets Plads til opgivet Klokkeslet, samt den Kurs, Luftfartøjet herefter styrer.

Den vagthavende Officer paa Luftmarinestationen, til hvem Telegrammerne fra Luftfartøjerne straks telefoneres, kan paa denne Maade følge Luftfartøjernes Bevægelse over Sø og Land, ligesom han altid kan vide Besked med naar, hvor og hvorlænge et Luftfartøj er landet. —

Foruden til Sikkerhedstjenesten anvendes Radioen ogsaa i udstrakt Grad til Melding af Observationsresultater og til hjemmefra at give Luftfartøjerne Ordrer eller Direktiver, hvilket er af meget stor Betydning for Flyvernes Løsning af militære Opgaver og Samvirke med Flaaden. —

Mellem Luftfartøjer indbyrdes benyttes Radion af Flotille- eller Gruppefører til at give de øvrige Flyvere Ordrer

f. Eks. om Fordeling af Rekognosceringsfeltet, Udvælgelse af Bombemaal o. l.; men i denne Art Forbindelser bliver Rækkevidden ikke særlig stor. Selv om man enkelte Gange har haft Rækkevidder paa 150 km her, kan man slet ikke regne med Tal af denne Størrelse, hvis der er en Smule Forstyrrelse, og hvis Luftfartøjerne desuden har andre Stationer at korrespondere med, hvad jo næsten altid er Tilfældet. I Almindelighed vil Telegrammer fra Luftfartøj til Luftfartøj med Fordel kunne befordres via en Jordstation, med mindre de flyver i kort Afstand fra hinanden. —

I eensædede Jagere kan man ikke have Radiotelegrafist med om Bord, og man er her næsten udelukkende henvist til at anvende korte Bølger, da man kun kan benytte en lille fast Antenne og ikke den almindelige lange Slæbeantenne. Ved Jagerflyvning er det særligt Forbindelsen mellem Luftfartøjerne i en Gruppe, man har Interesse af, og man maa hertil anvende Telefoni, da Flyveren dels ikke kan forventes at være uddannet i Telegrafi, og selv om saa var i Reglen ikke vilde have Tid til at passe Telegraferingen ved Siden af Flyvningen. Da Kortbølgestationernes Rækkevidde selv til en Jordstation ikke er særlig stor (der regnes kun med den direkte Bølge), kan man ikke paaregne væsentlig bedre Forbindelse via en Jordstation, hvad der ogsaa vilde tage for lang Tid, da Stationernes vigtigste Anvendelse er til Ordreafgivelse. Da det imidlertid ogsaa kan være af Betydning, at Jagere kan holde Forbindelse med Basis, rejser Kravet om at faa stor Rækkevidde til Jordstationen sig, samtidigt med at man maa have Jagerflyveren telegrafiuddannet, da Telegrafirækkevidden er større end Telefonirækkevidden. Alt i alt bliver Vanskelighederne ved at tilfredsstille Kravene til en Jagerstation langt større end til en Station i et Rekognosceringsluftfartøj baade hvad Vægt og Rumfang, Fjernbetjening og Omskiftelighed mellem Telefoni-Telegrafi angaar. Desuden stiller en Jagerstation (Kortbølge) langt større Krav til Afskærmning af elektriske Støjkilder i Luftfartøjet som Tændingssystem og Ladedynamo, end en Langbølgestation, som næsten altid anvendes i Rekognosceringsluftfartøjer. —

Paa Flyvninger med store Afstande over øde Terrain, hvor der ikke findes nogen Radiostationer, som f. Eks. Imperial Airway's Flyvninger over Afrika, anvendes Stationer med baade Kort- og Langbølgeomraade. Man kan her ofte ved Hjælp af Kortbølge faa Forbindelser over meget store Afstande og har navnlig ved eventuelle Nødlandinger i Kortbølgestationen en værdifuld Hjælp til at komme i Forbindelse med Omverdenen.

Her hjemme findes endnu ingen Stationer med baade Lang- og Kortbølge, men under Marinens Flyvninger paa Østgrønland og fra og til Færøerne og Island har der været medgivet Luftfartøjerne en batteridrevet Kortbølgenødsender til Brug under eventuelle Nødlandinger i øde Terrain eller i aaben Sø.

Den Anvendelse, man i Flyvningen har gjort af Radio til Hjælp ved Horizontalnavigationen, sker under meget forskellige Former. — I U.S.A. benyttes paa Luftruterne i udstrakt Grad Radiofyr, af hvis Udsendelse man kan slutte sig til, paa hvilken Side af Ruten man er. I Europa benyttes Radiofyr ikke ret meget antageligt af Mangel paa Bølgelængder hertil. Her anvender man næsten altid Pejling og saa godt som altid Pejling af Luftfartøjets Sender fra Jordstationer.

Paa alle større Lufthavne findes der Pejlstation, og hvor Lufthavnene ligger i passende Afstand fra hinanden, pejler flere af dem samtidigt, saa man ikke alene faar en Retningslinie, men en Plads for Luftfartøjet. Paa denne Maade arbejder Pejlstationen i Statens Lufthavn i Kastrup sammen med Pejlstationerne i Malmø og i Hamborg. —

Tidligere var de militære Luftfartøjer henvist til Kastrup, hvis de ønskede Pejlinger, men efter Oprettelsen af Pejlstationen paa Luftmarinestationen *København* (Mellemfort) for ca. 1 Aar siden, kan Marinens Flyvere nu drage Fordel af denne Hjælp. Destoværre ligger Luftmarinestationen saa tæt ved Lufthavnen, at et Samarbejde med Krydspejlinger fra de to Stationer næsten ingen Værdi har.

Pejlstationen benyttes foruden under al Flyvning i Mørke ogsaa under Flyvning i Vejr med daarlig Sigtbarhed, og det er ofte, at Luftfartøjer i Vejr med lave Skyer foretrækker at flyve over disse og ved Pejlinger blive styret nøjagtigt hen over Luftmarinestationen. Naar blot Skyhøjden ved København er stor nok, er dette en udmærket Maade at »trække« Luftfartøjerne hjem paa, og naar Motorlarm høres, gives der Signal til at støde gennem Skyerne, efter at der først er sendt Luftfartøjet en kort Vejrmelding indeholdende Skyhøjde, Vindstyrke og Retning samt Barometerstand (af Hensyn til Indstilling af Højdemaaler). Er der flere Luftfartøjer paa Vej til Stationen samidigt, bliver de pr. Telegram underrettet om hinandens Position og faar Ordre til at støde igennem Skyerne efter hinanden, saa Kollisionsfaren herved bortfalder. —

Den Afstand, et Luftfartøj kan pejles paa, er under almindelige Forhold om Dagen max ca. 200 km, saa under Flyvning paa større Afstande (Vest- og Nordjylland med tilstødende Farvande) kan man ikke med Sikkerhed paaregne Pejling fra København.

I den Tid, hvor Nateffekt optræder, kan Pejlingerne (naar Rammepejler anvendes) helt ned til Afstande paa 40—50 km blive saa fejlbehæftede og varierende, at de er uanvendelige. Ved jævnlig Pejling af Luftfartøjet vil man dog paa Afstande op til 100 km i Almindelighed faa brugelige Retningsbestemmelser, selv om Natten.

Under Marinens Flyvninger over Skagerrak og Nordsøen vilde en Pejlstation i Nordjylland med en saadan Beliggenhed, at Krydspejling med København kunde opnaas, være til stor Nytte, men desværre har den civile Ruteflyvning ikke saa stor Interesse af en Pejlstation her, da Ruteflyvningen jo væsentlig gaar sydpaa. Saa længe Lufthavnens Radiostation kun betjener Ruteflyvere, vil en Pejlstation paa Fyen eller i Sønderjylland være til størst Nytte.

En ny Pejlstation anlagt ved Hærens Flyvestation i Værløse vil næsten kun kunne tjene Flyvertropperne, da Krydspejling med Kastrup eller Luftmarinestationen kun vil kunne foretages i et meget begrænset Omraade, da de alle ligger saa tæt ved hinanden. Oprettes en Pejlstation paa Luftmarinestationen *Avnø* (ved Vordingborg), vil det i nogen Grad hjælpe paa Forholdene, men Avnø ligger lige paa Ruten fra København til Hamborg, saa her kan den civile Luftfart ikke faa megen Nytte af den.

Imidlertid er det billigst at oprette en ny Pejlstation, hvor der i Forvejen er Radiostation (til Pejlkorrespondancen) og Betjening, og desuden bør en Pejlstation lægges et Sted, hvor der er Landingsmuligheder for helst baade Land- og Sømaskiner for i paakommende Tilfælde at kunne pejle Luftfartøjer ind til Landing, naar de andre Landingspladser er lukket af Taage. —

Under de Udstationeringer Flyvevæsenets nye transportable Radiostation (med Pejlanlæg) har haft saavel i Jyl-

land som paa Sjælland, har der været taget Krydspejlinger med København af Luftfartøjer, og selv ved Udstationering saa fjernt som ved Klitmøller (Vanned Sø) kunde der ved Krydspejling gives Luftfartøjerne Pladser, der i Kattegat passede med 3 km Nøjagtighed. — Tiden, der gik fra det Øjeblik, Luftfartøjet bad om Plads ved Krydspejling (qtf ?), til det kvitterede for modtagen Pladsopgivelse, kunde bringes ned til 2¾ Min., og i denne Tid foregaar Opkald af den anden Pejlstation — selve Pejlingen — Meddelelse af Pejlresultatet fra den ene Pejlstation til den anden (Kontrolstationen) — Afsættelse af Pejlingerne i et Kort — Udtagelse af Pladsens Beliggenhed i Kortet (Afstand og Retning til et kendt Punkt) og Telegram til Luftfartøjet af Resultatet.

Selv om Radio-Pejlinger kan yde Luffartøjer værdifuld Hjælp og i daarligt Vejr lede dem hen til de Steder, hvor Landing bedst kan foretages, kan Sigtbarheden dog blive saa slet, at et Luftfartøj, selv om det ved Pejling er bragt til at kredse lige over Landingspladsen ikke kan lande. — For at yde Luftfartøjet den sidste Hjælp til selve Landingen har man udført og prøvet mange forskellige Systemer, der ved deres Mangfoldighed og Forskellighed viser, hvor vanskelig denne Opgave er.

En Tid lang har det i tidligere Nr. af *Flyv* omtalte i Tyskland udviklede ZZ System været øvet og staaet klar til eventuelt Brug paa Lufthavnen i Kastrup og ved Luftmarinestationen *København*, men man er vist begge Steder kommet til den Opfattelse, at dette System, ihvorvel det er langt bedre end Intet, dog kun er en meget ufuldkommen Løsning, hvis Resultater i de enkelte Tilfælde afhænger af for mange Personers indøvede Samvirke og rigtige Skøn, hvorfor man med stor Interesse maa følge ethvert andet Forsøg paa Løsning af dette saa vigtige Spørgsmaal.

I Øjeblikket syntes den af D. V. L. og de tyske Firmaer Lorenz og Telefunken udviklede Landingsbaake at være den fremtidige Løsning.

Den er allerede installeret i mange Lufthavne i Europa og DDL har i en af dets F 12'ere haft Lejlighed til at prøve Systemet med Forsøgsopstillingen paa Tempelhof.

Systemet kræver en særlig Senderinstallation (9 og 7,9 m Bølgelængde) paa Landingsarealet og en speciel Modtager i de Luftfartøjer, der vil udnytte det, og ingen af disse Installationer kan anvendes til andet Formaal. I Øjeblikket er Fjernsynet ogsaa interesseret i de Bølgelængder, der benyttes, men hvis Systemet vinder Indpas, hvad det ser ud til, bliver denne Side af Sagen nok ordnet, saa den civile Lufttrafik kan nyde godt heraf, medens det for Hærens og Marinens Flyvere ikke løser Opgaven, da disses relativt smaa Luftfartøjer næppe i overskuelig Fremtid vil blive forsynet med extra Radiolandingsudstyr, med mindre dette efterhaanden indbygges som en Del af de almindeligt anvendte Korrespondancestationer.

Vejrtjenesten.

Denne omfatter følgende 2 væsentlig forskellige Tjenester:

1. Vejrkorttegning med Vejrforudsigelse og
2. Indhentning af Rapporter angaaende det øjeblikkelige Vejr paa visse Steder (indenfor et snævrere Omraade eller paa en given Rute).

1. Vejrkorttegning med Vejrforudsigelse.

Denne, den *vigtigste* Del af Vejrtjenesten, danner Grundlaget for Bedømmelsen af Vejret og dets Egnethed til at løse de stillede Opgaver.

Vejrkorttegningen foregaar paa Grundlag af de pr. Radio tagne Vejrkoder fra de internationale Observationsstationer, der udsendes fra visse Samlestationer. Disse Vejrkoder udsendes 3 Gange daglig (samt 1 Gang om Natten). Afhængig af de stillede Opgaver og Vejrsituationen tegnes paa Grundlag af disse Vejrkoder Vejrkort 1 eller flere Gange om Dagen, saaledes at der altid tegnes Vejrkort om Formiddagen paa Grundlag af Meldingerne fra Kl. 0800.

Paa Grundlag af dette Vejrkort vil det normalt være muligt at bedømme Vejrsituationen indenfor et Tidsrum af 6—12 (evt. 24) Timer med tilstrækkelig Sikkerhed til at tage Bestemmelse om Dagens Flyvninger; det maa her understreges, at Vejret i Danmark — bortset fra de specielle »lokale« meteorologiske Fænomener — ikke er »lokalt«, men er en direkte Funktion af Luftmassernes Bevægelse. Er Situationen tvivlsom eller i særlig hurtig Udvikling, tegnes atter Vejrkort ved næste Udsendelse for fornyet Gennemgang af Vejrsituationen og eventuel Korrigering af den tidligere affattede Vejrforudsigelse.

I det store og hele kan der, som allerede nævnt, paa ovennævnte Grundlag affattes tilstrækkelig sikre Vejrforudsigelser, men det vil dog i mange Tilfælde være ønskeligt indenfor det Omraade, hvorfor Vejrforudsigelsen skal gælde, at have flere Observationsstationer end de internationale.

For Danmarks Vedkommende er Antallet af internationale Observationsstationer som bekendt 5 (Kbhvn., Skagen, Hanstholm, Blaavand og Hammeren), og det vil ofte være af Betydning at faa suppleret dette Antal, f. Eks. for nøjagtigt at fastlægge Beliggenheden af Fronter m. m.

Her har det været til megen Nytte, at Fyrskibene Horns Rev, Østre Flak, Anholt Knob, Schultz's Grund og Gjedser Rev siden 15. Juli 1933 3 Gange om Dagen — sammenfaldende med de internationale Observationstider — har udsendt Observationer svarende til den internationale Vejrkodes 3 første Grupper og omfattende: Skyernes Art, Vejret til Observationstiden, Sigtbarheden, de laveste Skyers Højde, Mængden af lave Skyer, Vindens Retning og Styrke, Vejret i de foregaaende 6 Timer og den totale Skymængde.

Disse Observationer udsendes pr. Radio af Fyrskibene til bestemte Tider og kan aflyttes af de, der har Interesse i at modtage disse Meldinger.

Selv om disse Fyrskibsobservationer danner et betydningsfuldt Supplement til de danske internationale Observationsstationer, vil det dog være ønskeligt at faa endnu nogle faa Observationsstationer, særlig een eller to paa Jyllands Vestkyst mellem Hanstholm og Blaavand og een eller to paa Længden nærlig midt imellem Blaavands og Københavns Længde.

De sidstnævnte Stationer maatte da indsende deres Observationer — taget til de internationale Observationstider — til meteorologisk Institut og derfra medudsendes ved Udsendelsen af de danske internationale Observationer.

Verkorttegningen med Vejrforudsigelsen er *Grundlaget for Flyver-Vejrtjenesten* og vil som allerede nævnt normalt være *fuldt tilstrækkelig.*

Kun i særlige Tilfælde vil det være ønskeligt at supplere den med den nedenfor under 2 nævnte Tjeneste.

Det skal nævnes, at ved Marinens Flyvevæsen (Luftmarinestationen *København)* har ovennævnte Tjeneste været gennemført i de sidste 10 Aar, og i det overvejende Antal Dage har man kunnet basere sig paa Vejrkortet med

Marinens nye Flyverløjtnanter og Observatører.

nens Flyvevæsen har i de sidste Dage i December afsluttet sine Skoler. venstre ses de 7 Søløjtnanter der har gennemgaaet Observatørkursus: *ıs, Würtz, Haugsted, Aalborg, Wern, Valentiner* og *Rømeling*. Derefter r de 5 nye Flyverløjtnanter: *Sundby, Brendstrup, Lassen, Lauritzen* og *Stockholm Sørensen*.

Vejrforudsigelse, medens man kun i 5—10 pCt. af Dagene har maattet supplere denne Tjeneste med den under 2 nævnte for enkelte Meldestationers Vedkommende.

2. *Indhentning af Rapporter angaaende det øjeblikkelige Vejr paa visse Steder (indenfor et snævrere Omraade eller paa en given Rute).*

Naar det drejer sig om Vejrsituationer, hvor Sigtbarhed og Skyhøjden er ringe og ikke med Sikkerhed kan udfindes af det tegnede Vejrkort, eller hvor bestemte Vejrforhold indenfor et givet Omraade er nødvendige for Løsningen af en særlig Opgave, kan det være nødvendigt at indhente Oplysninger om disse Faktorer fra nogle Steder indenfor Omraadet (Ruten).

Saadanne Oplysninger er ved Marinens Flyvevæsen særlig blevet indhentet fra Fyr og Fyrskibe samt Havnemesterkontorer, og er fra disse Steder altid blevet givet med stor Beredvillighed. Det er en absolut Fordel at indhente saadanne Oplysninger fra ovennævnte Steder, idet Fyr- og Havnepersonel, der er søkyndige Mænd, har gode Betingelser for at kunne give fyldestgørende Oplysninger.

Oplysningerne fremskaffes ved telefonisk eller telegrafisk Henvendelse.

Noget vanskeligere vil det formentlig blive at skaffe tilsvarende fyldestgørende Oplysninger fra Steder inde i Landet. For Ruten København—Rødby findes en organiseret Vejrmeldingstjeneste, der indenfor Ruteflyvningstiden kan faas meddelt gennem Lufthavnens Vejrtjeneste. Udenfor denne Rute maa man i paakommende Tilfælde indhente Oplysninger fra Stedet, og det vil da blive et Skøn, til hvem man skal henvende sig. Dog maa det formenes, at enhver stedkendt, fornuftig Mand vil kunne give omtrentlige Oplysninger om Vind, Sigtbarhed, Skymængde, Vejr og tildels Skyhøjde.

Som allerede nævnt vil Anvendelsen af denne Tjeneste kun finde Sted i særlige Tilfælde, og det maa derfor anses for mest hensigtsmæssigt, at den indhentes for de enkelte Tilfælde og ikke organiseres større og dyrere, end Behovet til hver Tid fordrer.

Fører Udviklingen med sig, at Privatflyvernes Antal i væsentlig Grad forøges, vil en Udvikling af denne Tjeneste formentlig blive paakrævet, men jævnsides med Forøgelsen af Sportsflyvernes Antal vil komme en Forøgelse af Sportsflyvepladser og Lufthavne, og der vil da paa disse selvsagt blive Vejrobservationsstationer, der kan danne Grundlaget for den her omtalte Rapporttjeneste.

Den ovenfor omtalte Vejrtjeneste, *hvoraf den i Afsnit 1 omtalte danner den Del, der altid maa udføres* og som *oftest er tilstrækkelig*, har som nævnt været udført i ca. 10 Aar med tilfredsstillende Resultat ved Marinens Flyvevæsen.

Skulde man i Øjeblikket ønske nogen Udvidelse, maatte det efter vor Mening blive: Højdevindsobservationer samt Forbedring af Skyhøjdebestemmelsen.

Højdevindsbestemmelse udføres indenfor Luftfarten i Øjeblikket kun systematisk ved Statens Lufthavns Vejrtjeneste.

Flere Observationsstationer, deriblandt særlig en Station i Jylland, vilde være meget ønskeligt.

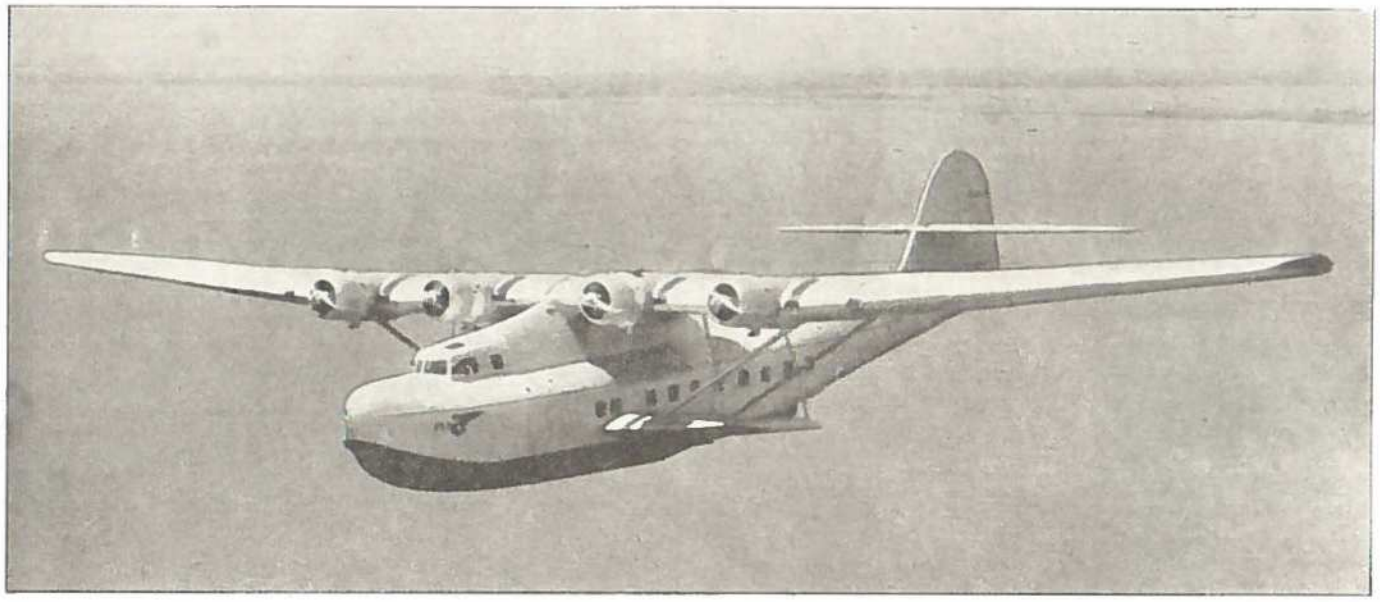
Skyhøjdebestemmelsen foregaar fra de fleste Stationer paa Øjemaal, saavidt bekendt kun ved Skyhøjdemaaler i Kastrup (Lufthavnen) og ved Rødby.

Det vilde være ønskeligt, om de internationale Observationsstationer fik en Skyhøjdemaaler, thi Opgivelserne af Skyhøjden er ofte stærkt fejlbehæftet.

Saafremt disse Forbedringer kan blive indført, vil et Savn være afhjulpet, og formentlig vil foreløbig ikke flere Observationsstationer end de under Afsnit 1 anførte være nødvendige.

Omkring Luftforbindelsen mellem den gamle og den nye Verden.

Ved Kaptajn *E. K. S. Lærum.*



Glenn Martin's „China Clipper", der har foretaget de første Forsøgsflyvninger over Stillehavet, mellem Amerika og Kina.

I denne Tid, hvor Interesserne rundt om i Verden er rettet paa en eventuel Forbindelse ad Luftvejen mellem Amerika og Fastlandet, kan det maaske være til Nytte at høre, hvad man mener om en saadan Rutes Muligheder. At man allerede er i Gang med Undersøgelser i saa Henseende er jo en Kendsgerning, der har givet sig praktiske Udslag i Pan American Airways Undersøgelser paa Grønland.

I »Les Ailes« for den 19. December d. A. findes en interessant Artikel skrevet af *Maurice Victor,* som jeg gentagne Gange vil citere og gengive i Uddrag, idet mange Udtalelser heri har Adresse til alle Verdens Lande.

Artiklens Overskrift er:

»Kampen om Nordatlanten.

Om to Aar krydser Glenn-Martin, en 50 Tons Flyvebaad, Atlanterhavet med 50 Passagerer. Denne Flyvebaad er udstyret med 4 Stk. 1500 HK. *Dieselmotorer* og vil være i Stand til at transportere 12 Tons Nyttelast fra New-York til London.«

Amerikanerne har realiseret den transpacifistiske Linie og vender sig nu mod Løsningen af en regelmæssig transatlantisk Rute.

Mr. *Glenn L. Martin* er een af Amerikas kendteste Flyvemaskinekonstruktører, og det er derfor interessant at høre, hvilke Meninger han har om Ruten. Bemærkelsesværdigt er, at han synes at ville hævde, at Storcirkellinjen mellem New-York og London er den gunstigste, og jeg skal senere vende tilbage til dette Emne.

Konstruktionen af et 50 Tons Søluftfartøj, der vil være nødvendigt til saadant et Foretagende, frembyder ikke større Vanskeligheder, menes der, og hvad økonomisk Udbytte angaar, da stiller en Beregning sig efter hans Udsagn saadan, at man med Rimelighed vil kunne sige, at de nuværende Oceandampere staar foran en snarlig Inddragelse!

M. Victor fastslaar som en Kendsgerning, at Kampen om Atlanterhavets Erobring er begyndt.

Hvem vinder den?

Selv om det gør ham ondt som Franskmand, maa han nødvendigvis spaa, at Amerikanerne paa Forhaand synes at skulle sejre.

Dernæst fremkommer Udtalelser, som har Bud til alle:

»Til Trods for al ophøjet Viden hos vore Ingeniører vil vi, paa Grund af den administrative og financielle Langsommelighed, der tynger vort Land (Frankrig) naar den Tid oprinder, hvor Amerikanerne regelmæssigt hver Uge beflyver Londons Havne, staa og spørge os selv, hvad dér nu kan være passende at foretage sig for ikke at blive helt distanceret.«

Der er, siger M. Victor videre, en saa kolossal Forskel i Opfattelsen af Handelsluftflaaden i Amerika og Frankrig, at Kampen paa Forhaand er ulige for Franskmændene.

Det fremhæves dernæst, hvorledes man i Amerika, Realismens Land, ikke er bange for et Foretagende, om det end er nok saa stort, naar blot man paa Forhaand kan sige, at der er *overvejende* Sandsynlighed for, at det vil betale sig. De ofrer gerne og sætter *alt* ind paa eet Kort. Staten blander sig saa lidt som muligt ind i privat Initiativ — den nøjes med at føre Kontrol og overvaage alt Arbejde, at det er forsvarligt.

I Frankrig mener M. Victor, er Forholdet det stik modsatte.

Konklusionen af hans Betragtninger vedrørende Handelsluftflaadens Kamp om Atlanten er, at hvert Land har netop den Handelsflaade, som Handelen *selv* paabyder eller forlanger.

Der fremsættes videre nogle sammenlignende Beregninger mellem Oceandampere og Flyvebaade.

Man gaar ud fra, at den 50 Tons Flyvebaad bestaar og kalkulerer først med to Overfarter pr. Uge, hvilket giver

en Pris pr. Passager paa 6225 frcs. (ca. 2100 Kr.). Anslaas Overfarternes Antal pr. Uge til 10, synker Prisen til 3975 frcs. (ca. 1400 Kr.). Hvis det gaar godt, hvad man regner med, vil man ret hurtigt komme op paa 12 Starter pr. Dag — 1 hver Time, hvilket vil bringe Prisen yderligere ned. Med 200 Flyvebaade à 50 Tons vil de nedbringe Omkostningerne i den Grad, at 6 Oceandamperes Klientel uden Betænkning vil tage Luftvejen.

Et Skib som »Bremen« paa 52000 Tons kan medbringe 200 Tons Passagerer (ca. 3000) og 800 Tons Fragtgods, d.v.s. 1000 Tons Nyttelast med en Gennemsnitsfart af 42 km/T.

$$\frac{1000 \text{ Tons} \times 42 \text{ km/T}}{52000} = 0.8.$$

Flyvebaade paa 45 Ts. til en Nyttelast paa 4,5 Ts. og med Marchfart paa 200 km/T giver

$$\frac{4{,}5 \text{ Tons} \times 200 \text{ km/T}}{45} = 20.$$

Anslaar man Værdien af 6 moderne Oceandampere til 4 Milliarder frcs., vil 200 Flyvebaade kunne træde i Stedet for disse, og man kan til Bygningen af disse 200 Flyvebaade tillade sig at benytte 20 Mill. frcs. pr. Stk. Men en Seriefremstilling af saadanne Flyvebaade vil kunne bringe Prisen ned paa ca. 200 frcs. pr. kg Tomvægt, og det giver ca. 4,4 Mill. frcs. (1,4 Mill. Kr.) pr. Eksemplar, saaledes at 200 Flyvebaade vil kunne fremstilles for 880 Mill. frcs. — den Sum, som den franske Oceandamper »Normandie« alene har kostet.

Motorkraften i en moderne Oceandamper er ca. 150000 HK. — i 6 Stk. følgelig 900.000. 200 Flyvebaade à 6000 HK. giver 120.000 — men Hastigheden pr. Flyvebaad ligger ca. 5 Gange højere end Damperens, saaledes at Flyvebaaden betingelsesløst frembyder størst Fordel.

Det er næsten overflødigt at anføre, hvilken Besparelse der kan indføres paa Personelrammer og Driftskonto, da det saa afgjort vil staa i Favør for Flyvningen.

Disse Betragtninger mener man maa føre til, at Flyvningen efterhaanden vil erobre al Persontrafik og en væsentlig Del af Godstrafiken over Atlanterhavet.

Og for Amerikanerne findes intet *teknisk* Problem — alt er muligt for dem.

Endelig kommer man til Betragtninger over *Ruten* for Oceanflyvningen, og disse er ikke de mindst interessante. Det fastslaas at være tre Muligheder.

1. *Den nordlige* Rute over *Grønland* og *Island*. Overraskende ser man om den, at Meningen om den er følgende:
   Den er uigennemførlig paa Grund af Taage. Man taler ikke om den.

   Denne Udtalelse lægges i Munden paa Mr. Glenn L. Martin.

2. *Den sydlige Rute* over Bermudaøerne og Azorerne. Meteorologisk set er dette en fortrinlig Rute. Maaske vil man ty til den om *Vinteren*. Den repræsenterer følgende Afstande:

New-York—Bermudaøerne:	1250 km
Bermudaøerne—Azorerne:	3100 km
Azorerne—Lissabon:	1940 km
Lissabon—London:	1490 km
Total:	7780 km.

   Ved at gaa direkte fra Azorerne til London bliver Ruten 7000 km lang, og det er for Folk, der *har* travlt, lidt for langt.

3. Ruten, der følger *Storcirkelbuen* mellem New-York og London og som maaler 5600 km. Den bedste at foretrække — omtales nærmere nedenfor.

Paa den ene Side er der saaledes Tale om en Rute i to à tre Etaper og med langsommelige Indladninger og Paafyldninger. Paa den anden Side en *kort* Distance uden Mellemlanding, hvor Prisen følgelig bliver meget højere, men Tiden for Gennemflyvningen kan formindskes med en hel Dag.

Denne sidste Rute gaar M. Glenn L. Martin ind for, især paa Grund af, at den nøje falder sammen med Dampskibsruter. Thi dette frembyder en større meteorologisk Sikkerhed, idet det fra hans Side hævdes, hvor uhyre vigtigt det er for Luftfarten ganske nøje at vide Besked med Beliggenheden af »det daarlige Vejr«, saaledes at man kan blive i Stand til at bevæge sig uden om eller i strengt Nødsfald at vende om, hvilket atter nødvendiggør en stor Aktionsradius, som ogsaa fremhæves som en absolut Nødvendighed.

Som et sidste og noksaa overraskende som oplysende Moment gaar man ind for Dieselmotoren, idet denne menes at ville frembyde større Sikkerhed baade med Hensyn til Brandfare som til Drift.

Man kan selvfølgelig ikke blankt antage M. Victors og Glenn L. Martins Anskuelser. Ingen ved heller, om deres Spaadomme kommer til at gaa i Opfyldelse, men der er, mener jeg, fremsat interessante Ting af almen Interesse i Forbindelse hermed, Ting, der er egnet til at vække til Eftertanke. Desuden er det interessant at se, hvad et stort Lands Fagblad optager og behandler indgaaende — man faar et Indtryk af, hvordan man alle Vegne har Øjnene rettet fremad — udad — og opad, og hvorledes dette netop er karakteristisk for *Flyvning*, bliver understreget derved. For *de* smaa Nationer, der ikke kan selv, men som — omend ofte *langsomt* — blot kan følge lidt med, er det morsomt at følge Udviklingen efter de store Linjer.

En Ting, jeg navnlig bed Mærke i, er ganske specielt den, at man har *opgivet* Ruten over Grønland — det siges af en anset og dreven Forretningsmand, at den er haabløs. Vort Lands Haab om at komme med — omend passivt — synes ved disse Udtalelser at skulle være brudt.

Grønland frembyder meteorologisk set et Uføre, naar Talen er om konstant Overflyvning. Jeg maa indrømme, at det falder i Traad med min egen Opfattelse deraf. Dog vil heller ikke jeg *forsværge* Muligheden helt, selv om Grønland og Island er lidt uden for alfar Vej og *kun* vilde blive befløjet, dersom der ad den Rute var absolut Sikkerhed rent meteorologisk set.

Skaber man derimod virkelig Motorer, hvis Konstruktion bliver som Dieselmotorens, og hvis Driftsikkerhed og Brændstofforbrug er betydeligt billigere end Benzinmotorens, saaledes at den direkte Rute fra New-York til London bliver en Selvfølgelighed rent teknisk set — saa vil Grønland og Island som Etaper blive forladt straks, idet vi ikke maa glemme, at man i Dag kun har Blikket rettet mod disse Etaper af *Nødvendighed* og *ikke* fordi det ellers er en *Fordel* at flyve den Vej — tværtimod.

Den civile Flyvevirksomhed i Norge. Widerøe-Selskabets Aarsberetning.

Waco-Kabinemaskine med 4 Pladser.

Sommerbasis ved Ingierstrand.

Paa den nylig afholdte Generalforsamling i Widerøe's Flyveselskab A/S, Oslo, blev det besluttet at forhøje Aktiekapitalen til 750,000 Kroner og at oprette et Datterselskab i Bergen med en fuldt indbetalt Aktiekapital paa 100,000 Kr.

Widerøe's Flyveselskab har i det forløbne Aar gennemlevet en rivende Udvikling, og Virksomheden er blevet fordoblet for alle Afdelingers Vedkommende. Sidste Foraar blev der bygget to nye Hangarer ved Ingierstrand, det kendte Badested vd Oslofjorden. Her blev der ogsaa opført et Klubhus, hvor Selskabets Funktionærer og Flyveskolens Elever boede. Desuden var der i Sommersæsonen indrettet Mødelokaler i Klubhuset for den norske Aeroklubs Medlemmer.

Staten har ydet Tilskud til Uddannelse af Flyvere. Uddannelsen ved Selskabes Flyveskole omfatter baade Privatflyvere og Trafikflyvere og alle de Elever, der er udgaaet fra Skolen, har bestaaet deres Certifikatprøver med Censorer, der var udpeget af Staten. Til Skolemaskiner har været anvendt Gipsy II Moth og Waco »F« (begge tosædet), medens Waco-Kabinemaskiner med 4 Pladser har været anvendt til Rundflyvninger og lejlighedsvise Passagerflyvninger omkring i Landet.

Selskabet har oprettet en Afdeling for Luftfotografering. Sidste Sommer blev der taget en Mængde Billeder i det sydlige og vestlige Norge, omfattende industrielle Anlæg, karakteristiske Landskabscenerier etc. Denne Afdeling har ogsaa paabegyndt Kortlægning fra Luften, og i Sommerens Løb blev der paa denne Maade kortlagt et helt Herred p Vestlandet med særdeles tilfredsstillende Resultat. Til d kommende Sommer vil Kortlægningsarbejdet blive taget i større Udstrækning.

Lejlighedsvis Passagerflyvninger har i det forløbne A fundet Sted i udstrakt Grad, idet Publikum mere og me gaar over til at rejse med Flyvemaskinen.

For at kunne oprette en regelmæssig Rute til de Fjæl strøg, der særlig bliver besøgt af Turister enten for F kreationens eller for Sportens Skyld, har Selskabet søgt o Koncession paa en Luftrute *Oslo—Jotunheim*, det skønn ste Fjeldparti i Norge, hvortil Henrik Ibsen har henla Peer Gynts Hjem. Saafremt Sagen gaar igennem, vil S skabet købe en 450 H.K. »Bellanca« til 7 Passagerer.

Selskabet har ogsaa søgt om Koncession paa en dagl Rute Oslo—Stockholm og en Natpostrute Oslo—Gøtebo Til førstnævnte Rute er det Meningen at benytte en t motoret, 900 H.K. »Lockhead Electra« med Plads til 10 Pa sagerer foruden Fører og Navigatør. Selskabet har en videre udarbejdet Planer om en Kystrute mellem Oslo Arendal i Sommersæsonen med Anløb af en Række kend Badesteder.

Selskabets tekniske Leder, Flyverløjtnant *Arild Wider* er for Tiden i Amerika for at se paa nyt Materiel. Selsk bets forretningsmæssige Leder er Flyverløjtnant *Vig Widerøe*, der er en af Pionererne indenfor den unge, no ske Lufttrafik.

(Fortsat fra Side 9.)

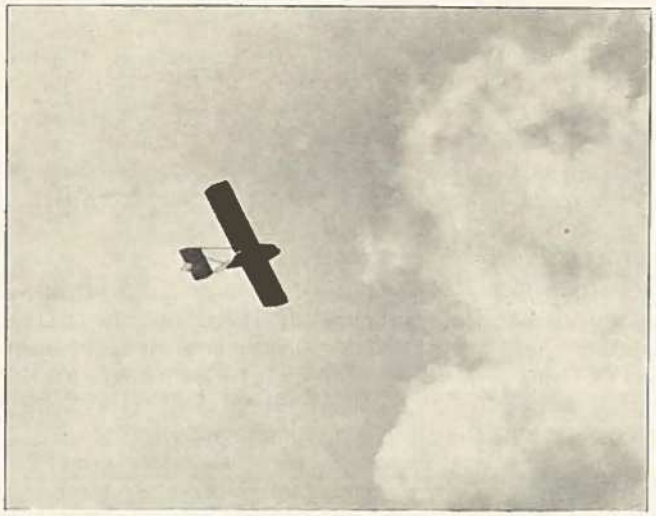
stor Forskel i Ydeevnen. Men for Tiden var de udstyret med gode, solide, paalidelige, men noget gammeldags, vandkølet B.M.W. Motorer. Som Følge deraf staar deres Præstationer ikke paa Højde med vore bedste Jagere.

Det tyske Luftvaaben bekymrer sig imidlertid ikke om det, fordi deres Udstyr er tilstrækkeligt til at kunne hamle op med ethvert andet Land, og de sikkert slet ikke ønsker at yppe Kiv med os. Men de har nye Motorer under Arbejde, baade luftkølede og vædskekølede, som er meget længere fremme end nogen af deres nuværende Konstruktioner. Og saa maa man huske paa, at deres Luftvaaben kun er eet Aar gammelt.

Foruden disse Maskiner i første Linie har hver Sta fel nogle Focke-Wulf Monoplaner med Hirth Moto som Flyverne kan benytte lige saa meget de lyste Paa disse kan de faa al den Øvelse i Kunstflyvning Overlandsflyvning, som de maatte ønske, uden at sli paa deres større Maskiner og Motorer.

Det er det samme, som hvis hver af vore Jage Eskadriller havde et Antal Miles Hawk med seks-cyli drede 200 H. K. Motorer, hvormed der kunde flyv ca. 350 km/T. Ideen er udmærket — og meget økon misk. De Unge kan godt lide at flyve de smaa, hurti Maskiner, — og hvis de kommer til at slaa dem i Sty ker, bliver det ikke saa dyrt.

Dansk Svæveflyver Union.



Fra Aarhus Flyveklub: J. Jørgensen i 130 m Højde før Landing til Mærke.

Nytaar 1936.

Det forløbne Aar bragte den danske Svæveflyvning et godt Stykke fremad. Størsteparten af Grupperne her i Landet er blevet sammensluttet under »Dansk Svæveflyver Union«, saaledes at vi nu staar som en samlet Enhed. Masser af Breve til Unionen fra forskellige Steder i Danmark vidner om, at Interessen for Svæveflyvning er i stadig Stigning herhjemme.

Lad os derfor haabe, at Dansk Svæveflyvning i det Aar, vi nu gaar ind i, staar foran sit endelige Gennembrud. I Forhold til Udlandet staar vi jo langt tilbage, men kaster vi et Blik tilbage til den danske Svæveflyvnings Barndom, vil det tydelig ses, at meget er naaet siden. Selv om det er gaaet langsomt, er det dog gaaet fremad. For Pioneerne herhjemme var de første Aar svære at komme igennem, og det kostede dem store personlige Ofre at arbejde Sagen frem. Ligeledes manglede der ganske den fornødne Kendskab og Erfaring til Bygningen af Fartøjerne, men trods dette blev der alligevel arbejdet trofast og støt, og Resultatet blev da ogsaa efter Omstændighederne ret godt.

De Fartøjer, der nu benyttes til Flyvningerne, er betydelig bedre end de første, der var fremme herhjemme, og den Selvstabilitet, de er i Besiddelse af, bevirker, at Nybegynderne nu kommer betydeligt hurtigere frem end førhen. Ligeledes er det værd at bemærke, at Totalhavarierne hører til Sjældenhederne. Før i Tiden kunde man næsten hver Søndag tage lidt »Knas« med hjem, som der saa gik nogle Uger med at faa repareret. Trods alle Goder er vi dog endnu langt fra Vejs Ende. Lad os derfor i det nye Aar tage fat med friske Kræfter. Sammenslutningen er vor Styrke, og den maa ikke splittes, thi kun ved forenede Kræfter kan vi bringe den danske Svæveflyvning op i det Niveau, hvor den rettelig hører hjemme.

I Haabet om at 1936 vil bringe en god Fremgang for alle Grupperne, ønsker »Dansk Svæveflyver Union« alle sine Medlemmer et godt Nytaar, og en Tak for det der svandt.

Sammenslutning af Københavnergrupperne.

De københavnske Svæveflyvegrupper, der hidtil har staaet lidt spredt, er nu blevet samlet i een stor Gruppe.

Gennem Aarene var der til Stadighed opstaaet Smaagrupper rundt omkring, derved at nogle Medlemmer trak sig ud af de gamle Grupper og startede nye, der til at begynde med saa meget lovende ud, men som i Reglen sygnede mere og mere hen grundet paa, at den økonomiske Side af Sagen ikke altid var, som den burde have været.

De fem Grupper, der efterhaanden var opstaaet, led næsten alle af et for lille Medlemsantal, og som Følge heraf maatte Midlerne jo ogsaa blive derefter, idet der jo var Grænser for, hvad hvert enkelt Medlem kunde bringe af personlig Indsats. Det siger sig selv, at her var en lille Hage ved det hele. Det kunde ikke blive ved med at gaa paa den Maade. Tilmed var Grupperne som oftest lidt for skarpt adskilt. Der maatte et bedre Samarbejde til, for at der kunde opnaas bedre Resultater. Da Grupperne i sin Tid begyndte at arbejde sammen i Terrænet, mærkedes det da ogsaa straks, at vi her var inde paa noget af det rigtige. Ganske naturligt maatte den Tanke da ogsaa opstaa, at dersom det hele nu blev samlet under et, maatte det blive ikke saa lidt bedre. Hist og her blev der ogsaa mumlet lidt om det, og for at det ikke skulde blive ved Snakken alene, blev der den 28. November indkaldt til et Fællesmøde i Webers Selskabslokaler, for at Muligheden for en Sammenslutning kunde blive taget op til en Diskussion.

Tidspunktet var heldigt valgt, idet der i hver Gruppe fandtes eet eller to Fartøjer. Nogle flyveklar, andre var lidt havareret, og atter andre var saa langt fremme, at de hurtigt kunde sættes i flyveklar Stand. Endvidere fandtes der 3 Motorspil.

Mødet aabnedes af »Dansk Svæveflyver Union«s Næstformand, Hr. *A. Larsen*, der bød Medlemmerne velkommen og foreslog at vælge en Dirigent.

Til dette Hverv valgtes Hr. *Larsen*, som derefter straks gav Ordet til Hr. *E. Eggen*.

Hr. Eggen, der er gammel Sejlsportsmand og altsaa »Ikke Svæveflyver«, havde været saa elskværdig at gaa ind som Talsmand for Sammenslutningen og hjælpe os dermed.

Et Program, der var udarbejdet for Sammenslutningen, blev Punkt for Punkt og paa en klar og overbevisende Maade gennemgaaet af Hr. Eggen, saaledes at alle kunde blive klar over, hvorledes alt var tænkt at skulle paabegyndes og arrangeaes ud i Fremtiden.

Efter dette tog Hr. Larsen Ordet og anbefalede at gaa ind for Sammenslutningen, da der ikke kunde være Tvivl om, at det kun vilde være til Gavn for alle Parter. For at høre forskellige Udtalelser blev Ordet givet frit, men da der tilsyneladende ikke var nogen Opposition mod Sammenslutningen, foreslog Dirigenten, at man gik over til en Afstemning, først blandt alle de tilstedeværende og derefter Gruppevis.

Sammenslutningen, der havde vakt stor Tilslutning, blev enstemmigt vedtaget, og man gik derefter over til Valg af Bestyrelse, som kom til at bestaa af følgende 5 Medlemmer:

E. Eggen, Aarhusgade 97, 4., Formand; *O. Weibel*, Karoline Amalievej 37, Lyngby, Næstformand; *A. Larsen*, Borupsalle 200, 1., Kasserer; *Ulrik Birch*, Edisonvej 7, 1., Sekretær, og *Willy Jensen*, Trestjernegade 3, St., Flyvechef.

Derefter blev der valgt et Udvalg, som hurtigst mulig skulde gaa i Gang med at udarbejde Flyve- og Værkstedsreglement samt Love.

»Københavns Svæveflyveklub«, som Sammenslutningen kom til at hedde, har til Værksted lejet et Lokale i Wildersgade 41, som er stort nok til, at tre Fartøjer kan staa fuldt monteret, og saa hurig det kan lade sig gøre, vil alle Fartøjer blive gjort flyveklare. Det drejer sig ialt om 9 Fartøjer, og forhaabentlig bliver de vel ikke alle sammen med det første slaaet til Pindebrænde.

De to følgende Søndage efter Mødet mødtes Medlemmerne paa Lundtofte Flyveplads, hvor de to Stamer og Lippisch blev gjort klar. Flyvningerne gik raskt hele Dagen, og der opnaaedes 2 A-Certificater.

Klubben fik saaledes en god Start, og forhaabentlig vedvarer det godt Forhold mellem Kammeraterne, saaledes at der nu bliver alvorlig Gang i den københavnske Svæveflyvning.

Klubben optager saavel aktive som passive Medlemmer. For aktive Medlemmer betales et Indskud af 5 Kr. og 3 Kr. mdl, indtil A-Certificat opnaas. Derefter betales 5 Kr. mdl.

Passive Medlemmer betaler intet Indskud, og Kontingentet er 1 Kr. mdl.

Indmeldelser i Klubben sker ved Henvendelse til Bestyrelsen.

Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab.

Selskabets Bestyrelse.

Aeronautisk Selskabs Bestyrelse bestaar i Øjeblikket af følgende Medlemmer:

Ingeniør *G. Krebs*, Formand. Ekspeditionssekretær *K. Gregersen*, Næstformand. Direktør *A. Gihm*, Kasserer. Ingeniør *L. Prytz*, Generalsekretær. Kaptajn *L. Bjarkov*. Havnedirektør *W. Laub*. Feltværkmester *P. Nielsen*. Oberst *P. Ramm*. Kaptajnløjtnant *E. Rasmussen*. Direktør *C. Thielst*. Professor *Th. E. Thomsen*.

Selskabets Sekretær, Fru *G. A. Krebs* varetager de daglige Forretninger i Selskabets Kontor, Amaliegade 33, St., i Mellembygningen, hver Dag fra Kl. 13—15. Telf. Palæ 6133.

Medlemsbladet »FLYV« udgives een Gang om Maaneden. Ansvarshavende Redaktør er Kaptajn *John Foltmann*, Snorresgade 7, Kbhvn. S. Bladet udgives af Hr. *Ejvind Christensens* Forlag (fh. August Bang), Vesterbrogade 60, Kbhvn. V.

Bladet udsendes gratis til alle Aeronautisk Selskabs Medlemmer. Desuden har Selskabet en Aftale med »Dansk Svæveflyver Union«, ifølge hvilken Bladet ogsaa udsendes til alle Medlemmer af de til Unionen knyttede Svæveklubber.

Følgende Arbejdsudvalg er for Tiden nedsat af Aeronautisk Selskabs Bestyrelse.

Bestyrelsens Forretningsudvalg.

Ingeniør G. Krebs. Direktør A. Gihm. Ingeniør L. Prytz. Kaptajn L. Bjarkov. Direktør C. Thielst.

Redaktionsudvalg for »Flyv«.

Ingeniør M. P. Eskildsen. Mester P. Nielsen. Ingeniør L. Prytz.

Sportsudvalg.

Kaptajn L. Bjarkov. Mester P. Nielsen. Kaptajnløjtnant E. Rasmussen. Ingeniør L. Prytz. Direktør C. Thielst.

Den kommende ordinære Generalforsamling.

Paa Opfordring skal det meddeles, at Aeronautisk Selskabs ordinære Generalforsamling ifølge Lovene falder i Slutningen af Marts Maaned. Nærmere Meddelelse om Dato og Dagsorden vil blive udsendt til Medlemmerne. Forslag til Generalforsamlingsbeslutning skal være tilstillet Bestyrelsen skriftligt inden d. 15. Februar.

Følgende Bestyrelsesmedlemmer afgaar iaar efter Tur: Ekspeditionssekretær K. Gregersen, Oberst P. Ramm og Professor Th. E. Thomsen. Genvalg er tilladt. Efter Kaptajn Fürstnow's Død er endnu et Bestyrelsesmandat ledigt.

Fra 1. Januar 1936 vil Aeronautisk Selskabs Lokaler og Bibliothek forsøgsvis være aabent for Medlemmerne hver Tirsdag og Fredag (undtagen Helligdage) fra Kl. 19—21. Selskabets Sekretær vil være tilstede og forestaa Udlaan af Bøger. Tidsskrifter etc. vil være fremlagt til Gennemsyn. Adressen er Amaliegade 33, St. i Mellembygningen. Indgang tillige gennem Porten i Bredgade 72.

Herhjemme fra.

Meddelelse fra Selskabet.

Den 1. Januar 1936 udløb Gyldigheden af de paa Luftfartsudstillingen i »Forum« i 1934 ved Lodtrækning fordelte Gevinstbreve paa Flyveture med Det Danske Luftfartsselskab. Gevinstbreve indløst med Billetter inden denne Dato skal være benyttet inden d. 1. Maj 1936.

Auditørundersøgelsen af Flyveulykken den 25. November.

Chefen for Flyveværsenet, Kommandørkaptajn *A. Grandjean*, har udsendt følgende Redegørelse for den af Søværnets Auditør foretagne Undersøgelse af Flyveulykken den 25. November:

Efter alt hvad der nu foreligger, maa Ulykken den 25. November med Luftfartøj Nr. 94 være sket ved, at det med fuld Motor er fløjet ned i Vandet Sydøst for Saltholm. Da der ved Undersøgelsen af Vraget ikke er fundet nogen Støtte for en Formodning om, at Aarsagen til Ulykken kan henføres til unormal Tilstand af Luftfartøjet eller Motoren, og da det maa anses for sandsynligt, at Søløjtnant Pries har siddet ved Rattet, da Luftfartøj Nr. 94 gik ned, har Opmærksomheden været stærkt henvendt paa en mulig Forbindelse mellem det voldsomme Landingsuheld, som Søløjtnant Pries paa Grund af et Tilfælde af acut Lumbago var Genstand for den 1. Oktober i Aar, og den nu undersøgte Ulykke.

Efter at være behandlet paa Militærhospitalets Afdeling for Massage og Badebehandling udstedte Klinikchefen en Erklæring, som tiltraadtes af Overlægen ved Militærhospitalets medicinske Afdeling, og hvis Indhold var af en saa kategorisk Art, at Chefen for Søværnets Lægevæsen ikke havde Betænkelighed ved at erklære Søløjtnant Pries for skikket til fortsat Lufttjeneste, og da det i dette Tilfælde drejer sig om et Luftfartøj med Dobbeltstyring og med Talerørsforbindelse mellem de to Flyvere, maa Flyveværsenet — selvom der muligvis kunde være Tale om en Gentagelse af det omtalte Anfald af Lumbago — dog mene, at Pries vilde have været i Stand til at varsko sin Kammerat, saa denne kunde overtage Styringen. Man har derfor ogsaa undersøgt, hvorvidt der for Søløjtnant Pries Vedkommende kunde være Tale om et Tilfælde af Krampe eller Besvimelse, men bortset fra, at han som lille Barn har haft Børnekrampe paa Grund af Fejl i Ernæringen — hvilket ikke senere skulde gøre vedkommende mere tilbøjelig til at faa Krampe eller Besvimelsestilfælde — foreligger der fra Søværnets Sygejournaler eller fra andre Kilder ingen faktiske Data, som kan afgive Holdepunkt for en saadan Teori.

Da de forulykkede Søofficerer endnu ikke er fundne, har Obduktion ikke kunnet finde Sted, og henset til den forløbne Tid kan man heller ikke ad denne Vej forvente at faa Midler til en Opklaring af Ulykken.

Undersøgelsen er derfor nu afsluttet med det Resultat, at Aarsagen til de to Flyveres Død ikke kan fastslaas.

Den første »Himmellus« i Danmark.

Flyvemekaniker *Kramme*, der paa sit Værksted i Kastrup Lufthavn har bygget en »Himmellus«, har gennem Firmaet *Aero Ekspres* solgt den til Berlingske Tidende. Efter hvad Berlingske Tidende meddeler, skal den flyves af *Arvid Hansen*.

Sammenkomster i »Danske Flyvere«.

Lørdag den 11. Januar afholder Foreningen sin aarlige Optagelsesfest. Onsdag den 22. Januar holder Dir. *Schäfer* (Deutsche Lufthansa) Foredrag om Lufttrafikens Sikringstjeneste, og Onsdag den 29. Januar holder Dir. *de Jong* (K. L. M.) Foredrag om Uddannelsen af Trafikflyvere paa Indienruten.

Alle Sammenkomster afholdes i Officersforeningens Selskabslokaler.

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

Aristokraten blandt Motorcycler

Matchless
Et B. P. Mærke

Uovertruffen Konstruktion
Højeste britisk Kvalitet
Billigste danske Priser

10 fremragende Modeller - Priser fra
Kr. 1050.00
Forlang Prospekt

Lyngby Automobil-Central
Hovedgaden 1 - Telefon: Lyngby 1030
MOTOR-PALÆET
Østerbrogade 20 - Telefon: Øbro 2878

BREVKASSE

V. S. Christiansen, Varde, spørger:

Hvor meget omtrent vil det koste, inden man opnaar at faa Sportsflyvercertifikat?

Sv.: Mellem 1000 og 2000 Kr. — og maaske mere.

—o—

Th. Ørgod, København, spørger:

Er det rigtigt, at Lindbergh var den første, der fløj over Atlanterhavet?

Sv.: Nej. Før Lindbergh havde Amerikaneren, Commander *Read* med 3 Ledsagere samt Englænderne *Alcock* og *Brown* foretaget Flyvningen over det nordlige Atlanterhav. Lindbergh maa saaledes nøjes med Tredjepladsen.

—o—

L. Lautrup, Vejle, spørger:

Er det i Vinterhalvaaret Flyveforbindelse mellem København og Wien? Hvorlænge varer Turen?

Sv.: Ja. Med Afgang fra Kastrup Lufthavn Kl. 9,00 kan man naa Wien samme Dags Eftermiddag Kl. 15,50.

—o—

K. V. Jørgensen, Østerallé, spørger:

Kan man søge Optagelse paa Hærens Flyveskole, naar man ikke har aftjent sin Værnepligt?

Sv.: Man kan altid søge; — men i det foreliggende Tilfælde er det umuligt at komme i Betragtning.

—o—

J. C. Andersen, Bülowsvej, København, spørger:

Hvilket Aar foretog Kaptajn Botved sin Flyvning til Tokio, og hvornaar var det, at Robert Svendsen fløj over Øresund?

Sv.: Kaptajn Botved fløj til Tokio i 1926, og Robert Svendsen fløj over Øresund den 17. Juli 1910.

Luftfartforsikringer —
overtages af
Den nordiske Pool for Luftfartforsikring
Fraktion for Danmark
Tlf. Central 12793

Ulykkesforsikringspolicer udstedes ved Billetkontoret i Lufthavnen

Flyvemaskiner
Eagle Cameras
Siebe Gorman's Iltapparater
K. L. G. Tændrør
Lyssignaler
Smith's Instrumenter
Wood's Lærred
Staalwire
Vickers Dele til Bygning af Flyvemaskiner.
Avional
Observationsballoner
G. Q. Faldskærme
Walter's Motorer
Farvergade 15 Alfred Raffel A/S Tlf. Central 6395

DUPLEX
SPLINTFRIT GLAS
STENFELDT HANSEN
Central 5800

NYE BØGER

Herman Fricke:
Vom Fliegen und Fliegenlernen. ..... ca. Kr. 1.00

Klaus Gettwart:
Fliegerschulung in Bildern. ca. Kr. 3.75

Joachim Bittner:
Das Motorflugzeug. ca. Kr. 2.50

AUGUST BANG
Vesterbrogade 60, København V.
Telf. 2552 - 13303

NYE BØGER

Air Ministry:
Flying training manual.
1. Del: Flying instruction. Revideret Udgave. ..... ca. Kr. 6.50

Captain *J. Laurence Pritchard:*
The Book of the Aeroplane.
80 Illustrationer. ..... ca. Kr. 9.00

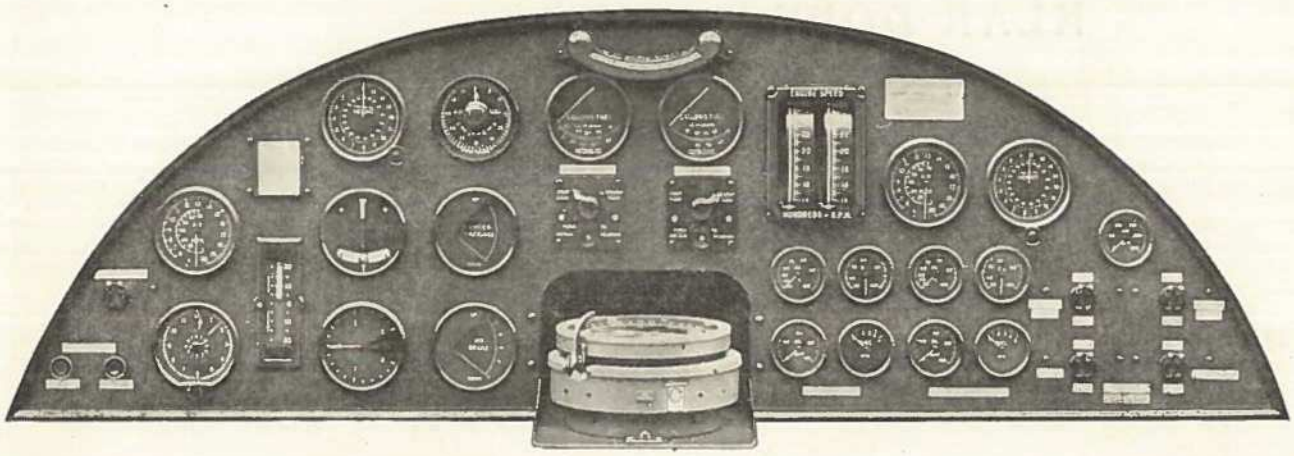
Captain *W. E. Johns.*
Thrilling Flights.
Ill., ca. Kr. 4.00

Chas G. Philp:
Stratosphere and Rocket Flight. (Astronautics)
Ill., ca. Kr. 4.00

G. W. Ferguson:
How to find your Way in the Air. ..... Ill., ca. Kr. 4.00

AUGUST BANG
Vesterbrogade 60, København V.
Telf. 2552 - 13303

FOR SIKKERHEDEN I LUFTEN!



SMITH'S AND HUSUN

INSTRUMENTER TIL LUFTFARTØJER

APERIODISK KOMPAS

ENEREPRÆSENTANT I DANMARK:

ALFRED RAFFEL A/S

FARVERGADE 15

KØBENHAVN

ASP "CELOSE" DOPE

(LOVBESKYTTET)

er fremstillet i nøje Overensstemmelse med Forskrifterne i B. E. S. A. Specifikation 2 D. 101, Januar 1923.

KLAR DOPE

ALUMINIUM DOPE

RØD DOPE

Fortyndingsvædske samt Identificeringsfarver og Specialfarver

ENEFABRIKANTER:

A/S O. F. ASP (SPECIALFABRIK FOR NITROCELLULOSE-LAKKER)
PRAGS BOULEVARD 37 — KØBENHAVN S.

VINTERFARTPLAN 1935-36

Luftforbindelserne paa København i Tiden 18/11-15/2

8.30	8 30	8.30	Afg.	MALMÖ	Ank.	15.50	10.20	16.05
8.45	8.40	8.45	Ank.	KØBENHAVN	Afg.	15.35	10.10	15.55
9.00	8.55	9.00	Afg.	KØBENHAVN	Ank.	15.20	9.55	15.40
11.00	↓	|	Ank.	BERLIN	Afg.	↑	↑	13 40
	10.20	↓	Ank.	HAMBURG	Afg.	|	8 30	
		12.00	Ank.	AMSTERDAM	Afg.	11.20		
	12.40	12.40	Afg.	AMSTERDAM	Ank.	10.50	10.55	
	↓	14.20	Ank.	LONDON	Afg.	8.20	↑	
	14.55		Ank.	PARIS	Afg.		8.00	

BILLETPRISER:	ENKEL TUR	TUR/RETUR
København-Amsterdam	178.00	320,40
" -Berlin	90.00	162,00
" -Hamburg	85,00	153,00
" -London	240,00	432,00
" -Malmö	10,00	17,00
" -Paris	240,00	432,00

DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB A/S

Flyve

OFFICIELT ORGAN FOR
DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Nr. 2 | Februar 1936 | 9. Aargang

Redaktion:
J. Foltmann,
Telf. Amager 2613 y,
Snorresgade 7.

INDHOLD: Landingsbelysningen paa Statens Lufthavn ved Kastrup, S. 13. — Bøger, S. 15. — Lufttrafiken over Københavns Lufthavn, S. 15. — Betragtninger vedr. Sportsflyvning og Certifikatprøver i Danmark, S. 16. — Herhjemme fra, S. 19. — Instrumentflyvning og Uddannelse heri, S. 20. — Nyt fra alle Lande, S. 21. — D.D.L.'s Trafikresultater for 1935, S. 22. — Dansk Svæveflyver Union, S. 23. — Luftforbindelsen England—Skandinavien, S. 24. — Aeronautisk Selskab, S. 24.

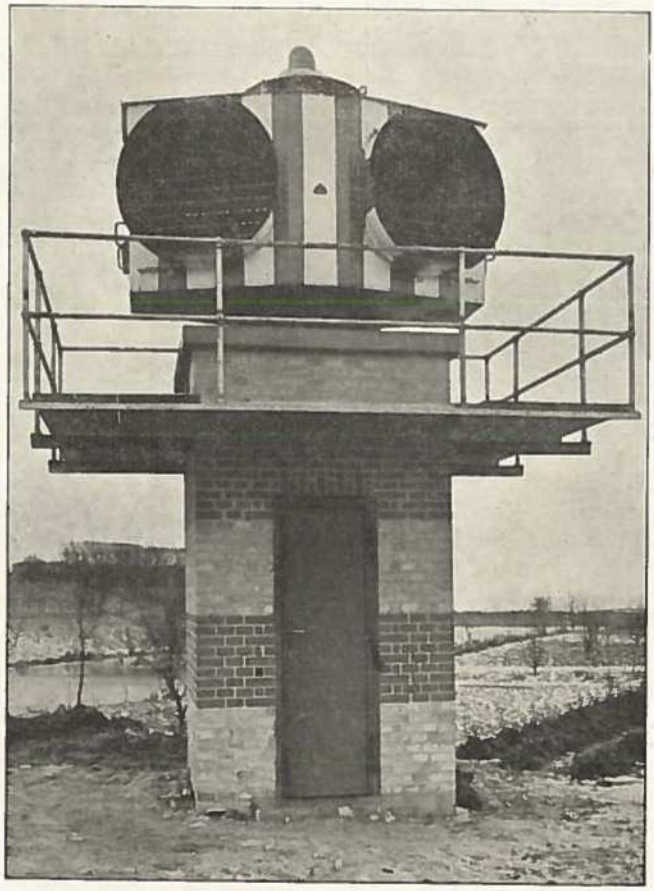
Ekspedition:
fh. AUGUST BANGS FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN
Telf. 13.404
Vesterbrogade 60.

Landingsbelysningen paa Statens Lufthavn ved Kastrup.

Paa Grundlag af Undersøgelser, der blev foretaget af Luftfartstilsynet i Forbindelse med Havnelederen for Lufthavnen og Repræsentanter for Det Danske Luftfartselskab, blandt andet i Sverrig, England, Holland og Tyskland, indstillede Luftfartsraadet i 1935 til Ministeriet for offentlige Arbejder at søge anskaffet og etableret en moderne Landingsbelysning paa Kastrup Lufthavn til Brug ved Flyvning i Mørke.

En saadan Belysning skulde blandt andet ogsaa tilfredsstille de Krav, der fornyligt var fastlagt som et Resultat af lange Tiders systematiske Forsøg i Tyskland ved Samarbejde mellem de tyske Luftfartsmyndigheder, det tyske Luftfartselskab og tyske Projektørfabriker.

Disse Krav er med Hensyn til Belysningens Styrke væsentlig strengere end de almindelige internationale Fordringer.



Fundamenthus med Projektør, ca. 4,5 m højt.

Medens Begrænsningsbelysningen og Hindringsbelysningen blev etableret paa Lufthavnen ved Kastrup i 1928, og den belyste Vindretningsviser med blaat Neon blev installeret i 1934, er Natlandingsbelysnings-Anlægget nu taget i Brug i Begyndelsen af Aaret 1936.

Indtil da har der som Natlandingsbelysning været anvendt et T, dannet af hvide Stormlanterner, der opstilledes paa Landingsomraadet med Stammen af T-et i Vindretningen, og Tværstregen mod Vinden.

Denne primitive, men dog ret brugbare Landingsbelysning, der i flere Aar har været benyttet paa mange Lufthavne, forlades nu mere og mere, og erstattes af en elektrisk Projektørbelysning.

Formaalet med Landingsbelysningen er væsentlig det at oplyse Lufthavnens Landingsomraade, saaledes at Flyveren med Lethed kan se det, bedømme Afstanden til det, og overskue dets nærmeste Omgivelser og derved opnaa de bedste Muligheder for en »glat Landing«.

De almindelige internationale Fordringer, der stilles til en Landingsbelysning, er:

a t den dækker et vandret Omraade af Pladsen af en Længde paa mindst 500 m og en Bredde paa mindst 300 m med en Lysmængde, der ikke er under 1.5 Lux.

a t Lyset ligger jævnt fordelt i lav Højde hen over Landingsfeltet, saaledes at den lodrette Lysspredning bliver meget ringe og ikke virker blændende paa Flyveren.

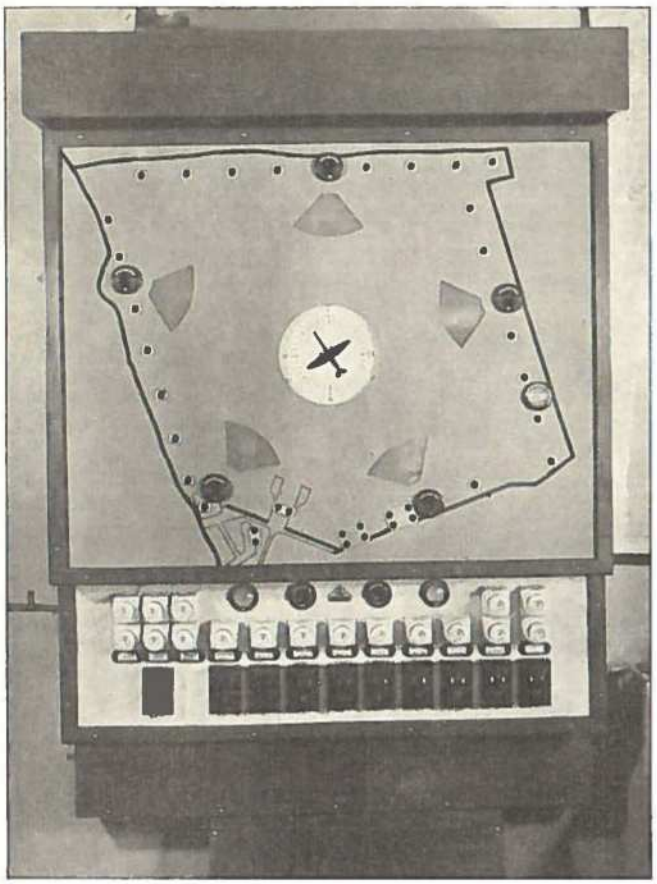
a t Landingsprojektørerne anbringes saaledes, at Luftfartøjets Landingsretning bliver fra Projektøren og med Lyset, men mod Vinden.

a t den nødvendige Markbelysning frembringes med forholdsvis ringe Energi.

Da et Luftfartøj skal lande saa nær som muligt mod Vinden, er det givet, at man som Landingsbelysning kan anvende een transportabel Projektør eller flere

faste Projektører i Landingsomraadets Periferi. Den sidste Metode er den sikreste og den, der efterhaanden benyttes mest, og den er da ogsaa valgt for Kastrup Lufthavn.

Fordi Lufthavnen er forholdsvis stor, og Landingsarealet ca. 1200 × 1200 m har man maattet sætte



Betjeningstavlen, der viser Projektørernes Anbringelse.

langt større Fordringer end de foran nævnte til Projektørernes Lyseevne for at faa en kraftig Belysning hen over Midten af Landingsomraadet. Saaledes ligger 3-Lux-Kurven i en Afstand fra Projektøren paa godt 800 m. Omraadet i Nærheden af Projektøren er derimod svagt belyst, hvilket er en Fordel, da der ikke skal finde Landing Sted direkte ved Lyskilden.

Belysningen paa det oplyste Markareal varierer jævnt fra 12 Lux til 3 Lux ca. 800 m fra Projektøren.

Landingsbelysnings-Anlæget paa Lufthavnen ved Kastrup er leveret af Firmaet Siemens Elektricitets Aktieselskab, og er med Undtagelse af selve Optiken — nemlig Spejle, Spredeprismer og Lamper — fremstillet her i Landet, og det er saaledes et ret betydeligt og godt Arbejde, der her er udført af danske Teknikere og danske Arbejdere.

Anlæget bestaar af 5 Stk. dobbelte Spejlprojektører opsat paa ca. 3 m høje murede Fundamentshuse, der er arrangeret paa Lufthavnen som vist paa Figuren. Det fremgaar heraf, at Projektørerne er anbragt paa Radierne i en Cirkel med Centrum i Midten af Havnepladsen, og at deres Centerlys, der saaledes danner 72° med hinanden, mødes i dette Midtpunkt.

Fra Københavns Belysningsvæsens Højspændingshus paa Stedet, føres den elektriske Energi til et Fordelingsanlæg, hvor Spændingen omsættes til 500 Volt i en oliekølet Transformator, og derefter føres Strømmen over 5 Afbryderrellaiser videre gennem Jordkabler i Lufthavnens Periferi til de forskellige Projektører. I Transformatorer i Projektørhusene nedsættes Spændingen til ca. 44—55 Volt.

Tænding og Slukning af de enkelte Projektører foretages fra en Betjeningstavle, der er opsat i Havnekontoret, og hvis Manøvreledninger er i Forbindelse med Afbryderrelaiserne i Fordelingsanlæget.

Paa Forsiden af Manøvretavlen angives Konturerne af Lufthavnen med dens forskellige Lys.

Desuden findes i Midten af Tavlen en lille Vindretningsviser, der under Paavirkning af en Vindfløj anbragt paa en af Havnens Hangarer viser Vindretningen, og saaledes angiver hvilken Projektør der skal tændes til Hjælp for landende Luftfartøjer.

Projektørhusene.

Projektørhusene, der indeslutter Optiken, Glødelamperne, Indstillingsmekanismer m. m., er ottekantede, og forfærdiget af Messingplader. Hver Projektør er ca. 2,5 m bred og ca. 1,5 m høj og er paa Toppen forsynet med en 200 Watt rød Hindringslampe.

Som Optik tjener to Glasparabolspejle, der er an-

Projektionslamperne har en Højde paa 600 mm.

bragt paa et Staalskelet, saaledes at de i Forbindelse med to Horisontalspredere giver en vandret Lysspredning paa ca. 80°.

Spejlene er fremstillet af fineste Krystalglas; de har en Diameter paa 90 cm og er nøjagtigt slebne paa

begge Sider. Bagsiden er belagt med Sølv, forkobret og overtrukket med en særlig Lak. Mellem Spejle og Fatninger anvendes elastiske Mellemlæg.

Horisontalspredderne er sammensat af nøjagtigt slebne plankonvekse og varmebestandige Spredelinser af Krystalglas.

Som Lyskilde benyttes 2 Osram Projektionslamper, der har en Højde paa ca. 600 mm og en Diameter paa ca. 300 mm. Den vandrette Glødetraadspiral er ca. 85 mm lang og ca. 4½ mm høj. Hver Lampe er paa 4500 Watt ved ca. 47 eller 55 Volts Spænding.

For at kunne indstille Lamperne i Spejlets Brændpunkt, er Projektørerne forsynet med særlige Fokuseringsindretninger, saaledes at man ude fra kan føre Lamperne i Stilling og kontrollere Indstillingen.

Projektørernes Stilling i Forhold til Jordoverfladen afpasses ved Hjælp af 3 Skruespindler med Haandhjul. Paa Siden af Projektørerne er indrettet en Sigteanordning til Brug under Indstillingen. Sigtelinien er parallel med Lysets underste Randstraale, og denne stilles i Almindelighed saaledes, at den rammer Jorden ca. 150 m fra Projektøren. Mellem Lamper og Horisontalspredderne er anbragt Cylinderblændere, hvis Opgave er at afblænde Lampernes direkte Lys.

Projektørhusene har naturlig Ventilation, idet Luften kommer ind forneden, strømmer rundt om Lamper og Spejle, og forlader Huset gennem en overdækket Spalteaabning. Ventilationsaabningerne er forsynet med Messingtraadnet for at hindre Insekter o. l. i at komme ind i Projektøren.

Til hver Projektør hører to Forsatsblændere, der anbringes udenfor Horisontalspredderne. Deres Opgave er at hindre generende Lys fra Spredderne uden at nedsætte den givne Markbelysning.

Projektørernes Fundamentshuse er opbygget af røde og gule Sten paa en Betonsokkel. Foroven er Husene forsynet med en Platform med Gelænder af saadan Størrelse, at man let kan tilse Projektørerne fra alle Sider.

Inde i Husene er anbragt de til Projektørerne hørende Transformatorer, Afbrydere, Sikringer m. m., og hvert Hus har en aflaaselig Jerndør.

Ved Fordelingsanlægget med Afbrydere og Relaiser til de forskellige Projektører findes som foran anført tillige en 20—40 K.V.A. Hovedtransformator, der varigt kan belastes med 32 K.V.A. samt Belysningsvæsenets Tilgangsapparater. Disse Dele er anbragt i 3 adskilte Rum i et af galvaniserede Jernplader bygget Hus paa Betonfundament.

Projektørernes lystekniske Værdier er maalt ved Hjælp af justerede Fotometre og Luxmaalere.

Projektørernes tekniske Hoveddata er følgende:

Spejldiameter: 90 cm.
Samlet Effekt pr. Projektør: $2 \times 4{,}5 = 9$ K.W.
Lampespænding: 47—55 Volt.
Horisontalspredning: 80°—82°.
Vertikalspredning: ca. 0,8°.
Lyspunkthøjde: 4 m.
Maximal Lysstyrke pr. Projektør 2,5 Mill. Hefner Lys. —

Som tidligere anført er det Meningen normalt kun at tænde een Projektør for Landing, nemlig den der ligger mest hensigtsmæssigt for den øjeblikkelige Vindretning. Der er dog intet til Hinder for at der kan tændes to Projektører samtidigt, dersom dette skulde være ønskeligt og nødvendigt. Ledningsnettet kan endog med Sikkerhed taale, at tre Projektører brænder samtidigt. —

Takket være Luftfartsraadet, Ministeriet for offentlige Arbejder og Bevillingsmyndighederne samt for Udførelsens Vedkommende tillige Siemens Elektricitets-Aktieselskab, København, har Statens Lufthavn i Kastrup med de omhandlede Projektører faaet en Landingsbelysning, der uden Tvivl hører til de mest moderne og hensigtsmæssige, som findes, og som man maa haabe maa blive til Gavn og Glæde for Luftfarten.

M. P. Eskildsen.

Bøger.

War in the Air, af Sir *John Hammerton,* et elegant Billedværk, der udkommer i ugentlige Hefter à 7 d. (ca. 75 Øre). Hvert Hefte, der er paa 32 Sider, indeholder en Række rigt illustrerede Skildringer om Flyvningen før Krigen, spændende autentiske Beretninger om Flyvningen under Krigen og Artikler om de seneste Flyverbedrifter. Det rummer en Mængde historiske Data og giver tillige nogle ypperlige Indtryk af, hvad der sker Verden over i vore Dage.

Hefterne er i Kvartformat, Papiret er godt og Billeder førsteklasses.

The Air Annual of the British Empire 1935—36, udgivet af *Sir Isaac Pitman & Sons, Ltd.,* London.

I 1909 fløj Bleriot over Kanalen; i 1935 var der ikke mindre end 118,000 Personer, der gjorde det samme — saaledes er Udviklingen gaaet frem i Løbet af et kvart Aarhundrede. Dette vældige Fremskridt rummes i *The Air Annuel of the British Empire 1935—1936.*

Det er et Værk, der giver en Mængde almene Oplysninger i Forbindelse med tekniske Fakta. Det er paa 800 Sider og omfatter et Væld af Fotografier og Tegninger. Det omfatter baade Militær og civil Flyvning, og en stor Del af Bogen omhandler Luftfartsindustrien med Kapitler om Flyvemotorer, Flyvemaskinekonstruktion, Lufttrafik, Lufthavne m. m.

Bag i Bogen findes et Tillæg om Luftfartsindustrien paa fransk, spansk og tysk.

Den udmærkede Haandbog giver en glimrende Oversigt over britisk Luftfart og alt, hvad dertil hører.

Lufttrafiken over Københavns Lufthavn.

STATENS LUFTHAVN melder om Fremgang paa alle Punkter i Forhold til 1934, og til Sammenligning med Tallene for 1935 bringer vi Resultaterne for 1926 og 1934:

	1926	1934	1935
Passagerer (incl. Transitpassagerer)	7792	33.639	36.661
Passagerer til og fra København ...	5745	26.657	27.518
Luftfartøjer (ankomne og afgaaede)	2654	7.589	8.666

Udgaaet og indgaaet Luftgods i kg:

	1926	1934	1935
Til København	25.888	186.528	227.717
Fra København	8.110	200.369	231.408
Ialt i kg:	33.998	386.897	459.125

Nogle Betragtninger vedrørende Sportsflyvning og Certifikatprøver i Danmark.

Af Statens Tilsynsførende med Flyvningen Kaptajnløjtnant *S. H. Topsøe-Jensen.*
(Uddrag af et Foredrag holdt i Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab.)

Efterhaanden som Sportsflyvningen fra en beskeden Begyndelse nu efterhaanden har naaet et ikke helt ubetydeligt Omfang her i Landet, bliver de Interesser, der knytter sig til Sportsflyvningen, og de Kredse, der tager direkte eller indirekte Del i Sportsflyvningen, stadig større og større.

Det kan derfor maaske være af Betydning for de i denne Sag interesserede at erfare lidt om Sportsflyvningens Udvikling her i Landet og den betydelige Fremgang, som navnlig Flyveskolerne, der er en nødvendig Forudsætning for Sportsflyvningens Eksistens og fortsatte Trivsel, oplevede i 1935. Endvidere er der mange, særlig vordende Sportsflyvere, der gerne vil have autentiske Oplysninger om de officielle Certifikatprøver, der er en nødvendig Betingelse for at blive Sportsflyver, og om de offentlige Interesser, der knytter sig til Certifikatprøverne, navnlig vedrørende Flyvningens Sikkerhed.

Det kan maaske være hensigtsmæssigt først at klarlægge, hvad Sportsflyvning er. Selve Ordet blev skabt allerede i Flyvningens første Aar, dengang selv en kortvarig Flyvning var noget af en Bedrift, og en Flyver i Reglen saas med Styrtehjælm og lange Skindhandsker helt op til Albuerne. Der stod en vis Nimbus om Ordet Sportsflyvning, og det er vel en af Grundene til, at det har faaet den Udbredelse, det har, og har holdt sig saa levende til den Dag i Dag, hvor det at flyve nu ikke længere er noget ualmindeligt eller sensationelt. Noget mindre klangfuldt, men nok saa træffende i vore Dage vilde Ordet Privatflyvning være, for saa vidt man herved mener den Flyvning, som Indehaveren af et Førercertifikat til Privatflyvemaskine har Ret til at foretage.

Et dansk Førercertifikat til Privatflyvemaskine giver Ret til som Fører at flyve med Luftfartøjer af de Typer, som er anført i Certifikatet, baade her i Landet og frit fra Land til Land i den lange Række Stater — ialt 29 — der har tilsluttet sig den internationale Luftfartskonvention af 1919, eller med hvilke Danmark har afsluttet en særlig Luftfartstraktat.

Verden staar altsaa aaben for Privatflyveren — Størstedelen af Europa, og Æventyrlande i Asien og Afrika lokker og drager, blot Flyvemaskinen, Privatførercertifikatet og de andre Papirer er i Orden.

Til Gengæld maa Privatflyveren gøre sig klart, at han ikke har Ret til at udføre nogen Slags erhvervsmæssig Flyvning, altsaa hverken Flyvning med Passagerer eller Gods mod Vederlag, ej heller Flyvning, der tjener et industrielt, kommercielt eller andet forretningsmæssigt Formaal saasom Reklameflyvning, Rundflyvning eller lignende.

En Privatflyver maa altsaa gerne flyve f. Eks. fra Kastrup til Skagen og Bornholm eller til London og Paris, og han maa tage Passagerer og Bagage med sig, forudsat at hans Certifikat omfatter det paagældende Luftfartøj, men han maa ikke tage Betaling for Turen, hverken direkte eller indirekte.

Uddannelse af Sportsflyvere.

Det første større Fremstød paa Sportsflyvningens Omraade blev foretaget af Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskabs Sportsflyveklub, der efter en Del Forhandlinger og Forberedelser fik organiseret en Flyveskole for Privatflyvere i Efteraaret 1927. Det lykkedes Sportsflyveklubben i Løbet af det korte Tidsrum, hvori den virkede, at færdiguddanne ialt 8 Privatflyvere, men Klubben var økonomisk meget svagt funderet og baserede sig hovedsageligt paa laant Kapital, hvorfor det ikke lykkedes at føre Virksomheden videre, da Klubbens Uddannelsesmaskine, en Klemm-Skoleflyvemaskine, havarerede alvorligt under Skoleflyvning i Kastrup Lufthavn i Juli 1928. Det var selvfølgelig en stor Skuffelse for de mange, der stod for Tur til at blive uddannet, og vel navnlig for de 8, der lige med stor Bekostning havde erhvervet sig deres Certifikat, og som nu saa sig berøvede enhver Mulighed for at komme til at anvende det i Praksis. Efter en Række forgæves Forsøg paa at tilvejebringe ny Kapital, maatte Haabet om at kunne genoptage Flyveundervisningen opgives, og nogle Aar senere blev Klubben som bekendt opløst. Der var nu en Periode, hvor enhver Undervisning af Sportsflyvere paa Civilflyveskoler laa stille herhjemme, og de faa Pionerer paa dette Omraade maatte derfor gaa andre Veje for at blive uddannet i Flyvning.

Det næste Fremstød for Privatflyvningen bestod i, at Militærflyveren *H. I. M. Jensen*, med Støtte af Direktør *Thielst*, tog den Opgave op, som Sportsflyveklubben ikke havde kunnet magte, og i 1932 erhvervede Koncession fra Ministeriet for offentlige Arbejder til at drive Skoleflyvning i Kastrup Lufthavn. Antallet af Elever var dog ikke imponerende, idet der i Aarene 1932—34 kun blev udstedt følgende Antal Privatflyver-Certifikater til Elever uddannet af H. I. M. Jensen:

1932	2
1933	2
1934	7

Efterhaanden som Interessen for Sportsflyvningen imidlertid voksede, og Tilgangen af Flyveelever steg, var der ogsaa andre, der tog Opgaverne op, og der blev i Efteraaret 1934 udgivet 2 nye Koncessioner til Skoleflyvning i Kastrup Lufthavn, nemlig til Civilflyver *Arvid Hansen* og afdøde Løjtnant *Clausen*, samt i Foraaret 1935 til Løjtnant *Wittrup* i Horsens.

De nye københavnske Flyveskoler kom dog ikke rigtig i Gang før i Januar Maaned, men udfoldede til Gengæld en livlig Virksomhed i hele det forløbne Aar.

For at faa et Sammenligningsgrundlag for Flyveskolernes Virksomhed i 1935 skal det, samtidig med Tallene for dette Aar, nævnes, hvorledes Forholdene stillede sig i 1934, da der kun var 1 Flyveskole i Gang.

I 1935 blev der paa de 3 københavnske Flyveskoler tilsammen — den i Horsens var endnu ikke begyndt — givet Flyveundervisning til 62 Elever (1934: 21), 25 bestod Eneflyvningsprøven (1934: 7), og endelig bestod 18 Elever de afsluttende Certifikatprøver (1934: 7).

Den samlede Flyvetid paa Flyveskolerne i Kastrup Lufthavn androg i 1935 næsten 700 Timer, i 1934 ca. 260 og i 1933 kun ca. 40.

Der var saaledes en meget betydelig Fremgang for Skoleflyvningen i 1935 i Forhold til 1934, og man maa antage, at Stigningen vil fortsættes ogsaa i det indeværende Aar.

Det er glædeligt at kunne fastslaa, at der i Løbet af disse relativt mange Flyvetimer ikke skete et eneste alvorligere Uheld eller nogen Ulykke, saaledes at man med Sikkerhed tør sige, at Undervisningen paa Flyveskolerne har været fornuftigt ledet og tilrettelagt, og at ingen af Eleverne har faaet Lov til at flyve alene, før de ogsaa virkelig var i Stand til at gennemføre det paa forsvarlig Maade.

Derimod skete der som bekendt en sørgelig Nedstyrtningsulykke den 20. April 1935, hvor en Privatflyver, der havde faaet Certifikat i Oktober 1934, og hans Passager mistede Livet. Uden at komme ind paa en detaljeret Omtale af Aarsagerne til Ulykken skal det bemærkes, at den foretagne Undersøgelse viste, at Ulykken maatte tilskrives en Fejlmanøvre, nemlig Tab af Flyvefart i lav Højde i en Taagebanke med paafølgende Spin ned i Vandet. Da det som nævnt drejede sig om en færdiguddannet Privatflyver, der havde haft Certifikat i mere end 5 Maaneder, havde denne Ulykke altsaa intet at gøre med Flyveskolernes Virksomhed i 1935.

Certifikatprøverne.

Hvad angaar Certifikatprøverne, som jo er det Naaleøje, enhver Flyveelev skal igennem for at erhverve det eftertragtede Certifikat til Føring af Privatflyvemaskine, maa man vistnok erkende, at der i vide Kredse hersker et forbavsende Ukendskab til Lovens Fordringer og nogen Uklarhed om Certifikatprøvernes Formaal og Grundlag.

Adskillige holder paa, at Prøverne er for teoretiske og uden tilstrækkelig Forbindelse med Virkeligheden, andre at de ikke er tilstrækkeligt indgaaende; nogle synes, at Prøverne er for svære og hæmmer Sportsflyvningens frie

og naturlige Udfoldelse, medens andre uden Betænkning erklærer, at de er altfor lette. Det er derfor sikkert ønskeligt at trække Linjerne op for, hvad Meningen er med Certifikatprøverne, og at præcisere de Krav, som stilles ved disse.

Der er i Luftfartslovens § 23 fastsat, at Certifikat meddeles Ansøgere, som ved Prøver har godtgjort, at de tilfredsstiller visse Duelighedskrav og forskellige Betingelser med Hensyn til Statsborgerforhold og Lægeprøver m. m.

Her skal alene Duelighedskravene for Privatførere behandles, idet det bemærkes, at Danmark ved sin Tilslutning til den internationale Luftfartskonvention af 1919 har forpligtet sig til, at Duelighedsprøverne som et Minimum skal tilfredsstille de Krav, der fastsættes i Konventionens Annex E. De detaljerede Bestemmelser vedrørende Privatførercertifikater, derunder Kravene til Duelighedsprøverne, findes nu i det danske Reglement E af 22. Marts 1934 bl. a. i § 2, 5. Stk. om Eneflyvningscertifikatet og i § 32 om Certifikatet til Føring af Privatflyvemaskine.

Ifølge disse Bestemmelser skal en Elev, inden han faar Lov til at flyve alene med en Skolemaskine, hvor Eleven altsaa er at anse som Luftfartøjets Fører, erhverve et af Statens Luftfartstilsyn udstedt midlertidigt Certifikat, som først tildeles ham efter Bestaaelsen af den saakaldte Eneflyvningsprøve.

Eneflyvningsprøven bestaar i en praktisk Prøve i Dobbeltstyring og en teoretisk og praktisk Prøve dels i Luftvejsregler og dels i Betjening og Behandling af vedkommende Luftfartøjstype for en af Tilsynets Luftfartssagkyndige. Der lægges ved Eneflyvningsprøven særlig Vægt paa, at Aspiranten har opnaaet en passende Øvelse og Sikkerhed i vedkommende Luftfartøjstypes Manøvrering, herunder Start, Drej og Normal-Landinger samt nogen Sikkerhed i Nødlandinger. Det, det navnlig kommer an paa, er Ro, Beherskelse, fornøden Agtpaagivenhed og et sundt Omdømme, saaledes at man har den bedst mulige Garanti for, at Eleven, som herefter faar Lov til at flyve alene — ganske vist stadig under vedkommende Flyvelærers Tilsyn — ogsaa kan gennemføre dette uden Fare for sig selv eller for 3. Mand, bl. a. for andre Luftfarende, der lander paa eller starter fra den Lufthavn, hvor Øvelsesflyvningen foregaar.

Naar Eleven efter Opnaaelse af Eneflyvningscertifikatet har faaet tilstrækkelig Sikkerhed i at flyve alene, indstiller Læreren ham til de afsluttende Certifikatprøver, hvorom Bestemmelserne som nævnt findes i Reglement E § 32.

De teoretiske Prøver omfatter elementær Aeroteknik og Motorteknik, Regler for Lufttrafik, særlig Reglement D, og iøvrigt et elementært Kendskab til dansk og international Luftfartslovgivning samt Luftnavigationens elementære Grundbegreber, Navigationsinstrumenter og Kort.

Der er altsaa lagt Vægt paa det elementære, men Kendskabet skal dog være af en saadan Natur, at den vordende Flyver har det fornødne Kendskab til de aerodynamiske Love, som er en Betingelse for Flyvning, og til de Farer, der truer under Flyvning, navnlig Spin, et vist Kendskab til den Luftfartstype, som hans Certifikat skal omfatte, sin Motor og Vigereglerne i Luften m. m. Han skal endvidere kunne saa megen Luftnavigation, at han kan sætte en Kurs af i Kortet med de fornødne Rettelser, ligesom han skal kunne finde ud af, hvor han kommer hen, naar han flyver paa forskellige Kurser.

Det vilde føre for vidt her at komme nærmere ind paa de teoretiske Prøvers specificerede Fordringer, men det kan oplyses, at der i nær Fremtid vil blive udsendt et Cirkulære fra Flyvetilsynet til Flyveskolerne, indeholdende disse specificerede Fordringer.

Om de i 1935 aflagte teoretiske Prøver kan siges, at disse har varieret fra det helt udmærkede til det uantagelige, som har medført Rejektion og Omprøve, men hidtil har der ikke været Elever, som ikke efter at have ofret den fornødne Tid og et tilstrækkeligt Arbejde har kunnet bestaa de teoretiske Prøver.

De praktiske Prøver falder i en Manøvre- og Landingsprøve og i en Højde- og Glideprøve. Den første bestaar i den velkendte 8-Tals Flyvning omkring 2 fingerede Master med paafølgende Mærkelanding, den anden i en Stigning til 1500 m's Højde med paafølgende Glidning og Mærkelanding. Der har her vist sig den Pudsighed, at en af Vanskelighederne for Aspiranterne tilsynelandende er at tælle til 5, idet det ikke helt sjældent har forekommet, at de fem 8-Taller enten er blevet til 4, 4½ eller 5½, ja helt op til ni 8-Taller. Ligeledes kniber det ret ofte med Mærkelandingerne, hvoraf den første, hvor Motoren maa bruges, lige til Hjulene rører Jorden, skal afsluttes højst 50 m fra Mærket, den anden fra 1500 m's Højde uden Motor højst 150 m fra Mærket.

Der har i 1935 været Elever, som *ikke* har kunnet bestaa disse Prøver, men det maa vistnok antages, at dette for de Elever, det her drejer sig om, snarere har været, fordi de paa Grund af særlige Forhold ikke har haft Mulighed eller Tid til en regelmæssig og tilstrækkelig Øvelse, end fordi de har manglet Evner til overhovedet at kunne bestaa disse Prøver, og det er vel sandsynligt, at flere af dem, maaske dem alle, i 1936 kan gennemføre det, som ikke lykkedes i 1935.

Hensynet til Flyvningens Sikkerhed.

Naar man skal overveje, om de officielle Certifikatprøver, som er beskrevet ovenfor, nu ogsaa er saa hensigtsmæssige som muligt, maa man først og fremmest erindre, hvad deres Formaal er. Dette kan man bl. a. konstatere ved at studere Motiverne til Luftfartslovens § 23 og de Betænkninger, hvorpaa de internationale Bestemmelser bygger. Det fremgaar heraf, at Formaalet først og fremmest er, at den nye Flyver skal have det fornødne Herredømme over sig selv og sin Maskine i Luften, saaledes at Fare for 3. Mand begrænses til det mindst mulige. Dernæst at hans Færdighed og Øvelse endvidere er af en saadan Beskaffenhed, at han saavidt muligt ogsaa kan klare visse vanskelige Situationer, navnlig Nødlandinger, paa en saadan Maade, at hverken han selv eller de Passagerer, hans Certifikat berettiger ham til at medtage, kan komme til Skade, ja maaske ligefrem miste Livet.

Som man vil se, er det altsaa Hensynet til Flyvningens Sikkerhed — først og fremmest til de Mennesker, der færdes paa Jorden uden selv at tage Del i Flyvning, men ogsaa til Passagerernes og Flyvernes eget Liv og Velfærd — som er Certifikatprøvernes Alfa og Omega.

I samme Grad som Certifikatprøverne kan sikre og garantere disse Formaal — uden at volde Eleverne større Besvær og Udgift end nødvendigt — i samme Grad maa de siges at løse den Opgave, som Luftfartsloven har stillet, og som Samfundet og den offentlige Mening vil kræve.

Det er min Overbevisning, navnlig efter de i 1935 indhøstede Erfaringer og set paa Baggrund af Flyveskolernes intense Virksomhed i det forløbne Aar uden Ulykker af nogen Art, at det i 1935, trods den store Stigning i Virksomheden, lykkedes at lægge Certifikatprøverne netop paa det rette Niveau, og det er mit Haab, at dette ogsaa maa lykkes for Tilsynet i 1936 og videre ud i Fremtiden.

Der er nu maaske adskillige, som tænker paa den tidligere omtalte Ulykke, der indtraf den 20. April 1935, hvorved en Privatflyver og hans Passager begge omkom, og som muligvis i deres stille Sind har den Opfattelse, at denne Ulykke, der som nævnt skyldtes en Fejlmanøvre, maaske trods alt kunde være undgaaet gennem strengere Certifikatprøver eller ved strengere Krav til Flyveskolerne eller til Elevernes Flyvetid.

En saadan Tankegang vilde slet ikke være uforstaaelig og fandt bl. a. Udtryk her i »Flyv«, hvor en Indsender i Juni-Nummeret 1935 udtalte, at han ikke kunde forstaa, hvorledes det kunde gaa til, at en Sportsflyver kunde faa Lov til at flyve med Passagerer umiddelbart efter, at han havde taget Certifikatet, naar Luftfartstilsynet ellers var saa streng med Hensyn til Kravene overfor Sportsflyvere.

Det kan hertil bemærkes, at ligegyldigt hvor strenge man end gør Prøverne, eller hvor megen Flyvetid før eller efter Certifikatprøverne, man vil forlange, vil man aldrig ad denne Vej kunne naa en *fuldstændig* Sikkerhed mod Ulykker.

Det maa være det offentliges Opgave, her altsaa Flyvetilsynets Opgave, at føre en saa effektiv Kontrol og tilrettelægge saa hensigtsmæssige Certifikatprøver som overhovedet muligt, men Kravene maa ikke overdrives, hverken med Hensyn til Prøverne eller til den foreskrevne Flyvetid.

Man kan ved det stadige Tilsyn under Uddannelsen, ved Eneflyvningsprøven og de afsluttende Certifikatprøver konstatere, at en Flyveelev nu har naaet en saadan Øvelse og Færdighed, at han opfylder Lovens Krav med Hensyn til teoretisk Viden og praktisk Flyvesikkerhed. Man kan

endvidere gennem Forskrifterne om obligatorisk Flyvetid sikre sig, at Eleven har opnaaet en vis, omend ret begrænset Erfaring i Luften, men man maa ikke glemme, at der er mange Erfaringer, som først indvindes efter længere Tids Flyvning. Hertil kommer endvidere, at der er een Ting, man ikke kan konstatere, eller i hvert Fald kun meget ufuldkomment og usikkert, og det er de forskellige Flyveelevers *Karakteregenskaber* — om den enkelte hører til eller vil udvikle sig til den Type af Flyvere, der gaar forsigtigt og gradvis fremad, eller om han bliver af den Type, der overvurderer sine egne Evner og sin Flyvemaskines Egenskaber og undervurderer de Vanskeligheder, som blandt andet de noget lunefulde Vejrforhold, Storm, Taage, Uro i Luften o. lign. kan udsætte enhver Flyver for.

Under hele Uddannelsen og lige til Aflæggelsen af Certifikatprøverne kan Tilsynet tage et vist Medansvar for Flyvningens Forsvarlighed, og gennem Prøverne med hver eneste Elev maa Tilsynet ogsaa tage det fulde Ansvar for, at Eleven nu virkelig ogsaa kan flyve, men her hører Tilsynets Ansvar op, og gennem Overrækkelsen af Certifikatet gaar Ansvaret fuldt og helt over til den Person, der nu ikke længere er Elev, men Flyver.

Det er min Opfattelse, at man igennem de nugældende Bestemmelser og den Praksis, der er udviklet, har en Garanti, som saa effektiv som det overhovedet er muligt, og dog ikke saa streng, at den lægger velegnede Flyveelever unødvendige Hindringer i Vejen.

Der er vist desværre ingen Tvivl om, at man under Flyvning saavel som ved Benyttelse af alle andre Samfærdselsmidler som Automobiler, Jernbaner og Skibe stadig vil være udsat for Ulykker. Det, det gælder om for Videnskaben gennem nye Opfindelser og for offentlige Myndigheder gennem effektivt Tilsyn og Kontrol, er at bringe den uundgaaelige Ulykkesprocent ned til det mindst mulige. Man maa stærkt advare imod at tillægge de Flyveulykker, som allerede er indtraadt, og som desværre ogsaa fremtidig kan indtræffe, større Betydning, end der med Rette bør tillægges dem. Efter min Opfattelse vil den bedste Vej til at begrænse Ulykkerne under Privatflyvning herhjemme langt snarere være en stadig forbedret Flyveundervisning og ved paa alle Maader at søge at opretholde en god Aand og Flyverkultur mellem de nye Flyvere, der lige har faaet Certifikat, og som derfor savner den Erfaring, som kun længere Tids Flyvning kan give, saaledes at de ikke glemmer at overholde de Regler, der gælder for al Flyvning, men ganske særlig for Flyvning i lav Højde.

Een Ting kan ikke understreges for stærkt overfor Flyvere, der lige har faaet Certifikat, og som med eet Slag føler sig befriet for de Baand og den Kontrol, som Flyveskolerne og Tilsynet har udøvet under hele deres Uddannelse, og det er, at det nye Certifikat forpligter Indehaveren til at udføre Flyvesporten under Ansvar — baade overfor Luftfartsloven og Paatalemyndighederne, og ikke mindst overfor alle deres Flyverkammerater. Sagen er jo nemlig den, at Tilfælde af letsindig eller uforsvarlig Flyvning, selvom der ikke sker Uheld og Ulykker derved, alligevel skader Flyvningen og dens gode Omdømme og kan føre til, at Offentligheden og Luftfartsmyndighederne kan faa en mindre velvillig Indstilling overfor Sportsflyvningen, ligesom det i alvorligere Tilfælde kan føre andre Konsekvenser med sig — Bøde- eller Hæftestraf, eventuelt Inddragelse af Certifikatet.

Skoleflyvningens og Sportsflyvningens Vanskeligheder.

Vender man sig herefter til de Problemer og Vanskeligheder, som formentlig vil vise sig særlig brændende for Skoleflyvningen og Sportsflyvningen nu og i den nærmeste Fremtid, maa man erkende, at adskillige af disse sikkert vil være ret vanskelige at bringe til en for alle Parter tilfredsstillende Løsning. Af disse Problemer skal her bl. a. nævnes Valutavanskelighederne, Hangarforholdene og Landingspladsforholdene.

Med Hensyn til Valutaforholdene maa bemærkes, at Spørgsmaalet om Indførselstilladelse for Flyvemaskiner, hvad enten det drejer sig om Trafikflyvemaskiner, Erhvervs- eller Privatflyvemaskiner, er underkastet Valutalovens Bestemmelser. Da disse Restriktioner imidlertid er indført af Grunde, der ikke har direkte Forbindelse med Flyvningen og skal tjene samfundsvigtige Formaal, skal der ikke gaas nærmere ind paa disse Vanskeligheder, men det kan udtales, at Tilsynet kun deler Privatflyvernes Haab om, at Forholdene herhjemme maa udvikle sig i en saa lykkelig Retning, at der bliver Mulighed for Import eller Fabrikation herhjemme af de ønskede Privatflyvemaskiner, Flyvemotorer og de nødvendige Reservedele.

Et andet Forhold, der har været anket over, er, at der ikke kan skaffes Privatflyverne mere komfortable Opholdsrum og særlig bedre Hangarforhold til de smaa Sportsflyvemaskiner, saaledes at hver Flyvemaskineejer kunde faa sit eget aflukkede Rum til sin Maskine. Det er endog blevet hævdet, at dette rent forretningsmæssigt sikkert vilde være en god Pengeanbringelse. Hertil maa bemærkes, at Kastrup Lufthavn er en offentlig Trafikhavn, hvor de Midler, der er til Raadighed, først og fremmest maa anvendes til at sikre og fremme Lufttrafikken med Passagerer og Gods, der i hvert Fald i langt højere Grad end Sportsflyvning maa siges at tjene et samfundsnyttigt Formaal. Det kan derfor blive ret vanskeligt at faa Ønskerne til mere komfortable Opholdsrum og bedre Hangarforhold for Privatflyverne opfyldt.

Endvidere har der været anket over Vanskelighederne ved at faa Lov til at drive Skoleflyvning i Kastrup Lufthavn. Herom gælder de samme Betragtninger, som er fremhævet ovenfor, nemlig Hensynet til Trafikflyvningen, som Lufthavnen først og fremmest skal tjene, og til Flyvningens *Sikkerhed*. Man maa ikke være blind for, at en intens Skoleflyvning i en Trafiklufthavn kan indebære visse Risikomuligheder. Det er ikke mere end godt en Maanedstid siden, at der paa Amsterdams Lufthavn skete et Sammenstød mellem en civil Skoleflyvemaskine og en Militærmaskine. Det var Flyveeleven, der overtraadte Trafikreglerne, og Resultatet var, at begge Maskinerne styrtede ned, hvorved Flyveeleven blev dræbt paa Stedet, medens Militærflyveren med Nød og næppe reddede Livet. Den Slags Overtrædelser maa under ingen Omstændigheder forekomme i Kastrup Lufthavn, og det maa ikke glemmes, at Skoleflyvningen her kun er tilladt forsøgsvis og indtil videre. Det ligger derfor blandt andet i Flyveskolernes og Flyveelevernes egen Haand, om de skal faa Lov til at beholde denne Tilladelse, men den første af Betingelserne herfor er, at alle Sikkerhedsforskrifter nøje overholdes.

Det er glædeligt i denne Forbindelse at kunne henvise til den store og velgennemførte Skoleflyvning i 1935, hvor der ikke fra Havneledelsens Side har været indgivet en eneste Klage til Luftfartstilsynet over Skoleflyvningen eller Sportsflyvningen. Det maa haabes, at 1936 i denne Henseende maa blive gennemført ligesaa smukt som 1935.

* * *

Jeg skal hermed afslutte de Betragtninger over Sportsflyvning og Certifikatprøver i Danmark, som efter min Opfattelse særlig bør fremhæves efter Afslutningen af et for Privatflyvningen betydningsfuldt Aar. Det er muligvis en Synsvinkel, som adskillige nuværende og vordende Sportsflyvere ikke før har set disse Problemer under, men det er mit Haab, at disse Bemærkninger bl. a. skulde kunne bidrage til at skabe Forstaaelse om Flyvetilsynets Arbejde for Flyvningens Sikkerhed, et Arbejde, der for en stor Del foregaar i det skjulte. Det er et Arbejde, der paa Grund af Problemernes Mangfoldighed og Natur ofte kan være ret brydsomt og som medfører en Række Krav, paa hvilke der ikke kan fires eller slaas af, naar det gælder Flyvningens Velfærd eller den offentlige Sikkerhed, men det er samtidig et Arbejde, som i sig selv altid er interessant og taknemmeligt, fordi det er i Pagt med Nutidens og Fremtidens mest moderne Befordringsmiddel — Flyvemaskinen.

Den paafølgende Diskussion.

Efter det interessante og veltilrettelagte Foredrag fulgte en længere Diskussion. Løjtnant *Clauson-Kaas* erkendte, at der ingen Steder var at sætte Fingrene vedrørende Certifikatprøver, men mente, at der var noget, der hed Fortolkning, og at Kaptajnløjtnant Topsøe-Jensen og Ingeniør Eskildsen kunde hjælpe Sportsflyverne lidt og være en Slags gamle, rare Onkler for dem.

Direktør *Thielst* bemærkede, at vel kunde Skoleflyvning forbydes i Kastrup Lufthavn, men ikke Privatflyvning. Foreslog en ny Hangar til Sportsflyverne. Haabede at »Himmellusen« vilde blive venligt modtaget. Udtalte, at

Luftfartsraadet burde have mere direkte Føling med Flyvningen, og at det var ønskeligt, at der i Raadet var flere Medlemmer med praktisk Kendskab til Flyvning.

Snedker *Larsen*, Dansk Svæveflyverunion, beklagede, at Foredragsholderen ikke havde omtalt Svæveflyvningen og haabede, at Selskabet vilde arrangere et andet Foredrag om Svæveflyvning. Svæveflyverne mødte ingen Hjælp, men blev tværtimod lagt alle Hindringer i Vejen.

Grosserer *Christiansen* kritiserede, at man paa Forhaand var tilbøjelig til at ville lægge Flyvning med smaa Maskiner (Himmellusen) Hindringer i Vejen, og mente at Interessen for Flyvning øgedes, naar de flest mulige byggede deres egne Maskiner.

Premierløjtnant *Michael Hansen* anerkendte Tilsynets Arbejde for Sikkerheden og gik imod Grosserer Christiansens Forslag, der vilde kunne føre til, at »Himmellusen« blev flikket sammen af Amatører til Fare for Sikkerheden. Kritiserede, at der blev stillet for store Krav til Navigation ved Certifikatprøverne.

Fru *Wærum* mente ikke, at Certifikatprøverne kunde være lettere. Kritiserede de daarlige Forhold, der blev budt Sportsflyverne i Hangar II.

Direktør *Henry Erlind* fortalte, hvorledes han for 18 Aar siden erhvervede Certifikat, og hvorledes Forholdene var den Gang. Vanskelighederne ligger ikke i Certifikatet, men i det, der kommer bagefter. Det kniber med at vedligeholde Træningen, og paa dette Punkt bør der sættes ind. Selskabet bør gøre noget for Privatflyvningen; Staten burde støtte den, som Tilfældet er i Norge. Endvidere er det nødvendigt at have Landingspladser rundt om i Landet.

Svæveflyveren *Willy Petersen* slog til Lyd for »Himmellusen«. Lundtofte Flyveplads bør anvendes til Svæveflyvning. Vi mangler en rigtig Avis uden for meget Teknik, og vi mangler Bøger om Sportsflyvning.

Ingeniør *Krebs:* Aeronautisk Selskab har givet 4000 Kr. til Sportsflyvningen og er stadig parat til at hjælpe Sportsflyvningen.

Kaptajnløjtnant *Topsøe-Jensen* afsluttede Diskussionen. Havde ventet, at der var blevet skudt noget mere paa Tilsynet, som maa anvende en forholdsvis streng og forsigtig Fortolkning af Hensyn til Sikkerheden. Det er en Misforstaaelse, at Tilsynet skal være som en rar, gammel Onkel for Sportsflyverne.

Luftfartsraadet er blevet kritiseret for manglende Sagkundskab. Dette maatte bero paa en Misforsaaelse, for Raadet har altid været velvilligt stemt overfor Tilsynets Indstillinger.

Hvad Svæveflyvningen angaar, var det vist klogt ikke at ønske offentlig Regulering af Svæveflyvningen paa nuværende Stadium.

Takkede Michael Hansen for de anerkendende Ord om Sikkerhedskravene; mente at man burde holde fast ved de nuværende Krav til Navigering. Var tilbøjelig til at ville lempe Kravene til Certifikatet paa »Himmellusen«.

Foredragsholderen sluttede med en Tak til Aeronautisk Selskab, der altid har været Flyvningen en trofast Støtte.

Herhjemme fra.

Flyvemodel-Udstilling i Odense.

»Odense Model-Flyveklub«, der, som meddelt i Flyv's Majnummer sidste Aar, blev startet i April 1935 med en halv Snes Medlemmer, havde ved Aarets Slutning ca. 40 Medlemmer. I Dag, ca. 1 Maaned senere, er Antallet over 90.

Dette skyldes, at vi i Dagene 10., 11. og 12. Januar afholdt en Udstilling i en Sal i Kunstudstillingsbygningen her i Byen. Salen var ikke overvældende stor, men passede udmærket til Formaalet og det Antal Modeller, vi kunde udstille.

Udstillingen, der gav et pænt lille Overskud, var besøgt af 800 Mennesker og resulterede desuden i en stor Mængde nye Medlemmer. Saa vidt jeg ved, er det den største Modelflyveklub i Landet. Det var udelukkende Modeller, der var udstillet, og ikke ogsaa rigtige Svæveplaner.

P. Weishaupt,
Formand for Odense Model-Flyveklub.

Flyvepioneren Knud Thorup hædres.

Under »Danske Flyvere«'s Optagelsesfest den 11. Januar, der havde samlet henved eet Hundrede Medlemmer, derimellem Hs. Kgl. Højhed *Prins Axel*, og hvor Foreningens Protektor, Hs. Kgl. Højhed *Kronprinsen*, var kommet til Stede, blev Flyveren *Knud Thorup*, Indehaver af Dansk Certifikat Nr. 2, hædret af danske Flyvere.

Foreningens Protektor holdt en smuk Tale for Flyvepioneren, mindedes hans Indsats i de første vanskelige Aar og overrakte ham »Danske Flyvere«'s Hædersplaquette.

Berlingske Tidendes Flyveklub.

Søndag den 12. Januar stiftede Berlingske Tidende en Flyveklub. Kontingentet er 25 Øre maanedlig, og for hver 100. Medlem bortloddes en gratis Flyvetur København—Malmø—Retur. Foreningens Formaal er at skabe Interesse for Flyvningen, og især for Sportsflyvningen, gennem Foredrag o. l. Direktør *Ellehammer*, Direktør *Robert Svendsen*, Kommandørkaptajn *Grandjean* og Kaptajn *Bjarkov* har lovet at indtræde i Præsidiet for Flyveklubben.

Dansk Flyver deltager i international Stjerneflyvning.

I den internationale Stjerneflyvning, der afholdes i Forbindelse med de olympiske Lege i Garmisch-Partenkirchen fra 4. til 16. Februar deltager den danske Sportsflyver, Prokurist *Ib Aller*. Ib Aller ledsages paa Turen af sin Frue.

Flyverkvartermester Thorkild Hansen døde den 4. Januar.

Den 32-aarige Flyverkvartermester *Thorkild Hansen*, som gjorde Tjeneste som Flotillemekaniker ved Luftmarinestationen i Ringsted, er efter et kort Sygeleje paa Militærhospitalet afgaaet ved Døden af Lungebetændelse den 4. Januar.

Flyvemekanikeren, som var født i Slagelse, havde gennem 11 Aar gjort god Tjeneste ved Luftmarinens forskellige Afdelinger.

Begravelsen fandt Sted fra Sundby Krematorium Torsdag den 9. ds.

A/S GRØN & WITZKE
Bagageforsikring
og
Forsikring i alle øvrige Brancher
Kongens Nytorv 6 Telefon
København Central 9316

Lidt om Instrumentflyvning og Uddannelse heri.

Af Flyverkaptajnløjtnant *S. Dalbro* — Lærer ved Søværnets Flyveskole.

DER er ved at komme vældig Gang i Uddannelsen af Sportsflyvere herhjemme«; saaledes lyder Overskriften paa en Artikel i »Flyv« Nr. 4, 1935, og det er jo særdeles glædeligt ved Aaret 1935's Afslutning at konstatere, at den Optimisme, der lyser ud af ovenfor citerede Artikel, ikke paa nogen Maade er gjort til Skamme.

Vi har herhjemme en efter Forholdene stor Stab af Privatflyvere, over 30, og der raades over ca. 20 Privatflyvemaskiner, et Tal, der dog er alt for ringe, men som paa Grund af Tidernes Ugunst vel nok ikke bliver forøget foreløbig.

Uddannelsen af alle vordende Privatflyvere foregaar paa Flyveskoler, der kontrolleres af Myndighederne, og vi raader nu ialt over 4 private Skoler, hvis Materiel og Uddannelsesmetode i den praktiske Flyvning er fuldt paa Højde med det bedste i Udlandet.

Den Flyvefærdighed og Rutine, en saadan Uddannelse giver de respektive Elever, er for almindelig Godtvejrsflyvning, selv for længere Ture, fuldt tilstrækkelig, men naar Vanskelighederne under Flyvning i Form af mindre velegnet Flyvevejr melder sig, maa saadanne Ture ofte afbrydes, under Forhold, hvor en passende Uddannelse i Instrumentflyvning vilde have gjort det muligt for den paagældende at have fuldendt den paabegyndte Flyvning. Det er med største Glæde, det kan konsateres, at flere af vore Privatflyvere selv har taget dette Problem op til Overvejelse, og at ogsaa Flyveskolerne har Opmærksomheden henvendt herpaa ses deraf, at en af Skolerne har ladet et Luftfartøj indrette til Instrumentflyvningsuddannelse.

Hensigten med denne Artikel er om muligt i Almindelighed at vække Interesse for den Side af den praktiske Flyveuddannelse, der kaldes »Instrumentflyvning«.

At saavel den militære Flyvning som den civile Trafikflyvning forlængst har indset Nødvendigheden heraf, giver Dagen i Dag fuldgyldigt Bevis for; uden Færdighed i Instrumentflyvning vilde den store Præcision, hvormed Trafikflyvninger gennemføres, uden Hensyn til Vejrliget saavel om Dagen som om Natten, være en Umulighed.

De paagældende Flyvere behersker Instrumentflyvning til Fuldkommenhed, en Færdighed det som oftest kræver Vanskelighed at opnaa, idet en Trafikflyver paa en Flyvning let kan komme ud for det Tilfælde, snart at skulde flyve efter Instrumenterne, altsaa *Instrumentflyvning,* og snart skulle flyve, hvad vi kan kalde for almindelig Flyvning, nærmere betegnet *Horisontflyvning,* og derfor Gang paa Gang maa »koble« sig selv om fra det ene til det andet.

Dette at »koble« sig selv om har i Tidens Løb vist sig at være den største Vanskelighed, under den praktiske Flyvning, der var at overvinde, og i det efterfølgende skal citeres en Artikel vedrørende Instrumentflyvningsuddannelsesproblemer skrevet for og sendt til det engelske flyvetekniske Tidsskrift »Flight«, og udkommet i Nummeret den 9. Januar 1936. Aarsagen til denne Arikels Fremkomst har været Spørgsmaalet om, paa hvilket *Tidspunkt* af den samlede Flyveruddannelse, der altsaa omfatter baade Instrument- og Horisontflyvning, man bør give Eleverne Uddannelsen i Instrumentflyvning, og Grundlaget har været en Række Overvejelser og Erfaringer, indvundne ved *Søværnets Flyveskole,* hvor man gennem flere Aar i sin Uddannelsesmetode har afveget stærkt fra den i Almindelighed andre Steder fulgte Praksis, og givet Flyveeleverne Uddannelse i Instrumentflyvning *forinden* Uddannelsen i Horisontflyvning.

Uddannelsen i Instrumentflyvning.

Saa vidt vides følges ellers alle Steder et ensartet *System* ved Flyveuddannelsen: — Eleven faar først sin »Hoveduddannelse« i Horisontflyvning, og bringes her saa langt frem, at han kan aflægge Certifikatprøverne, og i det hele har en ret stor Rutine. Først derefter faar han, *som en supplerende Uddannelse,* Uddannelse i Instrumentflyvning. Selve Metoden, hvorefter Instrumentflyvningsuddannelsen foregaar, frembyder ikke større Problemer. Man følger samme anerkendte Maade paa alle rationelt drevne Flyveskoler. Under Benyttelsen af stort set samme Art Instrumenter lærer man Eleverne at flyve lige ud, stige, glide, styre og dreje efter Kompas — (herunder baade »almindelige Drej« og »Instrumentflyvningsdrej«), gennemflyve Trekanter, starte, gaa i Spind og foretage Udretning heraf.

Denne Metode er fremkommet som en naturlig Udvikling; Instrumentflyvningen er af ret ny Dato og er som Følge heraf tilføjet Uddannelsen som et Supplement, som nok var meget vigtig, men dog sekundært, sammenlignet med den egentlige Flyveuddannelse.

I Erkendelse af at Instrumentflyvningen anvendes og kræves behersket i stedse større Udstrækning, staar det klart, at ingen moderne uddannet Flyver maa forlade sin Flyveskole uden fuldt ud at beherske Instrumentflyvning, og Spørgsmaalet er da, hvorvidt den hidtil i Almindelighed anvendte Uddannelsesmetode er den bedst mulige.

Den Betragtningsmaade, at Instrumentflyvningsuddannelsen er en supplerende Uddannelse, kan vel ikke fortsat opretholdes, men maa ændres til, at Uddannelse i Instrumentflyvning er lige saa vigtig som Uddannelse i Horisontflyvning, og det er da indlysende, at man maa tilstræbe at anvende et Undervisningssystem, ved hvilket man paa bedste og hurtigste Maade bibringer Eleven det bedst mulige Standpunkt saavel indenfor Instrumentflyvningen som indenfor Horisontflyvningen.

Det erkendes overalt, at Elever uddannet først i Horisontflyvning har Vanskelighed ved Tilegnelsen af Instrumentflyvningen, nemlig Overvindelsen af de »Fornemmelser« af Flyvestillingen, som er erhvervet ved Uddannelsen i Horisontflyvning, og da ethvert Undervisningssystem bør frembyde de færrest mulige Vanskeligheder for Eleverne, ligger da den Tanke nær: Hvorfor da ikke fjerne den store Gene ved Instrumentflyvningsuddannelsen — nemlig »Fornemmelserne« — ved at lade denne Uddannelse komme *før* Horisontflyvningen, hvor Fornemmelserne er erhvervet? — og kan der vindes noget ad denne Vej? Et staar ganske klart, at betragtes Sagen udelukkende fra Instrumentflyvningens Side, da bør Undervisningen gives før nogen anden, da der i saa Fald overhovedet ingen supplerende Vanskeligheder kan være.

Denne Tanke er altsaa ved Søværnets Flyveskole ført ud i Praksis. Foruden en Omtale af selve Uddannelsesmaaden, vil en Analyse af Horisont- og Instrumentflyvningen maaske være illustrerende.

Horisontflyvning ctr. Instrumentflyvning.

Horisontflyvning udføres paa Basis af en Række Sanseindtryk, som først og fremmest kræver ydre Holdepunkter d. v. s. Sigtbarhed — for at muliggøre korrekt og sikker Flyvning. Disse Sanseindtryk omsættes mere eller mindre automatisk i Paavirkninger af Styregrejerne. Synsindtrykkene er langt de vigtigse, idet Flyveren kun, naar han kan se faste Punkter udenfor sit Luftfartøj, er i Stand til at bedømme dettes Stilling i Luften. Ligevægtsopfattelsen hjælper til at bedømme Luftfartøjets øjeblikkelige Stilling, medens Hørelsen kan være medvirkende til at afgøre, hvorvidt den langskibs Stilling er korrekt eller ikke. Kontrol af Luftfartøjets rigtige Flyvestilling efter Flyveinstrumenterne skal indskrænkes til det mindst mulige, saaledes at Vekselvirkningen mellem ydre Iagttagelser og Fornemmelsen af Luftfartøjets øjeblikkelig Stilling efterhaanden bliver ganske automatisk og instinktmæssig.

Instrumentflyvning baseres paa en Række Synsindtryk af Flyveinstrumenternes Visning. Den Selvfølgelighed, hvormed Horisontflyvningens ydre Indtryk omsættes til en Fornemmelse af den øjeblikkelige Stilling, mangler her ganske, og det kræver Koncentration og Anspændelse at følge Instrumenterne og slutte sig — pr. *Bevidsthed* og ikke ubevidst — til Luftfartøjets Stilling.

Denne Koncentration og Anspændelse vokser, jo mere Eleven er behæftet med »Fornemmelser« fra en forudgaaende Horisontflyvningsuddannelse, idet det er en Kendsgerning, at *ethvert normalt Individ overfører de ved Horisontflyvningen erhvervede Fornemmelser af Flyvestillingen til Instrumentflyvningen.* Disse Fornemmelser er imidlertid fast knyttet til ydre Observationer, og naar disse mangler, berøves Fornemmelsen ethvert sikkert Grundlag. Tillid til Instrumenterne er her af afgørende

(Fortsættes nederst Side 21)

Nyt fra alle Lande.

Lufttrafiken over Sydatlanten.

Fra Januar er Lufttrafiken over Sydatlanten blevet udvidet til at omfatte 2 Ture ugentlig i hver Retning, idet Air France og Deutsche Lfuthansa hver udfører 1 Tur om Ugen. Flyvemaskinerne medtager kun Post, hvorimod Luftskibet »Graf Zeppelin« ogsaa befordrer Passagerer. Den tyske Rute gaar pr. Landflyvemaskine fra Stuttgart over Sevilla og de Kanariske Øer til Bathurst i Vestafrika; derfra pr. Flyvebaad til Fernando Øgruppen (13 Timers uafbrudt Flyvning) og videre til Natal i Sydamerika, hvorfra Landflyvemaskiner befordrer Posten videre til Buenos Aires.

Benzin af Kul.

Benzinudvinding af Kul er i England i stadig Fremgang. I Yorkshire bliver der f. Eks. hver Uge hele Aaret rundt bearbejdet 5100 Tons Kul til Brug for Benzinfremstilling.

Fokkers nyeste Militærmaskine.

D. XXI, et Monoplan med en 860 HK. Hispano Motor, er Fokkers nyeste eensædede Jager. Det har en Hastighed paa 438 km/T.

Et tredje Katapultskib til Oceanluftforbindelsen.

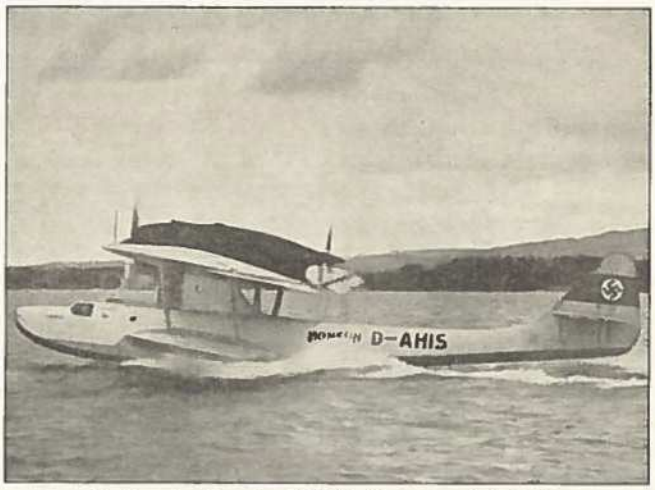
Til Brug for Lufttrafiken over Atlanterhavet er Tyskerne i Færd med at bygge et tredje Katapultskib. Deutsche Lufthansa raader i Forvejen over *Westfalen* og *Schwabenland.*

Tysklands nyeste Trafikflyvemaskine.

Da Lufthansa den 6. Januar fejrede sin 10 Aars Fødselsdag, præsenteres i Tempelhof Tysklands nyeste Trafikflyvemaskine, et Heinkel Monoplan med Plads til 2 Mands Besætning og 10 Passagerer. Typebetegnelsen er He 111. Det er udstyret med to 660 HK. B.M.W. Motorer, der giver det en største Hastighed paa 345 km/T. Flyvemaskinens Konstruktion, Planernes, Kroppens og Halepartiets Beklædning bestaar af Letmetal. Understel og Halehjul kan trækkes op.

Luftfartsudstilling i Paris.

Fra den 13. til den 19. November 1936 afholdes i Paris (Grand Palais) den 15. internationale Luftfartsudstilling.



Ny Dornier Flyvebaad til Trafiken over Sydatlanten. Den er udstyret med to Junkers Dieselmotor.

Flyvesportslige Begivenheder.

International Kapflyvning med Landmaskiner Paris—Saïgon—Paris, organiseret af den franske Aeroklub. Starten finder Sted fra Paris den 25. Oktober 1936.

International Kapflyvning over 2000 km, »Coupe de la Meurthe«, organiseret af den franske Aeroklub. Start den 13. September 1936.

Weekend-Sportsflyvestævne i England.

Royal Aero Club i England har skrevet til alle sine Medlemmer, at den paatænker at arrangere et Weekend-Sportsflyvestævne i Dagene fra 23. til 26. Juli 1936, hvortil den indbydes udenlandske private Sportsflyvemaskineejere til at deltage som Klubbens Gæster. Klubben betaler Gæsternes Ophold i de Dage, Stævnet varer. De udenlandske Gæster skal bo i London, og Flyvningerne finder Sted fra Heston.

Danske Privatflyvemaskineejere, der maatte ønske at deltage, bedes meddele dette til Selskabets Kontor, der vil sørge for, at der tilgaar de paagældende en Indbydelse fra Royal Aero Club.

(Fortsat fra Side 20)

Betydning. Først naar den rette Tillid er erhvervet, kan der med Overlegenhed ses bort fra enhver Form for Fornemmelse.

Uddannelsen ved Søværnets Flyveskole.

Nedenfor skal anføres Hovedlinierne for Uddannelsen i praktisk Flyvning af Flyverofficerer ved Søværnets Flyveskole.

De hvert Aar mødende Aspiranter faar straks efter Paabegyndelse af Tjenesten ved Flyveskolens Flyverklasse et passende Antal Flyveture som Passagerer — ialt vel ca. 3 Timer — og faar herigennem et behageligt Førsteindtryk af Flyvning. Herefter bliver Eleverne prøvet i praktisk Flyvning, idet de i Forbindelse med anden Uddannelse faar Dobbeltstyring baade i Horisontflyvning og Instrumentflyvning.

Uddannelsen har ikke saa meget til Formaal at uddanne Eleverne, som at give Flyvelærerne Lejlighed til at pille de uegnede Elever fra, idet Uddannelsen paa Skolen herefter fortsætter med ½ Aars Teori i flyvemæssige Fag. Men det er selvfølgelig af Betydning, at Eleven kender Behandling og Virkemaade af Styregrejer etc., forinden den egentlige Uddannelse paabegyndes.

Naar Hoveduddannelsen i praktisk Flyvning paabegyndes, startes der straks med Instrumentflyvning under lukket Kaleche; Luftfartøjet er Avro Tutor — Instrumenterne er en Drejningsviser samt en Hældnings- og en Krængningsviser, foruden de i Almindelighed anvendte, som f. Eks. Kompas etc. Først naar Eleverne har stor Rutine og med Akkuratesse kan udføre Flyvninger af længere Varighed og i uroligt Vejr og med Sikkerhed kan rette ud af Spind, lukkes Kalechen op. Uddannelsen fortsættes herefter med Horisontflyvningen, stadig suppleret med tilbagevendende Instrumentsflyvningstræning dels under Kaleche og dels med aaben Kaleche i Skyer.

Fremgangsmaaden ved Uddannelsen i Horisontflyvning, efter at den første Uddannelse i Instrumentflyvning er afsluttet, er iøvrigt den, at Flyveinstrumenterne bliver overklæbede, saaledes at Aflæsning er umuliggjort. Instrumenterne frigøres først, naar der er skabt Sikkerhed for, at Eleven fuldt ud har forstaaet Horisontflyvningen, hvilket igen vil sige, kort før den første Eneflyvning. Under den fortsatte Uddannelses tilbagevendende Dobbeltstyring er det iøvrigt særdeles let for Flyvelæreren at kontrollere, om Eleven flyver »umiddelbart« eller har Trang til at »hænge« i Instrumenterne.

Ved Afslutning af Uddannelsen, der omfatter baade Land- og Søluftfartøj, har Eleverne gennemsnitlig opnaaet en Flyvetid af 125 Timer, og heraf er ca. 25 Timer Instrumentflyvning.

* * *

At Fremtiden vil stille stadig større Krav til Instrumentflyvning, kan der næppe være nogen Tvivl om. Trafik- og Postflyvning gøres stadig mere afhængig af Flyvning uden ydre Observationer — (Mørke — Taage — Skyer o. l.) — d. v. s. Instrumentflyvning.

Naar en Gang Overisnings- og Taagelandingsproblemerne bliver løst paa praktisk og sikker anvendelig Maade, vil regelmæssig Flyvning hele Aaret rundt, selv under meget vanskelige klimatiske Forhold, kun være afhængig af Instrumentflyvning og dens gode Forbundsfælle, den moderne Radiopejling og andre Radio-Navigationshjælpemidler.

Det Danske Luftfartselskabs Trafikresultater for Aaret 1935

sammenlignet med Resultaterne for 1934.

	1934	1935
Gennemfløjne Kilometer:		
Kilometer paa Dagruter	212.385 km	304.555 km
— - Natruter	43.430 -	30.940 -
	255.815 km	335.495 km
— - Rundflyvninger	15.450 -	13.240 -
— - Ekstraflyvninger	26.700 -	54.020 -
Erhvervsmæssig Flyvning — Ialt	297.965 km	402.755 km
Befordrede Passagerer:		
Antal Passagerer paa Dagruter	7.334 Passagerer = 1.413.760 Pass./km	9 364 Passagerer = 2.126.635 Pass./km
— — - Rundflyvninger	3.783 — = 121.056 —	3.014 — = 120.560 —
— — - Ekstraflyvninger	4.697 * — = 172.863 —	2.888 — = 362.950 —
Ialt	15.814 Passagerer = 1.707.679 Pass./km	15.266 Passagerer = 2.610.145 Pass./km
	* Heraf 2.114 paa Børnerundflyvninger.	
Befordret Bagage, Post og Gods:		
Paa Dagruter — Bagage	53.302 kg = 17.956,19 Ton/km	89.990 kg = 29.751,28 Ton/km
- — — Post	13 626 - = 4.727,75 —	22 358 - = 7.304,96 —
- — — Gods og Aviser	31.705 - = 11.258,25 —	49.792 - = 17.982,68 —
Paa Natruter — Post	14.612 - = 5.754,82 —	22.773 - = 9.871,78 —
- — — Gods og Aviser	1.900 - = 846,88 —	4.496 - = 1.976,29 —
Paa Ekstraflyvning — Bagage	559 - = 118,42 —	2.470 - = 3.808,51 —
- — — Post	97 - = 8,18 —	3 420 - = 1.309,31 —
- — — Gods og Aviser	377 - = 60,14 —	10.442 - = 4.024,91 —
Ialt befordret — Bagage	53 861 - = 18.074,61 —	92.460 - = 33.559,79 —
- — — Post	28 335 - = 10.490,75 —	48.551 - = 18.486,05 —
- — — Gods og Aviser	33.982 - = 12.165,27 —	64.730 - = 23.983,88 —
Trafikregelmæssighed	97,43 %	98,66 %

Det er glædeligt at konstatere, at Lufttrafiken støt og roligt gaar frem fra Aar til Aar, og ovenstaaende Statistik for 1935 viser Fremgangen for Det Danske Luftfartselskabs Vedkommende. Gennemfløjne Kilometer er steget med 43,4 pCt. i Sammenligning med Aaret forud; Passagerantallet paa Ruterne er steget med 27,68 pCt., udnyttede Passager-Kilometer paa Rute med 50,42 pCt.; Mængden af Post, Gods og Aviser paa Dagruter viser en Forøgelse paa 59,18 pCt. og paa Natruter 65,15 pCt. Rundflyvninger er gaaet noget ned, men til Gengæld har Selskabet paa Extraflyvninger, der i Modsætning til tidligere for en stor Del har været udført paa Rute, præsteret en langt større Virksomhed paa dette Felt. Selv om Passagerantallet er gaaet ned, er det udførte Passagerkilometer-Antal steget fra 172,863 til 362,950 eller med 109,97 pCt.

Endelig skal der fremhæves, at Trafikregelmæssigheden er steget fra 97,43 pCt. til 98,66 pCt., skønt der heri er medregnet baade Vinterflyvning og Natflyvning.

Foredrag i »Danske Flyvere« om »Moderne Sikringstjeneste ved Lufthavne« med paafølgende Diskussion.

Den 22. Januar havde »Danske Flyvere« foruden sine Medlemmer indbudt en Række særlige Luftfartssagkyndige til et Foredrag af Direktør *Schäffer* (Deutsche Lufthansa's Repræsentant i Skandinavien) om »Moderne Sikringstjeneste ved Lufthavne« med efterfølgende Diskussion.

I et udmærket tilrettelagt Foredrag fortalte Direktør Schäffer om Sikringsmidlerne i Jernbanedrift, Skibsfart og Luftfart og skildrede, hvor omfattende og betryggende den moderne Sikringstjeneste var blevet indenfor Luftfarten.

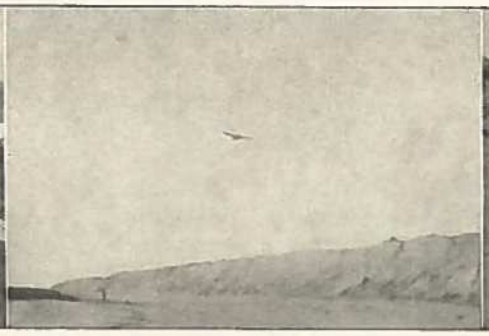
Efter Foredraget udspandt sig en livlig Diskussion, idet forskellige Talere meget stærkt hævdede, at Sikringstjenesten paa Kastrup Lufthavn ikke var saa effektiv, som den burde.

Diskussionen sluttede med Vedtagelsen af følgende Resolution:

> »Paa Grundlag af de i Aften af flere Sagkyndige fremførte Oplysninger i Forbindelse med Udtalelser, der i den senere Tid er fremsat bl. a. i Pressen, slutter Forsamlingen sig til den Opfattelse, at Statens Lufthavn i Kastrup paa forskellige Omraader ikke er paa Højde med Tidens Krav, og at der endogsaa paa Sikringstjenestens Omraade tiltrænges en Modernisering, og i den Anledning skal Forsamlingen udtale, at den vilde anse det for særdeles ønskeligt, om disse Forhold snarest blev taget op til Behandling i en af Ministeriet for offentlige Arbejder nedsat sagkyndig Kommission.«

Senere paa Aftenen fremvistes to ypperlige Luftfartsfilm, som Deutsche Lufthansa havde ladet optage. Den ene viste Luftruten Berlin—København og den anden Luftpostruten over det sydlige Atlanterhav.

Den danske Svæveflyvers Drøm.



Skrænterne paa Sild.

»Grunau 9«

En Sommerferie hos de tyske Svæveflyvere paa Øen Sylt (Wenningstedt).

EFTER at have hørt og læst saa meget om de tyske Svæveflyvninger paa Øen Sylt (Sild), besluttede en Svæveflyvekammerat *O. Weibel* og jeg at tilbringe en Sommerferie dèr for at gøre Studier i et Svæveflyveterrain, hvor vi ved Selvsyn kunde faa bekræftet, at der kunde svæveflyves, og tilmed da Kysten langs Øen, hvor Svæveflugterne foregaar, er meget lig den sjællandske Kyst mellem Raageleje og Tisvildeleje, ja maaske er det, naar disse Linier læses, lykkedes for os at foretage længere Svæveflugter her ved Raageleje, hvor K. S. K. i Øjeblikket gør ivrige Forsøg.

Allerede ved Ankomsten til Wenningstedt Station, saa vi den første Svæveflugt paa Øen Sylt. Frem i en Lysning i Klitterne gled en »FALKE« majestætisk roligt, for i næste Nu at forsvinde bag Svæveflyvelejren. Vi skyndte os ned mod Lejren for om muligt at se mere Svæveflyvning den Dag; men paa Vejen traf vi vor gamle Ven, den tyske Svæveflyver *Willy Petersen*, der fungerede hernede som Svæveflyvelærer, og han oplyste, at den Svæveflugt, vi fik et Glimt af se af fra Stationen, var den sidste den Dag. Da vi kom til Lejren, blev Falken netop slæbt hen til Hangaren. Det var et smukt Syn for os danske Svæveflyvere; det var vor Drøm, der her var virkeliggjort, en dejlig stor Hangar med en halv Snes Svæveplaner foran, i et herligt Svæveflyveterrain.

Svæveflyverne paa Sylt begynder tidligt om Morgenen. Klokken 6 næste Morgen blev vi purret ud af Willy Petersen, der forklarede os, hvor vi kunde se de forskellige Flyvehold (Skolehold, Spilstart eller Hangflyvning). Naturligvis skulde vi se Hangflyvning, og med dette Hold gik vi ud til Kysten. Vel havde vi før set Svæveflyvning, men ikke langs en Kyststrækning, hvor alting foregik i saa umiddelbar Nærhed af en, hvor man blot ved at strække Haanden ud over Kanten kunde mærke Opvindens Tryk paa Haandfladen. Vi imødesaa med Spænding den første Start. Starttovene var paa det nærmeste dobbelt saa tykke som dem, vi bruger herhjemme, men der kræves ogsaa til Start ved Stejlhang stort Fartoverskud, da der tæt ved Kanten danner sig kraftige Hvirvler, som gør, at Svæveplanet faktisk starter med Medvind. Er Svæveplanet først inde i Opvinden, foregaar Svæveflugten nøjagtig som ved Normal Hang.

Den første Start den Dag blev foretaget med en »Grunau 9«, et decideret Skoleplan med Førerbeklædning.

Seks Mand i hver Side af Starttovet, tre Mand i Halen; Kommando »Træk — Løb — Slip«.

Under normal Brug af et saadant Skolefartøj tror jeg ganske bestemt, at den under Starten til Hangflyvning bliver udsat for absolut de største Belastninger, og de er ikke smaa.

Først Tovtrækningen, som det faktisk er, ti til tolv Mand i den ene Ende og tre til fire Mand plus Svæveplanets Gnidningsmodstand mod Sandet i den anden Ende af Fartøjet. Netop naar Halemandskabet er ved at blive slæbt med, gives Kommandoen »Slip«, og Svæveplanet skal da i Løbet af fire til fem Sekunder accelerere fra 0 til 80—90 Kilometer i Timen.

En af Lærerne forklarer da ogsaa, at der faktisk ikke er Tale om at se i de faa Sekunder, Starten varer, blot holde Styretøjet roligt, indtil man mærker Opvinden, og da straks paabegynde en Kurve for at holde sig inde i Opdriftsfeltet. Starten af »Gruanu 9«, for at vende tilbage hertil, forløb programmæssigt. Efter at være kommet ind i Opvinden, blev den lagt i Kurve til højre. Paa Grund af den ringe Højde, Svæveplanet befinder sig i, ca. 20 Meter over Kanten, har man glimrende Overblik over alle Rorbevægelser. Man saa tydeligt Sideroret blive indstillet for at give Svæveplanet Retning langs Kysten og samtidig opveje den naturlige Afdrift, som fremkommer under Svæveflugt i Sidevind. Strækningen, hvor Øvelsesflyvningerne foregik, var ca. 2 Kilemeter lang, hvilket frem og tilbage blev tilbagelagt paa ca. 5 Minutter; altsaa nok til at opnaa C-Certifikatet. For at tilkendegive, at Eleven skulde lande, gik Læreren, lige før Svæveplanet passerede over vore Hoveder, ud til Kanten af Skrænten og strakte begge Armene ud til Siden, vinkelret paa Kysten, en ret iøjnefaldende Stilling, som Føreren af Svæveplanet ogsaa straks ved at række den ene Haand ud tilkendegav at have forstaaet.

Næste Start var med en »Falke«, et betydelig smukkere og mere ydedygtigt Svæveplan, hvilket straks kunde ses, idet den steg betydeligt højere end »Grunau 9«. Falken er et meget anvendt Svæveplan i Tyskland grundet paa sine glimrende Flyveegenskaber.

Flyvningen med denne Falke skulde strække sig over et Tidsrum af fem Timer, den sidste af Prøverne til det saakaldte »Amtlige-C«. Der skal en god Portion Energi og Vilje til at holde sig i Luften i fem Timer langs den samme Strækning, med Vending over de samme Punkter og siddende i samme Stilling i et Svæveplan, der faktisk flyver sig selv paa de lige Strækninger.

Skolen paa Sylt var, indtil kort før vi ankom, i Besiddelse af et tosædet Svæveplan; desværre var det totalt havareret, saa vore Forhaabninger om en Tur i et saadant Fartøj var bristede. For Start med de ensædede Svæveplaner kræves, at man skal gennemgaa deres tre Ugers Skole; det havde vi hverken Tid eller Raad til paa daværende Tidspunkt.

Med de Tips og Idéer, vi ved Selvsyn og Henvendelse til Flyvelærere har indsamlet paa denne Tur, mener vi at have udmærket Grundlag for vore Forsøg ved Sjællands Nordvestkyst.

Som Slutning paa denne Artikel vil jeg gerne have Lov til at udtale Haabet om den bedste Fremgang for dansk Svæveflyvning i den kommende Tid. *W. J.*

Svæveflyveklub startet i Køge.

Unionen har nu udvirket, at der er startet en Svæveflyveklub i Køge. Klubben har allerede stor Tilslutning og er godt i Gang med en »Stamer og Lippich«.

»Københavns Svæveflyveklub.«

Saafremt Vejret tillader det, det vil sige kun ved Nordvestenvind, vil der blive gjort Forsøg paa Svæveflyvning langs Kysten mellem Raageleje og Tisvildeleje hver Søndag og Helligdag. Ved Station »Øllekollegaard« pr. Tisvilde har Gaardejer *Jens Jensen* velvilligst stillet en Lade til vor Raadighed. Alle Oplysninger faas paa Klubbens Kontor, Wildersgade 41, 1., de 5 første Dage i Ugen mellem Kl. 19 og 22.

Kapløbet om Luftforbindelsen England—Skandinavien.

EFTER at Imperial Airways helt og holdent har helliget sig Luftforbindelse mellem England og det britiske Riges fjerntliggnde Landsdele, er den nordlige Del af Europa, Nord for Linien London—Berlin, blevet et frit Marked for andre englske Luftrafikselskaber, og hvad Forbindelsen til Skandinavien angaar, er der allerede tre engelske Selskaber, som i nærmeste Fremtid vil forsøge at blive indarbejdet paa Ruten. De tre nye Selskaber er *British-Scandinavian Airways, Continental Airways* og *British Airways,* og hvem der vinder, er ikke let at forudsige paa nuværende Tidspunkt, idet der mellem Skandinavien og England allerede i aarevis har eksisteret Luftforbindelser, som paa Forhaand maa siges at være haarde Konkurrenter.

Hollænderne (K. L. M.) i delvis Samarbejde med Svenskerne (A. B. A.) har i en halv Snes Aar gjort en meget stor Indsats for at oparbejde en Luftforbindelse mellem Skandinavien og England, de sidste Par Aar har de endog vedligeholdt Forbindelsen i Sommerhalvaaret to Gange daglig. Franskmændne (Air France) og Belgierne (Sabena) har trafikeret den samme Strækning de sidste fire Aar, og begge Parter agter at fortsætte hermed.

Og nu vil tre engelske Selskaber tage Konkurrencen op. British Scandinavian Airways, hvis Leder er Mr. *Fountain Barber,* agter at flyve direkte fra Gravesend over Nordsøen til København med hurtigtflyvende tomotorede Blackburn Maskiner, medens de to andre vil mellemlande paa Fastlandet. British Airways, der er en Sammenslutning af *Hillman Airways, United Airways* og *Spartan Airways,* vil to Gange daglig trafikere Ruten England—Amsterdam—Hamburg—København—Stockholm, og vil hertil anvnde fire-motorede De Havilland 86 med Plads til 10 Passagerer. Continental Airways, der samarbejder med det hollandske Luftfartsselskab (K. L. M.) paa en Rute over Antwerpen til Amsterdam, vil ligledes anvende fire-motorede De Havilland Maskiner, og dets Rute vil mellemlande paa Fastlandet.

Alle tre engelske Selskaber tilstræber at føre den daglige Luftforbindelse videre fra Stockholm til Sovjetrusland.

Efter alle Solemærker at dømme vil København i indeværende Aar faa en Mængde daglige Luftforbindelser til England, og glædeligt vilde det ogsaa være, om der var nok at flyve med for dem alle. Fem konkurrerende Selskaber paa samme Strækning maa i hvert Fald give Anledning til en vældig Propaganda for Ruten. —.

Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab.

Indtil videre vil Aeronautisk Selskabs Lokaler og Bibliothek forsøgsvis være aabne for Medlemmerne hver Tirsdag og Fredag (undtagen Helligdage) fra Kl. 19—21. Selskabets Sekretær vil være tilstede og forestaa Udlaan af Bøger. Tidsskrifter etc. vil være fremlagt til Gennemsyn. Adressen er Amaliegade 33, St. i Mellembygningen, Indgang tillige gennem Porten i Bredgade 72.

Udenlandske Tidsskrifter m. m.

Følgende udenlandske Tidsskrifter findes fremlagt i Aeronautisk Selskab:

Engelske Tidsskrifter: »Flight« — »Aeroplane« — »The Journal of the Royal Aeronautic Society«.

Tyske Tidsskrifter: »Luftfahrt-Forschung« — »Deutsche Luftwacht« — »Flugsport« — »Mitteilungen des von Tschudi-Archiv«.

Franske Tidsskrifter: »Bulletin de la F. A. I.« — »L'Aérophile« — »L'Air«. —

Franske Aviser: »Les Ailes« — »L'Aéro« — »L'Argus«.

Endvidere findes det svenske Blad »Flygning«, det norske Blad »Fly«, »Plein Ciel« (fransk), »National Aeronautic Magazine« (U.S.A. N.A. Association), »The Egyptian Aviation« (Aero Club of Egypt), »M. I. S. R. Airwork Weekly« (ægyptisk Flyverute) og »Schweizer Aero Revue« (Schweitz' Aeroklub) (tysk).

Desuden modtager Aeronautisk Selskab Blade og Tidsskrifter fra forskellige Lande som Polen, Letland, Lithauen, Jugoslavien og Tschekoslovakiet.

Endelig modtager Selskabet en Del Tidsskrifter og Publikationer fra forskellige udenlandske Firmaeer, bl. a. »Handley Page Bulletin« — »Shell Aviation News« — »R. P. M.« (Vacuum Oil) — »Walter Bulletin« — »Bristol Review« — »Hispano Suiza Bulletin Technique« — »Groupe Potez Bulletin Technique«.

Selskabets Legat.

Hvert Aar uddeler Aeronautisk Selskab et Legat paa 400 Kr. som Renter af et Legat-Fond paa 10.000 Kr., der blev stiftet efter Udstillingen i Tivoli i 1921 til Fordel for skandinaviske Flyveres trængende Efterladte. Legatet har hidtil været uddelt skiftevis til Norge, Sverige og Danmark. Legatet for 1935 blev saaledes uddelt til Enken efter den svenske Løjtnant i Kungl. Göta Livgarde J. G. Efvergren, som den 10. Juli 1935 styrtede ned med en Militærmaskine under en Skydeøvelse, hvor Propelleren blev skudt i Stykker.

Nye Medlemmer.

Følgende 22 nye Medlemmer er indmeldt i Aeronautisk Selskab i Januar Maaned:

Flyverløjtnant *P. Stockholm-Sørensen.*
Flyverløjtnant *A. Brendstrup.*
Flyverløjtnant *J. Lauritsen.*
Flyverløjtnant *F. E. Lassen.*
Flyverløjtnant *Ch. M. Sundby.*
Civilflyver *A. E. Kofoed-Hansen.*
Militærflyver *E. Nørland.*
Grosserer *Gunnar Knudsen.*
Ingeniør *Jes Jessen.*
Grosserer *Holger P. Andersen.*
Ingeniør, cand. polyt. *Erik Carstensen.*
Ingeniør *Ejvind Vøgg.*
Flyvemekanikerlærling *Svend Erik Møller.*
Grosserer *Frederik Rahlff.*
Toldforvalter *Markers.*
Direktør *Albert Jensen.*
Direktør *Julius Swenssen.*
Prokurist *J. G. Jensen.*
Prokurist *Harry Andersen.*
Direktør *Holger Jensen.*
Disponent *L. Godbert.*
Ingeniør, cand. polyt. *H. H. Schou Pedersen.*

Indbydelse fra den tyske Aeroklub.

Den tyske Aeroklub »Der Aero-Club von Deutschland« er efter Nyorganisationen af den tyske Luftfart flyttet fra sit gamle Kvarter i Blumenshof 17, Berlin W.35.

Klubben har nu faaet Kontor- og Klublokaler i »Haus der Flieger« i Prins Albrechtstrasse 5, Berlin S. W. 11, og dens nye Præsident Hr. *von Gronau* indbyder Aeronautisk Selskabs Medlemmer til under Ophold i Berlin at besøge Klubben og nyde godt af dens Gæstfrihed og øvrige Fordele. ***L. Prytz.***

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

Aristokraten blandt Motorcycler

Matchless

Et B. P. Mærke

Uovertruffen Konstruktion
Højeste britisk Kvalitet
Billigste danske Priser

10 fremragende Modeller - Priser fra
Kr. 1050.00
Forlang Prospekt

Lyngby Automobil-Central
Hovedgaden 1 - Telefon: Lyngby 1030

MOTOR-PALÆET
Østerbrogade 20 - Telefon: Øbro 2878

DUPLEX
SPLINTFRIT GLAS
STENFELDT HANSEN
Central 5800

Luftfartforsikringer
overtages af
Den nordiske Pool for Luftfartforsikring
Fraktion for Danmark
Tlf. Central 12793

Ulykkesforsikringspolicer udstedes ved Billetkontoret i Lufthavnen

Udspring med GQ Faldskærm

FLYVEMASKINER OG TILBEHØR

GQ Faldskærme
Siebe Gorman's Iltapparater
Smith's Instrumenter

Faas hos
ALFRED RAFFEL A/S
Farvergade 15 Telefon C. 6395

SIEMENS

elektriske Udrustning til
Flyvemaskiner og Lufthavne

Moderne Radiobaaker til Lufthavne
SYSTEM TELEFUNKEN

DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Stiftet den 20. Januar 1909

◆◆◆

Selskabet er anerkendt af F. A. I.
(Fédération Aëronautique Internationale)
som Enerepræsentant for aeronautiske Interesser i Danmark

◆◆◆

Selskabet har til Opgave:
I Danmark at udvikle Interessen for og fremme aeronautiske Formaal samt de Videnskaber, som knytter sig dertil

◆◆◆

Det aarlige Kontingent er 10 Kroner
Indskud 5 Kroner

◆◆◆

Selskabets Adresse er:

Amaliegade 33 - Mellembygningen

Telefon: Palæ 61 33

M. P. ESKILDSEN:

Fortegnelse over

Luftfartstekniske Udtryk og Betegnelser

Pris Kr. 3.00 indb.

Faas i enhver Boghandel eller fra Forlaget

FH. AUGUST BANGS FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN
VESTERBROGADE 60 - KØBENHAVN V.

EJVIND CHRISTENSEN
fh. AUGUST BANGS FORLAG
BOGTRYKKERI · PAPIRHANDEL

VESTERBROGADE 60 MEZZ. TELEFON 13404 - GIRO 23824

FREMSTILLING AF

KATALOGER
BROCHURER
BØGER

BLADFORLAG

TRYKNING
ADMINISTRATION
ANNONCER

ASP "CELOSE" DOPE

(LOVBESKYTTET)

er fremstillet i nøje Overensstemmelse med Forskrifterne i B. E. S. A. Specifikation 2 D. 101, Januar 1923.

KLAR DOPE

ALUMINIUM DOPE

RØD DOPE

Fortyndingsvædske samt Identificeringsfarver og Specialfarver

ENEFABRIKANTER:

A/S O. F. ASP (SPECIALFABRIK FOR NITROCELLULOSE-LAKKER)
PRAGS BOULEVARD 37 — KØBENHAVN S.

VINTERFARTPLAN 1935-36

Luftforbindelserne paa København i Tiden 18/11-15/2

8.30	8 30	8.30	Afg.	MALMÖ	Ank.	15.50	10.20	16.05
8 45	8.40	8.45	Ank.	KØBENHAVN	Afg.	15.35	10.10	15.55
9.00	8.55	9.00	Afg.	KØBENHAVN	Ank.	15.20	9.55	15.40
11.00	↓	↓	Ank.	BERLIN	Afg.	↑	↑	13 40
	10.20	↓	Ank.	HAMBURG	Afg.	↑	8 30	
		12.00	Ank.	AMSTERDAM	Afg.	11.20		
	12.40	12.40	Afg.	AMSTERDAM	Ank.	10.50	10 55	
	↓	14.20	Ank.	LONDON	Afg.	8.20	↑	
	14.55		Ank.	PARIS	Afg.		8.00	

BILLETPRISER:	ENKEL TUR	TUR/RETUR
København-Amsterdam	178.00	320,40
" -Berlin	90.00	162,00
" -Hamburg	85,00	153,00
" -London	240,00	432,00
" -Malmö	10,00	17,00
" -Paris	240,00	432,00

DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB A/s

Flyve

OFFICIELT ORGAN FOR
DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Nr. 3 | Marts 1936 | 9. Aargang

Redaktion:
J. Foltmann,
Telf. Amager 2613 y,
Snorresgade 7.

INDHOLD: Hvor faa Hestekræfter, S. 25. — Kommende Flyvestævner etc. i Udlandet, S. 26. — Stockholms nye Lufthavn, S. 27. — Focke-Wulf, S. 28. — Privatflyvningens Fremgang i England, S. 28. — Jorden rundt paa 17 Dage, S. 29. — Støjformindskelse ved Flyvemotorer, S. 30 — Anordning til Forhindring og Fjernelse af Isdannelse paa Propeller, S. 30. — U.S.A. marcherer frem, S. 31. — Lufthavne og Flyvepladser i U.S.A., S. 31. — Svæveflyvningen i Jylland, S. 32, — Hvad betyder Svæveflyvningen, S. 33. — Svæveflyverunionen, S. 34. — Vigtige Flyverekorder i 1935, S. 35. — Flyveulykkerne, S. 35. — Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab, S. 36.

Ekspedition:
fh. AUGUST BANGS FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN
Telf. 13.404
Vesterbrogade 60.

Hvor faa Hestekræfter kan man flyve med?

Af Ingeniør, cand. polyt. *L. Prytz*

AT give et bestemt Tal for, hvor faa Hestekræfter man kan flyve med, er desværre umuligt, da det afhænger saa meget af, hvad der ligger bag Spørgsmaalet. Tag f. Eks. en Svæveflyver, som finder en god Sky med en stærkt termisk Opvind. Hurtigt forsvinder han ind i Skyen, og uden at anvende en eneste Hestekraft stiger han i Løbet af kort Tid til f. Eks. 3000 m Højde. Og hvis det blæser godt, kan han i Løbet af nogle Timer flyve en Distance paa flere Hundrede Kilometer — det maa da kaldes Flyvning *par excellence* — og saa er det endda med HK. = Nul. Ganske vist har vi saa ikke taget Hensyn til de for Starten nødvendige Hestekræfter, enten disse saa kommer fra et Motorspil eller fra en 10—12 Mand i Enden af et Gummitov.

Men den, der stiller Spørgsmaalet om de til Flyvning nødvendige Hestekræfter, tænker vel ogsaa nærmest paa Motorflyvning. Her er Bagrunden for Spørgsmaalet imidlertid ogsaa forskellig, saa vi kommer til at opdele det i tre Underspørgsmaal, som vi maa betragte hver for sig:

1) Hvor mange Hestekræfter skal der til, for at et Menneske skal kunne *hæve sig fra Jorden* med en Flyvemaskine.
2) Hvor mange Hestekræfter skal der til, for at een eller to Mand skal kunne *bæres oppe i længere Tid* af en Flyvemaskine.
3) Hvor mange Hestekræfter skal der til, for at een, to, tre eller flere Personer skal kunne befordres med en Flyvemaskine *med garanteret Sikkerhed saavel i aerodynamisk som i motorteknisk Henseende.*

1) *Nødvendig Hestekraft for at een Mand kan hæve sig op.*

Kan et Menneske ved Hjælp af et mekanisk Apparat med et Par Vinger (faste eller bevægelige) hæve sig op med f. Eks. sin egen Muskelkraft? — Der har i Tidernes Løb været gjort utallige Forsøg herpaa, og kun ganske enkelte er resulteret i et kort Rejehop. Naar et voksent Menneske udfolder voldsom Energianspændelse (ved f. Eks. at løbe hurtigt op ad en Trappe), kan han udvikle op mod een Hestekraft; men i Løbet af faa Sekunder bliver han udmattet.

Hvis det mekaniske Apparat tager Form af en Flyvemaskine trukket af en Propeller, vil der almindeligvis (p. Gr. a. Modstanden mod Jorden) kræves større Kraft til at starte end til at holde Apparatet svævende i Luften. Hvis man imidlertid har Plads nok til en lang Start, kan man regne med, at et voksent Menneske i et saadant Apparat lige kan komme i Luften og holde sig svævende ved Anvendelse af en 8—10 Hestekræfter.

Et godt Eksempel herpaa har man i de enkelte Svæveplaner, som er forsynet med en lille een- eller to-cylindret Hjælpemotor. Svæveplaner er imidlertid paa Grund af Kravet om ringe Vægt sjældent konstrueret saa robust, at de kan taale de Kraftpaavirkninger, som en motordreven Flyvemaskine udsættes for.

Vi maa allerede her gøre os klart, i hvor høj Grad den samlede Vægt af Flyvemaskine, Motor og Flyver betinger den for Flyvning nødvendige Hestekraft. Et Bæreplan med en given maksimal Opdriftskoefficient kræver en ganske bestemt Hastighed for at kunne løfte en given Vægt. Jo større Vægten er, desto større bliver derfor den nødvendige Hastighed; og kan Motoren ikke give den til Hastigheden nødvendige Trækkraft, kan vi altsaa ikke flyve — endsige komme op i Luften. Gør vi nu Motoren større, bliver den ogsaa tungere, saa Problemet er ikke let. Endvidere er det aerodynamisk set meget farligt at flyve rundt ved et Bæreplans største Opdriftskoefficient (d. v. s. stor Indfaldsvinkel), da enhver Drejningsmanøvre vil give Tab af Hastighed og Bæreevne og bringe Fare for Stalling og Spin.

2) *Nødvendig Hestekraft for at een eller to Mand kan bæres oppe i længere Tid.*

Flyvemotoren bør altsaa kunne trække saa meget, at vi kan flyve med saa stor Hastighed, at vi kan benytte en mindre Opdriftskoefficient — altsaa en mindre Indfaldsvinkel af Bæreplanet under vandret Flyvning.

Disse ekstra Hestekræfter hjælper os desuden til at faa en bedre og kortere Start, og de giver os ogsaa en større Stigeevne til at klare Forhindringer umiddelbart efter Starten. Under vandret Flyvning faar vi derpaa det Fartoverskud, som er nødvendigt til Manøvrering af Luftfartøjet.

Man kan almindeligvis regne med, at en 18—20 Hestekræfter er nødvendige, for at een Mand i en let bygget Flyvemaskine skal kunne starte og flyve rundt uden alt for stor Fare for at falde ned p. Gr. a. manglende Hastighed og Bæreevne; men der er ikke meget at give væk af, og der skal Paapasselighed til hele Tiden.

Forøget Flyvehastighed giver forøget Sikkerhed og Manøvreevne. Men større Hastighed kræver en stærkere Motor samt forøget konstruktiv Styrke af Flyvemaskinen. Begge Dele betyder forøget Vægt og kræver derfor større Bæreplaner. Vi er straks inde i den endeløse og uhyggelige Cirkel, hvor de gensidige Krav presser hinanden op. Den forøgede Vægt kræver paany forøget konstruktiv Styrke og stærkere Motor. Det er et lumsk Kredsløb at komme ind i, og stor Paapasselighed og Erfaring er nødvendig, for at man ikke skal ende i det haabløse. Det kan sjældent anbefales at forsøge at forbedre en given Flyvemaskine ved saadanne successive Ændringer. Det betaler sig altid at begynde forfra paa bar Bund og faa en Kombination af Flyvemaskine og Motor, som passer til hinanden fra første Færd af.

At forsøge at ændre en letbygget een-sædet Flyvemaskine med en forholdsvis svag Motor til at tage to Mand er næsten ugørligt. En to-sædet Flyvemaskine maa planlægges og konstrueres helt fra Grunden af. Der findes ganske enkelte Tilfælde, hvor smaa og letbyggede to-sædede Flyvemaskiner kan flyve med en Motorydelse paa 40—45 Hestekræfter. Men disse Maskiner er dog styrkemæssigt set svage og kræver en omhyggelig Konstruktion. De maa have et relativt stort Planareal, og deres Hastighed bliver ringe og almindeligvis utilfredsstillende. Ligeledes kræver de en meget stor Startlængde.

3) *Kravet om fornøden Sikkerhed.*

Af sikkerhedsmæssige Grunde skal en Flyvemaskine — selv en lille en — være saa robust konstrueret, at den kan taale de Paavirkninger, den normalt eller ekstraordinært udsættes for under almindelig Flyvning og Landing. Ligeledes stilles der visse Krav til dens Flyveegenskaber, Stigeevne og Manøvredygtighed o. s. v.; og hertil kræves en Motor med større Hestekraft end lige netop nødvendig for at kunne starte og komme op. Alt dette betyder forøget Konstruktionsvægt med resulterende Krav om endnu forøget Hestekraft.

Hertil kommer Kravet om Motorens Driftsikkerhed. Det er en velkendt Sag, at enhver Motor (Automobilmotor eller Flyvemotor), som i længere Tid benyttes med fuldt aabent Gasspjæld, hurtigt vil slides op eller endnu værre: medføre Fare for Havari og Brud paa de bevægelige Dele — og en Nødlanding faar jo desværre ikke altid et lige heldigt Udfald.

I Flyvningens første Tid var Motorerne saa svage, at det var nødvendigt altid at flyve med fuldt aabent Gasspjæld; og Motorhavarier hørte til Dagens Orden — hvorfor en Flyver dengang altid blev betragtet som en Helt. Nuomstunder er Motorerne mere driftsikre, og de har mange flere Hestekræfter for den samme Vægt. Man har saaledes Raad til at holde en Del af dem i Reserve og derved skaane Motoren. Naar en Trafikflyver starter, gaar han umiddelbart efter Starten ned paa ¾ eller ⅔ af Motorens Hestekraft og benytter saadanne Motoromdrejninger, som skaaner Motorerne mest, og som giver ham den mest økonomiske Marchhastighed.

Hvis en een-sædet Flyvemaskine er bygget saa godt og saa let, at den kan flyve vandret med passende Sikkerhed ved f. Eks. 30 HK. (hvad man har adskillige Eksempler paa), saa bør Motoren efter det ovenanførte altsaa have en maksimal Ydelse af en 40—45 HK. for at give fornøden Driftsikkerhed og Overskud af Trækkraft.

Paa samme Maade med en to-sædet Flyvemaskine. For at kunne flyve vandret med fornøden Sikkerhed maa en saadan almindeligvis benytte ca. 50 Hestekræfter, hvilket betyder, at Motoren maa være paa en 70—75 HK. En helt anden Ting er, at man efter nogen Tids Forløb bliver utilfreds med den ringe Hastighed og ønsker en kraftigere Motor. Især i stærk Modvind savner man uhyre meget nogle ekstra Hestekræfter for at mærke, at man flytter sig over Grunden.

For større Luftfartøjer med flere Passagerer stiller Kravene sig meget forskelligt. Af de moderne Trafikmaskiner kræves stor Hastighed, hvorfor de maa have relativt meget stærke Motorer, medens almindelige private Maskiner i Reglen nøjes med mindre. Den nødvendige Motorydelse kan her variere en Del efter Maskinens Konstruktion og Type samt de Krav, der stilles til dens Flyveegenskaber. Man kan dog almindeligvis regne med, at fler-sædede Flyvemaskiner normalt behøver en ca. 30 HK. pr. Passager for at kunne flyve vandret med Sikkerhed — og at Motoren eller Motorerne derfor bør have en samlet maksimal Ydelse paa ca. 40—45 HK. pr. Passager. Til Sammenligning kan nævnes, at de moderne Trafikflyvemaskiner som Regel har en samlet Motorstyrke paa 100—150 HK. pr. Passager.

Kommende Flyvestævner etc. i Udlandet.

Østrig.

»Der Österreichische Aero-Club« arrangerer fra den 27. Maj til den 4. Juni en »Pinseflyvning« i Lighed med tidligere Aar. Fulde Oplysninger er endnu ikke modtaget, men disse vil kunne faas senere ved Henvendelse til Aeronautisk Selskab.

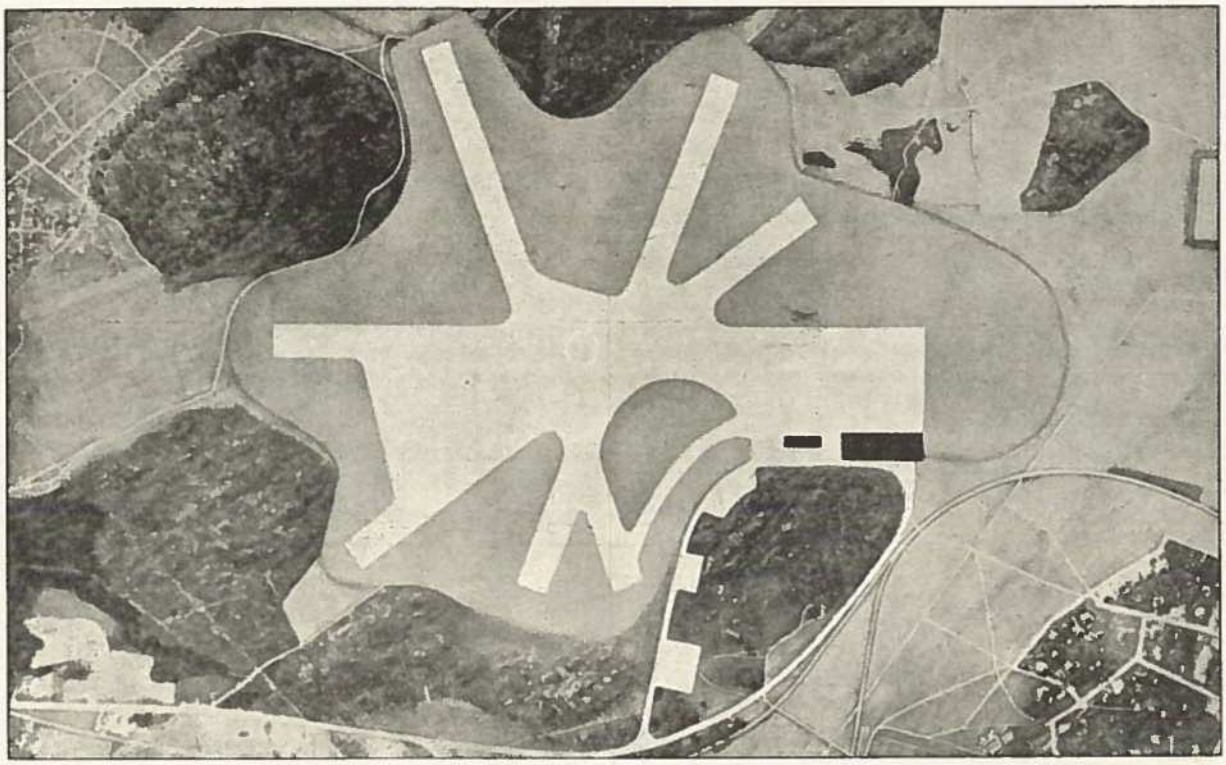
Czekoslovakiet.

Den czekoslovakiske Aero Klub arrangerer den 6. Juni en »International Rally« med paafølgende til den 14. Juni varende »Flyveuge« med Besøg paa mange af Landets smukkeste Steder. Diverse Præmier er udsat, og billige Hotelophold er arrangeret. Aero Klubben sørger for gratis Brændstof under Flyveugen. Danske Privatflyvere indbydes til at deltage. Henvendelse gennem Aeronautisk Selskab.

England.

»The Royal Aero Club« afholder et »Week-end« Flyvestævne den 23.—26. Juli, til hvilket danske Privatflyvere indbydes at deltage med deres Maskiner. Deltagere vil være Royal Aero Club's Gæster under Opholdet. Tilmeldelse gennem Aeronautisk Selskab.

Stockholms nye Lufthavn.



Naar den bebudede Luftfartsudstilling i Stockholm afholdes i Forsommeren i Aar, finder der samtidig en Indvielse Sted af den under store Bekostninger nyanlagte Lufthavn ved Bromma, en af Stockholms Forstæder. Alle Luftruter fra Sverrig til Kontinentet er hidtil udgaaet fra Malmø, fordi Stockholm har savnet en Lufthavn for Landflyvemaskiner. Det eneste Sted i Stockholms Nærhed, hvor Landflyvemaskiner har kunnet lande, var den militære Plads ved Barkaby, et godt Stykke udenfor Stockholm, men paa Grund af sin ringe Udstrækning var denne Plads ganske uegnet til Brug for Trafikmaskiner. Al Lufttrafik til og fra Stockholm er derfor blevet foretaget med Søflyvemaskiner fra Flyvebaadsstationen Lindarängen et Par Kilometer udenfor Byen.

For at faa knyttet Sverrigs Hovedstad til det store europæiske Luftrutenet paabegyndtes derfor i 1933 Anlæget af en moderne Lufthavn ved Bromma, ca. 8 km Vest for Byens Centrum, i et Terræn, der ikke frembød ret mange naturlige Betingelser for Anlæget af en Lufthavn. Det var et Klippeterræn, hvor der maatte foretages vældige Planeringsarbejder for at skabe det nødvendige store, plane Areal, som en moderne Lufthavn kræver.

Det har for Eksempel været nødvendigt at bortsprænge en Klippe og flytte 130,000 Kubikmeter Sten, og paa den øvrige Del af Pladsen er der blevet flyttet 110,000 Kubikmeter Jord. Lufthavnen kommer til at omfatte et Areal paa 180 Hektarer, og selve Landingsarealet 58 Hektarer. En stor Del af Landingsarealet er asfalteret, hvorved der er skabt fire Startbaner, der er 40 m brede og mellem 760 og 900 m lange. Det samlede asfalterede Areal omfatter 200,000 m².

Af Bygninger er der blevet opført en Hangar med Værkstedsrum. Den er 106 m lang, 36 m dyb og har to Portaabninger, der hver er 50 m brede og 8 m høje. Endvidere er man i Gang med en Bygning til Havneledelsen, Trafikledelsen, Radio- og Vejrtjenesten, Toldkontorer og Postkontorer, og den vil blive udvidet til at omfatte en stor Ekspeditionshal for Passagerer, Restaurant og et Kontroltaarn. Lysarrangementet bliver fire Landingsprojektører (floodlights), Begrænsningsbelysning, Vindretningsviser og Hindringslys, og et Luftfyr paa 2 Millioner Lysstyrke vil angive Pladsens Beliggenhed.

Arbejdet er planlagt og udføres af Stockholm Bys tekniske Myndigheder under Medvirken af de civile Luftfartsmyndigheder. Udgifterne, indbefattet Bygninger og Udstyr, er anslaaet til 5 Millioner Kroner.

Bøger.

Flugtechnisches Handbuch I Bind af Dr. Ing. *Roland Eisenlohr;* Walter de Gruyter & Co.'s Forlag, Berlin/Leipzig. 167 Sider med 130 Illustrationer. Pris: 7.50 RM.

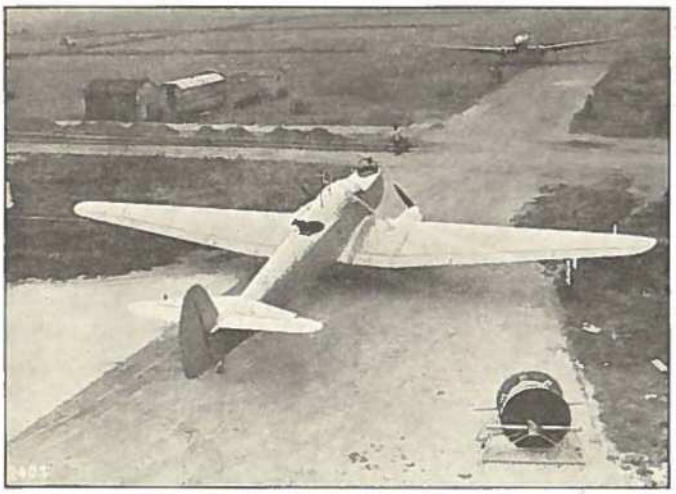
Flugtechnisches Handbuch vil ialt komme til at omfatte 4 Bind, og første Bind, der nylig er udkommet, viser, at Bogen bliver en særdeles værdifuld Tilvækst til den eksisterende Luftfartslitteratur. Første Bind omfatter Aerodynamik, Flyvemaskinens Konstruktion, særlige Konstruktioner som Helikoptere Autogyroer m. m., Vindtunnel-Forsøg, Styrkeberegning og Byggematerialer. Stoffet er ordnet med ægte tysk Grundighed, og Bogen er skrevet saaledes, at alle flyveinteresserede, uden at være Teknikere, vil kunne læse den med stort Udbytte.

Andet Bind vil omhandle Føring af Flyvemaskiner (herunder Blindflyvning), Lufttrafik, Sportsflyvning og Sveveflyvning.

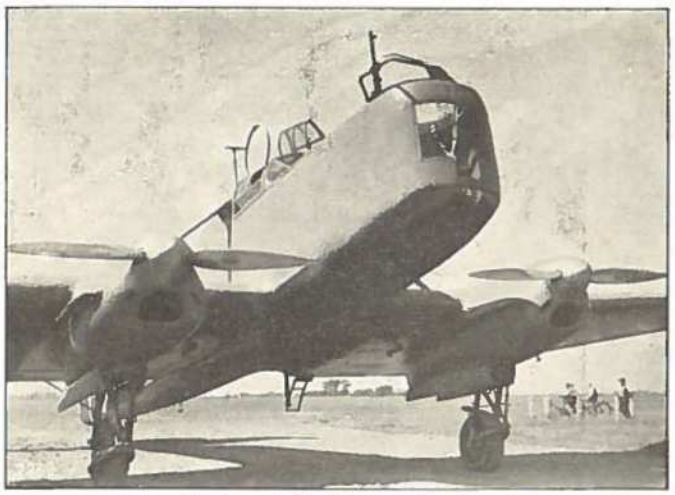
Tredie Bind: Flyvemotorer, Instrumenter, Radio, Luftnavigation m. m.

Fjerde Bind: Vejrtjeneste, Balloner og Luftskibe.

Focke-Wulf, Type Fw 58.



Fw 58 med 2 Maskingeværer.



Fw 58 med Maskingevær forude.

Focke-Wulf's Flyvemaskinefabrik i Bremen er fremkommet med en ny Type, et tomotoret Monoplan, der i første Række er tænkt som Overgangsmaskine til de store tomotorede Flyvemaskiner, men som ogsaa kan anvendes til Uddannelse i Radio og Blindflyvning, og til Øvelse i Betjening af bevægelige Maskingeværer og til Bombekastning.

Det fremhæves, at Fw 58 bl. a. har følgende Egenskaber: kort Start, god Stigeevne, ringe Landingshastighed og kort Afløb efter Indsvævning under Brug af Landingsklapper. Endvidere gode Rorvirkninger, Ligeudflyvning og Sving med een Motor ved en ringe Indstilling af Halefinnen, god Sigtbarhed i alle Retninger, bekvem Betjening af det indtrækkelige Understel ved Hjælp af *eet* Haandtag, og en stærk Dæmpning af Understellets Affjedring.

Kroppen og Planernes Konstruktion er af Metal (Staalrør og Dural) beklædt med Lærred. Understellets Ben kan, ved Hjælp af Olietryk, trækkes op i hver sin Motorgondol. Motorerne er to luftkolede Argus As 10 C, der hver yder 240H.K. Maskinens øvrige Data er følgende:

Planareal	47 m²
Spændvidde	21 m
Største Længde	13,7 m
Største Højde	4,3 m
Tomvægt	1890 kg
Lasteevne	910 kg
Fuldvægt	2800 kg
Største Hastighed	255 km/T
Hastighed ved en Motorydelse paa 1880 Propelomdr. pr. Min.	235 km/T
Landingshastighed	80 km/T
Tophøjde	5200 m
Stigetid til 1000 m	3,7 Min.
Stigetid til 2000 m	8 Min.
Stigetid til 3000 m	13 Min.
Stigetid til 4000 m	20 Min.

Brændstoffet rummes i to Benzinbeholdere, der hver tager 170 l, og ved en Formindskelse af Omdrejningstallet paa 15 pCt. kan der flyves i 3,2 Timer, der svarer til en Distance paa 670 km.

Privatflyvningens Fremgang i England i 1935.

Fra Times »Trade & Engineering«, Februar 1936.

Ienhver Henseende har den private Flyvning i England i 1935 overstegет alt, hvad der har været præsteret i de tidligere Aar. Flere Flyvninger blev foretaget, flere Flyvetimer blev fløjet, flere Flyvemaskiner blev brugt, og flere Flyvere blev uddannet.

Den engelske Regering betaler en Understøttelse til ialt 33 Flyveklubber i Form af et Tilskud for ethvert Medlem, som erhverver eller fornyer sit Certifikat.

Fuldstændige Oplysninger mangler endnu, men følgende Oplysninger viser Tallene fra 27 Flyveklubber i 1935 sammenlignet med Tallene fra samtlige understøttede Flyveklubber i 1934.

Det samlede Medlemstal for de 27 Flyveklubber ved Slutningen af Aaret var 7738 mod 7490 for samtlige Klubber i 1934 og 4800 i 1933. Antallet af aktive Medlemmer var 4271 mod 4175 i 1934. Samlet Antal Flyvetimer var 39.098 mod 35.235 i 1934.

Der var i 1935 en Forøgelse paa 53 i Antallet af Medlemmer, som erhvervede Privatflyver Certifikat, medens Antallet af dem, der erhvervede B-Certifikatet eller det kommercielle Certifikat forøgedes fra 50 i 1934 til 123 i 1935.

I 1935 var der 117 Luftfartøjer i Brug ved de 27 Flyveklubber eller 15 flere end Antallet for samtlige Klubber i 1934; og den Kendsgerning, at disse Luftfartøjer fløj gennemsnitlig 335 Timer hver, taler stærkt for Styrken og Driftsikkerheden af de engelske Maskiner, idet de bliver underkastet særlig haarde Paavirkninger, da de benyttes hovedsagelig af Begyndere. Den største Del af Flyvetiden er fordelt paa korte Ture med mange Starter og Landinger, hvorfor Maskinerne udsættes meget mere for Overlast og daarlig Behandling end Luftfartøjer, som normalt flyver længere Strækninger.

Tallene fra nogle af Flyveklubberne er særdeles bemærkelsesværdige. Saaledes havde Brooklands Flyveklub 7 Luftfartøjer, som fløj gennemsnitlig 646 Timer hver. Hampshire Flyveklub havde 5 Luftfartøjer, som gennemsnitlig havde 410 Flyvetimer hver; og den skotske Flyveklub havde 6 Luftfartøjer, som i Gennemsnit havde fløjet 405 Timer hver.

Jorden rundt paa 17 Dage.

Rejsen Jorden rundt har været det store Maal, lige siden *Columbus* Dage. *Magellan's* Flagskib »Trinidad« gennemførte den først af alle, og naaede tilbage i 1522 efter at have været 1083 Dage om Turen, d. v. s. tre Aar. Magellan selv blev dræbt, før Rejsen sluttede. Treds Aar senere, i 1580, slog Sir *Francis Drake* Magellan's »Rekord« med 31 Dage, og langsomt, men i stadigt stigende Tempo, satte Globetrottere Rekorden op. I 1874 skrev *Jules Vernes* sin fantasifulde Bog: »Jorden rundt i 80 Dage«; men det var først i 1889, at *Nellie Bly* forbavsede Verden ved at slaa Jules Vernes' »tænkte Rekord«. Hun var 72 Dage om Rejsen og benyttede Jernbane og Damper. Fjorten Aar senere foretog *John Henry Mears* Turen paa 35 Dage.

Saa kom Luftfartøjerne til Hjælp. Ved at benytte Flyvemaskine, Damper, Tog og Automobil gennemførte *Edward S. Evans* og *Linton Wells* i 1926 den lange Rejse paa 28 Dage, og to Aar senere bragte *Mears* og *Collyer* Tiden ned til 24 Dage. I 1931 satte afdøde *Wiley Post* sammen med *Harold Gatty* Kronen paa Værket ved at præstere deres ypperlige Flyvning rundt om Jorden paa mindre end 9 Døgn. Det var en straalende Bedrift, — men den var foretaget omkring Toppen af Jordkloden.

De fuldt optrukne Linier viser de eksisterende Luftruter, de kraftigt punkterede Linier de paatænkte Ruter, og den svagt punkterede Linie angiver Wiley Post's Flyvning Jorden rundt paa Klodens overste Del.

Nu, fire Aar senere, oplever vi, at Rejsen Jorden rundt i regelmæssig Lufttrafik er ved at blive til Virkelighed saaledes, at man paa 17 Dage vil kunne gennemrejse en Distance paa ca. 40.000 km. Og hele denne Strækning vil praktisk talt kun blive trafikeret om Dagen. Naar den Tid kommer, at der indføres Døgndrift, vil Rejsetiden blive formindsket til det halve.

Regelmæssig Lufttrafik har længe været i Gang fra Europa til Østasien (Hollænderne, Englænderne og Franskmændene) og henover det amerikanske Kontinent. Tilbage var de to vanskeligste Strækninger: Stillehavet og Atlanterhavet, og nu har Amerikanerne knyttet Leddet over Stillehavet. *Pan American Airways* Togt med den firemotorede Flyvebaad »China Clipper« fra Kalifornien over Honolulu, Midway Øen, Wake Øen, Guam Øen til Manilla paa Philipinerne dannede Indledningen til og anviste den Vej, som Selskabet vilde følge paa sin regelmæssige Luftrute over det stille Ocean.

Tilbage er den forholdsvis lille Strækning fra Manilla til Kina, eller til Hollændernes Luftforbindelse paa de ostindiske Øer — og saa det nordlige Atlanterhav. Etableringen af Luftforbindelsen Manilla — Østasien regnes kun for et luftpolitisk Spørgsmaal, hvorimod det nordlige Atlanterhav i langt højere Grad er et teknisk Spørgsmaal. Ikke desto mindre regnes der i Luftfartskredse med, at Nordatlanten allerede i Løbet af indeværende Aar vil blive besejret. Hvem, der kommer først, kan ikke siges; men baade Amerikanerne, Englænderne og Tyskerne arbejder med Kraft paa Sagen — og maaske løser de den i Fællesskab.

* * *

Hvis man i Luftringen omkring Jorden regner med Luftforbindelsen over det sydlige i Stedet for det nordlige Atlanterhav, saa mangler der i Øjeblikket kun Strækningen Manilla—Østasien; men — det *rigtige* Led i Ruten gaar over Nordatlanten.

HUSK Selskabets Generalforsamling den 25. Marts Kl. 20^{00}

Støjformindskelse ved Flyvemotorer.

Ved *P. Nielsen.*

Bristol Pegasus Motor med Udblæsningsring.

DEN sidste Tids Udvikling af baade civil og militær Flyvning har gjort Spørgsmaalet om Flyvemaskinernes størst mulige Lydløshed stærkt aktuelt.

Passagererne, specielt paa de lange Flyveruter, som K. L. M. Imperial Airways, Air France og de store Ruter paa langs og tværs af det amerikanske Kontinent, stiller Krav om den størst mulige Komfort, baade fysisk og aandelig.

Den størst mulige Lydløshed er ogsaa paakrævet ved militære Flyvemaskiner (Bombemaskiner), der søger at naa deres Maal uden at blive hørte fra Jorden, direkte eller gennem Lytteapparater.

Det er velkendt, at Lyden fra Flyvemaskiner stammer fra Motoren, Propellen og tildels fra selve Flyvemaskinen. Motorstøjen udvikles af Udblæsningen, Sugningen gennem Karburatoren, og ren mekanisk Klapren. Dette sidste hovedsagelig fra Ventiler og Ventilbevægelser, i mindre Grad tillige fra Propellens Reduktionsgear, samt af den almindelige Resonans af Motorens Metaldele, hvilket tilsammen omtrent svarer til den Støj, Propellen udvikler ved normal Hastighed.

Da Propelstøjen har vist sig at være meget vanskelig at bringe ned, har man vendt Opmærksomheden mod Motorstøjen og gjort denne til Genstand for Studier og Undersøgelser. Forbedringer er sket ved Raffinementer i Konstruktionen af de Dele i Motoren, der frembringer Støjen, ved at omgive Motorerne med Skærme, der absorberer Lyden og tillige udnytter aerodynamiske og kølemæssige Fordele, specielt for luftkølede Motorers Vedkommende. Ved den ventilløse Motor, der ikke har udvendig arbejdende Dele, er der ført Bevis for dens overlegne Lydløshed, der ikke naas af nogen Ventilmotor. Den ventilløse Motor har tillige en fordelagtig Udblæsningskarakteristik, idet Udblæsningsgassen forlader Motoren under et lavere Tryk og en lavere Temperatur, hvad der er af fundamental Betydning for effektiv Lyddæmpning. Et Eksempel herpaa er Bristol ventilløse Motor, der har vist et endog særdeles lavt Støjvolumen, der har givet Anledning til særdeles rosende Omtale i udenlandske Fagblade. Ved den almindelige Form for Lyddæmpning af Udblæsningsstøjen, sker denne oftest, naar den skal være effektiv, paa Bekostning af Krafttab, paa Grund af Modtryk i Systemet, skadelig Luftmodstand og Mervægt. Bristol Aeroplane Co. har sammen med »The Royal Aircraft Establishment« udviklet en Lyddæmper til luftkølede Stjernemotorer. Den indgaar som en Del af en »Townend« eller »N.A.C.A.« Ring, og dens Fordele er følgende: Stort Volumen og Overflade, hvorved Gassens Tryk nedsættes, ringe Luftmodstand, og endelig ringe Vægt, da den indgaar i det samlede System til Formindskelse af Luftmodstanden. I Forbindelse med den føromtalte ventilløse Motor vil Motorstøjen yderligere kunne nedsættes.

Fotografiet viser en Bristol Pegasus Motor forsynet med Bristol Udblæsningsring, indbygget i en Douglas D. C. 2 Trafikmaskine.

Anordning til Forhindring og Fjernelse af Isdannelse paa Propeller.

U. S. A. Departement of Commerce har i Air Commerce Bulletin meddelt, at Departementet i Samarbejde med Industrien har konstrueret og godkendt en »Anti-ice-devise« for Flyvemaskinepropeller.

Anordningen bestaar af en Metalrørsring, ca. 300 mm i Diam., Rørdiam. ca. 50 mm. Ringen er indvendig forsynet med en Slidse helt rundt. Den er anbragt bagpaa Propellen, koncentrisk med Propelakslen, og roterer saaledes sammen med Propellen.

Langs Propelbladenes Forkant er indlagt et snævert Rør, der staar i Forbindelse med Ringens hule Rum, og disse Rør er perforerede. Fra en Beholder i Maskinen fører et Rør, der udmunder i Ringens Slidse. Ved Hjælp af en Hane kan Føreren lade en Antifrysevædske flyde fra Beholderen gennem Røret til den roterende Ring, hvorfra Vædsken slynges ud gennem de perforerede Rør langs Propelbladene og derved forhindre Isdannelse eller løsne allerede dannede Islag.

De første Forsøg udførtes i en Vindtunnel hos B. F. Goodrich Co. Akron, Ohio, under kunstig frembragte Kuldeforhold.

Transcontinental & Western Air Inc. har straks beordret 60 Sæt til hurtigste Levering.

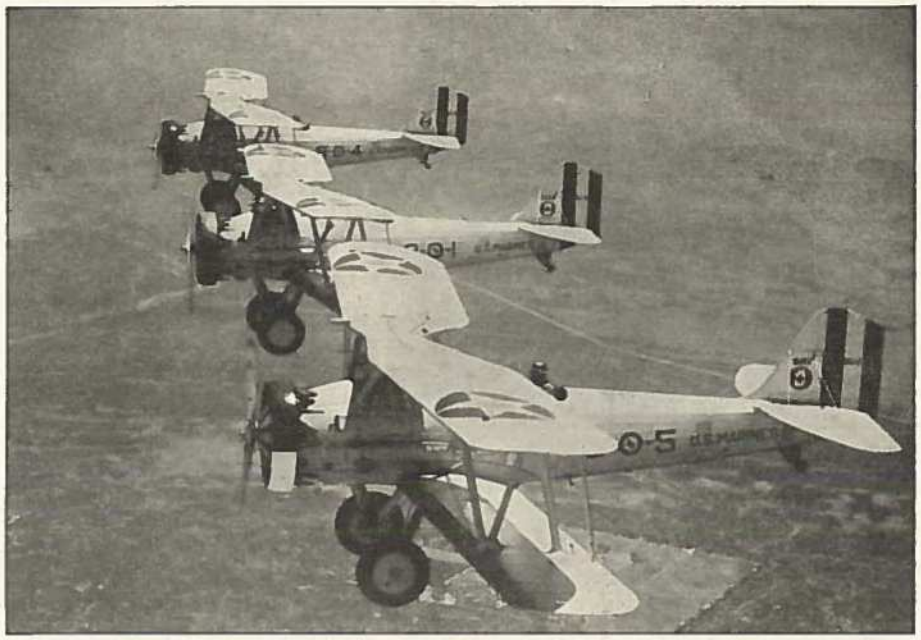
P. N.

U. S. A. marcherer frem.

Aaret 1935 har vist en vældig Fremgang i U.S.A.'s Lufttrafik, saavel paa de indenlandske Ruter som paa Ruterne til Canada og Sydamerika. Der er ialt blevet befordret 860,000 Passagerer, d. v. s. 290,000, eller 51 pCt. flere end i 1933, der hidtil har været det bedste Aar. Stigningen i Godsmængden andrager 55 pCt. i Forhold til 1934, og befordret Postmængde er blevet fordoblet. Antal gennemfløjne Rutekilometer har været 60 Millioner miles (ca. 100 Millioner Kilometer).

Ved forskellig anden Flyvning har der i 1935 været befordret 1,625,000 Passagerer og tilbagelagt 80 Millioner miles.

De første 9 Maaneder af 1935 har Luftfartsindustrien fremstillet 705 Monoplaner og 134 Biplaner, eller ialt 839 civile Flyvemaskiner, der alle er solgt i Landet. Antallet af nyfremstillede militære er 243, og eksporterede Flyvemaskiner 224. Det giver et samlet Tal paa 1306.



Vought Corsairs med Hornet Motorer.

Lufthavne og Flyvepladser i U. S. A.

Pr. 1. December 1935 oplyser »Air-Commerce-Bulletin« officielt:

Lufthavne drevet af Byer	734
Handels og industrielle Lufthavne	491
Offentlige midlertidige Flyvepladser	289
Militære Flyvepladser (Hæren)	63
» » (Flaaden), indbefattet Kystbevogtning	26
Statslufthavne	44
Afmærkede Nødlandingspladser	626
Private Flyvepladser	56
Forskellige Pladser, der ejes af Staten	24
Ialt...	2353

Af disse Havne og Flyvepladser var følgende forsynet med Natbelysning:

Lufthavne drevet af Byer	249
Handels og industrielle	100
Offentlige midlertidige	276
Hæren	32
Marinen	13
Statslufthavne	8
Nødlandingspladser	9
Private Flyvepladser	7
Ialt...	694

Antal gyldige Certifikater i U. S. A. pr. 1. Januar 1936.

Flyvere med Certifikat til offentlig Lufttrafik	7.186
Flyvere med Certifikat til erhvervsmæssig Flyvning	912
Flyvere med Privatførercertifikat	6.707
Ialt...	14.805

(Deriblandt er 410 kvindelige Flyvere, hvoraf 71 har Trafikcertifikat, 29 erhvervsmæssigt Certifikat og 310 Privatførercertifikat.)

Svæveflyvere med Certifikat	145
Flyvemaskiner med Luftdygtighedsbevis	9.072
Svæveplaner	435

(Antallet af Flyvemaskiner omfatter 43 Autogyroer, og Tallet for Svæveflyvere omfatter 3 Kvinder.)

Autoriserede Flyvemekanikere	8.432

Herhjemme fra.

Foredrag i Aeronautisk Selskab.

Tirsdag den 10. Marts Kl. 20 holder Aeronautisk Selskab i Forbindelse med Dansk Trafikforening Møde i Dansk Ingeniørforenings Hus, Vester Farimagsgade 29, hvor Direktør Norlin fra Aktiebolaget Aerotransport vil holde et Foredrag om »Lufttrafikens Udviklingstendenser«.

Generalforsamling i »Danske Flyvere«.

Onsdag den 19. Februar afholdt Foreningen Danske Flyvere under meget stor Tilslutning sin ordinære Generalforsamling under Ledelse af den tidligere Militærflyver, Landsretssagfører *E. Falkmar*.

Formanden, Kaptajn *Foltmann*, indledede sin Beretning om Foreningens Virksomhed med at mindes de i Aarets Løb afdøde Flyverkammerater. Aarsberetningen oplyste, at Foreningen talte 201 Medlemmer. Foreningen havde afholdt en Række Foredrag med paafølgende Diskussion, der havde været meget stærkt besøgt. Foruden en Del andre Sammenkomster, deriblandt en Skovtur, afholdtes Optagelsesfesten den 11. Januar — og der var mødt 90 Deltagere, deriblandt Foreningens Protektor, *Hs. kgl. Højhed Kronprinsen* og Hs. kgl. Højhed *Prins Axel*.

Kassereren, Kaptajn *C. C. Larsen*, aflagde Regnskabet, for hvilket der eenstemmigt blev givet Decharge.

Til Bestyrelsen var Kaptajnløjtnant *Schmidt* og Ingeniør *Cai Caspersen* paa Omvalg. Kaptajnløjtnant Schmidt ønskede ikke at modtage Genvalg, og i hans Sted nyvalgtes Kaptajnløjtnant *Harms*. Ing. Caspersen genvalgtes, saaledes at Bestyrelsen bestaar af følgende:

Kaptajn *J. Foltmann*, Formand; Kaptajn *C. C. Larsen*, Kasserer, Materielmester *Victor Petersen*, Kaptajnløjtnant *Harms*, Mester *P. Nielsen*, Ingeniør *Cai Caspersen* og Luftkaptajn *Harald Hansen*.

Til Suppleanter genvalgtes Kaptajn *H. Herschend* og Salgschef *P. Yde*.

Til Revisorer genvalgtes Prokurist *P. Holfelt*, og i Stedet for Kaptajnløjtnant Harms blev Søløjtnant *Prip* valgt.

Svæveflyvningen i Jylland.

Da det muligvis kan have Interesse for andre Klubber at erfare, hvorledes Aarhus Flyveklub har arbejdet i den senere Tid, fremsendes hermed en Beretning over Sommerens Arbejde.

Efter at Vinteren var forløbet med ca. 350 alm. Gummitovstarter, hvori næsten alle Klubbens Medlemmer deltog, blev det i Foraaret 1935 vedtaget at bygge en lukket Kabine paa Klubbens Skoleplan (Stamer og Lippisch), og efter at have indhentet nærmere Oplysning om, hvorledes Vordingborg Klubben havde baaret sig ad, blev Kabinen lavet af Lister, Krydsfiner og Lærred. Søndag før Paaske gik Planet i Luften for første Gang med Kabine og viste sig at være betydelig mere manovreringsdygtig og ligeledes at have et højere Glidetal.

Skærtorsdag var en stor Dag for Klubben. Takket være Pressens Velvilje var Klubbens Flyveplads godt besøgt, idet ca. 700—800 Mennesker havde indfundet sig for at se »Fænomenet«, og der blev foretaget 20 Automobilstarter med lige Flugt 800 m og Højde ca. 50 m. Begejstringen var stor og Pressens Omtale rosende, men selvfølgelig var vi selv klare over, at dise Automobil-Hop ikke vilde føre til noget videre, og vi begyndte at indse Nødvendigheden af at anskaffe et Spil.

Samme Dag var Repræsentanter for saavel »Ørnen«, Silkeborg Flyveklub og Hjørring Svæveflyveklub til Stede, og hen paa Eftermiddagen foretoges en Del Gummitovstarter idet Hjørring Medlemmerne var specielt interesserede i at se disse.

Flyvningerne havde i Vinterens Løb fundet Sted paa Skejby Mark, Militærets Eksercerplads, umiddelbart udenfor Aarhus, men — desværre kunde vi ikke disponere over denne Plads længere end til ca. 1. Maj.

Søndag d. 28. April var derfor sidste Flyvedag paa Skejby Mark, og den nærmeste Fremtid blev ofret for at finde en ideel Plads, hvor Klubben kunde slaa sig ned for nogen Tid.

Ved Herregaarden Skærsø pr. Draaby (5 km fra Ebeltoft) lykkedes det at finde en Plads af tilstrækkelig Udstrækning, og som laa ubenyttet hen. Forpagter Vestergaard stillede sig meget velvilligt, og overlod os Pladsen uden Betaling, saalænge han ikke selv skulde bruge den, og var endvidere saa »large« at tilbyde os Træ og Lister til Opførelse af en Hangar til en meget billig Pris. Det viste sig senere, at »en meget billig Pris i dette Tilfælde betød helt gratis. Vi købte nogle Affalds-Pandeplader, og i Løbet af 3 Søndage stod Klubbens Hangar fiks og færdig, tilstrækkelig stor til at Vinger og Krop kunde stilles ind, uden at skilles ad. Saa godt som alle Klubbens Medlemmer deltog i Bygningen, og den er til Dato Klubbens Stolthed, men minder samtidig om adskillige Hammerslag, der i Stedet for Sømmet ramte Tommelfingeren, og ikke saa faa Splinter i Fingrene.

Søndag d. 26. Maj var Hangaren færdig, og samtidig fandt de første Starter Sted paa Mols.

Kristi Himmelfartsdag (30 .Maj) var hele Klubben paa Besøg i Silkeborg, hvor Silkeborg Flyveklub havde deres ualmindelig fint byggede Plan klar til at gaa i Luften. Planet blev indfløjet af et Par af Aarhus Flyveklubs Medlemmer, og det viste sig at være i Besiddelse af udmærkede Flyveevner. Starterne blev foretaget med vort Gummitov, da Silkeborgenserne endnu ikke havde faaet deres eget. Hele Dagen igennem blev der foretaget 26 Gummitovstarter, hovedsagelig med Elever fra Silkeborg.

Søndag d. 2. Juni havde vi den første store Flyvedag paa Mols i ideelt Vejr og med mange Starter. Flyvepladsen ligger meget smukt, begrænset af Plantage paa den ene Side og Stubbe Sø paa den anden. Da Stedet ligger meget isoleret, er Paaklædningen tvangfri, for de flestes vedkommende Benklæder, Livrem og Flyverhjelm, — de sidste for at give Flyvningerne mere Effekt. Dersom nogen Mennesker endnu var i Tvivl om, at Svæveflyvning er en sund og nervestyrkende Sport, behøvede de blot at kaste et Blik paa de Bundt halvnøgne solbrunede Banditter, som Klubbens Medlemmer paa dette Tidspunkt udgjorde, — og de vilde være omvendte med det samme.

Repræsentantskabsmødet første Pinsedag, Sammenkomsten om Aftenen og Fællesudflugterne næste Dag til Mols og Ørnens Flyveplads i Mølleengen har været omtalt i »Flyv«. Det var en fornøjelig Oplevelse at blive rystet sammen med andre Klubbers Medlemmer.

Midt i Juni Maaned fik Klubben af Direktør Brynje Tilbud om at deltage i tre Flyvestævner i Hobro, Herning og Lemvig, med Udgifterne betalt til Transport og Resten paa Provisionsbasis. Alle tre Ture var ret anstrengende og Overskuddet ikke i det rette Forhold til Anstrengelserne. Desuden var saavel Flyvepladser som Vindforhold ikke særlig gunstige, saa selve Opvisningerne var vistnok til lige stor Skuffelse for Publikum, Direktør Brynje og os selv. Havde vi været i Besiddelse af et Motorspil, havde Sagen maaske været noget anderledes, men den ekstra Indtægt, Opvisningerne skaffede os, satte os i Stand til at anskaffe et.

Dette blev omgaaende vedtaget, og en gammel Dodge Motor blev sat i Stand og forsyne med Tromle og transporteret til Skærsø Lørdag den 6. Juli, og paafølgende Søndag finder de første Spilstarter Sted med 300 m Wire. De første to forløb forsigtigt og glat, men i tredie Start gik det galt, idet der blev trukket for tidligt fra Jorden med det Resultat, at Planet sideglider til venstre, Flyveren udløser, Planet fortsætter til venstre, gaar ned paa venstre Vinge derefter paa Næsen, tipper over og knækker højre Vinge (eller rettere pulveriserer). Flyveren tog ingen Skade, men »den gamle Stamer« trængte til et kortere Hospitalsophold. Vingen blev fuldstændig kasseret, den anden Vinge repareret og ligeledes Kroppen, og seks Uger efter genopstaar »Stameren« med flunkende ny højre Vinge, og ny i Lakken overalt, klar til nye Genvordigheder og, forhaabentlig, Sejre.

Den 25. August forsøges med Spilstarter igen, og denne Gang lykkes det at komme i over 100 m Højde og for første Gang at udføre Drej.

1ste September aflagde Pressen os et Besøg og ligeledes Ing Nielsen, Aalborg, samt flere af Klubmedlemmerne fra Aalborg. Der blev foretaget 12 Spilstarter med 800 m Wire, hvoraf nogle var brugelige til B-Certificat, og Højden var i enkelte Tilfælde ca. 150 m og Flyvetid op mod 1½ Minut. Der var ligeledes Besøg af Medlemmer fra den nystartede Samsø Flyveklub, startet af et gammelt Aarhus Medlem. Filmsoperatør Block optog Smalfilm af Flyvningerne, og vi fik Løfte om engang at faa Filmen at se. Ialt en vellykket og interessant Dag, og efter Artiklerne i Dagspressen at dømme, havde Pressen faaet samme Indtryk.

Siden den Tid har der regelmæssigt hver Søndag været Flyvninger med gennemgaaende godt Resultat, næsten alle Spilstarter og absolut uden Uheld af nogen Art, bortset fra et Par knækkede Topbarduner.

Søndag d. 27. Oktbr. skete dog et Uheld, som nær kunde have faaet alvorlige Følger og »klunset Kassen«. Vindstyrken var temmelig stor, sa. 8 Sekundmeter. Da Planet stod paa Plads klar til næste Start med en Mand ved hver Vingespids og Flyveren klar til at sætte sig i Sædet, greb en kraftig Kastevind fat i Planet og løftede det saa hurtigt op, at Flyveren ikke kunde faa fat i Næsen. Det foretog derpaa paa egen Haand en lille Udflugt, som nærmest tog Form af et Loop, men landede saa heldigt, at der ikke skete større Skade, end at et Par Barduner slækkedes. Sikkert er det første Loop foretaget med Svæveplan i Danmark.

Den 13. Novbr. holdtes en lille selskabelig Sammenkomst, hvor den Film, som i Sommerens Løb var optaget, blev fremvist. Filmen var maaske ikke ekstra god, idet den hovedsagelig klarlagde selve Flyvningerne, men ikke Start og Landing samt Rorbevægelser, men Meningen var i hvert Fald god nok, og Filmsoptagerens Tanke var da ogsaa, senere at faa Lov til at tage nogle Nærbilleder, og saa sætte det hele sammen til noget rigtigt, hvilket der synes at være Betingelser for. Selvom Filmen ikke var saa god, var Tilslutningen over al Forventning. Der var mødt ca. 15 Med. fra Silkeborg Flyveklub og det halve fra Klubben »Ørnen«, og saa godt som alle Klubbens egne Med., ialt ca. 40, og det fælles Kaffebord var baade interessant og morsomt.

Hermed en Hilsen til alle Svæveflyvekammerater, kendte som ukendte, fra *Aarhus Flyveklub. Kontor: Leo Kæraa.*

Hvad betyder Svæveflyvningen?

Af *Willy Petersen.*

Willy Petersen.

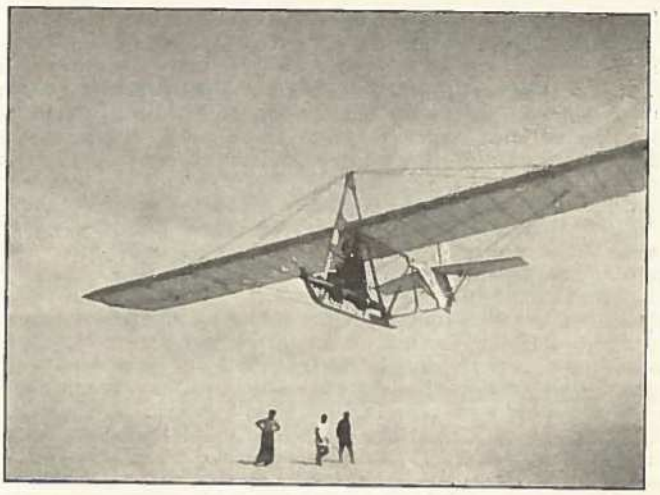
FAA Mennesker kender den virkelige Betydning af Ordet Svæveflyvning. Det betyder ikke, som maaske mange tror, at en Flok Sportsidioter løber omkring ude paa Flyvepladsen og leger med en Drage. Nej — disse Mennesker er forkert underrettet. Svæveflyvning vil sige: at omplante Menneskehedens gamle Drøm om at flyve til Virkeligheden. Svæveflyvning betyder Kammeratskab; den ene maa fuldkommengøre den anden; man maa supplere hinanden, samarbejde. Enhver maa stille sit eget »Jeg« i Baggrunden og med idealistisk Bevæggrund hengive sig til den store Sag — Svæveflyvning. — Hvor disse Betingelser bliver til Svæveflyvernes store Lov, der udretter man noget. Saaledes er det f. Eks. Tilfældet i Tyskland, Svæveflyvningens Hjemstavn. Her ryster man Verdensrekorder ud af Ærmerne og hvorfor? Fordi man fra Begyndelsen af har undertrykt den personlige Egoisme og har ledet Svæveflyvningen ind paa de rigtige Baner. Saaledes er det desværre ikke herhjemme, og saalænge man ikke kan besejre den private Ærgerrighed og Egoisme og betingelsesløst tilintetgøre dem, vil den danske Svæveflyvning aldrig komme ud af Stedet. Nu vil man maaske le ad mig og sige: »Sikke noget Pjat«, men jeg kan roligt sige, at den Dag vil komme, hvor man maa give mig Ret.

Tag den tyske Svæveflyvning til Forbillede og søg efter Grunde til, at denne stadig kun gaar fremad, at Flyvestrækningerne stadig bliver længere, at der stadig bliver fløjet højere, at Varighedsrekorden er skruet saa højt op, at den er vanskelig at slaa, og man vil erfare, at der findes kun eet Svar herpaa — Kammeratskab.

Disse Ord er specielt rettet til de danske Svæveflyvere og anbefales til Efterretning.

Jeg oplever Svæveflyvning.

Det er nu 11 Aar siden, at jeg saa Svæveflyvningen for første Gang. Det var paa »Wasserkuppe«, Svæveflyvernes Eldorado. Med gamle af Lister og Gardinstænger sammenflikkede »Kister« blev der allerede den Gang fløjet i Timevis. Mit Drengehjerte bankede stærkere, da jeg saa disse saakaldte »Luftfartøjer« helt uden Motor sværve afsted, timevis, lydløst, konkurrerende med Maagerne, som baaret af usynlige Hænder.



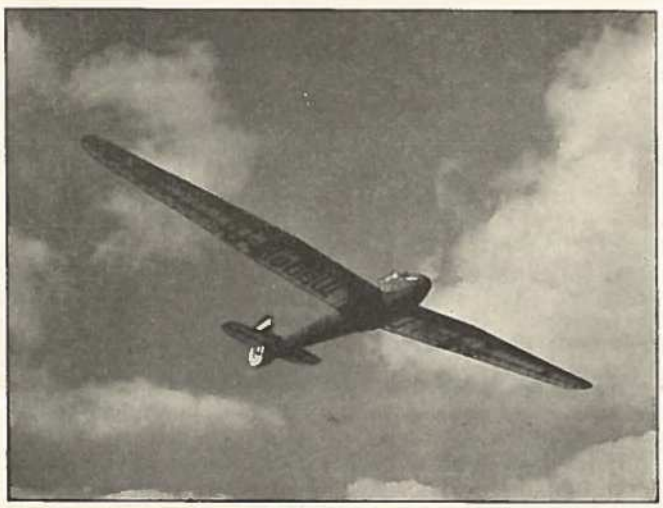
Et Skolesvæveplan paa Sild.

Da opstod i mig en Trang, et Ønske om at komme til at ligne hine Mænd; men jeg var kun 11 Aar den Gang.

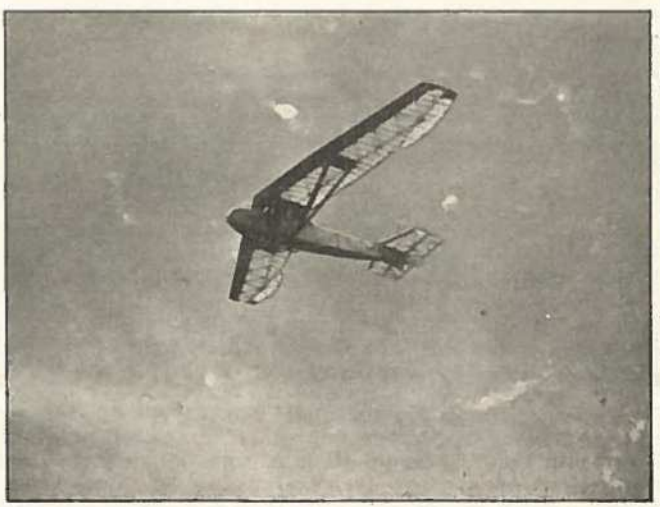
Saa gik Aarene, og jeg gemte paa min Længsel, Længslen efter at flyve. Som 16-aarig begyndte jeg selv Flyvningen med smaa Rutscheture paa simple Skoleplaner. Det var i 1929. Og nu, 6 Aar senere, blev mit Ønske opfyldt med Hensyn til at flyve ligesom hine Mænd fra »Wasserkuppe«.

Jeg husker en smuk Foraarsdag paa Øen Sild ved Sønderjyllands Vestkyst. Det blæser fra Vest med 10 sec/m Vind. »Falken« staar allerede startklar. Det er min Tur nu. Jeg sidder allerede i Førersædet med paaspændt Faldskærm og modtager Flyvelærerens sidste Formaninger. Saa lyder det: Startmandskab klar — træk — løb — slip — og »Falken« skyder fremad, opad, mens Jorden synker bort under mig. Jeg hører en Stemme raabe til mig: »Eisern ruhig«. Jeg er allerede over Klitkanten, jeg lægger »Falken« i et stejlt Højresving og sværer langs Klitkanten. Jeg mærker, at Fartøjet stiger jævnt, og faa Øjeblikke senere er jeg allerede i en Højde af 70 m. Jeg nærmer mig det Punkt, der var bestemt for mig som Vendepunkt, og jeg drejer »Falken« tilbage gennem et Venstresving, idet jeg stadig holder mig i Opvinden. Pludselig bemærker jeg ved et Sideblik paa Variometret, at det gaar

(Fortsættes nederst næste Side)



Verdensrekordsvæveplanet »Rhönsperber«.



Den omtalte »Falken« i Flugt.

Dansk Svæveflyver Union.

»Københavns Svæveflyveklub«.

K. S. K. begynder nu saa smaat at tage Form. Efter at Sammenslutningen af Københavnergrupperne var blevet en Kendsgerning, vedtoges det at tage alle de Fartøjer, som var i Marken, hjem og give dem et grundigt Eftersyn, førend der blev taget fat for Alvor med Flyvningerne. Ligeledes blev alle de Fartøjer, Materialer og Værktøj, som fandtes ude omkring paa de forhenværende Gruppers Værksteder, kørt ud paa K. S. K.'s Værksted i Wildersgade. Klubben raader saaledes nu over en større Samling, og saa hurtigt som muligt vil de paabegyndte Fartøjer blive færdigbyggede og transporteret ud i de forskellige Terræner, hvor de skal benyttes.

I Løbet af December og Januar har Klubbens Bestyrelse udarbejdet Love, Værksteds- og Flyvereglement. Medlemmerne er blevet inddelt i Hold, saaledes at hver Mand har 2 ugentlige Arbejdsaftener. Der arbejdes de 5 første Dage i Ugen i Tiden fra Kl. 19,30 til 22, medens Lørdagen er tænkt som fast Klubaften, naar Klublokalet engang bliver i Orden.

»Københavns Svæveflyveklub« har sammen med »Dansk Svæveflyveunion« faaet oprettet Kontor i Værkstedet, Wildersgade 41, hvortil alle Henvendelser fremtidigt bedes sendt.

Alle, der er interesserede i Sagen, er hjertelig velkommen paa vort Værksted, hvor samtidig alle Oplysninger vedrørende Klubbens Forhold gives.

Tilsynsbestemmelserne.

Da der fra flere Grupper er anket over, at Tilsynet med Svæveplaner er for kostbart for Grupperne, kan vi hermed meddele, at Unionen er gaaet i Gang med at udarbejde nye Tilsynsbestemmelser, og disse vil rimeligvis blive nedsat til 10 Kr. pr. Syn.

Forhaabentlig kan vi i næste Nummer bringe det endelige Resultat af Forhandlingerne.

Hangarspørgsmaalet.

Den voldsomme Snestorm i Februar har ikke været god ved vore Fartøjer. For at faa Gang i Flyvningerne igen, blev de 2 »Stamer og Lippisch« transporteret ud til Lundtofte og installeret i vor »Hangar«. Da vi forleden Søndag kom ud for at montere, maatte vi grave dem ud af Sneen, som var føget sammen omkring det hele. Naar Sneen tøer, vil Planerne komme til at sejle i Vand, hvad de sikkert ikke har saa godt af. Saadanne Hangarforhold har de danske Svæveflyvere i Dag. Mon ikke snart, at det var paa Tiden at faa dette Forhold ændret. Den danske Svæveflyvning kan ikke vedblivende arbejde under disse Forhold.

Til Provinsgrupperne.

»Hvorfor hører man aldrig noget fra Grupperne i Provinsen?« spørger man mig. Jeg lader Henvendelsen gaa videre. Dersom Grupperne har noget at meddele, saa send det blot ind til nedenstaaende Adresse. Lad os høre, hvordan det staar til derude, denne Side er jo beregnet til det samme, og er ikke kun for Københavnerne. Grupperne i Provinsen har sikkert ogsaa gensidigt Interesse for at høre lidt om hinandens Arbejde. Alt Stof skal blive vel modtaget, blot maa det ikke fylde for meget, da der kun kan disponeres over denne ene Side.

»Dansk Svæveflyve Union«,
Wildersgade 41,
København K.

Ti Maader at dræbe en Forening paa.

1. Gaa aldrig til Foreningsmøder.
2. Hvis du gaar, saa pas paa at komme for sent.
3. Tænk i hvert Fald aldrig paa at gaa, hvis det er daarligt Vejr.
4. Glem aldrig at paavise Fejl, naar noget behandles paa Møderne, og husk frem for alt altid at rakke ned paa Ledelsen.
5. Paatag dig intet Tillidshverv, det er lettere at sidde uansvarlig i Baggrunden og kritisere de andre.
6. Har du Tillidshverv, saa gaa aldrig til de Møder, du er indkaldt til, stol paa, at »de andre« udfører Arbejdet.
7. Om man ønsker din Udtalelse i en Sag, før Beslutning tages, saa sig, at du intet har at bemærke. Men glem ikke at kritisere Beslutningen senere, og fremhold med vigtig Mine og stor Selvbevidsthed, hvordan man egentlig skulde have handlet.
8. Udret ikke mere for Foreningen end det, der er absolut nødvendigt, og naar »de andre« derved er nødt til at udføre Hovedparten af Arbejdet, saa besvær dig over Klikevæsenet i Foreningen.
9. Betal aldrig Kontingent, uden efter flere Opkrævninger.
10. Forsøg aldrig at indføre nye Medlemmer i Foreningen, den Sag bør »de andre« ordne.

W. Dannerfjord.

(Fortsat fra foregaaende Side)

nedad. Jeg er kommet for langt væk fra Klitkanten og flyver allerede langt ude i Strandkanten. Forsigtigt drejer jeg tilbage, og idet jeg aander lettet op, mærker jeg igen den frelsende Opvind fra Skrænten, der hurtigt bringer mig tilbage til rette Højde. Jeg overflyver nu Startstedet og faar Øje paa mine Kammerater, der vinker til mig og raaber til mig. Et enkelt Ord kan jeg tydeligt høre: »Bravo«. Jeg føler mig stolt som en Konge, jeg flyver højt oppe i den blaa Foraarshimmel, frigjort for Jordens Byrder, alene, i en Luft saa blød som Fløjl. Det er stille omkring mig, kun Vinden mumler en sagte Melodi i Bærefladerne, og det er for mig, som om den hvisker: »Jeg er din Ven«. Jeg haaber, at Vinden og jeg altid er saa gode Venner, som vi er i Dag. Jeg overflyver igen Startstedet. Mine Kammerater har skrevet — 15 Minutter — med store Bogstaver i Sandet, jeg var noget skuffet, thi det forekom mig, som om der allerede var gaaet Timer. Brændingen under mig lyder sagte op til mig, som om den raabte til mig: »Kom ned«. Jeg drejer »Falken« op imod Vinden og maa lande paa Stranden mellem Klitterne og Vandet. For at komme igennem Opvinden, giver jeg mig til at sideslippe et Stykke Tid, til jeg har naaet Jorden, og efter en kort Strygen over Jorden stikker »Falken« Næsen i det bløde, hvide Sand og lægger sig til Hvile.

Jeg er endnu saa betaget af Oplevelsen, at jeg intet sanser og helt har forglemt Omverdenen. Først mine Kammeraters Tilraab vækker mig, idet de kommer for at hjælpe mig ud af »Falken« og for at gratulere mig, fordi jeg har erhvervet C-Certifikat.

Man løfter mig op paa Skuldrene og bærer mig i Triumf tilbage til Startstedet, hvor jeg stramt melder mig hos Flyvelæreren. Jeg er glædestraalende, men bliver hurtigt pillet ned; Flyvelæreren siger nemlig kun: »Det kan lige slippe af«. Men jeg forstaar ham. Jeg var Egoist, idet jeg troede, at han vilde rose mig, og i Dag ved jeg, at Egoisme er uforenelig med Flyvning, ja endog er dens største Fjende.

Forstaaelsen af alt dette bragte mig et Resultat: jeg blev Lærer ved den Flyveskole, og nu kunde jeg lære andre det, man har lært mig. Jeg haaber, at jeg kan blive ved med det.

Vigtigere Flyverekorder i 1935 anerkendt af F. A. I.

Klasse A. — Friballoner.

5., 6. og 7. Kategori (Rumfang fra 1600—4000 m³) — Polen.
Z. J. Burzynski i Friballon »Polonia II« den 15.—16. September 1935. **Varighed: 57 t - 34 m. Distance: 1650 km.**

8. Kategori (Rumfang over 4000 m³) — Amerika.
Orvil A. Anderson og Albert W. Stevens i »Explorer II« den 11. November 1935. **Største Højde: 22.066 m.**

Klasse C. 1. — Landflyvemaskiner.

Største Hastighed over 3 km — Amerika.
Howard Hughes i en special Racer Monoplan med en Pratt & Whitney 1000 HK. Motor den 13. Sepember 1935. — **567 km/T.**

Største Hastighed over 100 km — Frankrig.
Maurice Arnoux i en Caudron Monoplan med en Renéault 360 HK. Motor den 10. August 1935. — **476 km/T.**

Største Hastighed over 1000 km med 2000 kg Nyttelast — Italien.
Attileo Biseo og Gori Castellani i en Savoia-Marchetti S-79 tre-motors Monoplan (Alfa Romeo 730 HK. Motorer) den 23. September 1935 — **390 km/T.** Samtidig satte disse to Flyvere en Hastighedsrekord over 2000 km med 2000 kg Nyttelast paa 381 km/T.

Største Hastighed over 5000 km med 1000 kg Nyttelast — Amerika.
D. W. Tomlinson og J. S. Bartles i en Douglas D. C. - 1 Monoplan med to Wright »Cyclone« 710 HK. Motorer den 16.—17. Maj 1935. — **272 km/T.**

Klasse C. 2. — Søflyvemaskiner.

Største Distance i lige Linie — Amerika.
K. Mc Ginnis med Besætning (ialt 6 Mand) i en Consolidated XP3Y-1 Monoplan Flyvebaad med to Pratt & Whitney »Wasp« 825 HK. Motorer den 14.—15. Oktober 1935. — **5280 km** (fra Panama Kanalen til San Fransisco). Rekord i brudt Linie: 5541 km.

Største Hastighed over 1000 km med 1000 kg Nyttelast — Amerika.
F. M. Andrews i en Martin B-12-A Flyvebaad med to Pratt & Whitney »Hornet« 700 HK. Motorer den 24. August 1935. — **265 km/T.**

Klasse C. 3. — Amfibier.

Største Hastighed over 3 km — Amerika.
Alex. P. de Seversky i en Seversky Amfibium med en Wright »Cyclone« 710 HK. Motor den 15. September 1935. — **371 km/T.**

Klasse D. — Svæveplaner uden Motor.

Største Distance i lige Linie — Tyskland.
Rudolf Öltzschner i et Rhönadler Svæveplan den 29. Juli 1935. — **504 km.**

Følgende vigtigere Verdensrekorder af ældre Dato staar endnu uberørt.

Største Distance i lige Linie — Frankrig.
M. Rossi og P. Codos i en Bleriot 110 Biplan Landflyvemaskine med en 550 HK. Hispano Suizza Motor den 5.—7. August 1933 fra New York til Rayack i Syrien. — **9103 km.**

Største Distance i lukket Bane — Frankrig.
L. Bossoutrot og M. Rossi i en Bleriot 110 Biplan Landflyvemaskine med en 550 HK. Hispano Suizza Motor den 23.—26. Marts 1932 i Algier. — **10.599 km.**

Største Hastighed over 3 km Bane — Italien.
Francesco Agello i en Macchi Castoldi 72 Racer Monoplan Søflyvemaskine med en 3800 HK. Fiat AS-6V Dobbelt-Motor med to Propellere den 23. Oktober 1934. — **709 km/T.**

Største Højde for Flyvemaskiner — Italien.
Renato Donati i en Caproni Biplan Landflyvemaskine med en 600 HK. Bristol Pegasus Motor den 11. April 1934. — **14.433 m.**

L. Prytz.

Flyveulykken ved Ringsted den 10. Februar.

Den 10. Februar mistede Marinens Flyveværsen en af sine unge lovende Flyvere, idet Flyverløjtnant *Lassen* dræbtes under en Øvelsesflyvning ved Ringsted. Han var startet med en Dankok Jager fra Ringsted Flyveplads, og under Træning i Kunstflyvning skete Ulykken. Maskinen er under en af Manøvrerne blevet presset for voldsomt, der er gaaet Brud paa Planerne, og Luftfartøjet er styrtet til Jorden, inden Føreren er naaet at komme ud med sin Faldskærm.

Flyverløjtnant Lassen hørte til det Hold, der afsluttede deres Prøver i December forrige Aar. Han gik op i sin Gerning med Liv og Lyst, Flyvningen var hans eet og alt, med al sin Energi virkede han for sit Arbejde, der desværre saa hurtigt skulde afbrydes. Han var afholdt af alle, han kom i Berøring med, og dybt vil Savnet være af den raske unge Flyverløjtnant.

— Ære være hans Minde. —

Flyveulykken ved Vetterslev den 24. Februar.

Om Aftenen den 24. Februar alarmerede Luftmarinestationen i Ringsted Kastrup Lufthavn, da man mente at have hørt en ukendt Flyvemaskine, som i det disede Vejr søgte efter Landingsplads i Nærheden af Ringsted. For om muligt at lede den nødstedte Flyemaskine til en Landingsplads, blev en af Hærens Dragon Moth sendt af Sted fra Værløse Flyveplads. Den startede Kl. 20,45, ført af Løjtnant *Klinkby-Petersen* med Løjtnanterne *Schnack* og *Steengaard* som Observatører, og 10 Minutter senere landede den i Kastrup Lufthavn. Efter Samraad med Havneledelsen startede »Dragon«'en umiddelbart derefter igen med Kurs mod Ringsted.

En Time senere indløb det sørgelige Budskab, at Maskinen, der var sendt ud for at bringe Hjælp, var totalt havareret mellem Høm og Vetterslev, Syd for Ringsted, og at alle ombordværende var dræbt.

Hvorledes Ulykken er sket, kan ikke med Sikkerhed siges; det eneste, man har kunnet konstatere, er, at den har

(Fortsættes næste Side)

Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab.

Ordinær Generalforsamling.

Aeronautisk Selskabs ordinære Generalforsamling afholdes den 25. Marts Kl. 20,00 i Dampskibsrederforeningens Lokaler, Amaliegade 33, med følgende Dagsorden: 1) Formanden aflægger Beretning for 1935. 2) Kassereren aflægger Regnskab for 1935. 3) Valg af Bestyrelsesmedlemmer. 4) Valg af Revisorer. 5) Eventuelt. Følgende Bestyrelsesmedlemmer afgaar efter Tur og kan genvælges: Ekspeditionssekretær *K. Gregersen*, Oberst *P. Ramm* og Professor *Th. E. Thomsen*. Efter Kaptajn *Fürstnow's* Død er endnu et Bestyrelsesmandat ledigt. Det bemærkes, at kun Aeronautisk Selskabs Medlemmer har Adgang til Generalforsamlingen.

Selskabets Lokaler.

Selskabets Lokaler er fremdeles aabne for Medlemmerne hver Tirsdag og Fredag Aften (undtagen Helligdage) fra Kl. 19—21. Selskabets Sekretær forestaar Udlaan af Bøger fra Bibliotheket. Tidsskrifter etc. er fremlagt til Gennemsyn. Adressen er Amaliegade 33, St. i Mellembygningen. Indgang tillige gennem Porten i Bredgade 72.

Selskabets Bibliothek.

Bestyrelsen for Aeronautisk Selskab har nedsat et Bogudvalg bestaaende af de tre følgende: Ingeniør *M. P. Eskildsen*, Mester *P. Nielsen* og Ingeniør *L. Prytz*. Bogudvalget vil i Fremtiden varetage Nyanskaffelser til Bibliotheket. Forslag hertil imødeses gerne fra Medlemmerne.

Under Henvisning til Tidsskriftfortegnelsen i Februar-Nummeret skal meddeles, at »Mitteilungen des von Tschudi-Archiv« er ophørt at udkomme, medens »Die Luftreise«, der er officielt Organ for Aero-Club von Deutschland, bliver modtaget af Aeronautisk Selskab.

Nye Medlemmer.

Følgende 23 nye Medlemmer er optaget i Aeronautisk Selskab i Februar Maaned, og de bydes herved hjerteligt velkommen i Selskabet.

Montør *Roald Knopper.*
Landsretssagfører *Steen G. Krenchel.*
Fabrikant *C. U. Krag Hansen.*
Ingeniør, cand. polyt. *Jens J. Jarl.*
Repræsentant *M. Lykke Pedersen.*
Prokurist *Axel Jensen.*
Installatør *O. Weibel.*
Oberstløjtnant *Jean Jensen.*
Hermann Jacobsen
Landsretssagfører *Erik Gangsted.*
Maskinassistent *Willy Jensen.*
Direktør *Ove Andkær.*
Salgschef *A. Bering.*
Hans Henrik Laursen.
Mekaniker *Peder Larsen.*
Mekaniker *Svend Aage Holst.*
Flyvemekaniker *Jørgen Dalbro.*
Flyvemekaniker *Aage Hansen.*
Montør *Aage Christensen.*
Mekaniker *Carl Rudolph Hoppe.*
Mekaniker *Viggo Hansen.*
Flyvemekaniker *Henri Edwin Groth.*
Orlogskaptajn *F. C. S. Bangsbøll.*

I Fortegnelsen over nye Medlemmer i »Flyv«'s Februar-Nummer var et Par Trykfejl indløbet. Direktør Julius Swenssen skal være Direktør Julius Siemssen, og Disponent L. Godbert skal være Disponent L. Gadbert.

L. Prytz.

(Fortsat fra foregaaende Side)

ramt Jorden med voldsom Kraft under en forholdsvis stejl Glidning med løbende Motorer.

* * *

Maskinens Fører, Løjtnant af Reserven, *N. Klinkby-Petersen*, var født i 1912 og kom paa Flyveskolen i April 1933. Derfra kom han til Sjællandske Flyveafdeling og var ved sin Død Næstkommanderende ved 5. Eskadrille.

Løjtnant af Reserven *C. Schnack* var født i 1909 og kom ligeledes paa Flyveskolen i April 1933. Efter at være kommet til Tjeneste ved Sjællandske Flyverafdeling, blev han i Efteraaret 1935 ansat som Næstkommanderende ved 1. Eskadrille.

Løjtnant af Reserven *V. Steengaard*, der var født i 1912, var Observator. Han paabegyndte sin Tjeneste ved Hærens Flyvertropper i 1932, og var ved sin Død Leder af Sjællandske Flyverafdelings Radiokursus.

* * *

Ved de tre Mænds tragiske Død har Hærens Flyvertropper lidt et smerteligt Tab. Raske og uforfærdede var de alle tre, dygtige til deres Gerning og interesseret i det ansvarsfulde Arbejde, der var dem betroet. Da Meldingen om den nødstedte Flyver indløb til Værløse, og Ordren til Start blev givet, tøvede ingen af dem et eneste Øjeblik; alle var de opfyldte af den ene Tanke: at ile en nødstedt Flyvemaskine til Hjælp — og for denne Indsats ofrede de Livet. Brat blev de tre unge Mænds Livsskæbne afbrudt; under Udøvelsen af deres Gerning indhentede Døden dem.

— Ære være deres Minde. —

Ny Sportsflyveklub.

Paa et Møde den 18. Februar stiftedes *Dansk Sportsflyveklub* med Løjtnant *K. Clauson-Kaas* som Formand og Løjtnant *B. Fischer-Møller* som Sekretær.

Udsendelse af »Flyv«.

For Fremtiden vil »Flyv« blive udsendt den 10. i hver Maaned.

Eftertryk af Artikler m. m. fra »Flyv«.

Eftertryk af Artikler og Meddelelser fra »Flyv« er ikke tilladt uden Kildeangivelse.

A/S GRØN & WITZKE
Bagageforsikring
og
Forsikring i alle øvrige Brancher
Kongens Nytorv 6 Telefon
København Central 9316

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

Aristokraten blandt Motorcycler

Matchless

Et B. P. Mærke

Uovertruffen Konstruktion
Højeste britisk Kvalitet
Billigste danske Priser

10 fremragende Modeller - Priser fra

Kr. 1050.00

Forlang Prospekt

Lyngby Automobil-Central
Hovedgaden 1 - Telefon: Lyngby 1030

MOTOR-PALÆET
Østerbrogade 20 - Telefon: Øbro 2878

BREVKASSE

Sigmundur Jønsson, Tangag. 22, Isefjord, Island, spørger:

Jeg er interesseret i Svæveflyvning og spørger, hvor jeg kan faa en Arbejdstegning til et Glideplan. Her i Landet findes endnu ikke hverken Glideplaner eller Svæveplaner.

Sv. »Flyv« har videresendt Deres Forespørgsel til Dansk Svæveflyver Union og anmoder Unionen om at skaffe Dem den ønskede Tegning.

—o—

Luftfartforsikringer

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Fraktion for Danmark

Tlf. Central 12793

Ulykkesforsikringspolicer udstedes ved Billetkontoret i Lufthavnen

Udspring med
GQ Faldskærm
i Kastrup Lufthavn
12. August 1934

FLYVEMASKINER OG TILBEHØR

GQ Faldskærme
Siebe Gorman's Iltapparater
Smith's Instrumenter

Faas hos

ALFRED RAFFEL A/S

Farvergade 15 Telefon C. 6395

DUPLEX

SPLINTFRIT GLAS

STENFELDT HANSEN

Central 5800

NYE BØGER

Herman Fricke:
Vom Fliegen und Fliegenlernen. ..... ca. Kr. 1.00

Klaus Gettwart:
Fliegerschulung in Bildern. ca. Kr. 3.75

Joachim Bittner:
Das Motorflugzeug. ca. Kr. 2.50

AUGUST BANG
Vesterbrogade 60, København V.
Telf. 2552 - 13303

H. Larsen, Aarsleffsgade, Nyborg, spørger:

»Flyv« bedes oplyse mig om, hvor man kan købe en Konstruktionstegning til den saakaldte »Himmellus«.
Hvor meget koster eventuelt Tegningen?

Sv. Ved at skrive til Ingeniør Sv. Nordby Knudsen, Flyvepladsen, Kløvermarksvej, København.

—o—

Erling B. Andersen, Aarhus, spørger:

Hvor skal man henvende sig, naar man vil indmelde sig til Militærflyverkursus?

Sv. Hærens Flyveskole, Lejren ved Værløse.

—o—

Mekaniker *Charles Andersen*, Vordingborg, spørger:

Hvor kan man lære at pakke en Faldskærm?
Hvor kan man lære Faldskærmsudspring?

Sv. ad 1 og 2: Paa en af de Faldskærmsfabriker, der findes i Udlandet. Herhjemme er ingen.

NYE BØGER

Air Ministry:
Flying training manual.
1. Del: Flying instruction. Revideret Udgave. ..... ca. Kr. 6.50

Captain *J. Laurence Pritchard:*
The Book of the Aeroplane.
80 Illustrationer. ..... ca. Kr. 9.00

Captain *W. E. Johns.*
Thrilling Flights.
Ill., ca. Kr. 4.00

Chas G. Philp:
Stratosphere and Rocket Flight. (Astronautics)
Ill., ca. Kr. 4.00

G. W. Ferguson:
How to find your Way in the Air. .....Ill., ca. Kr. 4.00

AUGUST BANG
Vesterbrogade 60, København V.
Telf. 2552 - 13303

Flyve

OFFICIELT ORGAN FOR
DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Nr. 4 — April 1936 — 9. Aargang

Redaktion:
J. Foltmann,
Telf. Amager 2613 y,
Snorresgade 7.
Eftertryk uden Kildeangivelse ikke tilladt.

INDHOLD: Flyvende Kystbevogtning i U. S. A., S. 37. — Autogyroen, S. 40. — Nordisk Flyverpokal, S. 41. — Sommerens Lufttrafik, S 42. — Samfærdsel mellem Planeterne, S. 44. — Dansk Svæveflyver Union, S. 45. — Aeronautisk Selskab, S. 47.

Ekspedition.
fh. AUGUST BANGS FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN
Telf. 13.404
Vesterbrogade 60.

Den flyvende Kystbevogtning i U. S. A.

Semper paratus.

Af Søløjtnant *J. Münter.*

For et Par Aar siden stod der her i Bladet en Artikel om U. S. Coast Guard Aviation (De Forenede Staters Kystbevogtningstjenestes Flyvevæsen) og dets Arbejde. Da imidlertid denne Artikel var ret kortfattet, og da yderligere dette Flyvevæsen er blevet væsentligt udvidet siden dengang, mener jeg, det vilde være paa sin Plads atter at fortælle lidt derom, saa meget mere som det Arbejde, der her udføres, er af en Art, der maa paakalde almindelig Interesse.

Til at begynde med lige et Par Ord om, hvad U.S. Coast Guard er. Det oprettedes oprindeligt i 1790, organiseredes som en militær Enhed og har siden været opretholdt som en Art Søpoliti. Ved en Kongres-Lov af 28. Januar 1915 formeredes det i sin nuværende Form ved en Konsolidering af »the Revenue-Cutter Service« (Toldvæsenet) og »the Life-Saving Service«; derefter indgaar det som et Led i De Forenede Staters Forsvarsstyrker og er i Fredstid direkte underlagt Finansministeriet, men i Krigstid — eller naar Præsidenten maatte beordre det — underlægges det Flaaden.

Dets vigtigste Opgaver er Haandhævelsen af De Forenede Staters maritime Love — herunder bl. a. saadanne, som angaar Toldvæsen, Karantæne, Neutralitet, Fiskeri etc. — Redning af Menneskeliv og Assistance for Skibe i Nød — herunder Oprettelsen af Redningsstationer langs Kysten, Ispatruljer, Bortsprængning af Vrag, Lægehjælp til Fiskere etc.

Oprindelig var det en ren maritim Institution, og dets flydende Materiel bestod for en stor Del af ældre Destroyers og mindre Krydsere, som dog efterhaanden alle er blevet erstattet af Skibe specielt bygget til Formaalet, saaledes at C. G.'s samlede Flaade nu bestaar af 37 Krydsere*) (+ 7 under Bygning) paa indtil ca. 2000 Tons, 28 Slæbedampere, 140 Patruljefartøjer, 81 Vedetbaade og henved 2000 Redningsbaade, Stationsmotorbaade etc. Hertil kommer yderligere C. G.'s Værfter og Forsyningsbaser

*) Amer.: Cruising Cutters — svarer nærmest til vore Fiskeriinspektionsskibe.

samt ialt 277 C.G.-Stationer fordelt langs De Forenede Staters Kyster.

Personellet, der nu uddannes paa C. G.'s egne Skoler, men som tidligere rekrutteredes fra Flaadens Reserver, er paa ialt ca. 10,000 Mand med en Kontreadmiral, *Harry G. Hamlet*, som Chef; denne er direkte underlagt Finansministeren, Mr. *Henry Morgenthau*.

Kystbevogtningen udstyres med Flyvemaskiner.

Som før nævnt var C. G. oprindelig en ren maritim Institution, og først saa sent som i April 1930 bevilligedes der Penge til Anskaffelse af Luftfartøjer, og fra en meget mager Begyndelse har det saaledes startede Flyvevæsen i Løbet af knapt seks Aar udviklet sig til en meget effektiv Organisation, der allerede nu har et flot Generalieblad at pege tilbage paa.

Personellet ved Coast Guard Aviation bestaar foruden af Mekanikere og andet Personel af 40 Flyvere, hvoraf 24 er Officerer, og alle er uddannede ved Marinens Flyveskole i Pensacola, Florida. Af Materiel havde det i Juni 1935 følgende:

2 Pontonluftfartøjer (UO-4),
5 FLB Flyvebaade,
1 Douglas Flyvebaad,
12 Douglas Amfibier,
9 Grumman Amfibier (JF-2),
1 Northrop Trafik Maskine,
6 Vought »Corsair« Landluftfartøjer (02U),
1 Consolidated Landluftfartøj (Y-1PT),
1 Stinson Landluftfartøj (QR-1) og
2 nye Standard Landluftfartøjer.

Disse Luftfartøjer er fordelt paa 7 Baser, nemlig:

Salem, Massachusetts, Cape May, New Jersey, Miami, Florida, Charleston, South Carolina, St. Petersburg, Florida, Biloxi, Missouri og	Øst- og Sydkysten.
Port Angeles, Washington.	Vestkysten.

Hertil kommer yderligere 3, som er under Forberedelse, nemlig:

San Francisco, Californien, San Diego, Californien og	Vestkysten.
Milwaukee, Wisconsin.	Ved de store Søer.

Alle disse Baser er moderne og ensartet indrettede.

Luftfartøjerne, og især Douglas og Grumman Amfibierne, er bygget specielt til C.G.A., og der er lagt den størst mulige Vægt paa Robusthed og Sødygtighed. Deres Udstyr er ogsaa det bedst tænkelige og omfatter alt, hvad de overhovedet kan tænkes at faa Anvendelse for under Udførelsen af deres mangeartede Opgaver.

For at give et Indtryk af, hvilke Krav disse Luftfartøjer skal opfylde, skal her gengives de Fordringer, som Flyvemaskinefabrikkerne blev stillet overfor af Coast Guard Aviation:

»De skal være et flyvende »Øje«, som er i Stand til at udføre vidtstrakt Eftersøgningsarbejde; udstyret med Radio for at kunne opretholde konstant Forbindelse med Overfladefartøjer og derigennem spare Timers — maaske Dages — Eftersøgning; en flyvende Ambulance i Stand til at flyve med en Fart af mindst ca. 160 km/T, i Stand til at lande selv i krap Sø og forsynet med Luger tilstrækkeligt store til at tillade Ombordtagning af Sygebaarer ogsaa i daarligt Vejr; en Sprængningspatrulje til Ødelæggelse af drivende Vrag og andre for Sejladsen farlige Hindringer faa Timer efter saadannes Lokalisering; en hurtig, flyvende Patrulje til Rekognoscering efter og Undsætning af nødstedte Smaafartøjer, i Stand til at tage 15 eller flere Passagerer ombord og til i længere Tid at holde gaaende paa Overfladen i Nærheden af saadanne Fartøjer og alt imedens at kunne vedligeholde Forbindelsen pr. Radio med Overfladefartøjer, indtil Muligheden for at faa Passagererne overført foreligger.«

Flyvernes mange Opgaver.

De Opgaver er jo for en stor Del de samme som C.G.'s førnævnte Opgaver, men Flyvevæsenet er jo ogsaa tænkt som et Supplement til og en Hjælp for C.G.'s Krydsere og Patruljefartøjer, og det er da navnlig i følgende Tilfælde, at Luftfartøjerne kan være til Nytte: ved Smuglerjagt, Fiskeriinspektion, Isrekognoscering, Ambulanceflyvninger m. m. m. Hertil kommer saa yderligere, at C.G.A.'s Luftfartøjer i den senere Tid i Samarbejde med »the Federal Alcohol Tax Unit« med Held er blevet anvendt til Eftersøgning af ulovlige Alkohol Brænderier, ligesom de ogsaa udfører al Flyvning for Finansministeriet.

Vil man fortælle om C.G.A.'s Flyvninger, er det meget vanskeligt at foretage et skønsomt Udvalg af det righoldige Materiale, man er stillet overfor; ganske vist er en stor Del af dem nærmest at betragte som rent Rutinearbejde, der ikke byder Flyveren andre Vanskeligheder end de, som Navigationen over aabent Vand og Anvendelsen af Navigationsmidler og Radio medfører; men ind her imellem vil man alligevel finde talrige Eksempler paa Flyvninger, som enten paa Grund af deres Formaal eller paa Grund af de Vanskeligheder, som Flyverne har maattet overvinde, berettiger dem til en Plads i den offentlige Bevidsthed. Der tænkes her nærmest paa de Flyvninger, der er foretaget for at redde Menneskeliv, hvad enten det saa gjaldt at hente en dødssyg Patient fra et Skib eller en afsides Plads til et Hospital, eller det gjaldt Undsætningen af en brændende Motorbaad eller Eftersøgningen af en bortdreven Kajakmand eller lignende. At saadanne Flyvninger ikke altid er det rene Legeværk, men ofte medfører alvorlig Fare for saavel Luftfartøj som Besætning er indlysende, naar man betænker, at de ofte nødvendiggør en Landing flere Hundrede Kvartmil fra den amerikanske Kyst og hyppigt under saadanne Vejrforhold, at kun en meget kraftig Oliedæmpning af Bølgerne har muliggjort det for Luftfartøjerne atter at starte.

I det efterfølgende skal berettes nogle karakteristiske Eksempler paa saadanne Flyvninger.

Reddet fra Druknedøden.

Nytaarsdag 1933 holdt det opreklamerede Florida-Solskin Fridag. En stiv Nordvesten med hyppige, kraftige Byger blæste hele Dagen over Miami. Sent paa Eftermiddagen bonfaldt en rædselsslagen Moder om Hjælp til sin Søn, der var drevet til Sos i en Pram. Henvendelsen blev viderebefordret til C.G.A.'s Miami Basis, hvis Chef øjeblikkeligt lettede i en 10—12 m/sec. Vind og knapt 1½ Time før Mørkets Frembrud. Efter en halv Times Flyvning fik han Øje paa noget i Vandet, der ved nærmere Undersøgelse viste sig at være den omtalte, unge Mand, der af og til vinkede for at paakalde sig Opmærksomheden, samtidig med at han tilsyneladende under Opbydelsen af sine sidste Kræfter forsøgte at holde det skrøbelige Fartøj op imod den kraftige Sø for at forhindre det i at fylde og kæntre. Under Eftersøgningen var Vinden pludseligt sprunget til Nordøst og var frisket betydeligt. Her var Flyveren sandelig tvunget til at tage en hurtig Beslutning; det var tydeligt, at Manden i Prammen ikke ret meget længere ville kunne klare sig imod Elementerne, dertil var Kræfterne imod ham for store; dette stillede Flyveren overfor Valget mellem at tage Risikoen og redde dette ene Liv og samtidig risikere Livet for hele Luftfartøjsbesætningen samt at slaa Maskinen til Vrag i den efterhaanden voldsomme Sø. Der var ikke Tid til at veje for eller imod — det var et Menneskeliv, der stod paa Spil. Det lykkedes ham at lande Luftfartøjet i en Sø, der efterhaanden var henved 5 m høj og manøvrere paa Siden af Prammen og faa den udmattede, unge Mand ombord. Da man atter skulde starte, viste det sig, at den ene Planflyder og Plantip var havareret. Alligevel lykkedes det at faa Maskinen i Luften, men han kunde ikke holde den svævende, hvorfor han atter maatte lande og i Stedet forsøge at sejle den paa Vandet ind til Kysten. Dette viste sig imidlertid ogsaa umuligt grundet paa Stormen og Søgangen, hvorfor han riggede et Drivanker, ved Hjælp af hvilket det lykkedes ham at faa Fartøjet til at drive ind mod Kysten — hen over tre Revler — og i Sikkerhed ind paa Stranden. Da var den flotte Flyvebaad imidlertid ikke meget andet end et Vrag, men den unge Mand var reddet.

Fra Boston-Omraadet sker der hyppige Ambulanceflyvninger til de store Fiskerflaader, som opererer derfra. Her følger et typisk Eksempel paa en saadan Flyvning:

DUNLOP

AEROPLAN RINGE
HJUL & BREMSE UDSTYR

DUNLOP RUBBER Co.

KØBENHAVN BIRMINGHAM

C.F.H.

3H/604

HAWKER LUFTFARTØJ

ASP "CELOSE" DOPE

(LOVBESKYTTET)

er fremstillet i nøje Overensstemmelse med Forskrifterne i B. E. S. A. Specifikation 2 D. 101, Januar 1923.

KLAR DOPE

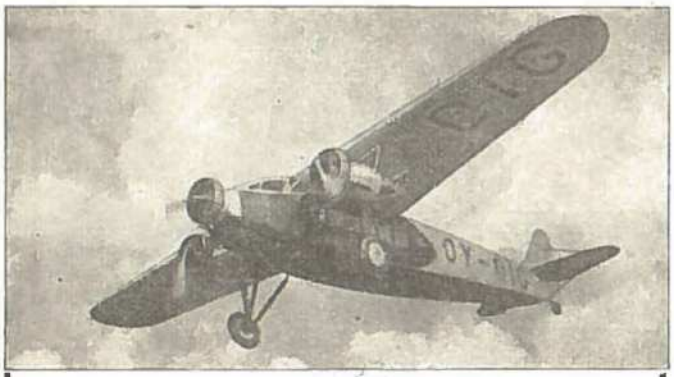
ALUMINIUM DOPE

RØD DOPE

Fortyndingsvædske samt Identificeringsfarver og Specialfarver

ENEFABRIKANTER:

A/S **O. F. ASP** (SPECIALFABRIK FOR NITROCELLULOSE-LAKKER)
PRAGS BOULEVARD 37 — KØBENHAVN S.



SOMMERFARTPLAN 1936

Luftruter paa København i Tiden 19/4 – 3/10

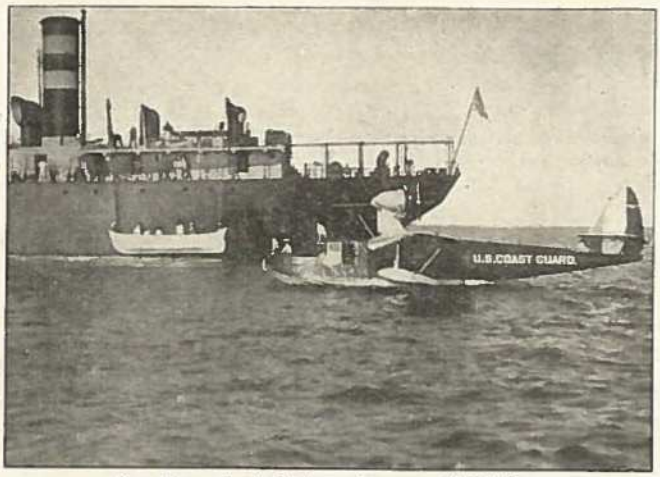
D. = Daglig
Hv. = Hverdage

		Afg. Københ.
D.	København-Hamburg	9.00
D.	Malmö-København-Berlin	9.00
D. „	-København-Amsterdam-London/Paris	9.00
*) Hv.	København-Berlin	11.45
*) D. Fra 1/5 „	-København-Amsterdam-London/Paris	11.55
*) Hv. „	-København-Hamburg-Brüssel-London /Paris	12.30
*) Hv. „	-København-Hamburg-Amsterdam -London/Paris	16.20
D. „	-København-Göteborg	12.50
D.	København-Göteborg-Oslo	16.20

De med *) mærkede Ruter gennemføres fra 1. Juli fra og til Stockholm.

Billetter og Oplysninger faas i alle Rejsebureauer og hos

DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB A/S - København



Den flyvende Ambulance kommer til Hjælp.

Hangar ved Cape May.

En haardtsaaret Fisker anraaber om Hjælp.

MAO IV var en Muslingefisker fra New Bedford, Massachusetts. Den laa paa Fiskeri ca. 250 Kvartmil sydøst for Boston Havn, da en Mand af Besætningen vilde skære en Byld paa sin højre Arm. Baadens Rullen og Slingren fik ham imidlertid til at miste Balancen med det Resultat, at han skar sig dybt i Armen; han forbandt den dog og fortsatte sit Arbejde. I Løbet af faa Dage blev hans højre Arm, Nakken og hele hans højre Side fuldstændig lammet. Skipperen paa MAO anmodede pr. Radio om Hjælp, og denne Anmodning blev opsnappet af CG-29, et Douglas Amfibium, som var paa Vej til New York. Flyveren anmodede øjeblikkeligt pr. Radio om Tilladelse til at afgaa efter den ulykkelige Fisker, en Tilladelse som naturligvis omgaaende blev givet. Efter at have fyldt Brændstof i Newark Lufthavn startede han i en let Taage for at eftersøge og komme i Forbindelse med MAO IV. Efter nogen Søgning fandt han den, og det lykkedes ham at lande Maskinen i den lange Dønning, som herskede paa det Tidspunkt. Han fik sin Patient ombord og landede sikkert med ham i Boston Lufthavn, men Patienten var næsten bevidstløs af Smerte, da han blev overgivet til Lægernes Omsorg. Den Time eller to, som sparedes ved at den paagældende Flyver, der var for hjemgaaende, frivilligt tilbød at hente den syge Fisker, betød antagelig dennes Redning.

En livsfarlig Redning.

Sent paa Eftermiddagen den 22. November 1934 modtog Cape May Stationen fra Distriktshovedkvarteret i Norfolk en Meddelelse, hvori der stod, at en af Beboerne paa Ocracoke Coast Guard Stationen var i Færd med langsomt at forbløde sig fra et Saar i Benet. Den lokale Doktor havde gjort, hvad der stod i hans Magt med de til Raadighed værende Hjælpemidler, men havde været ude af Stand til at standse Blødningen. Meddelelsen sluttede: »Kan De bringe Manden til Norfolk med Luftfartøj?« — Stationschefen — Stationens ældste Flyver — stod ved sit Kontorvindue og vejede Chancerne for at komme igennem. En kraftig Nordvesten fik Søen i Bugten til at rejse sig, og det var lige ved Mørkets Fremburd. En Undersøgelse af Vejrkortet viste, at de lokale Forhold strakte sig ned langs Kysten helt forbi Hatteras. Det var en Dag med spredte Skyer, Dis og ringe Sigtbarhed. Flyveren kendte tilstrækkeligt til Ocracoke til at vide, at det at svare Ja ikke blot betød en Flyvning paa 400 km gennem en stormfuld Nat, men desuden en farlig Landing i Blinde i en læg, mudret Lagune fyldt med drivende Træstammer; men han vidste ogsaa, at en Flyvemaskine repræsenterede Mandens eneste Chance for at redde Livet, og dette Faktum afgjorde Sagen for ham. Ligesom Mørket var ved at falde paa, og inden der endnu var gaaet 40 Minutter fra det Øjeblik, han havde modtaget Meddelelsen, startede han fra Cape May. Han fløj over Havet og støttede sig til saadanne Fyr, som han kunde faa Øje paa og satte Kursen paa Fyrskibet udfor Norfolk og paa Wright-Mindesmærket ved Kitty Hawk. Dette sidste dukkede pludseligt op foran ham saa tæt, at han kun klarede det med den mindst mulige Margin. Under Flyvningen ned langs Kysten anmodede han pr. Radio Norfolk om at telefonere til Ocracoke — denne havde ingen Radio — om at sætte Lanterner paa de farligste Forhindringer i Lagunen.

Ved 8½-Tiden havde han Ocracoke under sig. Noget maatte have glippet med Telegrammet angaaende Lanternerne, Lagunen var bælgmørk; det eneste, der lyste en lille Smule op, var, at Vinden blæste det læge Vand op til smaa, skumklædte Bølger, hvilket gav ham en Mulighed for at bedømme sin Højde. Efter to Gange at have omkredset Lagunen, tog han Chancen og landede, hvorunder han, efter med Nød og Næppe at have undgaaet en ubelyst Fortøjningspæl, røg op i en Mudderbanke. Maskinen rejste sig paa Næsen og faldt tilbage igen og laa tilsyneladende hjælpeløs, medens Vandet slog hen over Fuselagen og Planerne paa den. Besætningen troede, at nu var Maskinen færdig, men det viste sig heldigvis, at der ikke var sket større Skade. Med Assistance af nogle tilstedeværende lykkedes det at faa den fri af Mudderet, hvorefter man med en lokalkendt Mand som Lods sejlede ind til Byen. Her fik man med nogen Vanskelighed Patienten, der stadigvæk blødte kraftigt, bragt ombord. Det næste Problem var at komme i Luften uden at havarere Maskinen yderligere. Det lykkedes, efter at Chefen for Ocracoke Stationen havde anbragt en tændt Lanterne paa en Bøje ca. 500 m ude i Lagunen. — »Jeg holdt saa tæt til den Bøje,« sagde Flyveren bagefter,, »at Besætningen paa Fartøjet, der laa ved den, røg overbord. Det var den tredie »narrow escape« den Nat; vi fik sandelig, hvad vi havde godt af!« — Da han først var kommet godt og vel i Luften, satte han Kursen paa Norfolk. Samtidig hermed begyndte en fin Regn, der reducerede Sigtbarheden til 0 og tvang Flyveren lavt ned over det oprørte Hav. Med de hvide Bølgetoppe som Vejledning angaaende Højden fløj han paa Kompas langs Kysten, indtil han fik fat i Cape Henry; derefter dukkede de svage Lys i Norfolk frem i Nordvest, og efter nogen Vanskelighed lykkedes det ham at lokalisere Luftmarinestationen, hvor han landede lidt førend Kl. 11 og overgav Patienten til den ventende Læge og Ambulance.

Den flyvende Ambulance.

I Juli 1933 startede et Douglas Amfibium en Morgen fra Gloucester, Massachusetts, for at flyve til New London, Connecticut, og Washington, North Carolina. Kort efter Starten opsnappede den en Anmodning om Hjælp fra en Trawler, WILD GOOSE, som fortalte, at den havde en haardtsaaret Mand ombord og samtidig opgav sin Position. Efter pr. Radio at have bedt om og faaet Tilladelse til at afgaa til Assistance, satte han Kursen mod den opgivne Plads ca. 125 Kvartmil sydøst for Cape Ann. Ude over Havet laa der lav Taage, hvorfor Luftfartøjet anmodede de forskellige Marineradiostationer om at lytte efter Trawleren og prøve at pejle dens Plads; men trods gentagne Opkaldninger lykkedes det ikke at faa WILD GOOSE til at svare. Gaaende ud fra sin oprindelige Pejling kredsede han et Stykke Tid over den opgivne Plads, indtil det endelig efter to Timers Flyvning lykkedes ham at opfange

(Fortsættes nederst næste Side)

AUTOGYROEN

Hærens Flyvertropper har faaet sin første Autogyro. Den er indkøbt i England og skal anvendes til Forsøg ved Ballonparken. Militærflyveren, Premierløjtnant Sæby, der skal flyve det nyanskaffede Luftfartøj, har været til Uddannelse i England, hvor han, som den første Dansker, har erhvervet Certifikat paa Autogyro. Premierløjtnant Sæby skriver:

Der er noget i Luften — — —
i England med den nyeste Flyvemaskine, Autogyro'en — Mølleplanet, som, samtidig med, at den bliver mere og mere udbredt, stadig er under Udvikling med Hensyn til nye og kraftigere Typer. Mølleplanet er meget populært i England, og Popula riteten stiger med Fabrikationsnumrene. Det anvendes inden for næsten alle Grene af Tilværelsen. Sportsflyveren, som i mange Aar har fløjet almindelige Flyvemaskiner, skal for Morskabs Skyld prøve at flyve Mølleplan og agerer som Regel i Begyndelsen en Slags Søndagsrytter; — i Smug sniger han sig til flere og flere Ture, gaar over til at bruge Mølleplanet til sine Weekend'er, ender med at blive Mølleplan-Enthusiast, og opgiver at flyve andet end Mølleplaner.

Forretningsmanden, som har benyttet Flyvemaskine gennem længere Tid til Pakkeudbringning, bliver opmærksom paa Mølleplanets Fordele med Hensyn til Start- og Landingslængde, Bekvemmeligheden ved at kunne aflevere Pakker til Kunder, som ikke er i den heldige Situation at have en Landingsplads i Nærheden: Flyveren hænger i Luften og venter, mens Medhjælperen afleverer Pakken og faar Kvittering — og endelig det besparende Moment: den lille Hangarplads. Selvejeren, der har eget Weekend-Hus ude paa Landet, interesseres ved Mølleplanets relativt store Sikkerhed i Forhold til den almindelige Flyvemaskine, bytter sin Moth med et Mølleplan, flyver til og fra Weekend om Vinteren — til og fra Forretningen om Sommeren og transporterer Gæster hjem til deres egne »Haver«.

Himmelskriveren anskaffer Mølleplaner i Stedet for de mere eller mindre krigstidsagtige Flyvemaskiner og flyver med Reklamer. — Ethvert Firma kan faa en Reklame i Luften — over hvilken som helst Rute.

Mølleplanet starter, hænger sig en Meter over Jorden, og en Mand hæfter en Snor paa en Krog under Maskinens Krop, som trækker et Baand med et: »Benyt N. N.'s Lufttaxi« i store, sorte Bogstaver. Flere og flere benytter »Lufttaxi«; i Selskaber, der er organiserede som vore Taxa'er, kan man leje en Maskine med eller uden Fører, blive fløjet hvorhen man vil, og efter at Mølleplanet er gaaet sin Sejrsgang over Flyvelandene, og er blevet indregistreret i saadanne Selskabers Udlejningskartotek, flyver mange flere end før. Selv ældre Mennesker af begge Køn, som ellers aldrig kunde tænke sig »at flyve i Luften«, før de ved Selvsyn erfarede, at Mølleplanet er absolut sikkert, flyver nu for Fornøjelse.

Ikke sjældent ser man et Mølleplan lande lige før en »Air-Liner« skal afgaa fra Croydon, og en Mand stige fra Mølleplanet til Kontinentekspressen.

I Royal Air Force, Englændernes Stolthed, er »The Autogiro« efter Englændernes Trang til korte og nemme Ord blevet til »Rota« (Flertal: Rotas).

Rotas er baade samlede i Eskadriller og stykkede ud til de enkelte Afdelinger, som har Opgaver, der berettiger til Brug af dem — nærmest Rekognoscerings-Afdelinger. Man maler dem med alle mulige Farver — ikke saa meget fordi de er R.A.F.'s Kælebørn, som for at skjule dem, naar de er paa Jorden, og gøre dem mindre synlige i Luften, eksperimenterer med dem til Artilleriobservation, Fodfolksflyvning, Fotografering o. s. v. i forreste Linie og anvender dem i udstrakt Grad i Forbindelsestjenesten. Eksperimenterne synes at have givet glimrende Resultater; de malede Rotas er meget vanskelige at se fra Jorden og næsten umulige at opdage fra Luften. Man finder dem fortræffelige til at bringe Stabsofficerer fra Sted til Sted — bag Fronten; det er billigere — baade hvad Tid og Materiel angaar — hurtigere og mindre risikabelt end at køre i Bil paa opblødte, vaade og hullede Landeveje.

At Rotas flyves i al Slags daarligt Vejr er en Selvfølge, og Rota-Flyverne vil helst have meget lavt til Loftet, Sigtbarhed 25 Meter, og saa en Opgave i Lighed med følgende: »Rekognoscer langs Jernbanen fra A-by, 150 km mod Nord. Tilbageflyvning langs Jernbanen fra B-by. Tæl Jernbanevogne, Vigespor og tag Numrene paa alle kørende Tog«. Opgaver af denne Art løses altid særdeles tilfredsstillende.

I Korthed: Hæren er begejstret for de altid flyveklare, smaa Maskiner, og R.A.F. er meget interesseret i at gennemføre de af Hæren stillede Opgaver, der som Regel løses med udmærkede Resultater.

For de Mennesker, som har med Mølleplaner at gøre til daglig, er der overhovedet ingen Tvivl om, at det er Fremtidens Maskine. Forsøgene i Øjeblikket gaar ud paa at faa fuldkommengjort »The jumper«-Springeren. Paa Flyveskolen i Hanworth saa jeg den en Dag blive prøvet; den sprang ca. 20 m lige op i Luften, og begyndte saa den egentlige Start med Ligeudflyvning, før den tog Højde paa.

Sideløbende hermed gaar Bestræbelserne ud paa at faa stærkere Motorer og derigennem større Hastigheder og Bæreevne (Lasteevne). — Naar disse Maal er naaet, vil Mølleplanet være det mest ideelle Luftfartøj i Verden, og da Danmark er det ideelle Land for Mølleplaner, vil der utvivlsomt snart blive en sand Mølleplan-Bevægelse herhjemme, hvis en Flyveskole for disse Maskiner blev oprettet.

(Fortsat fra Side 39)

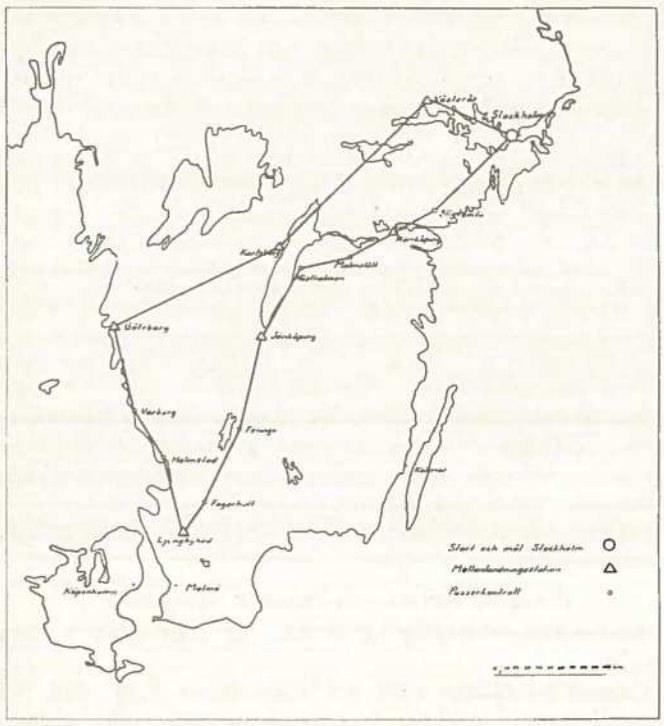
nogle svage Signaler fra Trawleren. Paa Basis af sine egne Pejlinger samt nogle tvivlsomme Pejlinger fra Marineradiostationerne lykkedes det ham omsider at finde Trawleren i Disen og foretage en næsten »blind« Landing ved Siden af den. Derefter blev Patienten taget ombord, og under den paafølgende Start var Flyveren tvunget til simpelthen at haabe paa, at der ikke var andre Fiskefartøjer i Nærheden, som kunde komme ind i hans Startbane. Det gik godt, og efter et Kvarters Blindflyvning kom han ud i fint Vejr og naaede i god Behold Boston med Patienten, der havde en grimt kvæstet Haand.

De her nævnte Eksempler, der ikke engang kan siges at være de mest iøjnefaldende, er kun et ringe Udpluk af en meget lang Række tilsvarende Beretninger, men de giver alligevel et meget godt Indtryk af, hvad disse »flyvende Redningsbaade« kan komme ud for, og hvad de udretter. At de derigennem har bidraget til i væsentlig Grad at nedsætte Dødelighedsprocenten ved Søulykker indenfor deres Operationsomraade — der er et Bælte paa flere Hundrede Kvartmils Bredde langs den amerikanske Kyst — fremgaar tydeligt af Statistikkerne, og at de er vellidt af Fiskerbefolkningen samt af alle de Søfolk, som befarer disse Farvande, turde være overflødigt at tilføje.

For imidlertid til enhver Tid at kunne være parat til at efterkomme de mange, forskelligartede Anmodninger, som mellem Aar og Dag strømmer ind til det, maa det være organiseret paa en saadan Maade, at det til enhver Tid uafhængig af Aarstid og Klokkeslet, er i Stand til at efterkomme Opfordringerne. At dette er Tilfældet, viser ikke eet men Hundreder af Tilfælde, og U. S. Coast Guard Aviation har derved vist, at det kan leve op til sit meget krævende, men ogsaa meget lovende Motto:

SEMPER PARATUS!

Nordisk Flyverpokal 1936.



Skitse over Ruten.

I Forbindelse med den internationale Luftfartsudstilling i Stockholm (I L I S) 1936 arrangerer Kungl. Svenska Aeroklubben (K.S.A.K.) en Konkurrenceflyvning om Nordisk Flyverpokal i Dagene 21.—23. Maj 1936. Konkurrencen omfatter Landing til Mærke og Distanceflyvning i Forbindelse med Passagekontrol og Orienteringsprøve.

Landingsprøven finder Sted i Stockholm Torsdag den 21. Maj. Fredag den 22. foretages Distanceflyvningen over Strækningen Stockholm — Norköping — Jönköping — Ljungbyhed — Göteborg — Karlsborg — Vesterås, ialt 1048 km, og Lørdag den 23. gennemflyves Strækningen Vesterås — Stockholm, der er paa 80 km. Samlet Flyvedistance: 1128 km.

Deltagere.

For at kunne deltage skal man være Undersaat i et af de nordiske Lande: Danmark, Finland, Norge eller Sverrig samt være i Besiddelse af et af de paagældende Landes Myndigheder godkendt Certifikat. Deltagerne skal være Medlem af en Forening under F. A. I. Deltagerne har Ret til at medføre Mekaniker, der dog ikke maa være flyver- eller observatøruddannet.

Anmeldelse.

Anmeldelse om Deltagelse skal indsendes til Stævneledelsen, *Kungl. Svenska Aeroklubben, Karlaplan 3 A, Stockholm*, inden den 25. April 1936. Anmeldelse fra Privatflyvere indsendes gennem de respektive Landes Aeroklubber. I Anmeldelsesgebyr betales 25 svenske Kroner. Efteranmeldelse modtages ikke.

Alle Anmeldelser skal være bilagt Oplysninger om den paagældende Flyvemaskinetypes største Hastighed ved Jorden, Landingshastigheden, Motortype, Flyvetid med fuld Benzinlast ved normale Motoromdrejninger, og om den er forsynet med Hjulbremser eller ikke er det.

Anmeldelsesblanketter faas ved de respektive Landes Luftvaaben og Aeroklubber.

Klasseinddeling.

Flyvningen skal gennemføres med Flyvemaskine eller Autogyro med Hjulunderstel.

I Konkurrencen om den nordiske Flyverpokal deltager alle i een Klasse.

I Konkurrencen om Præstationspræmierne inddeles Deltagerne, uanset Luftfartøjstype, i følgende Klasser:

1) Professionelle Flyvere. Hertil regnes Flyvere, som har faaet militær Flyveruddannelse; Flyvere, der har drevet eller driver erhvervsmæssig Flyvning, og Flyvere, der har haft Ansættelse som Indflyvere eller Instruktører.
2) Privatflyvere. Hertil regnes alle andre Flyvere.

Flyvningens Gennemførelse og Bedømmelse af de opnaaede Resultater.

Konkurrencen gaar i det væsentligste ud paa Flyvning efter Tid, idet Stævneledelsen beregner den Hastighed, hvormed hver deltagende Flyvemaskine skal gennemflyve de enkelte Etapper, og Placeringen afgøres efter Pointsberegning.

Landingsprøven udføres som Mærkelanding efter en Glidning med Motoren paa Tomgang fra en af Stævneledelsen angivet Højde. Efter Landingen maales Afstanden fra Midtpunktet af Landingsmærket til nærmeste Hjul. Den maalte Afstand omsættes til Points efter følgende Formler:

1. Flyvemaskiner og Autogyroer uden Bremser;

$$\text{Points} = 135 \cdot \frac{X}{(V_1 + 5)^2}$$

2. Flyvemaskiner og Autogyroer med Bremser;

$$\text{Points} = 230 \cdot \frac{X}{(V_1 + 5)^2}$$

Hvor X er lig Afstanden fra Landingsmærket i Meter, og V_1 er lig Landingshastigheden i km/T.

Distanceflyvningen udføres paa Tid over de forskellige (ialt 7) Etapper. Der startes og sluttes paa Bromma Flyveplads ved Stockholm. Den Flyvetid, hvormed de forskellige Etapper skal gennemflyves, er beregnet efter Formlen 0,9 . V + A, hvor V er Luftfartøjets største Hastighed ved Jorden, og A en Konstant, hvis Værdi bestemmes af Vindforholdene.

Paa de fire første Etapper: Stockholm — Norrköping, Norrköping — Jönköping, Jönköping — Ljungbyhed og Ljungbyhed — Göteborg findes der ialt syv Passagekontroller, som skal overflyves i højst 100 m (over en paa Jorden markeret hvid Linie). Paa visse af Passagekontrollerne tages Tid (hemmelige Tidskontroller).

Orienteringsprøven finder Sted under Flyvningen mellem Etapperne Göteborg — Karlsborg og Karlsborg — Vesterås. Den bestaar deri, at Deltagerne paa et Kort skal indtegne Beliggenheden af nogle udlagte Lærredsflager.

Paa hver Mellemlandingsstation er der et tvungent Ophold paa een Time, og der overnattes i Vesterås.

Gennemflyvningen af den næste Etappe Vesterås — Stockholm søges gennemført saaledes, at den Deltager, der har færrest Points kommer først til Stockholm.

Placeringen afgøres efter Pointsberegning. For hvert paabegyndt Sekunds for tidlig Start gives 0,5 Points. Start senere end 10 Sekunder efter givet Startsignal straffes med 0,1 Point for hvert yderligere paabegyndt Sekunds Forsinkelse.

Passeres en Maallinie før eller efter det ideelle Tidspunkt, gives der 0,1 Point for hvert paabegyndt Sekunds Afvigelse. Ved Orienteringsprøven gives der 0,2 Point for hver Millimeter, Flagernes Beliggenhed fejlagtigt er indlagt paa Kortet.

Vinderen bliver den, der faar det færreste Antal Points.

Præmier.

Vinderen faar den nordiske Flyverpokal samt en Pengepræmie paa 1000 svenske Kroner.

Desuden udsættes der 3 Præstationspræmier i hver Klasse samt et Antal Hædersprædmier.

Til de Flyvere, hvis Deltagelse ikke bekostes af Staten, udbetales der en Pengepræmie, der dækker Deltagernes direkte Udgifter til Flyvningen.

Sommerens Lufttrafik paa København.

Flyvemaskinetyper, der passerer København. Fra oven: Junkers Ju 52, Fokker F 12, Douglas, Fokker F. 22, Junker G 38 og Savoia.

Den 19. April lægger Lufttrafikselskaberne ud efter Sommerfartplanen, der varer lige til 3. Oktober, og efter alt at dømme tegner den kommende Sæson meget lovende for Luftfarten paa Skandinavien. Forsæsonen har bragt en væsentlig Stigning i Passagertallet, og de nye Ruter vil uden Tvivl øge Tilgangen endnu mere. Efter en længere Ventetid kom to af de i Vinter bebudede engelske Ruter i Gang i Marts Maaned: *British Airways* og *Continental Airways*, og det hævdes, at den tredje engelske Rute vil blive etableret inden ret længe.

En betydelig Forøgelse af Rutenettet paa København finder Sted, naar den nyanlagte Bromma Lufthavn ved Stockholm aabnes for Trafiken den 1. Juli, idet samtlige Selskaber, der trafikerer København, forlænger deres Ruter til Sverrigs Hovedstad. Hidtil er al den svenske Lufttafik sydover udgaaet fra Malmø, og det skal blive interessant at se, hvor meget den kommende Luftforbindelse mellem Stockholm og Vesteuropa vil influere paa Passagertallet, efter at Rejsetiden mellem Stockholm og Paris eller London er bragt ned paa ca. 10 Timer.

Kastrup Lufthavn gaar i mere end een Betydning lysere Tider i Møde. Den har faaet en ypperlig Natlandingsbelysning, og Løfte om nyt Hangaranlæg, ny Administrationsbygning og en moderne Radio-Sikringstjeneste.

Naar Sommerfartplanen træder i Kraft, genaabnes ogsaa Natluftpostforbindelsen Stockholm—København—Hannover med Forbindelse videre bl. a. til London og Paris, og med den Forstaaelse, der er hos de danske postale Myndigheder, vil den udmærkede Natpostforbindelse sikkert blive udnyttet til det yderste.

Sommersæsonens Fartplan vil omfatte følgende Luftforbindelser:

(Rute 8) *Malmø—København—Hamborg.*

Gennemflyves daglig af D.D.L. og Lufthansa i Samarbejde.

Udgaar fra Malmø 8,30, fra København 9,00 med Ankomst i Hamborg 10,25. Fra Hamborg 18,30, i København 19,55 og i Malmø 20,20.

(Rute 27) *Oslo—Gøteborg—København*
(med Forbindelse videre til Berlin).

Gennemflyves daglig af Lufthansa med Afgang fra Oslo 8,25, Gøteborg 10,05 og Ankomst København 11,15, Tilslutning til en Berlinerrute (Rute 7). I modsat Retning: Afg. København 16,20, Afg. Gøteborg 17,50, Ank. Oslo 19,10.

(Rute 245) *Malmø—København—Gøteborg.*

Gennemflyves daglig fra 19. April til 30. Juni af ABA med Afgang fra Malmø 12,15, fra København 12,50 og Ankomst til Gøteborg 14,15. I modsat Retning: Afg. Gøteborg 7,20, København 9,05 med Ankomst til Malmø 9,20 (Tilslutning til Rute 517).

(Rute 7) *Stockholm—København—Berlin.*

Gennemflyves daglig fra 1. Juli af Lufthansa. Afg. Stockholm 8,00, Afg. København 11,45 med Ankomst til Berlin 13,35. I modsat Retning: Afg. Berlin 14,00, Afg. København 16,05, Ank. Stockholm 19,15. Efter 1. Sept. ændres sidstnævnte Tider til henholdsvis 13,00, 15,05 og 18,15.

(Rute 5) *Malmø—København—Berlin.*

Gennemflyves daglig af A.B.A., D.D.L. og Lufthansa i Fællesskab. Afg. Malmø 8,30, Afg. København 9,00, Ank. Berlin 10,50. I modsat Retning: Afg. Berlin 14,00, Ank. København 15,50, Ankomst Malmø 16,15. Efter 1. Sept. ændres sidstnævnte Tider til henholdsvis 13,00 og 14,50, medens Ankomsttiden til Malmø forbliver uforandret.

(Rute 509) *Stockholm—København—Hamborg—Bryssel—London/Paris.*

Gennemflyves Hverdage af AF og SABENA i Fællesskab. Strækningen Stockholm—København paabegyndes først d. 1. Juli.

Afg. Stockholm 10,00, Ank. København 12,15, Afg. København 12,30, Afg. Hamborg 14,00, Ank. Bryssel 16,05,

Passagererne har det bekvemt i en moderne Trafikflyvemaskine.

Ank. London 18,00, Ank. Paris 17,40. I modsat Retning: Afg. London 7,30, Afg. Paris 8,00, Afg. Bryssel 9,30, Ank. København 12,55, Ank. Stockholm 15,45.

(Ruterne 240 og 511) *Stockholm—Malmø—København—Hamborg—Amsterdam—Rotterdam—London/Paris.*

Rute 240 gennemflyves daglig af ABA og KLM i Fællesskab. Den mellemlander ikke i Hamborg og Rotterdam. Strækningen Stockholm—København paabegynder først d. 1. Juli.

Afg. Stockholm 8,45, Afg. Malmø 11,25, Afg. København 11,55, Ank. Amsterdam 15,05, Ank. London 17,10, Ank. Paris 17,15. I modsat Retning: Afg. London 10,00, Afg. Paris 10,05, Afg. Amsterdam 12,35, Ank. København 14,55, Ank. Malmø 15,25, Ank. Stockholm 18,00.

Rute 511 gennemflyves Hverdage af ABA, DDL, KLM og Lufthansa i Fællesskab. Strækningen Stockholm—København paabegyndes først fra 1. Juli.

Afg. Stockholm 12,50, Afg. Malmø 15,50, Afg. København 16,20, Ank. Hamborg 17,45, Ank. Amsterdam 20,10, Ank. London 22,00, Ank. Paris 22,45. I modsat Retning: Afg. London 7,00 (ingen Forbindelse fra Paris), Afg. Amsterdam 9,30, Afg. Hamborg 11,05, Ank. København 12,30, Ank. Malmø 13,00, Ank. Stockholm 15,45 (Tilslutning til Helsingfors).

(Rute 517) *Malmø—København—Amsterdam—Rotterdam—London/Paris.*

Gennemflyves daglig af ABA og KLM i Fællesskab. Tilslutning til Rute 245.

Afg. Malmø 8,30, Afg. København 9,00, Ank. Amsterdam 12,40, Ank. London 14,35, Ank. Paris 14,20. I modsat Retning: Afg. London 14,10, Afg. Paris 14,00, Afg. Amsterdam 17,10, Ank. København 20,00, Ank. Malmø 20,30.

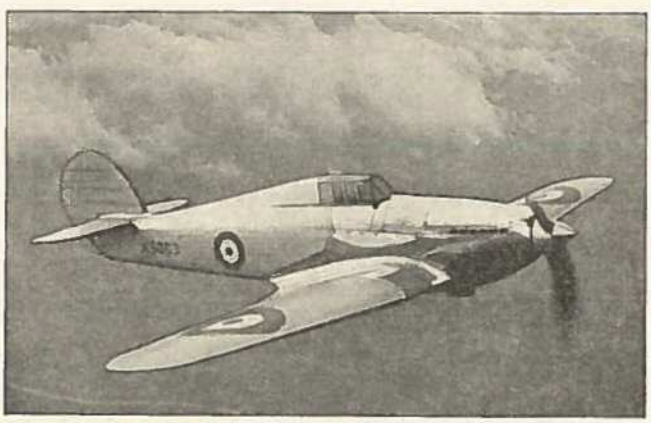
København—Malmø.

Fra 19. April til 30. Juni ialt syv Forbindelser alle Hverdage og fire alle Søndage.

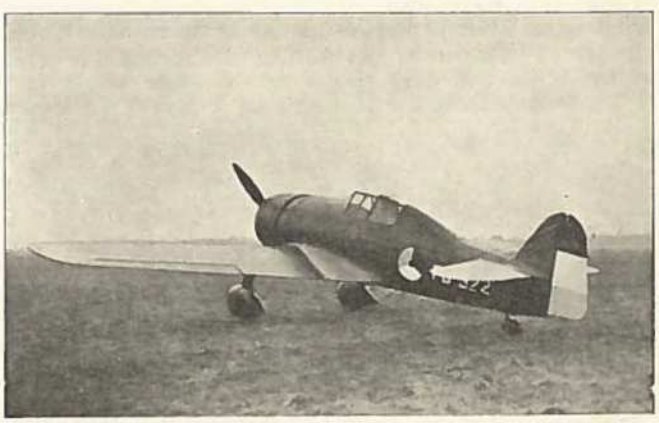
England—Skandinavien.

British Airways alle Hverdage, via Hamborg—Amsterdam. Afg. København 9,05, Ank. London 15,15 Afg. London 9,00, Ank. København 15,10.

Continental Airways alle Hverdage, via Hamborg—Amsterdam. Afg. København 10,30, Ank. London 17,35, Afg. London 11,00, Ank. København 17,35. Fra 1. Juli fortsættes Ruten til Stockholm.



Nyeste engelske Jager: Hawker lavvinget Monoplan med Rolls Royce Merlin Motor. Største Hastighed: 480 km/T.



Nyeste hollandske Jager: Fokker D 21. Største Hastighed: 450 km/T. Motor: Bristol Mercury eller Hispano.

Omkring Mulighederne for Samfærdsel mellem Planeterne.

Hoveduddrag efter »l'Air« Marts 1936. - Ved Kaptajn *E. K. S. Lærum.*

I *l'Air* for Marts 1936 findes en Artikel, der beskæftiger sig med ovennævnte Emne, og dens Indhold er af en saadan Art, at den er egnet til at vække Interesse, og jeg skal her forsøge at gengive Hovedindholdet deraf.

Dengang det lykkedes den menneskelige Opfindergenius at virkeliggøre Ikaros legendariske Drøm, da det blev muligt at flyve i Jordens Atmosfære med Apparater der er tungere end Luften, stilledes der snart et nyt Spørgsmaal til Løsning — nemlig at løsrive sig fra Jorden og undersøge *Verdensrummet* og dettes Gaader. Selve dette Spørgsmaal er lige saa gammelt som Menneskene selv. Fra Oldtiden har begavede Mænd søgt at opstille Løsninger til Overvindelse af Jordens Tiltrækningskraft.

Som paa saa mange Felter danner ogsaa Verdenskrigen her et Skel, idet det først er under og efter den store Krig, at det videnskabelige Studium af dette Problem er drejet ind i en Retning, som giver een Ret til at vente og tro paa, at Løsningen af Spørgsmaalet ikke er ganske umulig og maaske ogsaa inden for en overskuelig Tid.

Adskillige Videnskabsmænd har arbejdet med Problemet.

Blandt de Videnskabsmænd, som har studeret og bearbejdet dette betagende Spørgsmaal, skal nævnes Franskmanden *Esnault-Pelterie,* der allerede før Krigen har fremsat en videnskabelig Teori om Planer til et Apparat, der skulde være i Stand til at transportere levende Væsener ud i Stjerneverdenen. Videre nævnes Amerikaneren Professor *Goddard,* Tyskerne, Professorerne *Hermann Oberth* og *Walter Hoffmann* samt endelig Dr. *André Bing,* som allerede i 1912 udtog belgisk Patent paa et Apparat, der var bestemt til at udføre Ekspeditioner til Atmosfærens øverste Regioner.

De første videnskabelige Beregninger vedrørende Problemet: Navigation fra Planet til Planet, udførtes af Russeren Professor *K. Ziolkowsky,* der udgav dem i 1896. I 1903 udgav han et endnu vigtigere om: En Raket til Verdensrummet.

Samtidig udtog Tyskeren, Baron *Ungern* et Patent, som Krupp Fabrikerne gennem en Aarrække udførte Eksperimenter med i militære Øjemed, men uden virkeligt Held.

Det kassiske Grundlag for »Stjernenavigationen« fremkom i Aarene 1911—13 i en russisk Avis og skrevet af den førnævnte Ziolkowsky med Titel: »Udforskning af Himmelrummet med et »vehicule à réaction«. Dette Arbejde blev dog stærkt kritiseret baade i Ind- og Udland.

Noget før Verdenskrigen (1913—14) fremkom Tyskeren Professor Hermann Oberth med Teorien og Grundlaget for Ilt- og Brint-Raketten.

I Oktober 1916 fremkom Russeren Professor *Tichot* med en fantastisk Afhandling om Ophævelse af Tyngdekraften ved Hjælp af Elektricitet.

Fra 1918—19, hvor Amerikaneren Professor Goddard fremkom med sine Teorier og Forsøg, voksede Bunken af Arbejder vedrørende Himmelrummets Erobring, hvoraf skal nævnes:

Oberth: Raketten mod Himmelrummet.
Valier: Himmelflugten.
Hohmann: Muligheden for at naa Himmellegemer.

Under Protektorat af det Aero-Hydrodynamiske Central Institut i Moskwa blev den centralrussiske Organisation for »Stjernenavigationsforskning« og Problemer vedrørende dette Emne stiftet i 1924 under Ledelse af Professor *Westschinkin,* der udførte sit første Forsøg i 1925, efter hvilken Tid man er optaget af at fremstille Modeller til Planet Raketter uden Pilot. I Wien er der i 1926 stiftet et Selskab med Navn: Videnskabeligt Selskab til Udforskning af Himmelrummet.

I 1929 fremkom Professor Oberth med sit Arbejde om: »Middel til Realisation af Navigation i Himmelrummet«.

Taget under Eet er alle enige om, at Muligheden er til Stede — Maaden hvorpaa det i sin Tid skal kunne ske, er diskutabel, og om menneskelige Væsener kan »transplanteres«, kan man selvsagt ikke sige noget endeligt om endnu.

Professor Goddard paastod i sit Arbejde i 1919, at det vilde være muligt at affyre en Raket paa 1 Punds Vægt mod Maanen, forudsat at Drivladningen vejede 600 Pund. Drivladningen skulde være af en saadan Kvalitet, at den skulde kunne udvikle 1238,5 Varmeenheder pr. kg. Men et brugbart *Transportmiddel* maatte veje henved 2000 Gange saa meget.

Selv om det var muligt at fremstille en Raket paa 600 Tons Vægt, hvor man kunde placere levende Væsener, der skulde kunne vende tilbage til Jorden, blev det nødvendigt at multiplicere med 600, hvormed man vilde komme op paa det enorme Tal 360000 Tons. Hvordan man skulde kunne bremse op for en saa kolossal Vægt paa 600 Ts., naar den vender tilbage, er ikke let at sige.

Professor Piccards Betragtninger.

Professor Piccard udtaler sig ganske interessant om Himmelraketten, hvis Mulighed han tror paa:

Den moderne Krigsteknik tillader, at man udskyder Granater paa en Afstand af 120 km. Disse Projektiler naar en Højde af mindst 30 km. Hvis man skyder lodret med saadan en Kanon, vil Projektilet antagelig naa op i ca. 70 km's Højde. Hastighedsforøgelsen pr. Sek. under Passagen i Kanonen er sikkert adskillige Tusinde Gange større end Tyngdens Acceleration. En Accelerationskraft paa adskillige Tons pr. Kilogram er til Stede, og det vil intet levende Væsen, intet følsomt Maaleinstrument kunne taale at være udsat for.

Kun i det Tilfælde, at man kunde anvende en Kanon paa *nogle km's* Længde, vilde man teoretisk kunne reducere Accelerationen tilstrækkeligt til at kunne sende levende Væsener ind i Stratosfæren ad den Vej. Den Mulighed kan man saaledes hurtigt lade ude af Betragtning.

Raketten vil altid være det eneste Middel, som vil tillade Mennesket at naa til Grænsen af Atmosfæren og derudover. I Raketten er Drivmidlet anbragt i Bagenden, og maa kunne bevæge den ud i Verdensrummet med kolossal Hastighed. Naar man kender Hastigheden, kan man alt'd beregne Rakettens øvrige Dimensioner.

Flyvning udenfor Jordens Tiltrækningszone er ikke helt udelukket, mener Piccard. Men Mængden af Drivmiddel til saadan en Flugt maa naturligvis være enorm. Han mener, at Flyvningen tilbage til Jorden er den vanskeligste. En Raket, der kommer tilbage fra Universet og ind i Jordens Atmosfære faar som Følge af Jordens Tiltrækningskraft en Hastighedsforøgelse af 11 km/sec. En Faldskærm vil være umulig at anvende til Opbremsning under Flyvningens sidste Kilometer. For at Opbremsningen ikke skal være farlig for Passagerer, er det nødvendigt at begynde denne i adskillige Tusinde Kilometers Højde.

Det bedste Drivmiddel karakteriserer han som værende flydende Ilt blandet med Sprit eller flydende Kulforbindelser.

Piccards Betragtninger ender i en Konklusion om, at Raketflyvning ind i Stratosfæren til dens yderste Grænser og derudover ligger inden for Rækkevidde om en overskuelig Tid — men Forbindelse mellem Kloderne maa endnu høre til i Drømmenes Verden. Skal dette dog muligvis lykkes en Gang, kan Drivmidlet, Energien, der kræves til Bevægelsens Udførelse, kun frembringes ved Forvandling og Ødelæggelse af Atomer.

I denne Forbindelse skal fremhæves, at Professor Goddard under sine Forsøg har opnaaet Hastigheder paa 2434 m/sec.

Der skal anvendes vældige Begyndelseshastigheder.

Professor Hohmann undersøger i sin Bog fra 1925 navnlig Hastighedsproblemet og anslaar en Begyndelseshastighed paa 5000 m/sec. for passende og opnaaelig og beskæftiger sig med Tilbageturen og mener, at Flugten inden for Jordens Atmosfære vil følge en Parabels Bane.

Selve Opbremsningen foreslaar han udført ved en Serie af Faldskærme, der erstattes efterhaanden, som de opbrændes.

Virkeliggørelsen af Luftrejsen ved Hjælp af Midler, der er tungere end Luft, har besejret megen Tvivl og Vanskeligheder med en teknisk Ordning til Løsning af Muligheder for en Udforskning af Verdensrummet, hvor Vanskelighederne dog er ulige større end i den kendte Atmosfære.

(Fortsættes overst Side 46)

Dansk Svæveflyver Union.

Nye Medlemmer.

»Københavns Svæveflyve Klub« har optaget nye Medlemmer:

Benzinforhandler *G. Heiman*, Frederiksberg Allé 15, 1.
Benzinforhandler *F. Thorsen*, Frederiksberg Allé 13, St.
Raadhusbetjent *Alfred Dochedal*, Vesterfælledvej 41, St.
Portierassistent *Henning Walthing*, Korsgade 70.
Frk. *Erna Videbæk Poulsen*, Kirsteinsgade 4, 4.
Fru *Jenny Palm*, Brigadevej 51, 4.

Med disse er Medlemstallet nu oppe paa 44 aktive og 17 passive.

Svæveflyvernes Sang.

Ved »Dansk Svæveflyveunion«s 1 Aars Fødselsdag blev denne lille Sang sunget. For at alle de Kammerater, som ikke var til Stede denne Aften, ogsaa kan lære den at kende, offentliggør vi den hermed:

Mel.: Ja vi elsker dette Landet.

Kom nu med I unge Drenge, som til Daad har Trang.
Kom nu kun i sluttet Række, kom med Lys og Sang.
Saml jer under Ørnens Banner, se det højt mod Sky.
Nu ved fælles Hjælp vi danner, Svæveflyvningens Ry.
Nu ved fælles Hjælp vi danner, danner Svæveflyvningens Ry.

Har man engang mærket Suset, under Plan og Krop.
Svævet rundt i Æterbruset, højt mod Skyen op.
Fløjet over grønne Marker, over Skov og Slugt.
Større Glæde næppe drager, denne stolte Ørneflugt.
Større Glæde næppe drager, denne stolte Ørneflugt.

Lad os kun mod Himlen føre, vise hvad vi vil,
vise alle, Flyvning hører Ungdom, Fremtid til.
Det de gamle ikke evned, og som ej blev skabt.
Denne Arv, som blev os levnet, er Danmarks Fremtids Magt.
Denne Arv, som blev os levnet, det er Danmarks Fremtids Magt.

W. D.

Dersom nogle af Kammeraterne har et Forslag til andre Sange, saa send det ind til Unionen og lad os se paa det. En lille Sang ved vore Sammenkomster hjælper altid til med at sætte Stemningen i Vejret. Alle andre Sportsgrene har deres Sange, Svæveflyverne skal ogsaa have deres, og med en Sang paa Læben gaar Arbejdet lettere. *W. H.*

Køge Svæveflyveklub.

»Køge Svæveflyveklub« blev startet den 29. Januar i Aar og begyndte straks Bygningen af et Skoleplan (Stamer og Lippisch).

Da vi havde faaet bygget alle Ripperne, fik vi den tyske Svæveflyver *Willy Petersen* og den københavnske Svæveflyver *Willy Hansen* herned for at hjælpe os med at samle det ene Plan. Samtidig holdt Willy Petersen et interessant Foredrag med Lysbilleder om Svæveflyvning paa Hotel Hafnia. Der var mødt en talrig Forsamling, der fulgte Foredraget med levende Interesse.

Vi er nu over 14 Medlemmer, som alle er aktive, og alle arbejder med en Energi, som helt overstiger vore Forventninger, med at bygge Planet færdigt.

Vi benytter Lejligheden til gennem »Flyv« at sige Hr. Willy Petersen og Hr. Willy Hansen fra »Københavns Svæveflyve Klub« en oprigtig Tak for den Interesse og Hjælpsomhed, de har vist os og vor Klub.

Herluf Christensen.

Fra Flyvepladsen.

Flyvningerne paa Lundtofte er nu i fuld Sving igen. Hver Søndag skoles der for fuld Kraft med 3 Fartøjer. Mange af Nybegynderne er allerede saa vidt fremme, at de om kort Tid er i Stand til at tage deres A-Prøve. Søndag den 8. Marts bragte saaledes 2 nye A-Flyvere, nemlig Hr. *S. Tscherning* og Hr. *W. Dannerfjord*.

Stadig kommer der nye Elever til, og efterhaanden som de kommer frem, rykker de op paa de forskellige Hold og kommer til at flyve bedre Fartøjer. Til B-Prøverne er der ligeledes et Hold, som for fuld Kraft træner til dette, og det vil sikkert ikke vare længe, før Holdet er saa stort, at de kan faa fast Station ved Tisvilde, hvor der som bekendt findes et Terræn, hvor der kan svæveflyves.

Terrænet her er glimrende egnet til Svæveflyvning. — Skrænterne, hvor der skal flyves fra, er 20 m og op til 40 m høje og vender mod Nordvest. Desværre hører N.-V. ikke til de hyppigst forekommende Vinde. Vi maatte da ogsaa lade »Grunau Baby'en« ligge og vente i 3 Maaneder, men saa var Vinden til Gengæld ogsaa saa elskværdig at komme paa en Søndag. Landingsterrænet er derimod ikke saa godt. Naar Vinden blæser ind fra Kattegat, bliver Vandet presset ind over Strandbredden, saa at den ikke bliver mere end 5—6 m bred. Desuden er Bredden fuld af Rullesten, saaledes at Landing her er umulig.

Inde paa Land findes der imidlertid gode Landingsforhold. Det gælder blot om at komme ind over Land, inden man har tabt for megen Højde. Søndag den 15. Marts foretog *Ulrich Birch* et Forsøg paa at svæveflyve deroppe. Der blev dog kun foretaget ialt 3 Starter, og herunder viste det sig, at Vinden var for svag til, at der kunde flyves i længere Tid. Vindstyrken var kun mellem 4—5 m pr. Sek., og der fordres mindst 6—8 m pr. Sek.

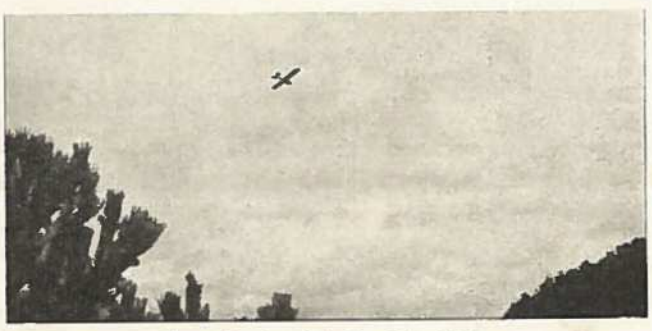
Starten foregik ved Hjælp af Motorspil, og efter at være blevet trukket op til en Højde af ca. 70 m fløj Birch ud mod Skrænten. I de to af Starterne naaede han imidlertid ikke langt nok ud, hvor Opvinden fandtes, men i den 3die Start kom han langt nok ud til, at Opvinden kunde mærkes. Som før bemærket var den dog for svag til at kunne bære Fartøjet, men vi var dog alle godt tilfreds med Resultatet, thi nu vidste vi, hvor Opvinden fandtes, og Ulrich Birch har dermed gjort et Forarbejde, som vil lette os andre, naar vi selv skal prøve en Gang.

De nye Tilsynsbestemmelser.

I sidste »Flyv« lovede vi at bringe de nye Tilsynsbestemmelser, og de ser ud som følgende.

1. Honoraret for et Tilsyn foretaget af en af Unionens Tilsynsførende, er nedsat til Kr. 10,00 plus Rejse og Ophold.
2. Hver Svæveflyvegruppe, der staar under Unionen, skal lade uddanne mindst 1 Mand, der til Stadighed følger Gruppens Arbejde og kontrollerer saavel Nybygninger som Reparationer af Svæveplaner. Uddannelsen af en saadan Kontrollant strækker sig over 10 Teoritimer, i Samarbejde med en af Unionens Tilsynsførende. (Et Hefte, som Kontrollanterne skal være i Besiddelse af,

(Fortsættes midt paa næste Side)



Svæveflyvning i Aarhus Flyveklub.

Aarhus Flyveklub har egen Hangar.

(Fortsat fra Side 44)

Og de Afstande, der skal gennemflyves for at trænge igennem Atmosfæren, er jo for intet at regne i Sammenligning med de Afstande, der skal tilbagelægges i Verdensrummet, hvoraf eksempelvis skal anføres følgende:

Til Maanen:	380000 km
Til Venus:	42000000 km
Til Mars:	78000000 km

for de to sidsnævntes Vedkommende er det taget, hvor de er *nærmest* Jorden.

Anvendelse af Raketten.

For at faa en Raket til at bevæge sig uden Drivmiddel i Verdensrummet maa man i hvert Fald sende den *ud* med en Begyndelseshastighed, der ligger over Himmellegemets Tiltrækningskraft. Jorden bevæger sig i sin elliptiske Bane omkring Solen med en Fart af 29,52 km/sec. Skal man nu sende Raketten uden for Solens Tiltrækningsomraade fra et Punkt i Jordens Bane, skal Hastigheden være 29,52 km · $\sqrt{2}$ = 41,73 km/sec. Hvis der kun er Tale om Frigørelse fra Jordens Tilrækning, kommer man til 11,18 km/sec. Dersom Jorden nu var fri for Atmosfære, skulde Raketten have en Hastighed paa 11,18 km/sec. for at overvinde Jordens Tiltrækning. Ved at udskyde Raketten i Jordens Rotationsretning i Forhold til Solen fra et Punkt paa Ækvator, hvor Jordens Egenhastighed omkring Aksen ogsaa virker, vil man faa: (11,18 + 29,52 + 0,46) km/sec. = 41,16 km/sec., hvilket nærmer sig stærkt til Solens Tiltrækning. Den Bane, Raketten skulde gennemflyve, maatte omhyggeligt beregnes i Forvejen for ikke at blive generet af andre Planeter.

Den største »jordiske« Hastighed, der endnu er opnaaet, ligger imidlertid nede paa 2,43 km/sec, men det bedste eksplosive Stof i den rette Blanding vil kunne tillade os en Hastighed paa 10 km/sec — foreløbig! — hvilket svarer til, at man kunde tilbagelægge Distancen Jorden rundt ved Ækvator paa 1⅛ Time. Dog vilde næppe noget levende Væsen kunne overleve det Øjeblik, hvor en saadan Maskine blev sendt af Sted.

* * *

Det er saaledes en Kendsgerning, at man rundt om i Verden arbejder støt og roligt med dette mærkelige Problem — Forbindelsen mellem Kloderne.

Fantasterier, vil mange sige om denne Artikel i l'Air — javel, *endnu* kan man stille sig tvivlende, selv om man er glødende begejstret og optaget af Flyvning og alle de med Flyvning forbundne Problemer — ja, man kan maaske ogsaa undre sig over, at voksne Mænd, *Videnskabsmænd,* kan beskæftige sig med saadanne Hypotheser i rammeste Alvor. Dog er det at betragte som Led i Menneskets Stræben *fremad* — og Himmelrummet med alle dets ukendte og forunderlige Kræfter og Foreteelser virker magisk tiltrækkende. Mennesket *har* altid og *vil* altid i Fremtiden beskæftige sig med Himmelrummets Udforskning — der hvor den *største* Gaades Løsning maaske er gemt.

Da en lille Dreng for ca. 26 Aar siden en Sommeraften løb ind og sagde til sin Mor, at han havde set en Flyvemaskine over Huset, fik han Klø! En saa fantasifuld Tankegang maatte for enhver Pris udryddes af hans Hjerne som Ukrudt i en Roemark. Men Flyvemaskinen *havde* været der og *var* en Kendsgerning.

(Fortsat fra Side 45)

er under Udarbejdelse. Heftet er et Uddrag af »Werkstadtpraktis«.)

Kontrollanterne er til enhver Tid den Tilsynsførende ansvarlig for, at de Reparationer og Nybygninger, der udføres paa Værkstedet, er i Overensstemmelse med det af den Tilsynsførende paabudte.

Kontrollanterne maa ikke foretage eller godkende Ændringer af anerkendte Tegninger uden den Tilsynsførendes Tilladelse. For at kunne blive Kontrollant, skal man have mindst 1 Aars praktisk Arbejde paa et Svæveflyveværksted, og maa overfor den Tilsynsførende aflægge Prøve i saavel Praksis som Teori. Uddannelsen foregaar efter Aftale med den Tilsynsførende.

Nærmere Oplysninger kan faas ved Henvendelse paa »Dansk Svæveflyve Union«s Kontor, Wildersgade 41.

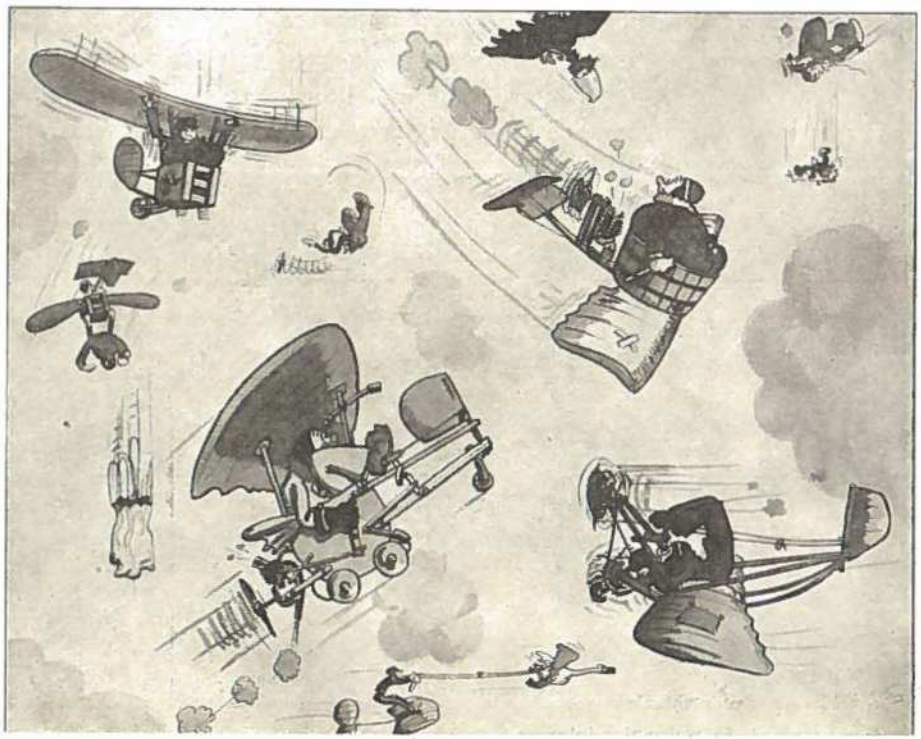
Nye Grupper.

»Silkeborg Flyveklub« og »Køge Svæveflyveklub« er blevet indlemmet i »Dansk Svæveflyve Union«.

Unionen byder hermed de nye Kammerater hjertelig Velkommen og haaber paa godt Samarbejde ind i Fremtiden.

Selvbyggere i Luften.

Under Diskussionen efter Kaptajnløjtnant *Topsoe Jensens* Foredrag om Sportsflyvningen i Aeronautisk Selskab udtalte Premierløjtnant *Michael Hansen,* at det vilde blive til Fare for Sikkerheden, hvis alle Amatorer fik Lov til at bygge Maskiner. Tegneren *Hugo Mølvig,* der er velkendt af »Flyv«s Læsere, giver Michael Hansen sin fulde Tilslutning og illustrerer, hvorledes Lufthavet efter hans Mening vilde blive overfyldt med de mærkeligste Luftfartøjer, hvis alle og enhver havde Lov til at bygge løs efter Behag.



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

Aristokraten blandt Motorcycler

Matchless

Et B. P. Mærke

Uovertruffen Konstruktion
Højeste britisk Kvalitet
Billigste danske Priser

10 fremragende Modeller - Priser fra
Kr. 1050.00
Forlang Prospekt

Lyngby Automobil-Central
Hovedgaden 1 - Telefon: Lyngby 1030

MOTOR-PALÆET
Østerbrogade 20 - Telefon: Øbro 2878

BREVKASSE

P. Herløv, Solbjergvej, spørger:

Er Flyveruten over det sydlige Atlanterhav aaben for Passagertrafik, og hvilke Selskaber opretholder Forbindelsen?

Sv.: Deutsche Lufthansa og Air France har hver sin Rute. Ingen af dem medtager Passagerer.

Luftpassagerer over Sydatlanten befordres kun med den tyske Luftskibsrute.

—o—

Luftfartforsikringer

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Fraktion for Danmark

Tlf. Central 12793

Ulykkesforsikringspolicer udstedes ved Billetkontoret i Lufthavnen

Udspring med
GQ Faldskærm
i Kastrup Lufthavn
12. August 1934

FLYVEMASKINER OG TILBEHØR

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

Faas hos

ALFRED RAFFEL A/S

Farvergade 15 Telefon C. 6395

DUPLEX

SPLINTFRIT GLAS

STENFELDT HANSEN

Central 5800

N. K. Hansen, Hillerød, spørger:

Hvor meget koster en Autogyro?

Sv.: Ca. 25.000 Kr.

—o—

Søren Kristensen, Varde, spørger:

Hvilke Flyvepladser findes der i Danmark udenfor København?

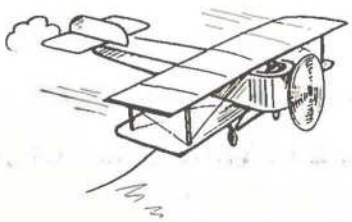
Sv.: Der findes — bortset fra de militære — private Flyvepladser ved Odense, Aabenraa og Horsens.

—o—

S. A., Vester Voldgade, spørger:

Optager Hærens Flyveskole civile Elever?

Sv.: Nej. Man skal have aftjent sin Værnepligt, og i Tilfælde af Antagelse som Elev, indkommanderes man til Tjeneste.



Indbinding
af
FLYV
pr. Aargang
Kroner 6.00

EJVIND CHRISTENSEN
VESTERBROGADE 60 - TELF. C. *13.424

NYE BØGER

Meddelt af

ANDR. FRED. HØST & SØN, Kgl. Hofboghandel

Bredgade 35 - Central 5051 - 7571

HENRI MIGNET: The flying Flea. 269 Sider ..... Kr. 9.—

Maskinen »Den flyvende Loppe« er allerede vidt bekendt i Danmark. Her er Bogen om den, med udførlig Anvisning paa at bygge den, og hvorledes saavel den som Motoren skal behandles. Det er er en Bog, som alle Amatørflyvere vil gaa til med stor Entusiasme.

AGNES ROGERS: Flight, 1935, stort Kvart-Format ..... Kr. 9.—

Dette er Flyvningens Historie i Tekst og i en pragtfuld Samling af karakteristiske og ypperlige Fotografier. En enestaaende smuk Billedbog.

GEORG BRUTTING: Segelflug und Segelflieger. 216 Sider ... Kr. 8.—

Dette er uden Tvivl den lettest forstaaelige og dog virkelig udførlige Bog om Svæveflyvning. Foruden Forfatterens egen Tekst, fortæller en Række af Verdens kendteste Flyvere deres Oplevelser.

Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab.

Generalforsamlingen.

Onsdag den 25. Marts afholdt Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab sin 27. ordinære Generalforsamling under Ledelse af Landsretssagfører Koefoed.

Selskabets Formand, Ingeniør *G. Krebs,* aflagde Beretning om Virksomheden i det forløbne Aar og meddelte, at Medlemsantallet var steget fra 366 til 400.

Desværre var Aaret ikke gaaet hen uden nogle sørgelige Ulykker. Den 13. Februar mistede Flyverløjtnant *Højlund* Livet, og knapt en Maaned senere omkom *John Trannum* under et Forsøg paa at sætte Rekord for Faldskærmsudspring fra stor Højde. April Maaned bragte to sørgelige Ulykker. Den 12. April omkom Flyverløjtnant *Kresten Lück,* og otte Dage senere Overinspektør, Løjtnant *Flemming Lønborg* med Frk. *Trier* som Passager. Henimod Aarets Slutning mistede Flyvevæsenet to af sine unge Flyvere: Søløjtnanterne *Holger Petersen* og *E. Pries.* Endelig har vi at beklage Tabet af Selskabets Generalsekretær, Kaptajn *Gunnar Fürstnow,* der omkom ved en Druknеulykke i Sundet.

Den sørgelige Række har berørt os alle dybt, og vi vil holde Mindet om disse dygtige, initiativrige og livsglade Mennesker højt i Ære.

Forsamlingen rejste sig, da Formanden udtalte: »Ære være deres Minde«.

Beretningsaarets Foredragsrække indlededes den 18. Januar af Afdelingsleder i »Deutscher Luftsport Verband«, *Fritz Stamer,* der fortalte om Svæveflyvningen i Tyskland.

I Februar flyttede Selskabet fra Christiansborg til de nuværende Lokaler i Amaliegade 33.

Den 14. Marts satte Søløjtnant *Grønbeck* under Kontrol af Selskabets Sportsudvalg, dansk Højderekord, idet han med en Nimrod-Jager naaede 10.500 m, hvorved han slog Kaptajnløjtnant *E. Rasmussens* Rekord fra 1928 med 720 m.

Søløjtnant Grønbeck fik senere paa Aftenen overrakt en smuk Sølvcigaretæske af Selskabet for sin smukke Præstation.

Den 18. Marts holdt Luftfartsdirektør *K. Lybye* et Foredrag om Lufttrafik. Den 12. April skildrede den engelske Flyver Mr. *J. Grierson* sin æventyrlige Flyvefærd fra England til Canada via Færøerne, Island og Grønland.

Under et Besøg i København sidste Sommer fik den norske Atlanterhavsflyver *Solberg* overrakt Selskabets gyldne Plaquette.

Til Slut nævnede Formanden de særlige Begivenheder, hvor danske Flyvere havde medvirket og omtalte bl. a. Marinens Flyvevævens Undsætningsekspedition til fire nødstedte Mænd i Østgrønland i Slutningen af August. Søluftfartøjet førtes af Kaptajnløjtnant *E. Rasmussen* med Søløjtnant *Riemann* og Flyvemekaniker *Greve Rasmussen* som Besætning.

Den 14. November holdt Dr. *R. Petschow* fra Berlin Foredrag om det nye Zeppelinluftskib og Verdensluftrafikens Muligheder.

Endelig havde den svenske Ingeniør *Flormann* talt om svensk Lufttrafik, og Kaptajn *Botved* havde holdt Foredrag om Pan American Airways med afsluttende Lysbilleder og Film, som blev forevist af *Peter Freuchen.*

Efter Formandens Aarsberetning meddelte Formanden for Sportsudvalget, Kaptajn *Bjarkov,* en hel Del Detailler om det forestaaende Agitationsarbejde, man havde til Hensigt at sætte i Gang snarest for at skabe den største mulige Interesse Landet over for Flyvningens Sag. Kaptajn Bjarkov nævnede bl. a., at man vilde arbejde for Oprettelsen af Klubber i Provinsen, Anlæg af Flyvepladser, Uddannelse af Sportsflyvere m. m., kort sagt, man vilde i betydelig Grad udvide Rammerne for Selskabets Virksomhed.

Inden Dagsordenens Punkt »Aarsberetning« kunde afsluttes, skulde der imidlertid hengaa en rum Tid. Fra en Kreds af Medlemmer, med Direktør Alb. Jensen i Spidsen, blev der talt for den Udvidelse af Selskabets Virksomhed, som Kaptajn Bjarkov havde skitseret, og man mente, at Selskabet til det kommende Arbejde burde tage nogle Medlemmer uden for Bestyrelsens Kreds med i Arbejdsudvalget. Længe blev der talt herom — alt for længe — idet den nævnte Kreds af Medlemmer partout vilde have, at Arbejdsudvalget skulde suppleres med Medlemmer uden for Bestyrelsen, og det vilde man tilmed have skulde ske samme Aften, skønt Dirigenten meddelte, at det ikke kunde lade sig gøre, og Formanden bekendtgjorde, at Sportsudvalget selv havde Ret til at supplere sig efter Behov. Og herved blev det.

*

Kassereren, Direktør *Aug. Gihm,* aflagde Regnskabet, der balancerede med Kl. 52,476,00. Efter nogen Diskussion blev der enstemmigt gives Decharge.

*

Følgende af Bestyrelsen var paa Omvalg: Oberst *Ramm,* Professor *Thomsen* og Ekspeditionssekretær *Gregersen,* og af disse ønskede Ekspeditionssekretær Gregersen ikke at modtage Genvalg. Da der efter Kaptajn Fürstnows Død yderligere skulde besættes et fjerde Mandat, foreslog Bestyrelsen at genvælge Oberst Ramm og Professor Thomsen, og at nyvælge Direktør *Lybye* og Dr. med. *Hagedorn.* Fra anden Side blev det foreslaaet at indvælge Ingeniør *Vøg,* Ingeniør *Nordby Knudsen,* Løjtnant *Christiansen,* Ingeniør *Eskildsen,* Tegner *W. Dannerfjord* og *A. Larsen.* Der blev foretaget skriftlig Afstemning med det Resultat, at Professor Thomsen, Dr. med. Hagedorn, Direktør Lybye og Ingeniør Eskildsen blev indvalgt i Bestyreslen.

Først hen under Midnat sluttede Generalforsamlingen.

(Fortsættes næste Side)

A/S GRØN & WITZKE

Bagageforsikring

og

Forsikring i alle øvrige Brancher

Kongens Nytorv 6 Telefon

København Central 9316

Foredraget om Pan American Airways.

Fredag den 20. Marts holdt Kaptajn *A. P. Bolved* Foredrag i Hotel d'Angleterre om Pan American Airways. Foredragsholderen omtalte Selskabets enorme Udvikling og nuværende Udstrækning samt især den grundige Planlæggelse og de omfattende Forarbejder for den nyaabnede Stillehavsrute. Man fik et tydeligt Indtryk af den maalbevidste Energi, med hvilken Amerikanerne gaar i Gang med store Projekter, som fanger Fantasien.

Efter Foredraget gik Forsamlingen over til Koncertpalæet, hvor *Peter Freuchen* med sin typiske bramfri Humor fortalte om sin lange Tur med Pan American Airways fra U. S. A. ned langs Sydamerikas Østkyst, tværs over Andesbjergene og op langs Vestkysten til Los Angeles. Foredraget var ledsaget af udmærkede Lysbilleder og tre fortrinlige Film, som pragtfuldt illustrerede den begivenhedsrige Tur.

Selskabets Bibliothek.

Aeronautisk Selskab modtager periodisk »The Society og British Aircraft Constructors Bulletins«, der indeholder Oplysningsdata for alle engelske Luftfartøjer, Flyvemotorer, Instrumenter og Udstyr etc., som anvendes til civil Flyvning. Interesserede Medlemmer kan erhverve sig ønskede Oplysninger om engelsk Flyvemateriel ved Henvendelse til Selskabets Sekretær. *L. Prytz.*

Selskabets Lokaler.

Som meddelt i tidligere Numre af »Flyv« er Selskabets Lokaler fremdeles aabne for Medlemmerne Tirsdag og Fredag Aften Kl. 19—21 foruden alle Hverdage Kl. 13—15.

Nye Medlemmer.

Følgende 26 nye Medlemmer er tilgaaet i Marts Maaned, og de bydes herved hjerteligt velkommen i Selskabet.

Cand. jur. *Henrik Middelboe.*
Civilflyver *Arvid Hansen.*
Løjtnant *Knud Clausen-Kaas.*
Ingeniør Baron *Preben Wedell-Wedellsborg.*
Løjtnant *H. M. Wiltrup.*
Tegner *W. Dannerfjord.*
Automobilhandler *Jacob Sejer Dybbro.*
Oberstløjtnant *Tage Andersen.*
Stud. art. *Jørgen Helweg-Mikkelsen.*
Direktør, Overretssagforer *Fr. H. Jacobsen.*
Arnold Dam (British Airways).
Ingeniør *Gunnar Larsen.*
Landsretssagforer *E. Falkmar.*
Arkitekt *Viggo Boesen.*
Kaptajn *E. K. S. Lærum.*
Fru Direktør *Thielst.*
Oluf Larsen.
Løjtnant *Aage Hedall Hansen.*
Premierløjtnant *H. J. Pagh.*
Civilflyver *H. I. M. Jensen.*
Kaptajn, Direktør *E. J. Ipsen.*
Fuldmægtig *Alfred Hjordt.*
Skibsmægler *Hans Jensen.*
Befragter *Axel Rasmussen.*
Direktør *L. Ohlsson.*
Direktør *Leo Iversen.*

Nye Bøger.

»Flyv«s Læsere vil i Fremtiden paa Bladets sidste Side finde en Meddelelse fra Høst's Forlag vedrørende nye aeronautiske Bøger, som fremkommer her i Landet saavel som i Udlandet.

Foredraget om Lufttrafiken.

Tirsdag den 10. Marts holdt Ingeniør *Florman* fra Sverige et interessant Foredrag om Lufttrafikens Udviklingstendenser. Foredraget, der var ledsaget af udmærkede Lysbilleder, blev holdt i Ingeniørforeningens Selskabslokaler i Forbindelse med »Dansk Trafikforening«. Som Afslutning kom Foredragsholderen ind paa en nærmere Omtale (med Illustrationer) af den nye Bromma Lufthavn ved Stockholm.

Kommende Flyvestævner i Udlandet.

Foruden til de i »Flyv«s Marts Nummer omtalte udprægede Turist-Flyvestævner i Østrig, Czekoslovakiet og England er danske Privatflyvere ogsaa indbudt til at deltage i Flyvestævnet »Les 12 heures d'Angers« i Frankrig den 5. Juli i Aar. Konkurrencerne, der indenfor de forskellige Klasser omfatter Distance- og Udholdenhedsflyvninger, er nærmest af kommerciel Art, da der skal betales Tilmeldelsesgebyr, som er temmelig stort. Samlet Præmiebelob andrager 100.000 Francs. Tilmeldelse inden 15. April, 15. Maj eller 14. Juni med henholdsvis voksende Gebyrer. Nærmere Oplysninger kan faas ved Henvendelse til Aeronautisk Selskab.

En Hilsen fra en islandsk Læser.

En af »Flyv«s Læsere, *Sigmundur Jonsson*, Tangag. 22, Isafjord, Island, er meget interesseret i Sværveflyvning og har skrevet til os, at der endnu ikke findes hverken Glideplaner eller Sværveplaner i Landet. Han mener, at der i Island nok maa kunne findes noget Terræn, der egner sig til Formaalet og har sendt os hosstaaende to Billeder, der er typisk for det islandske Landskab.

Et lille Vandfald paa Vestlandet.

»Flyv« haaber, at det maa lykkes Sigmundur Jonsson at komme i Besiddelse af de Arbejdstegninger til et Sværveplan, som han saa gerne ønsker sig, og at ogsaa den islandske Ungdom maa blive delagtiggjort i Sværeflyvningens Glæder. »Flyv« vil gerne være behjælpelig i den Udstrækning, det er muligt.

Typisk islandsk Terræn.

En Hilsen fra det danske Studenterhus i Paris.

Paa Det danske Studenterhus' Vegne bringer jeg herved »Flyv«s Redaktion vor bedste Tak for den Elskværdighed, hvormed man har imødekommet vor Anmodning om Tilstaaelse af et Frieksemplar af »Flyv«.

Interessen for Tidsskriftet er stor og bestandig stigende. Det er en Glæde at bemærke, hvorledes Interessen fanges ved »Flyv«s udmærkede og smukke Dokumentation af den danske Indsats indenfor Aeronautiken.

Med Forsikringer om Gentjeneste tegner for Association des Residents *Peer Koefoed.*

SIEMENS

elektriske Udrustning til

Flyvemaskiner og Lufthavne

Moderne Radiobaaker til Lufthavne

SYSTEM **TELEFUNKEN**

EJVIND CHRISTENSEN
fh AUGUST BANGS FORLAG
BOGTRYKKERI · PAPIRHANDEL

VESTERBROGADE 60 MEZZ. TELEFON *13404 - GIRO 23824

FREMSTILLING AF

KATALOGER
BROCHURER
BØGER

BLADFORLAG

TRYKNING
ADMINISTRATION
ANNONCER

BA.21.6

ASP "CELOSE" DOPE

(LOVBESKYTTET)

er fremstillet i nøje Overensstemmelse med Forskrifterne i B. E. S. A. Specifikation 2 D. 101, Januar 1923.

KLAR DOPE

ALUMINIUM DOPE

RØD DOPE

Fortyndingsvædske samt Identificeringsfarver og Specialfarver

ENEFABRIKANTER:

A/S O. F. ASP (SPECIALFABRIK FOR NITROCELLULOSE-LAKKER)
PRAGS BOULEVARD 37 — KØBENHAVN S.

SOMMERFARTPLAN 1936

Luftruter paa København i Tiden 19/4—3/10

D. = Daglig
Hv. = Hverdage

			Afg. Københ.
D.		København-Hamburg	9.00
D.	Malmö-	København-Berlin	9.00
D.	„	-København-Amsterdam-London/Paris	9.00
*) Hv.		København-Berlin	11.45
*) D. Fra 1/7	„	-København-Amsterdam-London/Paris	11.55
*) Hv.	„	-København-Hamburg-Brüssel-London /Paris	12.30
*) Hv.	„	-København-Hamburg-Amsterdam -London/Paris	16.20
D.	„	-København-Göteborg	12.50
D.		København-Göteborg-Oslo	16.20

De med *) mærkede Ruter gennemføres fra 1. Juli fra og til Stockholm.

Billetter og Oplysninger faas i alle Rejsebureauer og hos

DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB A/S - København

Flyve

OFFICIELT ORGAN FOR
DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Nr. 5 | Maj 1936 | 9. Aargang

Redaktion:
J. Foltmann,
Telf. Amager 2613 y,
Snorresgade 7.
Eftertryk uden Kildeangivelse ikke tilladt.

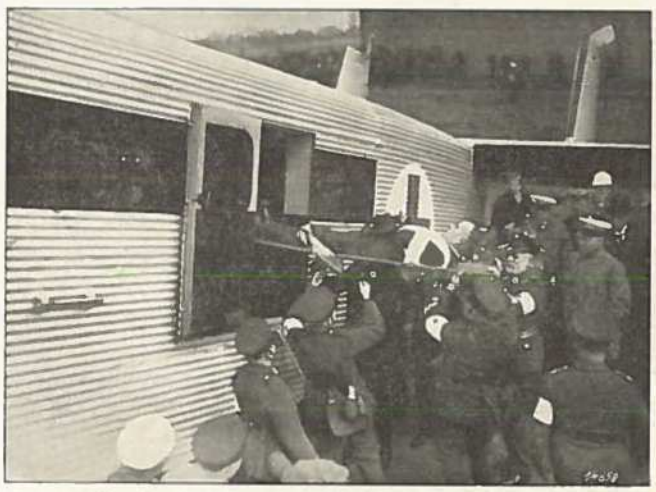
INDHOLD: Ambulanceflyvning, S. 49. — Den flyvende Konge, S. 51. — Svæveflyvning i Tyskland, S. 52. — Herhjemme fra, S. 54. — Imperial Airways vældige Ordre, S. 55. — Tre danske Svæveflyveres Bedrift, S. 57. — Nordisk Flyverpokal, S. 57. — Aeronautisk Selskab, S. 58. — Nyt fra alle Lande, S. 59. — »Air France«s Rutemaskine, S. 60. — LZ 129, S. 60. — Boger, S. 60.

Ekspedition:
fh. AUGUST BANGS FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN
Telf. 13.404
Vesterbrogade 60.

Ambulanceflyvning.

Af Overlæge *Fr. Svendsen.*

Fra en Ambulanceøvelse i Tyskland med Junkers G 31.



De store Flyvemaskiner er velegnede til Transport af syge og saarede.

Det er kun en Menneskealder siden, at *Wilbur* og *Orville Wright* var de første i Amerika, der fløj i en Maskine, der var tungere end Luft (1903), og vor Landsmand *Ellehammer* var den første i Europa (1906), men siden den Tid er der jo sket enorme Fremskridt i Teknikken, og denne er i de sidste 15 Aar ogsaa kommet de humane Bestræbelser til Gode, saa at denne Tjeneste nu omfatter:

1. Transport af syge og saarede, af Læger, Sygeplejersker og Jordemødre, og af Medicin, Fødemidler, Klæder, Post m. m.,
2. Observation af Egne, ramt af Katastrofer,
3. Forbindelse til og fra Beboere, afskaaret fra Omverdenen ved Katastrofer, Isforhold o. s. v.,
4. Eftersøgning af Personer, forsvundet i Ørkner, Bjerge eller Polaregne,
5. Eftersøgning af Vrag og indefrosne Skibe,
6. Desinfektion af smittede Egne,
7. Spredning af Giftgas i Egne, hærget af Insekter, navnlig Græshopper.

Af disse Virksomheder skal her kun omtales det første Punkt, Omsorgen for syge, saarede og hjælpeløse.

I 1920 begyndte den *franske Hærledelse* at flyve de syge og saarede i Krigene i Syrien og Marokko til Hospitaler, der laa langt fra Fronten, og i 1924 begyndte *Svensk Røde Kors* en lignende Tjeneste i det fredelige, men enorme Norrland, idet Patienterne blev fløjet til Sygehuset i Boden.

Jo mere uvejsomt og tyndt befolket et Land er, desto længere Tid tager Transporten paa Jorden, og denne er forbundet med svære Smerter for de stakkels syge, ligesom man risikerer Blodforgiftning fra de urene Saar, naar det varer mere end nogle Timer, inden den saarede kommer under Behandling paa et Sygehus. Ved Lufttransporten er da ogsaa Tusinder af Menneskeliv reddet, og utalte Lidelser mildnet; i 14 Aar er der saaledes i Syrien og Marokko fløjet 6370 syge og saarede, og kun 4 Liv er gaaet tabt herved.

I Sverige blev Røde Kors saa glad ved de smukke Resultater fra det øde Norrland, at der senere er kom-

En spansk Røde Kors Ambulancemaskine (fra Kampene i Afrika).

Junkers G 31 indrettet som flyvende Ambulance.

men Flyvecentre i Østersund, i Jämteland og fornylig i Hägernäs tæt ved Stockholm, særlig for Skärgaardstjenesten.

Den nyeste Statistik viser følgende Virksomhed fra 1. Juni 1924 til 30. Maj 1935:

Bodenplanet har haft 560 Transporter,
Østersundplanet har haft 122 Transporter,
Hägernäsplanet har haft 38 Transporter,
A/S Aerotransport har haft 39 Transporter,
Privatplan har haft 10 Transporter,

ialt 769 med henved 200.000 Flyvekilometer og kun 1 Dødsfald paa Grund af Havari. 267 Patienter led af akute Underlivssygdomme (Blindtarmsbetændelse og Saar), 88 Tilfælde var Fødselsvanskeligheder og 117 svære Ulykkestilfælde.

Der er nu 2 Ambulanceplaner i Boden og 1 paa hver af de andre Steder; Typerne er Junker W. 34 fra A/B Flygindustri i Limhamn, og de flyver 220—260 km i Timen; paa Bagbordssiden er der en bred Dør, gennem hvilken en Sygebaare let kan føres, og 2 Baarer kan anbringes over hinanden i Fjedre. Driften til Skärgaardsplanet regnes til 9000 Kr. om Aaret.

I Trafikplanet Lappland (Fokker F 22), som paa Vej fra Malmø til Amsterdam anløber København, er der Kupésystem, og her kan en løs Madras anbringes mellem de to Sæder, saa at en Patient kan ligge ned.

I Norge har Widerøe's Flyveselskap A/S, Oslo, i 1934 begyndt Ambulanceflyvning med Wacoplan C; i denne er der Plads til 2 siddende Patienter, men Ryglænet paa den bagerste højre Stol kan klappes bagud, saaledes at der bliver Plads til at indføre en Baare gennem en Luge i Agterenden og ophænge den i Fjedre.

Man har til Hensigt at anskaffe 4 Ambulanceplaner, der skal stationeres i Oslo, Bergen, Trondheim og Harstad i Norrland; Farten bliver ca. 220 km i Timen, og Prisen ikke over 50.000 Kr. Smukke Resultater er ligeledes opnaaet i Polen, Rusland, Siam og Australien, altsaa ogsaa Lande med store Afstande, spredt Befolkning og daarlige Veje.

I tætbefolkede Lande har Lufttransporten naturligvis mindre Betydning som Helhed taget, men der findes dog mange Tilfælde, hvor hurtig *Transport* har den største Betydning, navnlig naar Operation straks er nødvendig for at bevare Menneskers Liv og Helbred. I det ene Land findes der isolerede Egne, i det andet Øer med daarlige Forbindelser og uden Læger, Jordemødre eller Sygeplejersker; og selv nok saa trafikerede Egne kan blive isoleret ved Oversvømmelser, Sne og Is. I mange Lande har man derfor i de senere Aar under saadanne Forhold improviseret en Lufttjeneste, og vi staar nu kun ved Begyndelsen af en Virksomhed, som om faa Aar vil blive ganske uundværlig. *Britisk Røde Kors* har allerede sat det i System, idet Croydon Luftfartselskab i Januar i Aar har oprettet en fast Ambulanceflyvning under Korpsets Beskyttelse.

Et fuldt udstyret Ambulanceplan med Læge og Sygeplejerske kan faas Døgnet igennem og kan starte fra Flyvepladsen 15 Minutter efter modtaget Telefonopringning. Prisen omfatter Honorar til Lægen og Sygeplejerske samt Transporten af indtil 3 Ledsagere, og fornylig har Ambulanceplanet fløjet Patienter saa langt som til Lausanne og Nizza. Planet, som er hvidmalet med røde Kors paa Vingerne, er en Gave fra en Røde Kors interesseret Dame.

En systematisk Ambulancetjeneste vanskeliggøres for Øjeblikket af 3 Ting:

1. De almindelige Maskiner, hvad enten det er Militærplaner, Trafikplaner eller private Planer, er ikke indrettet til syge Mennesker, og det tager Tid at fjerne Skillevægge, Lænestole m. v., men det værste er dog, at Døren er for smal, til at en Baare med en liggende Patient kan føres igennem den, og at tage et meget sygt Menneske af en Baare og saa paa Hænder bære ham op ad Trappen og ind gennem Døren, er en Sag, der fordrer stor Øvelse af Bærerne, og som kan være meget ubehageligt, ja skæbnesvangert for Patienten. Man maa derfor

(Fortsættes nederst næste Side)

Den flyvende Konge.

Kong Edward VIII er den første britiske Monark, der har benyttet Flyvemaskinen til Rejsebrug. Allerede i adskillige Aar har han benyttet Flyvemaskinen til sine Rejser, hver Gang Lejlighed gaves, og paa sin første Regeringsdag, valgte han at anvende Flyvemaskinen til sin Rejse fra Faderens Dødsleje i Sandringham til London.

Den britiske Konge nøjes ikke med at flyve, naar Vejret er godt. I Tillid til Flyvemaskinens Sikkerhed og sine Flyveres Dygtighed og Erfaring, har han aldrig tøvet med at begive sig ud paa en Flyvning under Vejrforhold, der vilde have holdt mindre erfarne Passagerer ved Jorden. Fra Tid til anden er det blevet kritiseret, at Kongen udsætter sig for unødig Risiko ved at flyve, men de samme Kritikere glemmer at tænke paa den moderne Flyvemaskines høje Sikkerhedsstandard, og paa den Erfaring, der ligger bag Kongens Beslutning om at flyve eller at lade være under daarlige Vejrforhold. Han kan selv flyve, omend han aldrig har taget noget Certifikat, og gennem Hundreder af Timers Flyvning har han erhvervet sig et Fond af Erfaring, som kommer til Gode i de Tilfælde, hvor han sammen med sin Flyver skal træffe en Afgørelse.

Indtil Dato har Kongen ejet ti Flyvemaskiner. Sin første Flyvemaskine, som han fik i Sommeren 1929, var en aaben Gipsy Moth. I 1930 fik han to Puss Moth (Kabine-Monoplaner), som Aaret efter blev ombyttet med to Puss Moth af nyere Model. I November 1932 købte han en Fox Moth, der ganske vist var noget langsommere, men som til Gengæld havde bedre Plads til Bagagen. Denne var den sidste eenmotorede Flyvemaskine i Kongens Luftflaade. Foraaret 1933 anskaffede han en Dragon Moth og en Vickers Viastra, begge tomotorede Flyvemaskiner. »Dragon«en var indrettet til seks Passagerer og »Viastra« til tolv.

Først paa Aaret 1935 solgte Kongen begge Maskiner, og hans Vickers »Viastra« anvendes nu af Air Ministry til Radioforsøg. Som Erstatning købte han de to Maskiner, han nu ejer, to Dragon-Rapide, der hver er indrettet til at kunne medføre fem Passagerer. Ligesom alle hans tidligere Flyvemaskiner, er de to Dragon-Rapide, der bærer Indregistreringsbogstaverne G-ACTT og G-ADDD, malet med Gardens røde og blaa Farver.

* * *

Kongens Luftrejser har strakt sig langt ud over de britiske Øer. Talrige Gange har han krydset Kanalen, som Regel i sin egen Maskine, men ogsaa undertiden med en af Trafikmaskinerne. Her i Skandinavien vil huskes hans Rejse i Efteraaret 1932, hvor han kom flyvende i en af Imperial Airways Maskiner, og hvor han under Opholdet i Danmark fløj til Fyn med et af den danske Marines Luftfartøjer. Under sit Ophold i Sydamerika i 1931 benyttede han fortrinsvis Flyvemaskinen til sine Rejser. En af hans egne Flyvemaskiner blev sendt med et britisk Hangarskib til Buenos Aires, og hans Flyvninger i Sydamerika var i høj Grad medvirkende til at fremme Interessen for Flyvning overalt, hvor han kom frem.

Kongens private Flyver har i flere Aar været Flight Lieutenant *E. H. Fielden,* der i 1929 blev dekoreret med Royal Air Force Kors. Flight Lieutenant Fielden førte »Dragon«en, da Kongen foretog den første Flyvning i sin Regeringstid, og han blev derved den første Flyver, der førte en engelsk Konge gennem Luften.

(Fortsat fra Side 50)

arbejde for, at der bygges Planer, der let kan omdannes, og som navnlig har brede Døre eller Luger,

2. der er Mangel paa gode Landingspladser, og
3. Anskaffelsen og Driften er meget dyr, men ogsaa disse Hindringer vil med Tiden blev overvundet.

Men man kan ikke lade en Patient ligge alene, han maa ligesom paa den faste Jord overvaages af en Læge, Sygeplejerske eller Sygepasser og maa om fornødent hjælpes. Dette har dog ogsaa sine Vanskeligheder, idet man maa sikre sig, at Hjælperne ikke bliver luftsyge, ligesom Hjælpen under disse Forhold fordrer særlig Rutine.

At alle Flyvepladser bør have Nødhjælpstationer med Materiel og uddannet Personel, og at alle Flyvere bør være Samaritter, er en Selvfølge.

I *Danmark,* hvor der er saa mange Telefoner, Ambulancer, Læger og Hospitaler som i intet andet Land i Europa, vil der under normale Forhold ikke være meget Brug for Ambulanceplaner, men det kan dog blive nødvendigt at skaffe *hurtig Forbindelse* med Smaaøer og afsides Steder, f. Eks. naar disse er blokeret af Sne og Is, og det bliver tvingende nødvendigt, saafremt der er Patienter med Blindtarmsbetændelse, indeklemt Brok, stærk Blødning, Fødselsvanskelighed o. s. v., der skal føres til et Sygehus snarest muligt.

Iøvrigt kan ogsaa tætbefolkede og centrale Egne blive afskaaret fra Omverdenen, saaledes som vi saa det for nogle Uger siden efter den voldsomme Snefygning.

I det sidste Snes Aar har Hærens Flyvertropper stillet et Plan til Raadighed, hvilket er passeret omtrent een Gang aarlig; man har telefoneret til Sjællandske Flyverafdeling (Kirke Værløse Nr. 32), og med Krigsministeriets Tilladelse er et Øvelsesplan straks afgaaet til Stedet. Adskillige Menneskeliv er herved reddet, og Landets Borgere maa være dybt taknemmelige for en saadan Hjælp. Planet har dog kun en Dør af sædvanlig Smalhed, saa at en Baare med en liggende Patient ikke kan føres igennem den, og der bør derfor arbejdes paa Anskaffelsen af et særligt Ambulanceplan eller i hvert Fald af et Plan, det være militært Plan, Trafikplan eller Privatplan, der hurtigt kan indrettes efter de ovenfor nævnte Fordringer.

En væsentlig Ulempe i dette Øjeblik er de faa Landingspladser, der findes i Landet, men ogsaa dette Forhold vil under Presset af den hurtige Udvikling forbedres fra Aar til Aar, saa at en permanent og paalidelig Luftambulancetjeneste vil blive et vigtigt og uundsærligt Led i vort Samfundsliv.

Svæveflyvning i Tyskland.

(Wasserkuppe Stævnet 1935).

Af *S. Scott-Hall* i »The Royal Air Force Quarterly« Jan. 1936. - Oversat af *L. Prytz.*

I efterfølgende særdeles interessante Artikkel faar Læseren et førstehaands Indtryk ikke alene af Svæveplanernes tekniske Udvikling i Tyskland men ogsaa af den enestaaende og typiske Maade paa hvilken Tyskland har opfattet, organiseret og fremhjulpet selve Svæveflyvebevægelsen. Paralleler kan ikke tænkes i andre Lande, hvor Diciplin og Organisation ikke er tilsvarende fremtrædende Træk i den nationale Karakter.

Oversætteren.

Fig. 1. Condor.

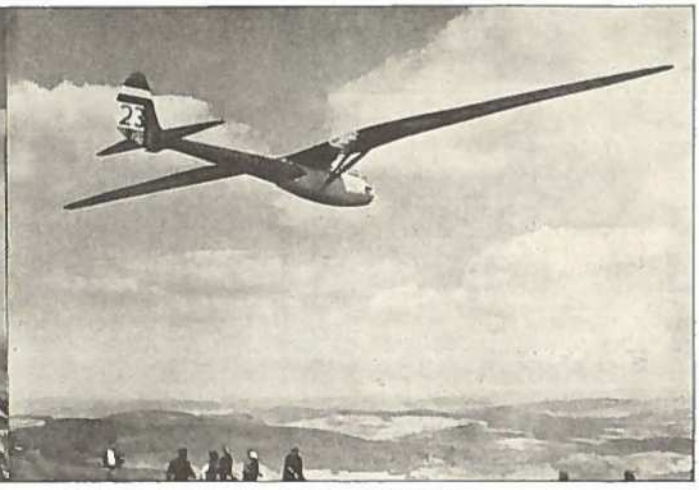


Fig. 2. Rhönadler.

ENDNU EN GANG er alle tidligere Distancerekorder blevet slaaet ved de aarlige Svævekonkurrencer ved Wasserkuppe, og endnu en Gang har Tyskland vist Værdien af den intense Dyrkning af motorløs Flyvning, som blev Landets Svar til Versailles Traktatens Begrænsninger.

Fire Aar er passeret, siden mit sidste Besøg i Rhön, og jeg havde forventet et antageligt teknisk Fremskridt. Til Trods for denne forudfattede Indstilling blev jeg imidlertid alligevel forbavset over Fremskridtet i denne Henseende, medens Udviklingen af Bevægelsen i andre Henseender maaske var endnu mere overraskende.

I Tyskland er Slagordet i Øjeblikket »Organisation«. Dette har alle Dage været et fremherskende Træk i den tyske nationale Karakter, men det er vanskeligt at tro, at det nogensinde har været mere slaaende end under Nazi-Regimet. Intetsteds var dets Anvendelse mere intens end ved Wasserkuppe.

Jeg tror ikke, det er uretfærdigt mod andre Lande at sige, at Udviklingen af Svæveflyvning i Tyskland altid har været mere metodisk end noget andet Sted. Ligesom alt andet Forskningsarbejde — for det er den nemlig endnu — saa egner Svæveflyvning sig godt for logisk Behandling. Men foruden en logisk Udvikling saa kræver Svæveflyvning endnu en Egenskab hos dem, der giver sig af med den — nemlig en uselvisk »team-cooperation«, d. v. s. en Evne til ved Selvtilsidesættelse at kunne løfte i Flok. Betragtes Svæveflyvningen i Øjeblikket udelukkende som Sport, saa findes der antagelig ingen anden Form, der kræver den samme Grad af Selvtilsidesættelse. For at et Medlem af en Svævegruppe kan faa en Tur, kræves Assistance af et Dusin andre; og jo dygtigere den ene er, desto mere Flyvning faar han almindeligvis paa Bekostning af Resten af Holdet. Ovenpaa alt dette kommer Skuffelserne ved havarerede Luftfartøjer og ugunstige Vejrforhold. Alt ialt kræver motorløs Flyvning enten den virkeligt begejstredes Idealisme eller et eller andet Motiv i et højere Plan end den rene Tilfredsstillelse af den enkeltes Ønske om at flyve.

Hvilket Motiv har da inspireret og fremmet Svævning til en Stilling af saa stor Betydning indenfor tysk Flyvning? Det har aldrig været vanskeligt at besvare dette Spørgsmaal, og i Øjeblikket er det særdeles let. Traditionerne fra *Richthofen, Boelke, Immelmann* og de andre er gaaet i Arv til Svæveflyverne paa Wasserkuppe. Fædrelandets Ære og Prestige hviler i deres Hænder, siden deres Fjender havde dekreteret, at ingen andre maatte føre dem videre. Derfor er det sket, at et stort Luftværns Ære er blevet fremelsket og opildnet mellem Bjergene ved Rhön. Kan man vel undre sig over Resultatet?...

Gennem Aar havde de arbejdet under enormt ugunstige Forhold og store Vanskeligheder, af hvilke den største var Pengemangel. Men Hitlers Regime har ændret alt det. Penge har standardiseret de mest fremragende Typer af Svæveplaner, og de har givet hver Flyver et komplet Sæt moderne Instrumenter samt en Faldskærm. De har foranlediget Konstruktionen af en stor Hangar »Herman Göring Halle« paa Wasserkuppe.

Men af større Betydning end nogen af disse Ændringer er dog den Organisation, som er bygget op i hele det tyske Rige. Landet er nemlig opdelt i 15 »Landgrupper«, og hver af disse har kontrollerende Myndighed over alle Svævegrupper eller »Stedgrupper« indenfor dens Omraade. Det blev meddelt, at der ialt var flere Tusinde af disse. Hele denne mægtige Bevægelse danner en af Grenene af den tyske Luftsportsforening.

Sidst men ikke mindst for det tyske Hjerte blev der anskaffet Uniformer. Disse ligner meget Uniformerne i Luftværnet og inkluderer Skaftestøvler og en kort Bajonet. Insignierne bestaar imidlertid af de karakteristiske Maagevinger, som i et Antal af indtil tre betegner Vedkommendes Duelighed eller Standpunkt.

Med den militære Uniform kom ogsaa den militære Disciplin. Ved Wasserkuppe Konkurrencerne i 1935 blev der givet Points til den Gruppe, der var smartest ved Parader saavel som til den, der opnaaede de bedste Resultater ved Flyvekonkurrencer. Den frie og utvungne Atmosfære fra gamle Dage var forsvundet og med den dens forskelligartede og maleriske Iklædning. En militær Lejr er vokset op i dens Sted. Skarpe Ordrer skærer nu gennem Luften, Afdelinger marcherer til Frokost og marcherer tilbage igen, og der gøres meget Honnør og smækkes med Hælene.

Den tekniske Udvikling.

Men hvordan er det saa gaaet med den tekniske Udvikling og med Flyvningen? Uniformer og Eksercits garanterer jo ikke aeronautisk Dygtighed.

I 1931, da jeg sidst overværede Konkurrencerne, havde

den termiske Svævning lige begyndt at tage Form. De fleste Svæveplaner paa dette Tidspunkt var dog handikappet p. Gr. a. deres daarlige Manøvreevne. En heldig Udnyttelse af termiske Opvinde, der er af meget begrænset Udstrækning, afhænger af Flyverens Evne til at skrue sin Maskine op i en snæver Spiral med lille Radius. Datidens Svæveplaner tabte imidlertid saa meget Højde i Drej med større Krængninger, at man uvægerligt benyttede meget flade og aabne Drej.

Det var indlysende, at til den nye Teknik maatte man forlange en meget forbedret Manøvreevne; og *Lippisch* gjorde en stor og heldig Anstrengelse for at opnaa dette

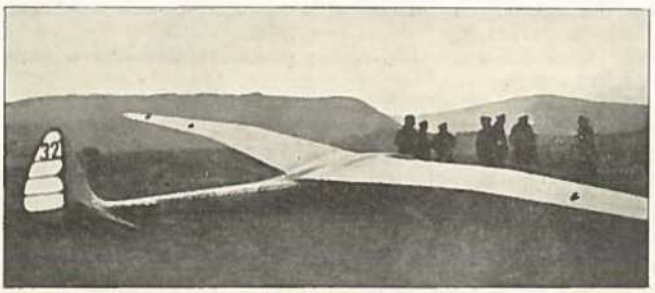


Fig. 3. Fafnir I.

i den berømte »Fafnir« (Fig. 3), med hvilken *Groenhoff* udførte mange fremragende Flyvninger.

En videre Udvikling af »Fafnir« er bedst kendt under Navnet »Sao Paulo« (Fig. 4) og repræsenterer i Dag Højdepunktet af Svæveplanskonstruktion. Foruden at denne besidder en udpræget Manøvreevne, havde man ved Konstruktionen gjort sig særlig Anstrengelse for at opnaa en forøget maksimal Hastighed. I denne Maskine er Overgangen fra Bæreplan til Krop bogstavelig talt umærkelig, og man har vanskeligt ved at tænke sig et Luftfartøj med smukkere Linier.

Nødvendigheden af en forøget Hastighed er fremkaldt af den simple Kendsgerning, at Tidsrummet med Dagslys sætter en Grænse for Distanceflyvninger; og større Hastigheder er derfor krævet. En anden Løsning paa Vanskeligheden vilde naturligvis være at indføre Navigationslys og Natlandingsudstyr; men Bekostningen i Vægt og Luftmodstand har hidtil umuliggjort deres Anvendelse i Svæveplaner.

»Sao Paulo« satte en Distancerekord i 1934 med en Flyvning paa 373 km. Desværre deltog den ikke i Konkurrencerne i 1935, saa der har ikke været Lejlighed til at sammenligne den direkte med de Typer, som senere har fulgt den. Dette Luftfartøj havde imidlertid en overordentlig kostbar Konstruktion, og af denne Grund saavel som af andre var det indlysende, at den ikke egnede sig til Standardisering for den tyske Svæveflyvebevægelse. Problemet blev derfor undersøgt, hvordan dens udmærkede Egenskaber kunde forenes med en simplere og billigere Konstruktion, men før vi gaar over til Resultaterne af denne Undersøgelse, maa vi dog betragte endnu en Udvikling af Svæveflyvningen, som er sket for nylig.

Man har længe erkendt, at der eksisterede meget kraftige Opvinde i og omkring visse Typer af Byger. Tidligere var saadanne altid udforsket med stor Forsigtighed paa Grund af Risikoen ved at blive suget op i selve Bygen og derved blive tvunget til at flyve blindt. Den gamle Teknik bestod derfor i, at man holdt sig lige under og foran for en saadan Byge. Siden er Kravene blevet rejst om meget højere Belastningsfaktorer for Luftfartøjet og om Anvendelsen af Blindflyvningsinstrumenter, hvorfor den tidligere Begrænsning er ophørt at eksistere; og Forsøgsflyvninger har vist, at man inde i visse Skyer kan finde meget kraftige og vedvarende Opvinde til Brug for Svæveflyvning.

Saa stærke var disse Luftstrømme, at man ansaa det for muligt at give Afkald paa noget af den Stigeevne, som »Sao Paulo« besad, til Fordel for større Hastighed og at bygge en Maskine med et mindre Bæreplan og forøget Planbelastning.

Det nye Svæveplan, som bringer disse Idéer til Udførelse, fik Navnet »Rhönsperber«. Maskinen har en forholdsvis lille Spændvidde (Bæreplanets Sideforhold er ca. 15, og Planbelastningen er ca. 14.5 kg/m²), og Konstruktionen er meget simplere sammenlignet med »Sao Paulo«. Bæreplanet har konstant Tværsnit og Korde over den midterste Del, og Kroppen med Plantilslutningerne er langt mindre kompliceret end i den tidligere Type. Flyveren sidder selvfølgelig i en lukket Kabine, men har alligevel et udmærket Udsyn. Her har ligeledes Hensynet til Sikkerheden været større end Hensynet til fine Linier.

Skønt den første »Rhönsperber« først blev færdig i Februar 1935, er der dog foretaget en hel Del Flyvning med denne Type — indbefattet de mest udtømmende Kunstflyvningsprøver. Luftfartøjet er bl. a. prøvet i Spind og har været dykket til en Fart af 260 km/t.

Man kan fastslaa uden Frygt for Modsigelse, at de 9 »Rhönsperber« Svæveplaner, som deltog i Aarets Konkurrencer, fremviste de bedste all-round Præstationer; men det var tydeligt, at i den termiske Svævning blev de almindeligvis distanceret af andre Typer paa Grund af deres højere Planbelastning.

Tendensen i den tyske Svæveflyvebevægelse synes mere og mere at gaa ud paa at koncentrere sig om nogle faa udvalgte Typer. Den store Variation af Typerne, som man saa paa Wasserkuppe for 5 Aar siden, er nu fuldstændig forsvundet. I denne Henseende ligner de moderne Konkurrencer snarere Klasseløbene i en Sejlsportsklub, hvor det er Skipperens Dygtighed, der er den afgørende Faktor for et heldigt Resultat. Den Konkurrence, som i tidligere Tider eksisterede mellem de forskellige Konstruktører, er nu helt og holdent bortfjernet. Dette skyldes utvivlsomt den Politik, som er ført af den kontrollerende Organisation. Det er en meget naturlig Tendens, som er særdeles anbefalelsesværdig, da man i saa Fald ikke længere spilder Tid og Energi paa at konstruere Luftfartøjer, som paa Grund af Konstruktørens manglende Erfaring er dømt til at blive ubrugelige fra Begyndelsen af.

1935 Konkurrencerne.

Foruden »Rhönsperber« deltog to andre Typer i Konkurrencerne i 1935. Den ene var »Condor« (Fig. 1), af hvilken Type 13 deltog, og »Rhönadler (Fig. 2), af hvilken Type 21 deltog. Begge disse Typer kom frem første Gang for ca. 3 Aar siden og er godt kendt udenfor Tyskland. Nogle faa »Rhönbussard«, som deltog (en Type med Middelpræstationer), og maaske endnu et halvt Dusin andre Typer, som var repræsenteret enkeltvis, udgjorde Resten af Deltagerne.

Den første betydningsfulde Flyvning blev foretaget af *Hofmann*, som fløj en Distance paa ca. 480 km i en »Rhönsperber«. Denne Flyvning blev imidlertid hurtigt overgaaet nogle faa Dage senere ved Ankomsten paa een

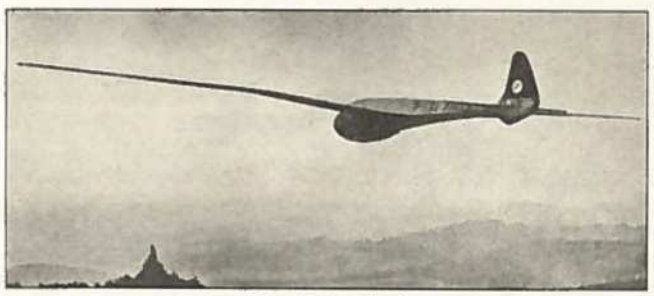


Fig. 4. Sao Paulo.

og samme Dag af 4 Svæveplaner til Flyvepladsen i Brünn i Czekoslovakiet beliggende over 500 km fra Wasserkuppe, hvorved Distancerekorden saaledes blev slaaet endnu en Gang.

Flyvernes Start ved denne specielle Lejlighed var et særdeles bemærkelsesværdigt Syn. En stærk Nordvestenvind blæste og medførte en Række tunge Skyer. Omkring 40 Maskiner blev sendt op i en stadig Strøm, og alle begyndte de med det samme at arbejde paa at vinde Højde ved Hjælp af de topografiske Opvinde, saa de kunde komme op og faa Kontakt med en af Skyerne, som passerede forbi ovenover. De spildte heller ikke megen Tid, idet de gennemsnitlig 3—4 Minutter efter at være blevet sendt

ud over Skraaningen forsvandt ind i Underkanten af en af Skyerne for derpaa at blive ført videre med denne.

Det var helt fantastisk og næsten overnaturligt saadan at se fire eller fem Luftfartøjer jage samtidig hen imod en bestemt Sky, kredse under den et Minut eller saa og saa pludselig forsvinde for Synet en efter en. Som det har været nævnt tidligere, hører Blindflyvningsinstrumenter nu til Standard Udrustningen af alle Svæveplaner, og de fleste af Svæveflyverne er meget dygtige til Skyflyvning. Det blev fortalt Forfatteren af denne Artikel, at Flyvernes udprægede Ungdom (de fleste af dem er mellem 17 og 20 Aar) samt netop deres manglende Erfaring i almindelig Flyvning tilsyneladende er en stor Fordel i denne Henseende, idet de lærer Instrumentflyvningskunsten langt hurtigere end ældre og mere erfarne Flyvere.

Den første af de 4 Rekordflyvere naaede Brünn i lidt over 6 Timers Flyvning. Paa dette Tidspunkt havde han ikke meget Haab om at finde flere Opvinde, og han var derfor glad ved at finde Flyvepladsen, saa han kunde foretage en glat Landing der. Han blev hurtigt fulgt af en anden, som landede ved Siden af ham fuldt tilfreds med at dele Distancerekorden med sin Kammerat.

Det andet Par Svæveplaner ankom først omkring halvanden Time senere, og det er disse to Flyveres Optræden, der er det mest bemærkelsesværdige i denne 4-dobbelte Præstation. Da de nemlig naaede Brünn, fløj de begge i god Højde mellem veludviklede Skyformationer med stærke Opvinde og havde endnu to Timers Dagslys. Men da de opdagede deres Kammerater paa Flyvepladsen nedenunder, drejede de alligevel rundt og gik ned og landede ved Siden af dem, for, som det senere blev oplyst, de følte, at tysk Prestige kunde ikke tjenes bedre, end ved at fire Svæveplaner alle landede paa samme Flyveplads over 500 km hjemmefra. Saadan er den tyske Samfølelse nu til Dags.

Fire forskellige Typer var repræsenteret i disse Rekordflyvninger, nemlig en »Rhönsperber«, en »Condor«, en »Rhönadler« og en Maskine benævnt »D.B. 10«. Paa Grund af Afstanden og den Omstændighed, at de var landet paa en Flyveplads, blev det bestemt, at de fire Svæveplaner skulde bugseres hjem gennem Luften; og det var herunder, at Stævnets tragiske Begivenhed fandt Sted.

To Flyvemaskiner blev afsendt fra Wasserkuppe og bragte de to første Svæveplaner hjem uden Uheld. Det andet Par blev hentet næste Dag. Det var ualmindeligt uroligt Vejr i Nærheden af den czekoslovakiske Grænse, og en af de bugserende Flyvemaskiner tabte Flyvefarten og gik i Spind. Før den uheldige Svæveflyver kunde naa at frigøre Bugserlinien, blev hele Næsen af Svæveplanet revet af og Flyveren kastet ud. Faldskærme med Haandbetjening bruges ikke i Tyskland, hvor de foretrækker den automatiske Type; men ulykkeligvis maa Udløsningslinen have svigtet paa en eller anden Maade, for Skærmen aabnede sig ikke, og Flyveren blev dræbt. (For at mindes og hædre deres mistede Kammerat gav de tre andre Svæveflyvere Afkald paa Æren for Distanceflyvningen, saaledes at den officielle Rekord tilfaldt den afdøde.)

Det er almindeligt ved disse Konkurrencer, at der finder en officiel Inspektion Sted baade af Deltagere og Luftfartøjer. I 1935 blev det imidlertid ikke Trafikministeren, der kom til Stede, men derimod Statssekretær *Milch*, som Stedfortræder for General *Göring*. Han ankom sammen med forskellige Repræsentanter for Luftfartsministeriet i en Junker Ju. 52 — den største Flyvemaskine, der endnu har besøgt Wasserkuppe — og som blev ført af en af Lufthansas Flyvere, der foretog en særdeles dygtig Landing med det store Luftfartøj paa den lille og vanskelige »Flyveplads«.

Svæveflyvningens Formaal og Resultater i Tyskland.

Man bliver ofte spurgt, om Svæveflyvning er en »praktisk Foranstaltning«, og hvad Tyskland vinder ved sin intensive Dyrkning af denne »Sport«. — Ja, hvad har Tyskland vundet derved?

Først og fremmest er Svæveplanet en glimrende Prøvebænk for aerodynamiske Idéer. Efter mit Besøg ved Svævekonkurrencerne paa Wasserkuppe fik jeg med det tyske Luftfartsministeriums elskværdige Tilladelse Lov til at se noget af Udviklingen af Motorflyvemaskiner; og der kan ikke herske nogen Tvivl om, at de aerodynamiske Raffinementer, som de moderne tyske Flyvemaskinekonstruktioner fremviser, afspejler en Viden og Erfaring, som er erhvervet i Grünau, i Rositten og paa Wasserkuppe.

For det andet er Tyskland med meget faa Omkostninger i Færd med at opbygge en Nation af Flyvere, — Flyvere, hvis Kendskab til Luften er langt mere intim, end maaske nogen tidligere havde drømt om Muligheden af, — Flyvere, som med et Øjekast ser, hvilke Luftstrømme de kan forvente i Nærheden af visse Terrænformer eller i og omkring visse Typer af Skyer, — Flyvere, som ikke behøver at blive fortalt , at det er skæbnesvangert at nærme sig en Bakkekam fra den læ Side — en indlysende Ting maaske, men som ikke desto mindre har været Skyld i mere end een Ulykke.

Kan en Svæveflyver undgaa at lære praktisk Meteorologi, og er Kendskab til Meteorologi ikke af væsentlig Betydning for Dygtiggørelsen af Flyvere?

Hvis nogen ønsker at se en ringe Antydning af den Agtelse, Tyskland nærer for sin Svæveflyvebevægelse, saa behøver han blot at besøge Luftfartsministeriet i Berlin. Lige i Forhallen vil han se to Modeller: tilvenstre »Do. X« Flyvebaaden og tilhøjre »Fafnir« Svæveplanet.

Herhjemme fra.

D.D.L. køber ny Maskine.

Det Danske Luftfartsselskab har købt en Junkers Ju 52 (Pratt & Whitney Hornet Motorer).

Faldskærmsudspring.

Helge Blakmar, der tidligere har foretaget Faldskærmsudspring ved forskellige Stævner i Provinsen, skal i den kommende Sommer paa Tourné rundt i Landet sammen med Løjtnant *Wittrup*. Helge Blakmar skal ialt foretage 20 Faldskærmsudspring.

Himmellus Nr. 2.

Cand. polyt. *Axel Olsen*, Nakskov, har bygget en »Himmellus« efter Tegninger fra Mignet's Bog. Maskinen er udstyret med en 2-cylindret Douglas Motor fra en Motorcykle.

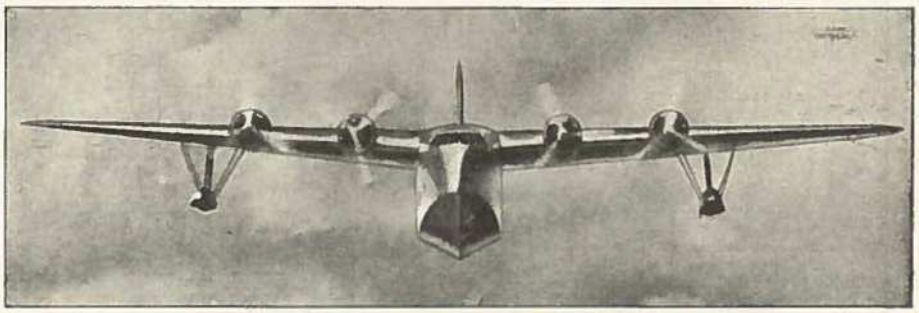
Danmark og Nordisk Pokalflyvning.

Om den danske Deltagelse i Nordisk Pokalflyvning henvises til Artiklen paa Side 68.

Fra Odense Model-Flyveklubs Udstilling.

»Imperial Airways« vældige Ordre paa nye Kæmpeluftlinere.

Den første af de 28 store, firemotorede Flyvebaade, som *Imperial Airways* for et Aarstid siden bestilte hos Short Brothers til Anvendelse paa Ruterne til Afrika og Indien, skulde være flyveklar i Begyndelsen af Maj. Den første Serie omfatter seks Flyvebaade, og man regner med Aflevering af eet Luftfartøj hver anden eller hver tredje Uge, saaledes at hele Luftflaaden paa de 28 Fartøjer skal kunne afleveres i Løbet af 1937.



Imperial Airways nye Short Flyvebaad.

Over 3000 Mand er beskæftiget med Udførelsen af dette Kæmpearbejde, hvis Udgift beløber sig til ca. 25 Mlilioner danske Kroner.

Den moderne Flyvebaad til Langtrafik.

Med fuld Last kommer hver af de nye Short-Flyvebaade til at veje ca. 18 Tons, hvoraf 3½—5 Tons er disponibelt til Besætning og betalende Last. Det er Monoplaner, bygget helt og holdent af Metal. De udstyres med fire 740 HK. Bristol Pegasus Motorer, der anbringes i Planerne med to paa hver Side af Kroppen. Motorerne faar paamonteret Propeller med stilbare Blade. Flyvebaadenes største Hastighed ved Jorden kommer til at ligge omkring 360 km/T.

I den forreste Del af den rummelige Krop indbygges to Dæk. Forude paa det øverste Dæk indrettes Plads til to Flyvere. Umiddelbart bagved installedes Radiostationen, og bagved dette igen er indrettet et Rum til Post, hvor der er Plads til 3 Tons Postsager. Paa styrbords Side af Postrummet indrettes Bestiklukafet og »Skibets Kontor«. Forude paa det underste Dæk findes Rygesalonen, og bagved denne Køkkenet. Agten for Køkkenet er den midtskibs Passagersalon, en Promenadesalon og endnu en Passagersalon.

Hver Flyvebaad bliver indrettet til at kunne rumme 24 Passagerer om Dagen eller 16 Passagerer om Natten, idet Kabinerne udstyres saaledes, at der kan indrettes Køjepladser til 16 Personer. Der er i videst mulige Grad sørget for Lydisolering, Opvarmning og Ventilation af Kabinerne.

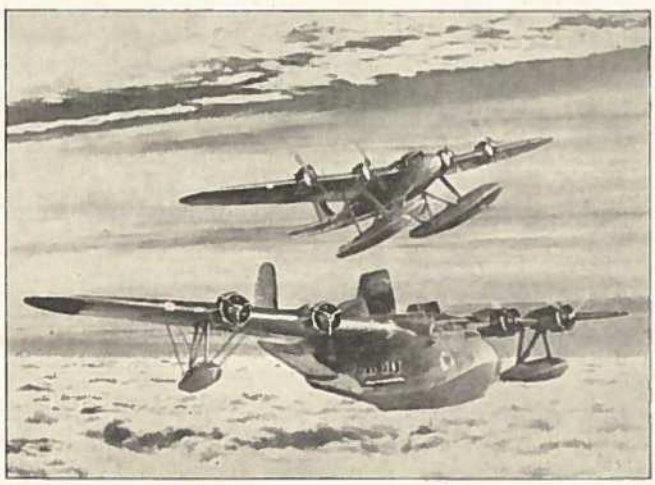
Førerrummet udstyres med de mest moderne Navigationsinstrumenter, omfattende automatisk Styring, Blindflyvningsinstrumenter og Apparater til Radiopejling.

De fleste af de nye Søluftfartøjer vil blive indrettet til at kunne flyve 1300 km uden Mellemlanding, men vil selvfølgelig kunne indrettes til at flyve meget længere Strækninger. To af dem faar indbygget Benzintanke til 3000 Kilometers Flyvning og een til over 4000 Kilometers uafbrudt Rejse. Med denne sidste er det Meningen at foretage de første Forsøgsflyvninger uden Mellemlanding over det nordlige Atlanterhav.

Flyvebadens Spændvidde er 114 eng. Fod, og Kroppens Længde er 88½ eng. Fod.

Den første Flyvebaad, der bliver døbt »Canopus«, skal indsættes paa Middelhavsruten. Nummer to, der faar Navnet »Caledonia«, skal anvendes til Eksperimenterne over det nordlige Atlanterhav, og det bliver den, der i første Omgang faar indbygget Brændstoftanke til mere end 4000 Kilometers Flyvning. Endelig vil Nybygning Nummer tre »Cavalier« blive indskibet til Amerika i demonteret Stand, og paa den anden Side af Atlanten vil den blive samlet og anvendt til Forsøgsflyvningerne mellem New York og Bermuda Øerne.

Bygningen af den nye Luftflaade har medført den største samlede Ordre paa Flyvemotorer, der nogensinde er afgivet af et Lufttrafikselskab. Indbefattet de mindre Motorer til Mayo-Luftfartøjerne beløber Ordren sig til 116 Motorer plus 40 Motorer i Reserve. Disse 156 Flyvemotorer svarer til en samlet Ydelse paa over 150.000 H.K.



Mayo »Dobbelt Luftfartøj«.

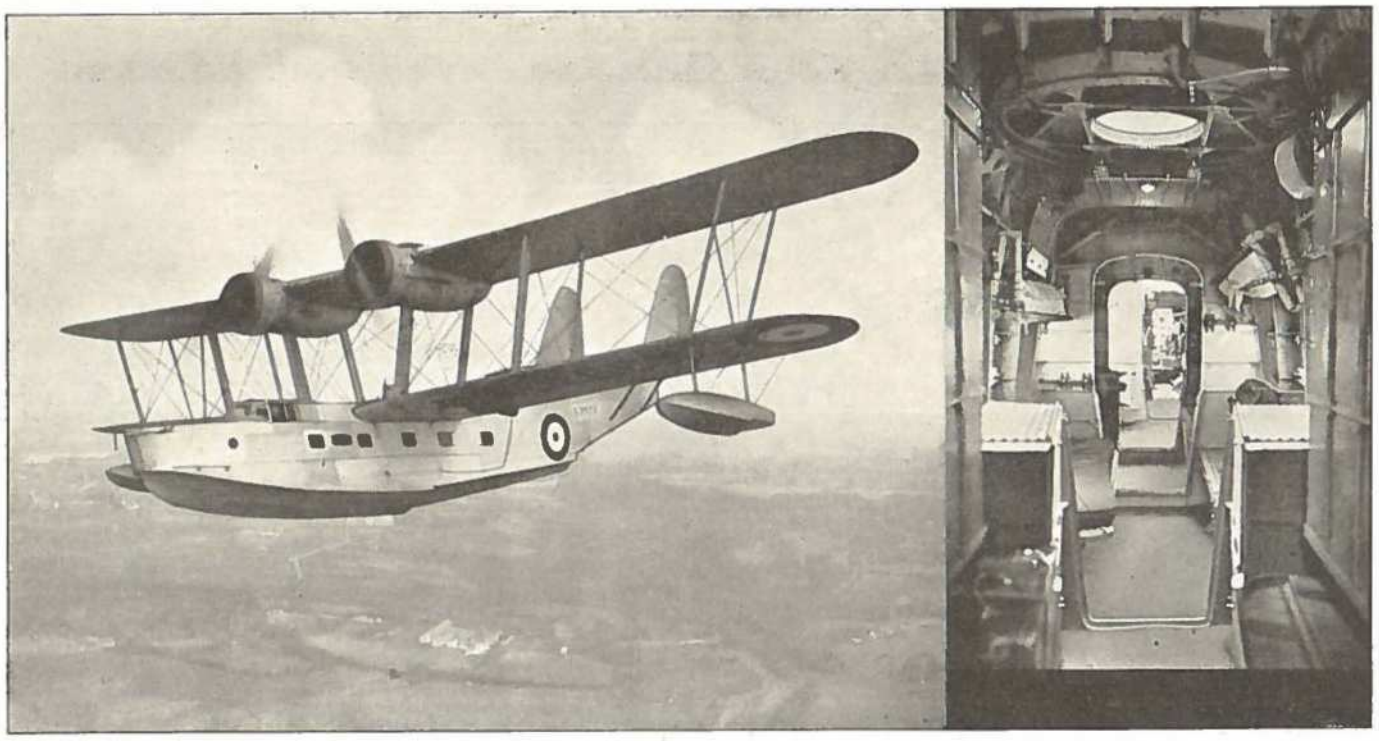
Mayo »Dobbelt-Luftfartøj«.

Short Fabrikkerne er ogsaa i Gang med at bygge det nye Mayo »Dobbelt-Luftfartøj«, the composite Aircraft, som Englænderne kalder det. Dets Opfinder er den engelske Flyveingeniør, Major *R. H. Mayo,* og Imperial Airways har bestilt det første Fartøj til Forsøgsflyvninger over det nordlige Atlanterhav.

Opfindelsen gaar ud paa at anvende et stort Luftfartøj som en Slags Startplads for en mindre, tungt lastet Maskine.

Som »Startplads« anvendes en firemotoret Flyve-

(Fortsættes nederst næste Side)



Vickers Supermarine »Stranraer« Flyvebaad.

»Stranraer«, der er Supermarine Aviation Works (Vickers) Ltd. nyeste Type, er en Videreudvikling af »Southampton« og »Scapa« Flyvebaadene. Den kan anvendes til Rekognoscering, Bombardement, Transport af Torpedoer og til Træningsbrug. Den er rummelig, meget sødygtig og har særdeles gode Flyveegenskaber. Der er tilstrækkelig Plads i Kroppen til Ophold for Mandskabet, naar den anvendes til længere Togter.

Den er udstyret med to Pegasus X Motorer, og dens Data er følgende:

Spændvidde 25,9 m, Længde 16,7 m, Højde 6,64 m, Planareal 135 m², Normal Brændstofbeholdning 2270 l, Tomvægt 5110 kg, Lasteevne 3515 kg, største Hastighed ved Jorden 241 km/T.

(Fortsat fra Side 55)

baad, der i det store Hele er bygget som de 28 Flyvebaade, der er i Arbejde hos Short Brothers Ltd. til Imperial Airways, men forstærket i Konstruktionen, saaledes at den kan bære et mindre, fire-motoret Ponton-Luftfartøj. Ponton-Luftfartøjet bliver lastet med Brændstof og Post til langt over den Grænse, hvor det kan starte fra Vandet ved egen Hjælp. Det anbringes ovenpaa Planet af Flyvebaaden, hvortil det holdes fast ved Hjælp af en særlig Anordning. Dobbelt-Luftfartøjet starter med alle otte Motorer paa fuld Kraft, og efter at være naaet op i en Højde af ca. 3000 Meter, udløser Ponton-Luftfartøjet sig fra den store Flyvebaad og fortsætter Rejsen alene, hvorefter Flyvebaaden vender tilbage til sit Udgangspunkt.

Naar Ponton-Luftfartøjet ankommer til sit fjerne Bestemmelsessted, vil det have forbrugt saa meget Brændstof, at dets Vægt tillader en normal Landing.

Flyvebaaden bliver udstyret med fire 900 HK. Bristol Pegasus Motorer, og Ponton-Luftfartøjet faar fire 350 HK. Napier Rapier Motorer.

Nye Landflyvemaskiner.

Foruden de 28 store Søluftfartøjer har Imperial Airways bestilt en Flaade paa 12 store Landflyvemaskiner til Befordring af Passagerer paa Ruter om Dagen og om Natten.

Den nye Type har Betegnelsen A.W. 27, og Maskinerne er indrettet til at kunne medføre 40 Passagerer om Dagen og 20 Passagerer i Køjer om Natten. A.W. 27 bygges hos Sir W. G. Armstrong Whitworth Aircraft Ltd. Den er et højvinget Monoplan med en meget smuk Strømlinieform. Fire Siddeley-Tiger Motorer, anbragt i Planets Forkant, yder tilsammen ca. 3000 HK. Understel og Halehjul kan trækkes ind under Flyvningen.

Kroppen er indrettet med tre Passagersaloner, et Rum til Post, et Køkken, to Toiletrum, Rum til Fragt og Bagage samt forskellige Rum til Besætninger. Den ene af de tre Passagersaloner, der alle er meget rummelige, er anbragt helt forude i Kroppen, og de to andre bagved Planet. I Højde med Planet findes Køkken og Postrum. I den forreste Salon er der 8 Siddepladser eller 4 Køjepladser, og i hver af de to bagerste Saloner henholdsvis 16 eller 8. Ogsaa i A.W. 27 tilstræbes det at skabe den bedst mulige Lydisolation, saaledes at Motorstøjen generer Passagererne i mindst mulig Grad.

Endnu foreligger ingen detaillerede Oplysninger om A.W. 27, men det opgives, at dens Marchhastighed vil komme til at ligge omkring 250 Kilometer i Timen, medens største Hastighed bliver ca. 320 Kilometer i Timen.

Den samlede Luftflaade, som Imperial Airways har bestilt, kommer saaledes til at bestaa af 40 Kæmpeluftfartøjer, der tilsammen har Plads til 1152 Passagerer.

Tre Gange en halv Time i Luften over Nordsjællands Kyst.

Tre danske Svæveflyveres Bedrift.

Den 9. April lykkedes det tre danske Svæveflyvere at sætte en smuk Rekord over Skrænterne ved Tisvilde. Med Svæveplanet »Grunau Baby« foretog **Ulrich Birch, Otto Weibel** og **Willy Jensen** hver en Svæveflugt af en halv Times Varighed, og »Flyv« bringer Willy Jensens Skildring af de tre Svæveflyveres raske Bedrifter.

Tisvilde den 9. April 1936.

Dansk Svæveflyvning er ikke mere en Fabel, det er Fakta. De danske Svæveflyvere har rundet en Milepæl, de har naaet et Maal, der blev sat for mange Aar siden, et Maal, som har kostet uendelige mange Skuffelser og økonomiske Ofre, og kun med den for Svæveflyvningen saa nødvendige Taalmodighed og sejge Tro paa, at det kunde gøres, er det lykkedes at naa til disse danske Resultater, der i Dag staar som de bedste i Norden.

Den 9. April 1936, Skærtorsdag, der skulde blive den Dag, som sikkert alle danske Svæveflyvere vil huske ud i Fremtiden, tog vi som sædvanlig ud til Øvelsespladsen i Lundtofte, vel vidende, at der var N-V Vind, og af en saadan Styrke, at der kunde gøres Forsøg paa Svæveflyvning ved Nordsjællands Kyst. Men vi var skeptiske, som man bliver efter saa mange mislykkede og forhastede Forsøg, og først ved Middagstid besluttede *Ulrick Birch* sammen med et Par Kammerater at tage Chancen og vove Forsøget.

Vi var heldige den Dag, 60 km kørtes paa Motorcykle uden Uheld, Motorspillet startede uden Vrøvl, og Vejret holdt sig med den konstante N-V Vind ca. 7 m pr. sek. Denne Gang kunde det ikke glippe. Det har vi sagt saa tit, men denne Gang passede det. Kl. 17 startede vi Ulrich Birch, og efter at have naaet passende Højde, udløste han, og saa kom de igen, disse spændende Sekunder, hvor man staar paa Jorden med tilbageholdt Aandedræt og knyttede Næver, som om man ved at anspænde hver Muskel i Kroppen, med sin Vilje kunde bringe Svæveplanet til at stige. Men det var ikke nødvendigt. Efter at være sunket til ca. 40 m over Klinten, sank Maskinen ikke mere, men fortsatte ned langs Kysten, saa langt Øjet kunde følge den. 3 Minutter senere kom Svæveplanet sejlende tilbage hen over vore Hoveder, stadig følgende Kysten i en skraa sideglidende Stilling. 10 Gange blev Maskinen til en lille Prik i det fjerne, 20 Gange hørte vi det monotont dirre i Luften over vore Hoveder, hver Gang Maskinen passerede.

En halv Time var gaaet fra Startøjeblikket, indtil Birch gav Tegn til, at han vilde lande. Landingen fulgte glat Kl. 17,36. *34 Minutter i Luften uden Motor*, et glimrende Resultat efter dansk Maalestok, og Begejstringen var stor, men Tiden kostbar, det blev snart mørkt, og der skulde naas endnu to Svæveflyvninger denne Dag. Svæveplanet blev gjort startklar, og Kl. 17,58 startede *Otto Weibel*. I den følgende halve Time oplevede ogsaa han Svæveflyvningen i al dens Herlighed, med den skønne Sjællands Kyst under sig, og den synkende Sol i Horisonten, et Billede der nok skal bringe en i Stemning, naar det ses fra et Svæveplan, der lydløst, uden en larmende Motor i Næsen, glider majestætisk gennem Luften. Kl. 18,30 blev der givet Tegn til Landingen, der forløb uden Uheld.

Ogsaa jeg fik Lejlighed til at prøve en virkelig Svæveflyvning. Fra Kl. 18,50 til Kl. 19,20 sejlede jeg frem og tilbage langs Kysten, alt imedens Solen forsvandt under Horisonten, og Skumringen langsomt sænkede sig over de

Over Skrænten ved Tisvilde den 9. April.

mange Sommerhuse ved Kysten. Det var en Oplevelse, jeg sent vil glemme, og jeg haaber, at mange af vore Svæveflyvekammerater i Sommerens Løb maa opnaa at komme til at svæveflyve ved Tisvilde Strand.

Ulrick Birch og Otto Weibel vil jeg gerne i Svæveflyvesagens Navn takke for deres uselviske Sammenhold og Kammeratskab, thi kun det gør det muligt at naa de for Svæveflyvesagens saa betydningsfulde Resultater.

* * *

Repræsentantskabsmøde i Unionen.

1. Pinsedag afholder Unionen sit aarlige Repræsentantskabsmøde i København med følgende Dagsorden:

1. Beretning.
2. Regnskab.
3. Valg af Bestyrelse.
4. Indkomne Forslag.
5. Eventuelt

Forslag, som ønskes behandlet, maa være Bestyrelsen i Hænde senest 14 Dage før Mødet.

Repræsentantskabsmødet afholdes i Foreningen af 1860's Selskabslokaler, Nørrevold 90, Kl. 13.

I Tilslutning til Mødet afholder Unionen samme Aften Kl. 20 en Fest med fælles Kaffebord, Film og Dans.

Billetter à Kr. 2,00 faas hos D. S.s Bestyrelse, Kontor: Wildersgade 41, mellem Kl. 19,30 og 20.

Nye Medlemmer tilsluttet K.S.K.

Hans-Carl Spang, Randersgade 91, Mezz. — Stud. polyt. *Jens Iversen*, Jagtvej 92, 4. — *Adolf Frederiksen*, Daltoftevej 51. — Frk. *Schmiegelow*, Frederiksberg Allé 19 A, 4. — Maskinarbejder *Edmund Nielsen*, Frederikssundsvej 127, 2. — Værkfører *Azel Palm*, Brigadevej 51, 4. — Stud. polyt. *Poul Robert Stü*, Skt. Annæ Plads 20, 4. — Frk. *Grethe Jensen*, Hans Egedesgade 25, 4. — Maskinlærling *Carl Silberg*, Toftebeksvej 15, Lyngby. — Arkitekt *Ernest Andersen*. — Stud. art. *Arne Møller*. — Grosserer *Bruno Milleck*.

Nordisk Flyverpokal 1936.

Danmarks Deltagelse.

Til »Nordisk Flyverpokal« er der fra dansk Side anmeldt følgende Deltagelse: Kaptajn *Lærum* (Dragon Moth), Premierløjtnant *Pagh* (Fokker C V), Premierløjtnant *E. C. T. Jensen* (Tiger Moth), Premierløjtnant *Sæbyé* (Autogyro), Løjtnant *Birkhede* (Tiger Moth), Løjtnant *Kierkegaard* (Fokker C. V), Løjtnant *Svensson* (Fokker C. V), Se-

(Fortsættes nederst næste Side)

Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab.

Selskabets Bestyrelse.

Den paa den ordinære Generalforsamling kompletterede Bestyrelse holdt konstituerende Møde den 20. April og fordelte de forskellige Hverv som følger:

Formand, Ingeniør *G. Krebs*. Næstformand, Havnedirektør *W. Laub*. Kasserer, Direktør *Aug. Gihm*. Sekretær, Kaptajn *L. Bjarkov*.

Medlemmer af Bestyrelsen er desuden følgende:

Ingeniør *M. P. Eskildsen*, Dr. med. *H. C. Hagedorn*, Direktør *K. Lybye*, Mester *P. Nielsen*, Ingeniør *L. Prytz*, Kaptajnløjtnant *E. Rasmussen*, Direktør *C. Thielst* og Professor *Th. E. Thomsen*.

Nye Medlemmer.

I April Maaned er nedenstaaende 40 nye Medlemmer indmeldt i Aeronautisk Selskab, og de bydes herved hjerteligt velkommen.

Løjtnant *Kaj Evald Simonsen*.
Inspektør *Svend Hammer*.
Grosserer *Georg W. Bøttern*.
Grosserer *Erik Anthony Worm*.
Direktør *Albert Jørgensen*.
Løjtnant *H. C. Jacobsen*.
Fuldmægtig *Gustav Teisen*.
Købmand *Oscar Foght-Sørensen*.
Ingeniør *Niels Rasmussen*.
Prokurist *Poul Rasmussen*.
Direktør *Preben Holten*.
Købmand *Seidelin Bøgh*.
Købmand *Victor Eisenhardt*.
Fabrikant *E. Braune*.
Assuranceekspert *Hans E. Caspersen*.
Militærflyver *Mogens Fensbo*.
Fru Grosserer *Grete Rahlff*.
Løjtnant *Viggo Sylvest Jensen*.
Premierløjtnant *E. C. T. Jensen*.
Fru *Karen R. Christopher*.
Løjtnant *E. K. Birkhede*.
Løjtnant *Ernst Bro*.
Direktør *S. Friis-Hansen*.
Direktør *I. Strand*.
Direktør *Aage Schwartz*.
Prokurist *J. C. Bøgelund*.
Fru *Johanne Krenchel*.
Grosserer *Skat Bojsen Møller*.
Sekretær *Otto Maegaard*.
Løjtnant *Holger Kierkegaard*.
Løjtnant *E. L. F. Simonsen*.
Løjtnant *A. S. Bendtsen*.
Løjtnant *P. N. Brandt-Møller*.
Løjtnant, Grosserer *Anhard S. Nielsen*.
Militærflyver *C. Sandqvist*.
Salgschef *F. R. Riis*.
Direktør *V. Steen-Christensen*.
Løjtnant *Peter Svensson*.
Premierløjtnant *Poul Sæbye*.
Redaktionssekretær, cand. polit. *Ebbe Munck*.

De ugentlige Læseaftener ophører.

Fra Tidspunktet for Udsendelsen af dette Nummer af »Flyv« og indtil videre ophører Selskabets Lokaler at være aabne for Medlemmerne de to ugentlige Aftener. Til Efteraaret vil de antagelig aabnes igen. Kontoret er dog stadig aabent som sædvanligt hver Dag Kl. 13—15.
aabent som sædvanligt hver Dag Kl. 13—15. Tilslutningen til disse Læseaftener har beklageligvis været overordentlig ringe.

Berigtigelse.

For at berolige de Medlemmer, der ikke overværede den ordinære Generalforsamling, som blev refereret i »Flyv«s April Nummer, skal det oplyses, at det ikke er Selskabets Regnskab men Status, der balancerer med Kr. 52.476,00. Regnskabsbalancen er derimod det mere moderate Tal Kr. 11.141,22.

Til Aeronautisk Selskabs Medlemmer.

Selskabets Bestyrelse og Udvalg indenfor denne har siden den ordinære Generalforsamling i Marts Maaned arbejdet med de forskellige fremkomne Problemer vedrørende Flyvningens Fremme her i Landet.

En nærmere Redegørelse for dette Arbejde og for Selskabets Arbejdsprogram i Fremtiden vil blive offentliggjort i næste Nr. af »Flyv«.

Bestyrelsen.

(Fortsat fra Side 57)

kondløjtnanterne *V. S. Jensen* (Tiger Moth), *L. F. Simonsen* (Fokker C. V), *Brandt-Møller* (Fokker C. V), *Bendtsen* (Fokker C. V), *Bro* (Tiger Moth), *K. E. Simonsen* (Tiger Moth) og Oversergent *Sandqvist* (Tiger Moth), alle fra Hærens Flyvetropper. Endvidere var Sekondløjtnant *A. S. Nielsen* anmeldt, men hans Anmeldelse maatte trækkes tilbage som Følge af et Havari under Skoleflyvning den 22. April, der kostede Sekondløjtnant Nielsen og hans Elev, Kornet *Larsen*, et længere Sygeleje.

I Kaptajn Lærums Dragon Moth medfølger Ledelsen af Flyvertroppernes Hold Oberstløjtnant *Ørum*, Kaptajn *Bjarkov* og Premierløjtnant *Johansen*.

Fra Marinens Flyvevæsen er anmeldt Kaptajnløjtnant *E. Rasmussen* (Hawker Nimrod), Flyverløjtnant *A. Christensen* (Gipsy Moth) og Flyverløjtnant *Rostrup* (Gipsy Moth).

I Civilklassen deltager Premierløjtnant *Michhael Hansen* (Dessoutter), Prokurist *Ib Aller* (Gipsy Moth) og Løjtnant *A. Hansen* (Miles Hawk).

Ialt 20 danske Deltagere.

Finland.

Civilflyveren *N. Karhumäki* (Cirrus Moth).

Norge.

Militærflyverne Kaptajn *L. Feiring* (Tiger Moth), Løjtnant *Kåre Wintertun* (Tiger Moth), Ritmester *H. Normann* (Tiger Moth), Løjtnant *Per Carlson* (Fokker-Armstrong Panther) og Løjtnant *Odd Bull* (Fokker-Armstrong Panther).

Civilflyver *D. Smith* (Moth).

Sverrig.

Militærflyverne Kaptajn *E. Bång* (Fokker C V), Kaptajn *N. Adlercreutz* (Fokker C V), Kaptajn *K. Lillier* (Fokker — Bristol Mercury), Løjtnant *B. Jacobsson* (Fokker — Bristol Jupiter), Løjtnant *O. Enderlein* (De Havilland — Gipsy Major), Løjtnant *S. Lijhagen* (De Havilland — Gipsy Major), Løjtnant *G. Nydahl* (Fokker — Bristol Jupiter), Løjtnant *N. Thunberg* (Fokker — Bristol Jupiter), Løjtnant *K. Lindahl* (Jagtfalk — Bristol Jupiter, Løjtnant *B. Seth* (Fokker — Bristol Jupiter), Løjtnant *S. Cornelius* (Moth — Gipsy Major), Løjtnant *N. Wigart* (Fokker — Bristol Mercury), Løjtnant *K. Nordström* (Fokker — Bristol Mercury), Løjtnant *S. Rydström* (Moth — Gipsy Major), Løjtnant *G. Hammarén* (Jagtfalk — Bristol Jupiter), Løjtnant *S. Sundgren* (Fokker — Bristol Jupiter), Fanejunker *V. Werngren* (Henckel — Bristol), Fanejunker *F. Vogeler* (Moth — Gipsy Major) og Sergent *B. Sjunneson* (Moth — Major).

Civilflyverne Løjtnant *T. C. H. Hedengran* (Hornet — Moth), Løjtnant *M. E. M. Lindholm* (Moth — Major), Løjtnant *B. G. Bjuggren* (Candron — Renault), Direktør *Gösta Andrèe* (Taylor Club — Continental), Direktør *F. Simonsen* (Klemm — Hirth), Løjtnant *A. G. Wenzer* (Heinkel — Mercedes), Kaptajn *A. Ahrenberg* (Moth), Direktør *T. A. E. Eliasson* (Super Drone — Douglas), *N. F. Bernström* (Avro Arran), *H. Fredriksson* (Bristol Fighter), *A. T. Høgstedt* (Miles Hawk) og Sergent *E. Bjurhovd* (Taylor Club — Continental).

Da Dagen for Anmeldelsesfristen udløb, havde Kgl. Svenska Aeroklubben modtaget 58 Anmeldelser; deraf 20 fra Danmark, 1 fra Finland, 6 fra Norge og 31 fra Sverrig.

Nyt fra alle Lande.

Ny hurtig Trafikflyvemaskine.

De Havilland Fabrikerne er i Gang med at bygge en stor firemotoret Trafikflyvemaskine, hvis Hastighed kommer til at ligge omkring de 400 Kilometer i Timen.

Den nye Maskine bliver dobbelt saa stor som D.H. 86 firemotoret Biplan, og i Modsætning til de fleste af Fabrikens tidligere Konstruktioner bliver den bygget som Monoplan. I det store Hele kommer den til at ligne den berømte »Comet«, der sejrede i Kapflyvningen mellem England og Australien i 1934. Dens Bruttovægt bliver ca. 11 Tons, og dens fire Motorer bliver betydelig større end de 200 H.K. Gipsy Six.

Ovennævnte Meddelelse fremkom paa Firmaets sidst afholdte Generalforsamling, hvor det samtidig oplystes, at de Havilland i Aaret 1935 havde haft Salg i 25 forskellige Lande, og at den tomotorede Dragon-Rapide blev anvendt af 28 forskellige Selskaber.

Fisk pr. Flyvemaskine.

I Kenora Distriktet i Canada, ca. 200 km Øst for Winnipeg, har Flyvemaskinen fejret en ny Triumf som Transportmiddel, idet der daglig transporteres frisk Fisk ad Luftvejen til Kenora, hvorfra Fisken sendes videre pr. Jernbane til de større Byer i Canada og U. S. A.

I Løbet af Aaret 1935 var Luftfragten af Fisk oppe paa 150.000 kg.

Flyvemaskinen holder Driften af en Mine vedlige.

Paa Grund af den vanskelige Forbindelse med Omverdenen maatte et Mineselskab for nogle Aar siden opgive Arbejdet i et Distrikt 600 Kilometer Nord for den transkontinentale Jernbane, men efter at man for nylig har taget Flyvemaskinen til Hjælp, er Arbejdet atter i fuld Gang, og giver langt større Udbytte end tidligere. Maskindele, Proviant og Personer befordres nu udelukkende ad Luftvejen, og Rejsen varer ikke længere i Timer, end den før varede Uger.

Luftfragt i Canada.

I Løbet af Aaret 1935 transporteredes i Canada ca. 13 Millioner Kilo Fragt og Post ad Luftvejen. Ti Selskaber var beskæftiget hermed, og de havde tilsammen 100 Flyvemaskiner, 113 Flyvere og 107 Flyvemekanikere.

Det største Selskab er Canadian Airways, der raader over 40 Flyvemaskiner og 49 Flyvere. Det mindste Selskab bestaar af een Mand, J. H. St. Martin, og een Flyvemaskine. Ikke desto mindre transporterede Mr. Martin i 1936 ca. 320.000 kg Fragt med sin ene Maskine, som han selv fløj og selv holdt vedlige.

Livlig Trafik paa en privat Flyveplads.

Heston Flyveplads udenfor London, der er anlagt for faa Aar siden for privat Kapital, og som stadig er en privat Flyveplads, er blevet Centrum for en meget omfattende Luftvirksomhed. Alene i Marts Maaned i Aar gæstedes Heston af 2042 Privatflyvemaskiner og 1169 erhvervsmæssige Flyvemaskiner. De tilsvarende Tal for Marts Maaned forrige Aar var 1841 og 953. Heston har store Hangaranlæg, Vejrtjeneste, Radiosikringstjeneste, Natlandingsbelysning og Toldstation.

K. L. M. i 1935.

Til Trods for en Del Modgang i det forløbne Aar viser Det kongelige hollandske Luftfartsselskab K. L. M.'s Statistik for Aaret 1935 et ret stort Opsving paa næsten alle Omraader indenfor Selskabets internationale Lufttrafik.

Saaledes har K. L. M. for første Gang i Selskabets Historie befordret sine 100.000 Passagerer indenfor et Tidsrum af et Aar. Paa de europæiske Ruter er der befordret ca. 95.997 Personer, paa Amsterdam-Java Linien 1540 Personer og i Vestindien 2659 Personer. Dette giver et samlet Passagerantal af 100.196 imod 85.969 i Aaret 1934, — altsaa en meget betydelig Fremgang.

Ogsaa Fragttransporterne kan — trods de stadig stigende Vanskeligheder for den internationale Handel — udvise en Stigning, idet der i 1935 er transporteret 1.320.000 kg Gods imod 1.063.636 kg i Aaret 1934.

Det hollandske Postvæsens Beslutning om at sende al Post ad Luftvejen, uanset om det er »luftpostfrankeret« eller ej, blot de respektive Luftruter kan udvise en Tidsbesparelse overfor andre Transportmidler, har ogsaa øget de Postmængder meget væsentligt, som K. L. M. har befordret i Aarets Løb. Der er i Aaret 1935 befordret 320.000 kg Brevpost imod 193.373 i Aaret 1934, — en Stigning paa ca. 65 pCt.

For at efterkomme den stærke Efterspørgsel efter Plads paa Indienruten, som hidtil kun blev befløjet en Gang om Ugen, begyndte K. L. M. den 12. Juni 1935 at flyve denne 15.000 km lange Strækning to Gange om Ugen i hver Retning.

Dette medførte en øjeblikkelig Stigning i alle Transporter paa Indienruten og gav bl. a. i Passagertransporten en Stigning paa ikke mindre end 75 pCt. For Brevpostens Vedkommende har Stigningen været 34,6 pCt. og for Godstransporten 38,3 pCt. Trods den fordoblede Flyvning har det imidlertid vist sig, at man stadig ikke kan efterkomme de Krav om Plads, der stilles til denne velorganiserede Luftrute, og den Tid er sikkert ikke fjern, da yderligere Udvidelse af Ruten maa finde Sted.

K. L. M.'s Luftflaade bestaar i Øjeblikket af ikke mindre end 50 Luftfartøjer, dertil kommer yderligere 3 amerikanske Douglasmaskiner, som lige er indkøbt til Sommerens Lufttrafik.

»Junkers Dieselmotor Jumo 205«.

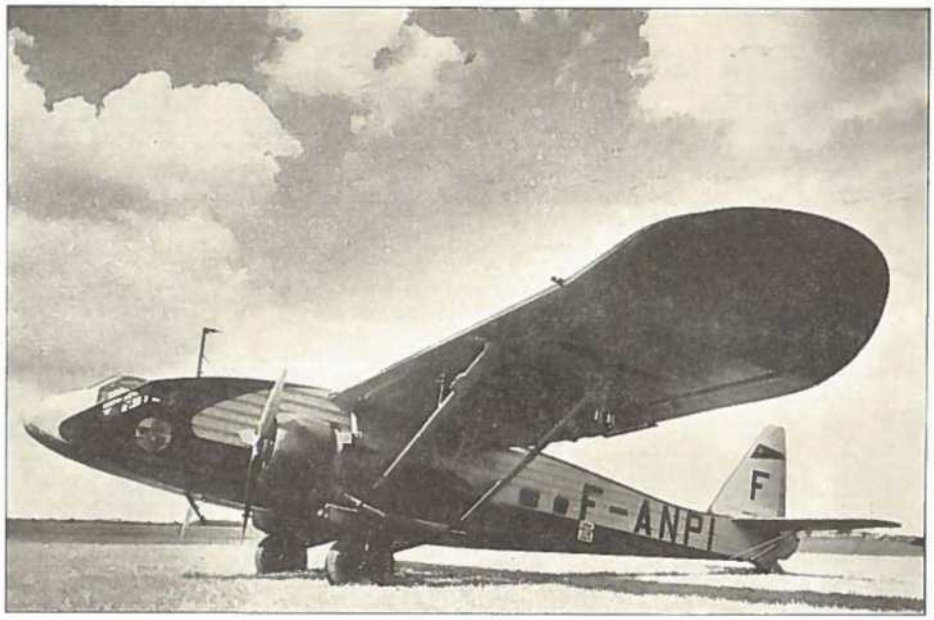
Efter at være prøvet i en to-motoret Maskine i 303 Timer, uden at nogen Funktioneringsvanskelighed er indtruffet, er Junkers nyeste Dieselmotor Jumo 205 blevet godkendt som Flyvemotor af det tyske Rigsluftministerium.

Motoren skal blandt andet anvendes i den nye hurtige Junkers to-motorede Trafikflyvemaskine, der i indeværende Sommer kommer til at deltage i Lufthansa's Trafik, ligesom den skal indbygges i de Dornier-Flyvebaade, der anvendes til Trafiken over det sydlige Atlanterhav.

Tegneren *Hugo Mølvig* synes at Autogyroen kan være farlig for Faldskærmsudspringere.

»Air France«s nyeste Ruteflyvemaskine.

Blandt de udenlandske Maskiner, der efter Sommersæsonens Aabning, gæster København, er »Air France«s nyeste Trafikmaskine, Potez-62 til 14 Passagerer. Den er et Monoplan med to 800 HK. Gnome Rhone Motorer, og Maskinens Marchfart er 270 Kilometer i Timen. Hjulene kan under Flyvningen trækkes op i Motorgondolerne. Der er blevet bygget en større Serie af Potez-62, idet Typen ikke alene skal anvendes paa »Air France«s Ruter i Europa, men ogsaa paa Orienlruten. Det store Rutenet, som Franskmændene har bygger op til Orienten, Nordafrika og Sydamerika, kræver en anselig Luftflaade, og intet bliver sparet for at fremskaffe det bedst mulige Flyvemateriel.



LZ. 129.

Det nye tyske Luftskib, L. Z. 129, der nylig har afsluttet sin Jomfrurejse over det sydlige Atlanterhav, er en Kæmpe paa 248 Meters Længde, 41,2 m i største Diameter og 190.000 Kubikmeters Gasindhold. De 16 Gasceller er i Øjeblikket fyldt med Brint, men kan naar som helst fyldes med en Blanding af Helium og Brint.

Luftskibet er udstyret med fire Daimler-Benz Dieselmotorer, hver paa 1000 H.K., Vægten af Brændstofbeholdning til Motorer udgør 60.000 kg, og den rummes i et større Antal Tanke, der er monteret langs Kølen paa begge Sider af denne. Førerkabinen, der er anbragt ret langt forude, omfatter Styrerum, Rum for den vagthavende Officer og Bestiklukaf, medens Radiorummet findes en Etage højere oppe.

Det mest karakteristiske ved Indretningen af L. Z. 129 er Passagersalonernes Anbringelse. Bagved Førerkabinen, men inde i selve Skroget, er i to Etager indrettet Plads til Passagererne. Øverst er der til den ene Side en stor Spisesalon og til den anden Side Læse- og Skrivesalon tilligemed Promenadedæk, og i Midten findes 25 Kabiner, der hver har to Køjepladser. Det underste Dæk, der er noget mindre, rummer Badeværelse, Rygeværelse, Køkken og Spisestue for Mandskabet. Den samlede Gulvplads i L. Z. 129 er 400 Kvadratmeter i Modsætning til »Graf Zeppelin«s, der er 100 Kvadratmeter.

Luftskibets Data er følgende:

Længde 248 m, største Diameter 41,2 m, normalt Gasindhold 190.000 m³, Vægt af Brændselsolie og Smøreolie 65.000 kg, Tomvægt (incl. Brændstof) 195.600 kg, Nyttelast 19.000 kg (Passagerer etc. 7000 kg, Post og Gods 12.000 kg), Bruttovægt 214.000 kg, største Hastighed 135 km/T, Marchhastighed 125 km/T, Rækkevidde 14000 km, Besætning 40 Mand.

Bøger.

»War in the Air« af Sir *John Hammilton* er afsluttet med Udsendelsen af 25. Hefte, og det statelige Værk udgør et værdifuldt Supplement til den righoldige, udenlandske Flyvelitteratur. Titlen »War in the Air« dækker ikke helt Indholdet, idet Værket omhandler meget andet end Krigen i Luften. En Mængde af de vigtigste Begivenheder fra Aarene for 1914, og mange af de straalende flyvesportslige Bedrifter, der har fundet Sted efter 1918, er livfuldt skildret paa mange af Værkets 800 Sider. Om Brødrene Wright's Bedrift, Bleriot's Kanalflyvning, Lindbergh's Soloflyvning over Nordatlanten, Flyvningerne over det sydlige Atlanterhav, flere af de store Verdensflyvninger og mange andre betydningsfulde Flyvninger bliver der fortalt. Endvidere om Flyvemaskinens forskelligartede Anvendelse til Luftfotografering, Kortlægning, Ambulancebrug, Udforskning af Polaregnene m. m. Hver eneste Artikel er ledsaget af en Mængde ypperlige Illustrationer, og der er ingen Tvivl om, at »War in the Air« — maaske med en anden Titel — vilde blive en Salgssukces herhjemme, saafremt det udkom i dansk Oversættelse.

Den kommende Trafikflyvemaskine i U. S. A.

Repræsentanter for fem af de førende Lufttrafikselskaber i U. S. A. har paa et Møde, der fornylig fandt Sted i Chicago, erklæret, at Fremtidens Trafikflyvemaskiner bør kunne rumme mellem 40 og 50 Passagerer foruden Post og Gods. Det første Resultat af Samarbejdet er en Ordre til Douglas Aircraft Corporation paa en Trafikmaskine til 40 Passagerer, der skal koste ca. 2¼ Millioner Kroner. Naar Typen først bliver fremstillet i Serie, vil Prisen dog ikke blive mere end ca. 1 Million Kroner pr. Luftfartøj. Der stilles som Betingelse, at den nye Trafikflyvemaskine faar en Marchhastighed paa 325 Kilometer i Timen (ved 75 pCt. Motorydelse), og at den med 40 Passagerer (om Dagen) kan flyve en Strækning paa 1500 km uden Brændstofpaafyldning og med 20 Passagerer (om Natten) kan flyve ca. 3000 km uden Mellemlanding.

Maskinen skal udstyres med fire Motorer hver paa 1000 H.K.

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

Aristokraten blandt Motorcycler

Matchless

Et B. P. Mærke

Uovertruffen Konstruktion
Højeste britisk Kvalitet
Billigste danske Priser

10 fremragende Modeller - Priser fra

Kr. 1050.00

Forlang Prospekt

Lyngby Automobil-Central

Hovedgaden 1 - Telefon: Lyngby 1030

MOTOR-PALÆET

Østerbrogade 20 - Telefon: Øbro 2878

BREVKASSE

K. L. Bentzen, Horsens, spørger:

Findes der herhjemme en Autogyro i privat Eje?

Sv. Nej, — men længe varer det sikkert ikke.

—o—

Mekaniker *Ch. Andersen*, Kirkestræde 1, Vordingborg, spørger:

Hvor kan man lære at pakke en Faldskærm, og hvor kan man lære Faldskærmsudspring?

Sv. ad 1. Paa samtlige Fabriker, hvor der fremstilles Faldskærme. Herhjemme lærer alle Hærens og Marinens Flyvere at pakke Faldskærme.

ad 2. Sandt at sige er der kun eet Land, hvor De kan lære Faldskærmsudspring, og det er Sovjetrusland. En Maade at lære det paa, er at anskaffe en Faldskærm, at søge Forbindelse med en Flyver og saa — at springe paa Lykke og Fromme.

—o—

E. B. Andersen, Aarhus, spørger:

Vil »Flyv« gennem sin Brevkasse være saa venlig at sige mig, hvor man skal henvende sig, naar man vil indmeldes til Militærflyverkursus?

Sv. Skriv til Hærens Flyveskole, Lejren ved Værløse.

—o—

L. Kristiansen, Grøndalsvænge, spørger:

Jeg har hørt, at man kan blive udannet som Flyvemekaniker ved Hæren; kan »Flyv« oplyse mig om, hvor jeg skal henvende mig for at faa nærmere Oplysninger om Uddannelsestid, Løning m. v.?

Sv. Skriv til Hærens Flyveskole, Lejren ved Værløse pr. Ll. Værløse.

—o—

V. S. Sejr, Amagerbrogade, København, spørger:

Findes der nogen Fabrik el. lign. her i Danmark, hvor man kan købe en Sportsflyvemaskine?

Sv. Nej — desværre.

Luftfartforsikringer

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Fraktion for Danmark

Tlf. Central 12 793

Ulykkesforsikringspolicer udstedes ved Billetkontoret i Lufthavnen

Udspring med GQ Faldskærm i Kastrup Lufthavn 12. August 1934

FLYVEMASKINER OG TILBEHØR

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

Faas hos

ALFRED RAFFEL A/S

Farvergade 15 Telefon C. 6395

DUPLEX

SPLINTFRIT GLAS

STENFELDT HANSEN

Central 5800

Indbinding af FLYV pr. Aargang Kroner 6.00

EJVIND CHRISTENSEN

VESTERBROGADE 60 - TELF. C. *13.424

NYE BØGER

Meddelt af

ANDR. FRED. HØST & SØN, Kgl. Hofboghandel

Bredgade 35 - Central 5051 - 7571

R. L. Preston: HOW TO BECOME AN AIR PILOT ..... Kr. 4.20

Praktisk og nyttig lille Bog for Amatørflyvere. Den indeholder en Mængde gode Raad og Vink for den vordende Flyver.

Hilmer von Bülow: GESCHICHTE DER LUFTWAFFE

En overordentlig aktuel Bog, som behandler Flyvningen som Luftværn.

Henri Mignet: THE FLYING FLEA 269 Sider ..... Kr. 9.—

Maskinen »Den flyvende Loppe« er allerede vidt bekendt i Danmark. Her er Bogen om den. Der gives udførlig Anvisning paa at bygge den, og der fortælles hvorledes saavel den som Motoren skal behandles. Det er en Bog, som alle Amatørflyvere vil gaa til med stor Entusiasme.

Agnes Rogers: FLIGHT, 1935, stort Kvart-Format ..... Kr. 9.—

Dette er Flyvningens Historie i Tekst og i en pragtfuld Samling af karakteristiske og ypperlige Fotografier. En enestaaende smuk Billedbog.

DUNLOP

AEROPLAN RINGE
HJUL & BREMSE UDSTYR

DUNLOP RUBBER Co.

KØBENHAVN BIRMINGHAM

C.F.H.

3H/604

EJVIND CHRISTENSEN
fh AUGUST BANGS FORLAG
BOGTRYKKERI · PAPIRHANDEL

VESTERBROGADE 60 MEZZ. TELEFON *13404 - GIRO 23824

FREMSTILLING AF

KATALOGER
BROCHURER
BØGER

BLADFORLAG

TRYKNING
ADMINISTRATION
ANNONCER

Antagelse af Flyverkadetaspiranter

Ved **Søværnets Flyveskole** vil der medio August d. A. blive paabegyndt en **Flyverklasse.** Denne har til Formaal at uddanne unge Mænd med dansk Indfødsret, og som er Værnepligten undergiven, til **Flyverløjtnant af II. Grad i Reserven.**

For Optagelse kræves:

Studentereksamen, Styrmandseksamen, Adgangseksamen til Polyteknisk Læreanstalt eller anden tilsvarende Uddannelse, dog mindst Realeksamen.

Ansøgeren maa være sund og af fejlfri Legemsbygning og skal inden d. 15. August d. A. være fyldt 20 Aar og maa ikke være fyldt 26 Aar. Han skal bestaa foreskreven Lægeundersøgelse, psykoteknisk og fysiologisk Undersøgelse.

Uddannelsen varer ca. 16 Maaneder. Under dennes første Halvdel er Eleverne Flyverkadetaspiranter, under anden Halvdel Flyverkadetter.

Efter Uddannelsens Afslutning kan de dertil egnede udnævnes til Flyverløjtnant af II. Grad i Reserven.

Alle nærmere Oplysninger m. H. t. Uddannelse og Vilkaar m. m. samt Skemaer til Ansøgning m. m. faas ved Henvendelse til Flyvevæsenets Kontor, Quinti Lynette, Refshalevej, København K.

Enhver skriftlig Henvendelse skal indeholde Oplysninger om den paagældendes Eksaminer. Svarporto maa vedlægges.

Ansøgningsfristen udløber den 20. Juni d. A.

Chefen for Flyvevæsenet.

ASP "CELOSE" DOPE

(LOVBESKYTTET)

er fremstillet i nøje Overensstemmelse med Forskrifterne i B. E. S. A. Specifikation 2 D. 101, Januar 1923.

KLAR DOPE

ALUMINIUM DOPE

RØD DOPE

Fortyndingsvædske samt Identificeringsfarver og Specialfarver

ENEFABRIKANTER:

A/S O. F. ASP (SPECIALFABRIK FOR NITROCELLULOSE-LAKKER)
PRAGS BOULEVARD 37 — KØBENHAVN S.

SOMMERFARTPLAN 1936

Luftruter paa København i Tiden 10/4—8/10

D. = Daglig
Hv. = Hverdage

			Afg. Københ.
D.		København-Hamburg	9.00
D.	Malmö-	København-Berlin	9.00
D.	„	-København-Amsterdam-London/Paris	9.00
*) Hv.		København-Berlin	11.45
*) D. Fra 1/7	„	-København-Amsterdam-London/Paris	11.55
*) Hv.	„	-København-Hamburg-Brüssel-London /Paris	12.30
*) Hv.	„	-København-Hamburg-Amsterdam -London/Paris	16.20
D.	„	-København-Göteborg	12.50
D.		København-Göteborg-Oslo	16.20

De med *) mærkede Ruter gennemføres fra 1. Juli fra og til Stockholm.

Billetter og Oplysninger faas i alle Rejsebureauer og hos

DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB A/S - København

Flyve

OFFICIELT ORGAN FOR
DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Nr. 6 | Juni 1936 | 9. Aargang

Redaktion:
J. Foltmann,
Telf. Amager 2613 y,
Snorresgade 7.
Eftertryk uden Kildeangivelse ikke tilladt.

INDHOLD: Fra Sverrig, S. 61. — Vinterlufttrafik i Norge, S. 62. — Danske Militærflyvere til Pokalflyvning i Sverrig, S. 63. — Anthony Fokker, S. 66. — Flyveulykken ved Ringsted, S. 67. — Dansk Svæveflyver Union, S. 68. — Aeronautisk Selskab, S. 69. — Forskelligt, S. 70-72.

Ekspedition:
fh. AUGUST BANGS FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN
Telf. 13.404
Vesterbrogade 60.

Fra Sverrig.

»Nordisk Flyverpokal 1936« fik alt i alt et overmaade vellykket Forløb. Af de 58 anmeldte Deltagere startede de 54, og paa enkelte Undtagelser nær naaede alle igennem — til Trods for det meget daarlige Vejr. Selvfølgelig var der nogle af Deltagerne, der maatte udgaa af Konkurrencen, og som gode Sportsmænd alligevel gennemførte hele Løbet, men saadan vil det altid gaa i et stort Stævne med mange Deltagere, der maa gennemføres under ugunstige Vejrforhold. Konkurrencemomentet og Spændingen blev paa Grund af Vejret sat adskillige Grader op. Der kræves betydeligt mere Agtpaagivenhed og Beregning, naar Skyerne ligger nede over Trætoppe og Bjergrygge, end i højt og klart Vejr, — og begge Dage, Flyvningen varede, var Vejret elendigt. Vilde man ikke flyve Blindflyvning, maatte man ned i Dalstrækningerne, hvor Skylaget laa som et Loft og dækkede Klipperyggene paa begge Sider, alt imedens Regndisen slørede Udsynet fremefter. Det var dygtigt fløjet af alle de mange, der gennemførte Turen.

* * *

Uden at være smaalig egoistisk har vi vel Lov at sige, at alle vore egne Deltagere klarede Vanskelighederne paa en smuk Maade. I højt og klart Vejr vilde Chancerne have været nogenlunde lige for alle Parter, men givet er det, at det lave og usigtbare Vejr gav de hjemmevante en betydelig større Chance. Man lukker sig med noget større Tryghedsfølelse ind i en Dal, naar man ved, hvorledes den ender, fremfor at flyve rundt i Uvished.

Maaske skulde man i samme Forbindelse slaa til Lyd for, at fremtidige Flyvninger om Nordisk Flyverpokal blev lagt hen over mere end eet af de nordiske Lande. For Finlands Vedkommende kan det, grundet paa de geografiske Forhold, sikkert ikke lade sig gøre, men baade Danmark, Norge og Sverrig burde være indbefattet i Ruten, der skal gennemflyves. For det første kommer alle Flyvere ind over ukendt Terræn, og for det andet stimulerer det Interessen for Flyvningen i Almindelighed og Pokalflyvningen i Særdeleshed i alle tre Lande.

* * *

Nordisk Pokalflyvning var fortræffeligt arrangeret, og Orienteringsprøverne bidrog i høj Grad til at skabe et yderligere Konkurrencemoment i et Løb, hvor det er Præcision og Agtpaagivenhed det kommer an paa og ikke Brugen af Motoren til yderste Grænse. Det var svært at finde alle de udlagte Flager; en Betingelse var, at man holdt nøjagtig Kurs, og da det blev vanskeliggjort af Vejret, fik nogle af Flagerne Lov til at ligge hen i Ubemærkethed.

* * *

Flyvningen er blevet kaldt for et Urmagerløb — og noget er der selvfølgelig om det. Naar alle Etapper skal gennemflyves paa ganske nøjagtige Tider, saa skal der passes paa Uret. Flyveren maa helt og holdent kunne stole paa sit — eller sine — Ure, og det bedste, der kan gives ham, er ikke for godt. For hver ti Sekunder for tidligt eller for sent over Maallinien gives der et Straffepoint, og der maa passes paa som en Smed, naar der skal gennemflyves en Strækning paa et Hundrede Kilometer eller mere paa ideel Flyvetid, beregnet ganske nøjagtigt efter $^{9}/_{10}$ af Maskinens største Hastighed og med Tillæg eller Fradrag for Vindstyrke. Maskiner med stor Motorstyrke vil efter denne Beregningsmaade altid have en Fordel fremfor de mindre Maskiner, idet den Konstant for Vindstyrke, der lægges til eller trækkes fra den beregnede Idealflyvetid, er den samme for alle Maskintyper, og det er et Spørgsmaal, om man ikke ved fremtidige Stævner burde klassificere de deltagende Maskiner efter Størrelse. Resultaterne fra i Aar viser i hvert Fald med Tydelighed — der ogsaa bekræftes af Deltagerne — at langt de fleste mindre Maskiner havde vanskeligt ved at overholde de opgivne Flyvetider, og som Følge deraf blev saa stærkt pointsbelastede, at de blev placeret i sidste Halvdel.

* * *

knap saa stor som Odense, men den har sin Civilflyveplads med Hangar, og Flyveklubben har sin egen Skolemaskine — joh, vi forstod, at man i Sverige var naaet længere med Sportsflyvningen end i vort Hjemland. Ved det festlige Bord med svenske og danske Flag bød Klubbens Formand, Direktør Birger Månsson, os hjertelig velkommen, og Oberstløjtnant Ørum takkede for den overordentlige Gæstfrihed, der var straalet os i Møde. Der blev raabt Hurra og spillet Nationalsange, og det blev sent, inden vi igen var paa Hotellet.

Den næste Dag maatte vi atter af Sted, og igen holdt Bilerne for Døren og kørte os til Flyvepladsen. Efter et Sving over Byen og et Dyk over Pladsen satte vi nu atter Kursen efter Pokalflyvningens Rute, en overordentlig smuk Tur langs Vätterns til Tider ret stejle Klippesider og derefter over Västerås til den nye Flyveplads ved Stockholm, hvor der den Eftermiddag var et Virvar af Maskiner i Luften og paa Jorden. Det var svært for de mange Maskiner at komme ned paa Pladsen. Havde man lagt an til Landing og mente, at der nu var en Plads, saa varede det ikke længe, inden man saa Skyggerne af andre Maskiner bevæge sig tæt ved Siden af hinanden over Jorden, men ned kom vi, og alle vore 14 Maskiner stod snart tøjret paa Bromma Flyveplads.

Den følgende Dag, Torsdag den 21. Maj, var der en endelig Instruktion for Pokalflyvningen, og ved en sidste Gennemgang af Flyvningens Bestemmelser med Holdets Træner Kaptajn Bjarkow opfattede vi det næsten som en Ordre, da Kaptajnen med et Smil sagde: »Selvfølgelig flyver vi alle Turen igennem, ingen giver op.« Kaptajnen tænkte maaske paa Vejret, det var begyndt at regne, og Skyerne laa lavt.

Det spændende Løb begynder.

Fredag den 22. Maj Kl. 5 startede den første Maskine i Løbet, det var den danske Marineflyver, Kaptajnløjtnant Rasmussen, og allerede som Nr. 6—9 startede vore 4 nye Fokkere. Senere kom vore 2 ældre Fokkere, vor De Havilland Dragon, Autogiroen og vore 6 Tiger Moths. Den første Etape gik over Stigtomta till Norrköping. Der var meget svag Medvind og en Skyhøjde paa 2—400 m. Vi maatte altsaa flyve lavt hen over dette ganske ensartede Terræn, jeg havde noget Besvær med at finde Stigtomta, men passerede dog rettidig og landede ogsaa ca. 10 Minutter senere i Norrköping.

Den næste Etape over Malmslätt, Hästholmen til Jönköping kendte vi, saa selv om Skyerne stadig laa lavt og Jönköping ret højt, var der ingen Vanskeligheder. Jönköping ligger ved Sydspidsen af Vättern omgivet af høje Klippepartier. Her laa Skyerne ned over Tinderne, og der var kun faa Kilometers Sigt. Etapen herfra over Feringe og Fagerhult til Ljungbyhed gik omtrent lige imod Syd, og jeg havde bestemt mig til at følge en Jernbane, som omtrent følger Ruten. Det første Stykke gik igennem en Dal, hvor det med stort Besvær lykkedes omtrent at faa Maskinens venstre Planspids til at ligge 20—30 m over den meget snoede Jernbanelinie, medens højre Planspids ofte pegede lige imod en lodret Klippevæg, som lidt højere oppe forsvandt i Skyerne. Jeg havde paa mit Kort afsat Mærker for hver 5 Minutters Flyvning for stadig at vide, om jeg overholdt den tildelte Flyvetid, og opdagede derved snart, at Tiden paa denne Strækning var snævert udmaalt, der var ikke saa kraftig M vind, som beregnet, saa Motoren maatte have no Omdrejninger ekstra. Der var nu lidt højere Skyerne, men nu begyndte det at regne, og især Fagerhult til Ljungbyhed var det meget uroligt. M skinen blev meget ublidt kastet op og ned, den b krænget og slaaet ud af Kurs. Først faa Kilometer Ljungbyhed, da vi kom ud over det lavere Terræ blev det roligere, og jeg klarede Etapen med kun no Sekunders Fejltid. Der var nu ogsaa Landing til Ma ke i Ljungbyhed, og efter det sædvanlige obligatoris Ophold paa 1 Time gik det videre imod Göteborg. I regnede stadig meget, men Ruten gik langs Kys over Halmstad og Varberg, saa det var let at orient sig, og Tiderne var nu rigelige.

De store Maskiner klarer sig bedst.

Dagens sidste Etape fra Göteborg til Jönköping v ved sidste Instruktion blevet forandret, saaledes at M skinerne skulde passere en Kirke uden for den direk Forbindelseslinie, og yderligere var Strækningen va skelig, fordi der her var udlagt Flager, som skul findes og angives nøjagtig paa Kortet, samtidig m at den ideale Flyvetid skulde overholdes. I den tæ Regn under de lave Skyer var nogle Flyvere held at finde en eller flere Flager, andre fandt ingen, m der var Glæde over, at 13 af vore 14 Maskiner d Aften stod paa Jönköping Flyveplads, kun en af nye Fokkere maatte blive tilbage i Ljungbyhed p Grund af en Revne i Propellen. Der blev om Aften talt meget om Turens Forløb, det saa ud, som om hurtige Maskiner med det værdifulde Overskud Motorkraft havde klaret sig bedst. Vore Tiger Mot havde ikke kunnet presse Maskinernes Motorer til naa Ljungbyhed i den snævert tilmaalte Tid, Flyver havde allerede der faaet mange Strafpoints, saa d var Bevis for, at det var de rigtige Folk, der sad Maskinerne, at ingen havde givet op, men var gaa Turen igennem, skønt allerede saa langt distance af de kraftigere Maskiner. Der var nu hos alle 13 F vere en bestemt Vilje til at naa Stockholm. »Ja«, sag een, »selv om jeg skal ro Maskinen over Mälaren, s skal jeg til Stockholm.«

Skyerne hænger i Trætoppene.

Det viste sig dog næste Morgen tvivlsomt, om d kunde startes til Stockholm. Vejret var nu værre e Dagen forud, Skyerne laa ned ad Klippesiderne, Regntykning udfyldte det 100 m høje Mellemrum m lem Flyveplads og Skylag. Starten blev udskudt Time, Vejrmeldingerne udtalte en Tendens til Be ring, og man ventede jo i Stockholm. Kl. 6,30 sta tede saa igen den første Maskine og forsvandt hurt i Regntykningen, og atter fulgte Maskinerne med M nutters Mellemrum.

Den første Etape gik til Västerås, men dog ik direkte. Igen skulde man passere en Kirke, og so Dagen forud var der udlagt Flager langs Strækninge For at finde Flagerne maatte man ikke komme ud for den rette Linie mod Kirken, saa jeg prøvede at g efter Kompas op over Tinderne. Det viste sig her, Skyerne berørte Trætoppene paa Klipperne, saa Hj lene maatte følge Træerne. Med stor Hast kom Klipperyg til Syne, der maatte hurtigt gives Højder og straks efter ned igen paa den anden Side, elle vilde Maskinen forsvinde op i Skyerne, og man hav

»mistet Jorden«. Snart efter kom den næste Klippe-ryg, og saaledes gik det videre som i en Rutschbane paa en Strækning af ca. 15 km. Saa naaede jeg en mindre Sø, hvor Skyerne laa vel 50 m over Jorden. Jeg var saa heldig at finde Søen paa Kortet, men det var langt uden for Ruten, jeg maatte søge ind til denne igen, og nu gik det over nogle andre Søer, som markerede en Dalstrækning, og da jeg endelig havde Ruten igen, var der endog ca. 200 m Skyhøjde. Nu var det om at finde Flager, holde Kursen og passe Tiden, men omkring Halvvejen til Västerås begyndte det igen med tæt Regn, som gav kortere og kortere Sigt. Dog Tiden kunde holdes, og Västerås var naaet med en Mærkelanding i Regntykning fra 100 m Skyhøjde.

Alle danske Maskiner naaede igennem.

I Officersmessen i Västerås trængte Flyvere sig sammen i de følgende Timer. Man drøftede Flyvningen og spurgte stadig: »Er alle kommet«. Vore 6 hurtige og kraftige Fokkere havde naaet Västerås, men hvorledes vilde vore smaa Skolemaskiner med den ringere Motorkraft klare disse Hop over Tinderne, hvorledes vilde den store De Havilland Dragon kunne komme igennem, og hvorledes vilde det gaa Autogiroen med Møllevingen roterende oppe i Skyerne. Man forklarede og diskuterede, een havde fløjet Blindflyvning, een havde fulgt en Dal, en anden var gaaet ud over Vättern, og een havde ogsaa set et Par Skolemaskiner staa i en Lysning i en Skov. Der var Spænding lige til den sidste Maskine havde taget Grønsværet i Västerås, og som vi sad og talte, hørtes pludselig endnu en Maskine i Luften. Vi Danske kendte Lyden, det var en af vore nye Fokkere, det maatte være den, der blev tilbage i Ljungbyhed, og som nu havde faaet ny Propel. Den havde taget Turen med og vilde nu følge os til Stockholm. Alle de 14 danske Militærmaskiner stod nu i Västerås — alle var gaaet igennem.

Der var nu Travlhed med at udregne de foreløbige Resultater, for at de 5 Maskiner, der laa bedst, kunde sendes i Spidsen paa de sidste 80 km til Stockholm, og Glæde var der, da en Dansker, Løjtnant Kierkegaard, med en af de nye Fokkere var imellem de 5. Han laa som Nr. 3 eller 4, og han holdt Stillingen — han landede paa Bromma som Nr. 3 i nordisk Pokalflyvning 1936.

Den første, jeg hilste paa i Bromma, var Kaptajn

Løjtnant A. P. Kierkegaard.

Bjarkow, der ønskede til Lykke med Turens Gennemførelse. Kaptajnen havde staaet paa Flyvepladsen fra om Morgenen, Regndraaberne løb ned over Ansigtet, men han fortalte, hvorledes det havde lettet hver Gang, der kom Melding om, at en Maskine vai landet i Västerås.

Svenskeren Løjtnant Thunberg vinder med Danskeren Løjtnant Kierkegaard paa Tredjepladsen.

Vi havde nu kun Festlighederne med Præmieuddelingen tilbage. Vel var en Svensker blevet Nr. 1, men en Dansker havde dog Tredjepladsen, og alle vore Maskiner havde gennemført Turen — der var præsteret god Flyvning, og vi havde vist Svenskerne, at de danske Flyvere ogsaa kunde klare Sverige i det lave Vejr.

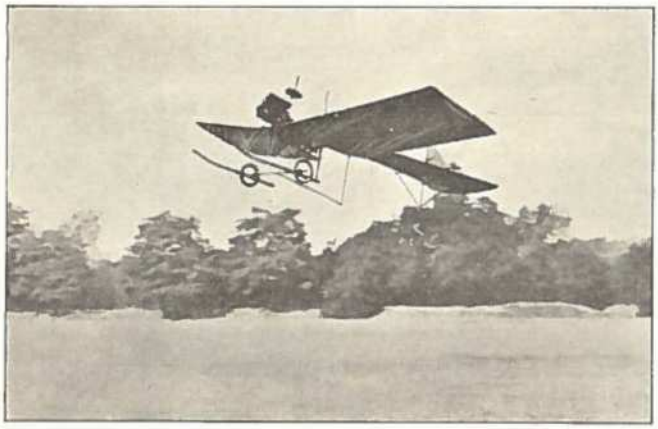
Hjemturen gik for Fokkerne direkte til Kastrup Lufthavn, hvor den første, der modtog os, var vor Chef Oberst Førslev. Endnu før vi kunde naa at komme ud af Maskinerne, stod Obersten paa Underplanet og sagde os Tak, fordi vi gennemførte Flyvningen og derved repræsenterede vort Korps paa en værdig Maade. Efter et Kvarters Flyvning var vi saa atter i Værløse, og Løjtnant Kierkegaard havde ærlig fortjent det Hurra, som de af vore Kammerater, der var samlet ved Landings-T-et, gav ham.

Resultaterne fra »Nordisk Flyverpokal«.

1	Løjtnant Thunberg	Sverrig	Fokker CV	5,6	23	Fanjunker Vogeler	Sverrig	Moth-Major	29,6
2	Løjtnant Jakobsson	—	—	9,6	24	Løjtnant Lindholm	—	—	29,7
3	Løjtnant Kirkegaard	Danmark	Fokker CVe	10,0	25	Sergent Sjunnesson	—	—	30,9
4	Løjtnant Nordstrøm	Sverrig	Fokker CV	11,5	26	Løjtnant Liljehagen	—	—	35,2
5	Kaptajn Lillier	—	—	11,6	27	Løjtnant Per Carlson	Norge	Fokker CV	39,1
6	Løjtnant Seth	—	—	12,0	28	Kaptajn Lærum	Danmark	Dragon Moth	41,5
7	Løjtnant Cornelius	—	Moth-Major	12,4	29	Ditlef Smith	Norge	Moth	44,8
8	Løjtnant Svensson	Danmark	Fokker CVe	13,2	30	Kaptajnltn. Rasmussen	Danmark	Hawker Nimrod	50,3
9	Løjtnant Nydahl	Sverrig	Fokker CV	13,5	31	Direktør Simonsson	Sverrig	Klemm-Hirth	58,3
10	Løjtnant Rydstrøm	—	Moth-Major	13,8	32	Premierløjtnant Jensen	Danmark	Tiger Moth	62,7
11	Løjtnant Enderlein	—	—	15,0	33	Løjtnant Winterthun	Norge	—	66,0
12	Kaptajn Adlercreutz	—	Fokker CV	15,6	34	Direktør Ib Aller	Danmark	Gipsy Moth	71,5
13	Løjtnant Brandt-Møller	Danmark	Fokker CVe	17,5	35	Sekltn. K. E. Simonsen	—	Tiger Moth	72,9
14	Karhumäki	Finland	Cirrus Moth	17,7	36	Løjtnant Wenzer	Sverrig	Heinkel Mercedes	90,3
15	Premierløjtnant M. Hansen	Danmark	Dessoutter	20,7	37	Løjtnant Odd Bull	Norge	Fokker CV	91,9
16	Løjtnant Lindahl	Sverrig	Jagtfalk	21,6	38	Sekltn. Bro	Danmark	Tiger Moth	93,6
17	Løjtnant Bjuggren	—	Caudron	21,8	39	Oversergent Sandqvist	—	—	94,0
18	Løjtnant Wigardt	—	Fokker CV	23,4	40	Flyverløjtnant Christensen	—	Gipsy Moth	103,8
19	Løjtnant Hedengren	—	Hornet Moth	24,1	41	Sekltn. Jensen	—	Tiger Moth	109,5
20	Løjtnant Birkhede	Danmark	Tiger Moth	25,0	42	Sergent Bjurhovd	Sverrig	Taylor Club	167,0
21	Sektln. L. F. Simonsen	—	Fokker CVe	29,2	43	Bernstrøm	—	Avro Arran	284,5
22	Løjtnant Sundgren	Sverrig	Fokker CV	29,5					

Anthony Fokker.

25 Aar som Flyver og Konstruktør.



Fokkers første Flyvemaskine i Luften.

Fokker i sin første Flyvemaskine.

Den 7. Juni var det 25 Aar siden, den hollandske Flyver og Flyvemaskinekonstruktør *Anthony Herman Gerard Fokker* erhvervede sit internationale Flyvercertifikat i den tyske Aeroklub. I Grunden var det et dobbelt Jubilæum, den verdenskendte Konstruktør kunde fejre, for han havde ikke alene været Flyver i 25 Aar, men ogsaa Flyvemaskinekonstruktør. Han konstruerede og byggede selv sin første Flyvemaskine og lærte sig selv at flyve.

* * *

Anthony Fokker blev født den 6. April 1890 i Kediri (Java), hvor hans Fader ejede en Kaffeplantage. Da Tony

Fokkers internationale Flyvercertifikat.

var 4 Aar gammel flyttede Forældrene til Holland og bosatte sig i Haarlem, hvor Tony kom paa Skolebænken.

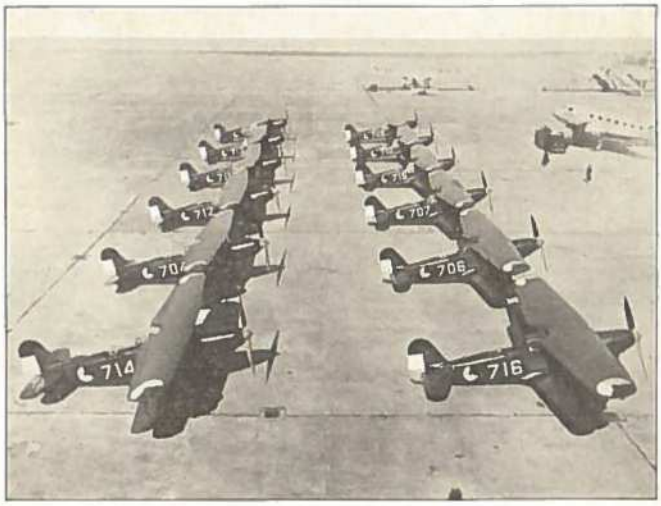
Allerede den Gang havde han Interesse for Teknik — eller maaske rettere Mekanik — selv om han brød sig mere om den praktiske Side end den mere teoretiske. Da hele Verdens Opmærksomhed i 1908 og 1909 blev henledt paa Brødrene *Wright's*, *Bleriot's* og flere andres Flyvninger, kastede Fokker sig med Liv og Sjæl over dette nye, og anvendte al sin Fritid paa at eksperimentere med smaa Modeller.

Men i Længden var det ikke nok for ham; han vilde selv lære at flyve, og til sine Forældres store Sorg gav han Pokker i al Skolegang. En Dag, da han var paa Besøg i Mainz, meldte han sig som Elev paa en Skole for Motor- og Flyvemaskinekonstruktion, der tillige var Ejer af en Flyvemaskine til Uddannelsesbrug. Den var Fokker imidlertid ikke længe om at slaa i Stykker.

Hans første Flyvemaskine.

Tabet af Skolens eneste Flyvemaskine fik Fokker til at tage fat paa Bygning af en Maskine af egen Konstruktion, og i Løbet af Vinteren 1910—1911 byggede han sin første virkelige Flyvemaskine, hjulpet af to Arbejdere. Da den var færdig, begyndte han at lære sig selv at flyve; først ved Kørsel hen over Jorden, derefter ved smaa Hop — og saa fløj han. Den 16. Maj 1911 aflagde han sine Flyveprøver, og den 7. Juni fik han sit Certifikat.

Og saa varede det ikke længe, før han begyndte at forbedre sin Maskine. Tværskibs Stabilitet, som alle Flyvemaskiner manglede den Gang, løste Fokker paa sin egen Maner, og den Maade, hvorpaa han kunde foretage et Sving, vakte megen Beundring.



Fokker C 10 Rekognosceringsmaskiner med Rolls Royce.

Fabrikken grundlægges.

Med al sin Energi bestræbte han sig for at forbedre sin Flyvemaskine, og i 1912 deltog han med Held i Konkur-

Fokker F 36 Trafikflyvemaskine, bygget til K. L. M.

rence for militære Flyvemaskiner i St. Petersborg. Aaret efter tog han fat paa at gøre sit Arbejde i Penge og oprettede en Flyvemaskinefabrik. Da det nu gjaldt om at skaffe Ordrer, rejste han først til Holland, men da man her ikke vilde gøre Forretning med ham, omend man betragtede hans Arbejde med den største Sympati, rejste han til England. Men i England var der heller ikke noget at gøre; saa prøvede han Frankrig — med lige saa ringe Resultat.

I 1913 blev der imidlertid afholdt en Konkurrence for militære Transportflyvemaskiner, og her var Fokker saa heldig at vinde Førsteprisen med det Resultat, at den tyske Regering gav ham en større Ordre og udtalte Ønsket om at knytte hans Arbejde nærmere til Landet.. Han fik en 3-aarig Kontrakt paa Etablering af en Fabrik i Forbindelse med en Flyveskole, først i Johannisthal og senere i Schwerin, og denne lille Fabriksvirksomhed, der begyndte med at beskæftige 30 Mand, voksede efterhaanden til et stort Industriforetagende.

Virksomheden under Krigen.

Aaret efter at Fabriken var blevet startet, brød Verdenskrigen ud, og nu blev der en vældig Efterspørgsel efter militære Flyvemaskiner.

Fokker havde vist, at han kunde bygge Flyvemaskiner, og i Løbet af de fire Krigsaar fik han rig Lejlighed til at vise sine Evner som Konstruktør. I Perioden 1914 til 1918 konstruerede han ikke mindre end 40 forskellige Typer, hvoraf D 7 blev saa anerkendt, at andre tyske Fabriker byggede den paa Licens.

Foruden Konstruktion af Flyvemaskiner beskæftigede Fokker sig med Problemet Skydning fra Flyvemaskine, og den Synkroniseringsanordning, han fandt paa, der tillod Skydning fremefter mellem Propelbladene, blev paamonteret samtlige tyske Krigsflyvemaskiner. Fokkers Fabrik var overbebyrdet med Arbejde, og Tusinder af Flyvemaskiner leverede han i Aarene 1914—1918.

Bygning af Trafikflyvemaskiner.

Efter Krigen vendte Fokker i 1919 tilbage til Holland, hvor han oprettede en ny Flyvemaskinefabrik, og det varede ikke længe, før Ordrerne strømmede ind fra nær og fjern.

Paa dette Tidspunkt blev der dannet flere Selskaber til Udnyttelse af Flyvemaskiner som Trafikmiddel; og da de til Passagertrafik ombyggede Militærmaskiner ikke var særlig velegnet til Formaalet, tog Fokker, som en af de første, Initiativet til at bygge en virkelig Trafikflyvemaskine, og Resultatet blev Typen Fokker F2, et højvinget Monoplan med lukket Kabine til 5 Passagerer. Den nye Type vakte Begejstring viden om, og efterhaanden som Lufttrafiken udvikledes, fremkom Fokker med nye, bedre og større Typer, der resulterede i, at der for Tiden er 45 Selskaber, der anvender hans Trafikflyvemaskiner.

Herhjemme er Maskinerne velkendt og mest af alt Typerne F. VII, F. 12 og F. 22. Den sidst nye af hans Trafikflyvemaskinetyper er Fokker F. 36, en firemotoret Kæmpe til 36 Passagerer.

Flyveulykken ved Ringsted den 22. Maj.

Den 22. Maj ramtes Marinens Flyvevæsen af en sørgelig Ulykke, idet Flyverløjtnant *E. Rasmussen* mistede Livet ved en Nedstyrtning med Nimrod Jager Nr. 172. Ulykken, der skete ved 11-Tiden om Formiddagen, blev iagttaget af en Flyvemekaniker og 4 andre Øjenvidner. Samme Dags Eftermiddag blev der af Auditør *Schæffer* og Kaptajnløjtnant *O. Petersen* afholdt Luftforklaring paa Luftmarinestationen i Ringsted, og Forhøret gav til Resultat, at Nedstyrtningen antagelig maatte tilskrives, at Flyverløjtnanten har foretaget et temmeligt skarpt Drej med for ringe Hastighed i forholdsvis lav Højde, hvorved Luftfartøjet er gaaet i Spind, som det ikke har været Flyveren muligt at tage Luftfartøjet ud af paa Grund af for ringe Højde.

Ved en Undersøgelse af det nedstyrtede Luftfartøj, foretaget paa Stedet af Ingeniør *L. Prytz* og Undermaskinmester *P. Schleimann*, blev intet fundet, der kunde tyde paa, at Materiellet ikke har været i Orden, ligesom Øjenvidnerne ikke har hørt noget unormalt ved Motorens Gang.

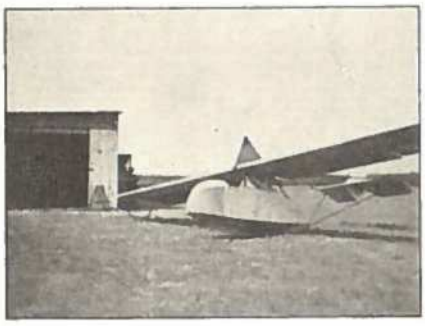
Erik Rasmussen er født den 17. Januar 1909 i Aarhus. Efter at have bestaaet 1. Del af juridisk Embedseksamen blev han optaget paa Søværnets Flyveskoles Flyverklasse den 15. August 1933. Den 5. Maj 1934 udnævntes han til Flyverkadet og afgik fra Skolen den 22. December 1934 som Flyverløjtnant af II Grad.

Han har som Flyverløjtnant gjort Tjeneste dels paa Søluftfartøjer (ca. 6 Maaneder) og dels paa Luftjagere (ca. 11 Maaneder).

Erik Rasmussen var en velbegavet Mand med gode Anlæg for praktisk Flyvning. Han var meget rolig, besindig og moden. Han var en dygtig og afholdt Officer og en god Kammerat.

Ære være hans Minde.

Silkeborg Flyveklub.



Stamer'en med den nye Kabine foran Hangaren.

»Silkeborg Flyveklub« blev stiftet den 3. December 1934, efter at der først havde været holdt et orienterende Møde i Byen, hvor de aarhusianske Svæveflyvere var kommet til Stede og i begejstrede Vendinger havde talt Svæveflyvningens Sag.

Allerede Dagen efter paabegyndte Medlemmerne Bygningen af en Skolemaskine (Stamer), og i de følgende 5—6 Maaneder blev der arbejdet energisk for at faa Planet flyvefærdig til Sommeren 1935. Her maa vi rette en Tak til »Aarhus Flyveklub«, specielt Formanden Johs. Jørgensen, for den Velvillie og Hjælpsomhed, hvormed de adskillige Gange i Vinterens Løb aflagde Besøg paa vort Værksted for at give gode Raad og hjælpe, hvor de kunde.

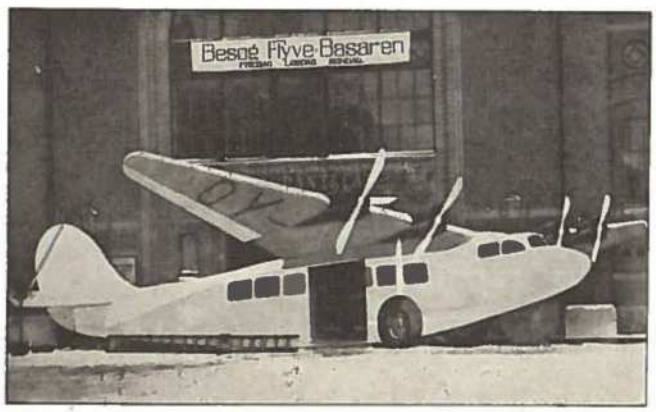
Den 30. Maj 1935 (Kr. Himmelfartsdag) var Stameren færdig, og som sædvanlig stillede Aarhusianerne sig velvillige, idet de kom til Stede med deres Gummitov og foretog de første Prøvestarter med Planet. Disse var meget vellykkede, og efter 6 Prøvestarter paabegyndtes Skoleflyvningen med Silkeborg-Flyvere under Aarhusformændenes Ledelse.

14 Dage senere modtog vi vort eget Gummitov (800 Korrer m. Panseromspinding) fra Tyskland, og i Løbet af de næste 4 Maaneder foretoges der gennemsnitlig 50 Flyvninger med Gummitovsstart hver Søndag uden eet eneste nævneværdigt Uheld (ingen Brud paa Stel, Vinger eller Hale).

Efterhaanden var flere af vore Medlemmer imidlertid kommet saa langt frem, at det var paa Tiden at anskaffe et Motorspil. Dette blev lavet af en 40 HK. »Stayr« Motor, som Klubben allerede paa et tidligere Tidspunkt havde sikret sig, og efter at der endvidere var indkøbt 1200 Meter 2,9 mm engelsk Staalwire, var Motorspillet klar til Indvielse.

Ved denne Lejlighed lykkedes det os at faa en københavnsk Svæveflyver, Installatør *Otto Veibel*, til at komme herover og indvi Motorspillet. Det blev en meget vellykket Dag, og 7—800 Mennesker havde fundet Vej til Flyvepladsen. Om Aftenen holdt Installatør Veibel et interessant og lærerigt Foredrag om Svæveflyvning for Klubbens Medlemmer.

I Løbet af de næste 5—6 Søndage foretoges der nu ca. 100 Ture med Motorspillet, og flere af Klubbens Medlemmer naaede op i en Højde af 200 Meter og lavede saavel



Fra Basaren. Et Reklameskilt i Form af en Fokker Trafikflyvemaskine, som Klubben havde anbragt ud mod Silkeborg Torv. Maskinen er 17 m lang og 6 m høj. Bemærk Stigen i Forgrunden og Lygten i Baggrunden.

højre og venstre Drej som Ottetalsflyvninger, og flere af Turene havde en Varighed paa lige ved 2 Minutter.

Imidlertid begyndte det at knibe med de økonomiske Midler, og det blev besluttet, at vi skulde afholde en Bazar for derigennem at skaffe Penge, saa Udviklingen kunde fortsættes. Denne blev ogsaa gennemført, og den gav et Overskud paa godt 800 Kroner.

Fra den 1. Januar 1936 var vi uden Flyveplads, og ved enhver Lejlighed foretog Bestyrelsen Udflugter i Omegnen for at finde en ny Plads. Dette lykkedes ikke før sidst i Marts Maaned, og vi sluttede straks Kontrakt med Ejeren for 3 Aar (aarlig Leje Kr. 75,00). Pladsen, der er beliggende ved Christianshøj 16 km fra Silkeborg, er mere ideel til Skoleflyvning end den tidligere benyttede Plads.

I Paasken opførte vi selv en Hangar paa Pladsen 10,5 m lang, 7 m bred og 3 m høj, saaledes at vi kan sætte »Stameren« i Hangar uden at skille den ad. Ligeledes i Paasken byggede vi Kabine paa Planet.

Siden Paaske har vi nu haft fire ualmindelig vellykkede Flyvedage, og enkelte af vore Medlemmer er begyndt at lande efter Mærke til »B« Certifikatet.

For Øjeblikket har »Silkeborg Flyveklub« 14 aktive Medlemmer, der alle har været paa Vingerne og 259 (To Hundrede nioghalvtreds) passive Medlemmer, der betaler fra 2—10 Kroner om Aaret efter Behag.

Klubben har tilmeldt sig »Dansk Svæveflyveunion« pr. 1. Januar 1936, og vi haaber paa et godt Samarbejde.

f. »Silkeborg Flyveklub«

G. Christiansen,
Sekretær.
Richtersvej 23, Silkeborg.

Straalende Flyvedag for K. S. K.

Søndag den 3. Maj var den fineste Skole- og Træningsdag, »Københavns Svæveflyve Klub« endnu har haft. Vejret var helt ideelt, Sol hele Dagen og en tilpas Vindstyrke, der tillod Start med Gummitov for Nybegyndere saavel som Spilstart for de viderekomne. Alle Flyvningerne forløb uden Uheld af Betydning, en enkelt Bardun, der knækkede, var alt.

Resultatet af Dagens Slid og Slæb var lige saa straalende som Vejret og det gode Humør, nemlig hele 5 A-Prøver paa et Brædt, en Rekord inden for dansk Svævesport, der nok er værd at notere, da det fortæller om et godt System og en rationel Undervisningsmetode.

Af særlig Interesse for Svæveflyvningens Udbredelse, og et Bevis for denne Sports om-sig-gribende Popularitet, var den islandske Ruteflyver *Kofoed-Hansens* Besøg paa Lundtofte Flyveplads, medens vore Skoleflyvninger stod paa. Det var kommet os for Øre, at Hr. Kofoed-Hansen gerne vilde slaa et Slag for Svæveflyvningen hjemme paa Island. Det var derfor os en stor Glæde at give Hr. Kofoed-Hansen et Par Gummitovstarter med »Glif«, og disse var saa sikkert og naturligt udført, at vi uden Betænkning sendte Hr. Hansen til Vejrs med D.L.3. i Spilstart, for at tage A-Prøven, og vi tilføjer for Fuldstændighedens Skyld, at den blev bestaaet med Glans. Det var en Fornøjelse at se en Ruteflyver, der var vant til at flyve store og tunge Maskiner, haandtere et let Svæveplan saa fint. Hr. Kofoed Hansen er den første Islænder og den første danske Ruteflyver, der tager A-Prøven for Svæveflyvere, er meget begejstret for vor Sport, og det syntes for os Svæveflyvere, at Motorflyvning og Svæveflyvning, der dog har meget tilfælles, nu for Danmarks Vedkommende har nærmet sig hinanden noget mere.

De fire af vore Kammerater, der samtidig tog A-Prøven, var følgende: *Aaes, Olsen, Uhre* og *Øjvind Andresen.* I Løbet af Dagen blev der foretaget 31 Spilstart og 78 Gummitovstart, men saa var vi ogsaa trætte, for det var noget af en Rekorddag, men en herlig Dag, som vi bør have mange flere af.

Certificater.

Fredag den 1. Maj bestod *Ingolf Pedersen* og *S. Tschernings* B-Prøven. »Dansk Svæveflyve Union« har nu ialt udstedt 21 A-Certificater og 7 B-Certificater samt de 3 C-Certificater, som blev taget i Paasken ved Tisvildeleje.

Meddelelse fra Bestyrelsen af K. D. A. S. om Retningslinier for Selskabets fremtidige Virksomhed.

I Henhold til Meddelelse paa Generalforsamlingen d. 25. Marts d. Aar fremsættes følgende:

Naar Sports- og Privatflyvningen ikke i Danmark har udviklet sig som andetsteds, skyldes dette for en væsentlig Del de Vanskeligheder, som er foraarsaget ved de for Tiden gældende Valutarestriktioner.

Under disse Omstændigheder har Bestyrelsen anset det for sin Opgave ved Forhandlinger med Myndighederne at søge disse for Flyvningen yderst uheldige Forhold forbedrede.

Oprettelsen af Flyveklubber har ligeledes været Genstand for Overvejelse. Det er Bestyrelsen bekendt, at der allerede i København er dannet Klubber, der ønsker Tilslutning til K. D. A. S. En af disse Klubber har indsendt sine Vedtægter, der af Bestyrelsen er anerkendt som tilfredsstillende, og som maa kunne være vejledende for andre Flyveklubber, der paa lignende Maade søger Tilslutning til Aeronautisk Selskab.

Bestyrelsen har med det Formaal at skabe Interesse for Oprettelse af Flyveklubber nedsat et Udvalg, der kan supplere sig.

En Oversigt over samtlige Flyvepladser i Landet antages at ville afhjælpe et Savn, og Bestyrelsen har derfor gjort Skridt til Udarbejdelsen af en saadan Fortegnelse ved særlig sagkyndige. Fortegnelsen vil komme til at indeholde Oplysninger om de forskellige Pladsers Beliggenhed, Størrelse, Beholdning af Brændstof, eventuel Belysning, Udgifter ved Benyttelsen, om særlig Tilladelse skal indhentes etc.

Bestyrelsen vil endvidere søge at udvirke Tilladelse til under visse nærmere Betingelser at benytte de militære Flyvepladser.

En eventuel Oprettelse af nye Flyvepladser antages at være en Opgave for de lokale Klubber, men det er en Selvfølge, at Selskabet, bl. a. ved det ovenfor nævnte Udvalg, er rede til at yde sin sagkyndige Bistand.

At udøve en kontrollerende Virksomhed med Anlæg af Flyvepladser, Benyttelsen af disse m. m. ligger udenfor Selskabets Omraade, idet en saadan henhører under Statens Luftfartsmyndigheder.

Det er bekendt, at der i nogle Lande findes Sammenslutninger af Privatflyvere med det Formaal gensidig at yde visse Begunstigelser under Flyvninger i Udlandet, særlig med Hensyn til Benyttelse af Flyvepladser og Hangarer, og Bestyrelsen har sin Opmærksomhed henvendt paa, hvorledes denne Virksomhed kan fremmes her i Landet.

Det er Genstand for Undersøgelse, hvorvidt der, for de af Selskabets Medlemmer, der ønsker at uddanne sig som Flyvere, kan opnaas visse praktiske Fordele hos de autoriserede Lærere, eventuelt ved Dannelse af Elevhold eller lign.

Ligeledes er det under Overvejelse at lade afholde Foredrag, der paa hensigtsmæssig Maade kunne supplere den teoretiske Undervisning af Privatflyvere.

Bestyrelsen anser det for at ligge udenfor Selskabets Opgave at oprette Flyveskoler, føre Kontrol med Uddannelsen af Elever og Materielanskaffelse, og anser det ikke for realisabelt for Tiden at opnaa Støtte fra det offentlige til Uddannelse af Flyvere.

Bestyrelsen arbejder paa en videregaaende Udvikling af Medlemsbladet »Flyv«.

De i den senere Tid herhjemme opnaaede Resultater paa Svæveflyvningens Omraade viser, at denne Sportsgren har et stærkt Tag i Ungdommen, og Selskabet vil fortsat vise Svæveflyvningen sin Interesse.

Det har været under Overvejelse at indskrænke Udgifterne til Selskabets Drift (Lokaler etc.), men man finder dette uforeneligt med Selskabets Interesser og er af den Anskuelse, at Selskabets Økonomi bør søges forbedret paa anden Maade, bl. a. ved Samvirke med andre for Flyvning interesserede Foreninger, og navnlig ved at Selskabets Medlemstal forøges. — Den naturlige Maade til at fremkalde en saadan Forøgelse af Medlemstallet er, at Selskabets egne Medlemmer hver indenfor sin Kreds virker for Tilgang til Selskabet, og Bestyrelsen skal derfor indtrængende opfordre samtlige Medlemmer til at gøre et positivt Arbejde for Tilgang af nye Medlemmer.

Bestyrelsen.

Nye Medlemmer i K. D. A. S.

Redaktionssekretær *Ebbe Munck*, Vitus Berings Alle 18.
Grosserer *Mogens Schwarz-Sørensen.*
Direktør *C. L. Klitgaard Lund.*
Redaktør *Alf Krabbe Schiøttz-Christensen.*
Premierløjtnant *Poul Sæbye.*
Vognmand *Holger Lindbergh.*
Sekretær *Wm. E. Berntsen.*
Frøken *Birte Jensen.*
Fru *Ellen Jensen.*
Flyver *Thorkild Petersen.*
Direktør *Arnold Christensen.*
Tegner *Jan Uhre.*
Radiotekniker *S. Aarsdal.*
Pilot *Jens Østen.*
Ingeniør *Axel Monberg.*
Slagtermester *Valdemar Sørensen.*
Ingeniør *Carl Jensen.*
Premierløjtnant *E. Ravnskov.*

Danske Privatflyvere indbydes til Belgien.

Sammenslutningen af belgiske Flyveklubber arrangerer en »Tour Aérien de Belgique 1936«, til hvilken danske Privatflyvere herved indbydes at deltage.

Turen, der strækker sig over Dagene 2.—5. Juli med Ankomst den 2. og Afrejse den 5., former sig som en fælles Turistflyvning til forskellige Byer i Belgien. Deltagelse koster 250 belgiske Francs pro persona. Betalingen dækker Hotelophold, samtlige Maaltider, Landings- og Hangarafgifter samt Transport af Personer og Bagage til og fra Hoteller. Omkostninger til Brændstof og Olie etc. maa man saaledes selv afholde udover Betalingen for Deltagelsen.

Tilmeldelse til Turen maa indsendes til Aeronautisk Selskabs Kontor snarest muligt og senest den 20. Juni.

Kunstflyvningskonkurrence i Tyskland.

I Forbindelse med de Olympiske Lege i Tyskland afholder Aero-Club von Deutschland den 29., 30. og 31. Juli

i Aar en international Kunstflyvningskonkurrence med indtil tre Deltagere fra hvert Land. Klubben har udsendt en Fortegnelse med Beskrivelse af 84 forskellige Kunstflyvningsøvelser, som efter deres Vanskelighed er givet Koefficienter fra 1—10. Deltagere, som opnaar mindst ⅔ af det maksimalt opnaaelige Pointstal, faar Ophold og alt frit samt flere andre Fordele. De seks bedste faar desuden Pengepræmier. Skulde nogen dansk Flyver ønske at deltage, maa Tilmeldelse være modtaget paa Aeronautisk Selskabs Kontor senest den 25. Juni.

Forhindring af Isdannelser.

DEN første engelske Trafikmaskine, forsynet med Indretning til Forhindring af Isdannelse paa Planer og Haleorganer, en De Havilland D. H. 86 a firemotoret Biplan »Dryad«, er sat i Drift af »Imperial Airways«. Den vil til Vinter fortrinsvis komme til at flyve paa Ruter, der særlig er kendt for at være behæftet med de Faktorer, Kulde og Fugtighed i det Forhold, hvoraf de frygtede Isdannelser opstaar.

Isdannelserne formes særlig kraftigt paa Forkant af Planer og Styreorganer. Isen ikke alene formindsker Sikkerheden paa Grund af Vægtforøgelsen, men ødelægger tillige Profilet af de bærende Flader. Det er almindelig bekendt, at det i Europa er den nordvestlige Del, der frembyder de for Isdannelse gunstigste Forhold, hvor Isdannelser kan opstaa i Løbet af ganske faa Minutter, og det er et Spørgsmaal, om ikke forskellige af uopklarede Ulykker har været en Følge af Overisning.

Den Anordning, som er indbygget i »Dryad«, er beskrevet i »Flyv« Nr. 11, 1935. Antifrysevædsken er en Blanding af Ethyl Glycol og Ethyl Alkohol. *P. N.*

Det »flyvende« Menneske.

Vi har ikke selv set det: men efter Dagspressen baade herhjemme og i England at dømme, er det »flyvende« Menneske en vældig Sensation, og man har faaet det Indtryk, at det drejer sig om et Menneskes Flugt gennem Luften, noget i Lighed med det moderne Svæveplan. Men læser man de engelske Fagtidsskrifter, faar man en anden Opfattelse af det saakaldte »flyvende« Menneskes Præstationer, der kortelig kan samfattes i: et Faldskærmsudspring med forsinket Udløsning i Forbindelse med en vis Styring af Kroppens Bevægelser under det frie Fald.

»Flight« skriver f. Eks.: — Det var med nogen Skuffelse vi overværede Mr. *Clem Sohn's*, »det flyvende Menneskes« Opvisning. Ved at tænke paa den Belastning, som Vægten af Manden og hans to Faldskærme paafører de to flagermuseagtige Vinger og Halefinnen — mellem Benene, har vi hele Tiden tvivlet paa Rigtigheden af den otte Kilometer lange Glidning, der blev paastaaet, uden at vi dog var forberedt paa at opleve et saa voldsomt Fald, som fulgte efter at Mr. Sohn havde forladt Maskinen i 9000 Fod. Hans Røgstribe viste ganske vist en tydelig Afvigelse fra det lodrette Fald, og endog nogle enkelte Drejninger, men ikke med sin bedste Villie var det muligt at faa Nedfarten til at ligne en Flyvning eller en Glideflugt.

Men — det var vældig spændende at se.

Det er et storartet Publikumsnummer, men al den megen Tale om at arbejde videre med Sagen af aerodynamiske Grunde, minder for meget om den mørke Middelalder.

»*Aeroplane*« skriver:

— Henved halvtreds Tusinde Mennesker valfartede til Hanworth i Søndags for at se Mr. *Clem Sohn* komme ned fra en Flyvemaskine ved Hjælp af Vinger og Hale, som han havde spændt paa sin Krop. Efter at have været to Timer om at tilbagelægge et Stykke Vej paa knapt een Kilometer og derefter at have ventet tre Kvarter paa, at der skulde ske noget, saa man i omtrent eet Minut en Røgstribe, der endte med et ganske almindeligt Faldskærmsudspring med forsinket Udløsning.

Det er nok muligt, at Mr. Sohn's Vinger og Hale gør det noget lettere for ham at styre Bevægelsen i Luften end afdøde *John Tranum* kunde det ved behændig Hjælp af sine Hænder og Fødder. Bladets Læsere vil kunne huske, at vi for et Aarstid siden offentliggjorde Mr. Tranum's egen Beretning om, hvorledes han under et langt Fald kunde rulle og styre sit Fald ved at bruge Hænderne som Klapper og Fødderne som Ror, inden han aabnede sin Faldskærm.

Den virkelige Forskel i Faldhastigheden mellem Mr. Tranum's 192 Kilometer i Timen, der er den største Hastighed, som et Menneske kan opnaa under et Fald gennem den nederste Atmosfære ,og Mr. Sohn's Hastighed med Vinger, kan ikke være ret stor. Og hvad Manøvrerne angaar, vilde det kun ved Hjælp af en førsteklasses Kikkert have været muligt at se, i hvor høj Grad Mr. Sohn havde Herredømme over sine Bevægelser, og selv da vilde det have været meget vanskeligt at faa ham i Kikkerten, inden Faldet var færdigt. Det Udbytte, som største Parten af Tilskuerne fik, var at se en langsom Raket falde, efterfulgt af en Landing med Faldskærm.

Nogen praktisk Betydning har Mr. Sohn's Demonstration ikke, og aerodynamisk set fører det heller ikke til noget. Og der er saa lidt at se, at det ikke er Ulejligheden værd at gaa efter det. —

Fra Kastrup Lufthavn.

MAJ Maaned bragte et stort Rykind af fremmede Privatflyvere i Kastrup Lufthavn; enkelte kom paa privat Besøg til Danmark, nogle i Forretningsøjemed, men største Parten besøgte Lufthavnen paa Gennemrejse til Udstillingen i Stockholm. De kom fra forskellige Lande og med forskellige Maskintyper.

Englænderen *Farquharson*, der snart er en kendt Gæst i Lufthavnen, og som handler med Flyvemaskiner, var her først med en Miles Falcon (som Privatflyveren, Arkitekt Rasmussen købte) og senere med en British Klemm (til Grosserer Holger Andersen) samt en Stinson til 4 Personer (der ogsaa bliver her i Landet).

Mr. *Samuelson* fra Smith Aircraft Instruments demonstrerede de mange Instrumenter i sin De Havilland 84 for en talrig Kreds af luftfartssagkyndige; Mr. *Robertson* fra Dunlop besøgte Firmaets danske Repræsentant i sin Puss Moth, og i en lignende Maskine kom Mr. *Auping* fra Standard Electric. En anden British Klemm med Mr. *Printergard* ved Pinden var paa Gennemrejse til Stockholm.

Fra Skotøjsfirmaet »Bata« kom Czekoslovaken *Janza* med en Dragon Moth; *Widerøe's* Flyveselskab fragtede en Bellanca til Norge; Tyskeren *Zimmermann* med en Junkers W 34 fløj med nogle Herrer fra Luftministeriet i Berlin; Stockholms Tidnings Viking II var paa Gennemrejse, Tyskeren *Kropp* med en Focke Wulff 44 og hans Landsmænd *Neubürger* med en Bücker Jungmann, Beier med Bücker Jungmeister og *Tank* med en tomotoret Focke Wulff var paa Vej til Stockholm. Paa Gennemrejse til Stockholm var ogsaa Englænderne *Wood* med Dragon Rapide, *Macphail* med en Monospor Ambulance, *Withbread* med Leopard Moth, *Rogers* med Klemm Eagle, *Fuller* med Hornet Moth, den franske kvindelige Flyver *Maryse Hilsz* med en Morane og Miss *Raes* med en Miles Hawk.

Endvidere kan Lufthavnen notere følgende Gæster: Mr. *Bertram* (Heralt),) Mr. *Brie* (Autogiro), Mr. *Colman* (Air Speed Courier), Mr. *Cameron* (Leopard Moth), Mr. *Shaw* (Percival Gull), Polaken *Skovzewski* (Leopard Moth), Mr. *Seth-Smith* (Monospor), Mr. *Malone* (Percival Gull) og Mr. *Russell* (Klemm Eagle).

Nyt Gebyrreglement.

SOM BILAG til »Efterretninger for Luftfarende« Nr. 10/1936 af 1. Juni 1936 medfulgte et nyt Gebyrreglement, som Ministeriet for offentlige Arbejder har approberet den 1. Maj d. A. for Udstedelse og Fornyelse af Certifikater og Luftdygtighedsbeviser m. m.

Efter dette er Afgifterne følgende:

I.

Personel.

	A Med Afholdelse af Prøver	B Uden Afholdelse af Prøver
a) Udstedelse af:		
Førercertifikat til:		
Privatflyvemaskine	65 Kr.	15 Kr.
Flyvemaskine i erhvervsmæssig Luftfart	70 »	20 »
Kunstflyvemaskine	70 »	20 »
Flyvemaskine i offentlig Lufttrafik	100 »	25 »
Friballon	40 »	15 »
Luftnavigatørcertifikat	40 »	15 »
Flyvemekanikercertifikat	35 »	10 »
Certifikat som aut. Kontrolmekaniker	35 »	10 »
Certifikat som aut. Fabrikskontrollant	35 »	10 »
Certifikat som Faldskærmsudspringer	40 »	25 »
Radiotelegrafist- og Radiotelefonistcertifikat	10 Kr.	
Eneflyvningscertifikat til Skoleflyvemaskine	35 »	
b) Fornyelse eller Udvidelse af:		
Førercertifikat til:		
Privatflyvemaskine	30 Kr.	5 Kr.
Flyvemaskine i erhvervsmæssig Luftfart	30 »	5 »
Kunstflyvemaskine	30 »	5 »
Flyvemaskine i offentlig Lufttrafik	45 »	5 »
Friballon	20 »	5 »
Luftnavigatørcertifikat	20 »	5 »
Flyvemekanikercertifikat	20 »	5 »
Certifikat som aut. Kontrolmekaniker	20 »	5 »
Certifikat som aut. Fabrikskontrollant	20 »	5 »
Certifikat som Faldskærmsudspringer	20 »	5 »
Radiotelegrafist- og Radiotelefonistcertifikat	5 Kr.	

II.

Materiel.

a) Udstedelse af:	
Registreringsbevis	10 Kr.
Godkendelse for Flyvemotor af ny Type...	1,5 × int. HK.
Luftdygtighedsbevis for Serieluftfartøj, der bygges her i Landet, af Tomvægt:	
Indtil 200 kg	100 Kr.
» 450 »	150 »
» 1000 »	200 »
» 1500 »	300 »
» 2500 »	400 »
Over 2500 »	500 »
Luftdygtighedsbevis for Serieluftfartøj, der indføres fra Udlandet, af Tomvægt:	
Indtil 450 kg og alene til privat Brug	50 Kr.
» 1000 »	100 »
» 2500 »	125 »
Over 2500 »	150 »
Stempling af Flyvemotorattest	25 »
Godkendelsesbevis for Faldskærm	25 »
b) Fornyelse af:	
Luftdygtighedsbevis for Luftfartøj til privat Brug med Tomvægt under 450 kg	35 »
Luftdygtighedsbevis for alle øvrige Luftfartøjer af Tomvægt indtil 2500 kg	50 »
over 2500 kg	75 »
Godkendelsesbevis for Faldskærm	25 »
c) Godkendelse af et Luftfartøj efter væsentlige Reparationer	Som Fornyelser

III.

Lufthavne og Landingspladser.

	A Med Besigtelse	B Uden Besigtelse
a) Udstedelse af Godkendelsesbevis for:		
Midlertidig Landingsplads	75 Kr.	
Privat Landingsplads	75 »	
b) Fornyelse eller Udvidelse af Godkendelsesbevis for:		
Midlertidig Landingsplads	40 Kr.	15 Kr.
Privat Landingsplads	40 »	15 »

IV.

Afgifter for offentlige Forretninger, der foretages i Henhold til Luftfartsloven, og som ikke omfattes af ovenstaaende, fastsættes i de enkelte Tilfælde af Ministeriet.

V.

Under Rejser eller Udstationering i Anledning af Prøver, Undersøgelser eller Besigtigelser afholder Rekvirenten desuden den tilsynsførendes Udgifter til Befordring, udreder Dag- og Timepenge i Overensstemmelse med Tjenestemandslovens Regler samt refunderer eventuelle positive Udlæg, foranlediget ved paagældende Forretnings Foretagelse.

VI.

Depositum for de med Prøverne, Undersøgelserne og Besigtigelserne forbundne Afgifter, Rejseudgifter og andre Omkostninger indbetales forud af Rekvirenten. Gebyrer og afholdte Udgifter tilbagebetales ikke, selv om Prøverne, Undersøgelserne og Besigtelserne resulterer i, at Udstedelse af Certifikat eller Bevis ikke kan ske, eller Godkendelse ikke kan meddeles.

Danske Privatflyvere har stiftet en Klub.

Under Navn af *Flyveklubben Danske Privatflyvere* er der blevet startet en Flyveklub som Société affiliée til Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab. Klubben omfatter praktisk talt samtlige civile Flyvere med Privatflyvercertifikat her i Landet.

Klubben ledes af et Repræsentantskab, der bestaar af:

Dr. med. *L. J. Abild.*
Direktør *Ib Aller.*
Grosserer *Holger P. Andersen.*
Fabrikant *L. Augustinus.*
Overlæge, Dr. med. *H. C. Hagedorn.*
Fabrikant *Erik Hoff-Hansen.*
Arkitekt *Aage Rasmussen.*
Direktør *C. Thielst.*
Ingeniør *E. B. Vøgg.*
Landsretssagfører *C. A. Koefoed.*

Sidstnævnte er valgt til Formand.

Klubben har indledet sin Virksomhed med en Fællesudflugt Fredag den 5. Juni til Avnø med Landing paa Marinens Flyveplads. Starten foregik fra Lufthavnen i Kastrup.

Den næste Fællesudflugt er fastsat til Søndag den 28. Juni. Maalet for denne Udflugt vil senere blive meddelt.

I Flyveklubbens Love siges følgende om Klubbens Formaal:

§ 2.

Klubben, der virker i Tilknytning til DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB, har til Formaal:

at fremme Interessen for Privatflyvningen i Danmark,

at varetage de almindelige praktiske Interesser for aktive Medlemmer overfor det Offentlige og paa anden Maade, og

at være til Raad og Vejledning for passive Medlemmer, der agter at uddanne sig som Flyver.

Til Opnaaelse heraf skal Klubben bl. a.:

a) virke for praktiske Foranstaltninger til Fremme og Lettelse af Privatflyvningen her i Landet.

b) Yde Medlemmerne Assistance i juridiske og tekniske Spørgsmaal.

c) Tilvejebringe og opretholde Forbindelse og Samarbejde med tilsvarende udenlandske Organisationer, bl. a. for

derigennem at sikre Klubbens Medlemmer Fordele ved Rejser i Udlandet.

d) Efterhaanden erhverve en Samling af Flyvekort til Afbenyttelse for Medlemmerne.

Derimod ligger det udenfor Klubbens Formaal selv at drive Flyveskole eller paa anden Maade at give praktisk Undervisning i Flyvning samt at give sig af med Udlejning af Flyvemaskiner.

Klubben kan dog fremme sine Formaal ved at anbringe sine Midler i saadanne Foretagender.

§ 3.

Medlemmerne kan enten være aktive eller passive.

Som aktive Medlemmer kan kun optages:

1) Personer, der har gældende Certifikat som Flyver og derpaa alene driver og har drevet Privatflyvning.
2) Personer med gældende Certifikat, der tidligere har udøvet erhvervsmæssig eller anden professionel Flyvning, men som nu alene driver Privatflyvning og altsaa ikke under nogen Form, ejheller periodisk, modtager Vederlag som Flyver.
3) Personer, der ikke mere har, men dog i 3 Aar har haft gældende Certifikat som Flyver og paa samme alene udøvet Privatflyvning og ikke i den efterliggende Tid udøvet anden Flyvning.

Hvis et aktivt Medlem af en eller anden Grund mister sin Karakter som Privatflyver iflg. foranstaaende, ophører han at være aktivt Medlem af Klubben og kan derefter fortsætte som passivt Medlem.

Som passive Medlemmer kan optages enhver Person, saaledes ogsaa Personer, der driver Flyvningen erhvervsmæssigt.

Ethvert Spørgsmaal om Optagelse i Klubben samt Tvivlsspørgsmaal om, hvorvidt en Person kan vedblive at være aktivt Medlem, afgøres endeligt af Repræsentantskabet.

§ 4.

Medlemmer af Klubben skal være Medlemmer af DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB.

Medlemskontingentet, der opkræves halvaarligt forud, er:

1) For aktive Medlemmer: Maskinejere 50 Kr. og andre aktive Medlemmer 25 Kr. aarligt.
2) For passive Medlemmer 10 Kr. aarligt.

Aeronautisk Selskab byder med Glæde den nye Klub velkommen i Rækken af de Organisationer, der skal bære Flyvningens Sag frem i vort Land, og ønsker den et langt og daadrigt Liv, sig selv til Glæde og andre til et godt Eksempel.

G. Krebs.

Herhjemme fra.

Til Grønland.

Den 12. Maj afsejlede »Gustav Holm« til Grønland med en af Luftmarinens Heinkel-Søluftfartøjer paa Agterdækket. Som Besætning for Søluftfartøjet, der skal anvendes til Luftfotografering i Forbindelse med Geodætisk Instituts Kortlægningsarbejde i Sukkertoppen- og Godthaab-Distriktet, medfulgte Flyverne, Søløjtnant *Dam*, Flyverløjtnant *Sundby*, Luftfotografen, Løjtnant *Bonnesen* og Flyvemekaniker *Hatting*.

Faar Aalborg den første offentlige Flyveplads i Provinsen?

Medens man i Esbjerg gennem længere Tid har arbejdet ivrigt for at faa anlagt en offentlig Flyveplads, uden at Projektet endnu er blevet til Virkelighed, høres Nyt fra Aalborg. Kommunen vil anlægge en Flyveplads Vest for Nørresundby, og med Spænding imødeses Planernes videre Udvikling.

Til Flyvestævne i Malmø.

Søndag den 7. Juni afholdt Kgl. Svenska Aeroklubben i Skåne et Flyvestævne i Malmø, hvori der deltog 7 Maskiner fra Hærens Flyvertropper: 5 Tiger Moth ført af Løjtnant *A. H. Hansen*, 1 Autogyro (Premierløjtnant *Sæbye)* og 1 Gloster Gauntlet Jager ført af Kaptajn *Bjarkov*.

Flyvestævne i Kastrup Lufthavn.

Søndag den 21. Juni afholder Foreningen Danske Flyvere i Samarbejde med Politiken et stort Flyvestævne i Kastrup Lufthavn, hvor der foruden Hærens og Marinens Flyvere og danske Privatflyvere deltager svenske og tyske Flyvere.

Dansk Flyver hædres.

Premierløjtnant *Michael Hansen* har af »Ligue internationale des aviateurs« faaet tildelt Clifford Harmon-Trofæen for Aaret 1935.

Focke-Wulf FW 58 i Kastrup.

Paa sin Vej til og fra Udstillingen i Stockholm blev den tyske Focke-Wulf F W 58, en tomotoret, militær Flyvemaskine, demonstreret i Kastrup Lufthavn. I »Flyv« Nr. 3, 1936, findes en nærmere Beskrivelse af den tyske Flyvemaskine, der under Demonstrationerne vakte Begejstring for sin elegante Bygning og særdeles gode Flyveegenskaber.

Demonstration af britiske Flyveinstrumenter i Kastrup.

Smith's Aircraft Instruments, der herhjemme er repræsenteret af Firmaet *Alfred Raffel A/S*, har haft den gode Idé at omdanne Kabinen i en Dragon Moth til Demonstrationslokale og at lade Maskinen flyve rundt til Kunderne i Europa. Medio Maj gæstede »Udstillingsmaskinen« København, hvor en større Kreds af civile og militære Sagkyndige fik Lejlighed til at se — og til at prøve — Instrumenterne i Virksomhed. Bortset fra Firmaets verdenskendte Navigationsinstrumenter, var det navnlig den automatiske Styring og Radioinstallationen, der vakte Interesse — og det med Rette. »George«, som den automatiske Styring spøgefuldt blev kaldt, forstod sit Kram og manøvrerede Maskinen saa godt og sikkert som nogen.

Nyt fra alle Lande.

Frankrig moderniserer sin Luftflaade.

Efter engelske Bladudtalelser vil samtlige franske, militære Flyvemaskiner af ældre Konstruktion blive erstattet med moderne Typer inden August Maaned i Aar.

Efterspørgsel efter at komme op i Stratosfæren.

For at skaffe Midler til en ny Stratosfære-Ballonopstigning lod Professor *Piccard* for nogen Tid siden offentliggøre, at en eventuel Passager kunde komme med paa Turen mod at betale den nette Sum af 20,000 engelske Pund, eller omtrent en halv Million danske Kroner. Til Trods for Summens Størrelse har imidlertid ikke mindre end 20 Personer meddelt, at de er villige til at betale den ønskede Pris for at komme med paa den spændende Ballonfærd, der skal startes fra Polen.

A/S GRØN & WITZKE
Bagageforsikring
og
Forsikring i alle øvrige Brancher
Kongens Nytorv 6
København
Telefon
Central 9316

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

Aristokraten blandt Motorcycler

Matchless

Et B. P. Mærke

Uovertruffen Konstruktion
Højeste britisk Kvalitet
Billigste danske Priser

10 fremragende Modeller - Priser fra
Kr. 1050.00
Forlang Prospekt

Lyngby Automobil-Central
Hovedgaden 1 - Telefon: Lyngby 1030

MOTOR-PALÆET
Østerbrogade 20 - Telefon: Øbro 2878

BREVKASSE

Karl J. Kristensen, Randersgade, København, spørger:

»Flyv« bedes venligst opgive mig Adressen paa et Firma i England, der handler med Modeller af Flyvemaskiner.

Sv. F. Eks. Model Aircraft Stores, 133 Richmond Park Road, Bournemouth. Saafremt De skriver til Firmaet og vedlægger 2 d i Frimærker, kan De faa tilsendt et Katalog.

—o—

Luftfartforsikringer

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Fraktion for Danmark

Tlf. Central 12793

Ulykkesforsikringspolicer udstedes ved Billetkontoret i Lufthavnen

FLYVEMASKINER OG TILBEHØR

K. L. G.

KVALITETSTÆNDRØRET

Lager hos:

ALFRED RAFFEL A/S

Farvergade 15 Telefon C. 6395

DUPLEX

SPLINTFRIT GLAS

STENFELDT HANSEN

Central 5800

Jorgen Grusgaard, Søndergade 1, Kjellerup.

Deres mange Spørgsmaal vedr. Sværveplaner har vi videresendt til Dansk Svæveflyverunion med Anmodning om at svare Dem direkte; idet vi tror, at Unionen vil kunne være Dem til Hjælp med mangt et godt Raad under Deres Arbejde paa at bygge et Svæveplan.

—o—

V. P. Sørensen, Horsens, spørger:

Hvor skal jeg henvende mig for at søge Optagelse paa Hærens Flymekanikerskole?

Sv. Til Hærens Flyveskole, Lejren ved Værløse, pr. Værløse St.

—o—

R. B. Beier, København, spørger:

Kan »Flyv« opgive mig, hvor meget man skal betale for en brugt Flyvemaskine i England?

Sv. Der findes brugte Flyvemaskiner til Salg for ca. 200 engelske Pund. Skriv til Firmaet Malcolm og Farquharson Ltd, Heston Airport, Hounslev Middlesex. Mr. Farquharson har allerede leveret flere Sportflyvemaskiner til danske Købere.

Indbinding
af
FLYV
pr. Aargang
Kroner 6.00

EJVIND CHRISTENSEN
VESTERBROGADE 60 - TELF. C. *13.424

NYE BØGER

Meddelt af

ANDR. FRED. HØST & SØN, Kgl. Hofboghandel

Bredgade 35 - Central 5051 - 7571

R. L. Preston: HOW TO BECOME AN AIR PILOT ..... Kr. 4.20
Praktisk og nyttig lille Bog for Amatørflyvere. Den indeholder en Mængde gode Raad og Vink for den vordende Flyver.

Hilmer von Bülow: GESCHICHTE DER LUFTWAFFE
En overordentlig aktuel Bog, som behandler Flyvningen som Luftværn.

Henri Mignet: THE FLYING FLEA 269 Sider ..... Kr. 9.—
Maskinen »Den flyvende Loppe« er allerede vidt bekendt i Danmark. Her er Bogen om den. Der gives udførlig Anvisning paa at bygge den, og der fortælles hvorledes saavel den som Motoren skal behandles. Det er en Bog, som alle Amatørflyvere vil gaa til med stor Entusiasme.

Agnes Rogers: FLIGHT, 1935, stort Kvart-Format ..... Kr. 9.—
Dette er Flyvningens Historie i Tekst og i en prægtfuld Samling af karakteristiske og ypperlige Fotografier. En enestaaende smuk Billedbog.

FLY V

Nr. 7
1936 - 9. Aarg.

Vandrepokal til danske Svæveflyvere

TRÆ KONTRA METAL

TYSKLANDS KOMMERCIELLE FLYVEFLAADE

35
ØRE

KLUBADRESSER

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

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

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

DANSK SVÆVEFLYVER UNION. Wildersgade 41, Kbhvn. K.
Formand: Hr. Alfred Dochedahl, Vester Fælledvej 41, V.

TILSLUTTEDE KLUBBER:

KØBENHAVNS SVÆVEFLYVERKLUB, Wildersgade 41, Kbhvn. K.

AARHUS FLYVEKLUB.
Formand: Hr. Leo Kæraa, Skolebakken 11, Aarhus.

FALKEN. Hjørring.
Formand: Hr. Ingeniør E. Nielsen, Fabrikken »Danbit«, St. Knudsvej, Hjørring.

OFFICIELT ORGAN FOR AERONAUTISK SELSKAB

„FLYV"S REDAKTION:
Vesterport
København V.
Tlf. 14556

Redaktører:
Kaptajn John Foltmann
og
Kay Jungersen.

BLADEKSPEDITION:
Vesterport - København V.
Tlf. 14556

ANNONCEEKSPEDITION:
Vesterbrogade 60
Tlf. 13404

Ændring i redaktionelle og tekniske Forhold har bevirket at „FLYV" i denne Omgang er kommet lidt sent, hvad vi beder om Undskyldning for. Fra næste Nummer vil Bladet være at faa hos Forhandlerne den 10. i hver Maaned.

KLUBADRESSER

KØGE SVÆVEFLYVERKLUB.
Formand: Hr. Herluf Christensen, Brogade 7, Køge.

SILKEBORG FLYVEKLUB.
Formand: Hr. Arkitekt E. Svendsen Petersen, Drewsensvej 18, Silkeborg.

ANDRE KLUBBER:

FLYVEKLUBBEN »ØRNEN«. Aarhus.
Formand: Hr. G. A. Hansen, Tousvej 33, Aabyhøj, Aarhus.

FLYVEKLUBBEN »AVIATOR«. Aalborg.
Formand: Hr. H. A. Nielsen, Finlandsgade 5, Aalborg.

SAMSØ FLYVEKLUB.
Formand: Hr. Jean Frandsen, Samsø.

VORDINGBORG FLYVEKLUB.
Formand: Hr. Fabrikant Hans Axel. Vordingborg.

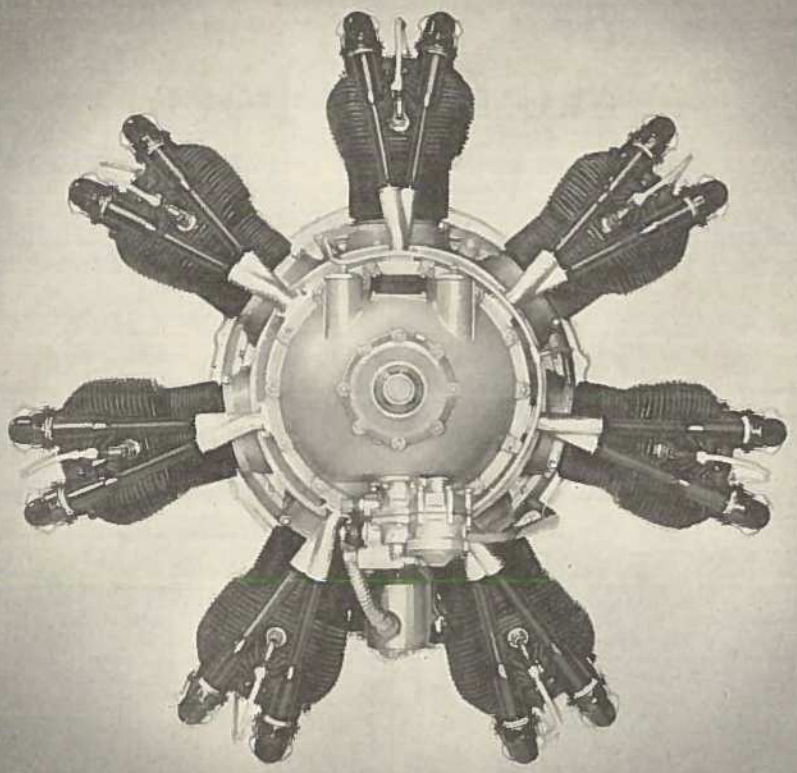
MODELFLYVEKLUBBER:

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

DE UNGES FLYVEKLUB. Politikens Hus. Kbhvn K.

BERLINGSKE TIDENDES FLYVEKLUB.
Pilestræde 34, Kbhvn. K.

SIDDELEY



CHEETAH IX

ENGINE 340 HP (TAKE-OFF)

ARMSTRONG SIDDELEY MOTORS LTD., COVENTRY, ENGLAND

AS 214 L

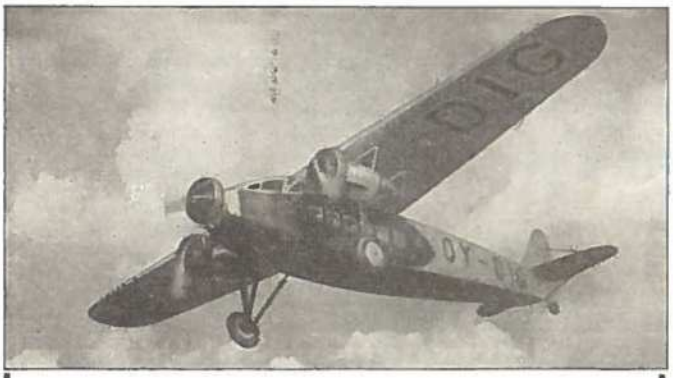
ASP "CELOSE" DOPE
(LOVBESKYTTET)

er fremstillet i nøje Overensstemmelse med Forskrifterne
i B. E. S. A. Specifikation 2 D. 101, Januar 1923.

KLAR DOPE
ALUMINIUM DOPE
RØD DOPE

Fortyndingsvædske samt Identificeringsfarver og Specialfarver

ENEFABRIKANTER:
A/S O. F. ASP (SPECIALFABRIK FOR NITROCELLULOSE-LAKKER)
PRAGS BOULEVARD 37 — KØBENHAVN S.



SOMMERFARTPLAN 1936

Afgaaende Maskiner fra Kastrup Lufthavn i Tiden 1/7—3/10

D. = Daglig
Hv. = Hverdage

	Til:	Afg. Kastrup Lufth.
D.	Hamburg	9.00
D.	Berlin	9.00
D.	Amsterd.-Rotterd.-London/Brüssel-Paris	9.00
Hv.	Hamburg-Amsterdam-London	11.15
Hv.	Hamburg-Amsterdam-London	11 35
D.	Berlin	11.45
D.	Amsterdam-Rotterdam-London/Paris	11.55
Hv.	Hamburg-Brüssel-London/Paris	12.30
Hv.	Hamburg-Amsterdam-London/Paris	16.20
D.	Göteborg-Oslo	16.20
D.	Malmö	20.05 & 20.15
D.	Stockholm	15.10 *) & 16.05
Hv.	Stockholm	12.45 *), 13.30, 14.55 *) & 16.50 *)

*) via Malmö

Billetter og Oplysninger faas i alle Rejsebureauer og hos
DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB A/S - København

FLYV

Nr. 7 **Juli 1936** 9. Aargang

DET NYE „FLYV"

Flyvningens sunde og livskraftige Udvikling i Danmark er et brændende Ønske som næres af alle aeronautisk interesserede herhjemme, og „FLYV", der har Maalet at være Samlingsmærket for disse Interesser, ønsker altid at være blandt de forreste i denne Udvikling.

I de Maaneder, der er svundet siden *Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab's* Bestyrelse skrev ovenstaaende Linier i Nytaarsløfterne til Medlemmerne, har mange og stærke Kræfter baade blandt Selskabets Ledere og blandt dets Menige været sat ind paa at finde nye Veje fremover til Gavn og Trivsel for al dansk Flyvning. Stærke Brydninger har det kostet, Mening har ofte staaet skarpt mod Mening, men i dette Blads Juninummer kunde Bestyrelsen endeligt fremkomme med en Meddelelse om Retningslinierne for Selskabets fremtidige Virksomhed.

I denne Meddelelse stod der blandt andet, at der arbejdedes paa en videregaaende Udvikling af Medlemsbladet „FLYV". Dette Arbejde har allerede, som vore Læsere sikkert har bemærket, baaret Frugt, og det er Selskabets Haab, at Bladet i sin nye og udvidede Skikkelse maa formaa at vække Interesse ikke blot hos Medlemmerne, der allerede er vundet for Flyvningens Sag, men ogsaa hos alle de mange Tusinder rundt om i Landet, som endnu ikke er blevet indrulleret i Flyvevennernes stadig voksende Hær.

Interessen for Luftens Problemer — baade hvad Fredens og Krigens Formaal angaar — er jo i en meteoragtig Vækst Verden over. Haardt og intensivt arbejdes der overalt i Laboratorier og Værksteder og under Himlens drivende Skyer paa at fuldkommengøre Flyvemaskinen, denne det tyvende Aarhundredes Virkeliggørelse af Aartusinders Drømme. Overalt i Verden arbejder Regering og Folk Haand i Haand paa at udbygge og forbedre Landenes Luftberedthed — baade militært, kommercielt og rent sportsmæssigt — udfra en rigtig Erkendelse af, at kun det Land, der ogsaa formaar at hævde sig i Luften, evner at vinde med fremover i Nationernes store Kapløb.

Som Læserne bekendt blev „FLYV" ved Aarets Begyndelse udvidet med 4 Sider Tekst, og samtidig stillede Bestyrelsen Medlemmerne i Udsigt at opnaa endnu yderligere Forbedringer og Forøgelse af Bladet.

I den Forbindelse er det Bestyrelsen en Glæde at kunne meddele, at „FLYV" fra og med Juli Kvartal dette Aar atter vil blive udvidet med 4 Sider, og at man desuden har det bedste Haab om fremtidig større Forøgelse.

Realisationen af disse Forbedringer, der samtidig skulde betyde nogen økonomisk Fremgang for Selskabet, er bleven mulig ved en Overenskomst, der fornyligt er sluttet mellem Selskabet og Hr. Redaktør Kai Erslev, om Udgivelse af Bladet under videre Rammer end hidtil.

Ved denne betydelige Ændring i „FLYV"s Udgivelse har det været Bestyrelsen en stor Glæde at kunne bibeholde Forbindelsen med Hr. Forlagsboghandler Ejvind Christensen og Hr. Kaptajn John Foltmann, der begge vedblivende vil være knyttet til Bladet henholdsvis til dets tekniske Ledelse og til Redaktionen.

I det Bestyrelsen ønsket Bladet, dets Udgiver og Redaktionen al mulig Lykke og Held under den nye Form, nærer man de bedste Forhaabninger om at den omhandlede Ændring vil virke til Fremgang og Udbredelse af „FLYV" og dermed til Glæde for Læserne.

Paa Bestyrelsens Vegne
REDAKTIONSUDVALGET

Ogsaa herhjemme er Interessen for Luftens Problemer i en glædelig Vækst, og det er da som nævnt „FLYV"s Hovedopgave at være Samlingsmærket for disse Interesser, men for at kunne løse denne Opgave maa Bladet selvsagt være saa alsidigt som muligt — det maa paa den ene Side være skrevet saa letlæseligt og populært, at alle de mange, der ikke selv er Flyvere, men som gerne vil følge med i vore Dages eksplosive aeronautiske Udvikling, faar deres Videlyst tilfredsstillet, og det skal paa den anden Side ogsaa kunne „mætte" „Kenderne", der kræver mere fagligt og teknisk Stof. Og sidst men ikke mindst gælder det om at faa Ungdommen, Fremtidens Flyvere, i Tale, og derfor vil ikke alene Svæveflyvningen, der utvivlsomt staar overfor en rig og lovende Udvikling herhjemme, men ogsaa Modelflyvningen, al Flyvningens Moder, blive behandlet indgaaende i Bladets Spalter.

Hvor megen Umage Redaktionen end vil gøre sig med Hensyn til at skifte Sol og Vind ligeligt mellem de forskellige Felter indenfor Flyvningens Omraade: Militær - Trafik - Sports - Svæve- og Modelflyvning, vil der jo altid findes Emner, som nogle af Læserne gerne saa behandlet eller uddybet. Skriv i saa Tilfælde blot ind til os! Hvad der f. Eks. altid har stor Interesse, er Beskrivelser af Livet og Arbejdet i de forskellige Klubber og Grupper. De virker anspornde og belærende paa mange famlende rundt om i Landet, saa de faar Lyst til at følge efter og hjælpe med til at føre Flyvningens Sag frem herhjemme.

Redaktionen vil i det hele taget være taknemlig for at faa Indlæg ude fra, for kun derigennem skabes den Kontakt med Læserne, der ene kan føre Bladet frem til at blive, hvad det bør være:

Et levende, alsidigt, oplysende
og interessant
Organ for al dansk Flyvning.

Havnedirektør Laub.

Selskabets nye Formand.

Bestyrelsen, der ifølge Lovene selv vælger sin Formand, har valgt Havnedirektør W. Laub til at fortsætte Selskabets Ledelse.

Havnedirektøren er en gammel Kending indenfor dansk Flyvning, idet han er en af vore første Flyvere. Som ung Premierløjtnant af Marinen lærte han Flyvningens Begyndelsesvanskeligheder paa Marinens Flyveskole, og allerede i 1913 tog han sit internationale Flyvercertifikat. Senere blev han Chef for Marinens Flyveskole, som det dengang kaldtes, og i denne Stilling forblev han til 1918.

I 1923 tog han sin Afsked fra Marinen og blev ansat som Direktør i Vestindien, hvorfra han vendte tilbage i 1932 og samme Aar fik han Stillingen som Havnedirektør for Københavns Havn.

Til Trods for sine mange Aars Fraværelse havde Havnedirektør Laub dog stadig bevaret Interessen for sin gamle Kærlighed, Flyvningen, og han indvalgtes i Bestyrelsen for Aeronautisk Selskab.

Mange gode Ønsker følger Selskabets nye Formand i hans Arbejde paa at fremme og samle den stadig stigende Interesse, der for Tiden gærer for Flyvningens Sag.

Til Afsked —

I disse Dage er det 45 Aar siden, min fra de første Drengeaar bestaaende aeronautiske Interesse fik sin første Udløsning ved en Ballonopstigning til 300 Meters Højde — ganske vist kun med en captif, men det smagte dog af Fugl. De 45 Aar, der nu er forløbet med Glæder og Arbejde in aeronauticis, turde være en saa rimelig og hel Begrundelse for min Beslutning om at træde tilbage fra Formandsposten i D. Kgl. D. A. S. og for Nedlæggelse af Bestyrelsesmandatet, at der ikke kan være mere at tale om ved den Ting, og det er da heller ikke dette Emne, der faar mig til i Dag at bede »Flyv« om Plads til nogle Linier.

Nej det er min inderlige Trang til nu ved min Overgang til de inaktives Rækker at kaste et Blik tilbage og at sige Tak, for jeg har meget at sige Tak for og mange at sige Tak til.

Selv paa den Risiko, at det kan lyde banalt, vil jeg først takke den gunstige Skæbne, der gav mig Lov til paa nærmere Hold at følge Aeronautiken fra den sparkede sine første smaa Barnesko op i Luften til dens nuværende Stade, hvor den med fuldt Drøn bortelimineret Afstandene og har taget Herredømmet i den Del af Verden, hvor Hastigheden er Livsnerven. Og i denne Sammenhæng vil jeg bekende, at det for mig i Virkeligheden slet ikke er Hastigheden eller Rekorden, det kommer an paa; men det er Menneskeaandens Sejr, Mandsviljen og Mandsstyrken, der overvandt den fra Naturlovene stammende Modstand, som har gjort Aeronautikens Udvikling til en saa rig Oplevelse for mig.

Saa er der en Ting til, og det er Skønheden, den Skønhed, der blev indvundet for Menneskeheden, da Lufthavet aabnede sig for os hidtil støvbundne Væsner. Den Skønhed har jeg takket være min Deltagelse i Ballonsporten lært at kende i rigeste Maal og til min sidste Time vil jeg være taknemlig derfor.

Men selve Aeronautiken, hvormed jeg mener Teknikens Sejr i Kampen om Luftens Erobring, er dog kun den ene Side af Sagen; en anden — for mig maaske vigtigere — er den Omstændighed, at jeg gennem min Deltagelse i den aeronautiske Udvikling er kommet i Berøring med saa mange værdifulde, prægtige Mennesker, særprægede Personligheder og hundredeprocentige Mandfolk. Dette gælder indenfor Ballonsporten (hvortil jeg her vil regne den Tid, hvor jeg var tjenestegørende i Ballonparken), og det gælder for mit Medlemskab i Aer. Selskab fra dets Stiftelsesdag, først som menigt Medlem, senere i Bestyrelsen og i de sidste Aar som Formand. For alle god Minder derfra, for al Venlighed og Støtte, man har ydet mig, er det mig i Dag en stor Glæde at sige Tak, og jeg vil slutte disse Linier med et hjerteligt Ønske om Trivsel og Fremgang for Selskabet.

p. t. Visby paa Gotland.

Georg Krebs.

Ing. Krebs.

Den afgaaende Formand.

I 1933 modtog Ingeniør G. Krebs Valget som Formand for Aeronautisk Selskab, men paa den Betingelse, at det kun var for en kort Tid.

Tiden blev dog til 3 Aar, thi hver Gang Ing. Krebs fandt et Tidspunkt egnet til Formandsskifte, lykkedes det Bestyrelsen at overtale ham til at fortsætte.

Det manglede da heller ikke paa Overtalelsesforsøg fra Bestyrelsens Side, da Ing. Krebs i Juni Maaned paany rejste Spørgsmaalet. Alt prellede imidlertid af mod Ing. Krebs Beslutning om at nedlægge sit Hverv som Formand.

For at bruge Ing. Krebs's egen Vending lod han ikke Bestyrelsen sidde som Marius paa Karthagos Ruiner, men traadte først tilbage den Dag, da Havnedirektør W. Laub paatog sig at lede Selskabet videre.

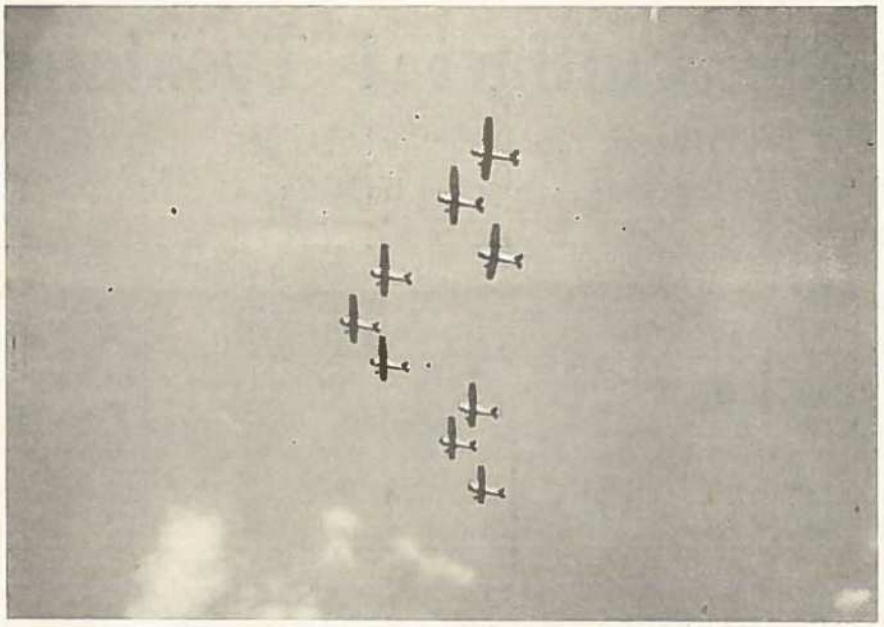
Gennem sit indgaaende Kendskab til og absolute Hengivenhed for Aeronautisk Selskab og med en paa samme Tid hensynsfuld og sikker Forhandlingsevne laa Ledelsen af Selskabet saare let og naturligt for Ing. Krebs.

Som mangeaarigt Bestyrelsesmedlem havde Ing. Krebs udført et stort Arbejde; som Formand var han utrættelig i sit Virke for Selskabets Ve og Vel, og Selskabet er ham megen Tak skyldig.

Med sin Bestyrelse samarbejdede Ing. Krebs paa den mest glimrende Maade. Altid oplagt, selv efter Dage og Nætters Strid, og med sin aabne Sans for Lyrikens Verden kunde Ing. Krebs fremtrylle en sand poetisk Duft af selv det mest knastørre og kedelige Emne. Der var Tryghed i Samarbejde, for der var Tillid og Enighed.

Bestyrelsen skal her udtale sin Tak for denne Samarbejdets Tid og gentage for det fortjenstfulde Arbejde, han sin tidligere udtalte Tak til Ing. Krebs med sin store Indsigt og rige Evner som Indsats har udført for Aeronautisk Selskab.

Bestyrelsen.



FLYVESTÆVNET I KASTRUP

21. JUN 36

En smuk Dag i Lufthavnen.

For sjette Gang siden 1930 afholdt Foreningen *Danske Flyvere* i Forbindelse med Dagbladet *Politiken* et Flyvestævne i Kastrup Lufthavn, — og det blev en straalende Succes. Det Program, der blev vist, var af internationalt Format, og de enkelte Flyveres Præstationer stod paa Højde med det bedste, der overhovedet kan ydes. I Titusindvis var Københavnerne strømmet til Lufthavnen; men alt for mange holdt sig uden for Afspærringerne, skønt Stævnet Overskud ubeskaaret tilfalder velgørende Formaal: »Danske Flyvere«s Fond og Politikens Feriekoloni.

Hvad Publikumsbesøget iøvrigt angik havde Stævneledelsen en haard Kamp at bestaa med den tropiske Sommervarme og det vældige Badeliv Nord for København, og adskillige Tusinde flere Tilskuere vilde sikkert være mødt op i Lufthavnen, hvis disse to Faktorer ikke havde spillet ind.

I Anledning af Stævnet gæstedes København af adskillige fremmede Flyvere. En svensk Eskadrille paa 9 Fokker Maskiner under Kommando af Kaptajn *Steenbeck* var kommet fra Ljungbyhed; Deutsche Aero-Club havde sendt Svæveflyveren *Huth,* der blev slæbt hertil fra Hamborg i en Klemm; Kunstflyveren *Kropf* kom ligeledes fra Hamborg; Bücker havde sendt en Jungmeister; Messerschmidt en ny lukket Sportsflyvemaskine; Deutsche Lufthansa den nye Heinkel 111 og Junkers G 38; Svenskeren *Sparmann* en S 1; Air France en Potez Trafikflyvemaskine; British Airways og Continental Airways hver en af deres Rutemaskiner, og Svenskeren *von Bahr* mødte op med sin Autogyro. Fra Danmark deltog 5 private Flyvemaskiner, 9 Fokker C V, 5 Tiger Moth, 2 Buldog og 1 Gannslett fra Hærens Flyvertropper og 3 Nimrod samt 3 Heinkel fra Marinens Flyvevæsen.

Forinden Stævnet tog sin Begyndelse, afsluttedes en Ankomstflyvning, der var udgaaet fra Værløse Flyveplads. Der deltog flere private indregistrerede Flyvemaskiner, og Nr. 1 blev Løjtnant *A. H. Hansen* (Præmie 200 Kr.), Nr. Oversergent *Sandqvist* (Præmie 100 Kr.) og Nr. 3 Premierløjtnant *Michael Hansen* (Præmie 50 Kr.).

Præcis Kl. 14,00 gav Flyvelederen, Kaptajn *C. C. Larsen,* Startsignal, og Stævnets fortræffelige Speaker, Luftkapajn *Harald Hansen,* meddelte, at 9 danske R-Maskiner, ført af Premierløjtnant *Pagh,* vilde demonstrere Figurflyvning — og saa fulgte det righoldige Programs mange Numre Slag i Slag. Ikke et eneste Øjeblik fik Publikum Tid til at kede sig — og hvert eneste Nummer var saa at sige en Sensation.

Med stor Præcision førte Premierløjtnant Pagh sin Formation, hvorefter 3af Marinens Heinkel Søluftfartøjer (ført af Kaptajnløjtnant *Harms)* strøg ind over Pladsen. Næppe var de kommet, før 3 af Marinens Nimrod Jagere (ført af Kaptajnløjtnant *E. Rasmussen)* angreb dem, og da Søluftfartøjerne var fortrukket, boltrede de tre Jagere sig i dristige Kunstflyvningsmanøvrer.

Saa var en lille tysk Maskine i Luften, en Bücker Jungmeister; — men Flyveren var dansk. Det var Kaptajn *Bjarkov,* og en mere blændende Kunstflyvning end den, der nu vistes, er sjældent set. Elegant og overlegent mestrede den danske Flyver de aller vanskeligste Manøvrer, og enhver lille Ting var saa afstemt og vel beregnet, at Tilskuerne blev revet med af Henrykkelse. Det var pragtfuldt at se, hvad en af vore egne kunde præstere, naar han fik en Maskine, der var specielt bygget til Kunstflyvning, og Grosserer *Rahlff,* der havde faaet Maskinen herop, fortjener en Tak.

Da Kaptajn Bjarkov lagde an til Landing, kom de 9 svenske Fokker-Maskiner brusende ind over Tilskuerne, og i skiftende Formationer viste de deres smukke Flyvning, — og saa fulgte igen Kunstflyvning. Denne Gang var det den tyske Mesterflyver *Kropff,* der viste sit fænomenale Herredømme over en Focke Wulff. To Gange var Kropff i Luften, sidste Gang med Røgpatroner, hvis tykke, mørke Røgstriber tegnede alle hans Manøvrer i Luften, og begge Gange fik Tilskuerne at se, at han ikke for intet kaldes Mesterflyveren.

Et betagende Moment i Opvisningens Motorbrus var Tyskeren *Huth's* Svæveflugt. Et Rhønsperber Svæveplan var trukket til Vejrs af en Klemm, og da Slæbelinen var kappet, begyndte han en Opvisning, som aldrig før var set herhjemme. I dristige Sving og Looping styrede han sit Svæveplan mod Jorden, og efter at han til Slut i faa Meters Højde strøg forbi Tilskuerpladsen, foretog et Sving paa 360° og stille gled hen over Græsset, som han lige havde passeret, brød Publikum ud i Henrykkelse ,og bragende Klapsalver hilste den unge, sympatiske Svæveflyver.

Hurtigt efter hinanden fulgte Numrene. Den vældige G 38 drønede over Tilskuerne og viste sin forbavsende Manøvredygtighed, den nye Trafikflyvemaskine, Heinkel 111, var lige ved at konkurrere med de smaa Kunstflyvningsmaskiner, von Bahr's Autogyro virkede som en mærkelig Modsætning til de mange hurtige Maskiner, Løjtnanterne *Birkhede* og *Buchhave* kæmpede hver med sin Bulldog Jager om Overtaget i Luften, Kaptajn Bjarkov stardede igen til Kunstflyvning, og denne Gang med Hærens nye Ganntlet Jager, den franske Potez Trafikflyvemaskine, British Airways og Continental Airways 4-motorede de Havilland demonstreredes, den svenske Ingeniør *Lundberg* boltrede sig med en ny Sparmann Træningsjager, en ny lukket Messerschmidt Sportsflyvemaskine viste sine ypperlige Flyveegenskaber, og ind imellem de mange Numre en pragtfuld Opvisning i Kunstflyvning af en Formation paa 5 af Hærens Tiger Moth under Løjtnant A. H. Hansens Førerskab. Med usvigelig Sikkerhed holdt Maskinerne deres Plads i Formationen, baade i Looping og da alle fem i Halen paa hinanden dykkede lodret ned mod Pladsen.

Det var en storslaaet Opvisning, som tjener Flyverne til megen Ære.

Den kommercielle Luftfart i Tyskland.

Nedenfor bringer vi en interessant og instruktiv Oversigt over Tysklands Handels-Luftflaades mægtige Udvikling.

Planmæssig Lufttrafik begyndte i Tyskland i Februar 1919, og samme Aar foranledigede det tyske Postministerium, at alle Postkontorer modtog Luftpost. Det var paa denne Tid, at Junkersværkerne præsenterede deres første Trafikflyvemaskine F 13 — et lavvinget Monoplan helt igennem af Metal og med Kabine til 4 Passagerer og 2 Flyvere. Den er blevet brugt til vore Dage i mange Dele af Verden.

I 1920 besluttede den tyske Regering at ophjælpe det begyndende Luftsamkvem ved Hjælp af Subventioner, og de første Forbindelser med fremmede Lande, bl. a. Danmark og Holland, blev oprettet. Snart kom dog Modgang af mangen Art — den samme Modgang, som Trafikflyvningen den Dag i Dag i andre Lande maa lide under. I Tyskland som andet Steds forsvandt mindre Selskaber, og nye startede, indtil endelig Dannelsen af »Aero Lloyd« og »Junkers Luftverkehr« lagde Grunden til det, der senere skulde blive det store »Lufthansa«. Ved Konsolideringen af de to Selskaber i 1926 fortsatte »Deutsche Lufthansa A. G.« den planmæssige Lufttrafik, og det blev Begyndelsen til tysk Luftfart i større Stil.

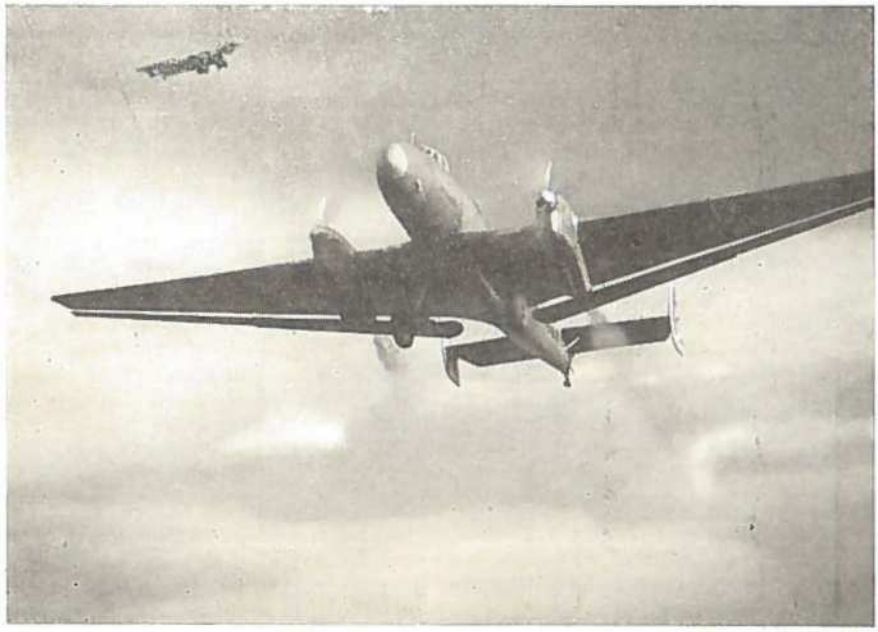
Regelmæssig Natflyvning med Passagerer satte allerede i 1926 det nydannede Lufthansa i Stand til at gennemføre Ruten mellem Berlin og Moskva paa een Dag — en Distance paa 1150 miles, der blev gennemført paa 16 Timer.

Nye Ruter til fremmede Lande blev aabnet, og de første Planer om en sydatlantisk Luftforbindelse blev drøftet.

Lufthansa har nu følgende Typer i Drift:

Type	Motorer	Passagerer	Besætning	Rejsehastighed
Junkers Ju 52	3 BMW-Hornet	17	3	156 m. p. h.
Junkers Ju 52	3 Junkers Diesel 205	17	3	150 —
Junkers Ju 160	1 BMW-Hornet	6	2	187 —
Junkers G 38	4 Junkers Diesel 204	36	7	137 —
Junkers Ju 86	2 Junkers Diesel 205	10	2	187 —
Heinkel He 70	1 BMW VI	4	2	200 —
Heinkel He 111	2 BMW VI	10	2	194 —
Dornier Wal	2 BMW VI u	3	4	125 —

To af Lufthansas Maskiner af Junkers G 24 Typen blev de første Rutemaskiner, der fløj fra Europa til Kina som Pionerer for den nuværende tyskkinesiske Posttrafik. I det første Driftsaar fløj Lufthansa 3750000 miles og befordrede omkring 36000 Passagerer. En betydningsfuld Udvikling var Oprettelsen af 13 Radiostationer, som gav Mulighed for større Sikkerhed og Regelmæssighed i Driften. Skridt for Skridt gik det fremad. I 1927 blev nye udenlandske Forbindelser føjet til, og blandt dem var Ruter til Wien og Oslo. Paa München—Milano Ruten blev de første Flyvninger over Alperne foretaget, men regelmæssig Passagertrafik over denne meget vanskelige Naturgrænse i Europa begyndte ikke før April 1931. Efter mange Aars virksomt Samarbejde med den tyske Rigspost blev Jernbanetrafik direkte forbundet med Lufttrafik i 1927 ved Organiseringen af »Flei-Verkehr«.



En Junkers Ju 86 i Luften.

Luftposttrafiken over Atlanterhavet.

I 1928 paabegyndtes et lykkeligt og nøje Samarbejde med Dampskibslinierne ved Hjælp af en saakaldt tilsluttet Viderebefordring, og i det følgende Aar blev dette Samarbejde gjort endnu mere virksomt ved Katapult-Flyvninger fra den nybyggede nordtyske Lloyd-Liner »Bremen« paa den nordatlantiske Rute mellem Cherbourg og New York. Vigtige Handelsforbindelser blev oprettet ved Natflyvetjenesten fra Berlin over Køln til London og Paris, og regelmæssig Drift paa disse Ruter blev gjort mulig ved det Fremskridt, der viste sig paa Blindflyvningens Omraade.

Udviklingen af Postruterne, Katapult-Flyvning paa den nordatlantiske Rute, Prøver med Henblik paa Forbindelsen til Sydamerika, Samarbejde med Graf Zeppelin, Dannelse af det tysk-kinesiske Luftfartselskab »Eurasia« i det fjerne Østen, Præsentationen af Verdens største Metalmonoplan, Junkers G 38 til 34 Passagerer, alle disse Ting var det, der kendetegnede Udviklingen af Trafikflyvningen i Tyskland i Aarene fra 1929 til 1932.

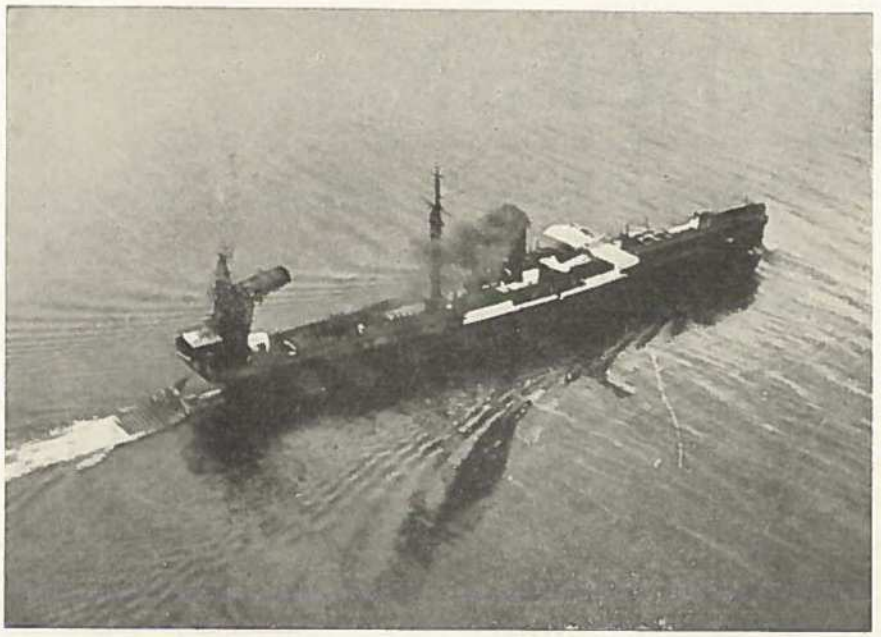
Nye Flyvemaskinetyper indføres.

I 1933 indledes en betydelig Fremgang med Luftfarten som Resultat af den almindelige Forbedring af økonomiske Vilkaar i Tyskland. Med Indførelsen af det nye berømte 3-motorede Monoplan Junkers Ju 52, kunde den planmæssige Fart sættes op til 150 miles i Timen med Maskiner til 17 Passagerer og 3 Mands Besætning.

I Februar 1934 aabnede Lufthansa regelmæssig Luftposttrafik mellem Tyskland og Sydamerika, og dermed havde man skabt den første Postrute over Atlanterhavet, gennemført regelmæssigt og udelukkende af Flyvemaskiner. I Tyskland blev Rejsehastigheden imidlertid forøget til 187 miles i Timen ved Indførelse af Heinkel H 70 »Blitz« (Lyn) Monoplaner, Tyskland havde derfor den hurtigste Luftfartstjeneste i Europa, og følgelig

sprang Trafikkens Omfang kolossalt i Vejret. For Eksempel beløb Antallet af Passagerer, der blev befordret paa de tyske Luftruter i 1935, sig til mere end 180000, og Mængden af den befordrede Post viste en endnu større Forøgelse. Indførelsen af en ny hurtig Maskine, Junkers Ju 160 til 6 Passagerer, og et større Antal Ture paa vigtige Ruter bragte Fremgangen i Luftfarten endnu mere i Forgrunden.

Den erhvervsmæssige Lufttransport maa dog stadig kappes med nye Opgaver, men Sikkerhed og Regelmæssighed i Driften er bragt overordentlig vidt i Tyskland. Nye Typer af hurtige Maskiner, Junkers Ju 86 og Heinkel He 111 — begge to-motorede og med en Maksimalhastighed af op til 220 miles i Timen, er bygget og prøvet. Disse moderne »Luftlinere« med Plads til 10 Passagerer reducerer den ca. 300 miles lange Distance mellem Berlin og Køln eller München til korte Trip paa 100 Minutter eller endnu mindre.



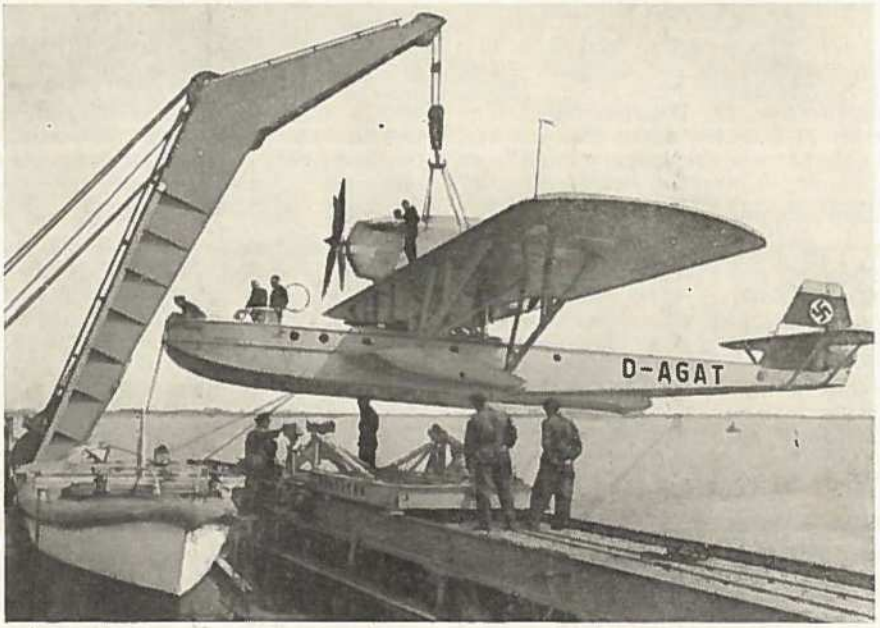
Damperen „Westfalen", der er flydende Station for Flyverne over Atlanten.

„Deutschland" G 38 i Luften.

Lufthansa flyver til 32 forskellige Lande.

Allerede nu flyver Lufthansas Maskiner til 32 forskellige Lande og krydser Atlanterhavet regelmæssigt hver Uge i begge Retninger. I denne transatlantiske Drift løste den tyske Luftrute mange vanskelige Problemer, da Landet mangler Kolonier eller anden fremmed Basis. Saaledes maatte Lufthansa selv skabe den nødvendige Flyvebasis paa Atlanterhavet ved at indrette Skibe, fra hvilke Flyvemaskiner kunde faa Service midt paa Oceanet og saa igen sendes videre paa deres Rute. Ved Hjælp af saadanne Skibe er regelmæssig Luftposttjeneste over Atlanterhavet nu gennemført med Held i mere end to Aar, og i dette Tidsrum er der udført mere end 130 Ture.

Lufthansa ejer desuden nogle Flyvemaskiner af forskellige Typer, som er brugt til Forsøg og Inspektionsarbejde. Blandt det nye Materiel er adskillige amerikanske »Boeing« og »Douglas« Luftlinere.



En Dornier Wal tages ombord med Kran.

Bortset fra BMW-Hornet og BMW VI Motorer, der bruges paa de kontinentale Ruter, anvender Lufthansa BMW VI. u Motorer med Reduktionsgear i den transatlantiske Drift, da disse siges at give bedre Drivkraft for Propellerne. Baade BMW VI og VI. u Motorerne er vædskekølede 12-cylindrede Motorer af V-Typen. Kølevædsken er Glykol med en normal Drifttemperatur paa 320° F.

Anvendelsen af Dieselmotorer.

En af de mest interessante Udviklinger i tysk Trafikflyvning er de gode Resultater, Lufthansa har opnaaet ved Brug af Junkers Dieselmotorer Jumo 204 og Jumo 205. Mange Aares rolig Eksperimenteren, Fremskridt opnaaet ved besværligt Arbejde og trættende Spænding kendetegnede Prof. *Junkers* Fremstød indtil i 1929 efter 17 Aars Bestræbelser den første Flyvning med en Junkers Dieselmotor blev foretaget fra Dessau til Køln.

Denne Motor vejede 1760 lbs. og udviklede 700 H.K. Under Navnet Jumo 204 gennemgik den Certifikatprøven i 1931, men efter at der var gjort yderligere Forbedringer, blev dens Ydeevne forøget til 750 H.K. med en Vægt af 1652 lbs. Senere udviklede der sig en mindre Model, kendt som Jumo 205, efter det samme Princip — en vertikal 6-cylindret Motor med to modsatte Stempler pr. Cylinder. Jumo 205 udvikler 600 H.K. og vejer 1145 lbs.

Disse to Modeller var Verdens første Dieselomtorer til Flyvemaskiner, som blev brugt i regelmæssig Luftfart i kendelig Tid, og som beviste deres Egnethed. For at være den første, der med Held anvendte Dieselprincippet i Flyvemaskiner, har baade Deutsche Lufthansa og Junkersværkerne Æren. Ledelsen af Lufthansa, især Minister og Generalløjtnant *Milch* og Direktør, Baron *von Gablenz*, der forudsaa

(Fortsættes Side 22)

SPORTEN

SVÆVEFLYVEREN SIGURD SJØHOLMS UHELD VED HELSINGØR.

Onsdag den 24. Juni skete en beklagelig Ulykke ved Helsingør, idet den sympatiske unge Svæveflyver Sigurd Sjoholm kom meget alvorligt til Skade efter en Nedstyrtning med et Rhønsperber Svæveplan paa Ekscerserpladsen ved Helsingør. Svæveplanet var det samme, som Tyskeren Huth havde benyttet til »Danske Flyveres« og Politikens Stævne i Kastrup Lufthavn. En Kreds af unge Svæveflyvere havde købt det, faaet det bugseret til Lundtofte og havde derfra transporteret det til Ekscerserpladsen ved Helsingør.

Om Aftenen den 24. Juni ved 9-Tiden blev Sjøgren trukket til Vejrs med Motorspil, og umiddelbart efter at Slæbetovet var kappet, skete Ulykken. Svæveplanet styrtede næsegrus til Jorden, og Føreren blev saa slemt tilredt, at der var Fare for hans Liv.

Efter Politiforhørerne skyldes Ulykken Tab af Hastighed.

—o—

Naar vi skriver, at Ulykken er beklagelig, skal det forstaas paa mere end een Maade. Det er beklageligt, at en ung rask Sportsmand, en ivrig og glødende Pioner for Svæveflyvningen i Danmark faar et alvorligt Uheldssmertefulde Følger, men — det er ogsaa beklageligt, at der herhjemme gives Lejlighed til at risikere Liv og Lemmer paa denne Maade. Og tænk, hvilken Katastrofe, der kunde være sket, hvis Nedstyrtningen var sket mellem tætpakkede Tilskuere!

Selv om man er nok saa ivrig og nok saa begejstret for Svæveflyvning, saa skal der Erfaring og kyndig Vejledning til, før man giver sig i Lag med store Opgaver, og — i Betragtning af sin forholdsvis ringe Erfaring — saa var det en stor Opgave, den unge Svæveflyver havde givet sig i Kast med. Det er givet, at man ikke ved en Række ganske korte Svæveflugter i Bakkevind kan opnaa tilstrækkelig Rutine til pludseligt at kunne mestre et kraftigt bygget, lukket Svæveplan i termisk Flugt efter Instrumenter og paa et for termisk Flugt mindre egnet Tidspunkt. Forfærdende er det ydermere at tænke paa, at den unge Svæveflyver havde paatænkt at gaa ud over Øresund.

Havde kyndig Vejledning været til Stede, var Ulykken ikke sket, for saa vilde Starten efter alle Solemærker at dømme aldrig have fundet Sted.

Det er Synd for den raske Mandfolkesport, men — saafremt den ikke helt skal kvæles i Starten herhjemme, saa maa enhver af de ivrige, vordende Svæveflyvere bøje sig for en mere sagkyndig Vejledning end Tilfældet hidtil har været. Man faar nu engang ikke tilstrækkelig Erfaring ved at staa paa Jorden eller ved at foretage en Række korte Glideflugter. Det er ved længere Svæveflugter, Erfaringen indhøstes; enkelte af vore hjemlige Svæveflyvere har allerede en god Portion Træning over et længere Tidsrum bag sig; men ingen har endnu opnaaet at foretage virkelige termiske Svæveflugter.

Svæveflyvesporten, der saa uhyre let bringer sine Udøvere i kritiske Situationer, maa ledes med fast og kyndig Haand og med tilstrækkelig Sagkundskab til Vejledning. Det er ikke blot Manden selv i Svæveplanet, der skal skærmes, men ogsaa det intetanende og ganske uskyldige Publikum paa Jorden.

EN BOMBE BLANDT VORE PRIVATE FLYVEMASKINEEJERE.

En Bombe — som dog ikke kan være kommet alt for uventet — har ramt adskillige af vore private Flyvemaskineejere. Da Valutabestemmelserne for et Par Aar siden blev udvidet til ogsaa at omfatte Indførsel af Flyvemaskiner, Motorer og Reservedele, fik Privatflyvningen i Danmark et haardt Stød. Ingen Indførsel og ingen Hjemmeindustri skulde ikke virke særlig fremmende paa Privatflyvningens fortsatte Udbredelse. I Haab om at det vilde være muligt at opnaa visse Lempelser tog flere af vore Flyvere Maskiner hjem fra Udlandet, idet Maskinerne bibeholdt deres oprindelige Indregistrering, og da ingen af dem blev anvendt til erhvervsmæssig Flyvning, tolererede Myndighederne denne Fremgangsmaade.

En Maskine med udenlandsk Certifikat kan flyve her i Landet i to Maaneder, hvorefter den maa ud igen; men samme Dag kan den vende tilbage og blive her to Maaneder til og saa fremdeles. Nu er det imidlertid slut, med mindre den, der staar som Ejer af Maskinen i det Land, hvor den er indregistreret, følger Maskinen.

De seks Flyvemaskineejere, der rammes af Myndighedernes drastiske Skridt er:

Fabrikant Bohnstedt-Petersen; en fransk indregistreret Candron.

Arkitekt Aage Rasmussen; en engelsk indregistreret Miles Hawk.

Grosserer Holger Andersen; en engelsk indregistreret Klemm.

Fru Wærum; en engelsk indregistreret Klemm.

A/S Super Service; en engelsk indregistreret Stinson.

Ingeniør Gunnar Larsen, F. L. Smidth, en engelsk indregistreret Airspeed.

—o—

For den civile Flyvning i Danmark er det en ganske uholdbar Situation, der er skabt. Paa et Tidspunkt, hvor der er Grotid i den private Flyvning, sætter Staten en Stopper for den. Man bremser en Udvikling, som tværtimod burde fremmes med alle Midler. Motiveringen er vel den samme som i andre Forhold: at der skal skabes Hjemmeproduktion; men Hjemmefabrikation af Flyvemaskiner og Flyvemotorer er nu engang ikke det samme som f. Eks. Hjemmefremstilling af Strømper eller lignende. Om en Strømpe fremstilles mere eller mindre solidt, er til en vis Grad et underordnet Spørgsmal, hvorimod en Flyvemotor skal være absolut førsteklasses — da det i modsat Fald kan betyde dyrebare Menneskeliv, og al Ære og Respekt for for vor egen udmærkede Industri, saa kræves der nu engang visse Betingelser for at kunne bygge moderne Flyvemotorer, som ikke er til Stede herhjemme.

I alle andre Lande støttes Privatflyvningen — samme Steder endog i meget stor Maalestok — men herhjemme har man saa at sige fra Begyndelsen gjort alt for at kvæle den. Vi mindes til Eksempel de Aar, hvor det var forbudt at drive Skoleflyvning i Kastrup Lufthavn, skønt ingen anden Plads kunde anvises dertil, og da det Baand endelig blev løsnet, kom Importforbudet, der nu strammes til yderste Grænse. —

I en Tid, hvor man paa anden Maade sætter ind for at fremme Interessen for Flyvning, udvises der en sorgelig Mangel paa Interesse for hele den private Flyvning — og saaledes kan det ikke blive ved med at gaa.

TRANUMS FALDSKÆRMSUDSTYR TIL SALG

Af Boet efter afdøde John Tranum har Broderen købt en Del af hans Faldskærmsudstyr, som han nu gerne vil sælge. Effekterne, der er til Salg, bestaar af 1 skindforet Flyvepels (der

kun har været brugt tre Gange), 1 Styrtehjælm, 1 Par skindforede Støvler og forskelligt Faldskærmsværktøj.

Eventuelle Liebhavere kan henvende sig til Hr. Poul Tranum, Alsted pr. Fjenneslev.

LIDT OM ODENSE MODEL-FLYVEKLUB.

Klubben blev stiftet den 7. April 1935 og begyndte med 7 Medlemmer. I September var Medlemstallet steget til ca. 15, og efter vor lille Opvisning ved Flyvestævnet ved Marslev voksede det, saaledes at der ved Generalforsamlingen den 27. Oktober var 24 Medlemmer. Paa Generalforsamlingen blev der vedtaget nogle mere omfattende Love, end vi tidligere havde haft. Endvidere bestemtes det at holde Møde hver 14. Dag. Desuden nedsattes der en Komite, der skulde forberede en Udstilling.

Ved Møderne har Medlemmerne skiftevis holdt Foredrag, om »Dansk Flyvning«, »Flyvemaskinen«, »Modelflyvemaskiner«, »Et Besøg i en engelsk Flyveklub m. m.« og »Flyvningens Barndom«.

Aaret sluttede med ca. 40 Medlemmer. Paa selve de tre Udstillingsdage kom der lige saa mange til, og i Dag er Tallet 99.

Klubbens Medlemmer har tidtil mest holdt sig til Svævemodeller. Der var ved Generalforsamlingen nogle faa Flensted-Jensen Svævemodeller, 10 »Baby«, bygget efter tyske Tegninger og 3 »Strolch«, 1 »Storch«, ligeledes efter velkendte tyske Tegninger, desuden et Par Fabriksmodeller og nogle faa Motormodeller, dels hjemmekonstruerede, dels efter tyske Tegninger. Tidligere begyndte de fleste nye Medlemmer med at bygge en »Baby«, men efterhaanden som der er kommet yngre Medlemmer til, er en mindre og lettere Begyndermodel blevet nødvendig. Her har vi faaet stor Glæde af »Knirps«, en Model i samme Serie som »Baby« og »Strolch«. Denne lille Model giver ikke sine større Brødre noget efter med Hensyn til gode Flyveegenskaber og er lige saa svær at havarere. Der er kun bygget faa Motormodeller; men det ser ud til, at der snart skal komme flere til.

Der er ikke blevet opnaaet nogle særligt store Præstationer, Varighedsrekorden for Svæveflyvemaskiner ligger paa 2 Min. 7 Sek. (»Strolch«), Distance med samme Model 670, med »Baby« 650 og med »Knirps« 500 Meter, alle med Højstart.

Vi har jo intet Bakketerræn i den nærmeste Omegn, saa vi benytter næsten udelukkende Højstart, men har ogsaa her store Vanskeligheder med Hensyn til Terræn. Markerne er næsten alle smaa, og finder vi endelig en stor, saa skal der nok være Højspændingsledninger eller lignende.

Første Gang, Klubben viste sig for Offentligheden, var ved et Flyvestævne paa Flyvepladsen ved Marslev, ca. 10 km fra Odense. Vejret var ikke videre gunstigt, og vi fik kun overladt en ganske kort Tid til Opvisningen, saa der blev kun naaet to Højstarter, en med en »Strolch«, og en med en »Baby«. Begge Modellerne fløj i god Højde ind over Publikum, der var meget imponeret af det.

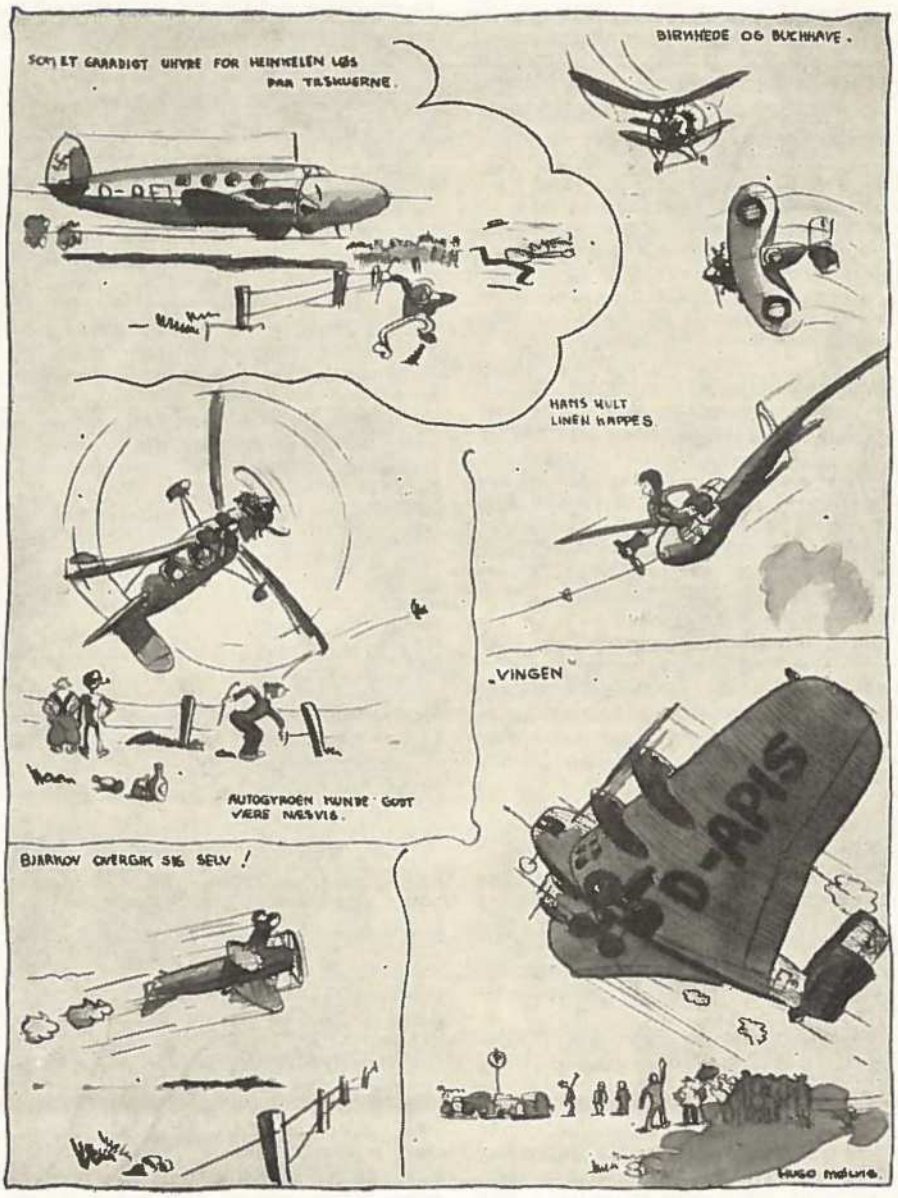
Den 10., 11. og 12. Januar afholdt vi saa en Udstilling i en lille Sal i Kunstudstillingsbygningen i Odense. Entréen var 25 Øre pro persona.

Klubbens Medlemmer udstillede knap en Snes Modeller. En Forretningsdrivende udstillede en stor Mængde baade flyvende og ikkeflyvende Modeller. KLM og DDL havde hver sendt en Model samt en stor Mængde Plakater og Brochurer. En Boghandler udstillede en stor Samling dansk og udenlandsk Luftfartslitteratur, og den herværende SKF-Forhandler udstillede Kuglelejer.

Foruden ved Entré og Stande fik Klubben lidt Indtægt gennem Overskuddet fra Katalogen, der uddeltes gratis.

I de tre Dage var Udstillingen besøgt af 800 Mennesker i alle Aldre fra 3 Aar til over 80. De fleste var meget interesserede og gik det hele grundigt igennem. Da Udstillingen sluttede, kunde den foruden et pænt Overskud udvise en stor Mængde nye Medlemmer og større Interesse fra Offentligheden, som nu ved, at Modelflyvning ikke er Leg.

Udstillingen var, saa vidt jeg ved, den første her i Landet, hvor der udelukkende var udstillet Modeller. I de andre Byer har der ogsaa været rigtige Glideplaner. Klubben, der vel nu er Landets største, er vist ogsaa den eneste, der udelukkende driver Modelflyvning.



I Tekst og Streg.

Træ kontra Metal i Flyvemaskiner.

(Af Fokker Bull. Vol. XI. No. 7/10 I. V. 1936.) Ved Mester Peter Nielsen.

I et af dette Aars første Numre af »Interavia« offentliggøres et Interview med en af De Havillands tekniske Direktører, og dette Interview er nu gjort til Genstand for en nærmere Omtale i Fokker Bulletin:

I den Tid, da Hovedparten af Flyvemaskinekonstuktører betragtede »all metal« som et Udslag af Kuriositet, fortsatte De Havilland, der dog havde en lang Erfaring i Anvendelsen af baade Metal og Træ, med Anvendelse af Træ. Bevæggrunden hertil er givet i ovenomtalte Interview, der yderligere fastslaar, at Anvendelse af Træ er at foretrække i nogle Flyvemaskinetyper og specielt til Bæreplaner af fritbærende Konstruktion. I Fokker Bulletin Nr. 1—4, 1936 fandtes iøvrigt en Forklaring, hvorfor Fokker foretrækker blandet Konstruktion, d. v. s. Træ og Staalrør.

I Interviewet siges der:

»Kendsgerningen at De Havilland bruger Træ i sine Konstruktioner, skal ikke forstaas saaledes, at Firmaet principielt er imod Metals Anvendelse til dette Formaal. Heller ikke er Brugen af Træ paa nogen Maade tænkt at skulle yde Modstand mod Arbejdet for at finde tekniske Forbedringer og Metoder, der yderligere kan retfærdiggøre Metallets Brugbarhed. De Havillands Stilling viser blot, at man til visse Typer og Formaal fortrækker Træ. Dette Standpunkt er taget efter omhyggelige Overvejelser med Hensyn til Fordele og Ulæmper, Nyttevirkning og Tilforladelighed, lette Reparationsmuligheder og Vedligeholdelse, samt Sikkerhed og Prisbillighed.

Ved første Betragtning skulde man tro, at Fordelene vilde være paa Metallets Side, naar der skulde bygges Maskiner i Hundredvis af samme Type, fordi dette Materiale kan leveres i ubegrænsede Mængder og til nojagtige Specificationer.

For Tiden finder saadan Masseproduktion kun Sted, hvor det drejer sig om militære Maskiner. (Her har Fokker indskudt en Fodnote, hvori han gør opmærksom paa de store Serier af Douglas DC-2 og DST Maskiner, der allerede er bygget og stadig fortsættes. Hertil kan føjes, at Junkers Ju. 52 ogsaa bliver bygget i meget store Serier. Red.)

I Øjeblikket er der ikke noget Marked for store Serier Flyvemaskiner, men det er muligt at levere et Antal identiske Maskiner med større eller mindre Mellemrum. Derfor kan ingen Flyvemaskinefabrikant sætte større Serier i Gang for at fabrikere til Lager og senere Salg, fordi han til enhver Tid maa være i Stand til at kunne imødekomme de stadigt skiftende og voksende Krav fra Køberne og Brugerne. Kun paa denne Maade er det muligt at udvikle en bestemt Type, forsynet med de sidste Forbedringer, der holder sig moderne i længere Tid.

Efter denne Betragtningsmaade er Træ derfor mere praktisk til Formaalet end Metal.

At udstyre en Fabrik med det nødvendige Værktøj og Maskiner for Bygning af Træmaterialer, (eller blandet Konstruktion, Træ og Metal) er temmelig kostbart, men det er i alt Fald betydelig billigere, end naar Talen er om »all metal«.

For Brugere, der arbejder uden Subvention, spiller Ruternes Indtægter den allerstørste Rolle, og der maa i Budgettet i høj Grad tages Hensyn til Anskaffelse og Vedligeholdelse af Materiellet.

En Ulempe ved Træ er dettes Tilbøjelighed til at svinde (skrumpe ind), der imidlertid kan imødegaas paa forskellig Maade.

Metal derimod er tilbøjelig til at trættes og paavirkes af Luftens Ilt og Fugtighed, hvilket er en væsentlig Ulæmpe.

Træ kan beskyttes fuldstændigt mod Fugtighed, Varme og Kulde. Paa næsten alle Omraader har Træ Fordele femfor Metal. Det er et relativt svært Materiale, hvoraf den alm. Styrke kan opnaas med faa eller ingen Afstivning. Endvidere har Træet den nyttige Egenskab at absorbere Vibrationer, og man kan let give det en glat, udvendig Overflade uden Nitter eller andre udvendige Samlingsmidler.

I Modsætning til tidligere Skik og Brug, hvor Styrken i Planerne laa i den indvendige Konstruktion, gaar man nu mere over til at lade Beklædningen være et Led i den samlede bærende Konstruktion, og hertil er Træ udmærket egnet og tilstrækkelig modstandsdygtig.

Mange Aars Erfaring viser, at lærredsbetrukne Planer holder, indtil de bliver fuldstændig forældede. De Havillands Hercules Type, der er fabrikeret for ca. 10 Aar siden, er stadig i Brug i Afrika, hvor den bl. a. anvendes i Kampen mod skadelige Insekter, og i den Tid, den anvendtes af »Imperial Airways«, havde den det Ry, at være særdeles billig i Vedligeholdelsen. Der er foretages Prøver med Vingebjælker fra disse Maskiner efter mange Aars Drift under vidt forskellige Klimaforhold, der viste, at Træet i Bjælkerne ikke havde mistet Spor af dets oprindelige fysiske Egenskaber.

Paa lange Luftruter, der ikke beflyves med stor Frekvens, vil der selvfølgelig ikke paa alle Landingspladser være indrettet komplette Værksteder med Specialhaandværkere, og i disse Tilfælde har Trækonstruktionerne vist deres Overlegenhed som det bedst egnede Materiale, fordi det er let at reparere og ikke kræver særlig uddannede Folk.

En Opgørelse over Vedligeholdelsesomkostningerne paa forskellige amerikanske Luftruter, der anvender de mest »up to date« Metalmaskiner, viser, at Vedligeholdelsen af selve Maskinen koster langt mere end Vedligeholdelsen af Motorerne.

Dette er ikke Tilfældet med Maskiner af Trækonstruktion, selv om disses Motorer er af Typer, der bevislig har de allerlaveste Vedligeholdelsesomkostninger. Inspektionen af en Metalmaskien tager mere Tid og er langt mere kompliceret, end Inspektion af Træmaskine. Et typisk Eksempel er en Sammenligning mellem Puss-Moth med Metalfuselage og dens Efterfølger Leopard-Moth med Træfuselage. Gennemsnitsomkostningerne til Fornyelse af Luftdygtighedsbevis er langt lavere for den sidstnævnte.

Spruce, der anvendes til Flyvemaskinebygning, kan strengt taget betragtes som et Biprodukt af Tømmer, der anvendes til andre Formaal, og der er foreløbig ingen Tegn til, at der skal blive Mangel paa denne Træsort. Muligheden for Anvendelsen af Træ er i den senere Tid yderligere forhøjet ved Brugen af harpiksholdige og andre plastiske Limematerialer. Krydsfiner limet med disse Limstoffer kan nu faas overalt. Denne Finérs Modstandsdygtighed mod Fugtighed og Temperaturforandringer og de ydre Lags absolutte Uigennemtrængelighed og fuldstændig glatte Overflade bevirker, at dette nye Produkt er særlig egnet. Kravene med Hensyn til Kvaliteten for den Art af Krydsfinér er ikke særlig fordringsfulde, og det gør det muligt for Fabrikanterne at holde Indkøbsprisen nede paa en rimelig Pris.

Den almindeligste Kritik mod Træ er oftest rettet mod Sikkerheden. Det hævdes, at det staar lavere end Metal i denne Retning, men Paastanden er paa ingen Maade bevist. Brændbarheden af Træ er ingen skadelig Faktor, eftersom Benzinbrand i Metalmaskiner er ligesaa ødelæggende. Den paastaaede Fare er derfor tillagt Mangel paa Modstand overfor mekaniske Paavirkninger. Analogien mellem Flyvemaskine- og Jernbanemateriel holder ikke Stik, da Forholdene er ganske forskellige, baade med Hensyn til Konstruktion og Arbejde. Forhaandenværende Statistik om Spørgsmaalet understøtter ikke Paastanden og giver ingen forsvarlig Forklaring paa, at Træ skulde være mindre sikkert end andre Materialer.«

Til dette sidste Afsnit gør Fokker følgende Bemærkning: »Vi gør vore Læsere opmærksom paa, at de Synspunkter, der er udtalt i Interviewet, ikke falder sammen med vore med Hensyn til Anvendelsen af Træ i Fuselagekonstruktion:

Vor 25 aarige Erfaring har lært os

at Fuselager af sammensvejste Staalrør er at foretrække for Konstruktionen af Træ. Kortelig, kan Fordelene summeres op som følger: I første Række er Konstruktionen simpel og billig. Vedligeholdelsen er ligeledes simpel. Naar Skærme og Lærredsbetræk er fjernet, er Adgangen fri og uhindret til hele Fuselagestrukturen. Der er ingen Samlinger, hvor Fugtighed kan fortætte, og Luften i de lukkede Rør kan ikke fremkalde nogen skadelig Korrosion.

Under Hensyn til disse Kendsgerninger kan Staalrøerne og Svejsninger saaledes let inspiceres og enhver Fejl opdages øjeblikkelig; derved spares mere omfattende Reparationer, og fremfor alt skabes en Forhøjelse af Maskinens Sikkerhed.

Brugen af Metal i Fuselager og særlig svejste Staalrør har tillige en anden Fordel sammenlignet med Træ, idet Metalstruktur frembyder en større Sikkerhed for Maskinens Besætning og Passagerer. En Staalrørsfuselage kan ved Havari blive meget stærkt deformeret, uden at der sker Brud paa nogen Del, hvilket er afgørende Betydning ved svære Havarier, da Staalkonstruktionen derved absorberer en Del Kraft, hvormed Stødet opfanges. Endvidere maa nævnes den Ulæmpe ved Træet, at dette splintrer og udsætter de ombordværende for at blive saaret. Resultatet af Uheld, der fører til Havari med en Staalfuselage, er som Regel lokaliseret og gør Reparation let at udføre.

Erfaringerne fra de mange Brugere af Fokker-Maskiner i alle Dele af Verden har tilstrækkelig vist Fordelene ved Staalrørsfuselagen imod Træfuselagen. Selvom vi mener, at Træ er mindre tilfredsstillende end Metal for de Deles Vedkommende, som kan paavirkes ved Kørsel paa Jorden o. s. v., er vi enige med De Havilland's Udtalelser angaaende Trækonstruktion af Planer.

De Erfaringer, som Brugere af Fokkermaskiner har haft med Træplaner, er uden Undtagelse særdeles fordelagtige. Vi kunde fylde Bøger med Anbefalinger derom, men skal kun tillade os at nævne en enkelt Udtalelse: Resultatet af en Prøve, der i 1929 blev foretaget af den svejtsiske Regering i Forbindelse med Bureau Veritas. Det svejtsiske Luftfartselskab »Bolair« (senere »Swissair«) købte i Aaret 1926 af K. L. M. 5 brugte Fokker F. III Trafikmaskiner, bygget i Aarene 1921—22, og som hver havde en Flyvetid paa over 2400 Timer. For at fastslaa, at Maskinerne stadig opfyldte Fordringerne om Sikkerhed, demonteredes et Plan, der udsattes for en Belastningsprøve. Fra Rapporten over denne Prøve har vi tilladt os at citere følgende: —

»Ingeniøren fra Bureau Veritas havde udtaget et stort Antal Prøvestykker af Planet for at underkastes Trækprøver. Stykkerne var udsøgt af Materialet paa saadanne Steder, hvor den største Belastning maatte forudsættes at optræde under Flyvning.

Sammenlignende Prøver viste, at ingen af de udtagne Prøvestykker havde ringere Styrke end tilsvarende Prøvestykker af nyt Materiale.«

Dette gunstige Resultat blev naaet paa et Tidspunkt, hvor Opmærksomheden tildels var bortledet fra Trækonstruktioner, og Interessen for Metalmaskiner var voksende.

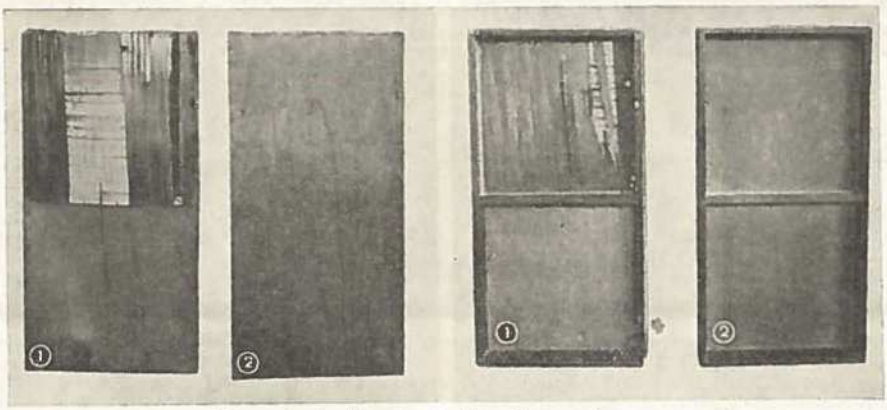
I Mellemtiden var der fremkommet et Materiale, der tillod at udføre Trækonstruktioner med mindst den samme Lethed og Styrke som Letmetal, og yderligere med en Modstandsevne overfor Paavirkning af Fugtighed, som ikke stod tilbage for Letmetal.

Materialet var »Diagonal-Bakelite-Krydsfinér«. Som Limemiddel blev tidligere anvendt »Casein« til at forbinde de enkelte Lag i Krydsfinéren, hvorimod det nye Limstof er syntetisk Harpiks »Bakelite«. Caseinfinéren havde den Ulempe, at Vand og Fugtighed, som igennem Matheder i Maling og andre Steder, kom i direkte Forbindelse med Finéren, efter kortere eller længere Tids Forløb adskilte Finérlagene, hvorved den oprindelige Styrke nedsattes betydelig.

Fokker har anvendt »Bakelitefinér« siden 1932, og de opnaaede Resultater har tydeligt demonstreret, at dette Materiale er et meget betydeligt Fremskridt.

I første Række er det meget stærkere end Caseienfinéren, men denne Faktor er ikke den vigtigste; vigtigere er Modstandsevnen overfor Fugtighed. I Planer, hvor Luftcirculationen er utilstrækkelig, er der Mulighed for Meldugdannelse, der virker ødelæggen-

(Fortsættes Side 22)



Her ses de fire forskellige Forsøgskasser.

St. Hans Fest paa Avnø.

Atter i Aar fulgte Søværnets Flyveskole sin snart fastgroede Tradition og opførte St. Hans Aften en broget og fantastisk Forestilling, efterfulgt af et imponerende St. Hansbaal.

I det dejlige Vejr var ca. 1500 Men-

Aunøs gamle Spøgelse.

nesker fra nær og fjern kommet til Stede for at overvære Festen.

For at kunne opføre noget, der kan more saa mange Mennesker, maa alle paa Stationen arbejde med paa Forberedelserne — og fra Chefen, Kaptajnløjtnant Ernst, til den sidste Værnepligtige var man gaaet op i Arbejdet med Liv og Sjæl. Med Anvendelse af ganske faa Midler, men med desto større Opbud af Slid og Humør havde man i ledige Stunder fremstillet Forestillingens ydre Rammer, hvorefter

Stævnen af den stolte Skude „Sølovia".

Handlingen tog Form og Rollerne indstuderedes.

I Aar var Forestillingens Midtpunkt en flot 3-mastet Skude, Barkskibet SØLØVIA, som blev bordet af en uhyggelig Heks; efter en Række brogede Optrin endte begge paa Baalet.

Hovedpersonerne var Barkens Skipper den hovne Ulksbøll og hans Baadsmand den pralende Skrydstrup. Efter at have ankret SØLØVIA op i Fjorden, var de gaaet i Land for at besøge Marinerne, men traf først to sindige og

(Fortsættes Side 21)

Nyt fra alle Lande.

1 Million Flyvekilometer med Junkers Dieselmotor.

Ifølge Deutsche Lufthansa's Statistik har de af Selskabets Flyvemaskiner, der er udstyret med *Junkers Dieselflyvemotorer*, i Løbet af Aaret 1935 tilbagelagt 1.000.000 Flyvekilometer, hvad der svarer til en daglig Gennemsnitsflyvning paa 3000 Kilometer. Tallene er ret bemærkelsesværdige, fordi de viser en Stigning paa 100 pCt. i Forhold til Aaret forud. For 1936 venter man en yderligere Stigning, fordi endnu flere Trafikflyvemaskiner er blevet udstyret med Dieselmotorer, bl. a. den nye, hurtige »Ju 86« og Atlanterhavsflyvebaaden »Do 18«. Motorerne, der er indbygget i disse to Maskintyper, er »Junkers Jumo 205«.

Hurtige Maskiner blev demonstreret ved den store Flyveopvisning i England.

Ved Royal Air Force's Flyveopvisning ved London den 27. Juni og den følgende Opvisning af de engelske Firmaers nyeste Typer (arrangeret af Society of British Aircraft Constructers) demonstreredes to meget hurtige Jagere, hvis Hastighed laa paa ca. 500 km/T.

Den ene var et Hawker Monoplan, som vi tidligere har omtalt i »Flyv«, og det andet var et Supermarine Spitfire I Monoplan, udstyret med en Rolls-Royce Merlin 12-cyl., væskekølet Motor.

Begge Typer er bestilt til Hjemmeeskadrillerne i et større Antal.

Flyvemaskiner uden Fører skal anvendes som Skydeskiver.

En af den engelske Flaades gamle Hangarskibe skal snarest muligt gøres klar til at kunne virke som Moderskib for radiostyrede Flyvemaskiner uden Besætning om Bord, idet disse skal anvendes som Maal for Luftværnsartilleriets Øvelsesskydninger. Skibet er det gamle »Argus«, og det vil blive udstyret med otte Flyvemaskiner, der alle skal kunne startes, manøvres og landes udelukkende ved Hjælp af Radiosignaler.

De flyvende Skydeskiver bliver bygget af De Havilland, og de kommer i Udseende til at ligne Tiger Moth. Typebetegnelsen bliver »Queen Bee«, og i Modsætning til Tiger Moth bygges de af Træ for at kunne holde sig flydende paa Vandet, saafremt de skulde blive ramt af et Projektil.

»Queen Bees« skal ogsaa anvendes af Hæren som Skydeskive for Luftværnsbatterierne.

Luftmarinens Bombekastningsforsøg.

I de første Dage af Juli Maaned har en Del af Luftmarinens Maskiner foretaget en Række meget interessante Bombekastningsforsøg ovre paa Jyllands Vestkyst i Farvandet Syd for Fanø, hvor Staten til dette Formaal har ekspropireret en lille Sandø ved Peter Mejers Flak. Forsøgene omfatter baade Kastning af Øvelsesbomber og virkelige Krigsbomber og foregaar under Ledelse af Luftmarinens Stabschef, Orlogskaptajn Bangsbøll.

Senere hen paa Aaret er det saavidt vides Hensigten at disse Forsøg skal fortsættes med et udrangeret Krigsskib som Maal, idet det da særlig er Luftfartøjernes Træffechancer overfor bevægelige Maal paa Søen, der skal undersøges.

Blindlanding uden Flyver.

Med en to-motoret Boeing Trafikflyvemaskine er United Airlines i Amerika i fuld Gang med at foretage Forsøg med Blindlanding ved Hjælp af Radiobaake, og uden at Flyveren betjener Styregrejerne. Selskabets Flyvere har allerede foretaget over 250 vellykkede Landingsøvelser paa denne Maade. Radioimpulser fra en Hjælpelandingsbaake modtages af en lille, korsformet Antenne foran paa Maskinens Næse og paavirker Flyvemaskinens gyroskopiske Styreanordning. Landingen udføres, uden at Flyveren selv behøver at røre Styregrejerne.

Interiør fra DC-3.

Douglas DC-3 er en større Udgave af Typen DC-2, som er velkendt fra Kastrup Lufthavn. Den er større og har kraftigere Motorer, ellers er Konstruktionen den samme. DC-3 er et to-motoret, lavvinget Metalmonoplan med indtrækkeligt Understel og med Plads til 21 Passagerer. Førerrummet er allerforrest; bagved dette er der to Bagagerum med et samlet Rumindhold paa 4,13 m³, og derefter kommer den rummelige og luksuøst udstyrede Passagerkabine, der har en Længde paa 7 m, en Højde paa 1,98 m og en Bredde paa 2,34 m. Bagved Kabinen er en Buffet af et stort Bagagerum (4,25 m³).

Under Typebetegnelsen DST bygges den samme Maskine til Natflyvning, og har i saa Tilfælde 14 Køjepladser.

Data og Ydelser: Spændvidde 28,95 m, Længde 19,65 m, Højde 4,55 m, Planareal 91,7 m², Tomvægt 6920 kg, Lasteevne 3965 kg, Fuldvægt 10.885 kg, største Hastighed i 2000 m 343 km/T, Marchhastighed 290 km/T. Motorerne: 2 Wright Cyclone G-2. Beholdning af Brændstof 3140 l.

Luftforbindelsen til Stockholm er aabnet.

Den 1. Juli, da Luftruterne fra Vesteuropa blev forlænget til Stockholm, indledes en ny Ære i Nordens Lufttrafik, og den svenske Hovedstad er med eet Slag rykket Vesteuropa en hel Dagsrejse nærmere. Danskerne, Hollænderne, Franskmændene, Belgierne, Englænderne og Tyskerne og Svenskerne selv har alle forlænget deres Ruter fra København til den nye Bromma Lufthavn ved Stockholm; de moderne, hurtige Trafikflyvemaskiner har errobret nyt Terræn, og den allernærmeste Tid vil forhaabentlig bringe Strømme af Luftpassagerer mellem de to nordiske Hovedstæder. Og — som det fremgaar af nedenstaaende Fartplan — er der Forbindelser nok at vælge imellem:

Afg. Kbhvn.	Ank. Stockh.	
12,45	15,45	DDL & KLM.
13,30	15,45	Air France & Sabena
14,55	18,10	British Airways
15,10	18,00	KLM og ABA.
16,05	19,15	Lufthansa.
16,59	20,15	Continental Airways.

Afg. Stockh.	Ank. Kbhvn.	
7,30	11,00	Continental Airways.
8,05	11,20	British Airways.
8,45	11,25	Lufthansa.
8,45	11,40	KLM & ABA.
10,00	12,15	Air France & Sabena
12,50	16,05	DDL og KLM.

Mester Peter Nielsen udnævnes til Æresmedlem i »Danske Flyvere«.

Den 6. Juli 1911 tog Hærens første Flyvelærer, Mester *Peter Nielsen*, sit Flyvercertifikat, og i Anledning af 25-Aarsdagen udnævntes han til Æresmedlem af Foreningen Danske Flyvere. Der knytter sig den særlige Omstændighed til Begivenheden, at Mester Peter Nielsen var den første danske Flyver, der tog Certifikat paa dansk Maskine med dansk Motor. —

Jubilæet blev fejret paa Foreningens Skovtur den 4. Juli, og i sin Hyldesttale til Jubilaren, sagde Formanden, Kaptajn Foltmann, bl. a. følgende:

»En Sommerdag i 1909 fik København for første Gang Lejlighed til at se en Flyvemaskine paa nært Hold. Det var Franskmanden Legagneux, der ude paa Klampenborg Væddeløbsbane demonstrerede sit klodsede Voisin Biplan, med hvilket han langt om længe naaede at flyve nogle Omgange Banen rundt.

Mester Peter Nielsen var tilfældigvis kommet derud sammen med den bekendte Motordoktor Niels Petersen, hvem Legagneux havde maattet spørge til Raads i Anledning af et Uheld med Sandgraverens — saadan blev Maskinen kaldt — Antoinette Motor.

Ved denne Lejlighed fik Mester Peter Nielsen Lysten til selv at dyrke Flyvesporten, der dengang var endnu mere spændende end nu. Han var paa det Tidspunkt ansat hos Burmeister & Wain, hvor Ingeniørerne Berg og Storm var i Færd med at bygge B & S-Monoplanet, og da den første B & S var slaaet i Stykker, fik Mester Peter Nielsen sin store Chance, idet man tilbød ham at flyve Nummer 2.

Han havde ingen Flyveruddannelse — den maatte han selv eksperimentere sig til — og det gjorde han ved Kørsel hen over Grønsværet. Første Gang han lettede, gik det galt, — og Maskinen knustes. Han kom til Vejrs og vidste blot, at Pinden skulde føres frem for at komme ned — og det gjorde han — men glemte at trække den tilbage igen. Resultatet var en knust Maskine og en saaret Flyver.

En Maaned senere gik det løs igen, og den 6. Juli 1911 fik han Certifikat som den første danske Flyver paa dansk Maskine med dansk Motor. Det var i de gode Dage, da Flyvning var noget nyt, og Mester Peter Nielsen drog paa Turne i Provinsen for at vise sin Flyvekunst. Sejre opnaaede han, — men undgik heller ikke Bekymringerne.

I Løbet af samme Aar fik Hæren sin første Flyvemaskine. Det var B & S Monoplanet, som daværende Kaptajn Gruth købte og forærede Hæren, saa den kunde starte sin militære Flyvning. Det første man gik i Gang med var Uddannelse af Elever, og Mester Peter Nielsen blev engageret som Hærens første Flyvelærer og uddannede det første Kuld af Hærens Flyvere.

Og lige fra den Tid har han været knyttet til den militære Flyvning.

Ved Siden af sin Tjeneste har Mester Peter Nielsen næret en levende Interesse for Flyvningen paa andre Omraader. Da Ministeriet i 1919 organiserede Tilsynet med den civile Flyvning blev Mester Peter Nielsen Statens første Luftfartstilsyn — og senere flyveteknisk Sagkyndig ved Det Danske Luftfartsselskab. I flere Aar har han været Bestyrelsesmedlem af Det Kgl. Danske Aeronautisk Selskab, og det sidste Aar Sportsflyveklubben eksisterede, var han dennes Formand.

Hans Arbejde indenfor Foreningen Danske Flyvere begyndte, da Foreningen blev startet i August 1917, og lige siden dengang har han været Medlem af Bestyrelsen.

»Danske Flyvere« har ønsket at hædre Mester Peter Nielsen. Den største Hædersbevisning, vi kan yde nogen Flyver, er at fejre ham som Æresmedlem, og ifølge en enstemmig Beslutning paa sidst afholdte ordinære Generalforsamling, har jeg herved den Ære at udnævne Mester Peter Nielsen til Æresmedlem af Foreningen Danske Flyvere.«

—o—

Den jubilerende Flyver modtog en Mængde Lykønskninger, bl. a. fra »Danske Flyvere«s Protektor Hs. Kgl. Højhed Kronprinsen og Svenska Flygares Riksförbund.

»Danske Flyvere« har nu tre Æresmedlemmer: Direktør H. C. Ellehammer (den første Flyvning i Europa), Direktør Robert Svensden (den første Sundflyvning) og Mester Peter Nielsen.

Varmeisolering i Bromma Hangaren.

Ved Opførelsen af Bygninger som f. Eks. Hangaren i Bromma Lufthavn har det afgørende økonomisk Betydning at reducere Tagets Egenvægt saa meget som overhovedet muligt.

Konstruktionen bør være let, men samtidig fuldt ud varmeisolerende saaledes, at der ikke om Vinteren paa Tagets Inderside opstaar Fortætninger, som afstedkommer Dryp paa Luftfartøjer og Maskiner i Hangaren.

Ved Bromma Hangaren er anvendt en overordentlig velegnet Tagkonstruktion, baade billig og effektiv. Bortset fra de bærende bestaar Taget yderst af Træbeklædning med Tagpap, inderst forskallet med Træfiberplader. Mellem disse to Lag er som Isolation mod Varme og Kulde anbragt en imprægneret 22 mm Arki Maatte, der er velkendt — og blandt Fagmænd værdsat — for sin enestaaende varme- (og lyd-) isolerende Egenskaber.

Arki Maatten fremstilles som bekendt af Bændeltang, og da denne er absolut uforgængelig og ikke kan brænde, er den et ideelt Materiale, ikke mindst i Trækonstruktioner.

STILLINGEN SOM SIKKERHEDS-OFFICER I LUFTHAVNEN

Den stadig tiltagende Trafik og Luftvirksomhed paa Kastrup Lufthavn har længe krævet Udvidelser paa mange Omraader, bl. a. med Hensyn til Trafikreguleringstjenesten.

Ønsket om en særlig Sikkerhedsofficer til Kontrollering og Regulering af Lufthavnens Trafik — en Institution, som findes overalt paa Udlandets større Pladser — er blevet stærkere og stærkere fremsat fra Ind- og Ud-

Kaptajn Dalbro.

land. I Erkendelse af Kravets Uomgængelighed har Ministeriet nu oprettet Stillingen herhjemme. Den 15. Juni tiltraadte den første Sikkerhedsofficer Tjeneste paa Kastrup.

Til Posten har man valgt Flyverkaptajnløjtnant S. A. Dalbro fra Marinens Flyvevæsen, der vil faa Titlen Flyveleder.

En bedre kvalificeret Mand kan næppe tænkes. Kaptajnløjtnant Dalbro har med sine 35 Aar en saa rig Erfaring vedrørende Flyvning i alle dens Afskygninger som kun faa herhjemme. I 1923 uddannedes han til Flyver ved Flyvevæsenet og gjorde i en Aarrække forskelligartet Tjeneste — baade med Land- og Sømaskiner. 1925—26 var han, under Orlov, ansat ved D. D. L. som Trafikflyver. I 1930 overtog han, efter nogle Aars Tjeneste som Flyvelærer Ledelsen af den praktiske Uddannelse ved Søværnets Flyveskole, hvilket Hverv han siden har varetaget. Samtidig har han fra 1932 assisteret Luftfartstilsynet som Luftfartssagkyndig.

Til hans Erfaring vedrørende Flyvning og Flyvere føjer sig en sjælden Arbejdsevne.

Den nye Post vil utvivlsomt stille store Fordringer til sin Mand, men den vil tillige byde ham store Muligheder.

Der er al Grund til at ønske baade Lufthavnen og Kaptajnløjtnant Dalbro til Lykke. —z.

Sparmann Trænings-Jager.

Ved Bygningen af Sparmann Trænings-jager har man haft til Hensigt at fremstille et billigt og driftsikkert Luftfartøj til Brug for militær Øvelsesflyvning. I Hovedsagen skal Maskinen anvendes til Uddannelse og Træning af Jagerflyvere, men den er ogsaa anvendelig til mange andre militære Formaal. Til Jagerflyvernes Uddannelse er det ikke nødvendigt, at der udelukkende anvendes kostbare, uøkonomiske Krigsflyvemaskiner, naar man kan opnaa en udmærket Træning med væsentlig billigere Øvelsesmaskiner, men Forudsætningen er naturligvis, at disse Maskiner opfylder de Krav, der maa stilles for at kunne give Føreren den Træning, der er nødvendig for at kunne beherske Krigsflyvemaskinen.

Selvfølgelig kan Jagerflyverens Uddannelse ikke udelukkende foregaa paa en mindre Trænings-Flyvemaskine, men en saadan kan give ham en væsentlig Del af hans Uddannelse.

med Profilbarduner. Naar man har valgt en Type med lavtliggende Bæreplan, er det for at skaffe Føreren det bedst mulige Synsfelt og for at opnaa gode Landingsegenskaber til Trods for den store Planbelastning. Da Maskinen er bestemt til militær Brug, er alle dens enkelte Dele udført meget solidt og robust, for i videst mulige Grad at kunne tilfredsstille de store Krav, der stilles. F. Eks. gaar alle bevægelige Dele i Kuglelejer eller Bronzebøsninger; der er nem Adgang til at foretage Eftersyn overalt; selv om der er udvendige Barduner, er Demontering og Montering af Planerne en yderst let Sag; og til Haandtering af Maskinen paa Jorden kræves kun 1 à 2 Mænd.

Bæreplanet er en Trækonstruktion med 2 Hovedbjælker, beklædt med Krydsfinér. Kroppen bestaar af svejsede Chrommolybdæn Staalrør, og er fortil beklædt med Metalplader og bagtil med Lærred. Halepartiet med Højde- og Sideror er Trækonstruktioner

Sparman Træning Jager.

Alle disse Overvejelser førte til Bygningen af Sparmann Trænings-Jager, der er udstyret med en Gipsy-Major Motor. Naar denne Motortype blev valgt, skyldes det dens Driftsikkerhed i Forbindelse med den Omstændighed, at den er garanteret en Flyvetid paa 750 Timer mellem hvert Hovedeftersyn.

Mellem Trænings-Jagerens mange Fordele overfor Krigtflyvemaskinen skal nævnes:

1) Anskaffelsesomkostninger er kun ¼ af Krigsflyvemaskinens.
2) Vedligeholdelsesudgifter ca. ⅕.
3) Udgifter til Brændstof ca. ⅛, der atter medfører, at Importen formindskes tilsvarende.
4) Betydelig længere Driftstid mellem hver Motoroverhaling.

S 1 er bygget som Monoplan med halvt fritbærende, lavtliggende Bæreplan, der er opspændt til Kroppen beklædt med Lærred. Til Understellet er anvendt Chrommolybdæn Staalrør. Sporvidden er relativt stor; der er ingen gennemgaaende Aksel; Affjedringen er foretaget med Staalfjedre og Oliedæmpning og Understelsbenene er beklædt med Gamascher. Bremser kan paamonteres. Haleslæberen er styrbar. Til Vinterbrug kan Hjulunderstellet ombyttes med Ski.

Data og Ydelser ser saaledes ud:

Spændvidde	8,0 m
Længde	6,18 m
Planareal	8,34 m²
Tomvægt	410 kg
Lasteevne	175 kg
Fuldvægt	585 kg
Planbelastning	70,2 kg/m²
Hestekraftbelastning	4,36 kg/H.K.
Beholdning af Brændstof	115 l
Beholdning af Olie	11 l
Sikkerhedsfaktor	12.

(Fortsættes Side 22)

Kammeraterne hylder Ulrik Birch.

Birch-Pokalen.

Ovenstaaende Pokal blev af Kammerater i Københavns Svæveflyverklub givet til Ulrik Birch, efter hans første, og den første egentlige Svæveflyvning i Danmark. Pokalen bærer følgende Inskription:

Til Erindring om den første Hangflyvning d. 9—4—1936.

Og i Foden er der indgraveret:

Fra Kammerater i K. S. K.

En Vandrepokal til danske Svæveflyvere.

En herboende anonym Rigmand og Sportsflyver har for at fremme dansk

(Fortsættes Side 18)

Vandrepokalen.

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

Vandrepokal til danske Svæveflyvere.

(Fortsat fra Side 16)

Svæveflyvning, foræret Dánsk Svæveflyver Union en stor Sølvpokal. Pokalen er ca. 30 cm høj og bærer i Laaget Dansk Svæveflyver Union's Emblem, og bærer Inskriptionen:

Vandrepokal »A«
Vandrepokal for Varighedsflyvning med Svæveplan.

Propositionerne for at vinde Pokalen kan maaske ved første Øjekast synes at være for strenge, men i Betragtning af, at den danske Rekord paa indeværende Tidspunkt er paa 34 Min. menes det fra kompetent Side ikke at være saa strengt.

Den nuværende Rekord blev sat Skærtorsdag i Aar ved Tisvilde i Nordsjælland i en »Hangflyvning« af den unge københavnske Svæveflyver »Ulrik Birch«, Søn af den i sin Tid saa kendte Flyvepioner af samme Navn.

Ulrik Birch er altsaa den første danske Svæveflyver, der har opnaaet det for Svæveflyvere saa eftertragtede C Certifikat.

Maatte denne Pokal virke som en Spore paa dansk Svæveflyvning! At denne maa komme op paa Højde med Udlandets, er baade Giverens og Dansk Svæveflyver Union's Ønske for Fremtiden.

Der vil snart høres Nyt fra de danske Svæveflyvere, og der vil sikkert blive taget ekstra kraftigt fat paa at faa de forskellige »Hochleistungs«-Planer bygget færdige, saa at saa mange som muligt kan være med i Kampen om »Pokalen«.

Alfred Dochedahl.

Vandrepokal »A«.

Udsat af en Privatflyver.

Vandrepokalen kan vindes af Medlemmer med dansk Indfødsret indenfor »*Dansk Svæveflyver Union*« for en Svæveflugt indenfor Danmarks Grænser. (Start ved Motorspil eller Gummitov.)

1ste Uddeling.

Den uddeles 1ste Gang tidligst 1. August 1936 for en Rekordtid, dog mindst 2 Timer.

2den Uddeling.

Pokalen kan derefter skifte Ejer tidligst 6 Maaneder efter sidste Udleveringsdato.

Vinderen bliver den Svæveflyver, der har den bedste Flyvetid i denne Periode, dog med en Minimums-Flyvetid paa 1ste Periodes Rekordtid plus 1 Time.

3die Uddeling.

Pokalen kan vindes tidligst 6 Maaneder efter 2den Uddeling af den Svæveflyver, der har bedste Flyvetid i 3die Periode, dog med en Minimums-Flyvetid paa 2den Periodes Rekordtid plus 1 Time o.s.v. — o.s.v.

Man kan blive Ejer af Pokalen:

1) ved at vinde Pokalen i 3 ikke fortløbende Perioder,
2) ved at vinde Pokalen i 4 fortløbende Perioder, dog med en Minimums-Flyvetid af 8 Timer i sidste Periode.

Hvis Rekorden til den Tid skulde være paa 8 Timer saa med en Forbedring af Rekorden paa 30 Minutter.

Indtil Pokalen er endelig vunden er den Unionens Ejendom.

Meddelelser fra Selskabet.

Nye Medlemmer.

Paul Nelson.
Korporalselev *Gustav Anthonsen.*
Svend Spicher Sørensen.
Grosserer *G. Harry Hansen.*
Repræsentant *Harry Jensen.*
Automobilhandler *Arthur Sørensen.*
Erik Frithjof Christensen.
Fru *Gerda Wærum.*
Kontorassistent i Ø. K. *Karl Westerholm .*
Jens Chr. Munk.
Køkkenchef *Karl Bergqvist.*
Assurandør *Aksel Pedersen.*
Højesteretssagforer *Carl Ballhausen.*

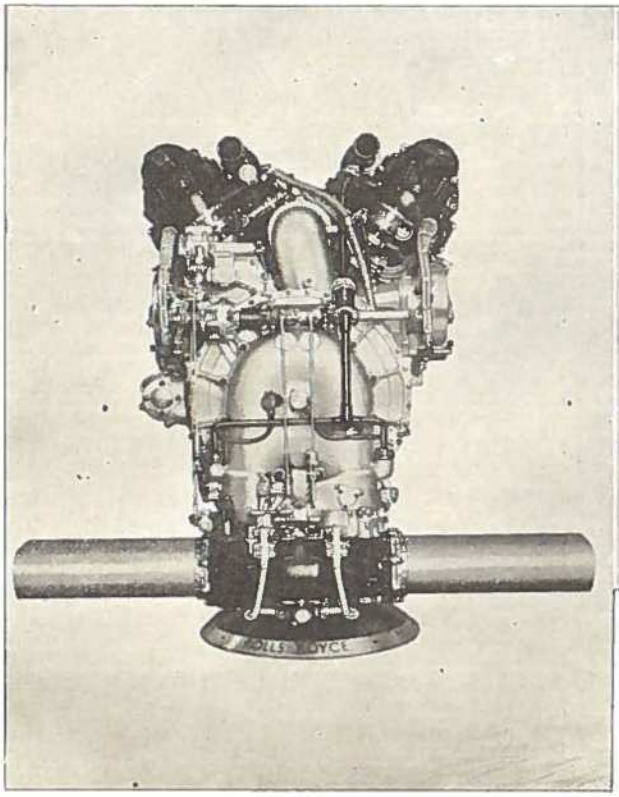
Selskabets Kontor holder lukket i sidste Halvdel af Juli.

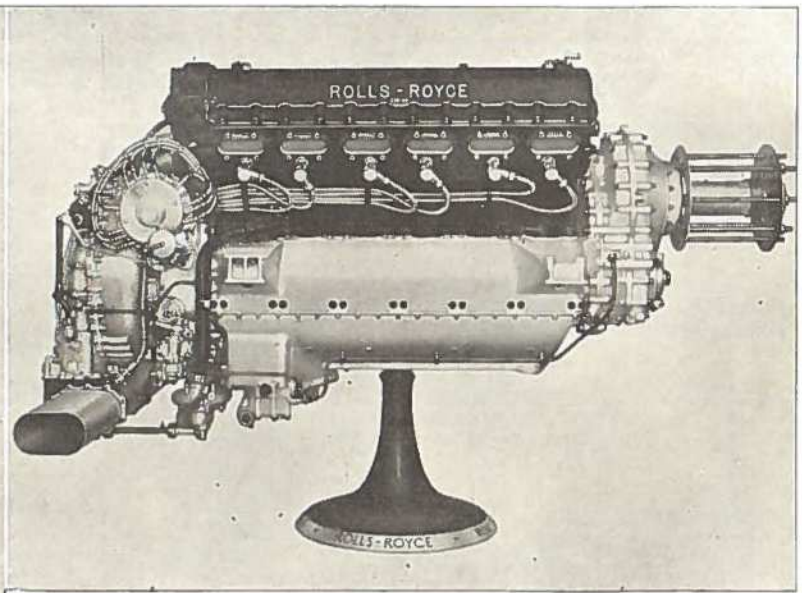
Aeronautisk Selskabs Kontor er lukket i Tiden 11.—31. Juli, begge Dage incl. Skriftlige Henvendelser vil dog blive besvaret.

Nyt Emblem?

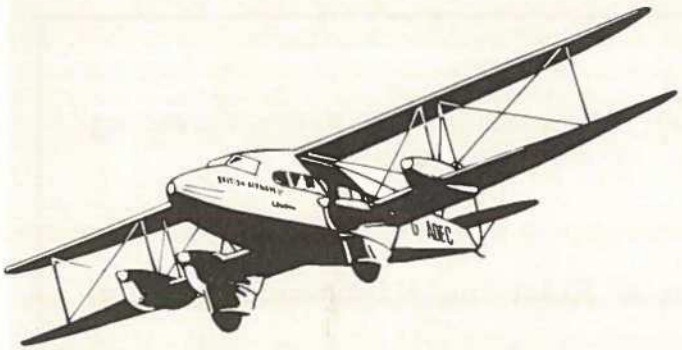
Selskabets gamle Emblem er aabenbart ikke i særlig høj Kurs hos visse af Medlemmerne, idet »Flyv« har modtaget et Brev, hvori Indsenderen meget kraftigt hævder, at et Emblem, hvori en Ballon er det mest fremtrædende Motiv, ikke mere er i Pagt med Tiden, og fastslaar, at der i Stedet for indføres et nyt og mere fikst Emblem, som de mange nye Medlemmer føler Lyst til at bære.

Ideen er maaske heller ikke saa daarlig.





Rolls-Royce Flyvemotorer
— giver Fart og Paalidelighed
ROLLS-ROYCE LTD., 15, CONDUIT STREET, LONDON W 1



— og hvorfor flyver moderne Mennesker?

. . . Ikke blot »fordi det er smart« — men fordi det er den behageligste Rejsemetode, man overhovedet kender.

En Luftrejse med en af *British Airways* store nye Luksusplaner betyder al den Bekvemmelighed og Komfort, der gør Turen til en Hvile og Fornøjelse. Intet Støv og ingen Rejsetræthed — og det hele gaar saa let og hurtigt, at man er ved Bestemmelsesstedet, før man aner det.

Den travle Forretningsmand benytter Luftvejen for at spare Tid — den moderne Dame vælger den, fordi den tillige betyder et forunderligt Velvære paa selve Turen — og Friskhed og Veloplagthed ved Ankomsten.

Ethvert Rejsebureau vil kunne give Dem alle Oplysninger.

BRITISH AIRWAYS

ARKI-

Tangmaatten til Isolation mod Kulde/Varme og Lyd i Træ- og Betonkonstruktioner.

ARKI-RØR til Isolation af Koldt- og Varmtvandsledninger.

A/s DANSK ARKI • Harsdorffsvej 11 • Telf. 11.565 - 13.565

Flyverejser for Indmeldelse af nye Medlemmer.

Saafremt Det Kongelige Aeronautiske Selskab skal gøre sig Haab om virkningsfuldt at kunne støtte Flyvesagen i Danmark og gennemføre det Program, som blev offentliggjort i Juni Nummeret af »FLYV«, er det nødvendigt, at Medlemstallet forøges betydeligt.

For at gennemføre dette kræves imidlertid alle nuværende Medlemmers Medvirken, thi kun igennem en virkningsfuld Agitation Mand og Mand imellem er det muligt at naa et tilfredsstillende Resultat.

For at stimulere Kappelysten blandt Medlemmerne udskriver K.D.A.S. en Konkurrences om hvem, der kan hverve flest nye Medlemmer, og som Belønning for de bedste Resultater udsættes følgende Præmier, som Det Danske Luftfartsselskab har stillet til Raadighed for K.D.A.S.:

1 Flyverejse København—Berlin og Retur.

1 Flyverejse København—Malmø og Retur.

1 Flyverejse København—Malmø eller Malmø—København.

Regler for Konkurrencen er følgende:

De Medlemmer, der i Tiden fra 1. Juli—30. September 1936 indmelder flest nye Medlemmer i K.D.A.S., faar tildelt henholdsvis 1., 2. og 3. Præmie.

En Forudsætning for at et Medlem kan betragtes som indmeldt er det, at der er betalt Indmeldelsesgebyr og mindst et halvt Aars Kontingent.

For at vinde 1. Præmie kræves, at der er foretaget mindst 10 Indmeldelser og for 2. Præmie mindst 5.

Saafremt flere Konkurrencedeltagere har anmeldt lige mange nye Medlemmer, sker Fordelingen af Præmierne ved Lodtrækning. Resultaterne af Præmiefordelingen vil blive meddelt direkte til de vindende Medlemmer samt offentliggjort i »FLYV«.

Propagandaudvalget.

Besøg i Lufthavnen.

Torsdag d. 20. August 1936 arrangerer Selskabet et Besøg for dets Medlemmer i Lufthavnen.

Mødetid i Lufthavnen: Kl. 19,00.

Under Ledelse af Direktør *K. Lybye*, Mester *P. Nielsen* og Ingeniør *V. Prytz* vil Havnens tekniske Indretning blive forevist, og der vil blive Lejlighed til at følge Trafikmaskiners Ankomst og Afgang før og efter Mørkets Frembrud.

D.D.L. har med sædvanlig Imødekommenhed tilbudt Rundflyvning til Selskabets Medlemmer til en Pris af 5 Kr. pr. Passager, forudsat at der tegnes 10 Passagerer pr. Maskine, og at Flyvningerne finder Sted inden Mørkets Frembrud.

Endeligt Program for Besøget vil fremkomme i »Flyv«s August-Nummer.

Sekretæren.

Meddelelser fra Danske Flyvere.

Urafstemning om Lovændring i Foreningen Danske Flyvere.

Paa »Danske Flyvere«s sidste ordinære Generalforsamling vedtoges det med stor Majoritet at sende et af Bestyrelsen stillet Forslag til Ændring af Lovens § 3 til Urafstemning. For at Ændringsforslaget kunde vedtages kræves, at mindst ¾ af Foreningens samlede Medlemsantal stemte for Forslaget.

Urafstemningen er nu afsluttet med det Resultat, at Bestyrelsens Ændringsforslag blev vedtaget, og Lovens § 3 har herefter følgende Ordlyd:

Som ordinære Medlemmer af Foreningen kan optages danske Flyvere med Marineflyvercertifikat, Militærflyvercertifikat, Privatflyvercertifikat eller Indehavere af tilsvarende eller større Certifikat.

Ordinære Medlemmer har Stemmeret paa Foreningens Generalforsamlinger. Som overordentlige Medlemmer kan optages udenlandske Flyvere med godkendt Certifikat. Overordentlige Medlemmer har ikke Stemmeret.

Paa Bestyrelsens enstemmige Forslag til Generalforsamlingen kan Æresmedlemmer optages, dog kræves enstemmig Generalforsamlingsbeslutning for Optagelsen.

FLYVEMASKINER OG TILBEHØR

K. L. G.

KVALITETSTÆNDRØRET

Lager hos:

ALFRED RAFFEL A/s

Farvergade 15 Telefon C. 6395

NY MAND I STATENS LUFTFARTS-TILSYN

Da Kaptajnløjtnant Topsøe-Jensen paa Grund af sit store Arbejde som Motorsagkyndig maatte trække sig tilbage fra Stillingen som Statens Luftfartstilsyn, blev denne opslaaet ledig. Ministeriet har nu truffet Afgørelse om Nybesættelsen, og Valget er faldet paa Premierløjtnant E d s e n J o h a n s e n, der er tiltraadt.

Premierløjtnant Johansen, der er tjenstgørende som Adjutant ved Generalinspektøren for Hærens Flyvertropper, fik sin første Flyveruddannelse ved Hærens Flyveskole i 1927. Efter at have fungeret nogle Aar som Instruktør ved Flyverkorpset gennemgik han Officersskolens Officersklasse og udnævntes i 1935 til Premierløjtnant ved Hærens Flyvertropper.

St. Hans Fest paa Avnø.

(Fortsat fra Side 13)

fornuftige Bondemænd, overfor hvem de drøjede sig kraftigt. Af dem hørte de imidlertid lidt om, hvordan Dagen gik paa Luftmarinestationen — og det var jo ikke Sømandsliv altsammen. Bøndernes Fremstilling suppleredes med en lille raskPantomime, som viste et Udtog af »Dagligt Liv paa AVNØ«. Skipperen flygtede i Rædsel — men kun for at finde, at hans Skib var væk. Ogsaa den stortalende Baadsmand maatte flygte — AVNØ's gamle Skytsaand, et gruvækkende Gespenst, viste sig paa Scenen og klagede i en højtidelig Monolog over de nye Tiders Ubarmhjertighed overfor Spøgelser.

Og saa fulgte Optrinene Slag i Slag — Barkens Besætning som ikke havde faaet for lidt at drikke, blev sendt ud for at finde Skibet, mens Skipperen svor og bandede. De to Bondemænd fik Lejlighed til at drøfte alle de mange Plagerier, som Egnen i Almindelighed og Stationen i Særdeleshed havde været hjemsøgt af i den senere Tid — og pludselig dukker Skibet op med Heksen paa Dækket! Hun lader sig først standse af en geværbevæbnet Afdelings bragende Salve — og midt i den følgende Forvirring fremtoner selveste Neptun og afsiger Dommen over Heks og Skib, Skipper og Baadsmand. Og saa drager alle af Sted til Baalet, i hvis Flammer Skib og Heks farer til Himmels.

Med Afsyngelse af Midsommervisen og Nationalsangen samt Taler af Stationschefen og lokale Honoratiores sluttede Festen.

Og endnu en Gang var de mange Mennesker enige om, at i Aar havde Forestillingen været bedre og Baalet flottere end nogen Sinde!

—z.

BØGER

Luftfarts-Korrespondancebureauet *Interavia*, der har Hjemsted i Genf, har udgivet en Haandbog, der rummer en Mængde Oplysninger og Adresser vedrørende aeronautiske Forhold Verden over. Ønsker man at vide Navne og Adresser vedrørende militær Flyvning, Lufttrafik, Flyveklubber, Aeroklubber, Tidsskrifter, Lufthavne og Firmaer, der fremstiller Flyvemaskiner, Motorer, Instrumenter, Radio, Faldskærme o. l., saa kan man finde det i »Interaria«s nye Haandbog eller ABC, som den kaldes.

Paa ca. 900 tættrykte Sider rummer den vældige Samling af Oplysninger, der omfatter hele Verden, og Stoffet er ordnet paa en saa praktisk Maade, at man uden Vanskelighed kan finde, hvad man søger. Forrest i Bogen er et Register paa halvtredje Hundrede Sider, og det er Nøglen til hele Bogen. Her findes samtlige Navne, der er omtalt, med Henvisning til det Afsnit, hvor nærmere Oplysninger findes, og saa følger samtlige Lande alfabetisk indenfor hver sin Verdensdel.

Det er en praktisk Bog for alle, der paa den ene eller anden Maade er beskæftiget med Luftfart.

Bogen, der er skrevet paa engelsk, tysk, fransk, spansk og italiensk, koster ca. 20 Kroner (frit tilsendt). Alle nærmere Oplysninger faas ved Henvendelse til »Flyv«s Redaktion.

Dansk Svæveflyver Union.

Repræsentantskabsmøde.

Dansk Svæveflyver Union afholdt sit aarlige Repræsentantskabsmøde d. 31. Maj i København.

Deltagelsen for Provinsklubbernes vedkommende var meget ringe. Der var mødt 3 Repræsentanter fra Silkeborg og 6 fra København, samt den tilsynsførende Herr Ing. Thymann.

Som fung. Formand aabnede S. Sjøholm, bød Velkommen og oplæste derefter Aarsberetningen, som eenstemmigt godkendtes.

Regnskabet blev derefter forelagt og godkendt.

Herr Arkitekt E. Svendsen Petersen, Silkeborg, takkede Unionen for dens Deltagelse med Modeller i deres Bazar, og lovede godt Samarbejde i Fremtiden.

Man gik derefter over til Valg af ny Bestyrelse, og denne kom til at bestaa af følgende Herrer:

Formand: Herr A. Dochedahl.
Næstformand: S. Sjøholm.
Kasserer: W. Jensen.
Sekretær: K. H. Jensen.
»Flyv«: W. Hansen.

Punkt 4 paa Dagsordenen var: Indkomne Forslag. Der var indkommet Forslag fra Herr A. Larsen om nogle mindre Ændringer i Lovene, som blev vedtaget.

Angaaende Tilsynet blev det vedtaget at undersøge Muligheden for at fremskaffe en Bog, der kunne tjene som Vejledning for de forskellige Gruppers Tilsynskontrollanter, og der fremkom Forslag om at afholde et Kursus for disse Kontrollanter.

Under Punktet Eventuelt fremkom der intet, saa man sluttede Mødet med Ønsket om godt Samarbejde i Fremtiden.

Om Aftenen var der derefter festlig Sammenkomst med Fremvisning af Film fra Lundtofte, og der sluttedes med en munter Dans til langt ud paa de smaa Timer.

Under Festen fik Ulrik Birch overrakt Kammeraternes Erindringspokal.

Certifikater.

Københavnerne er ikke mere ene om at have Certifikater i Sæveflyvning, Jyderne er allerede kommet ganske godt med, der er til Unionen anmeldt 2 B Certifikater fra Silkeborg, og 2 A Certifikater fra Aarhus. De 4 er følgende:

Gunnar Christiansen, Silkeborg Flyveklub. B Certifikat.
Knud P. Andersen, Silkeborg Flyveklub. B Certifikat.
Johs. Jørgensen, Aarhus Flyveklub. A Certifikat.
Hjalmar Jensen, Aarhus Flyveklub. A Certifikat.

Unionen ønsker hermed d'Herrer til Lykke.

Landsstævnet aflyst.

Det store Landsstævne, som Unionen havde planlagt at afholde i Sommer, er desværre blevet aflyst — hovedsagelig paa Grund af for ringe Tilslutning.

Det er Unionens Haab, at dansk Svæveflyvning næste Aar har vokset sig saa stærk og livskraftig, at man ved et stort landsomfattende Stævne kan vise, at vore egne unge Svæveflyvere trods Modgang — og Modstand — gennem et sejgt og maalbevidst Arbejde virkelig har formaaet at føre Svævesporten herhjemme frelst gennem Begynderstadiernes Skærsild og ind i et Spor, der lover godt for den fremtidige Udvikling.

Den kommercielle Luftfart i Tyskland.

(Fortsat fra Side 9)

Fremtiden, udøvede al deres Indflydelse for Udviklingen og den fuldstændige Gennemprøvning af denne Diesel-Flyvemaskinemotor, efter at de første Prøveflyvninger var foretaget. Resultatet blev et snævert Samarbejde mellem Ingenior og Luftfartsspekulant, hvilket uden Tvivl har hjulpet Tyskland til at opnaa en bemærkelsesværdig Fordel paa dette vigtige Omraade inden for Flyvemaskineingeniørers Arbejde.

Lufthansa har nu i mere end to Aar haft Flyvemaskiner i Drift med Junkers Dieselmotorer. To af de store G 38 Maskiner i regelmæssig Drift mellem Tyskland og Skandinavien over Østersøen er forsynede med Jumo Motorer.

Deutsche Lufthansas nuværende Net udgør 23571 miles, heri indbefattet 15317 miles paa europæiske Ruter, omkring 6290 miles i den sydatlantiske Drift og 3417 miles paa Ruten mellem Europa og Kina. I 1935 dækkede Lufthansa en samlet Distance paa 10045067 miles ved planmæssige Flyvninger paa disse Ruter og befordrede i den samme Tid 184280 Passagerer.

Træ- kontra Metal-Flyvemaskiner.

(Fortsat fra Side 13)

de og svækkende paa Træ, uden at det er mulige udefra at opdage det. Bakelitefinér er derimod fuldstændig upaavirket af Vand, og Meldugdannelse kan ikke opstaa. Alle Steder, hvor Dele er limet til hinanden, maa dog beskyttes med Lak eller Maling. Hosstaaende Fotografier viser en Prøve, foretaget med 2 Kasser, en af Bakelitefinér og en af Caseinfinér. Begge Kasser fyldtes halvt med Vand, inden de limedes lufttæt til, og de henstod derefter 6 Maaneder i fri Luft . Resultatet viste, at Caseinfinéren var fuldstændig opløst, medens Bakelitfinéren endnu var intakt.

Sparmann Trænings-Jager.

(Fortsat fra Side 15)

Største Hastighed	255 km/T
Marchhastighed	210 km/T
Landingshastighed	85 km/T
Stigetid til 1000 m	2,2 Min.
Stigetid til 2000 m	5,5 Min.
Stigetid til 3000 m	9,3 Min.
Stigetid til 5000 m	24,4 Min.
Tophøjde	6000 m
Startlængde ved Vindstyrke 0	100 m
Afløb ved Vindstyrke 0	180 m
Aktionsrodius ved Marchhastighed	800 km

—o—

Foruden til Træning af Jagerflyvere kan Sparmann S 1 anvendes til Skydning fra Luften, horizontal Bombekast, Styrtbombekast, Radioøvelser, Luftfotografering m. m.

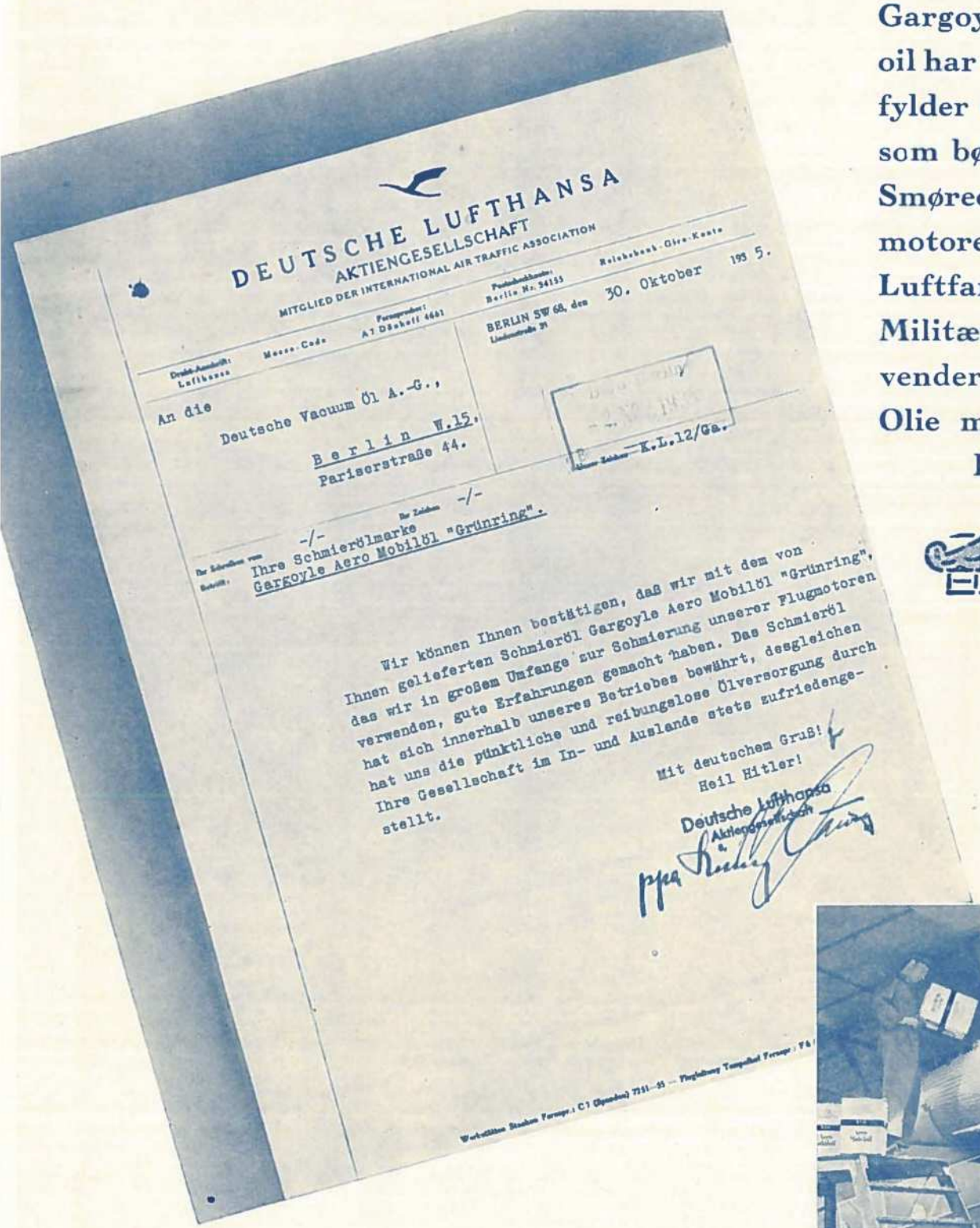
Maskinen deltog i Flyvestævnet i Kastrup den 21. Juni, hvor den førtes af Ingeniør *Bo Lundberg*, og Dagen efter blev den demonstreret for Personel af Hærens Flyvertropper paa Flyvepladsen ved Værløse, og dens udmærkede Flyveegenskaber vakte megen Begejstring.

Aristokraten blandt Motorcycler
Matchless
Et B. P. Mærke
Uovertruffen Konstruktion
Højeste britisk Kvalitet
Billigste danske Priser
10 fremragende Modeller - Priser fra
Kr. 1050.00
Forlang Prospekt
Lyngby Automobil-Central
Hovedgaden 1 - Telefon: Lyngby 1030
MOTOR-PALÆET
Østerbrogade 20 - Telefon: Øbro 2878

DUPLEX
SPLINTFRIT GLAS
STENFELDT HANSEN
Central 5800

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

de bruger Gargoyle Aero Mobiloil



DEUTSCHE LUFTHANSA
AKTIENGESELLSCHAFT
MITGLIED DER INTERNATIONAL AIR TRAFFIC ASSOCIATION

BERLIN SW 68, den 30. Oktober 193 5.

An die
Deutsche Vacuum Öl A.-G.,
B e r l i n W.15,
Pariserstraße 44.

-/-
Ihre Schmierölmarke
Gargoyle Aero Mobilöl "Grünring".

K.L.12/Ga.

Wir können Ihnen bestätigen, daß wir mit dem von Ihnen gelieferten Schmieröl Gargoyle Aero Mobilöl "Grünring", das wir in großem Umfange zur Schmierung unserer Flugmotoren verwenden, gute Erfahrungen gemacht haben. Das Schmieröl hat sich innerhalb unseres Betriebes bewährt, desgleichen hat uns die pünktliche und reibungslose Ölversorgung durch Ihre Gesellschaft im In- und Auslande stets zufriedengestellt.

Mit deutschem Gruß!
Heil Hitler!

Deutsche Lufthansa
Aktiengesellschaft

Gargoyle Aero Mobiloil *anvendes af førende Selskaber i alle tem Verdensdele, i Europa bl. a. af:*

Det danske Luftfartsselskab
Det norske Luftfartsselskab
Osterreichische Luftverkehr A/G
Czechoslovak State Air Lines
British Airways Ltd.
Det polske L. O. T.
Henry Potez

✡

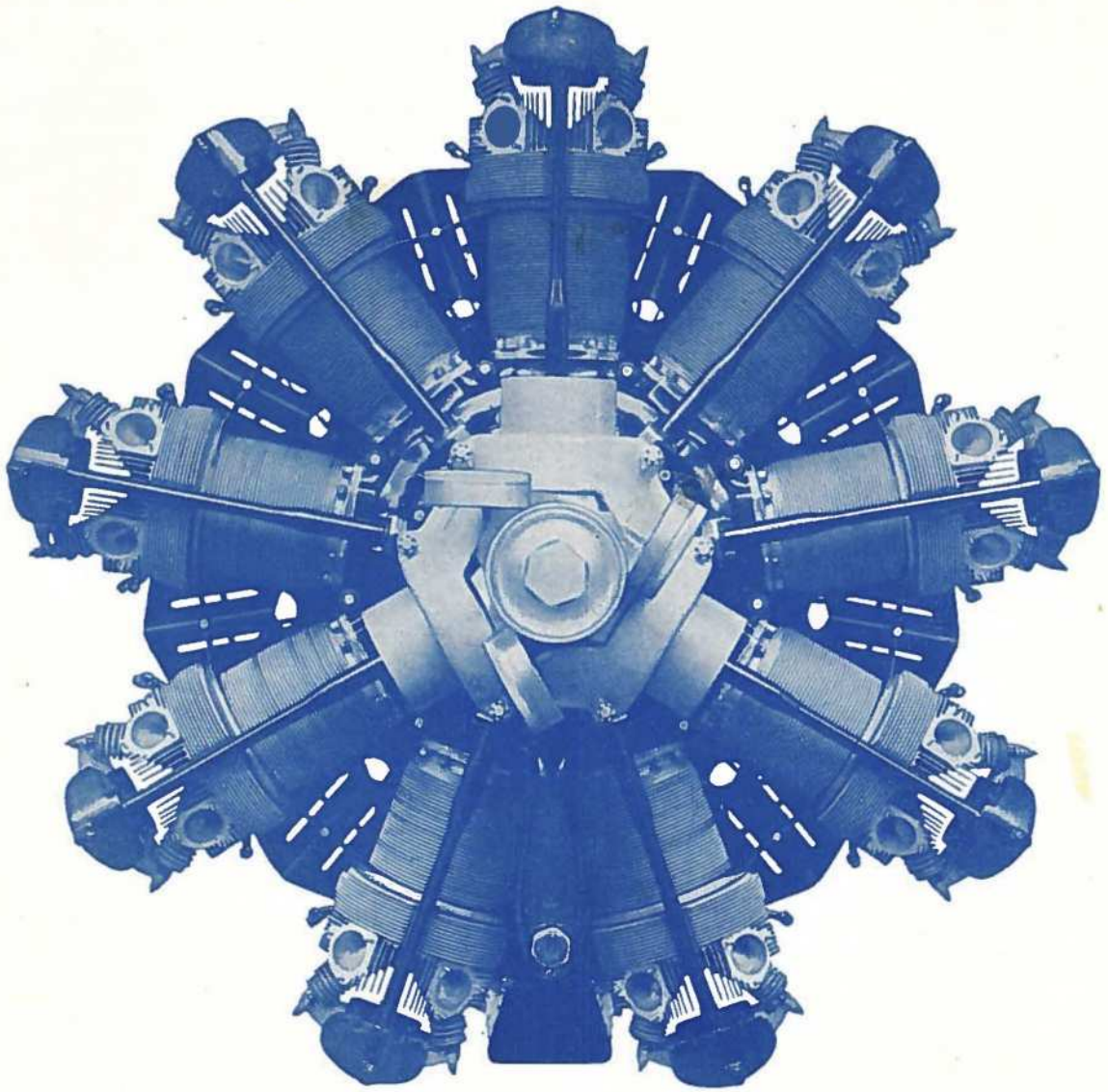
Det norske Flyverkorps
Den danske Luftmarine
Det finske Flyverkorps
Det tyske Flyverkorps
Det polske Flyverkorps
Det rumænske Flyverkorps
Det jugoslaviske Flyverkorps
Den portugisiske Luftmarine

Gargoyle Aero Mobiloil har vist, at den opfylder de store Krav, som bør stilles til en Smøreolie for Flyvemotorer. — Førende Luftfartsselskaber og Militærflyvere anvender derfor denne Olie med udmærket Resultat.

GARGOYLE AERO MOBILOIL

VACUUM OIL COMPANY A/S KØBENHAVN

Motoren i hvilken Resultaterne af Flyvemotorteknikens højeste Udvikling er forenede.



DEN NYE

"Bristol"

PEGASUS X

LUFTKØLEDE MOTOR

920 B.H.P. —— **995** LBS. —— **1·08** LBS /B.H.P.

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

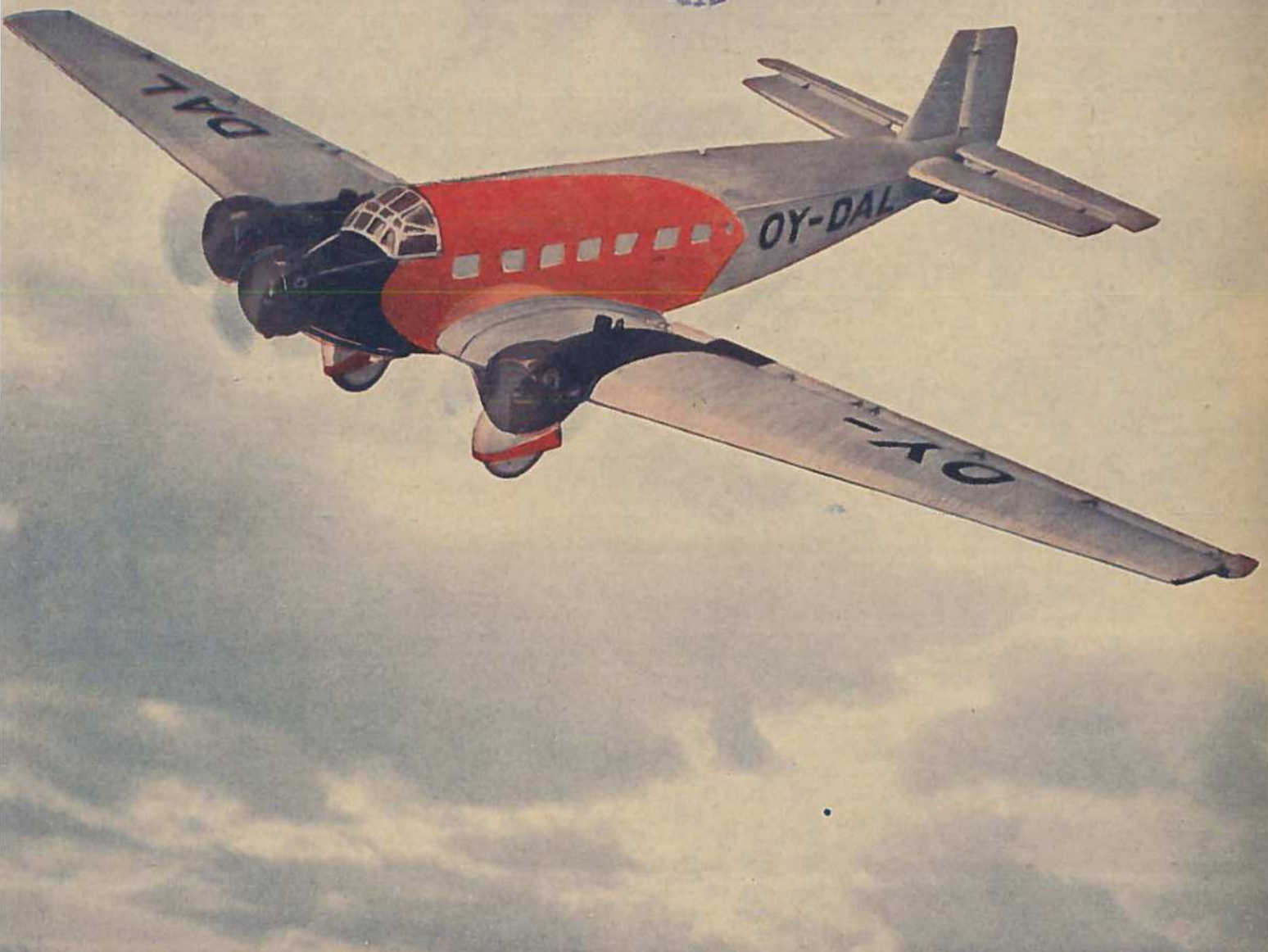
Repræsenteret i Danmark og Island ved A. B. C. Hansen Comp. - Industribygningen - København.

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

EJVIND CHRISTENSEN
fh. AUGUST BANGS FORLAG
Vesterbrogade 60 - København V

FLYV

MARINENS BIBLIOTEK



ET VENDEPUNKT FOR DANSK LUFTFART

Lufttrafikens Hjælpetjeneste | Modelbyggerne rykker frem

Nr. 8
1936 - 9. Aarg.
35 ØRE

KLUBADRESSER

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

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

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

DANSK SVÆVEFLYVER UNION.
Formand: Hr. Alfred Dochedahl, Vester Fælledvej 41, V.

TILSLUTTEDE KLUBBER:

KØBENHAVNS SVÆVEFLYVERKLUB,
Wildersgade 41, Kbhvn. K.

SVÆVEFLYVERKLUBBEN MAAGEN AF 1936.
Formand: Hr. K. Ulstrup Hansen, Kratholm, Lyngby. Tlf. Lyngby 503.

AARHUS FLYVEKLUB.
Formand: Hr. Leo Kæraa, Skolebakken 11, Aarhus.

FALKEN. Hjørring.
Formand: Hr. Ingeniør E. Nielsen, Fabrikken »Danbit«, St. Knudsvej, Hjørring.

OFFICIELT ORGAN
FOR
DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

»FLYV«s REDAKTION:
Vesterport
København V.
Tlf. 14556

Redaktører:
Kaptajn J. Foltmann
og
Kay Jungersen.

BLADEKSPEDITION:
Vesterport - København V.
Tlf. 14556

ANNONCEEKSPEDITION:
Ejvind Christensen,
Vesterbrogade 60
Tlf. 13404

KLUBADRESSER

KØGE SVÆVEFLYVERKLUB.
Formand: Hr. Herluf Christensen, Brogade 7, Køge.

SILKEBORG FLYVEKLUB.
Formand: Hr. Arkitekt E. Svendsen Petersen, Drewsensvej 18, Silkeborg.

ANDRE KLUBBER:

FLYVEKLUBBEN »ØRNEN«. Aarhus.
Formand: Hr. G. A. Hansen, Tousvej 33, Aabyhøj, Aarhus.

FLYVEKLUBBEN »AVIATOR«. Aalborg.
Formand: Hr. H. A. Nielsen, Finlandsgade 5, Aalborg.

SAMSØ FLYVEKLUB.
Formand: Hr. Jean Frandsen, Samsø.

VORDINGBORG FLYVEKLUB.
Formand: Hr. Fabrikant Hans Axel, Vordingborg.

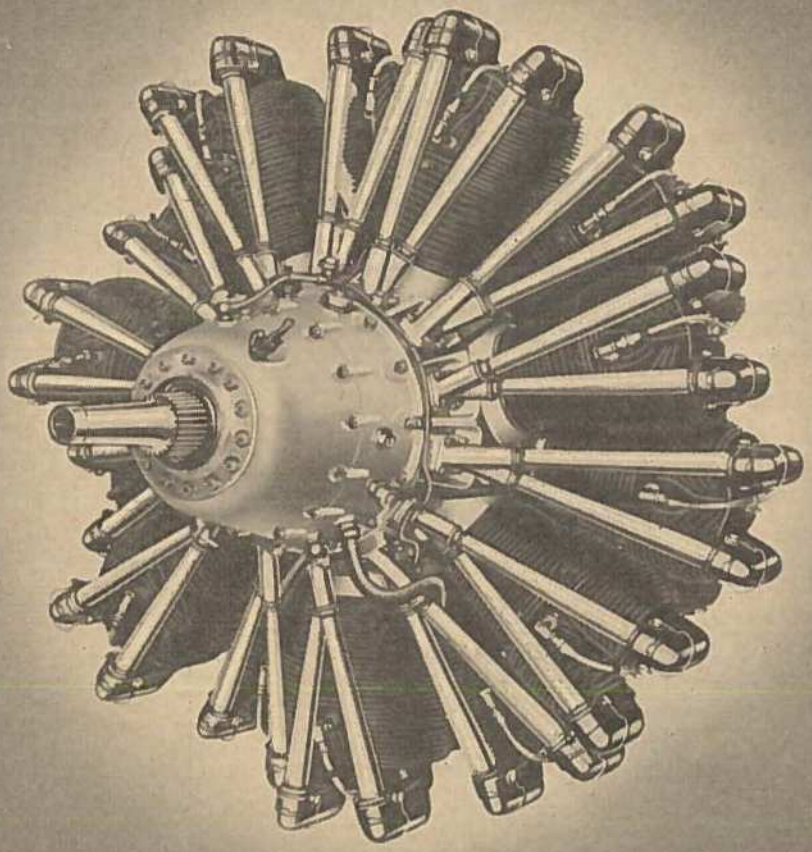
MODELFLYVEKLUBBER:

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

DE UNGES FLYVEKLUB. Politikens Hus. Kbhvn K.

BERLINGSKE TIDENDES FLYVEKLUB. Pilestræde 34, Kbhvn. K.

SIDDELEY



TIGER IX
ENGINE
880 H.P.
(FOR TAKE OFF)
WITH VARIABLE PITCH PROPELLER

ARMSTRONG SIDDELEY MOTORS LTD., COVENTRY, ENGLAND

AS246J

ASP "CELOSE" DOPE

(LOVBESKYTTET)

er fremstillet i nøje Overensstemmelse med Forskrifterne i B. E. S. A. Specifikation 2 D. 101, Januar 1923.

KLAR DOPE

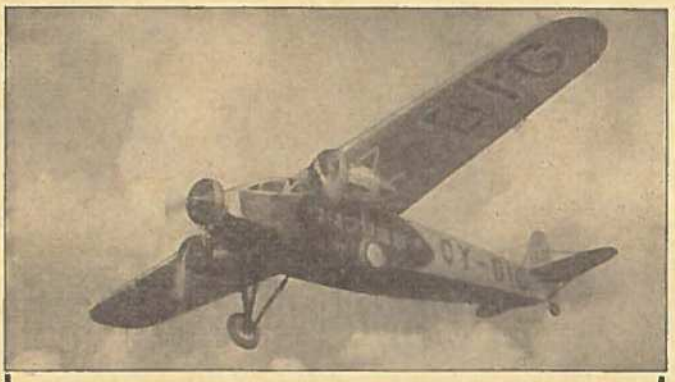
ALUMINIUM DOPE

RØD DOPE

Fortyndingsvædske samt Identificeringsfarver og Specialfarver

ENEFABRIKANTER:

A/S O. F. ASP (SPECIALFABRIK FOR NITROCELLULOSE-LAKKER)
PRAGS BOULEVARD 37 — KØBENHAVN S.



SOMMERFARTPLAN 1936

Afgaaende Maskiner fra Kastrup Lufthavn i Tiden 1/7—8/10

D. = Daglig Hv. = Hverdage	Til:	Afg. Kastrup Lufth.
D.	Hamburg	9.00
D.	Berlin	9.00
D.	Amsterd.-Rotterd.-London/Brüssel-Paris	9.00
Hv.	Hamburg-Amsterdam-London	11.15
Hv.	Hamburg-Amsterdam-London	11.35
D.	Berlin	11.45
D.	Amsterdam-Rotterdam-London/Paris	11.55
Hv.	Hamburg-Brüssel-London/Paris	12.30
Hv.	Hamburg-Amsterdam-London/Paris	16.20
D.	Göteborg-Oslo	16.20
D.	Malmö	20.05 & 20.15
D.	Stockholm	15.10 *) & 16.05
Hv.	Stockholm	12.45 *), 13.30, 14.55 *) & 16.50 *)

*) via Malmö

Billetter og Oplysninger faas i alle Rejsebureauer og hos
DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB A/S - København

FLYV

Nr. 8 August 1936 9. Aargang

„SELANDIA“

Trafikflyveren Harald Hansen, der førte D. D. L.s nye store Trafikmaskine Ju 52 hjem.

Nedenfor til venstre »Selandia« i Kastrup umiddelbart efter at den var vendt tilbage med de københavnske Pressemænd.
Til højre et Billede, der giver et godt Indtryk af »Selandia«, der fløj Turen fra Aarhus til København paa en halv Time!

DET var en Mærkedag i D.D.L.'s Historie, da Selskabet den 28. Juli modtog sin nye Junkers Ju 52 i Kastrup Lufthavn. De sidste ti Aar har Selskabet udelukkende Fokker-Maskiner, hvoraf de to tre-motorede er bygget paa Orlogsværftet, og Anskaffelsen af en Metalmaskine er derfor et ret betydeligt Vendepunkt.

Den nye Ju 52, der er malet i Selskabets Farver, blev fløjet hertil fra Junkers Fabrikerne i Dessau, ført af Luftkaptajn *Harald Hansen*. Det er en Maskine af Standardtype, men i Modsætning til de tyske Ju 52'er, der har B.M.W.-Motorer paa 450 H.K., er den danske Maskine udstyret med originale amerikanske Pratt og Whitney Hornet Motorer paa 650 H.K. (Type T. 2.E.). Motorerne, der har NACA Skærme, er ikke gearede, og der er anvendt Junkers Metalpropeller.

Førerrummet er naturligvis udstyret med de bedste Motor- og Navigationsinstrumenter; bl. a. et Askania Fjernkompas og en 900 m Telefunken Station til Korrespondance samt en 9 m Kortbølgestation til Baakelanding.

Kabinen, der kan rumme 17 Passagerer, er meget elegant udstyret.

Ju 52 har ikke uden Grund opnaaet en meget stor Udbredelse i sit Hjemland, takket være sine fremragende Egenskaber, og Det Danske Luftfartselskab maa ønskes til Lykke med Nyerhvervelsen.

Ju 52 har en største Hastighed paa 300 km/t., dens Tomvægt er 6605 kg, Fuldvægt 10.000 kg, og den kan medføre en Brændstofbeholdning paa 2450 l.

ET VENDEPUNKT?

»Denne Flyvning har i høj Grad styrket min Tillid til Lufttrafikkens Sikkerhed og givet mig et straalende Bevis paa, med hvilken Præcision den arbejder«.

SAALEDES udtalte Trafikminister Fisker sig til de københavnske Dagblade, da han efter en daglang Flyvetur, der begyndte den 17. Juli om Morgenen i Kastrup Lufthavn, over Berlin og Frankfurt am Main landede paa Le Bourget Flyvepladsen ved Paris, stod ved Sacre Coeur Kirkens Fod oppe paa Montmartre og saa ud over den straalende Verdensstad.

Denne daglange Flyvetur var første Etape paa den Firedages Lynstudierejse, som Ministeren foretog sammen med forskellige Embedsmænd fra Trafikministeriet og Spidserne indenfor Det danske Luftfartsselskab, og hvis Formaal var ved Selvsyn at sætte sig ind i Indretningen af og Arbejdet i moderne Lufthavne, for derigennem at kunne indhøste Erfaringer til Bedste for den kommende, haardt tiltrængte Udbygning af vor fortrinligt beliggende Lufthavn ved Kastrup — og forhaabentlig ogsaa ved Nybygningen af virkelige Lufthavne ude i Provinsen, Lufthavne, der er en nødvendig Forudsætning for, at de saa længe efterlyste indenlandske Luftruter kan etableres.

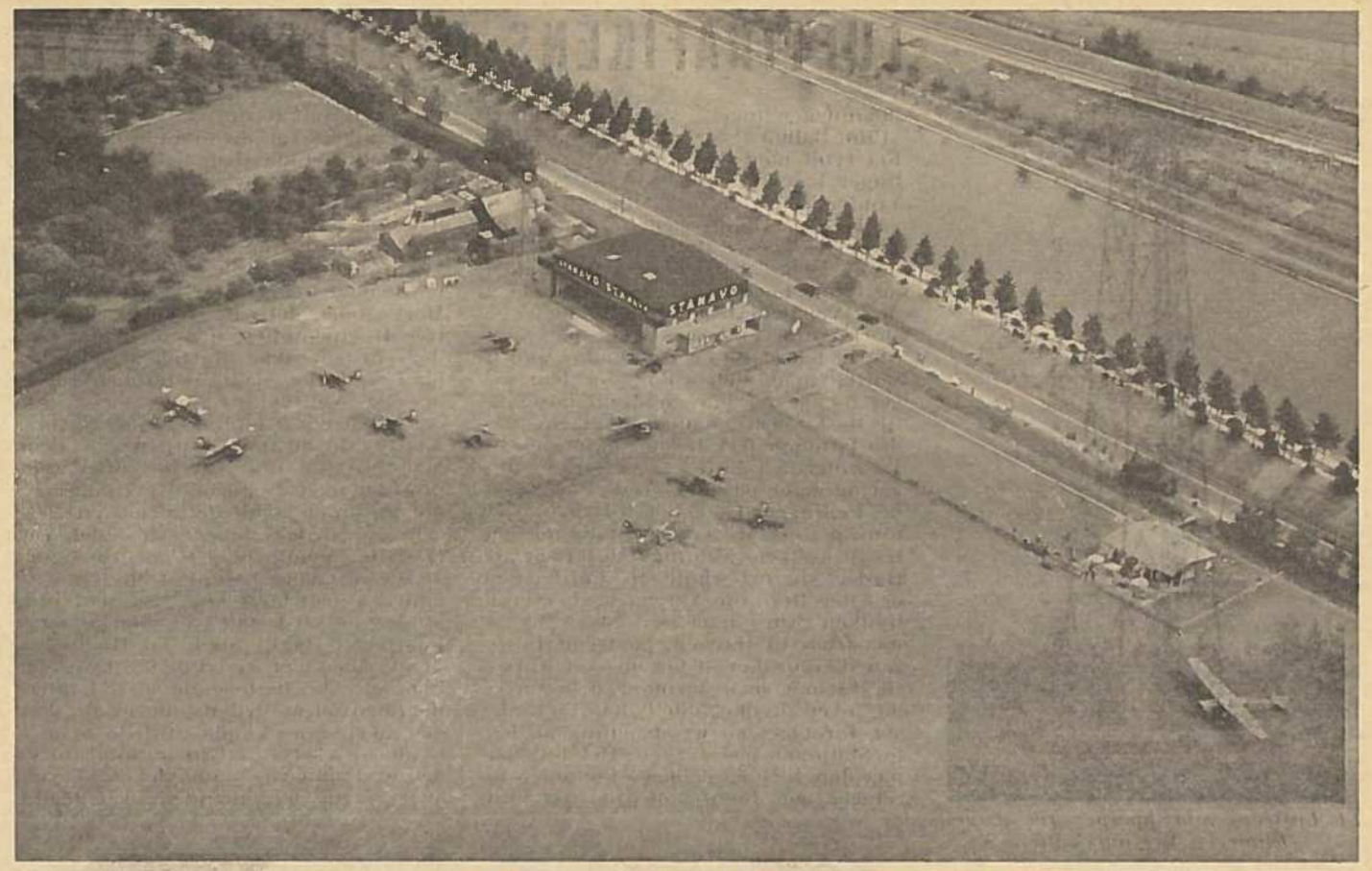
Rejsen, der blev foretaget i Det danske Luftfartsselskabs tremotorede Maskine, »Kronprinsesse Ingrid«, med Selskabets Chefpilot, Luftkaptajn Harald Hansen, ved Rattet, gik til de tyske Havne i Berlin, Frankfurt am Main og Hamburg, til Le Bourget ved Paris, Croydon og Gatwick ved London og Amsterdam, Twente og Groeningen i Holland.

Mens det naturligvis særligt var Indretningen af de store Havne, der frembød det rigeste Studiefelt til Indhøstning af Erfaringer til Bedste for Udbygningen af Kastrup Lufthavn, var det de to mindre Pladser, Twente og Groeningen, der med Henblik paa indenlandsk Lufttrafik var de interessanteste. Ministeren antydede da ogsaa overfor Pressen ved sin Hjemkomst til København, at man ved en eventuel Bygning af Lufthavne i Danmark burde tage disse to Pladser til Forbillede, særlig administrationsmæssigt set. Begge Byerne havde nemlig selv anlagt Havnene og drev dem stadig som kommunale Institutioner — en Tanke, som Esbjerg og Aalborg som bekendt herhjemme har været inde paa, uden dog at endnu at have faaaet realiseret de store Planer.

Forhaabentlig er Tiden nu inde til, at disse Planer, der i lang Tid har været hemmet fra indflydelsesrige Kredses Side, endelig kan slippe fra Skrivebordet og Tegnestuen ud i Virkeligheden.

Minister Fiskers Rejse til de store

Herunder: Lufthavnen i Twente, hvor Trafikminister Fisker aflagde Besøg under sin Studierejse.



Lufthavnen i Vlissingen er en af de Lufthavne, der med Hensyn til Størrelse og Udstyr vil blive Forbillede for de danske Provinshavne.

udenlandske Lufthavne betegnes af mange som markerende et Vendepunkt i dansk Luftfarts Historie, idet Regeringen derigennem skulde have anerkendt Luftfarten som en ligeberettiget Parthaver i Nutidens danske Trafikservice, der derved endeligt kunde optræde som en naturlig samhørende Trio: Landet, Luften og Søen.

Forhaabentlig betegner Trafikminister Fisker ovenfor citerede uforbeholdne Tillidserklæring til Lufttrafikken et Vendepunkt — i de ansvarlige Myndigheders Indstilling overfor Problemet Luftfart, saa vort nationale Selskab, Det Danske Luftfartsselskab, snarest muligt faar Lejlighed til at knytte nye Opgaver til dem, det allerede bestrider paa en saa fortræffelig Maade.

Hvilke Opgaver bestrider D. D. L. da i Dag? Da utvivlsomt mange af FLYV's Læsere rundt om i Landet ikke kender ret meget til Selskabets Arbejde, skal der i nedenstaaende gives en ganske kort Oversigt over de Ruter, der i Øjeblikket beflyves af danske Maskiner.

1) København—Malmø—Stockholm (i Samarbejde med det hollandske K.L.M.).
   1 Rute daglig.
2) København—Hamburg (i Samarbejde med K.L.M. — A.B.A. — Lufthansa).
   2 Ruter daglig.
3) København—Amsterdam (i Samarbejde med K.L.M. — A.B.A. — Lufthansa).
   1 Rute daglig.
4) København—Berlin (i Samarbejde med A.B.A. — Lufthansa).
   2 Ruter daglig.

Den danske Indsats i de skandinaviske Luftforbindelser med Kontinentet vil blive yderligere udvidet, naar Selskabets Nyerhvervelse, den andet Steds i Bladet omtalte Ju. 52 — en af de mest anvendte Trafikmaskiner i Dag — bliver sat ind i Farten, idet det er Hensigten, at denne Maskine skal gennemflyve hele Strækningen Stockholm — Malmø — København — Amsterdam.

De danske Farver er saaledes smukt repræsenteret i det internationale Selskab, der mødes ude i den grønne Kastrup Lufthavn, det store, trafikale Knudepunkt, hvorfra Luftruterne straaler ud mod den vide Verden — blot ikke mod den Del af Verden, der hedder den danske Provins.

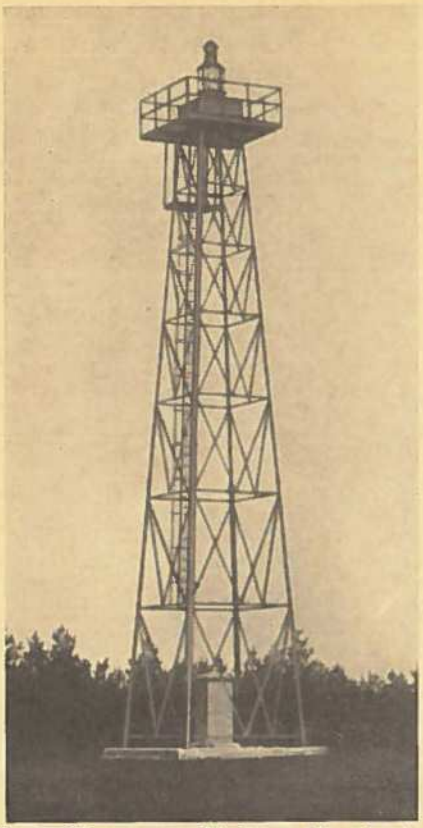
Og det er her, de nye Opgaver venter Det Danske Luftfartselskab, naar engang om ikke altfor længe Spørgsmaalet om Anlæg af kommunale Provinslufthavne har fundet sin Løsning.

Hvilke indenlandske Luftruter kan der da først og fremmest blive Tale om at etablere? Det er naturligvis først at tænke paa Ruten København—Bornholm, der som bekendt allerede i Fjor var sat under Debat, uden at der dog er kommet noget synligt Resultat ud af Debatten — endnu. Der er ingen Tvivl om, at en saadan Rute vil blive meget stærkt benyttet, i hvert Fald i Sommertiden. Man behøver jo blot at henvise til den svenske Visby-Rutes store Sukces.

Den anden indenlandske Rute, der staar paa Dagsordenen, gaar fra København til Aarhus og Aalborg. Der er sikkert stort Behov for en saadan Rute, der tidsmæssigt vilde skære Afstanden mellem de to store jydske Byer og Hovedstaden ned til mindre end en Trediedel af den nuværende. Hvad det betyder — ikke mindst postalt set — behøver vist ikke yderligere at understreges.

Et Vendepunkt? staar der over denne Artikel. Forhaabentlig er Spørgsmaalsteghet overflødigt — forhaabentlig begynder der nu en Grotid for dansk Flyvning, der i saa lang Tid har maattet kæmpe mod en stri Modvind. Nu synes Modvinden imidlertid at være løjet noget af og Vejen fremover nogenlunde banet for det kommunale Initiativ. For nu er det Kommunernes Tur til at tage deres Tørn ved at anlægge de nødvendige Lufthavne — et Arbejde, der i Parentes bemærket vilde bidrage i en ret betydelig Grad til at afhjælpe den demoraliserende Arbejdsløshed. — De danske Flyvere og vort nationale Luftfartselskab er klar til at tage fat, naar det skal være. Nu venter vi kun paa Havne!

LUFTTRAFIKENS HJÆLPETJENESTE



Et Luftfyr, som hjælper til at vise Flyveren Vej om Natten.

Den moderne Lufttrafik støtter sig i høj Grad paa tre Faktorer: Radio, Vejrtjeneste, Natflyvningsbelysning og Instrumenter, — Ordenen er for saavidt ligegyldig, som de alle tre er lige uundværlige.

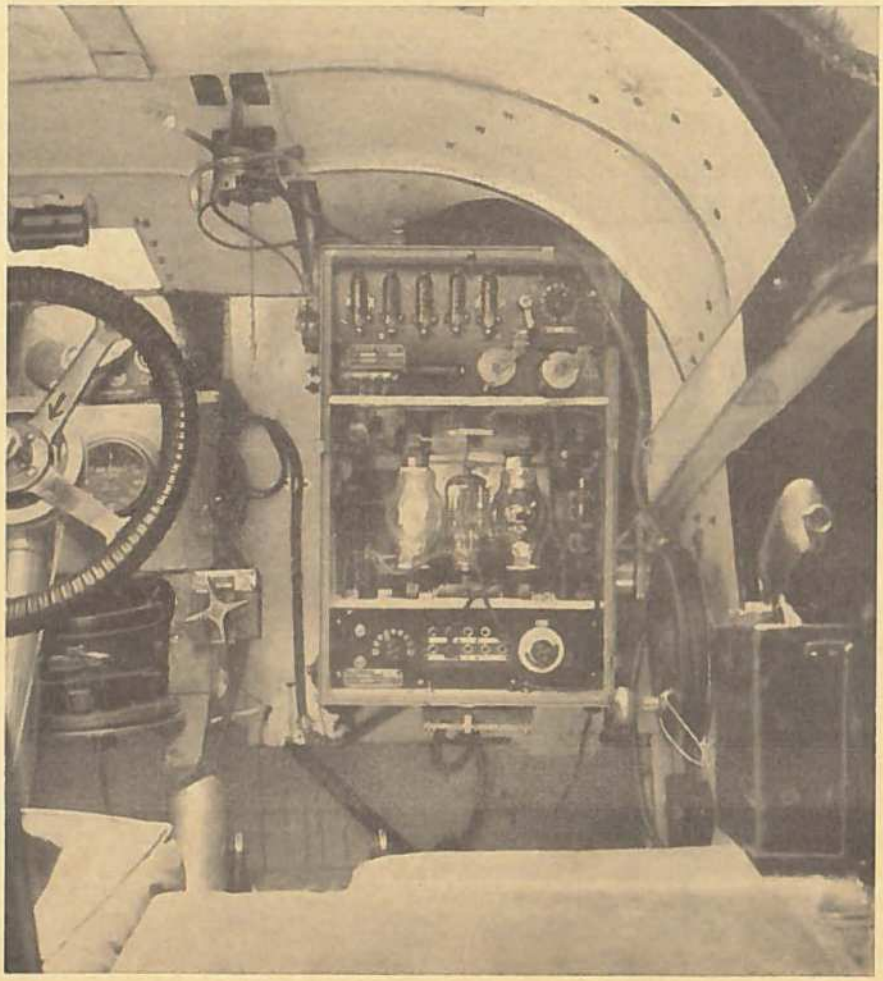
FOR Radioens Vedkommende falder den saa at sige sammen med Vejrtjenesten, idet disse to Grene af Hjælpetjenesten i højeste Grad er afhængige af hinanden.

Uden at gaa nogen eller noget for nær, kan man sige, at Radioens Indførelse i Lufttrafikens Tjeneste betød et Vendepunkt i Flyvningens Udvikling. Sikkerheden paa Luftruterne er blevet forøget, og det samme er Tilfældet med Driftregelmæssigheden, fordi det nu er muligt at gennemføre Flyvning under Vejrforhold, som tidligere vilde have gjort det umuligt.

Vejrtjenesten, som i Begyndelsen kun var i Stand til før Starten at meddele Flyveren enkelte, spredte Oplysninger om Vejret, udarbejder nu — paa Grundlag af hyppige Radio-Vejrmeldinger — et Vejrkort, hvoraf Flyveren kan se den øjeblikkelige Vejrsituation og danne sig et Skøn over, hvorledes Situationen vil udvikle sig i den allernærmeste Fremtid. Oplysningerne, som Flyveren faar i Form af en »Vejrseddel«, suppleres ved Hjælp af Radioen under selve Flyvningen.

Der foretages paa Stationerne »Højdevindsmaalinger« ved Hjælp af en »Pilot-Ballon« — en lille Gummiballon fyldt med Brint, og af disse Maalinger kan Flyveren se Vindstyrke og Vindretning i de forskellige Højder og vælge den Højde, der for hans Rute giver de bedste Betingelser. I Tilfælde af Taage, Torden eller optrækkende Uvejr melder den paagældende af de »Vejrtjenestestationer«, der i et stort Antal er organiseret paa og i Nærheden af Ruten, automatisk ind til Lufthavnens Meteorolog, og han sørger for, at en »Faremelding« udsendes til Maskinerne gennem Radioen. Radiostationen paa Jorden modtager fra Maskinerne i Luften Positionsmeldinger og giver paa Flyverens Forlangende Pejlinger. I Reglen forlanges Retningspejling, d. v. s., at Stationen pejler i hvilken Retning, Maskinen befinder sig i Forhold til Lufthavnen, og derefter opgiver den Flyveren, hvilken Kurs han skal styre for at naa frem til Havnen. Saafremt Flyveren ikke ønsker at faa opgivet Kursen til Havnen, men derimod at faa at vide, over hvilket Sted han befinder sig, foretages en Krydspejling mellem to Stationer paa Jorden. Det foregaar paa den Maade, at begge Stationer foretager en Retningspejling og indlægger Resultaterne paa et Kort. Over det Punkt, hvor de to Retningspejlinger skærer hinanden, befinder Flyvemaskinen sig.

I Trafikflyvningens første Aar var der kun Tale om Ruteflyvning om Dagen. Natflyvning var ganske vist kendt fra Krigen, hvor navnlig Bombardementstogter blev foretaget i Mørke; men det var — med de primitive Hjælpemidler, man dengang raadede over — ikke ufarligt at starte og lande i Mørke, og til at foretage regelmæssig Natflyvning med Passagerer og Gods var der endnu et langt Spring. Natflyvningen paa Luftruterne kom man egentlig ind paa lidt efter lidt, idet det med de forholdsvis langsomme Maskiner gjaldt om at udnytte Dagen saa længe det overhovedet var lyst. Det hændte dog Gang paa Gang, at Maskiner paa Grund af Modvind og andre Vejrforhold kom saa sent ind, at det praktisk talt var mørkt, naar Landingen fandt Sted. Til Hjælp for disse Maskiner udstillede man en Lamperække bestaaende af 6 Lanterner med 50 m Mellemrum, og for Enden af Lamperækken stillede man 1 Lanterne ekstra ved hver Side, saaledes at Lamperne dannede et »T« eller — som det oprindelig var tænkt



Alle Rutemaskiner er udstyret med Radio. Sende- og Modtagesættet ses til højre i Maskinens Førerrum.

— en stiliseret Flyvemaskine, med Flyveretning imod Vinden. Nogle Steder supplerede man Lamperækken ved at forlænge den med 3 grønne Lamper for Foden af »T«'et og 3 røde Lanterner over Overliggeren for at understrege Landingsretningen i Forhold til Vindretningen. Der landedes altsaa fra grønt, der betyder »fri Bane«, over hvidt mod rødt, der betyder »Stop«.

Lidt efter lidt viste der sig dog et virkeligt Behov for Luftruter ogsaa om Natten. For Befordring af Passagerer var saadanne Ruter indenfor Europas Grænser ikke saa absolut paakrævede, idet Afstandene er relativt smaa, men i Amerika, hvor Distancerne i langt højere Grad gør det paakrævet, findes adskillige Natruter, der befordrer Passagerer.

For Postbefordringen spiller Natpostflyvningen, selv indenfor Europas Grænser, imidlertid en overordentlig stor Rolle, idet den Post, der foreligger ved Forretningstidens Ophør, kan være Adressaten i Hænde næste Dags Morgen, selv om den mellemliggende Afstand er 1000 til 1500 km eller mere.

Flyvning om Natten kræver dog en endnu bedre udviklet Organisation paa Jorden end Flyvning om Dagen, bl. a. maa Lufthavnene udrustes med kraftigere Landingsbelysning end den provisoriske Lamperække. I moderne Lufthavne bestaar Natlandingsbelysningen af et System af 5 til 7 Projektører: »Flood light«, hvoraf man under Hensyntagen til Vindretningen tænder 2 eller 3 i Landingsøjeblikket. Projektørerne tændes i den Side af Pladsen, hvorfra Maskinen nærmer sig, saaledes at Flyveren, saa snart han har passeret Pladsbegrænsningen, har Lyskilden bag sig og ikke blændes, naar han skal »sætte« Maskinen. Pladsens Begrænsning angives med røde Lamper, og alle Gestande, der kan frembyde en Fare for Flyveren, afmærkes med røde Advarselslamper.

Førerrummets Instrumentbræt er et Hav af Instrumenter, — men ikke eet eneste af de mange kan undværes.

Saavel »Begrænsningsbelysningen« som »Advarselsbelysningen« er selvfølgelig elektrisk og kan antændes fra Lufthavnenes Kommandotaarn. Paa Pladsen maa der endvidere findes en belyst »Vindretningsviser« til Brug for Flyveren.

Det er dog ikke tilstrækkeligt, at Lufthavnene alene er veludrustede, ogsaa paa selve Ruten maa der ydes Flyveren al den Hjælp, det er muligt, og derfor er der med ca. 20 km's Mellemrum opstillet specielle Luftfyr. — Vi har her i Danmark paa Ruteafsnittet København—Rødbyhavn ialt 8 Luftfyr — eet ved Amagers Sydspids, eet ved Køge Sønakke og endvidere ved Faxe, Præstø, Vordingborg samt paa Lollands Nordkyst, paa Halvøen Vigsnæs og ved Rødbyhavn. Endelig er der eet ved Karlstrup for det Tilfælde, at en Flyver ønsker at flyve udenom Køge Bugt. Med passende Mellemrum — i Reglen for hver ca. 50 km — er der paa Ruterne anlagt »Hjælpelandingspladser«. Af disse har vi paa det danske Ruteafsnit 2 — nemlig een paa Halvøen »Fedet« ved Præstø samt een ved Rødbyhavn.

(Fortsættes Side 13)

Paa Lufthavnens Radio- og Vejrstationer hjælper man Ruteflyveren at finde frem i usigtbart Vejr ved Anvendelse af Radiopejling (herover).

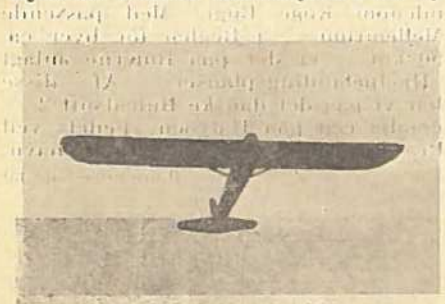
Ruteflyveren paa Vej mod fjerne Lande (til venstre).

SPORTEN

OMKRING DANSK SVÆVEFLYVNING

»Naar man ser den store Udvikling, Svæveflyvningen har taget i Tyskland, og for den Sags Skyld ogsaa i andre Lande, maa man forbavses over, at denne Gren af Flyvningen endnu ikke har vundet større Udbredelse herhjemme, end den har. Af alle Sports- og Idrætsarter er den motorløse Flyvning en af de smukkeste, og for Sjæl og Legeme en sund og styrkende Sport. At flyve et saadant Fartøj er altid afvekslende, det udvikler Iagttagelsesevnen, skærper Sanserne, tvinger til Snarraadighed, Beslutsomhed og stiller store Krav til Selvbeherskelsen.«

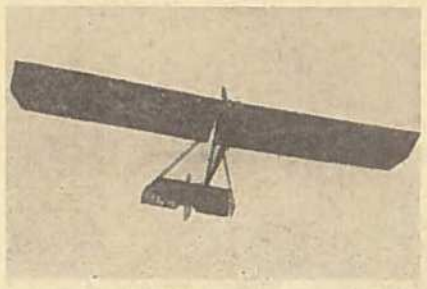
Saaledes skriver Tegneren, Svæveflyveren Walther Dannerjord i sin nylig udkomne Bog: »SVÆVEFLYVNING. SPORTEN OVER AL SPORT«, der er udgivet paa Det Berlingske Forlag. »FLYV« skal senere komme tilbage til denne udmærkede »Svæveflyvningens A. B. C.«, som Forfatteren selv kalder sin Bog.



Man maa give Forfatteren Ret i, at det er forbavsende, at Svævesporten ikke allerede har faaet større Udbredelse herhjemme — det er ligesom man har manglet Troen paa, at det kunde lade sig gøre at svæveflyve i vort lille, flade Land, og de fleste, baade Flyvere og Lægmænd, var tilbøjelige til at trække paa Skuldrene af den lille Flok begejstrede unge Mænd, der ofrede Tid og Kræfter og Penge paa at bringe den motorløse Flyvning frem herhjemme. De tyske Svæveflyvninger over København fornylig, og Ulrik Bircks, Otto Veibels og Willy Jensens Langflyvninger ved Tisvilde har dog sikkert aabnet Øjnene paa mange Tvivlere — det kan lade sig gøre at svæveflyve i Danmark! Vi har de terrestriske og ikke mindst de meteorologiske Forudsætninger derfor. Vi har mange unge Mænd med den rette Tro paa Sagen og med en fortrinlig Forskole at bygge videre paa, og vi har endelig en Organisation, DANSK SVÆVEFLYVER UNION, omfattende saa godt som alt, der har Navn i dansk Svæveflyvning i Dag, til at varetage den danske motorløse Sports fælles Interesser m. m. Kun er Sportens økonomiske Grundlag desværre ikke saa godt som det burde være, bygget op som det er næsten udelukkende paa Udøvernes karrigt tilmaalte Sparepenge.

Denne Omstændighed har utvivlsomt til at begynde med virket som en Spore paa Sporten, fordi kun de, der virkelig vilde ofre meget — tit endda efter Forholdene overordentlig meget — paa dens Alter, holdt ud og naaede frem til virkelige Resultater, hvorved der skabtes et Elitehold, der nu, hvor Svævesporten herhjemme er ved at komme over Begynderstadiet, vil være i Stand til at føre Sagen videre mod Tinderne.

Men denne videre Fremførsel skulde nødigt hemmes af for store økonomiske Bekymringer. Der skal bruges Penge til nye og forbedrede Maskiner, til bedre Hangarforhold, Værkstedsplads, Startmateriale o. s. v., men først og fremmest er det DANSK SVÆVEFLYVER UNION's store Haab at kunne faa sendt en eller to danske Svæveflyvere med »A« eller »B« Certifikat til en Skole i Tyskland til videre Uddannelse, saa de senere kunde virke som Instruktører for Klubberne hjemme. I denne Forbindelse kan det maaske være af Interesse at minde om en lille Notits, der stod i Ekstrabladet fornylig, og hvori det meddeltes, at den norske Aeroklub nu for Alvor havde taget Svæveflyvningen op og faaet den tyske Aeroklub til gratis at stille tre Svæveflyve-Instruktører og nogle Svæveplaner til Raadighed.



Hvilken Vej man saa end vil gaa herhjemme — om man vil sende Flyvere til Uddannelse i Tyskland eller om man vil foretrække at indkalde Instruktører derfra — kan vel i og for sig være ligegyldigt, men Tanken om at søge Instruktion fra Lande, der er naaet længst paa Svævesportens Omraade, er saa helt rigtig, at man ikke kan komme uden om den, hvis en virkelig Svævesport skal skabes her i Landet.

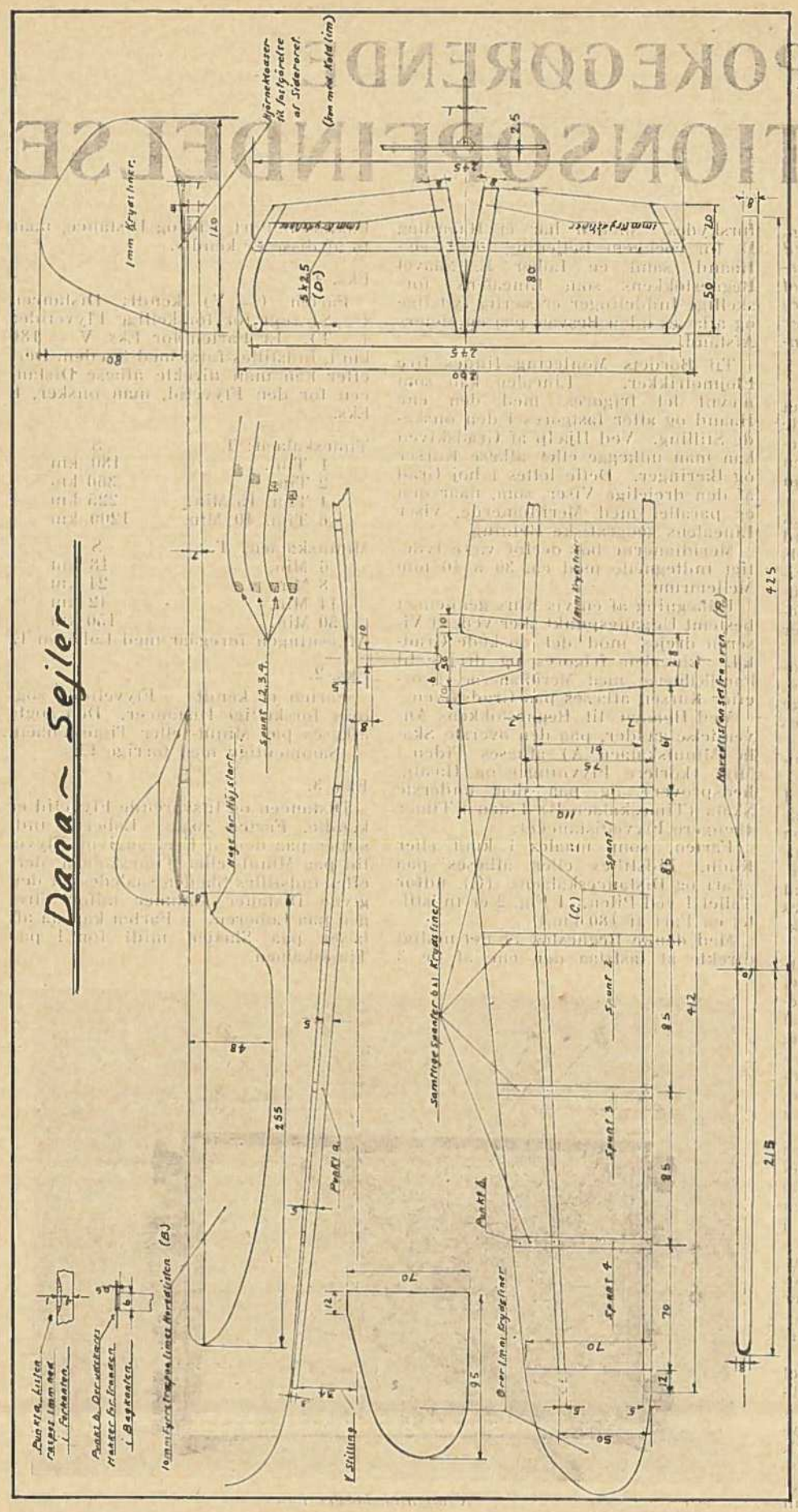
Men det koster som sagt Penge, og dansk Svæveflyvnings Budget er i Forvejen saa haardt spændt for, at selv en lille, yderligere Belastning vil bringe det over Bristepunktet. Men forhaabentlig gives der Udveje, saaledes at Dansk Svæveflyver Unions store Haab om at kunne skaffe fremmed Instruktion snarest muligt kan realiseres. — Skulde der mon ikke findes en Svæveflyvningens »Danielsen«?

Dansk Svæveflyvning er nu omsider ved at forlade sin lidt urolige Barndomstid for at glide ind i Ynglingealderen, hvor Fremtiden formes, og hvor Pligterne begynder at melde sig — for vore unge, ivrige Svæveflyvere er det Pligterne overfor Sporten og Sportens Omdømme ude omkring i Landet. Ikke mindst den sidste er den vigtigste! Der skal ikke meget til, førend offentlig Velvilje bliver til offentlig Vrangvilje, hvad der ofte kan virke dræbende paa en Sag, der just var godt i Gang med at kæmpe sig frem til en Plads i Solen.

Skal Svæveflyvningen kunne slaa Rod herhjemme og hverve sig nye, mange nye Tilhængere — og uden det vil den sygne hen som en Plante, der ikke faar Lys — maa dens nuværende Udøvere, Sportens fortjente Pionerer, holde ubrydeligt sammen under Parolen: Samling om Sagen og ingen Splittelse! Der maa være Disciplin i Rækkerne, en streng, haandfast og kammeratlig Disciplin — personlig Ærgerrighed maa bøje Nakken og frivilligt lade sig lede ind paa det Spor, der fører frem mod det fælles Maal. Kun det betaler sig i det lange Løb — ogsaa for den Ærgerrige selv!

Svæveflyvning er den moderne Ungdoms Sport, men den fordrer i endnu højere Grad end andre Sportsgrene Opofrelse og Disciplin af sine Udøvere — ogsaa ved Svæveflyvning gælder det gamle Ord, der siger, at det unge Blod trænger til Tøjler.

Maatte de Ældre blandt vore fortræffelige Svæveflyvere agte paa ikke selv at slække disse Tøjler for meget — for Sagens Skyld!



MODELBYGGEREN

Modelflyvning og Modelbygning har været drevet herhjemme i snart mange Aar. Tusinder og atter Tusinder af Drenge og unge Mennesker — og ældre, ærværdige Familiefædre med for den Sags Skyld — har ofret mange af deres dyrebare Fritidsstunder paa Arbejdet med de smaa, elegante Modelflyvemaskiner, og dog, er det som om der ikke er rigtigt Liv i denne Sportsgren her i Landet i Modsætning til Udlandet, hvor Modelsporten er lyst i Kuld og Køn paa lige Fod med andre Sportsgrene.

Aarsagen til denne for danske Modelbyggere saa bedrøvelige og nedslaaende Kendsgerning maa utvivlsomt søges i, at der har været arbejdet for meget paa Maa og Faa og alle de mange skønne Kræfter er tildels gaaet til Spilde, fordi der ikke har været den tilstrækkelige Samling om Sagen. Den mangler Organisation. Overalt i Udlandet, i England, Tyskland, Sverige, Holland o. s. v. trives og gror Modelsporten glimrende, fordi den er organiseret i store, tildels landsomfattende Foreninger, der enten udelukkende driver Modelflyvning eller ogsaa i Samarbejde med Svæveflyveorganisationer.

Odense Modelflyveklub, hvis Arbejde FLYV omtalte i forrige Nummer, er et glimrende Bevis paa, at Modelklubber ogsaa kan trives herhjemme, blot Sagen bliver grebet rigtigt an fra Begyndelsen. Der har jo ganske vist utallige Gange tidligere været dannet saadanne Klubber herhjemme, men de er saagodt som altid sygnet meget hurtigt hen igen, fordi Medlemmernes Interesse for Sagen visnede af Mangel paa »Føde«.

(Fortsættes Side 28)

DANA-SEJLER

FREMGANGSMETODE: Tilpas først alle de løse Dele, fastgør Midterstykke og Ører til Planbjælkerne. Derefter paasættes Spanterne. Naar Limen er tør, rundes Forkanten og Traaden fastgøres i Bagkanten, Planribberne bues i Haanden uden Damp — til Planbjælkerne skal anvendes Damp eller Gasflamme. Planets V-Stilling gives først naar alt er klar til Beklædning. Plan og Ror fastgøres med Elastik. Anvend kun anerkendt Koldlim og følg iøvrigt Tegningen nøje.

MATERIALELISTE:

Krydsfiner	*1 mm*	*se Tegningen*
1 - Fyrretræsliste	*8×10×160*	*A*
1 - Fyrretræ . . .	*10×48×255*	*B*
2 - Fyrretræsliste	*7×5×824*	*C*
2 —	*5×2,5×245*	*D*

Moll eller Japanpapir.
Koldlim og Stifter.
Kinesertraad.

Tegning i Størrelse 1 : 3,46.

NYT FRA ALLE LANDE

DET Kgl. Hollandske Luftfartsselskab KLM har i disse Dage udsendt en Statistik over Trafikresultaterne for Ostindien-Flyveruten i den første Halvdel af Aaret 1936. Sammenlignet med det tilsvarende Tidrum i Fjor udviser Statistiken følgende betydelige Stigninger i Lufttrafiken:

En af KLM's nye Douglasmaskiner i Luften.

Brevpost	27.0 %
Pakkepost	32.7 %
Gods	67.4 %
Bagageovervægt	84.7 %
Passagerer	129.5 %
Bagage	129.4 %

Samtidig meddeles fra Amerika, at den store aarlige Pris for den bedste amerikanske Flyvemaskine, »The Colliér Trophy« er tildelt Douglas Fabrikerne for Typen DC-2, en hurtig tomotors 14 Personers Metalflyvemaskine med alle moderne Finesser, som det hollandske Luftfartselskab allerede i Fjor anskaffede ikke alene til Indienruten, men ogsaa til flere af KLM's europæiske Flyveruter, bl. a. Ruten: København—London—Paris.

DET store, tyske Luftskib »Hindenburg«s tre Flyvninger over Storbritannien har vakt en ikke ringe Opsigt i den engelske Offentlighed, idet Luftskibet med Forkærlighed synes at lægge sine Ruter over de mest betydende engelske Industricentrer — særlig saadanne, der beskæftiger sig med Rustningsindustrien, saasom Barrow-in-Furness, Lancaster og South Yorkshire Staalværkerne m. m.

Flere betydende engelske Blade har beskæftiget sig med Sagen og spørger, om det er klogt at lade disse Besøg fortsætte eller om der bør sættes en Stopper for dem.

Journal of Commerce i Liverpool skriver saaledes: Vi foreslaar ikke, at vor Regering skal indtage samme Standpunkt, som den tyske Regering og forbyde Luftskibe at flyve henover vort Territorium, men vi spørger alvorligt om, det just er et Tilfælde, at Luftskibet i Aar Højde er fløjet hen over vore to mest betydende Skibsværfter paa Englands Vestkyst (Vickers-Armstrong Værftet i Barrow-in-Furness og Cammell Laird ved Mersey Floden), der begge er fuldt beskæftiget med Bygningen af nye engelske Krigskibe, herunder det nye Hangarskib »Ark Royal«. Sagen er blevet gjort til Genstand for en Forespørgsel i det engelske Underhus, og en af Dagene vil Luftministeren, Lord Swinton, besvare denne Forespørgsel.

BRITISH Airways, der som bekendt beflyver Kastrup Lufthavn, agter snarest muligt at sætte nogle nye firemotorede Maskiner, der karakteriseres som de hurtigste engelske Trafikmaskiner i Dag, ind paa Ruten London—Skandinavien, hvorved den i Forvejen saa korte Rejsetid yderligere kan nedsættes.

Maskinerne er alle udstyret med automatic pilots, hvad der jo er betydelig Aflastning af Føreren i daarligt Vejr ellen under Blindflyvning. Endvidere er Kabinerne gjort brandsikre, hvorved Passagererne sikres mod den frygtelige Brandfare, der desværre har krævet sine Ofre tidligere. Brandsikringen har endvidere den Fordel, at man kan ryge under Flyvningen hvad krævet sine Ofre tidligere. Brandsikringen har endvidere den Fordel, at man kan ryge under Flyvningen henover de fagre Riger og Lande — en Omstændighed, der sikkert vil glæde mange Passagerer, der ellers med Rædsel saa hen til at skulle tilbringe flere Timer — uden Tobak i Munden.

FOR faa Dage siden blev Regeringens Forslag om Tillægsbevilliger til Militærvæsnet forelagt Offentligheden, og det fremgaar heraf, at der udover de tidligere bevilgede Beløb skal bruges et Beløb paa 11,700,000 Pund eller ca. 262 Millioner Kroner alene til Flyvevæsnet.

Man maa være blind eller døv eller lidt til en Side, hvis man ikke vil se af disse Summer, som alle Stater i Dag ofrer paa deres Forsvarsmidler, at den Kurs, Verden styrer i 1936, desværre ikke peger mod Fred og Forstaaelse mellem Nationerne tværtimod. Man kan dybt beklage denne Kendsgerning, men man kan ikke benægte den.

De 262 Millioner Kroner skal dels gaa til en Udvidelse af Royal Air Forces Mandskabsstyrke, der skal forøges med 5000 Mand fra 50,000 til 55,000 Mand, og dels til en Forøgelse af Materiellet, baade i Kolonierne og i Hjemmeluftstyrken. I denne sidste skal saaledes kunne raade over 1750 Luftfartøjer i første Linie snarest muligt.

I de første Dage af Juli aabnede Aar Forlag den nye firemotorede Luftliner »Canopus«, en Somaskine, der vejer ikke mindre end 17 Tons, sine første Provefure fra Rochester Air Works ved Medway.

»Canopus« er den første af den Serie paa ialt 29 Maskiner, som Imperial Airways har bestilt paa Rochester Fabrikken, en sammen med sine Søstre beregnet til at betjene ind paa de lange Luftruter, der i Nære Dage er ved at slærkeste af alle de mange stærke Baand, der binder det britiske Verdensrige sammen til en Enhed og det er planlagt andet Aar, at lade disse Maskiner befløve Strækningen fra Australien over Stillehavet til Amerika og — muligvis allerede til næste Aar — Strækningen fra England over Nordatlanten til Amerika.

Det er som nævnt en Søflyvemaskine, hvis fire 900 Hestes Motorer kan præstere en Marchehastighed paa ca. 150 miles eller ca. 270 Kilometer i Timen, og den kan medføre 24 Passagerer og en Besætning paa fem Mand.

Efter »Canopus« kommer Turen til de næste Maskiner: »Cambria«, »Castor«, »Cheviot« o. s. v. — hver tredie Uge vil en Maskine blive afleveret fra Værkstederne og prøvefløjet, indtil alle nioglyve er gjort færdige og indsat paa Ruterne. Som et Kuriosum kan nævnes, at hver Maskine koster ca. 40,000 Pund Sterling eller i dansk Mont ca. 900,000 Kroner. Helt billige er de altsaa ikke.

DEN 8. Juli blev den nye tyske Verdenslufthavn i Frankfurt am Main aabnet i Overværelse af Udsendinge fra alle Verdens Kanter. Lufthavnen er beregnet baade til Trafik med Flyvemaskiner og Luftskibe. Lufthavnen ved Friedrichshafen er nu blevet nedlagt som Trafikhavn, og de to store tyske Luftskibsruter til Nord- og Sydamerika udgaar for Fremtiden fra Frankfurt am Main.

DET store, altid saare vel underrettede engelske Blad »Morningpost«, der som bekendt indledede den britiske Oprustningskampagne i Aar, skriver den 3. Juli om de gigantiske tyske Luftrustninger: Selv om det ikke er muligt paa Grund af Myndighedernes Hemmeligholdelse af konkrete Oplysninger at faa nøjagtigt at vide, hvor store de tyske Luftstyrker virkelig er, maa man utvivlsomt regne med, at Riget i Dag raader over mellem 1500 og 1600 Luftfartøjer i Linien plus ca. 1000 i Reserve. Hertil kommer saa yderligere Lufthansas 100—200 store, moderne Trafikmaskiner, der meget hurtigt kan forandres til Bombekastere.

Lige siden Hitler den 7. Marts i Aar remilitariserede Rhinlandet samtidig med at han gjorde sin sidste »Fredsgestus«, har der været en mærkbar Stigning i Bygningen af Krigsmaskiner, og i hele Maj og Juni Maaned blev der fremstillet over 50 om Ugen, og der er absolut Grund til at tro, at denne Fremstillingsfart senere er blevet yderligere forøget.

Holder dette Byggetempo — og der er ingen Grund til at formode, at det skulde sagtne — vil Tysklands Luftstyrker ved Begyndelsen af næste Aar have naaet følgende Størrelse:

Luftfartøjer i første Linie	2250
Luftfartøjer i anden Linie	1750
Reserve	500
Trafikmaskiner, der kan omd. ...	250

Imidlertid maa man gøre sig klart, at ovenstaaende Beregning er meget moderat, og det vil sikkert vise sig, at Tallene for disponible Maskiner bliver endnu højere end anført.

For at financiere sin mægtige Oprustning har det været nødvendigt for Tyskland at optage adskillige indenlandske Laan — i Juni saaledes et offentligt paa 700 Millioner Reichsmark og et hemmeligt paa ikke mindre end en Milliard Reichsmark, der hovedsagelig blev optaget i de tyske Sparekasser.

DEN 8. Juli inspicerede Kong Edward for første Gang som Konge Royal Air Force, men ogsaa paa anden Maade var Dagen historisk for engelsk Flyvning, idet det var første Gang en af Verdenrigets Herskere kom flyvende i sin egen Maskine for at inspicere et af Rigets Værn.

Kong Edward besøgte Royal Air Forces forskellige Divisioner rundt om i Landet: Jager- — Bombe- — Skole- og Forsøgsdivisioner, og besaa med særlig Interesse Luftstyrkens nyeste Maskiner i den nye Supermarine Spitfire, som Englænderne paastaar er Verdens hurtigste Jager, og det nye tomotorede Vickers Bombeplan.

Efter endt Inspektion gik Kongen om Bord i sin blaarøde Rapide Maskine og fløj tilbage til Hendon Flyveplads efter en Flyvning, der ialt strakte sig over 300 miles.

DEN sydafrikanske Unions Forsvarsminister, O. Pirow, har i et Interview efter sin Hjemkomst fra London udtalt, at Resultatet af de Forhandlinger, han havde ført med Imperiets ledende Mænd, var blevet, at Sydafrika vil gaa ind for en betydelig Udvidelse af sit Luftforsvar. Det var bl. a. Tanken at anskaffe de nødvendige Maskiner, saaledes at ikke mindre end 1000 Flyvere og 5000 Mekanikere kunde blive uddannet i de næste fem Aar.

DEN engelske Luftfartsminister Lord Swinton erklærede for kort Tid siden som Svar paa en Forespørgsel i Overhuset, at Regeringen ikke agtede at gaa ind for Bygningen af Luftskibe for at kappes med Tyskland paa de transatlantiske Linier. »Der er ingen her i Landet — hverken militære eller merkantile Personer,« erklærede Ministeren, »der agter at gaa ind for slige Planer. For os byder Flyvebaade de bedste Betingelser.«

Luftskibet »Hindenburg« satte i Begyndelsen af Juli i Aar Rekord i transatlantisk Fart, idet det forlod Lakehurst Flyveplads i Amerika den 4. Juli Klokken 3,41 Greenwich Tid, og ankom til den nye Verdenslufthavn i Frankfurt am Main den 6. Juli Klokken 1,20 — en samlet Flyvetid paa ialt 49 Timer og 39 Minutter.

I Slutningen af Juli Maaned blev der i Moskva afholdt en Syvdages Øvelse for den civile Befolkning i at imødegaa Virkningerne af Luftbombardementerne.

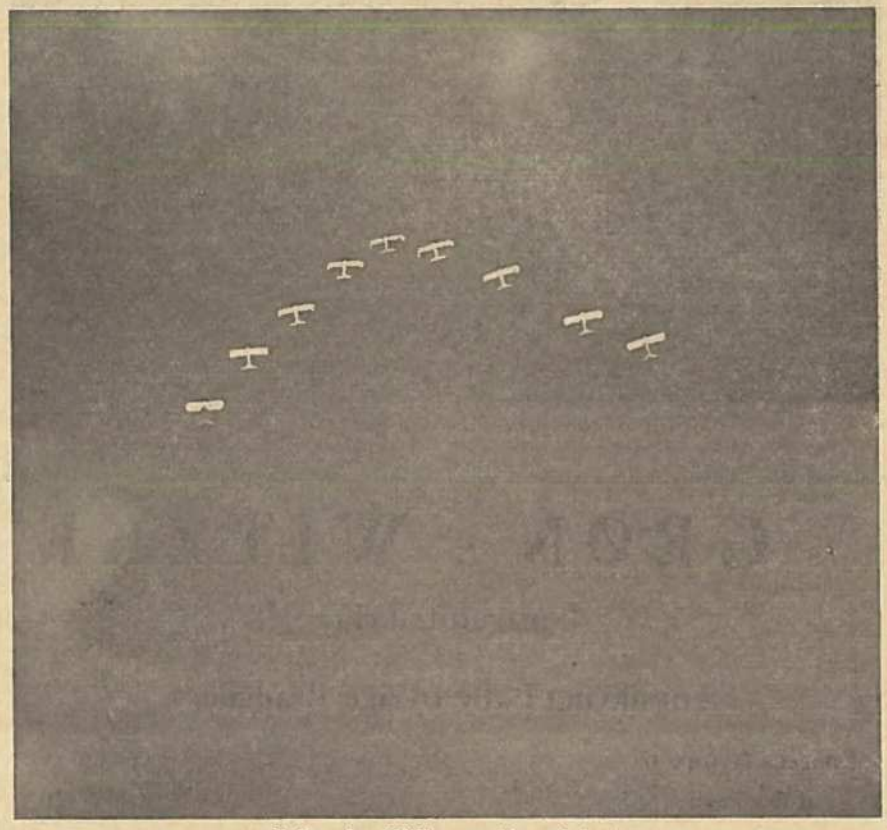
Medlemsmøde paa Kastrup Lufthavn.

Aeronautisk Selskabs Medlemmer indbydes til en Forevisning af Kastrup Lufthavn Torsdag den 20. August Kl. 19,00. Mødested foran Administrationsbygningen.

Programmet omfatter følgende:

Kl. 19,00: Forevisning af Hangarer og Luftfartøjer samt Rundflyvning til 5 Kr. pr. Passager, idet Luftfartsel-

(Fortsættes Side 18)



Italienske Militærmaskiner i Luften.

(»Nyt fra alle Lande« fortsat fra Side 15)

skabet beredvilligt har stillet Maskiner og Flyvere til Raadighed.

Kl. ca. 20,30: Fælles Kaffebord hos Hammer i Krudthuset. Herunder vil der blive holdt korte, orienterende Foredrag om Lufthavnen og Trafikken paa denne, om Radio-, Meteorologi- og Sikkerhedstjenesten, om Natflyvningen og Natlandingsbelysningen, om den nye Hangar og den kommende Administrationsbygning.

Kl. ca. 22,00: Demonstration af Natlandingsbelysningen ved Ankomst og Start af Natrutemaskinerne.

Mødet er forbi Kl. ca. 23,00.

Hvorledes kommer man til Lufthavnen?

Der er truffet en Overenskomst med Amagerbanen, saaledes at der afgaar Rutebil (event. Rutebiler) fra Sundby Remise Kl. 18,30 direkte til Lufthavnen.

Flyvemaskine skifter Ejer.

Nordisk Lufttrafik har af Marinens Flyvevæsen købt en Avro Skolemaskine, som Firmaet vil anvende til Reklameflyvning.

25-Aars Jubilæum.

Den 14. Juli var det 25 Aar siden den tidligere Militærflyver *Søren Severinsen* tog sit internationale Flyvercertifikat. Jubilaren, der nu har et større Automobilværksted paa Nørrebro, modtog i Dagens Anledning en Mængde Lykønskninger.

D. D. L.s nye Kontor.

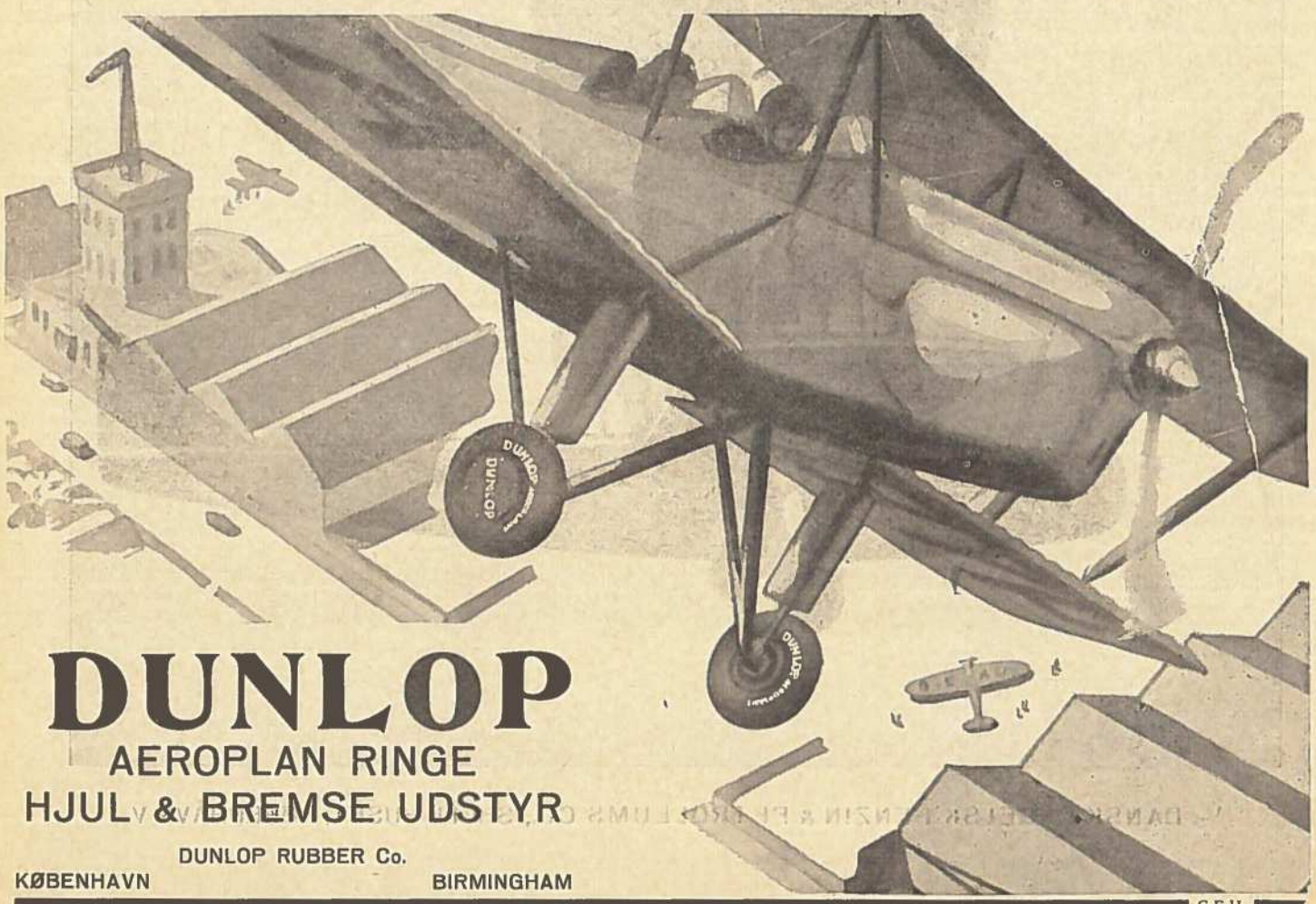
Det danske Luftfartselskabs Passagerkontor, der hidtil har ligget godt gemt i Meldahlsgade, er flyttet til Rich's nye Ejendom paa Raadhuspladsen, og Beliggenheden paa Byens mest befærdede Strøg kan ikke passe bedre til Selskabets Virksomhed. Titusinder af Mennesker passerer daglig forbi Kontorets fikst udsmykkede Vindue, og inde i Bureauet er en Stab af dygtige Ekspedienter, under Kontorchef *E. Jensens* Ledelse, parat med Raad og Vejledning til de mange Luftrejsende, der ikke nøjes med at komme forbi, men som ogsaa kommer *ind.*

AT København i stadig større Udstrækning gæstes af Turister i egne Flyvemaskiner, viser de hyppige Besøg af udenlandske Privatflyvemaskiner. I Juli Maaned aflagde bl. a. Lord og Lady *Furness* en Visit i Lufthavnen med en Dragon Rapide, ført af Flyveren *Cameron.* Under Opholdet i Danmark foretoges en Afstikker til Fyn med Prins *Erik,* Baron *Blixen Finecke* og Greve *Niels Krag Juel Vind Friis* som Passagerer.

En fransk Potez 431, ført af Kaptajn Emmery og med en Passager i Maskinen besøgte København et Par Dage. Englænderinden, Miss *Barker,* kom flyvende med en Avro Cadet, og den engelske Flyverske var ikke nogen helt almindelig Privatflyver, idet hun havde Certifikat til alle Typer af Luftfartøjer. Hun har været Flyver siden 1925.

Direktør *Køpke* fra Lufthavnen i Basel (Leopard Moth) landede i Kastrup sammen med Stadsarkitekten fra Basel, og begge var meget begejstret for Kastrup Lufthavn. *Widerøe*-Selskabet var paa Gennemrejse med en Moth, Direktør *Fraenckel* kom fra Gøteborg (ligeledes i Moth), en Koolhoven Sportsmaskine, ført af Flyveren *Sleugter,* kom fra Amsterdam; den finske Ju 52 Trafikflyvemaskine opholdt sig i Kastrup et Par Dage paa Gennemrejse fra Tyskland til sit fremtidige Hjemsted i Finland, og endelig aflagde den engelske Flyver, Oberst *Hamilton Gault* en Lynvisit i Lufthavnen med en Percival Gull. Den 22. Juli Kl. 10,10 startede han fra London og landede Kl. 14,25 i Kastrup. En Time senere fløj han fra Kastrup og var hjemme igen i London samme Aften Kl. 20,00.

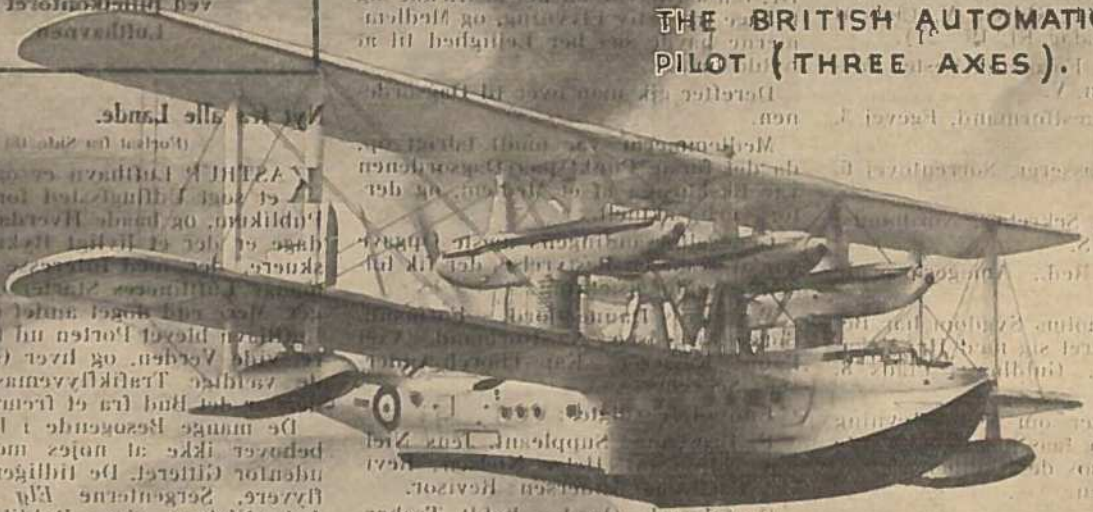
(Fortsættes Side 20)



THE

SHORT "SARAFAND"

ONE OF THE MANY TYPES OF AIRCRAFT FITTED WITH THE BRITISH AUTOMATIC PILOT (THREE AXES).



THE BRITISH

AUTOMATIC PILOT

(THREE AXES)

SMITH'S

AIRCRAFT INSTRUMENTS

CRICKLEWOOD WORKS, LONDON, N.W.2

Telephone: Gladstone 3333 Telegrams: "Airspeed, Phone, London."

INCORPORATED BY ROYAL CHARTER.

Eneforhandler for Danmark:

ALFRED RAFFEL AKTIESELSKAB

FARVERGADE 15 KØBENHAVN K.

Fra Klubberne.

(Fortsat fra Side 16)

god en Position udadtil og indadtil som muligt.

Paa sidste Generalforsamling overrakte S. Tscherning Hr. A. Larsen en stor Sølvpokal til Erindring om Arbejdet i Svæveflyvningens Tjeneste som en ringe Tak for det gode Kammeratskab, han altid havde udvist gennem Aarene.

Dansk Svæveflyver Unions Adresser.

Unionens Kontor er flyttet til: Vester Fælledvej 41, Kbhvn. V, (aabent Mandag og Torsdag Kl. 19—21).

A. Dochedahl, Formand, Vester Fælledvej 41, Kbhvn. V.

S. Sjøholm, Næstformand, Egevej 3, Kbhvn. N.

W. Jensen, Kasserer, Sorrentovej 6, Kbhvn. S.

K. H. Jensen, Sekretær, Nordlandsgade 7, Kbhvn. S.

W. Hansen, Red., Amagerbrogade 79, Kbhvn. S.

Under S. Sjøholms Sygdom har Bestyrelsen suppleret sig med Hr. Mekaniker J. Olsen, Guldbergs Plads 8, Kbhvn. N.

Alle Oplysniger om Svæveflyvning og Modelbygning faas paa ovennævnte Adresser eller hos de Klubber, der er tilsluttet Unionen.

Ny Klub i Unionen.

Svæveflyverklubben »Maagen« af 1936 har rettet Henvendelse om Optagelse i Dansk Svæveflyver Union.

»Maagen«s Bestyrelse bestaar af:

Formand: Hr. K. Ulstrup Hansen, Kratholm, Lyngby. Tlf. Lyngby 503.

Sekretær: K. H. Jensen, Nordlandsgade 7, S.

Kasserer: J. Olsen, Guldbergs Plads 8, N.

V. Vedsmand, Sct. Pederstræde 10, K.

R. Keiler, Keplersgade 17, S.

Dansk Svæveflyver Union byder hermed Svæveflyverklubben »Maagen« af 1936 velkommen i vore Rækker.

Københavns Svæveflyveklub.

K. S. K. afholdt den 13. Juli 1936 en ekstraordinær Generalforsamling i Wildersgade 43.

Inden man gik over til Dagsordenen fik et af Medlemmerne, Tscherning, Ordet, og bragte herigennem en Tak til Klubbens Kasserer, A. Larsen, for den Hjælp og Støtte han har vist Svæveflyvningen i de ca. 12 Aar han har været aktiv. Hr. Tscherning overrakte Hr. A. Larsen en Pokal fra Klubbens Medlemmer, som Erindring om det gode Forhold, som findes mellem A. Larsen og Medlemmerne i K. S. K. Hr. Larsen havde ønsket at trække sig tilbage fra aktiv Flyvning, og Medlemmerne havde saa her Lejlighed til at hylde ham.

Derefter gik man over til Dagsordenen.

Medlemmerne var mødt talrigt op, da det første Punkt paa Dagsordenen var Eksklusion af et Medlem, og derfor særlig aktuelt.

Generalforsamlingens næste Opgave var at skabe en Bestyrelse, der fik følgende Sammensætning:

Walther Dannerfjord, Formand. Børge Jørgensen: Næstformand. Axel Palm: Kasserer. Kaj Thorch-Andersen: Sekretær.

Endvidere valgtes:

F. Brostrøm: Suppleant. Jens Nielsen: Suppleant. Helge Nielsen: Revisor. Carl Aage Andersen: Revisor.

Paafølgende Onsdag holdt Tscherning saa sit første Foredrag i Klubben, og det skal bemærkes, at dette første Teorimøde i Svæveflyvningens Historie modtoges af Medlemmerne med mægtig Begejstring.

Lørdag den 18. Juli gav Formanden, i Radioen, en kortfattet, men god Oversigt om Svæveflyvningen herhjemme, og denne Udsendelse vil senere blive fulgt af endnu flere, som Medlemmerne vil blive holdt a jour med.

Københavns Svæveklubs Bestyrelse tillader sig herved at sige den danske Presse, samt de svenske, tyske og schweiziske Svæveflyveklubber Tak for den Sympati og Velvilje, der er udvist under den sidste Tids store Vanskeligheder i vor Forening.

Luftfartforsikringer

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Fraktion for Danmark

Tlf. Central 12793

Ulykkesforsikringspolicer udstedes ved Billetkontoret i Lufthavnen

Nyt fra alle Lande.

(Fortsat fra Side 18)

KASTRUP Lufthavn er ogsaa blevet et søgt Udflugtssted for det store Publikum, og baade Hverdage og Søndage er der et livligt Rykind af Tilskuere, der med Interesse følger de mange Luftlineres Starter og Landinger. Mere end noget andet er Kastrup Lufthavn blevet Porten ud til den store, vide Verden, og hver Gang en af de vældige Trafikflyvemaskiner lander, er det Bud fra et fremmed Land.

De mange Besøgende i Lufthavnen behøver ikke at nøjes med at staa udenfor Gitteret. De tidligere Militærflyvere, Sergenterne *Elg* og *Lyngholm-Nielsen*, viser Publikum rundt i Lufthavnen, og her i Sommertiden har de to Førere haft travlt hver eneste Dag. For en ganske ringe Betaling kan Publikum faa Adgang til Lufthavnen og blive vist rundt til Maskiner og Hangarer samtidig med at faa forklaret alt det fremmedartede, de ser. Det er en god Idé, der nu har været praktiseret i et Par Aar, og at Publikum er glad for den Lejlighed, der bydes Dem til at se det nye paa nært Hold, viser den store Tilstrømning. Paa visse Dage naar Gæsternes Antal op imod de otte Hundrede, og mange af dem kommer langvejs fra. Det er ikke ualmindeligt, at et Vogntog paa en Snes Turistbiler fra Provinsen kører op paa Lufthavnens Parkerings-

(Fortsættes Side 22)

Udspring med GQ Faldskærm i Kastrup Lufthavn 12. August 1934

FLYVEMASKINER OG TILBEHØR

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

Faas hos

ALFRED RAFFEL A/S

Farvrgade 15 Telefon C. 6395

Ny engelsk Rekognosceringsmaskine.

DEN nyeste britiske Flyvemaskinetype til *Rekognoscering* — og alle de Opgaver, der falder sammen hermed — er et Westland Monoplan, der første Gang blev demonstreret ved Royal Air Force Display.

Den nye Maskine er udstyret med en Bristol Mercury Motor og en stilbar Propel. Der kan ogsaa indlægges en Perseus VIII ventilløs Motor, der udvikler 810 HK. i 1800 Meters Højde.

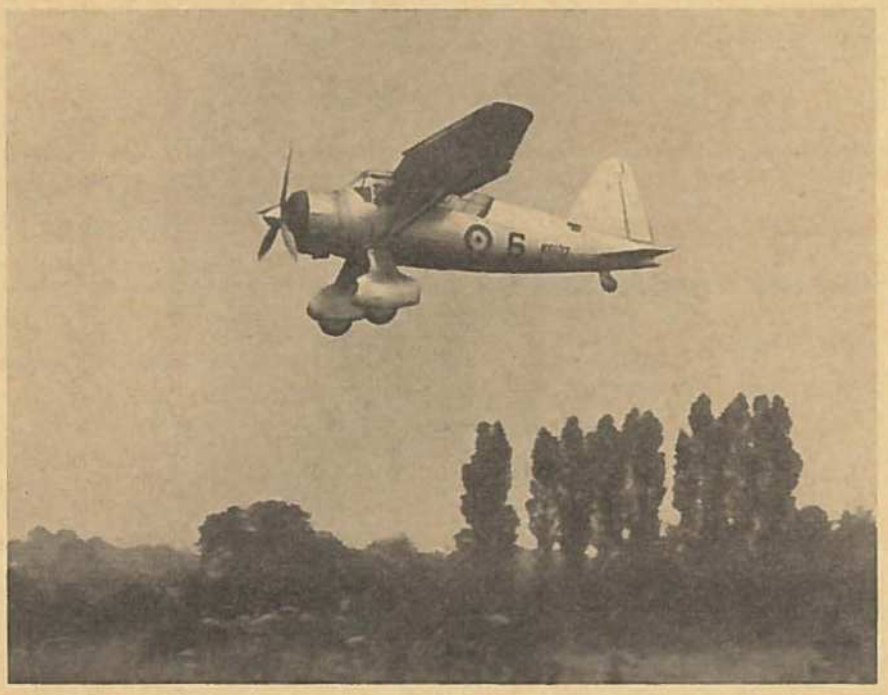
Bæreplanerne er meget tilspidsede, og de er udstyret med Handley Page automatiske Spalteklapper og Flaps, der sætter den i Stand til at kunne lande med ringe Hastighed og at starte fra forholdsvis smaa Pladser, en gavnlig Egenskab under Krigsforhold, hvor det meste af Arbejdet maa foretages fra improviserede Landingspladser i Nærheden af Fronten.

Ligesom andre Rekognosceringsmaskiner af ny Konstruktion er Westland's udstyret med lukket Rum til Fører og Observatør, idet der dog maa bemærkes, at »Taget« meget let lader sig aabne. Baade Fører- og Observatørrum er meget rummelige, og begge er udstyret med regulerbare Varme-Apparater i Lighed med en Trafikflyvemaskines. Der er ingen Tvivl om, at denne nye Anordning i høj Grad fremmer Besætningens Ydeevne — i hvert Fald for Observatørens Vedkommende — for noget mere generende, end at skulle arbejde med Observation, Fotografering, Bombesigte, Radio o. s. v. iklædt en tyk, foret og klodset Flyverdragt, der tilmed snæres sammen om Kroppen af en Svømmevest og Faldskærmssele, skal man lede længe efter.

Flyveren har sin Plads foran Planet saaledes, at hans Udsyn bliver meget frit, og Observatøren ser langt bedre end Tilfældet tidligere har været.

Som alle nye engelske Militærflyvemaskiner er Westland-Monoplanet i alle dets enkelte Dele bygget med den størst mulige Hensyntagen til Strømlinieformen. Understellet bestaar af to af hinanden uafhængige Ben, der er dækket af strømlinieformede Skærme.

De nærmere Data for det nye engelske Monoplan maa ikke offentliggøres paa nuværende Tidspunkt; men det hævdes, at det med Hensyn til Hastighed, Stigeevne og Bæreevne er meget fremragende. Dets Spændvidde er 17 m og Længden er 10 m.



Den nyeste engelske Rekognosceringstype, et Westland Monoplan.

Nordsjælland erobres.

LØJTNANT V. S. JENSEN, der for godt og vel et Aar siden slog sig ned i Hillerød med en »Moth«, har efterhaanden erobret det meste af Nordsjælland, eller ogsaa er han i hvert Fald godt paa Vej dertil. Han er saa at sige i Virksomhed hver eneste Aften et eller andet Sted i Nordsjælland, hvor han flyver med Passagerer efter en større Maalestok.

— Er der Passagerer nok at flyve med? spørger vi den forholdsvis nybagte Luftreder, og Svaret lader ikke vente længe paa sig.

— Ork, ja — der er Masser, der hellere end gerne vil en Tur i Luften, og det er jo heller ikke saa dyrt. Ni Kroner for en Flyvetur, det er da billigt.

— Holder De Dem til Nordsjælland alene?

— Ja, det kan De tro. Dér er mere end nok at bestille, — alene i Hillerød er der Masser. Og her i Sommermaanederne er der hele Kysten fra Helsingør til Hundested. Der kan foretages Passagerflyvning alle Vegne, naar man bare kan finde en Plads. Men det kniber det selvfølgelig med, saalænge der er Korn paa Markerne. Oppe ved Gilleleje for Eksempel har jeg maattet opgive at flyve, fordi der ikke er en eneste brugelig Plads i Nærheden. Der er Mellerupgaards Marker — Ejeren er forresten vældig flink — men de kan ikke benyttes, før Høsten er overstaaet.

— Hvem hjælper Dem med at arrangere Flyvning rundt omkring?

— Det er der ingen der gør. Jeg ordner det hele selv, det er det aller billigste. Jeg tager selv ud og ser paa en Plads, og sætter selv det hele i Sving — og saa maa jeg for Resten sige, at Pressen alle Vegne er vældig flink.

— Ja, men der maa da være nogen til at hjælpe Dem med Flyvningerne de forskellige Steder, der er jo visse praktiske Arrangementer, som skal foretages.

— Det ordner jeg meget let. Min Fader eller min Søster tager med mig ud og hjælper til med at sælge Flyvebilleder og at faa Pasagererne op i Maskinen. Husk paa, det eneste, de behøver af særlig Paaklædning, er en Hætte og et Par Briller. Og med Hensyn til Afspærringen, saa ordner jeg den i Forvejen.

— Hvor mange Passagerer kan De naa at flyve med paa een Dag?

— Det er meget forskelligt. Forleden Søndag fløj jeg over tresindstyve Ture, og selvfølgelig er der ikke saa mange om Hverdagen, hvor jeg kun flyver om Aftenen. Kan jeg bare have mellem ti og femten Passagerer, er jeg godt tilfreds, vel at mærke, naar det er fra samme Plads. For hvis jeg flyver mere end een Dag fra samme Plads, saa sparer jeg jo de faste Udgifter til Anerkendelse af Pladsen og saa videre.

Jeg kan udmærket godt flyve fjorten Dage i Træk fra samme Plads, saa mange Passagerer er der. Og jeg har efterhaanden fløjet med mange; de sidste to Maaneder har jeg haft over eet Tusinde Passagerer.

— Har De Deres Maskine paa Pladsen ved Hillerød?

— Nej, ikke saalænge jeg flyver med Passagerer rundt omkring. Saa har jeg Maskinen staaende i Kastrup Lufthavn, hvor Flyvemekaniker Kramme passer den og udsteder Sikkerhedsattest paa den, hver Gang jeg starter til Passagerflyvning. Men, nu maa De undskylde, for jeg har lovet at smide nogle Reklamesedler ned undervejs, — og der kommer mange Pasagerer i Aften, hvor Vejret er saa godt. —

Nyt fra alle Lande.

(Fortsat fra Side 20)

plads, hvorefter de flere Hundrede Gæster faar et lille Indblik i Lufttrafikens Mysterier.

Imperial Airways.

Det store engelske Luftfartselskab blev oprettet i 1924 ved en Sammenslutning af Handley Page Transport, British Marine Air Navigation Co., Instone Air Line og Daimler Airways. I Løbet af det første Aar tilbagelagde dets Maskiner 1½ Million Kilometer, men i Løbet af elleve Aar er disse Tal steget til over 5 Millioner Kilometer. Foruden sine Ruter Vest- og Sydeuropa opretholder Imperial Airways nu Luftruter fra London til Kapstaden og fra London til Brisbane i Australien. For at hele det britiske Imperium kan være knyttet sammen af Luftruter, mangler nu kun Forbindelsen over Nordatlanten til Canada, men indenfor britiske Luftfartskredse regner man det kun for et Tidsspørgsmaal, naar denne Rute kommer i Gang.

Ti Aars civil Flyvning i U. S. A.

I Løbet af de sidste 10 Aar er den civile Flyvning i U. S. A. — ligesom alle andre Steder — gaaet frem med Kæmpeskridt. Antallet af Firmaer, der beskæftiger sig med Luftfartsindustri, er blevet mere end fordoblet; Trafikflyvemaskinerne er blevet tredoblet; gennemfløjne Kilometer i erhvervsmæssig Flyvning er forøget fire Gange; den aarlige Mængde af Luftpost er 17 Gange saa stor, og Antallet af befordrede Passagerer paa regelmæssige Luftruter er 149 Gange større end i 1926.

Antallet af Passagerer paa Luftruter var i 1926 ialt 5782; — i 1935 var det 860,761, og Passager-Kilometer var i samme Aar steget til over 360 Millioner (360,539,431). Luftposten, der i 1926 var 405,425 kg, naaede i 1935 op paa 6,889,804 kg.

Luftgods, der startede med 1778 kg i 1926, var i 1935 steget til 2,755,868 kg.

Englands Indbydelse af Privatflyvere.

I et tidligere Nummer af Bladet omtalte vi den Indbydelse, som den engelske Aero Club havde udsendt til alle Landes Privatflyvere om at være Klubbens Gæster et Par Dage, og vi kan nu meddele, at Indbydelsen har faaet en overvældende Tilslutning. 175 udenlandske Privatflyvere modtog Indbydelsen (en lignende Invitation i 1932 mønstrede 60 Gæster) og mødte op paa Herton Flyveplads, hvor Aeroklubben var Vært i fire Dage. Blandt de mange prominente flyvende Gæster skal nævnes Ærkehertug *Anton af Habsburg*, *Prins Kinsky*, Præsident for den østrigske Aeroklub, *Prins* og *Prinsesse Bibesco* (Præsident for F. A. I.); Fräulein *Elly Beinhorn* og hendes Landsmænd *B. Rosemeyer*, *Wegenart* og *Florian*.

Sammenslutning af engelske Luftfartselskaber.

I Slutningen af forrige Maaned har man paa et Aktionærmøde besluttet at sammenslutte de to engelske Luftfartselskaber *British Airways* og *British Continental Airways*. De to Selskaber har i flere Maaneder konkurreret paa Ruten London—København—Stockholm, og af Hensyn til Luftfarten som Helhed, maa man hilse Sammenslutningen med Tilfredshed. Konkurrence er godt, naar der er noget at kæmpe om, men i dette Tilfælde gavner det hele Sagen bedst, at alle arbejder i Fællesskab.

Danmark berøres paa mere end een Maade direkte af Sammenslutningen, idet Posten mellem England og Danmark for Fremtiden vil ankomme hertil to Gange om Dagen. Breve, der afsendes fra London om Aftenen, bliver udbragt i København med Ombæringen Kl. 9,30, og saa er der Posten fra England om Morgenen, der udbringes i København med Ombæringen Kl. 18,30. Det danske Postvæsen, der i Luftfartens Begyndelse saa meget pessimistisk paa Flyvemaskinen som Transportmiddel — ja, vi kan godt sige alt for pessimistisk, idet Postvæsenets Repræsentant i Luftfartsraadet, selveste Formanden, med Bestemthed hævdede, at Flyvemaskinen overhovedet ingen Fremtid havde som Transportmiddel — ser heldigvis nu med ganske andre Øjne paa Verdens hurtigste Befordringsmiddel, og derfor glæder vi os sammen med Postvæsenet over den nye postale Luftvinding — for Landvinding maa man ikke kalde det — der er sket.

Bogen om »Dansk Flyvnings Historie«.

Det imponerende og rigt illustrerede Værk om alle de forskellige Faser og Udviklingstrin i Dansk Flyvning lige fra de allerførste Dage er nu ved at blive afsluttet og vil foreligge trykt i Løbet af Efteraaret.

Forfatterne til de forskellige Afsnit af dette smukt udstyrede og historisk interessante Værk er nogle af de Mænd, der selv var med til at skabe Flyvningens Historie herhjemme — og adskillige af dem staar endnu idag midt i den stadigt sydende Udvikling.

Angaaende Prisen og det nærmere Tidspunkt for Bogens Udsendelse skal vi i næste Nummer af »FLYV« bringe nærmere Oplysninger.

Lufttrafikens Hjælpetjeneste.

(Fortsat fra Side 13)

ved Luftgennemstrømningen i en »Dyse«, og Resultatet angives paa en Urskive paa Maskinens Instrumentbræt. Dysen er elektrisk opvarmet, for at Sne eller Isslag ikke skal tilstoppe den.

Maskinens Stilling i Luften, der tidligere vistes ved en meget primitiv Libelle, ses nu af et sindrigt og meget anskueligt Gyro-Instrument, der viser Horisonten og en lille Flyvemaskinemodel, der i Forhold til den »kunstige Horisont« indtager nøjagtig samme Stilling, som hele Flyvemaskinen har i Forhold til Jordens Overflade. Kursen angives af et fintbygget, aperiodisk Kompas, samt en Retnings-Gyro, der — naar den først er sat i Gang, efter at Maskinen er kommet ind paa Kursen — viser Flyveren den mindste Afvigelse fra den lige Linie.

De moderne Højdemaalere, som virker efter samme System som et Aneroid-Barometer, er saaledes indrettede, at de kan indstilles efter Barometerstanden paa de respektive Steder, ligesom det er muligt at korrigere for Flyvepladsens Højde over Havoverfladen. Man savner imidlertid en Højdemaaler, der er i Stand til at vise Højden over Terrainet paa det Sted, over hvilket man i Øjeblikket befinder sig. Alle de til Dato fremstillede Højdemaalere kan — ifølge deres Princip — kun vise Højden i Forhold til Havoverfladen, men da der jo ofte foretages Flyvninger over Bjerge, var det af stor Betydning, om man vidste, hvor højt man til enhver Tid er over »Jorden«. Ruten fra München til Milano gaar tværs over Alperne, og Flyveren maa derfor i daarligt Vejr op i over 5000 m Højde for at undgaa at flyve imod Bjergtoppe. Der arbejdes imidlertid mange Steder energisk paa at løse denne Opgave. Man har forsøgt med Radio-Ekko-Lod og meget andet, og i Amerika er der udsat en ikke ubetydelig Præmie til dem, der løser Problemet. En skønne Dag lykkes det sikkert, og dermed vil navnlig en af Natflyvningernes største Vanskeligheder være afhjulpet.

Alle disse Instrumenter muliggør det nu for Flyveren at udføre »Blindflyvning«, hvilket vil sige at flyve i Taage eller Skyer uden Jordsigt — men med Tiden vil de saakaldte Styreapparater, der selv passer Maskinens Manøvrering i Luften, sikkert vinde Indpas paa de fleste Luftruter.

Aristokraten blandt Motorcycler
Matchless
Et B. P. Mærke
Uovertruffen Konstruktion
Højeste britisk Kvalitet
Billigste danske Priser
10 fremragende Modeller - Priser fra
Kr. 1050.00
Forlang Prospekt
Lyngby Automobil-Central
Hovedgaden 1 - Telefon: Lyngby 1030
MOTOR-PALÆET
Østerbrogade 20 - Telefon: Øbro 2878

DUPLEX
SPLINTFRIT GLAS
STENFELDT HANSEN
Central 5800

Modelbyggeren.

(Fortsat fra Side 11)

Det er jo altid let nok at skabe Interesse for en Ting — det er altid straks betydeligt vanskeligere at vedligeholde denne Interesse og bringe den frelst over den første vanskelige Begyndertid, hvor Skuffelserne ufravigelig vil indfinde sig.

Men her er det saa, at Klubbernes Initiativ skal bære Frugter. Der skal ske noget i en Klub, om den skal kunne leve — ske noget, der stadig kan holde Medlemmernes Interesse vaagen. En Klubs Sukces afhænger meget af, om den kan skaffe den rette Instruktør, der kammeratligt men bestemt kan raade og vejlede Medlemmerne, stramme dem op, naar Udholdenheden er ved at slippe op, og bremse de som Regel ungdommelige Konstruktørers altfor brændende Utaalmodighed efter at se store og straalende Resultater med det samme.

Ved Modelarbejdet gælder det jo som alle andre Steder, at man kun naar frem til Mesterskabet gennem Arbejde, Udholdenhed og Taalmodighed.

Beretningen fra Odense Modelflyveklub tegner ogsaa et glimrende Billede af, hvorledes Livet former sig i en levende og virkelysten Organisation: Bygning af Maskiner, Flyvning med den, Afholdelse af Udstillinger, der hverver nye Medlemmer — hver fjortende Dag samles Medlemmerne til Møde, hvor der afholdes Foredrag om interessante Flyveemner m. m., og endelig de store Flyvestævner, hvor Deltagerne kappes om at opnaa de største og fineste Resultater med Modellerne.

Odense-Klubben er vist — desværre — den eneste af sin Slags her i Landet, hvor der imidlertid utvivlsomt er Jordbund for Dannelsen af adskillige lignende Organisationer. Det er »FLYV«s Hensigt i snævert Samarbejde med DANSK SVÆVEFLYVER UNION, der tæller de fleste af Københavns bedste Modelbyggere i sine Rækker, at gøre et Arbejde for Oprettelsen af Modelflyveklubber Landet over, og dette Arbejde skulde dels bestaa i Raad og Vejledning ved Starten af Klubberne — der i Parentes bemærket organisationsmæssigt burde sluttes sammen i en stor landsomfattende DANSK MODELFLYVER UNION tilsluttet Svæveflyverne — og dels ved Fremskaffelse af de nødvendige Tegninger og eventuelt Materialer til en billig Pris.

For Fremtiden vil der fra Tid til anden her i Bladet fremkomme Beskrivelser af de nyeste Modeller baade danske og udenlandske, skrevet af vore dygtigste og mest erfarne Modelbyggere, og endvidere er det Hensigten at lade fremstille Arbejdstegninger af disse Nyheder, som saa gennem Unionen kan fordeles til eventuelle Liebhavere Landet over til saa billig en Pris som overhovedet muligt.

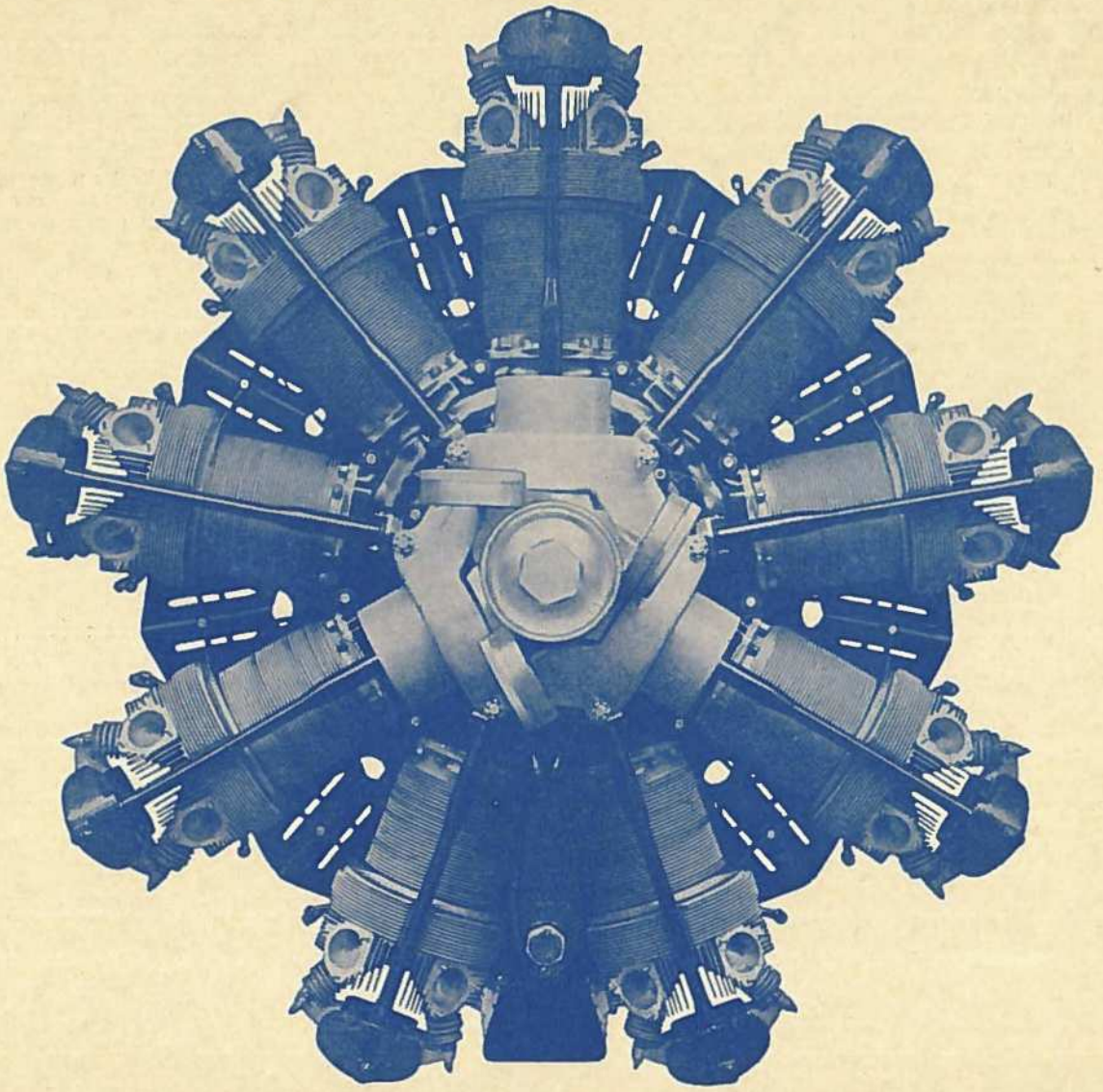
Vi er overbeviste om, at dette vil vække stor Glæde rundt omkring. Modelbyggeriet griber mere og mere om sig, Interessen herfor er stadig voksende. At det vil være af stor Betydning, at Modelbeskrivelser og Arbejdstegninger nu bliver mere lettilgængelige — og vil fremkomme i større Udvalg — er soleklart, og det vil sikkert ogsaa give Stødet til, at mange — der nok har interesseret sig for Modelbyggeriet, men endnu ikke beskæftiget sig positivt med det — nu vil give sig i Lag med Byggeriet.

Der er sikkert mange hjemlige Modelbyggere, der gennem egne Konstruktioner er naaet frem til smukke Resultater. De vilde gøre dansk Modelflyvning en stor Tjeneste ved at sende Tegninger og Beskrivelser ind til Redaktionen til Offentliggørelse i Bladet, saa at saa mange som muligt kan nyde godt af de indhøstede Erfaringer. Findes de indsendte Tegninger egnede til Offentliggørelse, vil de blive honoreret.

Det er endvidere Hensigten ogsaa at indkøbe udenlandske Tegninger, og Redaktionen vilde derfor være taknemlig for at faa at vide, om Læserne har nogle særlige Ønsker i den Retning — eller om der skulde findes nogle særligt populære Modeller, som de forhaabentlig mange nye Byggere kan have Interesse af at gaa i Gang med.

Til at begynde med bringer vi i Dag Tegningen til W. Jensens DANA-SEJLER, en ypperlig lille Svævemodel for Begyndere.

Motoren i hvilken Resultaterne af Flyvemotorteknikens højeste Udvikling er forenede.



DEN NYE

"Bristol"

PEGASUS X

LUFTKØLEDE MOTOR

920 B.H.P. —— **995** LBS. —— **1·08** LBS./B.H.P.

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

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

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

Tryk hos
Vesterbrogade 60 - Telf. 13404
EJVIND CHRISTENSEN

FLYV

Nr. 9 1936 9. Aarg.

OMKRING DANSK PRIVATFLYVNING

T. W. A. — THE LINDBERGH LINE

35 ØRE

KLUBADRESSER

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

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

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

DANSK SVÆVEFLYVER UNION.
Formand: Hr. Alfred Dochedahl, Vester Fælledvej 41, V.

TILSLUTTEDE KLUBBER:

KØBENHAVNS SVÆVEFLYVERKLUB, Wildersgade 41, Kbhvn. K.

SVÆVEFLYVERKLUBBEN MAAGEN AF 1936.
Formand: Hr. K. Ulstrup Hansen, Kratholm, Lyngby. Tlf. Lyngby 503.

AARHUS FLYVEKLUB.
Formand: Hr. Leo Kæraa, Skolebakken 11, Aarhus.

FALKEN. Hjørring.
Formand: Hr. Ingeniør E. Nielsen, Fabrikken »Danbit«, St. Knudsvej, Hjørring.

OFFICIELT ORGAN
FOR
DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

»FLYV«s REDAKTION:
Vesterport
København V.
Tlf. 14556

Redaktører:
Kaptajn J. Foltmann
og
Kay Jungersen.

BLADEKSPEDITION:
Vesterport - København V.
Tlf. 14556

ANNONCEEKSPEDITION:
Ejvind Christensen,
Vesterbrogade 60
Tlf. 13404

KLUBADRESSER

KØGE SVÆVEFLYVERKLUB.
Formand: Hr. Herluf Christensen, Brogade 7, Køge.

SILKEBORG FLYVEKLUB.
Formand: Hr. Arkitekt E. Svendsen Petersen, Drewsensvej 18, Silkeborg.

ANDRE KLUBBER:

FLYVEKLUBBEN »ØRNEN«. Aarhus.
Formand: Hr. G. A. Hansen, Tousvej 33, Aabyhøj, Aarhus.

FLYVEKLUBBEN »AVIATOR«. Aalborg.
Formand: Hr. H. A. Nielsen, Finlandsgade 5, Aalborg.

SAMSØ FLYVEKLUB.
Formand: Hr. Jean Frandsen, Samsø.

VORDINGBORG FLYVEKLUB.
Formand: Hr. Fabrikant Hans Axel, Vordingborg.

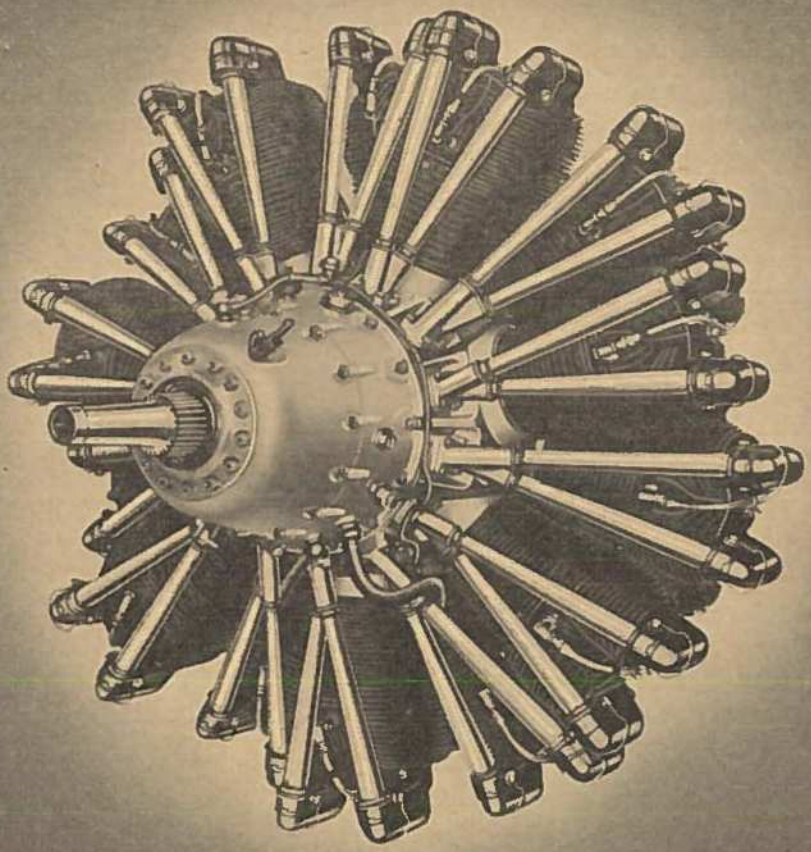
MODELFLYVEKLUBBER:

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

DE UNGES FLYVEKLUB. Politikens Hus. Kbhvn K.

BERLINGSKE TIDENDES FLYVEKLUB.
Pilestræde 34, Kbhvn. K.

SIDDELEY



TIGER IX
ENGINE

880 H.P.
(FOR TAKE OFF)
WITH VARIABLE PITCH PROPELLER

ARMSTRONG SIDDELEY MOTORS LTD., COVENTRY, ENGLAND

ASP "CELOSE" DOPE

(LOVBESKYTTET)

er fremstillet i nøje Overensstemmelse med Forskrifterne i B. E. S. A. Specifikation 2 D. 101, Januar 1923.

KLAR DOPE

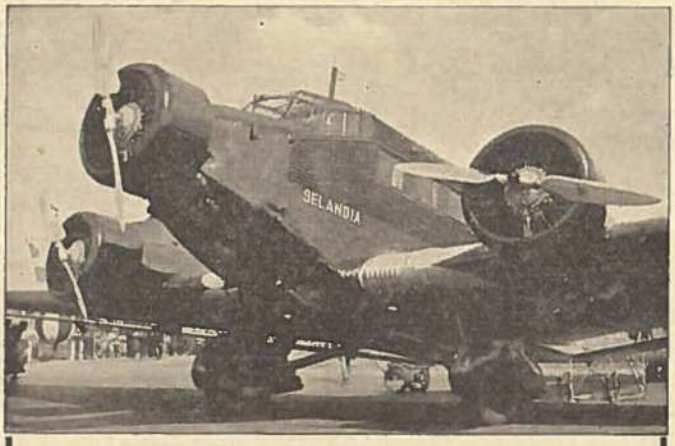
ALUMINIUM DOPE

RØD DOPE

Fortyndingsvædske samt Identificeringsfarver og Specialfarver

ENEFABRIKANTER:

A/S O. F. ASP (SPECIALFABRIK FOR NITROCELLULOSE-LAKKER)
PRAGS BOULEVARD 87 — KØBENHAVN S.



AFGAAENDE MASKINER FRA KASTRUP LUFTHAVN

D.	8.05	Malmø — Fra 16/9
D.	9.00	Berlin
D.	9.00	Hamburg
D.	9.00	Amsterdam-Rotterdam-Brüssel-Paris/London
Hv.	11.35	Hamburg-Amsterdam-London
D.	11.45	Berlin
D.	11.55	Amsterdam-Rotterdam-Paris/London
Hv.	12.30	Hamburg-Brüssel-Antwerpen/London/Paris
Hv.	12.45	Malmø
Hv.	13.30	Stockholm
Hv.	14.55	Malmø-Stockholm
D.	15,05	Stockholm
D.	15.10	Malmø-Stockholm
D.	15.20	Göteborg-Oslo
Hv.	16.20	Hamburg-Amsterdam-Rotterdam-London
D.	20.05	Malmø
D.	20.15	Malmø

D. = Daglig
Hv. = Hverdage

Billetter og Oplysninger i alle Rejsebureauer

DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB A/S

Omkring dansk Privatflyvning

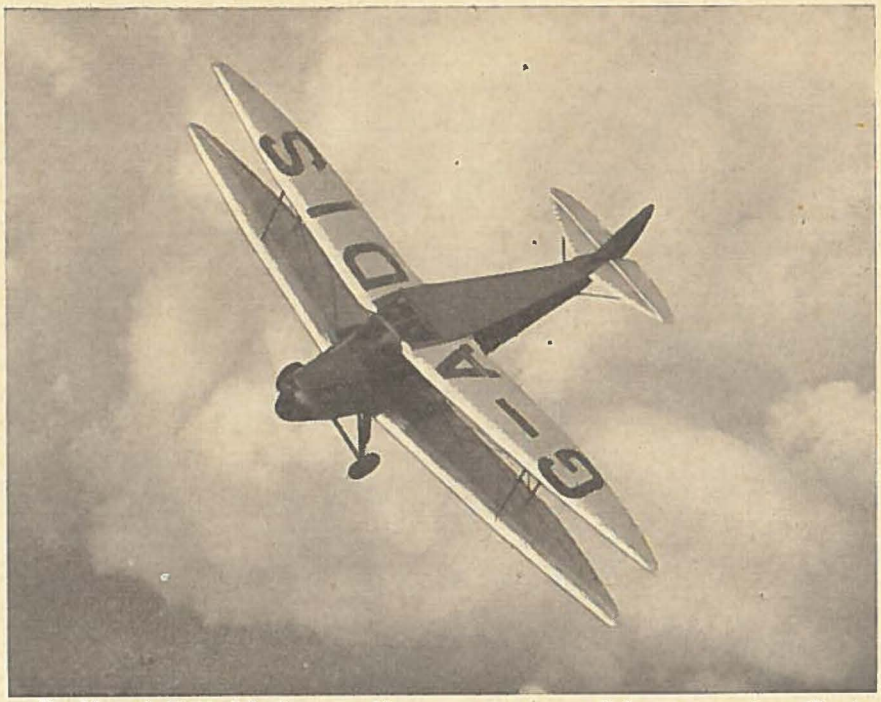
QUOSQUE tandem abutere, oh Catilina, patientia nostra — saaledes begyndte, som man vil erindre, Cicero en af sine mange Taler imod hin berygtede Romer. Hvorlænge vil du misbruge vor Taalmodighed? Mon ikke mange af vore valutastækkede Privatflyvere i Dag stiller det samme Spørgsmaal til Valutakontoret, dette højfornemme Statsorgan, hvis Arbejdslinier det er temmelig svært for almindelige Dødelige at faa Greje paa. Gennem et reelt Forbud mod Indførsel af Flyvemateriel er det nemlig lykkedes vore vise Valutafædre at faa spændt Ben for dansk Privatflyvning.

Og dog var der en Tid for ikke saa forfærdelig længe siden, hvor der virlig syntes at være kommet Liv paa dette Omraade herhjemme. Flere og flere meldte sig under den aktive Flyvnings Faner, Flyveskolerne blomstrede frem som ingensinde før baade i Hovedstaden og i Provinsen, og alt saa saare lyst og forjættende ud. De Spørgsmaal af forskellig Art, der gennem Aar har hindret Danmark i ogsaa i Luften at følge Trop med Udlandets støre og mindre Stater, var lykkelig fjernede samtidig med, at Interessen for Flyvning var i en stærk og stadig Vækst i Befolkningen.

I Slutningen af 1933 skrev en af vore kendteste og ældste aktive Sportsflyvere, Direktør C. Thielst, i Fororde1 til den fortræffelige Lærebog: *Lær at flyve* — der i Parantes bemærket kan anbefales ikke blot alle vordende Flyvere, men ogsaa enhver der ønsker at sætte sig ind i Flyvningens Problemer — følgende Linier:

»Grunden til Danmarks mærkværdige Stilling til Privatflyvning, sammenlignet med andre civiliserede Lande, er ofte drøftet og efterlyst, ogsaa i Pressen, og der er herunder bl. a. anført, at de danske Luftfartsmyndigheder alene bar Skylden herfor. Imidlertid mener jeg ikke, at dette er rigtigt, thi vel har Privatflyvning i Danmark maattet savne den Hjælp og Støtte, som Staten yder i andre Lande, men Hovedaarsagen ligger vist desværre hos den danske Ungdom selv. Den Klasse af Ungdom, der har Raad til og Betingelser for at dyrke denne Sport, har desværre holdt sig tilbage. — Det er mit Haab, at de rette Folk snart vil melde sig som Flyveraspiranter.«

Direktør Thielst's Haab gik hurtigt i Opfyldelse. Allerede et Aar efter var de civile Flyveskoler fuldt beskæftiget med at uddanne nye Aspiranter til det attraaede Flyvercertifikat, og i April 1935 kunde »FLYV« skrive: »Alt tyder paa, at der i Aar vil komme rigtig Liv i Sportsflyvningen herhjemme. Den ene af de store Hangarer paa Kastrup Lufthavn er saa at sige overfyldt med private Flyvemaskiner, og de forskellige Flyveskoler har fuldt op at gøre med Skoleflyvninger hver eneste Dag. — Den megen Virkelyst er glædelig at konstatere, og forhaabentlig vil Tiden, der kommer, vise, at den private Flyvemaskine ogsaa her i Danmark bliver et Befordringsmiddel, som Nutidens Ungdom vil anvende i rig Udstrækning.«



En Hornet Moth i Luften. — Hvornaar faar vore Privatflyvere Lov til at anskaffe sig slige tip-top moderne Maskiner?

Desværre skulde Tiden, der kom, meget hurtigt vise, at dette Lyssyn ikke længere var berettiget. Knapt to Maaneder senere — i Juni — har Piben faaet en ganske anden Lyd. I en Artikel: Bliver Sportsflyvemaskinen en Seværdighed i Danmark? skriver »Flyv« bl. a.: »Myndighederne er haarde med deres Krav. En Sportsflyvemaskine, der er kommet hertil med engelsk Indregistrering, og som ejes af en herboende Englænder, der gerne vil sælge den til en dansk Flyver, maa pænt blive staaende ubenyttet i Hangaren. Skønt Sælgeren forpligter sig til at bruge hele Salgssummen for Maskinen til Indkøb af Varer i Danmark, maa den alligevel ikke komme i en dansk Flyvers Eje!!!

Ikke alene forhindres danske Flyvere, der har deres Erhverv som Civilflyvere, i at forny Materiellet og at foretage Nyanskaffelser, *saaledes at de bliver i Stand til at kunne udøve deres Erhverv*, men alle de nye Sportsflyvere bliver med eet Slag bremset i deres videre Træning. — Særlig opmuntrende er Situationen ikke. Medens alle andre Lande kæmper for Fremskridt, staar vi stille, og støt og roligt sejles vi agterud paa Sportsflyvningens Omraade. Bliver det ved paa denne Maade, ender det med, at Sportsflyvemaskinen bliver en Museumsgenstand her i Landet.«

Det blev desværre ved paa denne Maade! Den almægtige Valutacentrals kvælende Greb om al dansk Privatflyvning er ikke blevet løsnet en Millimeter i det Aar, der er gaaet siden da.

Hvorfor er da dette Indførselsforbud kommet? Frygter man for at forrykke vor ganske vist saare sarte Handelsbalance ved at give Tilladelse til at indføre den halve Snes Maskiner, der vel højt regnet kan være Tale om pr. Aar? Eller drømmer man om derigennem at kunne ophjælpe en dansk Flyvemotorindustri som et Led i Kampen mod Arbejdsløsheden? Eller formenes Flyvning at være en unødvendig Luksus og derfor uforenelig med de skarpe Krav om, at Landet skal spænde Livremmen ind?

De to første Alternativer maa man givetvis se bort fra, og hvad det tredie angaar, maa man til det sidste vægre sig ved at tro, at Mænd i store, ledende og ansvarlige Stillinger i Dag kan anse Flyvning for at være unødvendig Luksus — der er jo dog bl. a. en Del Privatfolk, der har deres Erhverv i Luften! Er den relativt billige Flyvning Luksus, maa Biler, Lyntog, Lillebæltsbroer og andre kostbare Ofre til vor fartkrævende Tid absolut falde ind under samme Begreb.

Det hele er saa trist og mærkværdigt. Den danske Privatflyvnings Udvikling skyldes ikke ungdommelig Sportsbegejstring, men er fremført af modne og besindige Folk, bare for at nævne Direktør Thielst, Dr. Hagedorn, Direktør Augustinus, Dr. Abild o. fl. a.

(Fortsættes Side 20)

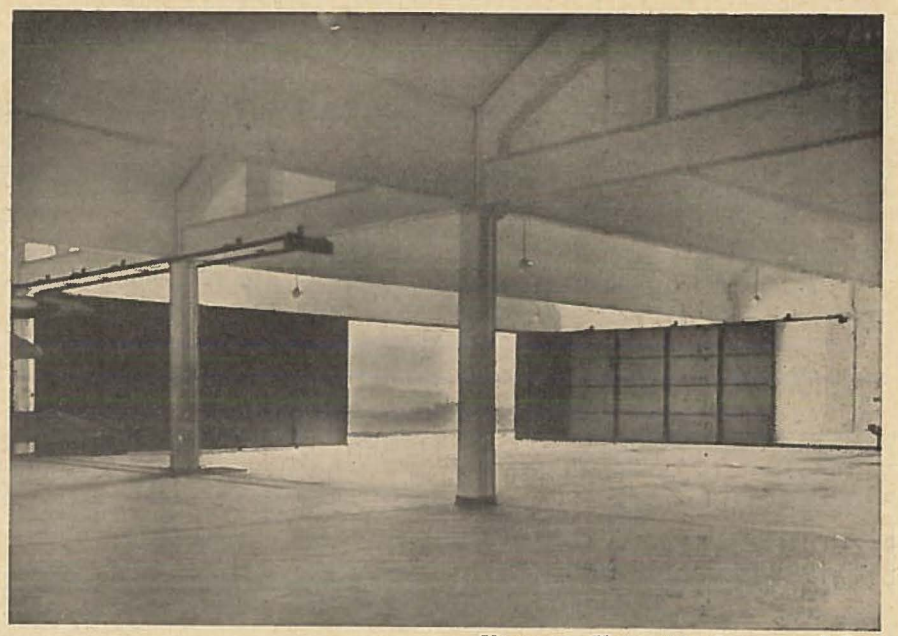
VÆRLØSE FLYVEPLADS

Hvor Hærens Flyvertropper har fundet et ideelt Arbejdsfelt.

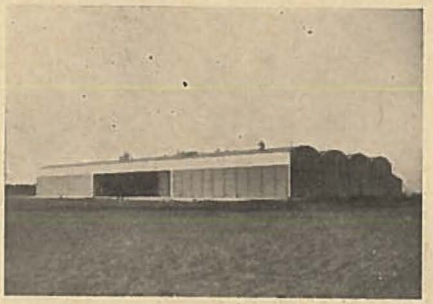
NORDVEST for Bringe By ligger den nye militære Flyveplads, som Hærens Flyvertropper har faaet anlagt, og hvor det er Meningen at samle alle de Enheder, der hører under Flyvertroppernę. Vældige gule og meget smukke Hangaranlæg karakteriserer Flyvernes nye Øvelsesplads, og endnu flere vil opstaa i Løbet af de kommende Aar. Naar den sidstopførte Hangar om en Maanedstid staar færdig, er der foreløbig 3 Hangaranlæg, og det er planlagt at bygge endnu fire.

Hvert Hangaranlæg, der er beregnet til een Eskadrille, dækker over et Areal paa ca. 62 × 36 m. Det er opført af Jernbeton med en buet Tagkonstruktion, der ligeledes er af Jernbeton. Hver Hangar er delt i tre Rum, og de store, lyse Rum letter i høj Grad Arbejdet med Flyvemaskinernes Eftersyn. Den ene Trediedel af Hangaren er opvarmet, og den er udstyret med et Ventilationssystem af særlige Aerotermapparater.

Paa Hangarens Bagside og i hele dens Længde findes en Udbygning, hvori der er indrettet Værkstedsrum, Magasin, Oliedepot, Kontor for Eskadrillechef, Opholdsstuer for Flyvere, Reservehaandværkere og Flyversoldater, og samtlige Rum er opvarmet. Hangarens Varmeanlæg forsyner endvidere alle Vaskerum med varmt Vand. Tilbygningen til den sidst opførte Hangar er større end de to andre, idet den yderligere rummer Lokaler til Fotosektion og Radiosektion.



Herover: Hangarportene — af Jern og delt i Fag paa 2 m — bevæger sig paa Skinner.



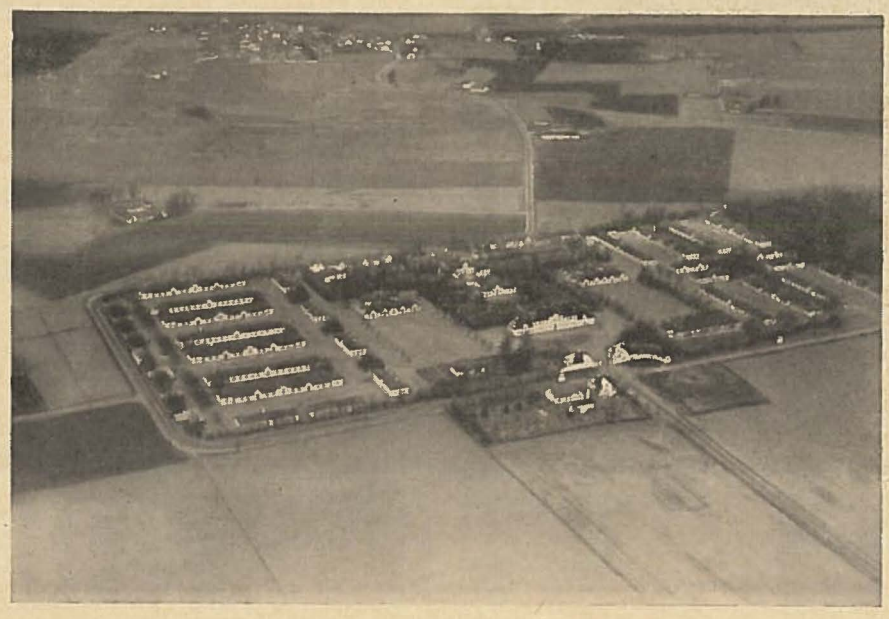
T. v.: Et af de færdige Hangaranlæg.

Bedre og mere moderne indrettede Hangarer findes sikkert ikke nogetsteds, og Flyverne venter med Længsel paa, at alle de projekterede Hangaranlæg skal blive bygget færdig. Hangarerne er projekteret og bliver bygget under Tilsyn af Hærens Bygningstjenestes 1ste Bygningsdistrikt, og Distriktets Chef, Kaptajn *Valeur Larsen*, og dets Arkitekt, *Rasmussen*, har al mulig Grund til at kunne glæde sig over Arbejdet.

Selve Flyvepladsen, som endnu ikke er planeret i hele sin Udstrækning, udgør et Areal paa ca. 60 Hektarer.

Umiddelbart Nord for Flyvepladsen ligger Værløse-Lejren, oprindelig bygget som Fodfolkslejr, men nu for Størstedelen taget i Brug af Hærens Flyvertropper, og her er Flyverne, teknisk Personel, Administrationspersonel og Flyversoldater indkvarteret under særdeles gunstige Forhold.

Fra forholdsvis primitive Omgivelser, som Flyverne forøvrigt overalt i Verden har lidt under de første Aar, er Hærens Flyvere rykket ind i en Lejr, hvor der kan bydes dem de bedst mulige Betingelser for et fremtidigt Arbejde.



T. v.: Værløselejren set fra Luften.

raadet: Telegraf, Telefon og Pejlapparater m. m., og endvidere har ingen af Selskabets Maskiner nogensinde mere end ni Minutters Flyvetid til nærmeste Landingsplads, saaledes at en eventuel Nødlanding altid kan finde Sted paa et dertil indrettet Omraade.

Den for enhver Trafikflyvning saa nødvendige Vejrmeldingstjeneste er ogsaa glimrende organiseret. Fra 548 Meldestationer spredt over hele U.S.A. indløber der hver Time Rapporter til Selskabets meteorologiske Afdeling, der paa Basis heraf holder Flyverne underrettet om Vejrforholdene paa de befløjne Ruter, saaledes at Førerne altid har de nyeste og nøjagtigste Oplysninger om Vindretning og -styrke, Barometerstand, Sigtbarhed o. lign. for Haanden under Flyvningen henover det store, amerikanske Kontinent.

En saa stor Organisation som The Transcontinental Western Air Inc. kræver naturligvis en meget omfattende Stab af Medarbejdere, om hver enkelt Del af det store Maskineri skal kunne klappe til alles Tilfredshed, og Selskabets Direktør, Mr. Jack Frye, har da ogsaa ikke mindre end 1021 Mand til Raadighed — 1021 Mænd, der gør deres yderste, for at Selskabet stadig kan være blandt de første paa Lufttrafikkens Omraade, som det har været det i de forløbne Aar. Det var T.W.A., der først indførte den transkontinentale Passagerflyvning i U.S.A. — det var T.W.A., der gennemførte den første Natflyvning fra Kyst til Kyst i Amerika, og det var T.W.A., der først af alle Verdens Selskaber indførte Nutidens hurtigste Trafikmaskine, Douglas-Maskinen.

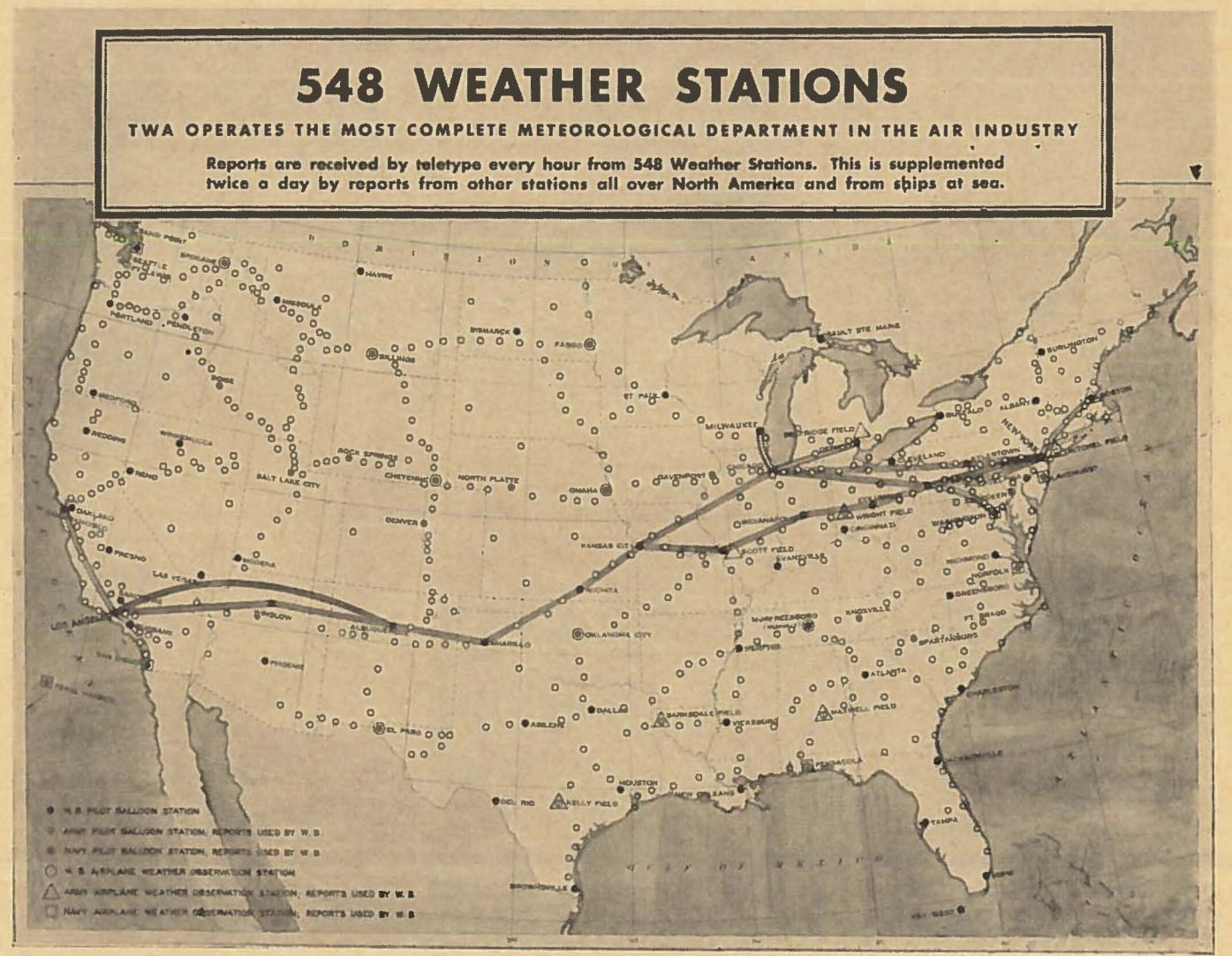
Den Rejse fra Kyst til Kyst, der før i Tiden tog de hvide Nybyggere Maaneder at gennemføre under store Savn og Anstrengelser, og som senere det nittende Aarhundredes Vidunder, Jernbanetoget, brugte næsten en Uge til, tager det knapt atten Timer at tilendebringe for det tyvende Aarhundredes Vidunder, Flyvemaskinen.

Bedre kan vor Generations Trafikrevolution vist ikke illustreres!

Forhaabentlig varer det ikke altfor længe, førend Dønningerne fra denne Nutidens Trafikrevolution for Alvor sætter ind over vort lille Land, der ganske vist ikke kan prale med amerikanske Afstande og deraf følgende mægtige Tidsbesparelser ved Anvendelse af Luftfartøjer, men for en almindelig uhildet Betragtning skulde den Omstændighed dog ikke være nogen gyldig Grund til ikke at ville forkorte Tidsafstanden mellem Landets forskellige Dele saa meget som muligt, naar nu Tekniken har skænket os de nødvendige Midler dertil.

Unødig Konkurrencefrygt er heller ikke nogen gyldig Grund til at hemme den naturlige Udvikling. — De amerikanske transkontinentale Luftruter har ikke overflødiggjort Baner og Biler, og vil antagelig heller aldrig nogensinde komme til at gøre det, men de har skabt et glimrende, ja næsten uundværligt Supplement til disse ældre Trafikmidler til Bedste for Landets samlede Trafikservice, og derfor allerede gennem snart mange Aar været et selvfølgeligt Led i Staternes Samfærdsel.

Desværre synes disse Luftruter at være undgaaet Statsbanernes populære Chef, Generaldirektør Knutzens ellers saa aarvaagne Opmærksomhed, da han for et Par Aar siden var paa sin meget omtalte Studierejse til U. S. A.



Kort over T. W. A.s Ruter og Vejrmeldingsstationer.

Engelsk Sportsflyvemaskine, Hornet Moth, fotograferet i Luften fra en anden Maskine.

Engelske Flyveklubber.

Privatflyvningen har en høj Standard i England — og Klubberne forstaar at fremme Flyveinteressen.

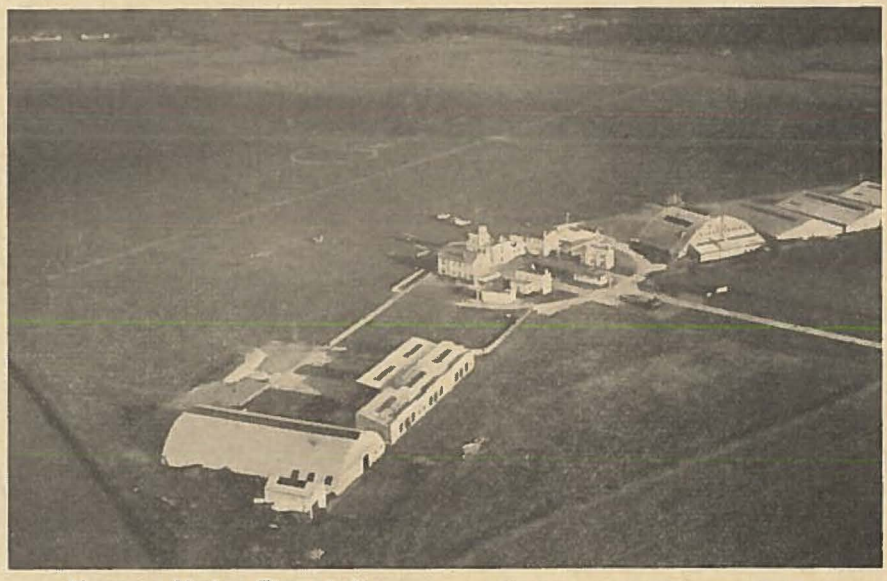
I de seneste Aar er der kommet meget Liv i Flyveklub-Bevægelsen i England, og som Forholdene stiller sig i Dag, savner de flyvebegejstrede ikke Lejlighed til at flyve, hverken i Londons Nærhed eller i Provinsen. Naturligvis maa de Klubber, som ligger i Nærheden af større Byer, blive dyrere, og til Tider mere overbefolkede end Klubberne i Provinsen, men overalt vil de flyveinteresserede finde praktisk Flyveundervisning og en veltrænet Stab, som holder Klubbens Materiel i god Flyvestand.

Nogle af Klubberne har kun det ene Formaal: at give Flyveundervisning, men de mere velhavende Klubber, som grundet paa Beliggenhed i Nærheden af London har haft stærk Søgning, har bygget smukke Klubhuse og sørger for en vis Selskabelighed, for derved at forøge Medlemsantallet og tiltrække Medlemmernes Bekendte, der, hvis de ikke i Øjeblikket er interesseret i Flyvning, kan deltage i den stedfindende Selskabelighed.

HESTON, HATFIELD og BROOKLANDS ligger alle i Londons umiddelbare Nærhed. De har gode Jernbaneforbindelser og ligger tillige ved store Hovedlandeveje med bekvemme Omnibuslinier.

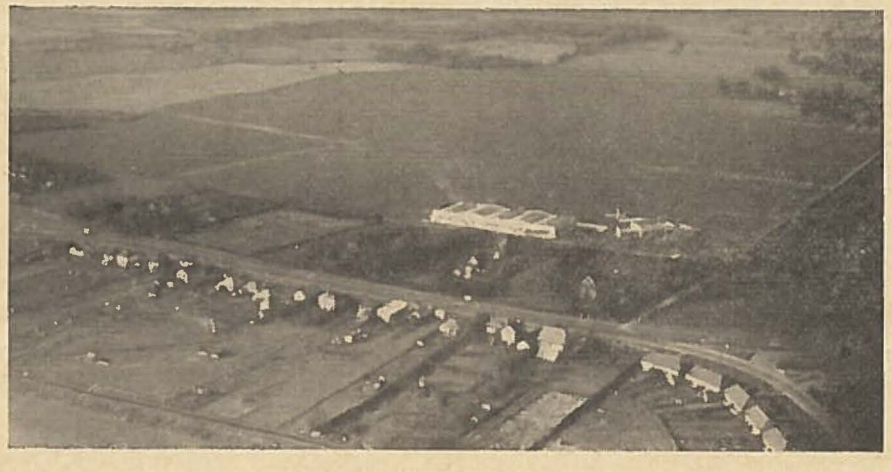
Hatfield Aerodromen, hvor ogsaa De Havilland Aircraft Co. har Hjemsted, ligger Nord for London, ca. 20 miles fra Byens Centrum. Den er beliggende ved den store Hovedlandevej mod Nord, og det tager ikke 40 Minutter at køre dertil i Automobil. Omegnen er meget smuk, selv om Terrænet er temmelig fladt, og Pladsen har et Areal af 120 Hektarer (ca. 65 Td. Land). — Næsten hver Eftermiddag Sommeren igennem, og specielt Lørdag og Søndag, er der meget livligt. Londons Aeroplane Clubs gule Maskiner og De Havilland Flyveskolens røde Maskiner ses ustandselig i Start og Landing.

Foran Klubhuset findes en behagelig Fliseterrasse med Markiser, hvor Folk nyder deres »five o' clock tea«, og for dem, der ønsker stærkere Varer end The, findes der ogsaa en Bar. Klubhuset er meget tiltalende af Ydre, ret langt og lavt, det samme gælder Hangarerne, idet alle Bygninger er bygget lavest muligt af Hensyn til Maskinernes Landing og Start.



Herover: Heston Flyveplads. (Fot. The Aeroplane).

Nederst: Hatfield Aerodrome. (Fot. Flight).



Til højre for Klubhuset, i dets umiddelbare Nærhed, findes et stort Svømmebassin, som er blevet meget populært. Tennisbaner og »Squash Courts« bidrager ligeledes til at fornøje Tilværelsen paa Hatfield Aerodromen.

Flyvepladsens Restaurant har inden for Flyverkredse et fortrinligt Ry for sin gode Mad og Vin, og for sine hyggelige Lokaler. Rygesaloner og Læseværelser findes ogsaa for dem, der søger roligere Forhold, end Flyvernes Selskab i Almindelighed byder. — Men med alle disse Bekvemmeligheder eksisterer Hatfield først og fremmest med Flyvning og Flyveundervisning for Øje. — Over et halvt hundrede Privatejere opbevarer her deres Flyvemaskiner i smaa, separate Rum, hvortil Ejeren har den ene Nøgle, den anden beror hos Opsynet. — Man behøver kun at telefonere fra London, at den og den Maskine skal paafyldes Olie og Benzin, og være flyveklar til

(Fortsættes Side 20)

SPORTEN

FRA KØBENHAVNS SVÆVEFLYVEKLUB

Til den danske Ungdom!

KAMMERATER, hvis I vil gøre jer Haab om at blive Svæveflyvere, maa I ville være det og ville det fuldt og helt. Det at være Flyvere, er at være Fremtidens Riddere. For at tilhøre denne Sammenslutning maa I med fast Haand kaste alle daarlige Vaner bort, tage fat paa at opdrage jer selv til Mænd. Svæveflyvningen kræver nemlig flere gode Egenskaber hos dem, der giver sig af med denne Sport. Først og fremmest Selvtilsidesættelse og Evnen til at kunne løfte i Flok. Der findes antagelig ingen anden Sport, der kræver den samme Grad af Selvtilsidesættelse som netop Svæveflyvningen. For at et Medlem kan flyve, kræves Assistance af et Dusin andre. Alt i alt kræver den motorløse Flyvning enten den virkelig begejstrede Idealisme eller et eller andet Motiv i et højere Plan end den rene Tilfredsstillelse ved kun at ville flyve. Egoisme er det farligste, baade for jer selv og for Sporten, en Erfaring vi bittert har høstet her i Danmark. Kun en ærlig og retlinet Karakter har Muligheder indenfor Svæveflyvesporten. Og hertil kommer, at man maa være i Besiddelse af en Vilje som Staal, en hurtig og klar Opfattelse. Udøvelsen af motorløs Flyvning kræver nemlig uhyre meget af Medlemmerne, men den skærper ogsaa hurtigt Sanserne, da den stiller store Krav til Selvbeherskelsen, Snarraadigheden og Beslutsomheden.

Ovenpaa alt dette kommer Skuffelserne. Paa Svæveflyvningens Vej vil I møde Masser af Vanskeligheder, men Vanskelighederne er der kun for at overvindes. Det, det gælder om, er at holde ud, at lære sig selv at sejre. Modgang vil ikke kunde undgaas, men lad jer aldrig kue af den. Indenfor Sporten faar man rigtig Lejlighed til at træne sin Vilje og Karakter.

Paa Motorflyvningens som paa Svæveflyvningens Omraade er vi stadig uhyggelig langt tilbage herhjemme. Med en Smule Forstaaelse og Hjælp fra Statens Side vilde Flyvningen kunne faa naturlige Kaar. Svæveflyvningen f. Eks. har store Muligheder i Danmark. Det danske Landskab er velegnet til Sportens Udøvelse.

Desværre bliver det betragtet som lidt af en Forbrydelse at være flyveinteresseret i Dag Aar 1936. Saa meget sørgeligere for os Unge, da den Generation vi tilhører ikke er misundelsesværdig. Under Krig, Arbejdsløshed og vanvittige Forhold er vi vokset op, kun henvist til en ørkesløs og slap Tilværelse. Til vore Fædres Generation maa vi beklageligvis sige: Tilgiv os, Respekten for jer er ikke stor, vi har ventet og ventet paa at se jer magte de Forhold, I har skabt, — men vi er nu blevet i Manddomsaarene og ser klart, at vi har Valget: dø hen i et fortvivlet Slapheds- og opgivende Dødsgisp — eller — se Sandheden lige i Øjnene. Kun vi selv er i Stand til at magte Opgaven. Og Drenge, lad os gøre det sidste — baade for os selv — for Danmark som Nation — for Verden og for vor næste Generation.

Det er en Kendsgerning, at der rundt om i Verden er ved at vaagne en ny Ungdom. Og Grunden er først og fremmest den, at man har ikke Ret til at hensætte en levedygtig Ungdom i Arbejdsløshedens Rækker. Kun vi Unge, der har været henvist til disse, ved hvor uhyggelig uudholdelige disse Sjælekvaler er. Et hvilket som helst Land, der ikke er klar over, at denne Moral er værre end nogen anden Forbrydelse, maa selv tage Smækket.

Der skal altid Mod til at gaa nye Veje, det kræver mere Intelligens, mere fysisk Styrke og Udholdenhed, mere Viljestyrke, end blot at traske ud af de Veje, som Tusinder har traadt før En.

Svæveflyvning er ny, den hører os og Fremtiden til. Lad os kun bruge alle vore Kræfter til at udbrede Interessen for Sporten. Hvis vi vil, kan vi opbygge en Nation af Flyvere, Flyvere hvis Kendskab til Luften er langt intimere end maaske nogen tidligere havde drømt Muligheden af. Flyvere, som med et Øjekast ser, hvilke Luftstrømme de kan forvente i Nærheden af visse Terrænformer eller i og omkring visse Typer af Skyer. — Flyvere som ikke behøver at faa fortalt, at det er skæbnesvangert at nærme sig en Bakkekam fra Læsiden, en indlysende Ting maaske, men som ikke desto mindre har været Skyld i mange Ulykker. En Svæveflyver kan ikke undgaa at lære praktisk Meteorologi. Og er Kendskab til Meteorologi ikke af væsentlig Betydning for Dygtiggørelse af Flyvere?

Derfor: slut op om Ørnens Banner, gammel og ung, og gør en Indsats for Danmarks Sportsflyvning, gør den danske Ungdom og den efterfølgende Generation til et flyvende Folk.

Kammerater, jert Flyve-Ridderskab omfatter hele Verden. Flyvningen er til for at flytte Grænserne nærmere, for at forene i det Venskab Menneskeheden i høj Grad trænger til. Og I, I maa være Avantgarden for en viljefast Ungdom, der som Maal har sat sig at gøre en ussel, modløs Verden, til en hel ny Verden, der ser hen til et frugtbart Samarbejde og et godt Kammeratskab mellem Nationerne.

(Sporten fortsættes Side 21)

Teoritime i Københavns Svæveflyveklub.

MODELBYGGEREN

START EN MODELKLUB!

I sidste Nummer af »FLYV« blev det slaaet fast, at Modelsporten — som forøvrigt enhver anden Sportsgren — kun kan faa virkelig Livskraft, hvis den bliver baaret frem af en levende og initiativrig Organisation. Man behøver jo ikke at gaa længere end over Øresund for at se, hvad de ca. 30 Modelklubber, der nu findes i Sverige, og som enten udelukkende giver sig af med Modelflyvning eller arbejder sammen med Sværveflyverne, har betydet for de allersidste Aars store Udvikling af svensk Modelflyvning — en Udvikling, der har ført vort Brødrefolk frem i første Linie paa dette specielle Omraade.

Det samme kan man desværre ikke sige om Udviklingen herhjemme i Danmark. De fleste Forsøg, der her i Landet er gjort paa at føre Modelsagen frem, er ebbet ud i det rene Ingenting efter kort Tids Forløb. Man behøver jo blot at kaste et Blik paa Klubfortegnelsen, der findes paa Bladets anden Side, for at se, at der i Dag kun findes en — siger og skriver een — Klub, der i Realiteten giver sig af med Modelflyvning i Danmark.

Det er for lidt, absolut for lidt, og giver intet rigtigt Billede af den store Interesse, der trods alt er til Stede blandt dansk Ungdom for Flyvning i det Store og Hele, og for Modelflyvningen i Særdeleshed. Det skorter os heller ikke paa særdeles habile og dygtige Modelbyggere og Modelkonstruktører — det skorter os kun paa Organisation!

Lad os da raade Bod paa denne Brist — lad os skabe disse Organisationer! Det kan gøres, blot saa mange som muligt af dansk flyveinteresseret Ungdom giver et Tag med i Arbejdet. Det er netop Tiden nu, hvor Ferien er til Ende og Vinteren staar for Døren, til at sætte en Propaganda ind mellem Venner og Kammerater under Feltraabet:

START EN MODELKLUB!

Begynd med at samle en fem-ti ligesindede Kammerater til et Møde, og dan sammen med dem den første Spire til den nye Klub. Det er nemlig bedst at begynde smaat med faa Medlemmer, der virkelig interesserer sig for Sagen, og som ikke taber Modet og Humøret lige med det samme, naar de første Forsøg paa Modelflyvning slaar fejl — og det gør de som Regel, fordi »Flyverne« selvsagt ikke straks fra Begyndelsen kan være Eksperter. Der er meget, meget at lære, før man naar frem mod de virkelig store og imponerende Resultater.

Man kan godt drive Modelsport om Vinteren!

Odenseklubben begyndte saaledes sin Virksomhed med syv Medlemmer, der troligt holdt sammen og dygtiggjorde sig i Sporten, saaledes at de var i Stand til at holde et lille Stævne omtrent et halvt Aar efter Starten. Dette Stævne var saa vellykket, at Medlemstallet omtrent blev fordoblet derefter. Mange af de vankelmodige og tvivlende — og dem er der jo altid nok af — saa, at man virkelig kunde flyve med de smaa Maskiner, og at der virkelig var Sport i Modelflyvning, og derved blev de vundet for Sagen.

Fra Odense Modelflyveklub: Modellerne beundres.

Det gælder altsaa først og fremmest om at skabe et lille Elitehold af Medlemmer, der dels kan propagandere for Sagen gennem deres Præstationer og dels virke som Instruktører for nye og blanke Medlemmer. Man maa jo ikke glemme, at det ofte kan være let nok at skaffe en Hoben Medlemmer hurtigt, men det kan tit være betydeligt sværere at holde fast paa dem, saa de ikke forsvinder lige saa hurtigt igen.

Unge Mennesker — og det er jo hovedsagelig Ungdommen, der giver sig af med Modelbygning og -flyvning — skal stadig holdes i Aande og vejledes, om de ikke skal søge andre Græsgange. Her er det, Instruktørernes store Opgave ligger. Af dem afhænger det for en stor Del, om den nye Klub kan leve, eller om den, som saa mange andre, hurtigt skal visne hen.

Denne Instruktørernes Vejledning skal dels være af praktisk Art, ved selve Bygningen af Modellerne, hvor man skal passe paa ikke at begynde med for svære Typer, og senere ved Flyvningen ude i Marken, og dels af teoretisk Art ved Afholdelse af Foredrag m. m. om Modelflyvningens Teori o. s. v. Der findes nu overmaade megen Literatur om Modelflyvning — som baade Viderekomne og Begyndere vil have Glæde af at stifte Bekendtskab med — særlig naturligvis paa Tysk — bl. a. *Stamer op Lippisch: Der Bau von Flugmodellen* — den er i to Afdelinger: I for Begyndere og II for Viderekomne. Endvidere *Winkler: Handbuch des Flugmodellbaues. Theorie und Praxis.* Paa Dansk findes Knud Flensted Jensens ypperlige Bog: *Modelflyvning,* der udkom paa Gyldendals Forlag for et Par Aar siden, og som stærkt kan anbefales alle, der vil sætte sig ind i Modelflyvning. Jens Strøms lille Bog: *Byg selv en Flyvemaskine,* er ogsaa udmærket for alle Begyndere.

Af særlig anbefalelsesværdige Begyndertyper skal vi i Dag nævne følgende Svævemodeller: danske Modeller: Flensted Jensen-Modellen og Dana-Sejleren, som vi bragte Tegning af i sidste Nummer. Tyske Modeller: Grunau II, Winkler Junior og Knirps.

Yderligere Raad og Vejledning ved Starten af nye Modelklubber, ved An-

(Fortsættes Side 21)

Det italienske militære Luftfartsprogram.

ARSBERETNINGEN fra det italienske Luftfartsministerium giver følgende Billede af Luftfartens nuværende Tilstand i Landet. Industrien blev stærkt udvidet og Frembringelsernes Kvalitet betydelig forbedret. Statens Kontrol har ligeledes erfaret en Forbedring, idet der foruden enkelte Prototyper ogsaa bliver indstillet smaa Serier til Prøve for Luftdygtighed. Uanset de politiske Forhold er Industrien ogsaa beskæftiget med Bestillinger fra fremmede Regeringer. Hovedopmærksomheden er rettet mod det Maal at skaffe Raastofferne i Landet selv. I Stedet for Birketræet, der hidtil er importeret, bliver der nu anvendt Poppel- og Bøgetræ til Krydsfinér, det kanadiske »Sprucetræ« er blevet erstattet med Ædelgran, Rødgran og andre bløde Træsorter fra Landet selv, og yderligere blev Uafhængigheden paa dette Omraade forøget ved i højere Grad at anvende Metalkonstruktioner. Beklædningsstofferne, der hidtil er fremstillet af franske og belgiske Raastoffer, er blevet erstattet af Bomuldsstoffer, til hvilke Raamaterialet faas fra italiensk Somaliland, og til Faldskærme anvendes ikke mere japansk Silke, men derimod Silke af national Oprindelse. De i Italien fremstillede Staalarter og Speciallegeringer staar i kvalitativ Henseende ikke tilbage for Udlandets, men kan endnu ikke fremstilles i tilstrækkelig Mængde i selve Landet. En stor Forøgelse er der ogsaa sket med Anvendelsen af Elektron (en let Aluminiumslegering), der ligeledes fremstilles i selve Landet, og Glimmer, der stammer fra Eritrea, anvendes forsøgsvis som Isoleringsmateriale i Tændrør og elektriske Tændapparater. For ogsaa at blive uafhængig af Udlandet med Hensyn til Anskaffelse af Brændstof, har man bragt to Blandinger i Anvendelse, fremstillet af Alkohol og en Ætylforbindelse, udvundet i Hjemlandet. Som Tilsætning for at formindske Bankningen bruges ikke mere Benzol og Blytetracetyl, men derimod Acetone, hvortil de nødvendige Raastoffer leveres af Landbruget, og der bliver for Tiden truffet Foranstaltninger til en Produktionsforøgelse.

Til Anbringelse af de betydelig *forøgede Reserver af Flyvemateriel og Ammunition* raader den militære Luftfart over 11 Hovedmagasiner, 58 Magasiner, der er fordelt i Landet, og to i Kolonierne. Yderligere er 3 Hovedmagasiner for Brændstof, 3 for Ammunition, 4 Kolonidepoter, 1 Lufthavnsdepot i Hjemlandet og 1 ved den ægæiske Kyst for Tiden under Forberedelse.

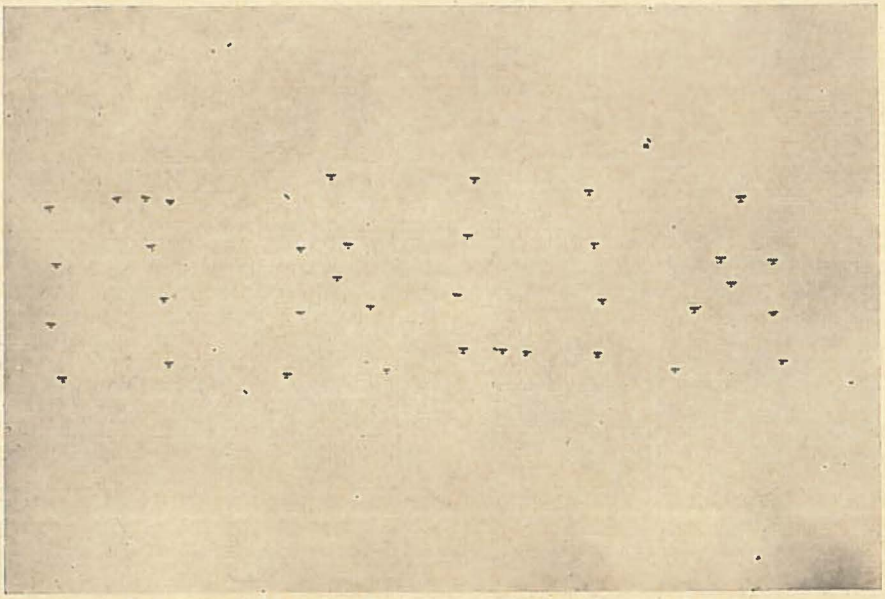
Forsøgsmonteringer: I Forsøgscentret Guidornia er der bygget en Vakuumkanal til Hastighedsprøver, og en Vindkanal med dobbelt Cirkulation er for Tiden under Bygning.

Organisation: Som Følge af en Forøgelse af Eskadrillernes Antal, er forskellige Hjælpelandingspladser omdannet til Lufthavne, og allerede eksisterende Monteringer og Arrangementer er videre udviklede. Radiostationerne paa Jorden og i Flyvemaskinerne blev fornyet og forbedrede, endvidere blev Hjemlandets Telegrafnet udrustet med Fjernskrivere, og Nettet i Østafrika gennemgik en stærk Udvikling.

Mandskabet: I Aaret 1935 blev der igennem Sportsflyveforbundene uddannet 1000 Militærflyverelever, som tilsammen fremviste 33,000 Flyvetimer med kun tre Ulykker med dødelig Udgang. I Stedet for den frivillige Tjeneste af Flyvere af Reserven er traadt Indkaldelse til korte Uddannelseskursus ved Eskadrillerne, hvorved Flyveren bliver »omplantet« til Militærmaskinerne.

Uddannelse: I Øvelserne blev ved Siden af den flyvemæssige Uddannelse ogsaa den taktiske stærkt betonet. Til de vigtigste Øvelser i det forløbne Aar hører: Luftbombardement af det fjernstyrede Skib »S. Marco«, og Fjernopklaringstogterne Syd for Malta og i det joniske Hav. Samtlige Jagereskadriller blev forsynet med nye Maskiner, og endvidere bragte Aaret Indførelse og en vidtgaaende Anvendelse af Radiotelegrafi og -telefoni. Inden kort Tid vil alle Bombemaskinerne være udrustet med Radiopejleudstyr.

Koloniluftfart. Flyveenhederne i Libyen er direkte underlagt Luftfartsministeriet, og derfor bliver de Luftstridskræfter, der ligger i de nordafrikanske Kolonier, i Krigstilfælde inddraget i Moderlandets Forsvars- og Angrebssystem. Oprettelse af nye Flyvepladser og Udvidelse af allerede eksisterende Flyvepladser i Libyen bliver stadig gennemført uden Afbrydelse, idet der tages Hensyn til deres Anvendelse i Mobiliseringstilfælde.



Italienske Militærmaskiner danner Ordet „ITALIA" i Luften.

NYT FRA ALLE LANDE

Lidt Statistik.

Det engelske Luftfartsministerium har udsendt en Oversigt over de europæiske Staters civile Lufttrafik, hvoraf det fremgaar, at Storbritannien først staar som Nr. ti med Hensyn til Trafikmaskinernes Fart. Schweiz er Nummer ét med en Gennemsnitsfart paa 163,5 miles p.T. Derefter kommer Tyskland med 137 m/T, Sverige og Frankrig med 119 m/T, medens England kun naar 116 m/T.

Med Hensyn til indregistrerede civile Maskiner staar Frankrig som Nummer ét med 2065 Maskiner, Tyskland som Nummer to med 1809 og Storbritannien som Nummer tre med 1535.

Royal Air Force i Ægypten.

Der er som bekendt fornyligt blevet afsluttet en Traktat mellem England og Ægypten angaaende det fremtidige Forhold mellem de to Lande — en Traktat, der paa den ene Side tager Hensyn til de ægyptiske Krav om større Selvstændighed, og paa den anden Side sikrer Englands vitale Interesser, særlig omkring Suez Kanalen og i Sudan.

Efter Traktaten vil de engelske Landstyrker i Ægypten blive formindsket, hvorimod Luftstyrkerne vil blive forøget, og alle ægyptiske Lufthavne staar for Fremtiden aabne for Air Force's Maskiner. Endvidere vil der blive anlagt to nye militære Flyvepladser til Brug for R.A.F. ved Suez og Moascar.

Opsigtsvækkende engelske Planer om transatlantisk Lufttrafik.

Den transatlantiske Lufttrafik, der har staaet paa Dagsordenen gennem snart mange Aar, synes nu at være nær sin Virkeliggørelse, idet Regeringerne i England, Irland og Canada er blevet enige om at give et Selskab i hver af de tre Lande Koncession paa at drive atlantisk Luftfart. De tre Selskaber, af hvilke det engelske vil blive Imperial Airways, skal saa drive Ruten i snævert Samarbejde.

Canada skal betale 20 % af de aarlige Subsidier — dog ikke over 75,000 £ — Irland 5% — dog ikke over 12,000 £ — mens England og New Foundland betaler Resten. England betaler yderligere Irland 6000 £ til Oprettelse af en ny meteorologisk Station til Brug for Ruten.

Det er Hensigten snarest muligt at paabegynde Forsøgsflyvningerne.

Royal Air Force Reserve.

Som et Led i den gigantiske engelske Luftoprustning er det nu blevet bestemt, at der skal skabes en hel Hær af frivillige Flyvere, der skal danne en Reserve for de regulære Luftstyrker, om Krigen skulde komme over Landet.

Sagen har været indgaaende behandlet i Parlamentet, hvor Luftfartsministeren, Viscount Swinton, gjorde Rede for Regeringens Planer og oplyste, at det var Tanken at uddanne 800 unge Mænd i Alderen mellem 18 og 25 Aar i hvert af de kommende tre Aar, saaledes at man ved Udgangen af 1939 raadede over 2400 veluddannede Flyvere i den frivillige Reserve. Hertil kommer saa de 3000 Flyvere, der normalt staar i Air Force's Reserve, hvorved Totalantallet bliver 5400.

»Kongen har approberet,« sagde Viscount Swinton i Overhuset, »at den nye Styrke benævnes Royal Air Force Volunteer Reserve. Den optager kun unge Mænd fra det civile Liv, og de vil faa deres Uddannelse paa en Række nye Flyvepladser, der skal anlægges ved enhver større By eller Landomraade med større Befolkning, hvor der ikke i Forvejen er Lufthavne, saaledes at Adgangen til at faa den nødvendige praktiske Træning bliver saa let som mulig. Det er nemlig Planen, at disse mange nye Flyvere skal kunne passe deres civile Bestillinger samtidig med, at de i deres Fritid lader sig uddanne til Landets Forsvar.«

Under Debatten forespurgte det socialistiske Medlem, Lord Strabolgi, om Regeringen ogsaa agtede at lade Kvinder faa Adgang til denne Luftreserve, idet han pegede paa, at der var mange fortræffelige kvindelige Flyvere i Landet — med Amy Johnson som det straalende Førstenavn.

»Jeg skal være den sidste,« svarede Ministeren, »til at underkende Kvindernes Dygtighed paa dette Omraade som paa saa mange andre, men jeg tror ikke, at deres Plads er i Kamplinien. Snarere tror jeg, at der i fremtidige Krige kan vente dem store Opgaver ved Luftambulancer eller lignende Ting.«

Tysk Rekordflyverske.

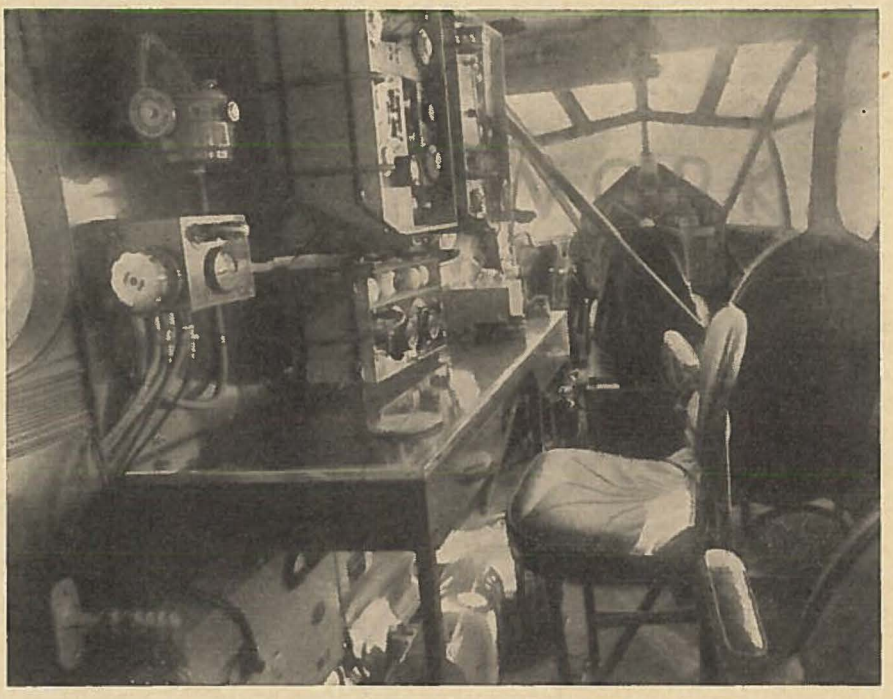
Som en yderligere Understregning af den engelske Luftfartsministers Udtalelser om de kvindelige Flyveres Dygtighed kommer Meddelelsen om, at den tyske Flyverske Fru Elli Beinhorn-Rosemayer den 6. August har foretaget en imponerende flot Flyvning med Besøg i tre Verdensdele paa een Dag. Fruen startede om Morgenen i Damaskus og fløj via Cairo, Athen og Budapest til Tempelhofer Flyvepladsen i Berlin. Hele Turen tog iberegnet Mellemlandinger 20 Timer.

Ny Flyveforbindelse England-Skandinavien.

Der var, som man maaske kan erindre, i Vinter Tale om, at der i Aar vilde blive aabnet ikke mindre end tre engelske Ruter paa Skandinavien: British Airways, Continental Airways og British Scandinavian Airways. Imidlertid er de førstnævnte Selskaber blevet slaaet sammen i den seneste Tid, mens den sidste overhovedet ikke er kommet i Gang endnu, og der er saaledes i Øjeblikket kun een engelsk Rute paa de nordiske Lande.

Nu synes imidlertid British Scandinavian Airways Planer at være blevet modne til Realisation, idet Selskabets Direktør, Hr. Coutain-Barber, efter hvad B. T. meddeler, har udtalt, at hans Selskab i Forbindelse med forskellige andre engelske Luftfartssel-

(Fortsættes Side 18)



Det flyvende Demonstrationslokale.

Vi bringer her et Billede af Kabinen i *Smith's Aircraft Instruments* Dragon Moth, der paa sin Tur rundt til forskellige europæiske Lande ogsaa gæstede Kastrup Lufthavn. Det flyvende Demonstrationslokale vakte stor Interesse hos Fagfolk, og i Særdeleshed beundrede man den automatiske Styring, »George« som den spøgefuldt blev kaldt.

„Himmelloppen" i en Nøddeskal.

DET er ret ejendommeligt at bemærke den Interesse, der i visse Kredse rundt i Landet stadig samler sig om Miniature-Flyvemaskinen »Himmelloppen«. Man ser det blandt andet af de smaa Historier, der ikke sjældent dukker op i Dagspressen og forlener denne Maskine med en vis Glorie.

I Provinsblade saa man saaledes for kort Tid siden meddelt, hvor let og billigt det er at fremstille en saadan »Loppe«, og hvor glimrende Flyveegenskaber den er i Besiddelse af. I et bestemt Blad læste man, at Arrangøren af en Udstilling, hvorunder Himmelloppen vakte Tilskuernes største Interesse, klart og nøgternt fortalte disse Tilskuere »at man ikke befandt sig saa usikkert i en saadan Maskine, som ved at færdes paa Landjorden mellem de livsfarlige Motorcykler og Automobiler.«

Hvad det egentlig er, der kaster Glans over »Pou-du-Ceil« staar ikke helt klart for de flyvesagkyndige, der kender lidt til den og har fulgt dens Løbebane. Maaske er det Klangen af Navnet, maaske Konstruktøren Henri Mignet's raskt skrevne Bog om »Pou-du-Ceil«, eller maaske er det Maskinens Lidenhed og ret mærkværdige Udseende.

I hvert Fald har Himmelloppen endnu ikke gjort sig fremtrædende her i Landet ved sine Præstationer af den simple Grund, at den til Dato ikke har fløjet herhjemme.

Der er i Virkeligheden kun bygget een »Loppe« efter de lovmæssige Bestemmelser for saadan Bygning, og denne Maskine er endnu ikke prøvefløjet endsige har faaet det nødvendige Luftdygtighedsbevis. Hvorvidt den nogensinde vil naa saa langt er et aabent Spørgsmaal.

Hvorledes gaar det da med Himmelloppen i andre Lande? Ja, i Frankrig, hvor denne Type først saa Dagens Lys, er den saa vidt vides for Tiden sat i Karantæne. Formentlig skal den, efter de mange Ulykker, den har forvoldt, grundigt undersøges af Luftfartsmyndighederne, forinden Spørgsmaalet om dens Frigivelse til almindelig Brug atter behandles.

I England og andre Lande er det ikke gaaet meget bedre; ogsaa her har »Loppen« givet Anledning til Ulykker, alvorlige Bekymringer og ivrige Diskussioner.

Af de Oplysninger, der er fremkommet i udenlandske flyvetekniske Tidsskrifter, fremgaar det, at Aarsagen til flere af de Ulykker, som har fundet Sted med »Himmelloppen« — selv med meget dygtige Flyvere ved Rattet — skyldes Typens daarlige aerodynamiske Egenskaber. — Ikke alene er Maskintypens hele Konstruktionsprincip ret uheldigt, men smaa Variationer i de enkelte Seriemaskiners Opbygning forøger de uheldige Egenskaber betydeligt.

I Almindelighed kan det utvivlsomt fastslaas, at »Himmelloppen« ikke er i Besiddelse af den nødvendige naturlige Længdestabilitet, og at den er meget følsom med Hensyn til, hvor Tyngdepunktet er beliggende.

Højdestyringen, der foretages ved Hjælp af det bevægelige forreste Plan, er uhensigtsmæssig — Variationen i Planstillingen og Indfaldsvinklen foregaar for nær ved Maskinens Tyngdepunkt, bevirker en uhensigtsmæssig Vandring af Trykcentret og giver i det hele taget kraftige og uregulerbare Paavirkninger. Ogsaa den variable Afstand mellem de to Planer og Beliggenheden og Størrelse af Motorens Trækkraft har stor Indflydelse paa Maskinens Flyveegenskaber.

I det hele taget viser de Oplysninger og Erfaringer man har om »Himmelloppen«, at denne Maskine er meget vanskelig og langt fra ufarlig at flyve og manøvrere. Blandt andet har det vist sig gentagne Gange, at den kan komme i saadanne Situationer i Luften, at selv den bedste Flyver ikke er i Stand til at rette den op og lande paa naturlig Maade.

Usagkyndige Selvbyggere og Propagandister har udtalt i forskellige Blade, at »Himmelloppen« er let og billig at bygge, at den kan fremstilles for ca. 1500 Kr. Dette er ganske vildledende. En ordentligt udført Maskine med godkendt Flyvemotor kan ikke fremstilles for mindre end det dobbelte Beløb, og sandsynligvis vil Omkostningerne ligge nærmere ved 4000 Kr., end ved 3000 Kr.

Det er ligeledes en stor Misforstaaelse at tro paa, at enhver kan bygge en flyvedygtig »Himmelloppe«. Hertil hører Erfaring og Fagkundskab.

Naar der derfor herhjemme i større eller mindre Grad slaas til Lyd for Byggeri, og navnlig for Selvbyggeri af »Himmellopper«, er der formentlig al mulig Grund til i Tide at raabe »Vagt i Gevær« og stille den interesserede Ungdom Ansigt til Ansigt med Kendsgerningerne.

Iøvrigt vil der formentlig være Grund til at henlede Opmærksomheden paa efternævnte Bestemmelser, som gælder for Flyvning med alle Luftfartøjer, »Himmelloppen« indbefattet, og som allerede blev omtalt i December-Numret af »Flyv« 1935.

»Ethvert Luftfartøj skal, for at faa Tilladelse til Flyvning her i Landet, være forsynet med et gyldigt Luftdygtighedsbevis.

For at føre et saadant Bevis skal Luftfartøjet bygges efter godkendte Tegninger og Beskrivelser, kontrolleres under Bygningen af kompetente Personer og godkendes af Luftfartsmyndighederne.

Ethvert Luftfartøj, der flyves her i Landet, skal føres af en Person, der er i Besiddelse af et gyldigt Førercertifikat.

Endvidere skal der for ethvert Luftfartøj, der flyver, være tegnet en lovmæssig Ansvarsforsikring.«

Meningen med disse Linier er ikke at hæmme de Unges Interesse for Flyvning, men at lede denne Interesse bort fra Sideveje og ind paa et Spor, hvor der ikke spildes Tid, Penge og Anstrengelser, og hvor man ikke har Ærgrelser over fejlslagne Forhaabninger.

M. P. Eskildsen.

Den omdisputerede „Himmelloppe".

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

Yderligere Fremskridt med ventilløse „Bristol“ Motorer.

DER foreligger nu Oplysninger om de overordentlig fine Resultater af Prøver afholdt med »Bristol« Perseus II L »ventilløse« Motorer, som var monteret paa Imperial Airways Maskine »Syrinx«, konstrueret af Firmaet Short Bros. De to oprindelige Jupiter X.F.B.M. Motorer blev afmonteret Maskinen og erstattet med Perseus-Motorer, med hvilke særdeles tilfredsstillende Resultater opnaaedes. Da det første Par Perseus-Motorer blev afmonteret for at blive inspiceret, blev de erstattet af et andet Par, som efter 300 Flyvetimer nu er blevet sendt tilbage til Bristol Aeroplane Company's Værksteder til Inspektion. Disse Motorer har, ligesom det første Par, undergaaet en meget indgaaende og kritisk Undersøgelse efter at være blevet adskilt, og Resultatet af denne Undersøgelse har paa alle Maader bekræftet det særdeles gode Indtryk, det første Par afgav. Det sidste Par var faktisk, ifølge Inspektørernes Rapport, i bedre Tilstand end det første Par.

De to oprindelige Motorer er igen blevet paamonteret »Syrinx«-Maskinen, og Prøverne fortsættes, naar det sædvanlige Rutinearbejde tillader det. Et samlet Antal af 1505 Flyvetimer er nu blevet afsluttet efter fire Maaneders Forløb, og Hensigten med denne vigtige Prøve har været at bevise Motorens særdeles fine all-round Egenskaber i Transportmaskiner.

Motorerne har været Genstand for meget fordelagtig Omtale, fordi Vedligeholdelse ikke har været nødvendig medens de har været i Brug hos Imperial Airways, bortset fra de gængse Inspektioner af Tændrør for hver 40 Flyvetimer. At kunne spare den Tid og Ulejlighed, der medgaar til Vedligeholdelse af andre Motortyper, vil være af yderste Vigtighed for Luftfartsselskaber.

Det blev endvidere godtgjort ved disse Prøver, at Gliderne var i ualmindelig fin Stand. En af disse Motorer, der blev anvendt paa Imperial Airways Ruter, har nu gaaet ialt 740 Timer, og det er interessant at bemærke, at Gliderne, som er fremstillet af et specielt behandlet Materiale, overhovedet ikke viser Tegn paa Slid. Efter at have gaaet i dette Tidsrum har de faaet en bemærkelsesværdig glaslignende poleret Overflade, hvilket, naar man tager Hensyn til den Tid, Motoren har gaaet, synes at vise, at disse Glideres Levetid er uendelig lang. Medens Olieforbruget har ligget lavere end for Ventilmotorer, har Prøverne vist, at Forbruget har haft en afgjort Tendens til at blive mindre, efterhaanden som Antallet af Flyvetimer steg.

Et stort Antal Prøveflyvninger, udført fra Maj til September, og ialt beløbende sig til 300 Timer med Aquila-Motoren, der er beregnet til Civilflyvning, er ligeledes blevet foretaget med »Bristol« Bulldog og Bullpup-Maskiner. Denne Motor er beregnet til Flyvning med Brændstof med Oktantal 73, og er paa 500 maksimale B.H.K. ved Havets Overflade med 2600 O.P.M. og har en kontinuerlig Ydeevne af 300—335 B.H.K. ved Havets Overflade ved 2200—2400 O.P.M., alt efter Monteringen og Flyvemaskinens Konstruktion. Disse Forsøg har været fløjet under udpræget strenge Vilkaar; Motorerne er kørte med fuldt aabent Gasspjæld og maksimale Hestekræfter, for at underkaste dem haarde indledende Prøver, som en Forberedelse til Udviklingen af en større Hestekraftydelse for denne Motortype.

Disse Prøver udgjorde henved 300 Flyvninger med et tilsvarende Antal Starter og Landinger, og bestod af lange Flyvninger med fuldt aabent Gasspjæld ved 2775 O.P.M. i 1000 Fods Højde, Fuldkrafts Stigninger til 10,000 Fod, Brændstof Forbrugsprøver i forskellig Højde og ved forskellig Overladningstryk, Forsøg med Brændstoftilførsel i forskellig Højde og lange Flyvetogter ved 2300 O.P.M. i store Højder. Ved samtlige Forsøg benyttede man Brændstof efter Specifikation D.T.D. 134 (Oktantal 73) og CASTROLAERO »C.« Olie; det gennemsnitlige Brændstof- og Olieforbrug var under disse varierende og haarde Prøver henholdsvis 20 Gallons (90,87 l) pr. Time og 5¾ pints (3,262 l) pr. Time. Disse Tal maa betegnes som overordentlig ringe, naar man tager Prøvernes Forskelligartethed i Betragtning, men Forbruget ved normal Flyvning er naturligvis betydeligt lavere.

Motorernes Tilstand var efter disse Flyvninger i enhver Henseende tilfredsstillende, da de blev lukket op, og de officielle Udtalelser siger bl. a.: »Motorens almene Tilstand maa betragtes som værende udmærket, og man er af den Formening, at Motoren kunde have gaaet meget længere, uden at et Eftersyn var nødvendigt. Slamdannelsen i Motoren var overordentlig ringe og viser, at denne havde arbejdet under gunstige Forhold«. Disse Resultater er værd at bemærke under Hensyn til de meget vanskelige Prøver.

»Aquila« Motorer til Civilflyvning bliver nu installeret i en moderne Type Flyvemaskine med høj Virkningsgrad. Resultaterne af Forsøgene med denne Maskine vil sikkert give værdifulde Oplysninger om den »ventilløse« Motors Egenskaber, naar den udsættes for de vanskelige Krav, som Flyvning med stor Hastighed stiller.

Rekorderne falder!

DEN store smukke Vandrepokal som en anonym Velynder har skænket Dansk Svæveflyver Union, og som første Gang skulde uddeles for en Flyvning paa mindst to Timers Varighed, er allerede nu vandret fra Unionens Varetægt over i sin første Indehavers Hænder.

Lørdag den 22. August Kl. 10,34 om Formiddagen gik Otto Veibel op ved Raageleje i en frisk nordvestlig Vind, og først Kl. 13,12 efter to Timer og 38 Minutters Flyvning frem og tilbage langs den fire Kilometer lange Strækning hvor Hangflyvning er mulig, satte han igen Planet paa Jorden.

Som Tidtagere fungerede de to kendte Svæveflyvere, Ulrik Birch og Villy Jensen, der forøvrigt ogsaa begge to var i Luften senere paa Dagen og foretog Flyvninger paa op mod to Timers Varighed.

Disse smukke Resultater vil utvivlsomt virke som en kraftig Spore for vore mange unge, ivrige Svæveflyvere og sætte yderligere Fart i den smukke Sport herhjemme.

Nyt fra alle Lande.

(Fortsat fra Side 15)

skaber agter at oprette en Rute, der vil strække sig fra Shetlandsøerne over Edinburgh, London—Skandinavien. Turen fra London til København skulde flyves i eet Stræk uden Mellemlandinger, hvorved Rejsetiden mellem de to Byer vilde blive bragt ned til ca. 3½ Time — d. v. s., at man vilde komme hurtigere til London end til Nyborg!

Ny fransk Jager.

Den nye eensædede Jager, Morane 405, minder om den engelske »Hurricane I«. Den er udstyret med en saakaldt Kanon-Motor (Hispano Suiza 820 H.K.), og dens Bevæbning bestaar af 3 Maskingeværer og 1 20 mm Kanon. To af Maskingeværerne er indbygget i Planerne saaledes, at de skyder uden om Propelkredsen. Dens største Hastighed opgives til 480 km/T.

(Fortsættes Side 23)

Eneforhandler for Danmark

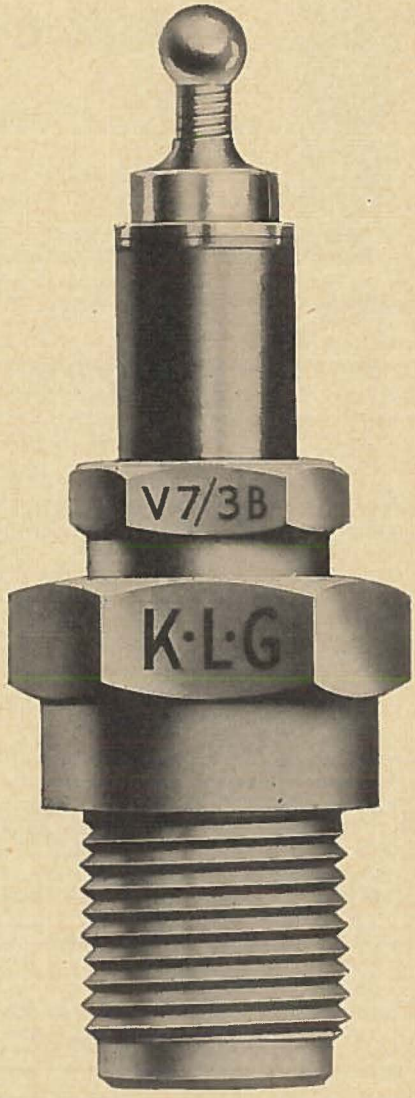
af

K. L. G. TÆNDRØR

ALFRED RAFFEL A/S

FARVERGADE 15

KØBENHAVN K.



K·L·G

Supreme in the Air

FLYVEMASKINER OG TILBEHØR

K. L. G.

KVALITETSTÆNDRØRET

Lager hos:

ALFRED RAFFEL A/S

Farvergade 15 Telefon C. 6395

Omkring dansk Privatflyvning.

(Fortsat fra Side 6)

der alle foruden den sportslige Interesse i høj Grad benytter Flyvemaskinen som praktisk Befordringsmiddel.

Man bør være opmærksom paa, at den danske Privatflyvning baade med Hensyn til Flyveskolerne, Luftfartstilsynets Kontrol og Privatflyvningens Udførelse i det hele taget er praktiseret paa en udmærket og tilforladelig Maade, som Landet kan være vel tjent med.

Statistik er jo altid oplysende, og nedenstaaende Skema giver et glimrende Billede af dansk Privatflyvnings Stilling i Forhold til forskellige andre Landes. Disse Tal har Foreningen »*Danske Privatflyvere*« velvilligst stillet til vor Raadighed.

	Indbyggerantal i Millioner	Erhvervs Maskiner	Privat Maskiner	Klub Maskiner	Ialt	Antal Maskiner i Danmark, hvis baseret paa Indbygger Antal
Danmark	3,65	15	8	0	23	
England	40,3	168	589	141	898	90 (ca. 10%)
Frankrig	41,88				2350	235 („ „)
Belgien	8,2	34	96	35	165	82 („ 50%)
Schweiz	4,1	23	47	29	99	99 („ 100%)

Kommentarer er egentlig overflødige, kun skal det lige bemærkes, at i alle disse Lande bliver der ydet Privatflyverne Tilskud fra Staten enten direkte eller gennem Klubberne for at fremme Udviklingen. Disse Tilskud er af en betydelig Størrelse og Omfang, og samtidig hermed ydes der ogsaa anden Hjælp til Skoleflyvning, Adgang til Flyvepladser m. m.

Danmark byder i højere Grad end de fleste andre Lande alle gode Betingelser for Flyvning: Klima og Vejrforhold muliggør Flyvning hele Aaret rundt, og de overvejende flade Landarealer afgiver næsten overalt Muligheder for Anlæg af gode Landingspladser uden større Omkostninger, hvorfor vort Land burde have en særlig fremtrædende Plads med Hensyn til Flyvning.

Et Blik paa ovenstaaende Skema fortæller desværre noget ganske andet.

I andre Lande hjælper Staten Privatflyvningen til at naa saa højt et Udviklingstrin som muligt — herhjemme hindrer Staten Privatflyvningen i overhovedet at naa noget Udviklingstrin.

Hvorfor? Mon nogen i Grunden er i Stand til at give et blot nogenlunde plausibelt Svar paa det Spørgsmaal?

K. J.

Engelske Flyveklubber.

(Fortsat fra Side 11)

den og den Tid — naar Ejeren da kommer til Aerodromen, vil han finde sin Maskine parat, med opvarmet Motor etc. — Hatfield er typisk for den private Flyveklub-Bevægelse i England.

Heston har ikke Tennisbaner og Svømmebassin, men er, set fra et erhvervsmæssigt Standpunkt, muligvis nok saa interessant. Den ligger en halv Times Kørsel fra London og er Endestation for en Del betydelige indenlandske Luftlinier. Heston-Maskinerne starter fra Blackpool, Manchester, Jersey, Plymouth og Newcastle, og samtidig er den en af de tre Flyvepladser i Sydengland, som har Toldkontrol. Af samme Grund besøges den af Privatejere fra Kontinentet, som flyver til London eller andre Dele af England.

Heston Aerodromen er noget mindre end Hatfield, men Bygningerne er paa ingen Maade mindre komfortable. Heston har ogsaa Terrasser, smukt udstyrede Spisesale, Rygeværelse og Bar, og har naturligvis Flyveskole. Denne har efterhaanden vundet internationalt Ry for sin grundige og udmærkede Undervisning. Her er ligeledes Plads for Opbevaring af Privatmaskiner, og der bydes Ejerne en fortrinlig Service.

Disse engelske Klubber for Privatejere er udmærkede Institutioner. Begejstringen for Flyvning fremmes, og hvad der end fra Flyvepladsens Side bydes paa i Retning af andre Interesser, er det først og fremmest Interessen for Flyvning, som besjæler Medlemmerne af disse Klubber.

Brooklands, som er beliggende midt i den berømte Væddeløbsbane af samme Navn, er en af de ældste Flyvepladser i England. Her er ligeledes moderne Bygninger, som harmonerer med Flyvningens Idéer. Racervognene kører stadig rundt paa Banen, enten under Væddeløb eller i Træning for de større Løb. Det er derfor en Selvfølge, at Brooklands Flyveklubben mere end nogen anden Klub tiltrækker Folk, som er interesserede i Motorløb under alle dets Former.

Her gives ligeledes fortrinlig Undervisning i Flyvning samt i Navigation og Motorlære, og det er fra disse Klubber, man kan modarbejde Paastanden om det hasarderede ved Flyvning. — Gennem disse engelske Flyveklubbers udmærkede Propaganda styrkes Tilliden til Flyvning, og Publikum lærer at indse det logiske i at benytte Luftvejen saavel til Erhvervsbrug som til Privatflyvning.

Formaalet med denne Artikel er ikke at fremhæve Fordelene ved den enkelte Klub, men at give en Oversigt over Privatflyvningens Standard i England for Tiden. Medens man hidtil mest har anvendt aabne Maskiner, synes der nu at være stor Efterspørgsel efter lukkede Maskiner, saavel til Undervisning som Privatbrug. — Læderhjælme, Kapper og den Slags Udstyr er ved at blive forhistorisk, og det kan med Sikkerhed siges, at den lukkede Maskine nu overvejende foretrækkes.

Uheld høres der sjældent om nutildags. London Aeroplane Club i Hatfield har f. Eks. gennemsnitlig over 100 Flyvetimer ugentlig Aaret rundt, har 7 Maskiner i Brug, og der indtraf i 1934 intet alvorligt Uheld.

I næsten alle Flyveklubber, navnlig de, der ligger i Nærheden af London, er der Værelser for tilfældige Gæster, samt for dem, der ønsker at opholde sig en Tid paa Stedet og dyrke den Selskabelighed, der bydes paa.

Udenlandske Gæster kan være sikre paa en hjertelig Modtagelse i disse Klubber.

Kan der tænkes en bedre Ferie, end et Flyvekursus med Ophold i behagelige Omgivelser hos gæstfri og interesserede Værter?

C. Thielst.

Aristokraten blandt Motorcycler

Matchless

Et B. P. Mærke

Uovertruffen Konstruktion
Højeste britisk Kvalitet
Billigste danske Priser

10 fremragende Modeller - Priser fra
Kr. 1050.00
Forlang Prospekt

Lyngby Automobil-Central
Hovedgaden 1 - Telefon: Lyngby 1030

MOTOR-PALÆET
Østerbrogade 20 - Telefon: Øbro 2878

Modelbyggeren.

(Fortsat fra Side 13)

skaffelse af Tegninger og Bøger om Modelflyvning m. m., kan faas ved Henvendelse til *Dansk Svæveflyver Union, Vester Fælledvej 41, Kbhn. V.*, eller til »FLYV«s Redaktion, Trommesalen 2 og 4, Kbhvn. V.

Start en Modelklub! staar der over denne lille Artikel. Det er Redaktionens Haab, at saa mange som muligt vil følge denne Opfordring til Gavn og Trivsel for dansk Modelflyvning. Som yderligere Opmuntring udsætter Redaktionen 1 Dana-Sejler til hver af de ti første Klubber, der bliver startet herhjemme inden Udgangen af 1936, og som har mindst 10 Medlemmer.

SVENSK VERDENSREKORD I MODELFLYVNING?

I de seneste Aar har svensk Modelbygning- og flyvning taget et overordentlig stort Opsving, takket være ikke mindst den Omstændighed, at Modelsporten er kommet ind under faste og levende Organisationer, der har bragt den udover Dødvandet og ind i en efterlignelsesværdig Fremgangsperiode, der lover godt for en yderligere Udvikling i Tiden, der kommer. Der findes spredt over hele vort østlige Frændeland en stor Mængde energisk arbejdende Klubber, hvis Medlemmer bliver ansporet til yderligere Anstrengelser og Opfindsomhed gennem landsomfattende Modelstævner, hvor der efterhaanden bliver opnaaet virkelig imponerende Resultater, og hvor i Parantes bemærket ogsaa enkelte danske Deltagere har formaaet at placere sig fint — sidst saaledes *Eyvind Olsen*, København, der i Foraaret sejrede med sin Flensted Jensen-Model (Tid: 1 Min. 20,0 Sek.) ved FLYGNING's Stævne i Stockholm i Klasse S.D. (Svævemodeller 100—150 cm).

En af de bedste svenske Modelkonstruktører, Åke Roggentin, hvis Navn ofte figurerer blandt Præmietagerne i Konkurrencerne, og som er Medlem af Modelflyveklubben »Vingarne«, har med sin sidste Nykonstruktion, en Kropmodel i Klasse M.B. (Motormodel 50—75 cm) »Kungsørnen«, sat Verdensrekord for Modeller af denne Klasse ved en kontrolleret Flyvetid paa ikke mindre end 42 Min. 43,2 Sek.

DUPLEX
SPLINTFRIT GLAS
STENFELDT HANSEN
Central 5800

Antagelig har Maskinen fløjet betydelig længere, men efter denne Tids Forløb forsvandt den for Tidtagerne i en Sky i 900 Meters Højde.

Desværre for svensk Modelsport kan denne Rekord imidlertid ikke blive anerkendt som Verdensrekord, fordi der ikke som krævet har været tre Tidtagere, saa Åke Roggentin maa nøjes med at have sat officiel svensk Rekord og uofficiel Verdensrekord.

Det kunde være interessant nu, hvor dansk Modelsport forhaabentlig staar overfor et lignende Opsving som den svenske, at faa konstateret, hvor store de danske Rekorder er i de forskellige Klasser, og »FLYV« vil være taknemlig for at faa sendt Resultater ind ude fra Landet eller fra Byerne, hvor der drives Modelsport.

Men husk, at Tiderne skal være kontrollerede af mindst to Tidtagere!

Sporten.

(Fortsat fra Side 12)

MEDDELELSER

Efter den vellykkede Generalforsamling, er den nye Bestyrelse straks begyndt paa mange store Opgaver. En af de Ting, der straks er slaaet mægtigt an, er Teoriundervisningen Onsdag Aften. Tscherning og Militærflyveren Olsen har paa en fortrinlig Maade tilrettelagt Undervisningen for henholdsvis A, B og C-Flyvere.

Disse Teoritimer, der er saa nødvendige for Svæveflyverne, er for første Gang indført i en københavnsk Svæveflyveklub, og vil blive fortsat hele Vinteren.

—o—

Luftfartforsikringer

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Fraktion for Danmark

Tlf. Central 12793

••

Ulykkesforsikringspolicer udstedes ved Billetkontoret i Lufthavnen

Værkstedet, Wildersgade 41, er aabent Mandag og Fredag for Bygning. Onsdag er forbeholdt Teoriundervisning; paa samme Aften træffes Formanden og Kassereren.

—o—

En af vore Medlemmer, cand. polyt. Carl Johansen, er rejst til Østrig for at forhandle med Ingeniør Hütter angaaende Bygningen af »Kingsky« og »Hütter 17«. Paa Vejen hjem besøger man Wasserkuppe og forskellige Flyvemaskinefabrikker.

—o—

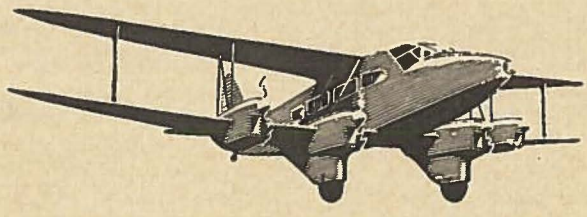
Foreningen har oprettet en Modelafdeling for unge Mennesker fra 10—18 Aar. Kontingentet er 1 Kr. om Maaneden. Mødeaften hver Torsdag i Wildersgade 41, hvor der bygges og undervises.

—o—

Dansk Flyvnings Historie.

Bogen om »Dansk Flyvnings Historie«, der blev omtalt i sidste Nummer af »Flyv«, vil antagelig foreligge færdigtrykt til Udsendelse i November Maaned iaar.

Bogladeprisen vil blive 10 Kr. uindbunden. Aeronautisk Selskabs ordinære Medlemmer vil dog kunne erhverve sig eet Eksemplar hver af Bogen for kun 7 Kr. ved Forudbestilling paa Selskabets Kontor. Tegningen hertil slutter d. 15. November.



BRITISH AIRWAYS
(Kgl. Post)
DE HAVILLAND 86 A

Modellen faas hos THORNGREEN

Pris 6,50 Kr.

DEN STORE AFTEN I KASTRUP

DET Møde, Selskabet havde arrangeret den 20. August ude i Kastrup Lufthavn, fik et overordentlig vellykket Forløb. Ca. 150 Medlemmer med Formanden, Havnedirektør F. Laub, i Spidsen havde fulgt Parolen og fik i det fire Timer lange Møde et klart og instruktivt Billede af Lufthavnens Liv og Virke baade ved Dag og ved Nat.

Mester Peter Nielsen indledede Mødet og trak Programmet op, hvorefter Deltagerne under hans kyndige Førerskab gik en Rundtur i Havnen og besaa de to store Hangarer og Skeletter til den nye Kæmpehangar, der med sine 93 Meters Længde og 33 Meters Bredde bliver i Stand til at huse selv de største Maskiner. Af de Maskiner der fandtes i Havnen vakte naturligvis den gigantiske »Flyvende Vinge« den største Interesse, men ogsaa de smaa fikse Sportsmaskiner i Hangar 2, deriblandt Mekaniker Krammes »Himmelloppe«, fik deres Del af Gæsternes Bevaagenhed. De af Toldvæsnet plomberede Maskiner, der stod som i Skammekrogen ovre i et Hjørne, fik en til med et Suk at mindes dansk Sportsflyvnings kummerlige Kaar i Dag.

Efter Rundgangen samledes Deltagerne til et fælles Kaffebord ovre hos Hammer i Krudthuset, og her holdt bl. a. Kaptajn Bjarkow, Havneleder Leo Sørensen og den nye Sikkerhedsofficer, Kaptajnløjtnant Dalbro nogle korte orienterende Foredrag om Lufthavnen, dens Liv og Virke og om dens kommende Modernisering.

Imidlertid var Dagen svundet, og i den mørke straalende Augustnat tog Havnens Natbelysning sig pragtfuld ud. Ingen, der ikke har set Lufthavnen ved Nat, kan rigtig forstaa, hvilket vidunderligt Skue det egentlig er. Ikke mindst vakte det Deltagernes Begejstring, da det nye flood-light blev tændt og for en stakket Stund under Natflyvernes Landing fik det dybe Mørke derude paa Pladsen til at vige for det klareste Dagslys.

I Forbindelse med Demonstrationen var der arrangeret en Rundflyvning for Medlemmerne — hvis der skulde vise sig tilstrækkelig Tilslutning, havde Selskabet forsigtigt skrevet i Indbydelsen. Der var Tilslutning! Ikke mindre end 94 af Mødedeltagerne stormede de Maskiner, som D. D. L. havde stillet til Disposition.

Kastrup Lufthavn, der forleden blev forevist Aeronautisk Selskabs Medlemmer. Den nye Hangar III er nu under Bygning mellem de to gamle Hangarer til højre i Billedet.

FOREDRAGSSÆSONEN BEGYNDER

Som meddelt Side 23 begynder Aeronautisk Selskab sin Foredragsrække for den kommende Vinter med et Foredrag af Hr. Direktør *E. E. de Jong* den 16. Oktober.

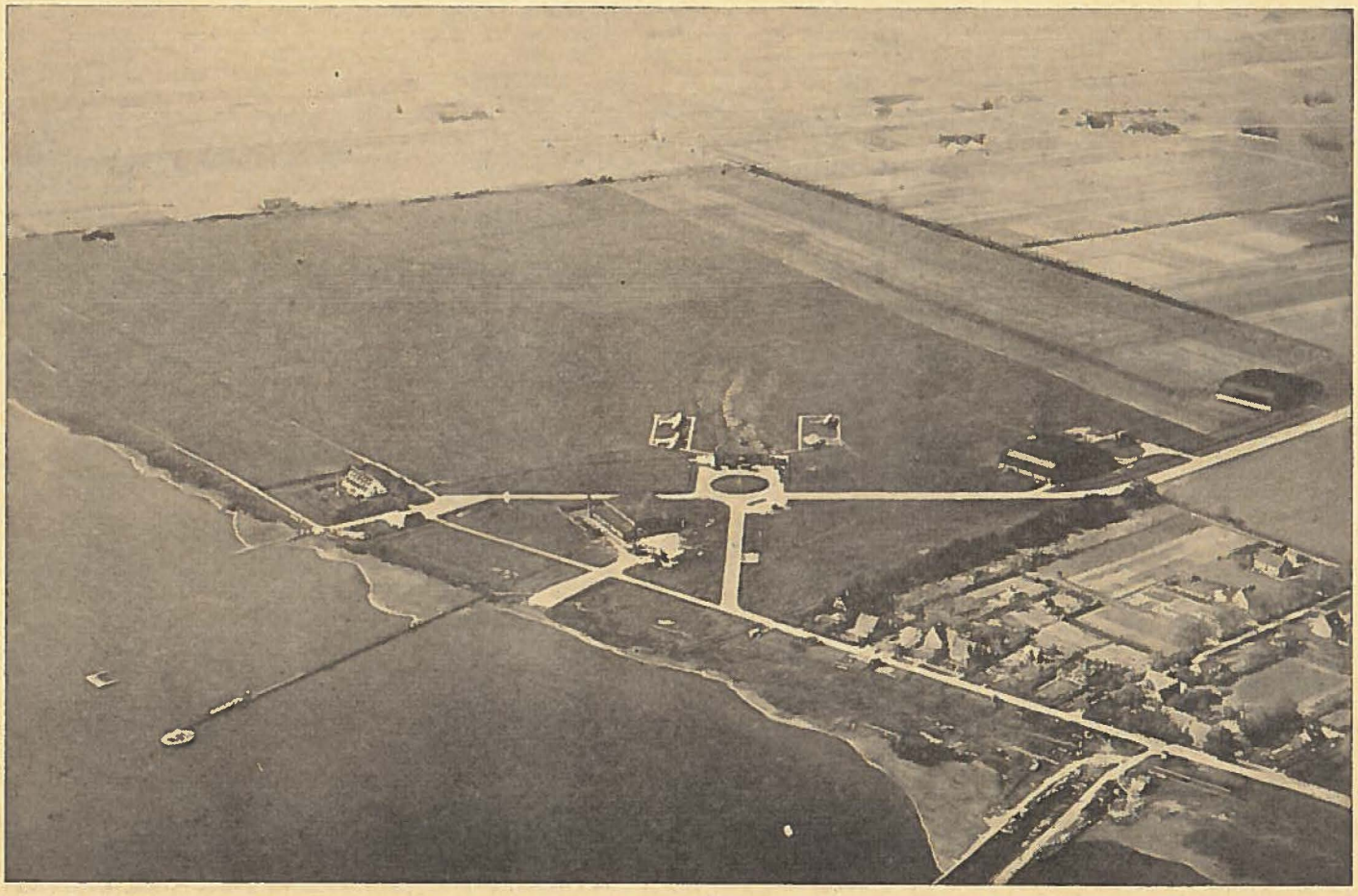
Nogen Introduktion behøver Direktør E. E. de Jong ikke. Han hører til de mest kendte Skikkelser indenfor Trafikflyvningen herhjemme, idet han gennem en Række Aar har været K. L. M.s Repræsentant i Danmark.

Emnet for Foredraget garanterer for stor Interesse blandt Selskabets Medlemmer, der da ogsaa forventes at møde op i stort Tal.

Vi haaber at blive i Stand til at fortsætte med et maanedligt Foredrag fremefter, og vi kan allerede nu meddele, at Hr. *Raymond Maillard*, der er Air France's Repræsentant her, har givet Løfte om at holde et Foredrag Fredag den 11. December om „Air France's sydamerikanske Luftruter". Nærmere herom vil blive meddelt i „Flyv"s November Nummer. For November Maaned kan vi endnu ikke meddele Tid og Emne, men haaber at kunne meddele dette i „Flyv"s Oktober Nummer.

Vi regner iøvrigt med, at alle Medlemmer læser „Flyv", og ud fra den Forudsætning vil vi i videst mulig Omfang benytte vort Medlemsblad til Meddelelser om Afholdelse af Foredrag o. l. og ikke som almindeligt var tidligere udsende Kort til det enkelte Medlem, da denne Fremgangsmaade er baade tung og bekostelig.

Bestyrelsen.



En Tur til Wasserkuppe.

(Fortsat fra Side 10)

gere Ophold, tog vi Afsked med de tyske Svæveflyvere og begav os igen paa den lange Vej hjem til Danmark.«

J. O.

Til J. O.'s Beretning skal vi knytte følgende Bemærkninger:

Det hænder jævnligt, at Redaktionen faar Forespørgsler fra Læsere rundt om i Landet angaaende Bygning af Svæveplaner, og det fremgaar tydeligt af de fleste af disse Henvendelser, at vedkommende Spørger forventer, at man bare behøver at bygge sig et Plan for at kunne gaa op og slaa samtlige Verdensrekorder med det samme — saadan omtrent da. Man maa jo blot haabe, at disse lidt for optimistiske vordende Flyvere ved at læse ovenstaaende lille Beskrivelse af et Besøg paa Wasserkuppe maa faa et Indtryk af, at der hører Skole og Skole og atter Skole til, førend man overhovedet kan tænke paa at kunne kalde sig Svæveflyver. Vore egne hjemlige Indehavere af B- og C-Certifikaterne vil kunne tale med derom.

For at spare eventuelle nye Spørgeres — og Redaktionens Tid — skal vi give en kortfattet Oversigt over nogle af de i Udlandet almindeligst anvendte Skoleplaner i Dag.

1) **ANFÄNGER** — bruges som nævnt ovenfor til den første Skoling. Til dette Plan kan der skaffes Tegninger (med svensk Tekst) til en Pris af ca. 45 danske Kroner. De til Bygningen nødvendige Materialer vil antagelig komme til at koste ca. 700 Kroner. Byggetiden vil andrage ca. 600 Arbejdstimer.

2) **ZÖGLING**, der benyttes til det næste Trin i Uddannelsen, maa ikke forveksles med den nu forældede STAMER-LIPPISCH-ZÖGLING, der anvendes en Del her i Landet. Tegninger til Zögling (med tysk Tekst) koster ca. 55 Kroner — iøvrigt er Byggetiden og Omkostningerne som ved Anfänger.

3) **GRÜNE POST** er et udmærket Skoleplan til den videre Uddannelse. Tegninger hertil (med svensk Tekst) kan skaffes til ca. 45 danske Kroner. Byggetiden er ca. 1000—1200 Timer, og Materialeprisen ca. 700 Kroner. Svæveflyverklubben i Hjørring har et Plan af denne Type under Bygning i Øjeblikket.

Af andre fortræffelige Planer i denne Klasse kan nævnes FALKE, GRUNAU BABY, RHØNBUSSARD og WOLF. Tegninger til disse Typer kan ogsaa fremskaffes, men de er en Del dyrere end de hidtil nævnte.

Det fremgaar af de anførte Byggetider, at det er en næsten uoverkommelig Opgave for en enkelt Mand at gaa i Gang med at bygge et Svæveplan — selv af den enkleste Type. Det kan selvfølgelig gøres, men der hører en Jernflid og en Jættetaalmodighed dertil, og er man saa endelig naaet til Vejs Ende og har sit Plan fiks og færdigt, skal man dog gaa i Kompagni med en lille halv Snes Mand for at faa det i Luften. Derfor maa man hellere straks fra Starten alliere sig med nogle ligesindede Kammerater og danne en Gruppe — kun derigennem kan man faa det rigtige Udbytte af den smukke og krævende Sport. Og den Vej er alle vore hidtidige Svæveflyvere da ogsaa gaaet.

Dansk Svæveflyver Union, Adr. Vester Fælledvej 41, Kbhvn. V., er til enhver Tid til Raadighed med Oplysninger om Svæveflyvning, Vejledning ved Start af Grupper o. s. v. Tegningerne til de ovennævnte Planer kan ligeledes faas ved Henvendelse til Unionen eller ved at skrive til »FLYV«s Redaktion, Trommesalen 2—4, Vesterport, København, V.

Nyt fra alle Lande.

(Fortsat fra Side 18)

Ny engelsk Jager.

Hawker »Hurricane 1« er den nyeste engelske Jagertype. Det er et fritbærende, lavvinget Monoplan, udstyret med en 1200 H.K. Rolls Royce Motor. Det er en Metalkonstruktion, beklædt med Lærred, og dens største Hastighed angives at være 480 km/T.

Aeronautisk Selskabs Foredragsrække

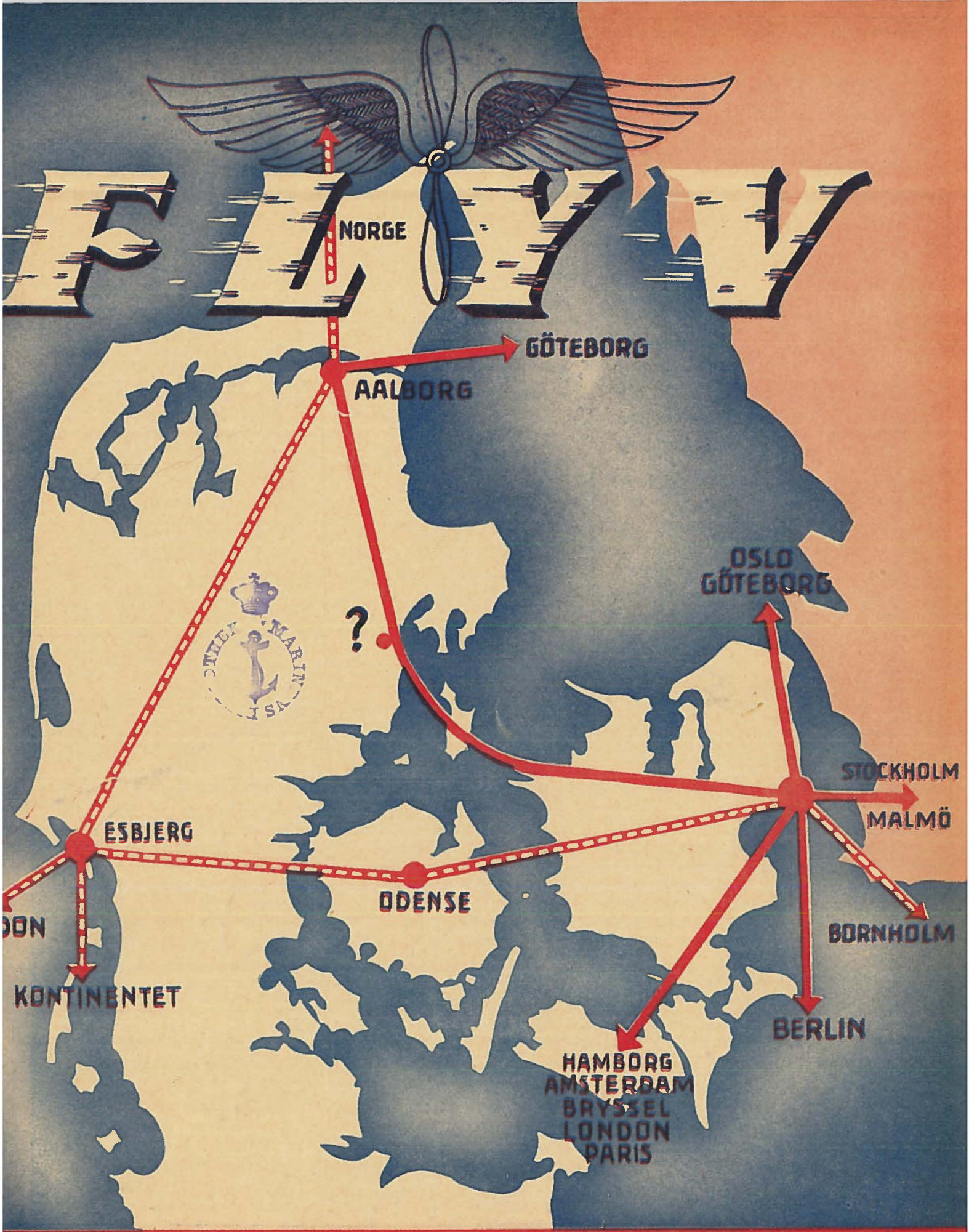
for Vinteren 1936-37 begynder *Fredag den 16. Oktober Kl. 20* i Dampskibsrederiforeningens Foredragssal, Amaliegade 33.

Direktør E. E. de Jong taler om:

„K. L. M.s Indienrute. Luftbroen mellem Vest og Øst."

Foredraget holdes paa Dansk og ledsages af Lysbilleder.

Bestyrelsen.



Nr. 10
936 - 9. Aarg.

ET INTERESSANT PROJEKT TIL UDVIDELSE AF KASTRUP LUFTHAVN

35
ØRE

KLUBADRESSER

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

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

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

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

SVÆVEFLYVEKLUBBEN »MAAGEN« AF 1936.
Fredericiagade 25, Kbhvn. K.

DANSK LUFTSPORTS FORBUND.
Kontor og Værksted:
Wildersgade 41, Kbhvn. K.
Formand: W. Dannerfjord; træffes Onsdag Aften Kl. 20—22.
Sekretær: Thorck-Andersen. Telf. Byen 7333.

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

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

KLUBADRESSER

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

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

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

OFFICIELT ORGAN
FOR
DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

»FLYV«s REDAKTION:
Vesterport
København V.
Tlf. 14556

Redaktører:
Kaptajn J. Foltmann
og
Kay Jungersen.

BLADEKSPEDITION:
Vesterport - København V.
Tlf. 14556

ANNONCEEKSPEDITION:
Ejvind Christensen,
Vesterbrogade 60
Tlf. 13404

KLUBADRESSER

ANDRE KLUBBER:

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

SAMSØ FLYVEKLUB.
Hr. Jean Frandsen, Samsø.

VORDINGBORG FLYVEKLUB.
Hr. Fabrikant Hans Axel, Vordingborg.

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

MODELFLYVEKLUBBER:

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

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

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

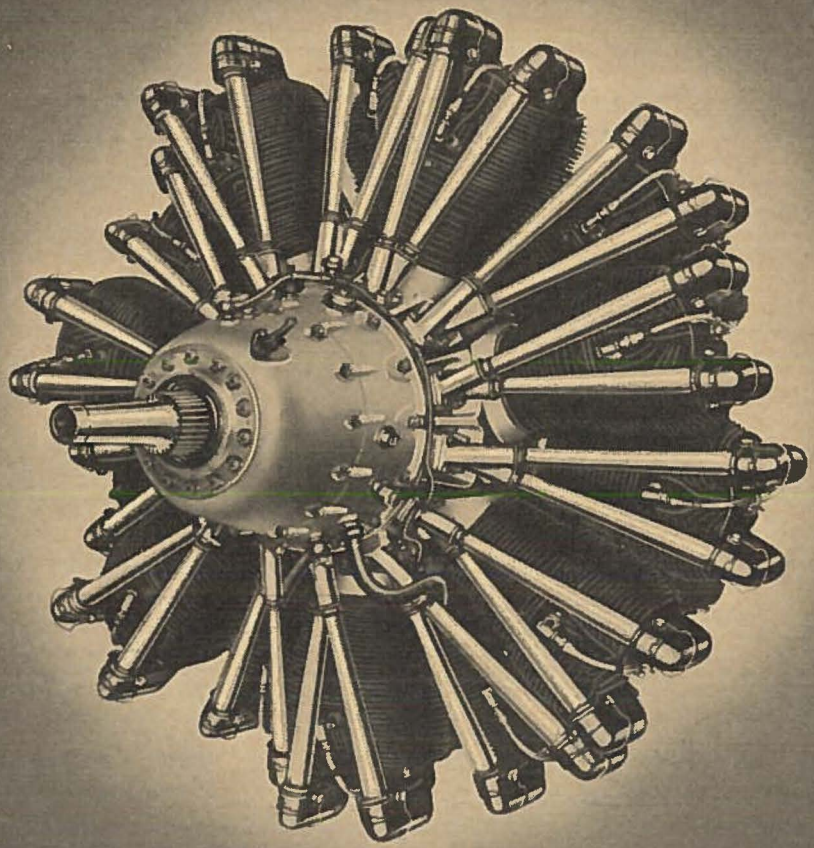
MODELFLYVEKLUBBEN »DANA«, Aalborg.
Formand: Hr. Niels Kjeldsen, »Ønskehuset«, Aalborg.

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

DE UNGES FLYVEKLUB. Politikens Hus. Kbhvn K.

BERLINGSKE TIDENDES FLYVEKLUB.
Pilestræde 34, Kbhvn. K.

SIDDELEY



TIGER IX
ENGINE

880 H.P.
(FOR TAKE OFF)
WITH VARIABLE PITCH PROPELLER

ARMSTRONG SIDDELEY MOTORS LTD., COVENTRY, ENGLAND

A52-16J

ASP "CELOSE" DOPE

(LOVBESKYTTET)

er fremstillet i nøje Overensstemmelse med Forskrifterne i B. E. S. A. Specifikation 2 D. 101, Januar 1923.

KLAR DOPE

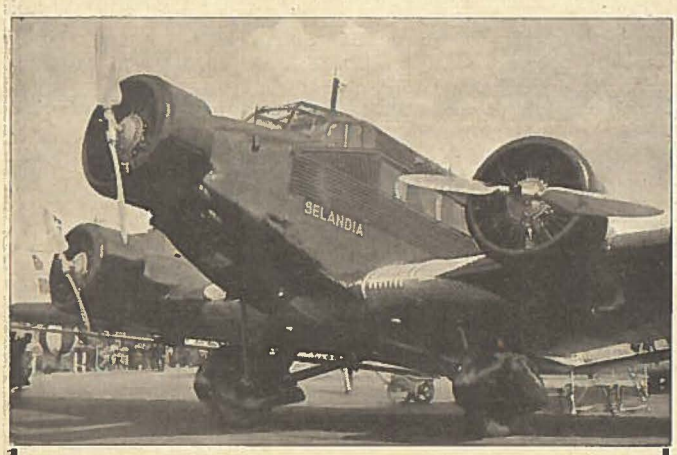
ALUMINIUM DOPE

RØD DOPE

Fortyndingsvædske samt Identificeringsfarver og Specialfarver

ENEFABRIKANTER:

A/S O. F. ASP (SPECIALFABRIK FOR NITROCELLULOSE-LAKKER)
PRAGS BOULEVARD 87 — KØBENHAVN S.



Afgaaende Maskiner fra Kastrup Lufthavn:

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

D. = Daglig
Hv. = Hverdage

Billetter og Oplysninger i alle Rejsebureauer

Det Danske Luftfartselskab A/S

FLYV

Nr. 10 Oktober 1936 9. Aargang

Er Beliggenheden af Kastrup Lufthavn hensigtsmæssig?

ET saadant Spørgsmaal har i den Tid, der er gaaet siden Anlæggelsen, været fremsat med Mellemrum, og vil formentlig ogsaa frem i Tiden lejlighedsvis blive fremsat og med Rette synes jeg, thi Forholdene og Omstændighederne veksler og forandrer sig, saaledes at det kun kan være til Gavn for den bestaaende Tilstand eller for Udviklingen, at der gives Svar paa en Tvivl i saa Henseende.

Vi betragtede i Flyvningens Barndom Christianshavns Fælled — eller som den senere kaldtes: Flyvepladsen ved Kløvermarksvej — som en god og velegnet Plads for den daværende Luftvirksomhed, men dels skred Bebyggelsen i Nabolaget stærkt frem og dels stillede den forøgede Planbelastning større Krav til Luftfartøjernes Startplads og Landingsafløb, end Fælleden kunde præstere, og fra omkring 1918 var der almindelig Enighed om, at denne Plads havde saa store Mangler og gav Anledning til saa megen Risiko, at den i den kommende Tid ikke vilde kunne bruges som Københavns Lufthavn. Man var klar over, at der maatte vælges et andet Areal, som ikke blot i Øjeblikket, men ogsaa langt frem i Tiden kunde tilfredsstille de formentlig stadig stigende Krav, som Luftfarten maatte stille for at være betrygget og for ikke at give Anledning til Gene og Risiko for den Del af Byen, der udgjorde Nabolaget til Flyvepladsen. Det viste sig nemlig ret hurtigt, at Folk til Trods for deres Interesse og Begejstring for Flyvning meget naturligt fik Opmærksomheden henvendt paa Forhold, som indebar en Fare for deres Sikkerhed, deres Bekvemmelighed og deres uforstyrrede Ro. I en Storby, hvor der arbejdes intensivt og delvis Døgnet rundt, kan Ro være en Nødvendighed, og man kan paa ingen Vis se ganske bort fra et saadant Hensyn, selvom det bliver vanskeligere og vanskeligere at tilfredsstille.

Det var ikke alene Flyvemaskiner paa Hjul, der benyttede Flyvepladsen ved Kløvermarksvej — ogsaa Marinen begyndte sin Vandflyvning fra Stranden ved Strickers Batteri, men Vanddybden var saa lav, at det kostede urimelige Anstrengelser at faa Flyvebaadene, som dengang endda ikke var ret store eller tunge, ud og ind, og allerede i Foraaret 1915 forlod Marinen Kløvermarken og slog sig ned paa den nuværende Luftmarinestation ved Refshaleøen, hvor Betingelserne var betydelig bedre.

Den voksende Interesse for Post- og Passagerbefordring ad Luftvejen og for Sikkerheden under Flyvning i Aarene efter Verdenskrigen gjorde det nødvendigt at flytte Flyvepladsen ved Kløvermarksvej, som det dengang lød i Presse og blandt Offentligheden. Mange Forslag blev fremsat, men det Udvalg, som Ministeriet for offentlige Arbejder nedsatte, maatte for at hindre Spekulation afstaa fra at offentliggøre sine Overvejelser, før Ekspropriationen i 1920 skaffede Staten et Areal paa ca. 322 ha. af den Jord Syd for Kastrup, som tilhørte Gaardene Pedersdal og Østergaard samt en Mængde mindre Lodsejere. Forud for denne Arealhvervelse var gaaet en meget nøje Undersøgelse af Mulighederne omkring København. Hovedbetingelsen var, at Flyvepladsen skulde ligge ved en Kyst, men Vanddybden maatte ikke være saa lav, at den gjorde Vandflyvning illusorisk. Denne Fordring viste sig meget svær at tilfredsstille, idet Dybdeforholdene i Kalveboderne ved Amagers Vestside var saa ugunstige, at et Projekt her vilde medføre enten meget bekostelige Uddybningsarbejder eller langvarige og ogsaa bekostlige Udfyldningsarbejder for at komme ud til det dybere Vand ved Sejlrenden. Det samme gjaldt ved Avedøre Holm paa Sjællandssiden af Kalveboderne, og Nord for København var der ikke rimelig Mulighed for at erhverve et tilstrækkeligt stort og ubebygget Kystareal.

Man havde Opmærksomheden henvendt paa det Omraade, hvor de militære Skydebaner er beliggende, men dels frygtede man her i Fremtiden de samme Ulemper for Bebyggelse og Anlæg, som gjorde Kløvermarksvejens Flyveplads uheldig, og dels var Vandomraadet indenfor Slusedæmningen for lavt og for begrænset, og iøvrigt var man klar over, at en saadan Plan ikke kunde gennemføres uden langvarige og mange Forhandlinger om de Statsinteresser, der her gjorde sig gældende. Paa hele den store Strækning langs Amagers Vestside, hvor »Koklapperne« trækker 1-Meter Dybdekurven langt bort fra Stranden, var det ganske udelukket at anlægge Københavns Lufthavn, og først Syd paa, helt nede paa Arealet, der ligger lige Nord for Kongelunden, var Betingelserne ikke ugunstige. Men Afstanden fra Byen dertil var dobbelt saa stor som til Kastrup, og dette afgjorde Skæbnen for dette Projekt, som ogsaa havde den Mangel, at Kysten med vestlige Vinde er ret ubeskyttet, og, saavidt jeg husker, var Jorden iøvrigt for løs og sandet til at være Flyveplads.

Omkring Kastrup Skibshavn var Vandforholdene gunstige, og navnlig Nord for denne, men Amagerbanen og de mange Fabrikker, som var beliggende her, forhindrede Anlæggelse Nord for Havnen. Syd for Havnen svinger Banen i en stor Bue bort fra Kysten ind mod Maglebylille og Magleby, inden den atter gaar ud til Kysten ved Dragør, og indenfor dette Omraade var der kun meget ringe Bebyggelse. Man vilde af Hensyn til 2-Meter-Kurven for Vanddybden gerne have været nærmere ved Kastrup Skibshavn, men allerede i 1920 havde der Vest for Kystvejen rejst sig et Villakvarter, som man mente ikke med Rimelighed at kunne fjerne, og man maatte nøjes med en Strimmel af Kysten Øst for Vejen, og det er i Nærheden af den, at Lufthavnens Anløbsbro er blevet bygget. Men selv her paa dette Sted — det gunstigste man kunde finde — har de store Vandflyvemaskiner Vanskelighed med at komme ind, og hvis der i Fremtiden bliver Tale om meget store Grønlandsmaskiner, maa man gaa til at udføre et af de mange Projekter til en Sølufthavn,

(Fortsættes Side 8)

ET INTERESSANT PROJEKT
til UDVIDELSE *af*
KASTRUP LUFTHAVN

BLANDT de halvt Hundrede Deltagere i Arkitektkonkurrencen om Opførelsen af en ny Administrationsbygning i Kastrup Lufthavn, var der et, der i ikke ringe Grad laa udenfor de givne Rammer, men som ikke desto mindre er af betydelig Interesse. En af Konkurrencens Betingelser var, at Bygningen skulde ligge mellem den nuværende Hovedbygning og Kysten, men den kendte Amager-Arkitekt *Galatius* har i sit Forslag placeret den paa en Opfyldning Øst for den nuværende Kystlinie, idet han lægger langt større Vægt paa en Udvidelse af det nuværende Landingsareal end paa selve Hovedbygningens Udseende.

Arkitekt Galatius siger, at Kastrup Lufthavns Beliggenhed er saa ideel, at den vil kunne blive en af de bedste, der overhovedet findes, navnlig med Hensyn til Indflyvning i usigtbart Vejr, saafremt man i Tide træffer de nødvendige Foranstaltninger til en Udvidelse af Pladsen. Fra Naturens Haand er den i Forvejen stærkt begunstiget, fordi

1) Landingspladsen ligger i Højde med Havoverfladen og ved denne, og har saaledes ens Barometerstand,

2) Lufttrafik kan finde Sted baade med Landflyvemaskiner og Søflyvemaskiner,

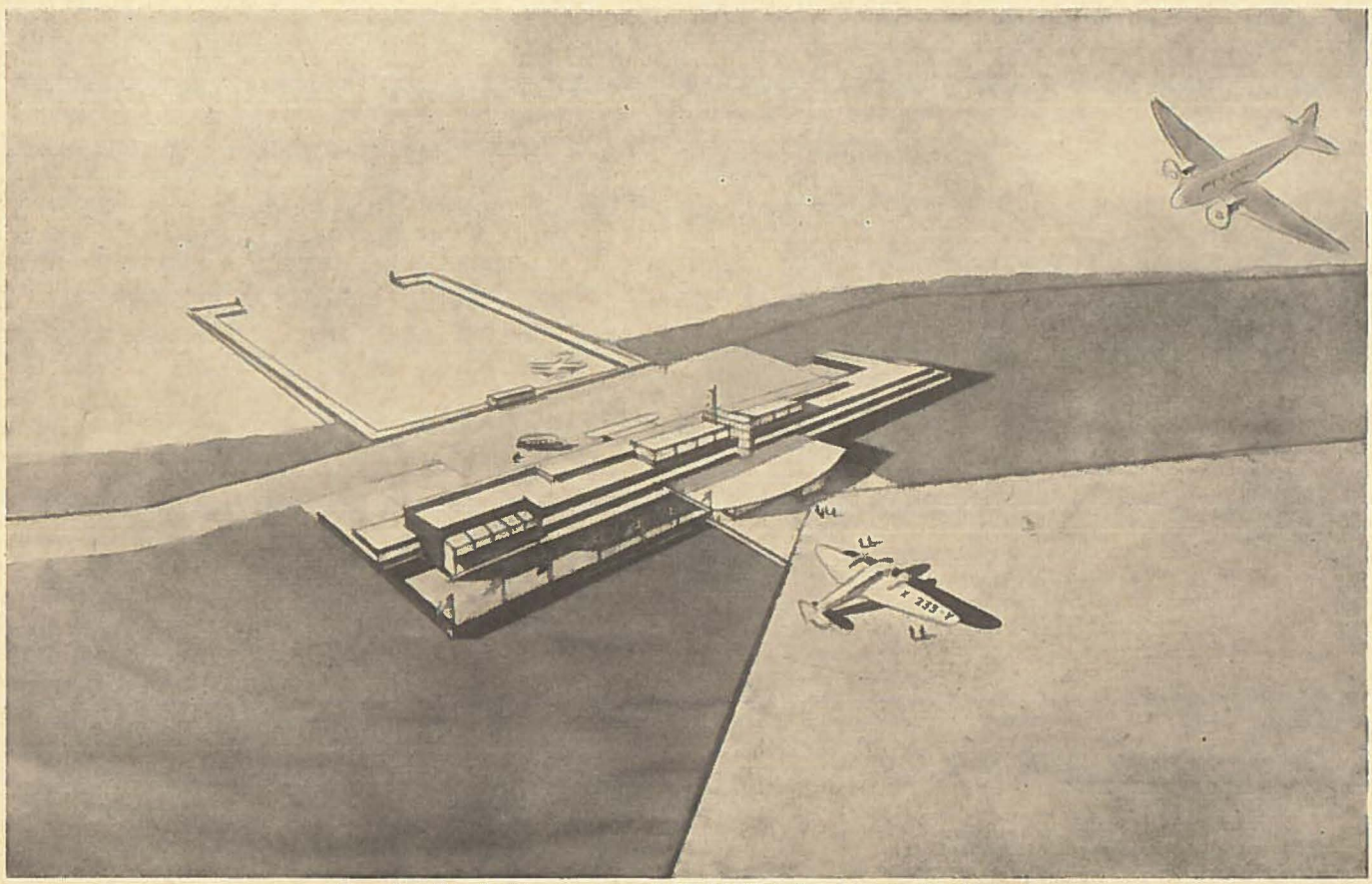
3) Bebyggelsen omkring Lufthavnen er med et Par enkelte Undtagelser lav,

4) og Farvandet udfor Havnen er Fladvand uden væsentlig Strøm og Søgang.

Ved at foretage en Opfyldning i Sundet kan Lufthavnens Areal udvides til at omfatte 1500 Meter fra Side til Side, og uden at flytte Nord- eller Vestskellet vil det være muligt at udvide Pladsen til 2000 m.

Dette kan gøres uden særlig store Omkostninger, fordi Opfyldningen sker paa meget lavt Vand, ca. 0,7 m. Opfyldningen er tænkt udført saaledes, at Flyvepladsen mod Sundet skraaner svagt mod Havoverfladen, og Yderkanterne sikres ved Høfder eller anden Kantbefæstelse.

Som det fremgaar af hosstaaende Tegning, anbringer Arkitekt Galatius Hovedbygningen paa den nordlige Del af Opfyldningen og opnaar bl. a. derved, at der kan etableres Havn og Anløbsplads for Søflyvemaskiner i umiddelbar Tilslutning til Hovedbygningen



Den færdige Lufthavn, som Arkitekt Galatius har tænkt sig den.

og Landingsarealet for Landflyvemaskiner.

Selv om Søflyvemaskiner i Øjeblikket ikke anvendes i særlig udstrakt Grad paa de nordeuropæiske Luftruter, er det sikkert klog Politik i Tide at tænke paa Kastrup Lufthavns enestaaende ideelle Beliggenhed for Anvendelse af begge Typer af Luftfartøjer, og ved Opførelsen af en kostbar Hovedbygning at lægge denne saaledes, at den kan tjene begge Formaal.

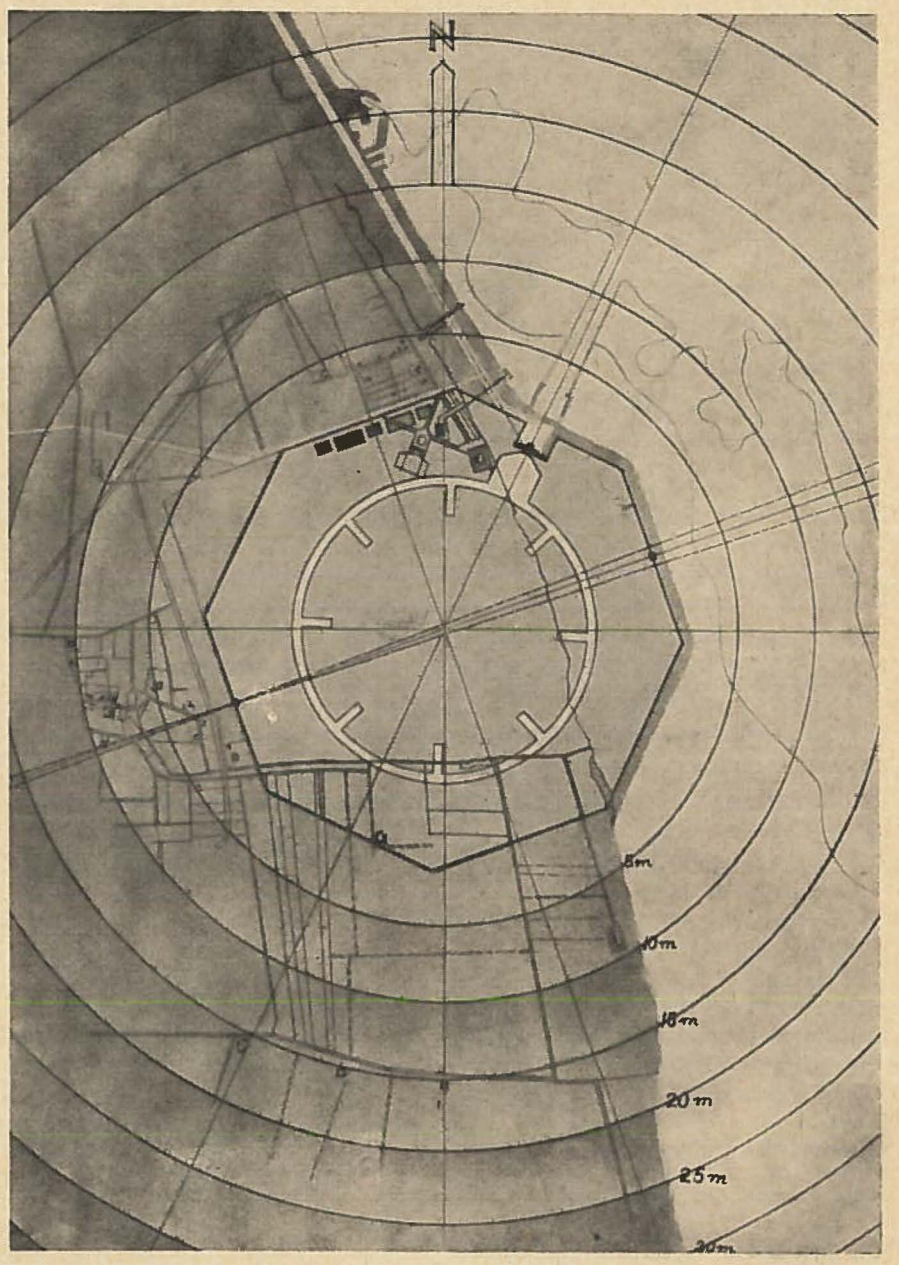
Hele den paatænkte Opfyldning behøver imidlertid ikke at foretages paa een Gang. Man begynder, som en af hosstaaende Tegninger viser, i det nordøstlige Hjørne, hvor den nye Hovedbygning anbringes, og indtil anden Bestemmelse er truffet, kan samtlige nuværende Bygninger anvendes til andet Formaal. Uden Hindring for Lufttrafiken kan der arbejdes paa den projekterede Hovedplan, og den nuværende Administrationsbygning vil ikke blive generet af Byggeriet og Opfyldningsarbejderne.

Den skitserede Plan lægger særlig Vægt paa at skabe den bedst mulige Indflyvning under ugunstige Vejrforhold, og bedre Indflyvningsmulighed end fra Sundet, hvor Flyveren over en forholdsvis lang Distance kan komme ned i lav Højde, kan næppe tænkes. De her i Landet herskende Vindforhold vil i ca. 70 pCt. Tilfælde give Indflyvning fra Øst mod Vest, og det moderne Indpejlingssystem (Landingsbaaker), som er en Nødvendighed for Lufttrafikens Gennemførelse nutildags, lægges saaledes, at Forsignalet anbringes ved Saltholm paa den paa Søkortet angivne Holm og Hovedsignalet ved Flyvepladsens Østbegrænsning ved Sundet. Mod Vest er Hovedsignal og Forsignal anbragt som vist paa Kortet. Afstanden mellem de to Signaler er ca. 3,7 km.

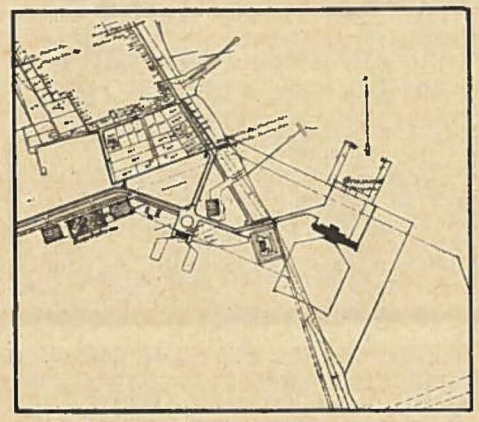
I sin endelige Skikkelse vil Lufthavnen faa en ottekantet Form. Foran Hovedbygningen lægges en stor Cementplatform, der faar Tilslutning til en cirkulær Cementkørebane paa 1000 m i Diameter, hvorfra der ind mod Centrum anlægges 8 cementerede Startbaner. Arkitekt Galatius gaar ud fra — og sikkert med Rette — at man ikke i det lange Løb kan bevare Landingsarealets Græsbeklædning, naar dette ustandseligt pløjes op af tunge, kørende Maskiner, og endvidere regner han med, at Starten af de moderne store Maskiner vil foregaa langt lettere fra en Cementbane, hvor Friktionen mellem Landingshjul og Underlag er meget mindre end paa en græsbevokset Flade.

For at sikre den bedst mulige Indflyvning fra alle Sider omfatter Projektet ogsaa en Servitutbelægning paa de tilstødende Grunde, der skal forhindre Opførelsen af Bygninger over en vis Højde.

Hvad Tilkørselsforholdene angaar, foreslaar Arkitekt Galatius at anlægge en hel ny bred Strandvej langs Øresund i Stedet for en Udvidelse af Lufthavnsvej. Den nuværende Amager Strandvej bliver derved Lokalvej for Bebyggelsen; det mellemliggende Ingenmandsland opfyldes og udlægges som Græsarealer med spredt Beplantning, og ud mod Sundet anlægges en Badestrand. Derved opnaar man at forvandle det nuværende — til Tider højst uappetitlige Fladvand til et almennnyttigt Formaal, man skaber en



Plan over Bebyggelseshøjden omkring den af Arkitekt Galatius projekterede Lufthavn.



Lufthavnen tænkes anbragt paa den nordlige Del af Opfyldningen.

EN FESTDAG og dens Perspektiver.

DETTE ER EN FESTDAG IKKE BLOT FOR LUFTFARTEN, MEN OGSAA FOR NATIONEN,« sagde Statsminister Stauning i sin Hyldesttale ude i den menneskemyldrende Hangar I paa Kastrup Lufthavn, da Aalborg-Ruten, vor første, officielle, indenlandske Luftrute, den 4. September 1936 blev aabnet i Overværelse af en repræsentativ Skare af luftfartsinteresserede Navne.

Det var Glæden og Tilfredsheden, der tonede i de mange Taler hin straalende Efteraarsdag, mens Høstbrisen legede i de vajende Flag foran Administrationsbygningen, der ligger og venter paa sin Afløser — Glæden og Tilfredsheden over vel udført Arbejde — over Maalet, der omsider var blevet naaet.

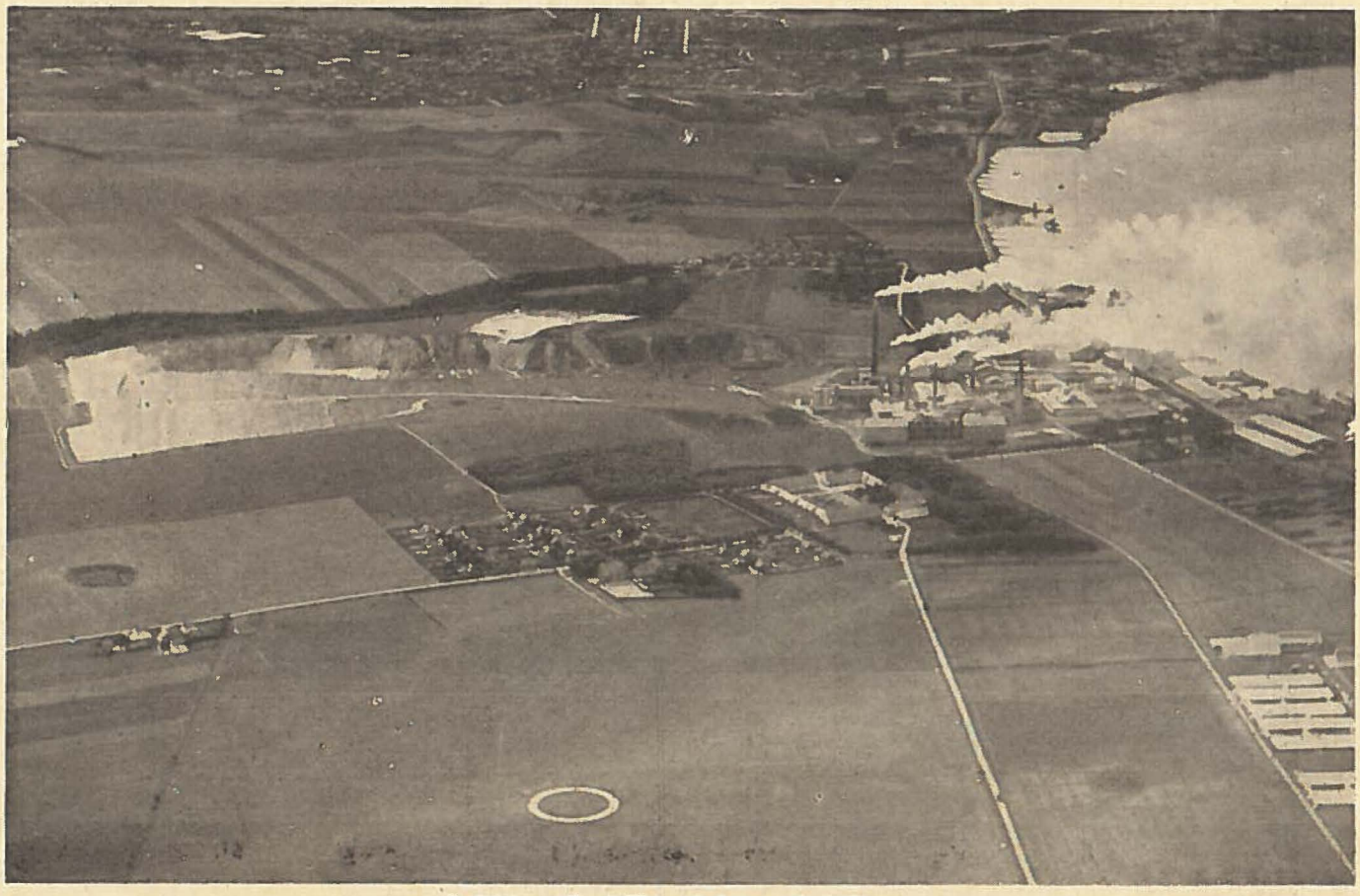
Gennem snart mange Aar har vi jo herhjemme talt uendelig mange Ord og skrevet uendelig mange Spalter om de indenlandske Luftruter, som alle var enige om maatte komme engang før eller senere — mange mente især senere. Den ene Plan efter den anden dukkede

De aargamle Drømme om indenlandske Luftruter virkeliggjort.

ligesom den legendariske Søslange op med regelmæssige Mellemrum for omtrent ligesaa hurtigt at forsvinde igen ud i det store tomme Intet, — drøftet ihjel paa Vejen mellem de utallige, alvorlige og højtidelige Kontorer, som med Visdom og Omtanke og lidt for stor Omhyggelighed vaager over Rigets og Borgernes Velfærd, og hvoraf nogle endda følte sig foranlediget til offentlig at advare mod de Farer, der truede de forvovne Mennesker, der var saa letsindige at lade sig lokke til at rejse gennem Luften.

Ogsaa i Sommer dukkede Rygterne om en snarlig Aabning af en dansk, indenlandsk Luftrute op, tilsyneladende lidt mere underbyggede end tidligere, men alligevel var der vist ikke mange selv blandt Luftfartens ivrigste Talsmænd, der troede paa deres Livskraft. Men denne Gang skulde det vise sig virkelig at være Alvor. Det skabende, herhjemme ellers lidt forkætrede, private Initiativ, personificeret i Ingeniør Gunnar Larsen, Chefen for et af vore store, verdensomspændende Firmaer, F. L. Smith & Co., glimrende sekunderet af den fremsynede og handlekraftige Aalborgborgmester, Hr. M. Jørgensen, satte nemlig ind og førte hurtigt og sikkert Sagen frem til en tilfredsstillende Løsning. Ingeniør Larsen kan med en let Omskrivning af Cæsars Ord sige: Jeg kom, blev hørt og sejrede! Takket være hans storslaaede Indsats er de aargamle, taagede Drømme om indenlandske Luftruter blevet virkeliggjort.

Ingeniøren stillede først og fremmest sin private Flyveplads, han havde anlagt ved Rørdal Cementfabrik for at kunne benytte Flyvemaskinen som Transportmiddel mellem Arbejdspladsen ved Limfjorden og Hjemmet ved Øresund, til Disposition for Aalborg



Luftfotografi af Flyvepladsen ved Aalborg.

D. D. L.s Fokker, F. VII, der aabnede den indenlandske Luftrute.

Kommune, indtil hele Spørgsmaalet om Anlæggelsen af en Aalborg-Lufthavn kunde finde sin Løsning. Herved blev en af de Hindringer, der saa længe har hæmmet Udviklingen af dansk indenlandsk Luftfart — ikke blot Rutefart, men ogsaa al Privatflyvning — nemlig Manglen paa virkelige Flyvepladser — afhjulpet med eet Slag for Aalborgs Vedkommende. De forskellige Smaamangler, der maatte afhjælpes, førend Rørdal Flyveplads kunde godkendes af Luftfartstilsynet som Landingsplads for Rutemaskiner, blev hurtigt afhjulpet, efter at Ingeniør M. P. Eskildsen havde inspiceret den, og den har da ogsaa fungeret upaaklageligt i den Tid, der er gaaet siden Starten.

Landingspladser alene laver jo imidlertid ingen Luftruter — der skal Penge til, som til alt andet her i Verden, men ogsaa Spørgsmaalet om den nødvendige Kapital fik Ingeniør Larsen og Aalborg Kommune hurtigt ordnet, og derpaa blev den vel motiverede og vel funderede Plan oversendt til Ministeriet for offentlige Arbejder, hvor Luftfartsminister Fisker, hvis friske og moderne Syn paa Trafikproblemer i høj Grad er kommet Flyvningen til Gode, tog overordentlig vel imod den.

Alt saa saaledes saare godt og fortrøstningsfuldt ud, men alligevel var der vist ikke mange, der ventede, at Ruten allerede skulde kunne komme i Gang i Aar. Der var mange Ting, der skulde tales om, inden det kunde ske. Heldigvis blev der ikke Tid til de sædvanlige dræbende Drøftelser, fordi Idéens Fader, Ingeniør Gunnar Larsen, resolut skar igennem det tunge Væv af Omsvøb, der kunde befrygtes at stille sig i Vejen for Planens hurtige Realisation, ved at hefte den Klausul paa sine storslaaede Tilbud, at de faldt bort, saafremt Ruten ikke kom i Gang med det samme.

Denne stærke Trumf afgjorde Spillet. Den første September blev der dannet et nyt Selskab: Provinsluftfartsselskabet, forkortet til P. L. S., hvis Formaal var at drive Luftfart i Provinsen, nærmere bestemt mellem København og Aalborg, og allerede fire Dage senere, den fjerde September, lettede Selskabets første Maskine, en Fokker F. VII, der var lejet af Moderselskabet D. D. L., fra Kastrup Lufthavn mod Kurs mod Aalborg.

Starten af P. L. S. var altsaa et Luftfartsselskab værdig: den skete i et forrygende Tempo!

Den fjerde September, denne nationale Festdag, som Statsministeren sagde, er jo allerede nu Historie. Tilbage bliver Spørgsmaalet om, hvilke Perspektiver denne Dag aabner for Samtiden og for Fremtiden.

Det er nærliggende først at undersøge, hvad der er vundet specielt for den fremsynede og initiativrige By Aalborg ved denne Luftfartens nye Landvinding. Kommandør Godfred Hansen, der er Formand baade for D. D. L. og for P. L.S., gav Svaret i sin Tale ved Byens Festmiddag ude i »Kilden«:

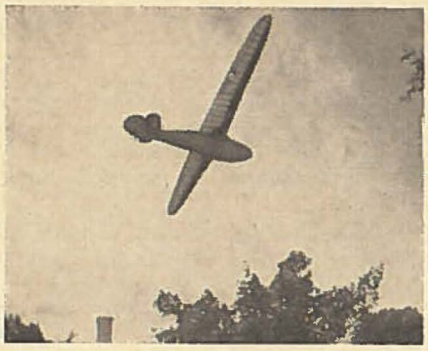
»Paa een og samme Dag,« udtalte Kommandøren bl. a., »kan man nu naa fra Aalborg til Stockholm, Gøteborg, Oslo, Berlin, Warszawa, Hamborg, Amsterdam, London, Paris, Antwerpen og Bryssel. Først af sin fremsynede Borgmester er Aalborg nu ikke længere blot en dansk Provinsby — *den har placeret sig paa Kontinentet* og har sine vigtigste Forbindelser i Orden.«

Et af de Spørgsmaal, der naturligt var sat under Debat i de Overvejelser, der gik forud for Starten, var om man kunde forvente at Ruten vilde betale sig. Vilde den faa den Tilslutning, der betingede dens Berettigelse? Ingeniør Gunnar Larsen udtalte under Aabningsfesten: »Jeg er en af de Optimister, som tror, at det danske Publikum ganske naturligt vil vænne sig til Flyvning paa samme Maade, som det er sket i andre Lande. Derfor tror jeg ogsaa paa Ruten her. Jeg er saa optimistisk at tro, at Ruten ikke blot vil give os Arbejdsglæde, men at den ogsaa vil vise sig at være rentabel.«

Den første Tid, der nu er svundet — Prøvetiden — har saavist ikke skuffet Ingeniør Larsens lyse Tro paa, at denne Rute var berettiget. Den har givet de Mænd Ret, der saa ihærdigt trods alle Mørkemænds Spaadomme

(Fortsættes Side 16)

Fra den første indenlandske Luftrutes Indvielse. Luftfartsminister Fisker sammen med Formanden for Provins-Luftfartsselskabet, Kommandør Godfred Hansen, Ekspeditionssekretær Knud Gregersen og Ingeniør Gunnar Larsen.



H 28 i Luften.

NYE SVÆVEPLANER for dansk Svæveflyvning.

DANMARK ER ET IDEELT LAND FOR SVÆVEFLYVNING, sagde Peter Riedel efter sin Svæveflyvning over Sundet og over København.

Danske Svæveflyvere har ofte talt om, at der maatte være Muligheder for thermiske Svæveflyvninger; enkelte har følt Opvindens Virkninger under Øvelsesflyvninger, men været ude af Stand til at udnytte den paa Grund af uegnede Fartøjer og manglende Instrumenter. Nu ved vi, hvilke Muligheder, vi har, — nu gælder det blot om at udnytte dem.

Hvilke Fartøjer maa vi have til Formaalet? Er det nødvendigt at bruge de store, dyre tyske Hochleistungssvæveplaner som Rhønsperber, Condor og lignende med 16—18 m Spændvidde og Tomvægt paa 150—200 kg? Eller findes der Planer, der bedre passer for danske Svæveflyveres Pengepung og andre Forhold?

Jeg har i det sidste Aar indgaaende beskæftiget mig med Spørgsmaalet. Teoretisk skulde det være muligt at konstruere et virkeligt Rekordplan for danske Forhold med langt mindre Dimensioner. Ganske vist naar man aldrig den minimale Synkehastighed, men en lettere og mindre Svæveplan vil have en langt større Vendighed, hvad der er af stor Betydning ved Flyvning i snævre Opvindsomraader, (Stejlhang), og ganske naturligt betyder smaa Dimensioner ved Siden af lille Tomvægt mindre Materialeforbrug og derved Billighed.

Fordelene ved den lille Tomvægt under Flyveøvelser er indlysende, særlig ude ved Hangen, hvor et faatalligt Mandskab Gang paa Gang maa slæbe et Svæveplan lange Strækninger gennem vanskeligt Terræn efter eventuelle Fejlstarter, og endnu mere gælder det, naar der bliver Tale om Distanceflyvninger. Vi har jo ikke, og faar i overskuelig Fremtid næppe Transportvogne og andre Hjælpemidler, som tyske Svæveflyvere benytter.

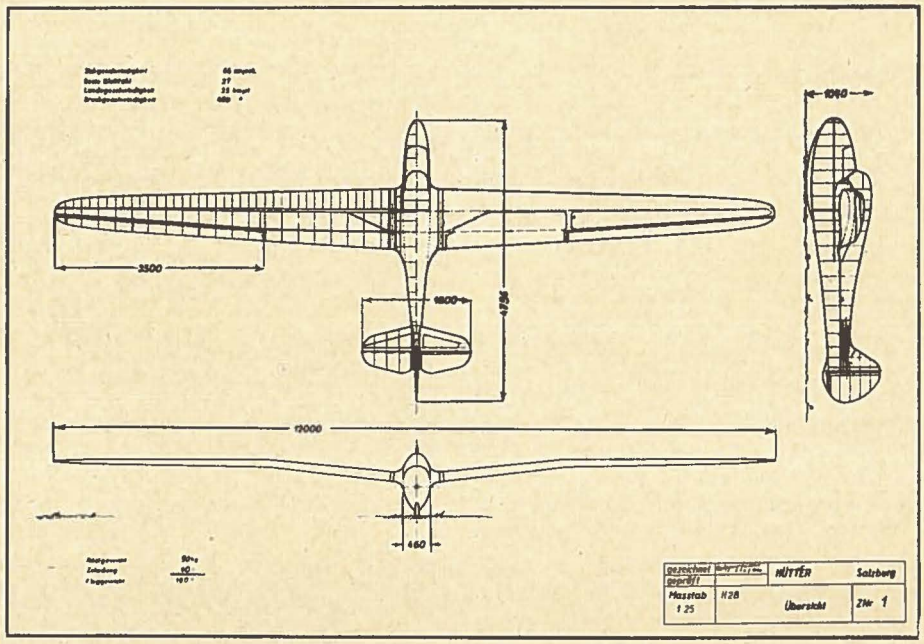
Ud fra disse Tanker konstruerede den østrigske Ingeniør Ulrich Hütter for to-tre Aar siden det nu over hele Verden kendte Øvelsesplan H 17 »Trainer«, hvis Flyveegenskaber nærmest maa sammenlignes med »Grunau Baby«, men hvis Spændvidde og Tomvægt var henholdsvis 9,7 m og 66 kg. Med dette Svæveplan er der blandt andet naaet følgende Resultater: Højde (Skyflyvning) 1790 m. Varighed 11¼ Time (østrigsk Rekord) og en Flyvning over Hang, 40 m høj og 100 m lang i Vindstyrke 6 m/Sek. Desuden er »H 17« ualmindelig velegnet til Kunstflyvning, og kan taale Flyvemaskineslæbestart paa indtil 120 km Fart. »H 17« er yderst enkel i Konstruktion og vil let kunne bygges af enhver dansk Gruppe.

De gode Resultater med »H 17« gav Anledning til Konstruktionen af en Rekordmaskine »H 28« efter samme Principper. De første Flyvninger med dette blev foretaget i Efteraaret 1935.

Min store Interesse for Ing. Hütters Konstruktioner gav Anledning til en Rejse til Østrig for ved Selvsyn at overbevise mig om Svæveplanernes Duelighed. Jeg lagde Rejsen over Wasserkuppe (hvor der desværre var vindstille den Dag, jeg var der) til Göppingen, hvor jeg skulde træffe Hr Ing. Hütter paa »Martin Schemps« Sportsflyvemaskinfabrik.

Ing. Hütter var bortrejst, da jeg kom, men Indehaveren, der selv er »Sølv C« Svæveflyver, tog elskværdigt imod mig, da han hørte om mit Ærinde, viste mig selv rundt i Værkstederne og besvarede beredvilligt mine talrige Spørgsmaal. Her saa jeg for første Gang »H 28«, og jeg var straks klar over, at her var, hvad jeg søgte. Den lignede mest en formindsket Rhønsperber, men ved nærmere Eftersyn viste den dog væsentlige nye Idéer. Den korte og lette Krop gjorde det muligt at anbringe Føreren saa tæt ved Tyngdepunktet, at hans Skuldre og Arme kunde faa Plads i Vingeovergangene. Derved kunde Kroppen gøres ganske smal, og alligevel sidder man yderst bekvemt. Instrumentbrættet er anbragt i en Afstand af ca. ½ m fra Førerens Øjne og er let overskueligt. Vingerne er fastgjort med 2 Bolte og en Tap, og Forbindelsen til Klapperne sker automatisk ved en Kobling. Der er ingen Styreliner at skille ad, saa Montagetiden er 3—4 Min. Fartøjet lader sig i afmonteret Stand transportere paa en Paahængsvogn til en Motorcykle. Iøvrigt ser dens Data saaledes ud:

Spændvidde 12 m — Længde 4,75 m — Højde 1,05 m — Bæreflade 8,55 m² — Tomvægt 90 kg — Flyvevægt 180 kg — Planbelastning 20 kg /m² — Glidetal 27,2 — Synkehastighed 0,66 m/Sek. ved 126 km 2 m/Sek. — Største Hastighed ved Flyvemaskineslæb 160 km.



Planbygning for H 28.

Svæveplanets Styrke er i Overensstemmelse med D. F. S.' Forskrifter Brudhastighed 480 km. Godkendt til Kunstflyvning.

Jeg var i Göppingen i tre Dage for nøje at sætte mig ind i Bygningen af »H 28« og de andre Svæveplaner, der fremstilles her, blandt andet »Zögling«, »Wolff« og »Minimoa«, og inden jeg rejste derfra, sikrede jeg mig Tegninger og Byggetilladelse til en »H 28«.

Jeg haaber, at »H 28«, naar den om ca. et Aar er færdig, maa hjælpe danske Svæveflyvere til at udnytte de Betingelser, vort Land byder os. At der kunde svæves ved Sjællands Nordvestkyst, kunde for ti Aar siden læses i »Martens« Bog om Svæveflyvning. Lad os lidt hurtigere tage Peter Riedels Ord til Efterretning.

Carl Johansen.

Vejledning for
Bygning af Svæveplaner.

Af Ingeniør C. Nielsen.

INDLEDNING.

UNDER denne Titel er det blevet overdraget mig at skrive en Artikelserie i »FLYV« til Hjælp og Vejledning for de danske Svæveflyveforeninger, der selv fremstiller deres Svæveplaner, og det er mit Haab, at jeg gennem disse Artikler maa bidrage til en sund Udvikling af dansk Svæveflyvning og et mere intimt Kendskab til dens Teorier.

Interessen for Svæveflyvning i Danmark er stor; jeg ved det gennem utallige Forespørgsler jeg har faaet fra nær og fjern, og alle har de baaret Præg af en glødende Iver og et Haab om snarligt at komme paa Vingerne i eget Fartøj, men samtidig har jeg kunnet spore, at deres Kendskab til det, de stod i Færd med at indlade sig paa, var saa godt som lig Nul.

Men hvorfra skulde de ogsaa faa et saadant Kendskab, der findes saa vidt mig bekendt ingen dansk Litteratur, der bidrager hertil.

Det, der findes, skildrer Flyvningen i saa stærke Farver, at Læsere, der blot har lidt Hang til Flyvning i sig, uvilkaarlig bliver begejstret og beslutter, at nu skal der flyves.

Jeg har ofte lagt Mærke til, at mange af dem, der har læst en Bog, Artikel eller andet velskrevet om Svæveflyvning eller Flyvning i Almindelighed, betragter Forfatteren som en Helt, man hører dem citere Forfatterens Vendinger, og kan af deres Begejstring forstaa, at de er fast besluttet paa at vandre i hans Fodspor.

Det er morsomt at se deres Begejstring, men det er ynkeligt at se dem, naar »Gassen« er gaaet af.

Mange af dem, der naar saa vidt, at de er blevet Medlem af en Svæveflyveforening, eller har været med til Dannelsen af en saadan, opdager ret hurtigt, naar Arbejdet er begyndt, at det ikke er saadan, som de i deres Begejstring havde tænkt sig — de føler sig skuffet, taber Interessen, bliver borte fra Arbejdet, og har hermed saaet den første Utilfredshedens Spire i de tilbageblevne Kammeraters Sind.

Fra nu af gaar Arbejdet mere trægt, der opstaar Dødvande, der mødes mindre flittigt, og Arbejdet trækkes i Langdrag.

Jeg tror, at de fleste, der har været med til Værksteds-Svæveflyvning, vil give mig Ret i ovenstaaende.

Et saadant Dødvande under Arbejdet paa et Svæveplan er farligt; thi det undgaas ikke, at den mindre Interesse giver mindre Paapasselighed, og oprinder den Dag, da Foreningen staar med et færdigt Fartøj, kan man være sikker paa, at der kan paapeges mange Fejl, der baade kan henvises til manglende Kendskab og Sjuskeri.

Manglende Kendskab er en Sag for sig, men hvad Sjuskeri angaar, er det forbavsende at se den Frimodighed, der lægges for Dagen, naar man tager i Betragtning, at det er deres eget Liv og Lemmer, det gælder.

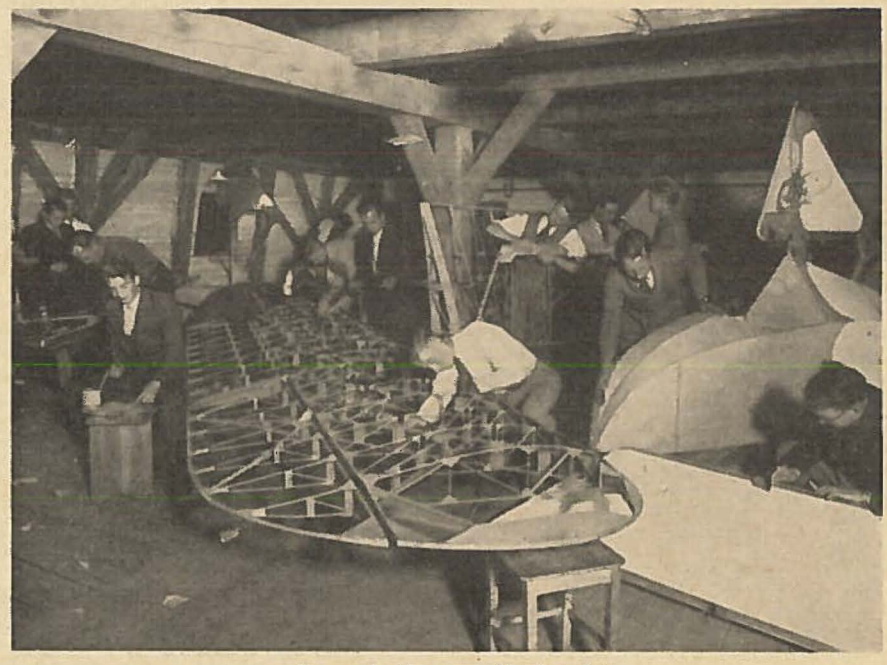
Lige saa farligt som Sjuskeri, ja, maaske farligere, er de saakaldte »Forbedringer«.

Man ynder at indføre Forbedringer, og det er ogsaa godt, naar det er Forbedringer, der er sagligt begrundet, men det kan løbe én koldt ned ad Ryggen, naar man i en Avis læser, at dette eller hint Luftfartøj staar færdigt til de første Prøveflyvninger, og at man gennem visse »Forbedringer« har kunnet fremstille det latterligt billigt.

Eksempler som disse kan der skrives Bøger om, men for dem alle gælder det, at de er den direkte Aarsag til, at dansk Svæveflyvning er stagneret, en March paa Stedet i de Aar, den har eksisteret.

Dansk Svæveflyveunion, hvis Hovedopgave det er at være Vejleder i stort og smaat for alle danske Svæveflyveforeninger, har nu erkendt, at Svæveflyvningen herhjemme hidtil har været drevet saa overfladisk, at Sporten maatte stagnere, og det maa derfor hilses med Glæde, at »Dansk Svæveflyveunion« har taget Initiativet og blæst til Samling.

I denne Artikelserie vil der, som Titlen angiver, blive lagt Vægt paa at give en Vejledning til Brug paa Byggeværkstedet, det er derfor naturligt at begynde med Værkstedet, derefter Værktøj, Materialer, deres Bearbejdning, Arbejdets Udførelse, Montagen, forskellige Typer af Svæveplaner, og til Slut en populær Fremstilling af Svæveflyvningens Teori.



Der arbejdes paa Værkstedet.

Værkstedet — Værktøjet og øvrige Hjælpemidler.

Er Foreningen dannet, Byggeholdet sammensat, og er den økonomiske Side af Sagen i Orden, bliver den næste Opgave at finde et Værksted, der er egnet til Formaalet.

Til Værkstedet maa der tages visse Hensyn; der maa være Lys og Varme og helst Vand, det maa være saaledes, at Arbejdet ikke lider under Fugt eller paa anden Maade kan beskadiges, men ganske naturligt spiller Lejen ogsaa

(Fortsættes Side 16)

En Festdag og dens Perspektiver.

(Fortsat fra Side 11)

og selvopofrende gik ind for Planen. Der har stadig være god Tilslutning til Maskinerne, og der er ingen Tvivl om, at Tilslutningen bliver endnu større, naar Ruten aabner igen til Foraaret, forhaabentlig med hurtigere og bedre Materiel, om det da kan indføres til den Tid.

Man maa jo inderligt haabe, at Valutakontoret under sine Overvejelser i Vinterens Løb maa komme til samme Resultat som alle andre vaagne og tænkende Væsner baade herhjemme og i Udlandet er kommet til, nemlig, at Flyvemaskinen ikke længere kan anses for at være en Luksusgenstand, men derimod er et Befordringsmiddel, der i højeste Grad tjener Almenvellet, hvorfor et vedvarende Importforbud strider mod Landets Interesser.

Mange har spurgt, hvorfor Aarhus ikke er med i denne Luftrute. Ogsaa paa dette Spørgsmaal gav Kommandør Godfred Hansen Svaret i sin Tale:

»Inden vore Planer var ført til Ende, saaledes at man kunde henvende sig til Aarhus med et brugbart Forhandlingsgrundlag, fremsatte den Aarhusborgmester i et Interview, der ikke senere er blevet dementeret, en Udtalelse, som smækkede Døren i med et Brag for Tilnærmelser fra vor Side, i alt Fald, naar det var vort Ønske at komme i Gang endnu i Sommer. Saa vidt jeg forstod Borgmesterens Udtalelser gik de ud paa, at man sov saa rart paa Vejen mellem Aarhus og København, og at man derfor i Aarhus foretrak at vente, til de stegte internationale Duer af sig selv kom flyvende den Vej.«

Forhaabentlig faar Prøveflyvningernes saare gunstige Resultat vendt Stemningen i den jydske Hovedstad, saa fremtidige Rutekort kan slette det Spørgsmaalstegn, »Flyv« desværre har maattet anbringe udfor Aarhus paa Kortet, der staar paa Forsiden denne Gang med Angivelse af nuværende og kommende Ruter.

Men denne Festdag aabner ogsaa videre Perspektiver ud i Fremtiden for den samlede danske Trafikservice. Luftfartminister Fisker udtalte bl. a. i sin Tale hin fjerde September: »Jeg nærer ingen Tvivl om, at der til næste Aar og senere kommer mange flere Byer med i det indenlandske Flyvenet, men der maa Tillid til, ellers bliver det svært at naa frem.« Denne Udtalelse uddybede Ministeren senere i et Interview, hvori han bl. a. udtalte: »Jeg venter, at Flyvemaskinen vil blive taget i Anvendelse i meget stort Omfang som Trafikmiddel. Der arbejdes i Øjeblikket med stor Energi paa en Billiggørelse af Driften, og naar Prislejet er bragt saa langt ned, at den store Befolkning kan benytte Flyvemaskinen, er der for mig ingen Tvivl om, at den ogsaa her i Danmark, hvor Afstandene er relativt smaa, vil have en stor Fremtid.« Paa Spørgsmaalet om vi skulde have flere indenlandske Luftruter, svarede Ministeren: »*Ja, til Bornholm og til Syd- og Vestjylland, og jeg ser heller ikke Nødvendigheden af, at enhver Forbindelse skal gaa over Kastrup Lufthavn. Det er vel ikke udelukket, at der kan skabes Forbindelser fra Norge og Sverige over Jylland sydpaa og vestpaa.*«

Af disse Ministerens Udtalelser kan man uddrage Linierne for de kommende Aars indre, danske Luftfartspolitik, og det er disse Linier vi har trukket op paa Kortet, der ses paa »Flyv«s Forside.

Den Dag, den lille Fokkermaskine durede hen over de blafrende Flag som en sølvglitrende Prik mod den høje, blaa Efteraarshimmel, var en historisk Dag for den danske Trafiktjeneste. Den Dag blev et nyt Baand bundet mellem Hovedstad og Provins til Gavn og Glæde for hele den danske Befolkning, til Fremgang og Trivsel for vort fælles Fædreland.

PERSONALIA

I Slutningen af September vendte følgende tilbage fra Grønland: Søløjtnant K. Dam og Flyverløjtnant Sundby returnerede med et Heinkel Søluftfartøj fra Geodætisk Instituts Foto-Opmaalingsekspedition til Vestgrønland i Sommer. Søløjtnant K. Ramberg og Sekondløjtnant P. Jensen returnerede fra henholdsvis Vestgrønland og Østgrønland, hvor de i ca. fem Fjerdingaar har foretaget systematiske Undersøgelser over klimatiske og metereologiske Forhold for Pan American Airways. Velkommen hjem allesammen!

L. P.

Vejledning for Bygning af Svæveplaner.

(Fortsat fra Side 15)

en Rolle, Foreningerne er jo sjældent Velhavere.

Valget af Værkstedet bliver derfor i Reglen et Kompromis mellem det nødvendige og det overkommelige.

Til Vejledning kan anføres, at Værkstedet helst skal være saa stort, at Montagen af Fartøjet kan foregaa her.

De fleste Skolefartøjer har en Spændvidde mellem 10 og 12 m og en Længde mellem 4 og 6 m, og derfor vil et Værksted paa ca. 14 × 7 m være at anbefale.

Anderledes stiller det sig med Værktøjet.

Byggeholdets Medlemmer bestaar jo ikke af Specialarbejdere, og den haandværksmæssige Færdighed er derfor ikke altid den bedste, men jo større Krav maa der derfor stilles til det Værktøj, der arbejdes med.

En Høvlebænk og en Skruestik er absolut nødvendig, det øvrige Værktøj saasom Høvle, Save, Hamre, Skruetvinger og Tænger er Værktøj, der er en Selvfølgelighed.

Som første Grundregel maa gælde:

»*Arbejdets Kvalitet maa under ingen Omstændighed lide under en Besparelse paa Værktøj.*«

En Del Værktøj kan man selv fremstille, som Eks. kan nævnes »Spænderinge«.

Kravet til et Stykke Værktøj, man kan bruge til Sammenlimning af de mange »Smaapinde«, et Svæveplan bestaar af, er stort, og med afgjort Held har jeg anvendt nogle Ringe fremstillet af Fjedertraad.

Saadanne Ringe fremstilles ved at vikle en 4 mm i Diameter Fjedertraad om en Dorn, ca. 75 mm i Diameter, den fremkomne Spiralfjeder deles ved, at man overhugger hver Vinding med Hammer og Mejsel — ca. 200 af disse Ringe er nødvendigt.

Bliver Ringene ved Brugen for slappe, klemmer man dem sammen igen, og saadan fremdeles.

Endvidere er nogle Dusin alm. Tøjklemmer et udmærket Hjælpemiddel, idet man under Arbejdet næsten altid har Brug for een til at holde her eller sætte en Finger der.

Den Slags smaa Hjælpemidler har man altid Brug for.

Af øvrige Hjælpemidler kan nævnes:

Skabeloner til Opbygning af Ribber til Plancelle og Ror, nogle Træbukke til Brug ved Montage af Plancellen, et eller flere Borde og til Slut det nødvendige Maleværktøj.

Alt er nu klar til Indkøb af Materialer.

Ved Indkøb til og Bygning af et Svæveplan gælder Grundreglen Nummer 2:

»*Paapasselighed, Nøjagtighed og Tålmodighed i højeste Potens.*«

(Fortsættes i næste Nr.)

A/S GRØN & WITZKE

Bagageforsikring
og
Forsikring i alle øvrige Brancher

Kongens Nytorv 6
København

Telefon
Central 9316

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

Nyt fra alle Lande.

Ny Højderekord.

Den 17. August i Aar satte den franske Flyver Georges Detre ny Højderekord. Med sin Potez 50-Maskine, der er forsynet med en Gnôme Rhône K. 14 Motor naaede Flyveren i Løbet af 1 Time og 10 Minuter op i 14836 Meters Højde og slog dermed den gamle Rekord paa 14433 Meter, der var sat i April 1934 af Italieneren Kaptajn Donati.

Efteraarets Atlanterhavsflyvninger.

Ikke mindre end tre Atlanterhavsflyvninger blev lykkeligt fuldført i Begyndelsen af September Maaned.

Den 3. September startede den amerikanske Flyver Dick Merrill med Skuespilleren Harry Richmann som Passager fra Amerika og naaede efter 18 Timers Flyvning over Dammen til England, hvor han imidlertid maatte nødlande i Wales, saaledes at han maatte opgive sin oprindelige Plan at flyve frem og tilbage over Atlanten paa 36 Timer.

Den anden Flyvning blev foretaget fra Øst til Vest, idet den engelske Flyverske, Mrs. Beryll Markman, den 6. September landede ved Louisbourg i Ny Skotland næsten læns for Benzin efter 21 Timers Flyvning under meget ugunstige Vejrforhold.

Turen har aabenbart ikke været ubetinget behagelig, for Mrs. Markman erklærede umiddelbart efter sin Landing, at den Tur gjorde hun ikke om for en Million Pund Sterling!

Endelig var den tredie Flyvning Dick Merrils og Harry Richmanns Returflyvning til Staterne d. 14. September. De to Flyvere naaede ikke som haabet New York, men maatte paa Grund af Benzinmangel nødlande i en Mose ved Mosgrave Harbour paa New Foundland. Turen fra England til New Foundland tog 17 Timer 47 Min.

Det svejtsiske Luftvaaben udvides.

Nyorganisationen af det svejtriske Luftvaaben har medført en Fordobling af de hidtil bestaaende Enheder saaledes, at Antallet af Flyverkompagnier er bragt op paa 21. Organisationen kommer iøvrigt til at bestaa af Flyverregimenter og Flyverafdelinger, af hvilke sidstnævnte har 3 Flyverkompagnier (Eskadriller).

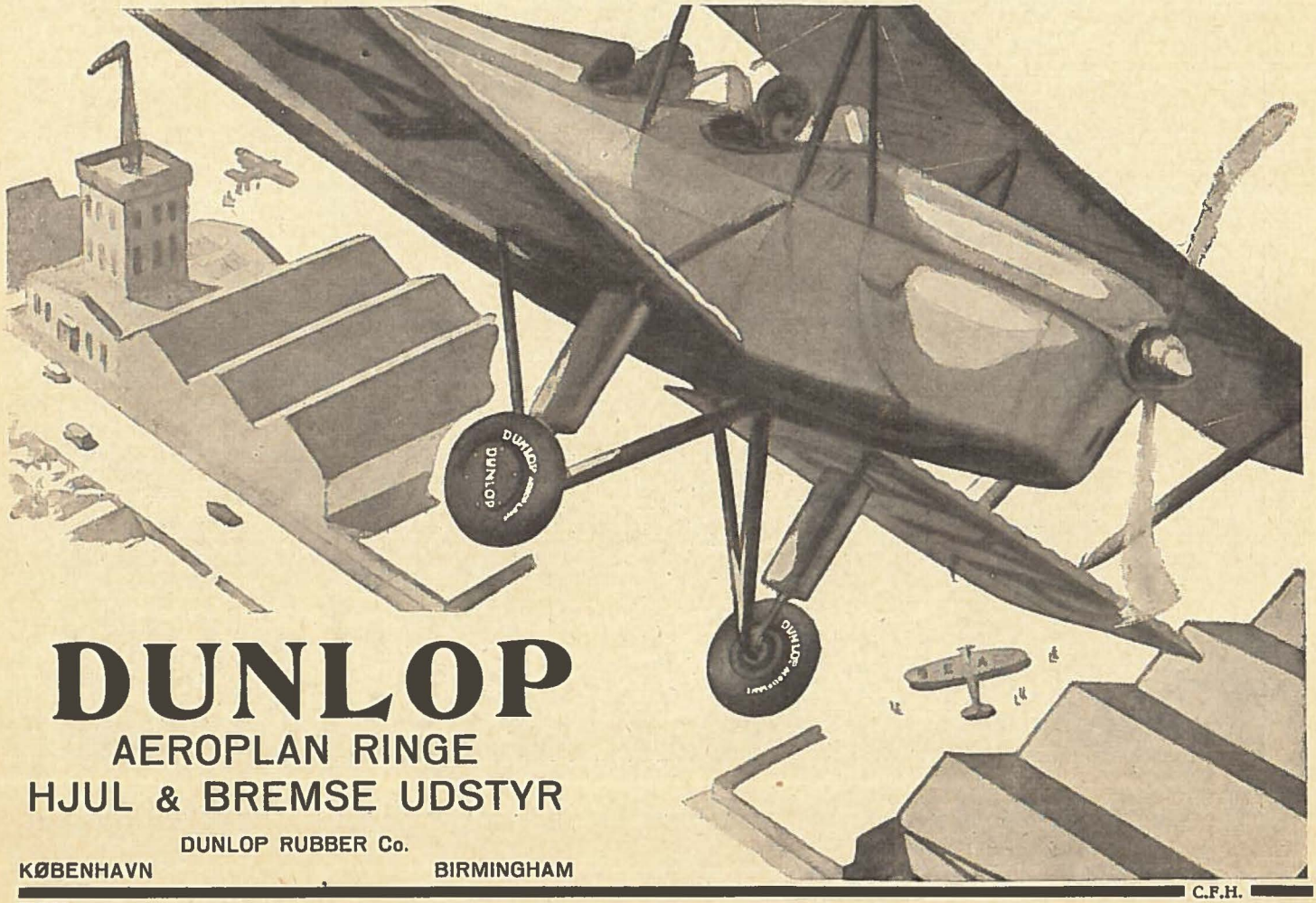
Organisationen af den aktive Luftbeskyttelse er endnu ikke tilendebragt, men det vides, at Luftværnsartilleriet bliver formeret i Regimenter og Afdelinger.

Hurtig fransk Bombemaskine.

Den nye, tunge, franske Bombeflyvemaskine Farman 222, der kan medføre 4000 kg Bombelast over en Distance paa 2000 km, skal efter tyske Opgivelser kunne flyve 325 km/T.

Lappland-Ulykken opklaret.

Straks efter at den store, svenske Trafikmaskine »Lappland« den 9. Juni i Aar var styrtet ned ved Malmø kort efter Starten fra Bulltofta Lufthavn, blev der nedsat en Kommission, der skulde søge at udrede Ulykkens nærmere Omstændigheder. Kommissionen har nu endt sit Arbejde, og er kommet til det Resultat, at Ulykken skyldes en Fejlmanøvre fra Føreren, Løjtnant Åbloms Side, og ikke en Materiale- eller Konstruktionsfejl ved selve Maskinen.



MODELNYT

FRA DE DANSKE MODEL-KLUBBER

Odense Model-Flyveklub skriver til »FLYV«:

De har i de sidste to Numre dels omtalt forskellige Modeltyper, dels spurgt efter særligt populære Modeller. Klubbens Syn paa dette er følgende: Til de alleryngste Begyndere anbefaler vi »Kiek in die Welt«, men ellers »Knirps«, »Pimpf« og »Winkler Junior«. Som næste Trin »Baby«, »Grunau II« og til Dels »Flensted-Jensen«, hvis Vinge er vanskeligere at bygge, og som ikke er saa stærk paa Grund af Vingeanbringelsen. Som tredie og sidste Trin i Svævemodeller er der »Strolch«, »Grosse Winkler« og »Gentsch«. Af disse »Hochleistungs«-Modeller er der hidtil bygget en halv Snes i Klubben.

Motormodellerne er der stadigt ikke gjort meget ved. Jeg købte forleden et Byggesæt til »Tummeliten«, og efter at have lært den at kende, forstaar jeg bedre, at Svenskerne er kommet saa langt. Vi savner her i Landet i høj Grad en Forretning, hvor man kunde købe Byggesæt til saadanne Modeller, eller bare Materialer som Balsa o. lign.

De efterlyser Rekorder. Her har De »OM-F«s officielle Rekorder: Klasse I (Motorstokmodeller under 50 cm Sp.): 18,8 Sek., 116 m i Haandstart, 4 Sek. efter Start fra Jorden. Alle tre med »Tummeliten«, der dog inden længe sikkert kan levere højere Præstationer.

III (50—100 cm): 12 Sek. (Warneford), 39 Meter (Selvkonstruktion), begge med Haandstart.

VI (150—300): 26,4 Sek. med en alt for tungt bygget Polzin.

XI (Svævemodeller under 100 cm Sp.): 32 Sek., 250 m efter Haandstart, 500 Meter efter Højstart — med »Knirps«.

XII (100—150): 48 Sek., 400 Meter med Haandstart; 1 Min. 43 Sek., 700 Meter med Højstart — alle med »Baby«.

XIII (150—300): 1 Min. 21,1 Sek. med Haandstart, 400 m; 2 Min. 11,8 Sek. og 870 Meter med Højstart.

Tidligere syntes vi, at vore Resultater var daarlige, fordi der endnu ikke var nogle særligt høje Præstationer. Men vi er efterhaanden blevet klar over, at man ikke andre Steder til daglig flyver meget mere — med Svævemodeller. To af Klubbens Medlemmer overværede Olympiagrossfluglag i Tempelhof, og morede sig stærkt over den store Modelopvisning, der var en komplet Fiasko. Det eneste, de kunde, var at marchere ind og blæse Trompet, før de satte Modellerne op. — Jeg havde forleden Besøg af en Modelbygger fra Tarm, Montør Karl Rose. Han klagede over, at hans Motormodeller ikke vilde flyve saa meget over 60 Sek.

Jeg er ganske enig med Dem i, at der bør dannes en Modelflyverunion. Det stod paa Klubbens Program ved Starten. Men hidtil har der jo ikke været andre end os selv. Dog mener jeg absolut ikke, at Unionen bør tilsluttes Svæveflyverne, den skal snarere sidestilles med deres Union. Men den Tid, den Sorg.

Hvor faar vi Materialer fra?

Dette Spørgsmaal gaar praktisk talt igen i alle de Breve, Redaktionen faar fra Modelbyggere Landet over. Dansk Svæveflyverunion er i Stand til at fremskaffe — eller i hvert Fald næsten alt — i den Retning og besvarer beredvilligt alle Spørgsmaal om Priser m. m. (Husk at vedlægge Returporto).

»FLYV« har desværre ikke Plads til at meddele Prislister i sine Spalter. Kun kan vi i Dag oplyse, at Svævemodellen »GLENTEN«, som omtales i dette Nummer, i fuld færdig flyveklar Stand koster 5,25 Kr. (dog faar Medlemmer af anerkendte Klubber ved Bestilling gennem Klubben Modellen for 4 Kr. 75 Øre). I Byggesæt koster den 2,75 Kr. (2,25 for Klubmedlemmer) — alt + Porto.

Internationalt Modelstævne i U. S. A.

I Juli afholdtes i Wayne County Airport nær Detroit i U. S. A. et større internationalt Modelstævne i Overværelse af 2500 Tilskuere. Seks Modelflyvere fra hvert af de deltagende Lande: U. S. A., — England — Frankrig — Ny Zeeland og Australien kappedes om at vinde den i 1927 af Sir Charles Wakefield udsatte internationale Pokal: The Wakefield Trophy. Det blev England, der løb af med Sejren og som derfor til næste Aar skal arrangere Stævnet.

F. A. I. knæsætter Modelsporten.

Den store internationale Flyveorganisation FÉDÉRATION INTERNATIONALE AERONAUTIQUE har fornylig taget Modelflyvningen under sine Vinger, idet Organisationen fra den første April i Aar har fastsat forskellige Bestemmelser, der maa overholdes, om Modelrekorder skal kunne anerkendes af den. »FLYV« skal i et senere Nummer, der vil behandle Forslag om ensartede danske Konkurrenceregler ved Modelstævner, give nærmere Oplysninger om F. A. I.s nye Bestemmelser.

Foreløbig skal vi blot overfor de mange, der herhjemme trækker paa Skuldrene af Modelsporten og kalder den ligegyldig Barneleg, pege paa den ubestridelige Kendsgerning, at en saa højfornem og alvorlig Institution som F. A. I. gennem sine nye Bestemmelser har sagt god for Modelsporten og givet den det blaa Stempel, der sætter den i Klasse med Luftsportens andre Grene.

„Dansk Flyvnings Historie".

SOM omtalt i tidligere Numre af »Flyv« vil Værket »Dansk Flyvnings Historie« udkomme i November Maaned d. A.

Bogen, der udgives af Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab og bliver paa ca. 350 store Sider, giver en samlet Fremstilling af Flyvningens Udvikling i Danmark fra dens allerførste Dage og indtil Nutiden.

Den omhandler de første Flyvninger her i Landet saavel med Balloner som med Flyvemaskiner, Udviklingen af den militære Flyvning, Udviklingen af den civile Flyvning og Lufttrafik, Luftfartslovgivning, Søfartsflyvningens Historie, Lufttrafikens Hjælpemidler, Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskabs Dannelse og Virksomhed, Flyveforeninger og Klubber m. v.

De forskellige Afsnit er skrevet af kendte civile og militære Sagkyndige, der hver inden for sit Omraade har været med i den store Udvikling.

Bogens Bogladepris vil blive 10 Kr., men hvert Medlem af Aeronautisk Selskab vil kunne erholde eet Eksemplar for en Pris af 7 Kr. saafremt Forudbestilling er indsendt til Selskabets Kontor, Amaliegade 33, inden 15. November d. A.

Redaktionsudvalget tillader sig meget at anbefale, at de ærede Medlemmer i Tide sikrer sig et Eksemplar af Værket, der kun udkommer i et begrænset Antal.

Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskabs Redaktionsudvalg.

FLYV's Kartonmodeller

Den tidligere Flyver Erlind har konstrueret nogle smaa fikse, flyvedygtige Kartonmodeller, som kan faas ved Bestilling gennem »Flyv«s Redaktion. Prisen for disse Modeller er **Kr. 1,50** + Porto.

Meddelelser fra Selskabet.

HVEM HAR DE FIRE FØRSTE AARGANGE AF FLYV? Stud. polyt. W. Løwe Østerbye, Pontoppidansgade 10, Randers, efterlyser de fire første Aargange af »Flyv«. Eventuelle Sælgere bedes snarest muligt meddele Pris enten til ovennævnte Adresse eller til Selskabets Sekretariat.

NY TYSK FLUGFÜHRER. Aero Club von Deutschland har udsendt en ny Udgave 1936 af sin Flugführer. Det lille Hefte indeholder en Rigdom af Oplysninger og er uundværligt for alle, der ad Luftvejen besøger Landet i egen Maskine. Heftet, der kan bestilles gennem Selskabet, koster 1 Rm.

INDBYDELSE TIL FLYVESTÆVNE I ÆGYPTEN. Den ægyptiske *Royal Aero Club* i Cairo har udsendt Indbydelse til det tredie ægyptiske Flyvestævne — Oasestævnet — der skal afholdes i Februar 1937. Stævnet var som bekendt oprindeligt bestemt til at afholdes i Marts i Aar, men blev udsat paa Grund af den truende politiske Situation.

Alle Oplysninger faas ved Henvendelse til Selskabets Kontor.

Foredragsaftenen d. 16. Oktober Kl. 20.

Opmærksomheden henledes paa Foredraget den 16. Oktober Kl. 20 i Selskabets Mødesal, Amaliegade 33, hvor Direktør E. E. de Jong taler om K. L. M.s Indienrute, Luftbroen mellem Øst og Vest. Foredraget ledsages af Filmsfremførelser.

Nye Medlemmer af Kgl. Dansk Aeronautisk Selskab.

Premierløjtnant Ravnsborg.
Arkitekt Rasmussen.
Underdirektør Louis Grandjean.
Fru E. Grandjean.
Kontorassistent Frede Henriksen.
Handelsgymnasiast Jørgen P. A. Weincke.
Assistent Max Hartmann.
Ingeniør C. Løwe.
Sekretær Kay B. Neersted.
Entreprenør C. Johnsen.
Redaktør C. Martinsen.
Landsretssagfører Bjørn Bjørnbak.
Revisor Magnus Hansen.
Ingeniør Gunnar Tvermoes.
Isenkræmmer Henning Pedersen.

Meddelelser fra Dansk Svæveflyver Union.

DET er »Dansk Svæveflyve Union«s Opfattelse, at Interessen for Svæveflyvning er i stadig Stigen her i Landet, og for at komme de mange, der i den senere Tid har henvendt sig til os, til Hjælp med Bygning af Svæveplaner, har Unionen henvendt sig til Unionens Tilsynsførende for Jylland, Hr. Ing. C. Nielsen i Aalborg, om at være medvirkende til at skrive en Artikelserie til Vejledning for Bygning af Svæveplaner.

Hr. Ing. C. Nielsen er selv en dreven Bygmester af Svæveplaner, og vi vil bede alle, der er i Gang med — eller skal til at begynde — Bygningen af et Svæveplan, om at lytte til Hr. Ing. C. Nielsen's Raad, saa at vi her i Landet kan opnaa den højest mulige Standard m. H. t. Bygningen af vore Svæveplaner.

Et blandt gamle Svæveplanbyggere længe næret Ønske om at faa en dansk Beskrivelse af, hvorledes man arbejder paa Værkstedet med Bygning af et Svæveplan, er hermed blevet til Virkelighed.

Hvis der alligevel skulde være nogen, der er i Tvivl om et eller andet under Bygningen, kan de henvende sig til Dansk Svæveflyver Union, vi hjælper gerne enhver med Raad.

A. Dochedal.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION afholder d. 1. November Unionsmøde i Aarhus. Samtidig med dette Møde vil Unionen afholde sin Fødselsdag, hvor der vil blive afholdt et Foredrag (arrangeret af »Det kongelige danske aeronautiske Selskab« og »Dansk Svæveflyver Union«) over Emnet Svæveflyvning og Muligheder for Svæveflyvning. Foredraget holdes af den kendte tyske Konstruktør og Forfatter Hr. Ing. Fritz Stamer. Hr. Stamer vil vise nogle Lysbilleder og Film til Illustration af sit Foredrag.

Tidspunktet og Stedet vil blive bekendgjort gennem de lokale Svæveflyveklubber.

Luftfartforsikringer

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Fraktion for Danmark

Tlf. Central 12793

••

Ulykkesforsikringspolicer udstedes ved Billetkontoret i Lufthavnen

Ny Klub i Dansk Svæveflyver Union.

Svæveflyverklubben »Aviator« i Aalborg har rettet Henvendelse om Optagelse i »Dansk Svæveflyver Union«.

»Aviator«s Bestyrelse bestaar af:

Formand, Hr. Slagtermester *H. Nielsen,* Finlandsgade 5.
Kasserer og Sekretær, Hr. *G. B. Høyner,* Rostrupsvej 7.
Slagtermester *Egon Mortensen,* Boulevarden 32.

»Dansk Svæveflyver Union« byder hermed Svæveflyverklubben »Aviator« velkommen i vore Rækker.

—o—

Vor afholdte Ven Sigurd Sjøholm er, efter Ulykken i Helsingør, atter blandt os og i fuld Aktivitet igen.

—o—

Da vi staar foran en virkelig Organisering af Dansk Svæveflyvning i København, er Tilgangen af aktive Medlemmer indtil videre standset. Man kan dog midlertidigt indmelde sig som passivt Medlem, hvilket ogsaa tilraades andre flyveinteresserede. Det koster 1 Kr. om Maaneden.

Udspring med GQ Faldskærm i Kastrup Lufthavn 12. August 1934

FLYVEMASKINER OG TILBEHØR

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

Faas hos

ALFRED RAFFEL A/S

Farvergade 15 Telefon C. 6395

FRA KLUBBERNE

TIRSDAG den 15. September afholdt Københavns Svæveflyveklub et overordentlig vellykket Medlemsmøde. Ved et smukt dekoreret Kaffebord bød Formanden Velkommen og gav en Oversigt over de 2 Maaneders Arbejde, der var forløbet ud over al Forventning. Det var ingen Tilfældighed, at Hammerslagene igen lød paa Værkstedet, og at en kammeratlig Aand atter herskede i Foreningen. Dette er blevet muligt ved alle Medlemmernes og Ledernes sande Opofrelse for Sporten. Med Fortsættelse af det Arbejde, der er udført i den korte Tid, vil Folk inden længe se en Forening her i Danmark, som mange sikkert vilde have forsvoret. Bestyrelsen fremlagde derefter Forslag og Breve. Et af de Forslag, der vakte størst Glæde, var »Forsikrings-Kontingentet«. Et Forslag, der utvivlsomt vil have Betydning for alle Klubber Landet over. Efter Drøftelse af Foreningsgangen kom Aftenens højtidelige og smukke Del, nemlig Forandringen til det gamle Navn »Dansk Luftsports Forbund«, som i Fremtiden er vort Navn. Der blev udbragt Leveraab og staaende aflagt Ed om at holde Svæveflyvernes Lov: Kammeratskab og Disciplin; derefter lød Svæveflyver-Sangen, hvorefter vor Kammerat, Militærflyver H. Olsen, fortalte et Causeri: »En Flyveelevs Oplevelser«, der blev hørt med Begejstring. Vor brave Ven Sjøholm oplæste Svæveflyvernes snart obligatoriske og landskendte »Stuk-Avis« med sit kendte Lune. Enlig hen mod de smaa Timer afsluttedes Festen med Vin og Dessert, skænket af vort Medlem Henning Walting's Moder. Et Medlemsmøde, som sent vil blive glemt, var afsluttet.

—o—

VI i »Dansk Luftsport«, der havde den Glæde at gøre vort til at oprette den første Svæveflyveklub i Provinsen, vil igen fortsætte, efter bedste Evne, med at udbrede Kendskabet til Svæveflyvning, og være behjælpelig med Oprettelse af nye Klubber. Hvad vi med stor Interesse ser hen til, er, at Island maa faa Held med Oprettelse af en Svæveflyveklub. Det er ganske givet, at paa netop denne Ø har Svæveflyvning absolut store Betingelser, baade til saavel Hangflyvning som Termikflyvning over de varme Kilder. Vi har flere Islændere i Foreningen. Den islandske Marineflyver Koefoed Hansen, der i Sommer tog A-Certifikatet hos os, har med Iver gjort et stort Arbejde deroppe. I disse Dage er Koloed Hansen en daglig Gæst paa vort Kontor, og inden længe hører vi sikkert store Nyheder fra Island. Paa Forhaand Velkommen i Svæveflyvernes Rækker.

—o—

I vor nyoprettede Modelafdeling »Ørneungerne«, har der siden den lille Bekendtgørelse i »FLYV«s forrige Nummer været en kolossal Tilgang. Da det tegner til en uhyre Interesse blandt Danmarks yngste Ungdom, maa vi meddele, at vi desværre højst kan være 100 Medlemmer i Modelafdelingen. Har du tænkt paa at melde dig ind, maa det derfor ske nu, førstkommende Torsdag Aften paa vort Værksted, Wildersgade 41. Som Chef for Afdelingen staar Brostrøm, og som Konstruktører Ingolf Petersen, Gerhard Jensen og Willy Hansen.

Modelgruppen optager Drenge fra 10—18 Aar. Gennem denne Sport faar den yngste flyveinteresserede Ungdom en uhyre Indsigt i de Luftstrømme, der indvirker paa et Luftfartøj, Modelflyverne er den kommende Tids Flyvere. Drengene bygger selv deres Modeller, først en ganske enkel Model, og senere mere komplicerede Planer. Under kyndig Kontrol faar de al den ønskede Vejledning. Vinterundervisningen afsluttes med Teoriprøve og et Modelstævne, hvor de bedst flyvende Planer faar Præmie. Modelflyverne er en Gruppe i Forbundet, og bærer Navnet »Ørneungerne«. Kontingentet er 1 Kr. om Maaneden. Mødeaften hver Torsdag Kl. 19,30—21,30, paa Værkstedet, Wildersgade 41.

—o—

DANSK LUFTSPORTS FORBUND har en Del Svæveflyvemateriale til Salg, bestaaende af en »Grüne Post« (ubeklædt) samt Ribber, Ror og Kropspanter til en »Grunau Baby II. Interesserede bedes henvende sig paa Foreningens Værksted.

NY MODELKLUB

DEN første af »FLYV«s ti Dana-Sejlere er allerede blevet afsat. Fra Ringsted skriver Formanden for den nydannede Ringsted Modelflyveklub til os: I Anledning af Deres Artikel i »FLYV« om de udsatte Præmier til de ti første Modelflyveklubber i Danmark kan vi meddele, at vi den 22. August i Aar har dannet en Klub ved Navn: »Ringsted Modelflyveklub«. Denne bestod fra Begyndelsen af 7 Personer, og efter et Par Uger, der blev benyttet til at organisere Klubben, blev den aabnet for nye Medlemmer, og den bestaar nu af 11 aktive og 3 passive Medlemmer, og da vi først nu har faaet en virkelig Propaganda i Gang for Klubben, haaber vi snart at modtage flere Medlemmer.

Klubbens nuværende Medlemmer har endnu kun Motormodeller, dels færdige og dels under Bygning. Af disse Modeller er nogle de svenske Typer: »Stormsvalen« og »Tummeliten« og andre Flensted Jensen-Modeller.

Vore Modeller har hidtil fløjet temmelig godt, men vi haaber dog stadig at opnaa bedre Resultater.

Ærbødigst

Bestyrelsen.

Klubbens Adresse er: Mogens Henriksen, Formand for Ringsted Modelflyveklub, Villa »Vesterled«, Valdemarsgade 2, Ringsted.

De nye Klubber.

Kort før Redaktionens Slutning modtog vi Meddelelse om, at der foruden i Ringsted var stiftet nye Modelklubber i Sorø, Silkeborg, Aalborg og Skjern. De fem første »DANASEJLERE« er altsaa allerede fløjet bort fra Redaktionen og ud til deres nye Ejermænd. Forhaabentlig varer det ikke ret længe, før de resterende fem gaar samme Vej.

Apropos Mrs. Markhams Atlanterhavsflyvning.

DEN engelske De Havilland Fabrik skriver med berettiget Stolthed i sin Bulletin Nr. 171 af 9. September 1936, at med Mrs. Markhams vellykkede Flyvning naaede den tolvte Gipsy Motor over Atlanten. De foregaaende Flyvninger var følgende:

1931 Port Natal (Brasilien) til Bathurst (Vestafrika) — Gipsy III, Puss Moth — 22 Timer.

1932 Portmarnock (Irland) til Pennfield Ridge. (U. S. A.) — Gipsy III, Puss Moth — ca. 30 Timer.

1933 Lympne (England) til Port Natal — Gipsy Major, Puss Moth — 17½ Time.
Pendine Sands (Wales) til Bridgeport (U. S. A.) — Dragon, 2 Gipsy Majors — 39 Timer.
Warszawa til Port Natal — Gipsy Major, R. W. D. 5.

1934 London—Canada via Grønland — Gipsy Major, Fox Moth — 61 Timer Flyvetid.
Ontario (Canada) til Heston (England) — Dragon, 2 Gipsy Majors — ca. 31 Timer.

1935 Hansworth (England) til Port Natal — Gipsy Major, B. A. Eagle.
Lympne (England) til Port Natal — Gipsy VI, Gull. — 2 Dage 13 Timer.

JOHANNESBURG-RACET

C. V. Scott Sejrherre igen.

Den sejrende „Percival Vega Gull".

TIRSDAG den 29. September startede ni Maskiner i den store Kapflyvning, der fra Portsmouth skulde føre Deltagerne over Belgrad, Cairo, Khartoum ned til den sydafrikanske By Johannesburg. Oprindelig var der anmeldt et betydeligt større Antal Maskiner, men mange, deriblandt Mrs. Amy Mollison, trak sig tilbage, og kun ni kom som nævnt paa Vingerne.

Kapflyvningen har aabenbart været for stor en Belastningsprøve for de deltagende Flyvere, for den ene efter den anden af de deltagende Maskiner maatte udgaa tildels paa Grund af Havarier ved Nødlandinger o. lign. Løbets største Maskine, den to-motorede Airspeed-Envoy, tørnede efter Starten paa Abercorn Flyveplads i Tanganyika mod nogle Træer, hvorved Føreren, Max Findley, en af Englands kendteste Distanceflyvere, og hans Radiotelegrafist Morgan blev dræbt, mens to andre ombordværende blev saaret.

Sejrherren i Melbourne-Racet i 1934, C. V. Scott, vandt ogsaa denne Gang. Hans nærmeste Konkurrent, Captain S. S. Halse, der fløj en Percival Mew Gull, maatte efter at have ført hele Løbet nødlande et Par Hundrede miles før Bestemmelsesstedet, og ved Nødlandingen blev Maskinen ødelagt, og Flyveren selv lettere saaret. C. V. Scott, der fløj en af Englands nyeste Maskintyper, Percival Vega Gull — Mrs. Beryl Markman foretog som bekendt sin andet Steds i Bladet omtalte Atlanterhavsflyvning med en Maskine af samme Type, landede paa Rand Flyveplads ved Johannesburg Torsdag den 1. Oktober Klokken ca. 12 Middag efter at have brugt 2 Dage og ca. 5 Timer til den 11000 Kilometer lange Strækning.

Ved Landingen blev han modtaget af den sydafrikanske Unions Forsvarsminister, Mr. Pirow og Præmiegiveren, Mr. Schlezinger, der bl. a. havde udsat de 4000 Pund Sterling — ca. 100.000 Kroner, der nu tilfalder Scott og hans Ledsager, unge Mr. Guthrie.

Den sejrende Maskine, Percival Vega Gull, er som nævnt en af Englands allernyeste Sportsflyvemaskiner. Den er firesædet og forsynet med en 200 HK Gipsy VI-Motor.

Dens Dimensioner er iøvrigt følgende:

Spændvidde	12,039 Meter
Længde	7,721 Meter
Maximal-Fart	274 km/T.
March-Fart	242 km/T.
Landingshastighed .	70,4 km/T.
Aktionsradius norm.	1000 km

SVÆVEFLYVERNYT

Til alle danske Svæveflyverklubber.

For at fastslaa DANSK SVÆVEFLYVER UNIONS officielle Stilling som Mellemled mellem DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB og alle Svæveflyverklubber i Danmark, har Selskabet bemyndiget DANSK SVÆVEFLYVER UNION til paa Selskabets Vegne at udstede Svæveflyvercertifikater i Danmark, saaledes at KUN DE AF DANSK SVÆVEFLYVER UNION UDSTEDTE SVÆVEFLYVERCERTIFIKATER ER GYLDIGE.

Alfred Dochedahl.
Form. for Dansk Svæveflyver Union.

Tyskland.

Det 17. Rhøn-Stævne — Rhøn Segelflug Wettbewerb 1936 — fandt Sted i Slutningen af August og fik trods det ugunstige meteorologiske Forhold et særdeles vellykket Forløb.

Der deltog 61 forskellige Planer, som i 661 Starter tilbagelagde ikke mindre end 18,097 Kilometer i samlet Flyvedistance. Der havde været ikke saa lidt Tvivl i tyske Svæveflyverkredse om Gennemførligheden af de nyindførte »Zielstreckenflüge« — Strækflyvninger med bestemte Maal — men de opnaaede Resultater overtraf i høj Grad Forventningerne. Forøvrigt viste det sig ved disse Strækflyvninger, at de fineste Præstationer blev ydet af Førere, der gennem længere Tid var blevet skolet i Hangflyvninger.

Vore tre C-Certifikatindehavere, Otto Veibel, Ulrik Birch og Willy Jensen, er altsaa inde paa den rigtige Vej, der gennem Hangflyvninger fører frem mod Maalet; den virkelige Svæveflyvning over længere Stræk.

Sejrherre blev Kurt Schmidt med sin 252 Kilometer lange Flyvning fra Rhøn til Trier, mens vore gamle Kendinge Peter Riedel og Hanna Reitch besatte henholdsvis tredie og femte Plads.

Største Højde — 4480 Meter — blev naaet af Blech — en Præstation, der kun ligger 200 Meter under den officielle Verdensrekord, som Tyskeren Dittmar som bekendt satte for nogle Aar siden nede i Sydamerika.

U. S. A.

23 Svæveplaner deltog i Sommerens store Elmira-Stævne i Staterne. Den samlede Flyvetid blev 354 Timer og den samlede Flyvedistance 2070 Kilometer. Længderekorden var 236 Kilometer og Højderekorden 2000 Meter.

Rusland.

I 1935 blev der paa 240 Flyveskoler uddannet ikke mindre end 20,500 Svæveflyvere.

Den russiske Svæveflyverekord blev sat i Sommer i Turkestan og er paa 3800 Meter.

Aristokraten blandt Motorcycler
Matchless
Et B. P. Mærke
Uovertruffen Konstruktion
Højeste britisk Kvalitet
Billigste danske Priser
10 fremragende Modeller - Priser fra
Kr. 1050.00
Forlang Prospekt
Lyngby Automobil-Central
Hovedgaden 1 - Telefon: Lyngby 1030
MOTOR-PALÆET
Østerbrogade 20 - Telefon: Øbro 2878

DUPLEX
SPLINTFRIT GLAS
STENFELDT HANSEN
Central 5800

Bestillingsseddel.

Til

Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab,

Amaliegade 33, København K.

Undertegnede Medlem af Selskabet bestiller herved:

1 Ekspl. af **Dansk Flyvnings Historie.**

Navn: _____

Skriv tydeligt Navn

Adresse: _____

og Adresse.

Værket, hvis Bogladepris bliver Kr. 10,00, leveres Medlemmerne til Forudbestillingspris Kr. 7,00, naar Bestilling indsendes **inden 15. November,** dog kun 1 Ekspl. til hvert Medlem.

15.230

METER

ER

DEN NY VERDENS-HØJDEREKORD

MED

„Bristol"

PEGASUS MOTOREN

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

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

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

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

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

Trykt hos
EJVIND CHRISTENSEN
Vesterbrogade 60 - Telf. 13404

FLYV

Svævemodellen »Fafnir« (se Artiklen inde i Bladet)

Nr. 11
1936 - 9. Aarg.

MED FLYVEMASKINE I STRATOSFÆREN

Imperial Airways | Svævemodellen „Fafnir"

MICHAEL HANSEN FORTÆLLER OM BLINDFLYVNING

35 ØRE

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

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

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

VESTJYSK FLYVEKLUB.
Formand: Hr. Landsretssagfører Bjørn Bjørnbak, Kongensgade 70, Esbjerg.

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

KLUBBER I UNIONEN:

SVÆVEFLYVERKLUBBEN »MAAGEN« AF 1936.
Fredericiagade 25, Kbhvn. K.

DANSK LUFTSPORTS FORBUND.
Kontor og Værksted:
Wildersgade 41, Kbhvn. K.
Formand: W. Dannerfjord; træffes Onsdag Aften Kl. 20—22.
Sekretær: Thorck-Andersen. Tlf. Byen 7333.

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

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

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

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

KLUBADRESSER

FAABORG FLYVEKLUB.
Formand: Hr. Ing. Kai Eskelund, Østergade 45, Faaborg.

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

KLUBBER UDENFOR UNIONEN:

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

SAMSØ FLYVEKLUB.
Hr. Jean Frandsen, Samsø.

OFFICIELT ORGAN
FOR
DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

»FLYV«s REDAKTION:
Vesterport
København V.
Tlf. 14556
Redaktører:
Kaptajn J. Foltmann
og
Kay Jungersen.

BLADEKSPEDITION:
Vesterport - København V.
Tlf. 14556

ANNONCEEKSPEDITION:
Ejvind Christensen,
Vesterbrogade 60
Tlf. 13404

VORDINGBORG FLYVEKLUB.
Hr. Fabrikant Hans Axel, Vordingborg.

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

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

SVÆVEFLYVERKLUBBEN »ALBATROS«. Hillerød.
Formand: Hr. Aage Lauritsen.
Sekretær: Hr. E. Nordgreen, Gl. Holmegaardsvej, Holmegaard, Hillerød.

MODELFLYVEKLUBBER:

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

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

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

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

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

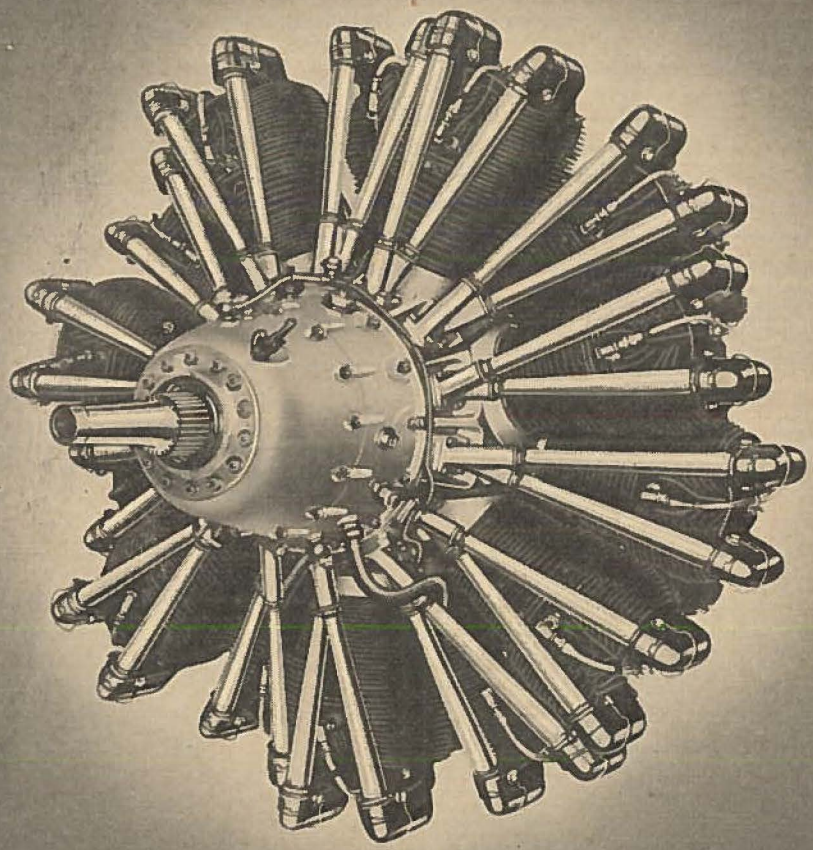
SILKEBORG II.
Formand: Hr. Vagner Toft, Hostrupsgade 48.

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

DE UNGES FLYVEKLUB.
Politikens Hus. Kbhvn. K.

BERLINGSKE TIDENDES FLYVEKLUB.
Pilestræde 34, Kbhvn. K.

SIDDELEY



TIGER IX
ENGINE
880 H.P.
(FOR TAKE OFF)
WITH VARIABLE PITCH PROPELLER

ARMSTRONG SIDDELEY MOTORS LTD., COVENTRY, ENGLAND

AS246J

„CELOSE"
(LOVBESKYTTET)

ASP DOPE

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

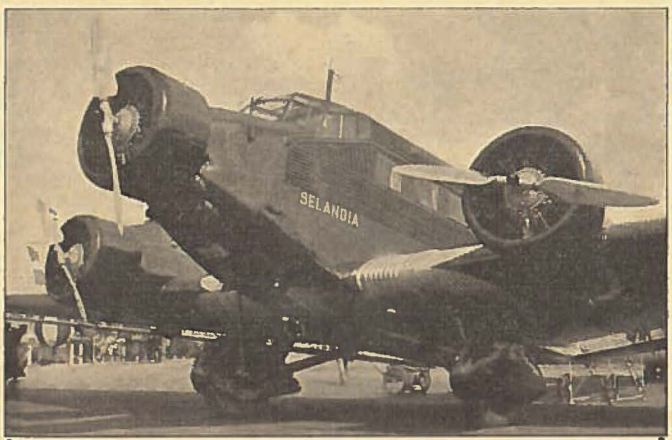
KLAR DOPE - ALUMINIUM DOPE
RØD DOPE

Fortyndingsvædske samt Identificeringsfarver og Specialfarver

ENEFABRIKANTER:

A/S O. F. ASP

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



Afgaaende Maskiner fra Kastrup Lufthavn:

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

D. = Daglig
Hv. = Hverdage

Billetter og Oplysninger i alle Rejsebureauer

Det Danske Luftfartselskab A/S

FLYV

Nr. 11 November 1936 9. Aargang

DANSK FLYVNINGS CAVALCADE

Da Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab for et Par Aar siden — i Januar 1934 — kunde fejre 25-Aarsdagen for sin Stiftelse, havde det været paatænkt at udgive en Bog om den danske Flyvnings Historie som et Led i Jubilæumsforanstaltningerne, men forskellige Forhold bevirkede, at denne Plan foreløbigt blev

Saaledes var Passagererne klædt paa til Flyvning i hine første Dage —.

lagt til Side for først at blive genoptaget og realiseret nu som en Del af det Propagandaarbejde, Selskabet er ved at sætte ind til Fremme af dansk Flyvning.

I et digert og gediegent Værk paa 377 rigt illustrerede Sider har en Række af vore militære og civile Flyvesagkyndige med den kendte aeronautiske Forfatter, Ingeniør M. P. Eskildsen som Hovedredaktør klart og overskueligt givet en udtømmende Redegørelse for Danmarks Indsats i Luftens Erobring siden hin 1. Oktober 1806, hvor den russiske Professor Robertsen ved en Ballonopstigning fra Rosenborg Eksercerplads som det første Menneske vovede sig op i Lufthavet over Danmark.

Bogens første Kapitler er viet Ballonsporten og Hærens Ballonpark,

Dansk Flyvnings Historie.

Udgivet af

Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab.

Fh. August Bangs Forlag - Ejvind Christensen.

hvorefter Kaptajn J. Foltmann skriver om de første Flyvninger herhjemme i hine mindeværdige Aar, hvor Mænd som Ellehammer, Nervø, Svendsen og alle de andre Flyvningens Pionerer lukkede Porten til Luftens forjættede Rige op paa Klem og lod os ane, hvad der gemte sig af Muligheder paa den anden Side. Vi af den nu lidt ældre Generation nikker genkendende til de gamle Maskiner: Wampa, Sandgraveren, B-S-Monoplanet, Flyvefisken, der fik vore Ynglingehjerter til at banke af hed og hastig Fryd, naar de engang imellem i et særlig godt Lune lod sig lokek op over Grønsværen som et ubestrideligt Bevis paa, at man virkelig kunde flyve.

Fra disse flyvemæssigt set saa fjerne Tider før Verdenskrigen gaar Forfatteren i det næste Kapitel over til i al Almindelighed at behandle Tiden efter det store Ragnarok. I dette ellers saa velskrevne Afsnit savner man lidt fyldigere Oplysninger om den danske Privatflyvning — fra dens første spæde Begyndelse omkring 1927—28 til dens Blomstring omkring 1934—35 og dens Stagnation i de sidste Aar takket være Valutamyndighedernes ganske uforstaaelige Importforbud. Kommende Tider vilde sikkert ellers med Undren have læst om dette mørke Kapitel af dansk Civilflyvnings Historie. Og forøvrigt er der dog ogsaa en Del af vore Privatflyvere udover Erhvervsflyverne, der har gjort en vægtig Indsats til Gavn for dansk Flyvning i den Tid, der behandles indenfor Værkets Rammer.

Men dette er ogsaa en af de faa Indvendinger, der kan gøres mod Bogen, der i sin Helhed overmaade instruktivt og underholdende gør Rede for Udviklingen af dansk Flyvnings forskellige Grene: militær og maritim Flyvning, Trafikflyvningen, Flyvemaskinefabrikationen, Lovgivningen osv. — hvert af de seksten Kapitler fortæller om det store, selvopofrende og oftest farefulde Arbejde, der herhjemme er sat ind paa gennem Tiderne at bygge dansk Flyvning op til det nuværende høje Stade — et Arbejde, der maatte udføres under stor Modstand fra forskelligt Hold — ikke mindst fra Befolkningens Side, der med Mistro og Frygt saa paa »disse hersens Flyvemaskiner«, der var ved at dukke frem. Ekspeditionssekretær Kn. Gregersen fortæller i Kapitlet: Luftfart og Lovgivning, at han engang traf en højtbedaget Mand, hvis Erindring gik helt tilbage til Jernbanernes første Tid. Hans Far var taget ind til Byen for at være med det Tog, der aabnede Banen mellem København og Roskilde, og senere om Aftenen samledes Bønderne hjemme paa Gaarden for at høre om den eventyrlige Færd, og endnu kunde han høre deres beundrende: »At du turde, Anders!« Denne det brede Folks naturlige Frygt for det ukendte mødte selvfølgelig i endnu højere Grad Flyvningen, da den kom frem, og den møder den desværre stadigvæk mange Steder. Den klassiske Bemærkning: »At du turde, Anders!« er endnu ikke en munter Anekdote for Flyvningen som for Banerne, men en dagligdags Bemærkning, som man let risikerer at blive modtaget med efter en lille Flyvetur.

Denne manglende Tillid, uden hvilken Flyvningen ikke kan vinde frem, var en haard Modvind, som det kostede de første Pionerer meget Slid at kæmpe sig frem imod, men alt det

(Fortsættes Side 22)

Kongen inspicerer „Ørnen".

Med Flyvemaskine i Stratosfæren.

Den sidste Verdensrekord i Højdeflyvning.

DEN 28. September satte den engelske Flyver, Squadron Leader *F. R. D. Swain*, ny Verdensrekord i Højdeflyvning ved at naa 15,230 m. Rekorden, der blev sat med et Bristol Monoplan udstyret med en Bristol Pegasus Motor, slog den tidligere Højderekord for Flyvemaskine med 387 m.

Og dette vældige Resultat er naaet i Løbet af et kvart Aarhundrede.

Den første Verdensrekord indenfor Flyvningen, der blev officielt anerkendt, blev sat ved Rheims i Frankrig af Englænderen *Hubert Latham* den 29. August 1909. Han fløj et Antoinette Monoplan og naaede en Højde paa 149 Meter. Latham slog sin egen Rekord to Gange, første Gang d. 1. December, hvor han naaede 435 m, og næste Gang i Januar Maaned 1910, hvor han naaede 1000 m.

Den første Flyver, der naaede op over 3000 m, var *Legagneux*, der ved Pau i Frankrig — med et Bleriot Monoplan med Gnome Motor — naaede 3100. Det skete den 8. December 1910. Legagneux var ogsaa den første Flyver, der naaede op over 6000 m, idet han den 28. December 1913 ved St. Raphael i Frankrig naaede 6120 m (Bleriot Monoplan med Gnome Motor).

Den næste officielle Rekord blev ikke noteret før 1920, da Amerikaneren Major *Shroeder* naaede 10,093 m. Flyvningen fandt Sted ved Dayton i U.S.A., og Schroeder benyttede en Lepère Maskine med en Liberty Motor.

Den 26. Maj 1929 satte Tyskeren Neunhofer Højderekord paa 12,739 m med en Junkers Maskine udstyret med en Bristol Jupiter Motor. I 1932 opnaaede Englænderne deres første Højderekord, idet Kaptajn *C. F. Uwins* — med et Vickers Vespa Biplan med en Bristol Pegasus Motor — naaede 13,404 m.

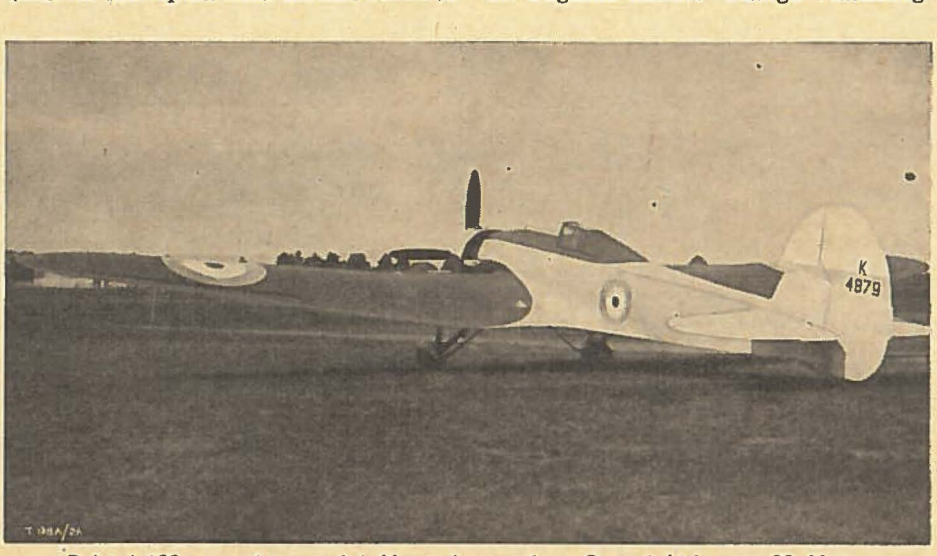
Den 11. April 1934 blev Rekorden sat et godt Stykke op, idet Italieneren *Donati* naaede 14,453 m, og denne Rekord blev staaende, indtil Franskmanden *Detre* den 14. August 1936 naaede op til 14,843 m (Potey med Gnome-Rhone Motor).

—o—

Allerede i 1934 besluttede det engelske Luftfartsministerium sig til at placere en Ordre paa en specielt bygget Flyvemaskine, der skulde kunne naa op over 15,000 m, og Resultatet blev et Bristol »138a« Monoplan udstyret med en Pegasus Motor. Mange Vanskeligheder og mange Spekulationer gik forud, inden man fik valgt den rigtige Type, og en af den var bl. a., hvorledes man bedst skulde beskytte Flyveren Man overvejede at bygge et hermetisk lukket Førersæde, men da det engelske Firma Siebe Gorman netop paa dette Tidspunkt fremkom med en helt ny Flyverdragt, der nærmest mindede om en Dykkerdragt, valgte man at lade Flyveren benytte en saadan. Vi skal senere i Artiklen give en nærmere Beskrivelse af denne nye »Lavtrykdragt«.

(Fot. »Flight«

Squadron Leader Swain er ved at gøre klar til Stratosfæreflyvningen.

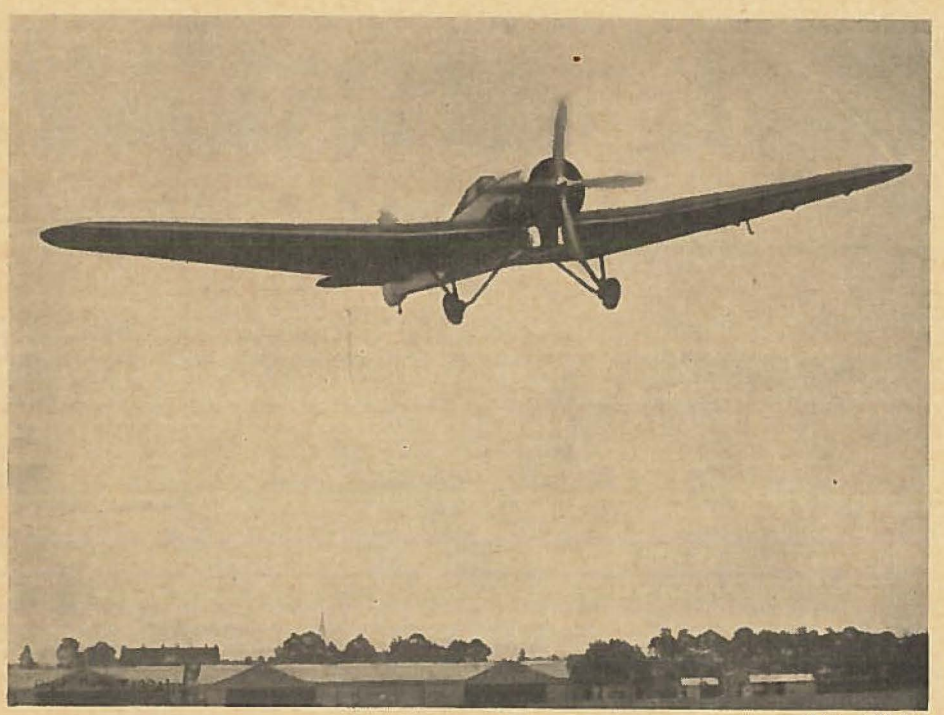


Bristol 138 a — et eensædet Monoplan med en Spændvidde paa 22 Meter.

—o—

For at opnaa den mindst mulige Vægt blev Bristol 138 a bygget af Træ med Undtagelse af Motorfundamentet og Motorhjælmen, og hvad Vingebredde og Længde angaar er det vist nok den største ensædede Flyvemaskine, der eksisterer. Dens vigtigste Data er følgende:

Spændvidde 20 m.
Længde 13,4 m.
Tomvægt 1976 kg.
Fuldvægt 2390 kg.



(Fot. »Flight«)

Bristol 138 a er udstyret med en Pegasus Motor og en firebladet Propel.

Vægten af Lasten, der skulde medføres til Højdeflyvningen, fordeler sig saaledes:

Flyver 80 kg.
Flyverens Udrustning 15 kg.
Iltapparater 18 kg.
Faldskærm 9 kg.
Særlige Instrumenter 45 kg.
Brændstof og Olie 247 kg.
Ialt 414 kg.

Inden Flyvningen fandt Sted, maatte Flyvemaskinen gennemgaa de sædvanlige Prøver i Spind, Dykning o. s. v.

Kroppen er en Trækonstruktion, beklædt med Krydsfinér, Motorfundamentet bestaar af en Konstruktion af Duralumin og Staalrør, og Motorhjælmen er af Duralumin. Planerne og hele Halepartiet er ligeledes Trækonstruktioner beklædt med Krydsfiner, der visse Steder ikke er tykkere end 0,8 Millimeter. Understellet, der ikke kan trækkes ind, er udstyret med Dunlop Hjul og Bremser og Ben af Oleo-Typen.

Motoren er en særlig Type af »Pegasus«-Serien, med Betegnelsen P.E.VI S. Det mest karakteristiske ved den er en særlig Supercharger, der gør det muligt at give den største Ydelse ved meget store Højder. Der er anvendt en 4-bladet Propel.

Paa Grund af de ekstraordinære atmosfæriske Forhold i de store Højder maatte der anvendes Brændstof og Olie af en særlig Art, og efter en Del Forsøg valgte man at benytte et Brændstof, der er kendt som S.A.F.4., og som har et meget højt Octantal (fremstillet af Shell Ethyl). Som Smøreolie besluttede man at benytte en særlig Shell Aviation Type.

—o—

Et af de mange — og et af de vigtigste — Problemer var at beskytte Flyveren. Bortset fra Beskyttelsen mod det lave Lufttryk, gjaldt det om at holde Kulden ude, og det sidste gjorde man ved at indrette et rummeligt overdækket Førersæde i Højde med Planets Bagkant og saaledes, at det blev opvarmet af Luftstrømmen, der passerede Oliekølerne i Planerne. Den varme Luftstrøm kunde reguleres fra Flyverens Plads. Førersædet er overdækket med et forskydeligt Tag, og forude paa Vindskærmen er anbragt en Visker.

Naar man vil op over Højder paa mere end 14,000 Meter, saa er en almindelig Iltmaske ikke tilstrækkelig mere. I saa Tilfælde maa man tilføre Lungerne et forøget Tryk. Dette Problem løste Firmaet Siebe Gorman ved at konstruere en særlig »Lavtrykskdragt«, hvis Detailler desværre ikke paa nuværende Tidspunkt er tilgængelig for Offentligheden. Den har imidlertid været prøvet i Lavtrykskammeret i Farnborough adskillige Gange, og under disse Prøver har det vist sig, at Squadron Leader Swain har kunnet taale at opholde sig i en Højde paa over 25,000 m.

Dragten, der slutter lufttæt omkring Livet, er fremstillet af Lærred imprægneret med Gummi, og den tilhørende cylinderformede Hætte er paa den forreste Halvdel forsynet med Celluloid.

—o—

Højdeflyvningen var et Led i det Arbejde, som beskæftiger den engelske Royal Air Force Forsøgsafdeling, og Squadron Leader Swain har været knyttet hertil siden 1933. Han er 33 Aar gammel og kom ind i Royal Air Force i August 1922. I 1924 gennemgik han det strenge Instruktørkursus ved Central Flying School, og fra 1929 til han i 1933 kom til Forsøgsafdelingen, gjorde han Tjeneste i Ægypten.

Helt uden ubehagelige Oplevelser forløb hans Højdeflyvning ikke. Ruderne i det overdækkede Førerrum og Celluloidskærmen i Hætten blev tildækkede, saa han næsten intet kunde se, — ikke engang Instrumenterne foran sig. Han siger selv: »Dette generede mig en hel Del. Jeg kunde ikke aflæse mit Kompas, og jeg vidste ikke i hvilken Retning jeg fløj.« Han havde paa dette Tidspunkt besluttet sig til at søge nedefter, og undervejs mærkede han Ubehaget. »Jeg begyndte at føle mig svimmel, at jeg manglede Ilt, og jeg følte mig sløj.«

Han tænkte paa at aabne det overdækkede Førersæde og tog fat i Haandtaget til det forskydelige Lukke, — men det virkede ikke. »Jeg prøvede saa paa at faa fat i Udløserlinen til Lavtryksdragten for at faa Hovedet udenfor Hjælmen, men mine Skulderremme, hvormed jeg var spændt fast i Førersædet, og min Faldskærmssele, sluttede saa stramt, at jeg ikke kunde rokke den forbistrede Line. Og for hvert Øjeblik, der gik, følte jeg Kræfterne tage af. Nu var der kun een Ting at gøre, og det var at faa fat i min Lommekniv og saa snitte Hul i Hjælmen. Det var et drøjt Stykke Arbejde, men langt om længe lykkedes det. Med en sidste Kraftanstrengelse fik jeg skaaret en Flænge i Hjælmen, saa der kunde komme frisk Luft til Ansigtet — og det hjalp. Nu følte jeg mig straks bedre tilpas. Jeg saa paa Instrumenterne og fandt ud af, at jeg var kommet ned under 5000 Meter, og at jeg befandt mig i Nærheden af Yeovil.

Jeg satte Kursen østover, blev ved med at søge nedefter og landede paa Netheravon — med nogle faa Liter Benzin tilbage i Tanken — og en vældig Oplevelse rigere.«

(Fot. »Flight«)

Lavtryksdragten, der slutter lufttæt omkring Livet, er forsynet med en Hætte med et buet Glasvindue.

IMPERIAL AIRWAYS

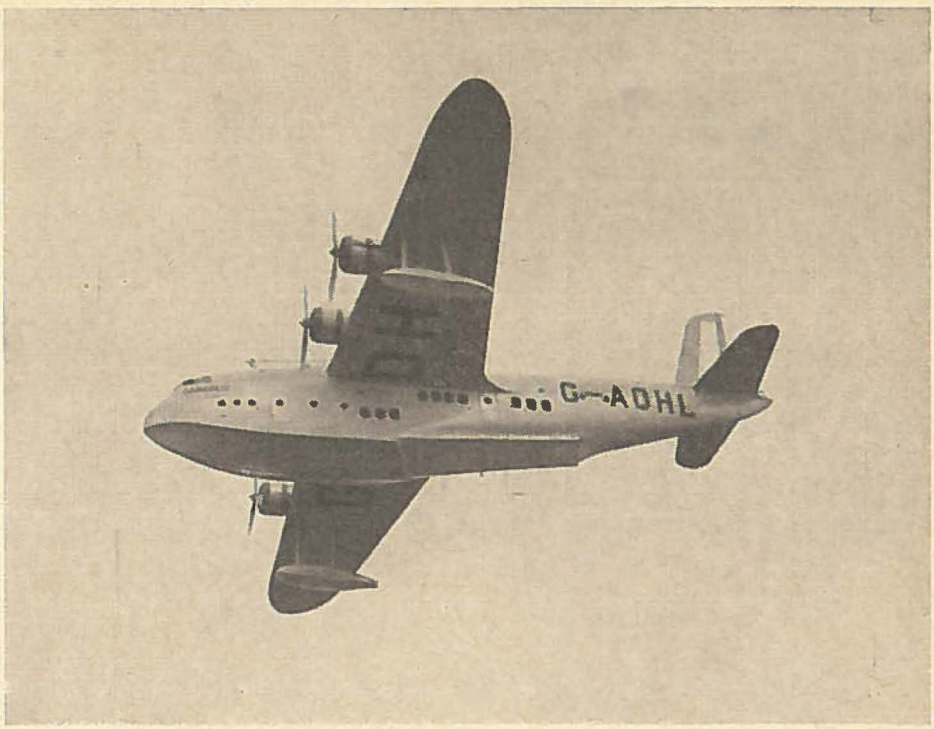
De engelske Rigsluftruters store Fremgang og Udvikling — et vigtigt Skridt fremad i Nationernes store merkantile Luft-Kapløb.

IMPERIAL AIRWAYS — Rigsluftruterne — er som de fleste flyveinteresserede vel ogsaa herhjemme ved, Navnet paa Englands store, verdensomspændende Luftfartsselskab — Navnet paa et af de mange Baand, der binder The Empire, det klodefavnende britiske Folkeforbund, sammen til en Enhed.

Imperial Airways opstod i 1924 ved en Sammenslutning af flere mindre, indbyrdes konkurrerende Selskaber udfra Ønsket om gennem en saadan Enhedsorganisation at faa skabt bedre Betingelser for den gryende engelske Trafikflyvning. Det nye Selskab befløj til at begynde med kun kortere inden- og udenrigske Ruter, bl. a. Ruten London—Paris og London—Paris —Basel—Zürich, men for ni Aar siden, i 1927, blev det første Led i den Luftkæde, der i Dag binder Riget sammen, smedet.

I 1927 startedes nemlig Luftpostruten fra Cairo til Basra, det store, rige Handelscentrum i Kongeriget Irak — en Strækning paa ialt 1000 miles. Faa Aar efter blev nye Led lagt til det første. En Rute gik vestpaa fra Cairo til London — en anden østpaa fra Basra til Karachi ved den persiske Havbugt, hvorved der blev skabt en regulær 5000 miles lang Luftrute mellem Imperiets Hovedstad, London, og Kronkolonien Indien. »Dette er

Frokost paa Køjen i Flyvebaaden — mere komfortabelt kan det næppe være!



(Fot. »Flight«)

„Canopus", den første af de nye Imperial Airways Empire Flyvebaade.

britisk Civilflyvnings virkelige Begyndelse,« erklærede den daværende Luftfartsminister, Sir Samuel Hoare, da han overværede den højtidelige Aabning af Ruten London—Karachi.

Det næste Led i »The Empire Airchain« var Starten af Ruten England —Sydafrika i 1931. Til at begynde med gik den kun til Centralafrika, men allerede Aaret efter, i 1932, var den samlede Linie, fra London til Kapstaden, ialt 8000 miles, klar til Beflyvning.

Begge disse lange Ruter kunde hurtigt glæde sig ved en stadig voksende Mængde af Passagerer, Post og Gods, og det varede da heller ikke længe, førend Ruten London—Karachi kunde strækkes endnu længere ud. Det næste Led førte frem over Forindien til Kalkutta — saa til Rangoon og tilsidst helt ned til Singapore paa Malajhalvøens Sydspids.

Men der var et endnu fjernere Maal, der vinkede forude — Aabningen af den 13000 miles lange Strækning fra England til Australien for regulær Luftforbindelse, hvorved der vilde være skabt en hurtig Forbindelse selv til Rigets fjerneste Egne. I Slutningen af 1934 blev disse store Planer endeligt realiserede, og i Begyndelsen af 1935 strakte Imperial Airways regulære Luftruter sig over ikke mindre end 26000 miles, mod 1000 miles otte Aar tidligere.

Til at begynde med var der kun een ugentlig Flyvning i hver Retning paa Hovedruterne, men Pladsbehovet voksede hurtigt saa stærkt, at man snart maatte gaa til en Forøgelse af Flyvningerne — først blev Ruterne London—Kalkutta og London—Johannesburg dublerede, saaledes at der blev fløjet to Gange hver Uge i begge Retninger i Stedet for tidligere een Gang, og denne udvidede Fart udstraktes snart efter til Singapore og Australien.

Den næste Udvikling af den rigsknyttende Luftkæde kom, da den engelske Regering bestemte, at for Fremtiden skulde al Brevpost mellem Imperiets forskellige Dele transporteres ad Luftvejen, uanset om de var frankerede

som Luftpost eller ej. Dette medførte, at saavel Farten som Beflyvningen af Ruterne maatte øges, ligesom der maatte indføres regulær Natflyvning, og de engelske Myndigheder gik straks i Gang med at forme et nyt stort Program for »the Empire air policy« — et Program, der fremlagt i Underhuset af Understatssekretæren i Luftfartsministeriet Sir Philip Sassoon, indledte en ny Ære i engelsk Trafikflyvning.

Denne nye Ære var utvivlsomt ogsaa ret paakrævet. Det kendte engelske Blad Evening Standard bragte den 22. September i Aar en Artikel: OUR AIR LINES MUST WAKE UP, skrevet af Mr. William Courtenay, hvori Forfatteren gjorde opmærksom paa, at den engelske Trafikflyvning stagnerede i Forholdet til Udlandets, ikke mindst i Forhold til U. S. A. Bl. a. havde de amerikanske Luftruter i 1935 gennemfløjet ikke mindre end 63,540,233 miles mod de engelskes 8,412,000 miles, ligesom Amerikanerne fløj gennemgaaende betydeligt hurtigere.

Endvidere gjorde Mr. Courtenay opmærksom paa, at Tusinder og atter Tusinder rundt om fra Imperiets forskellige Dele utvivlsomt til næste Aar vilde ønske at flyve til London i Anledning af Kroningsfestlighederne, og han haabede derfor, at den nye udvidede Fartplan til den Tid maatte være en Kendsgerning, saa de engelske Luftruter vilde være i Stand til at tage mod de mange, der ad Luftvejen vilde søge til Rigets Hovedstad.

Hvad betyder da denne nye Fartplan, denne meget vigtige Del af den nye »Empire air policy«, der skal se Dagens Lys i 1937? Sir Philip Sassoon gav Svaret i sin ovennævnte Forelæggelsestale i Underhuset. Understatssekretæren udtalte bl. a.: »Formaalet er, at man skal kunne naa til Indien paa lidt over to Dage, til Østafrika paa ca. 2½ Dag, til Kapstaden paa fire Dage og til Australien paa lidt under en Uge.« Til Sammenligning kan tjene, at man ad mere jordbundne Veje kan naa fra London til Indien paa 16 Dage og paa 31 Dage til Sydney i Australien.

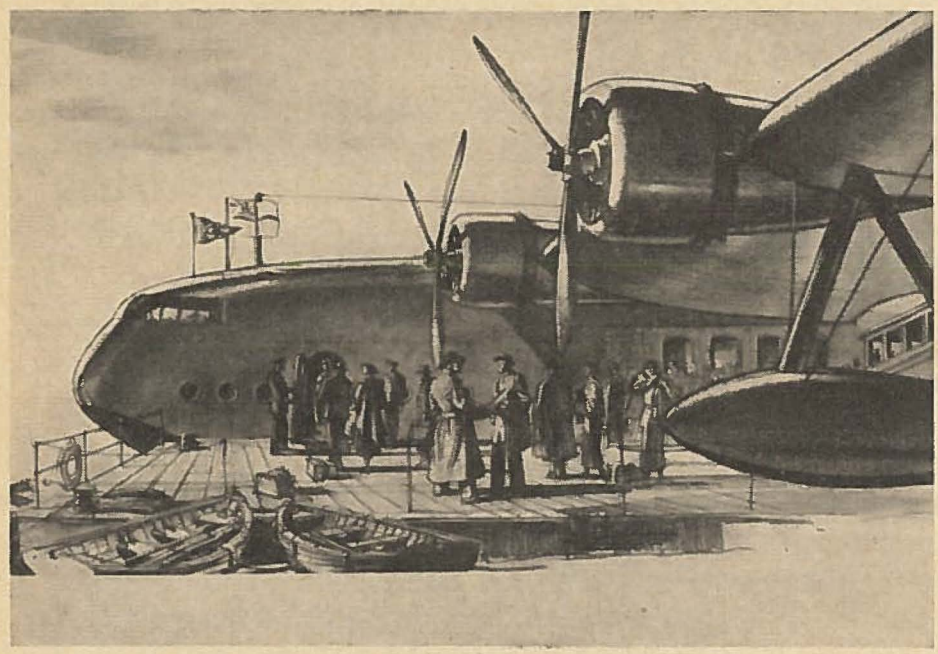
Endvidere meddelte Sir Philip Sassoon, at det var Tanken, at der skulde foretages ni ugentlige Flyvninger til Ægypten, fem til Indien, tre til Østafrika og Singapore og til Australien og Sydafrika.

For at kunne bestride denne forøgede Trafik har Imperial Airways maattet skride til Anskaffelse af et overordentlig stort nyt Materiel, bestaaende af større og hurtigere Luftfartøjer. Disse nye engelske Trafikmaskiner har allerede været Genstand for en detailleret Omtale her i Bladet (i »FLYV« Nr. 5 — 1936), og det skal derfor kun lige kort omtales, at den nye Tilvækst til Imperial Airway's Flaade bestaar af 28 store Sømaskiner af Canopus-Typen bygget hos Short Brothers i Rochester og forsynet med fire 740 HK. Bristol Pegasus Motorer, der kan give Maskinen en Fart paa ca. 320 km/T. Maskinen kan medføre 24 Passagerer under Dagflyvning og 16 under Natflyvning plus tre Tons Post.

Disse Maskiner skal anvendes til de lange Stræk over Vand. Til de ligesaa lange Stræk over Land er der anskaffet tolv nye Landmaskiner af Albatross-Typen, ligeledes behandlet indgaaende i FLYV's Nr. 5. Det er et højvinget Monoplan forsynet med fire Siddeley-Tiger Motorer paa tilsammen ca. 3000 HK. og med en Hastighed paa ca. 300 km/T. Det er indrettet til at kunne medføre 40 Passagerer om Dagen og 20 om Natten i Køjer.

Til disse store Materielanskaffelser kommer saa det mægtige Arbejde med at organisere Linietjenesten paa Jorden, saa Ruternes Drift kan gennemføres saa paalideligt og sikkert som muligt, saavel Dag som Nat. Saaledes er der anlagt ca. 20 nye Radiostationer udrustet med det nyeste Nye paa dette Omraade paa forskellige Steder langs Ruterne. Nye Vejrmeldingsstationer er anlagt baseret paa Døgndrift. Nødlandingspladser er anlagt paa passende Steder, og Lufthavnene er blevet forsynet med moderne Landingsbelysning, hvor det var nødvendigt. Af Mr. William Courtenays ovenfor citerede Artikel i Evening Standard fremgaar det, at England tidligere har været lidt langt tilbage paa dette Omraade, men nu synes der altsaa at være raadet Bod paa denne Mangel.

Paa en af Luftkæmpernes Promenadedæk.



En af Imperial Airways nye Flyvemaskiner under Bygning.

Foruden denne Udvikling og Udbygning af det interimperiale Luftrutenet arbejder Imperial Airways i Øjeblikket med store Planer om at etablere en Luftrute over det nordlige Atlanterhav, fra England til Canada. Ved de Prøveflyvninger, der antageligt snart skal paabegyndes, er det Tanken at anvende fire forskellige Luftfartøjstyper for at faa Klaring paa Spørgsmaalet om den bedst egnede Type.

De Luftfartøjer, der er Tale om, er: 1) de store Flyvebaade af Canopus-Typen, 2) de hurtiggaaende Landmaskiner af Albatross-Typen, 3) Mayo-Dobbelt-Luftfartøjet (udførligt behandlet i FLYV Nr. 5 — 1936) samt endelig 4) et katapultstartet tungtlastet Luftfartøj. Ved 3) og 4) søger man altsaa at løse det samme Problem: at starte et Luftfartøj, der er saa tungtlastet, at det ikke selv kan komme op fra Vandet — paa to forskellige Maader.

Igennem Aar har England holdt sig beskedent, lidt for beskedent, tilbage i Nationernes store merkantile Kapløb i Luften. I 1937 — i den nye Æras Tid — vil vi sikkert se dette Forhold totalt ændret.

BLINDFLYVNING

I samme Grad, som Udviklingen af Flyvemaskinen og Instrumenter er gaaet frem, er Kravet om Flyverens bedre Uddannelse vokset. Ikke alene Trafikflyveren, men ogsaa Militærflyveren maa kunne flyve i al Slags Vejr.

Blindflyvning er derfor blevet et vigtigt Led i Uddannelsen. Men ogsaa Blindflyvningen har gennemgaaet en rivende Udvikling. Det er ikke længere tilstrækkeligt, at Flyveren i kort Tid kan flyve blindt. Han vil i mange Tilfælde blive tvunget til i Timevis at flyve efter Instrumenter, og samtidig maa han kunne føre sin Maskine derhen, hvor han ønsker det — han maa kunne navigere ogsaa uden Sigt. Blindflyvning og Radionavigation er derfor nøje knyttet sammen, men heldigvis har Radioteknikken udviklet sig i Takt med Flyvemaskinen, saaledes at man ogsaa paa dette Omraade er i Stand til at udnytte de moderne Radioinstallationers Driftssikkerhed og Paalidelighed.

Det kan ikke undre, at man netop i Tyskland har udviklet Blindflyvningsregler, der udmærker sig ved at være simple, men særdeles praktiske. Tysk Grundighed og metodiske Fremgangsmaade har ogsaa paa dette Omraade opnaaet store Resultater, og denne Artikel er da ogsaa baseret paa, hvad man for Tiden i Tyskland docerer paa Blindflyvningens Omraade.

Blindflyvningsinstrumenter.

De til Blindflyvning nødvendige Instrumenter er:

Drejningsmaaler,
Krængningsmaaler,
Variometer eller
Langslibelle,
Højdemaaler,
Kompas,
Ur.

Af Drejnings- og Krængningsmaalere findes efterhaanden mange forskellige Konstruktioner. De her givne Anvisninger er baseret paa Askania-Instrumenter. Variometret er langt at foretrække for Langslibellen, selv om denne ikke bør mangle paa Instrumentbrættet. Variometret er langt følsommere og har den store Fordel, at man ved dets Hjælp er i Stand til at foretage Højdemaalinger paa Tid.

Det vil naturligvis kun være en Fordel, om Instrumentbrættet desuden er udstyret med »kunstig Horisont«.

Kendskabet til de paa Kompasset forekommende Fejl er af stor Betydning under Blindflyvning, og navnlig, hvor der ikke er Tale om aperiodiske Kompasser. I Tyskland hævder man og maaske med Rette, at det aperiodiske Kompas ikke er formaalstjenligt, naar man skal foretage ZZ-Landinger. Alle tyske Rutemaskiner og større Militærmaskiner er da ogsaa udstyret med ikke-dæmpede Fjernkompasser af Askanias Konstruktion.

Fra Premierløjtnant Michael Hansen, der for nylig er vendt hjem fra en Studierejse i Tyskland, hvor han sammen med Premierløjtnant Edsen Johansen har studeret Radionavigation i Flyvningens Tjeneste, har vi modtaget denne interessante Artikel.

Det er indlysende, at Kompasfejlene under disse Omstændigheder spiller en langt større Rolle. Det maa derfor være et Grundprincip under Blindflyvning, at Maskinen holdes saa rolig som muligt, for dermed at holde Kompasset i Ro, og at brutale Manøvrer undgaas.

Tilstedeværelsen af Kompasfejlene medfører:

1) at man paa N- eller S-Kurs maa holde Maskinen absolut vandret tværskibs, før man korrigerer Kompaskursen d. v. s., at man bør holde Maskinen lige ud efter Drejningsmaaleren, indtil Kompasset er kommet i Ro;
2) at man paa Ø- eller V-Kurs maa være særlig opmærksom paa Maskinens langskibs Stilling og først bringe Maskinen til at ligge støt langskibs, før man korrigerer Kompaskursen;
3) at man giver Gas langsomt og langsomt tager Motor fra for ikke at bringe Kompasset i Svingning.

Uret, der anvendes under Blindflyvning, bør være forsynet med et bevægeligt Mærke, der overalt, hvor man ønsker at flyve en bestemt Tid, indstilles saaledes, at den store Viser *nærmer* sig det røde Mærke. I mange Tilfælde vil man dog have Fordel af at benytte Stopur.

Instrumenternes hensigtsmæssige Anbringelse har den allerstørste Betydning, og navnlig paa dette Punkt har Flyvemaskinekonstruktørerne tidligere i mangfoldige Tilfælde vist ringe Forstaaelse. Jo mere sammentrængt Instrumenterne sidder, desto lettere er det for Føreren at følge dem, og jo mindre trættende vil det være for ham at flyve blindt. For nægtes kan det ikke, at Blindflyvning kan virke trættende og er mere trættende end Flyvning under normale Forhold. Men lige saa sikkert er det, at den Flyver, der efter megen Øvelse har erhvervet sig den fornødne Rutine, ikke i samme Grad trættes som Nybegynderen. Den rutinerede Blindflyver føler sig ikke i den Grad bundet af Instrumenterne, men er mere frigjort og reagerer ganske automatisk for Instrumenternes Udslag paa samme Maade, som det for en Flyver under normal Flyvning ikke er Hjernearbejde at holde Maskinen i den rigtige Stilling. Denne Frigørelse for Instrumenterne er netop nødvendig, for at man med Held kan løse de navigatoriske Opgaver, der knytter sig til Blindflyvningen.

Manøvrer.

Alle Manøvrer bør foregaa roligt. Grundlaget for den her behandlede Blindflyvningsnavigation er, at alle Sving foretages, saaledes at Drejningsviseren giver et Udslag paa en Viserbredde, mens Kuglen paa Krængningsmaaleren bringes til at ligge en Kuglebredde fra Normalstilling og til modsat Side.

Erfaringsmæssigt kan man da regne med, at der til at udføre et 360° Sving medgaar 180 Sekunder, eller at man svinger 2° pr. Sekund.

Ved stadig at svinge paa denne Maade er man i Stand til at foretage Kursforandringer paa Tid (ved Stopur eller ved at tælle). Denne Fremgangsmaade vil være fordelagtig, hvor det drejer sig om smaa Kursændringer og under Hensyn til de før omtalte Kompasfejl.

Med nogen Øvelse vil man snart være i Stand til at foretage Sving paa Tid, og da der i den senere udviklede Blindflyvningsnavigation ofte forekommer Kursændringer paa 30°, bør man øve disse, indtil man behersker dem fuldkomment.

Voldsomme Stigninger og Dykninger bør ligeledes undgaas. Stigninger eller

En Flyvemaskine „klædt paa" til Blindflyvning.

Dykninger, hvor Stige- eller Faldehastigheden er ca. 2 m/Sek., vil være passende.

Opretninger eller Korrektioner bør foregaa langsomt for at holde Kompasset i Ro, og under alle Forhold gælder det, at man først bringer Maskinen til at flyve lige ud efter Drejningsmaaleren, før Kompaskursen forbedres.

Det maa ligeledes erindres, at man af Hensyn til den nordlige Drejningsfejl altid, naar man svinger mod en Kurs der ligger mellem V-N-Ø, skal ophøre med Svinget, før Kompasset viser den paagældende Kurs. Omvendt for Kurserne mellem V-S-Ø. Skal man svinge til Kurs N, maa Svinget afsluttes 30° før Nord, medens man, naar man svinger om paa Kurs S, maa svinge 30° over Kursen. Disse Værdier bliver naturligvis aftagende, mod V og Ø.

Blindflyvningsnavigation.

Under Blindflyvning maa al Navigation selvfølgelig foregaa dels ved Beregning og dels ved Radiopejling.

Før Starten maa man ud fra sit Kendskab til den Kurs, man vil flyve over Jorden, og Vindforholdene i den Højde, man ønsker at flyve, beregne sin Kompaskurs, beholdne Fart og QDR-Pejling (QDR?: I hvilken misvisende Retning flyver jeg bort fra Dem (Pejleren)?) Ved Hjælp af QDR-Pejlinger kontrollerer man sin Kurs, men den første Pejling bør dog ikke tages for tidligt, da »Springene« i Pejlingerne bliver uforholdsmæssigt store, jo nærmere man er Pejleren. 10—15 Min. Flyvning bort fra Pejleren vil være passende.

Kurskorrektion.

For paa en hurtig og simpel Maade at kunne foretage Korrektioner har man ved at basere alle Korrektioner paa en 30° Kursændring udledt følgende Korrektionsformel:

$$(I) \qquad T = 2 \cdot g \cdot t$$

hvor T i Sekunder er den Tid, man maa styre en Kurs, der er 30° forskellig fra den, man styrer, for at faa en Pejling (Kurs), der er g° forskellig fra den, man havde, og naar man er i en Afstand (Flyvetid) paa t Min. fra Pejleren.

Korrektionsformlen, der dog kun er rigtig med Tilnærmelse, kan følgelig benyttes:

1) til Beregning af Kursforbedringer under Flyvning bort fra en Plads (Pejler).
2) til Beregning af Kursforbedring under Flyvning mod en Plads.

Kursforbedring under Flyvning bort fra en Plads. Denne Metode kommer til Anvendelse, naar man af Hensyn til Terrainhindringer eller andre Grunde ikke straks kan flyve den Kurs, man ønsker, eller maa paabegynde en Flyvning uden Kendskab til Højdevindene. Et Eksempel vil simplest forklare Fremgangsmaaden.

Lad os antage, at vi har fløjet bort fra Pladsen i 10 Min., og vi da faar QDR 280°, medens vi ønsker at flyve QDR 290° Kompaskurs 290°. Deviation 0.

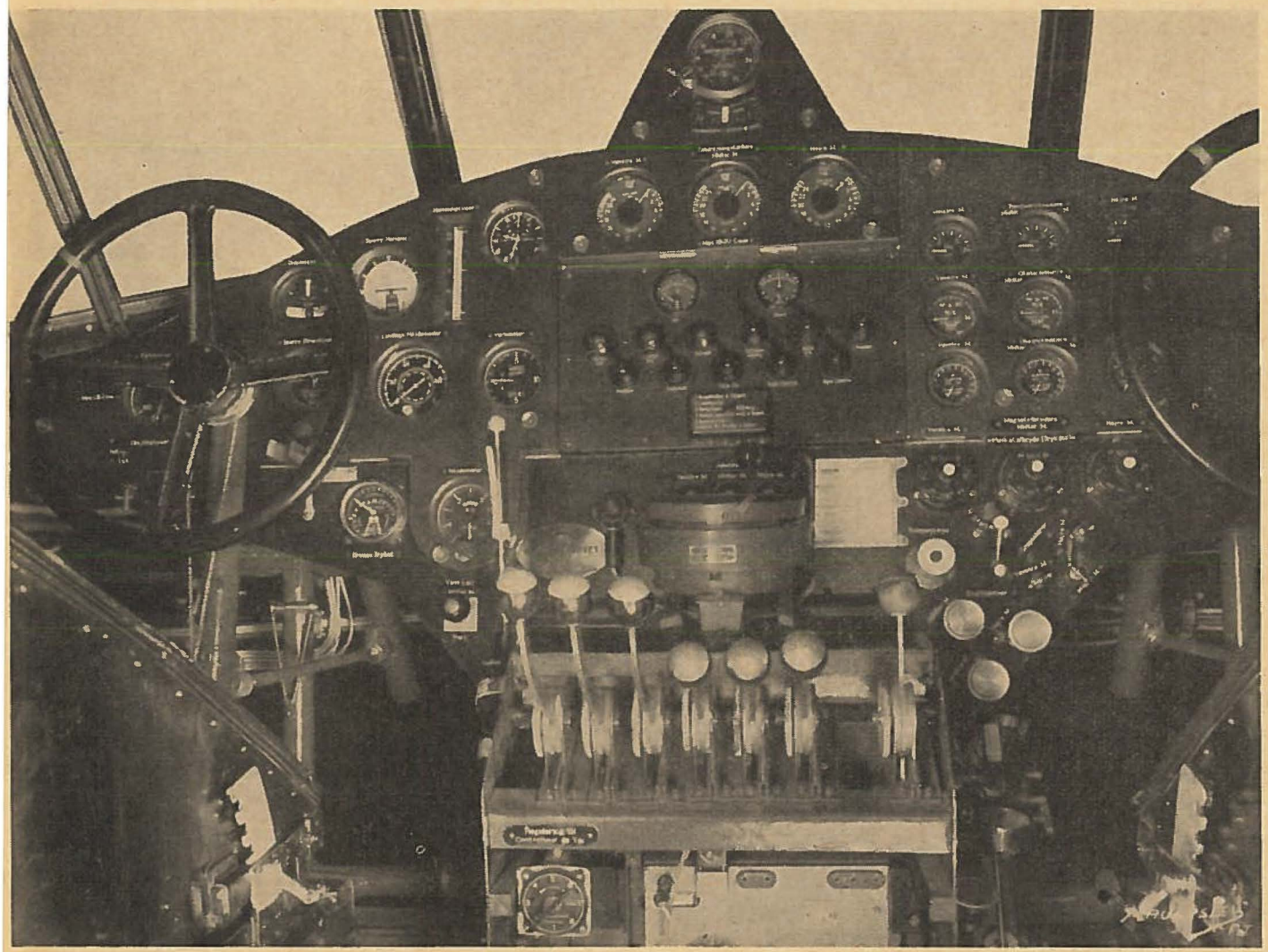
Ved Hjælp af Formlen kan vi nu beregne, hvorlænge vi skal flyve en Kurs, der er 30° forskellig fra den Kurs, vi hidtil har styret og efter Huskereglen: Vi ønsker en *større* QDR-Pejling og maa derfor styre en *større* Kurs.

I dette Tilfælde er g = 10°, t = 10 Min. Vi skal da i 3 Min. 20 Sek. styre 320°.

Samtidig har vi faaet bestemt Luvvinklen til + 10° og maa følgelig efter Korrektionen styre K.K. 300°.

(Fortsættes Side 20)

Førerrummet i Det Danske Luftfartsselskabs „Kronprinsesse Ingrid". Til venstre paa Instrumentbrættet ses Navigations- og Blindflyvningsinstrumenterne.



Svævemodellen „Fafnir"

DE Svævemodeller, vi hidtil har bragt Tegninger af, har udelukkende været Begyndermodeller, der var nemme og hurtige at bygge, og som kunde give Begynderne den første Vejledning i Modelsportens Hemmeligheder. Af de mange Breve, vi har modtaget fra Modelbyggere Landet over, fremgaar det, at der har været megen Tilfredshed med de hidtil bragte Typer. I senere Numre skal vi bringe Tegninger og Beskrivelser af nogle lette Motormodeller.

Denne Gang bringer vi Tegningerne til et ganske fortræffeligt Modelsvæveplan, der ligger i Klasse med de bedste udenlandske, men som absolut kun er for Viderekomne. Vi maa paa det bestemteste fraraade alle, der endnu ikke er helt øvede i Modelbyggeri, at gaa i Gang med denne Type. Det vil kun bringe Skuffelser — vent hellere lidt, til den nødvendige Færdighed er vundet gennem Bygningen af mindre komplicerede Modeller. Derimod vil de mange, der allerede gennem nogen Tid har beskæftiget sig med Modelsporten, have overordentlig megen Fornøjelse af »Fafnir«. Arbejdstegninger i naturlig Størrelse vil kunne rekvireres gennem »FLYV« til en Pris af ca. 4 Kr. — Materialer m. m. vil tilsammen koste ca. 4—5 Kr. — nogen helt billig Model er det saaledes ikke, men den er rigelig Pengene og Anstrengelserne værd. Dens foreløbige Rekord blev sat den 6. Oktober i Fjor ude paa Lundtofte Flyveplads og er paa 10 Minutter med en Distance paa ca. 5 Kilometer.

Fremgangsmetode:

Planet: Først bygges Bjælken. Paa et Bræt, 200×3000 mm (Fig. 1) tegner man Bjælken nøjagtigt op. Der-

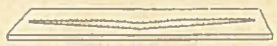
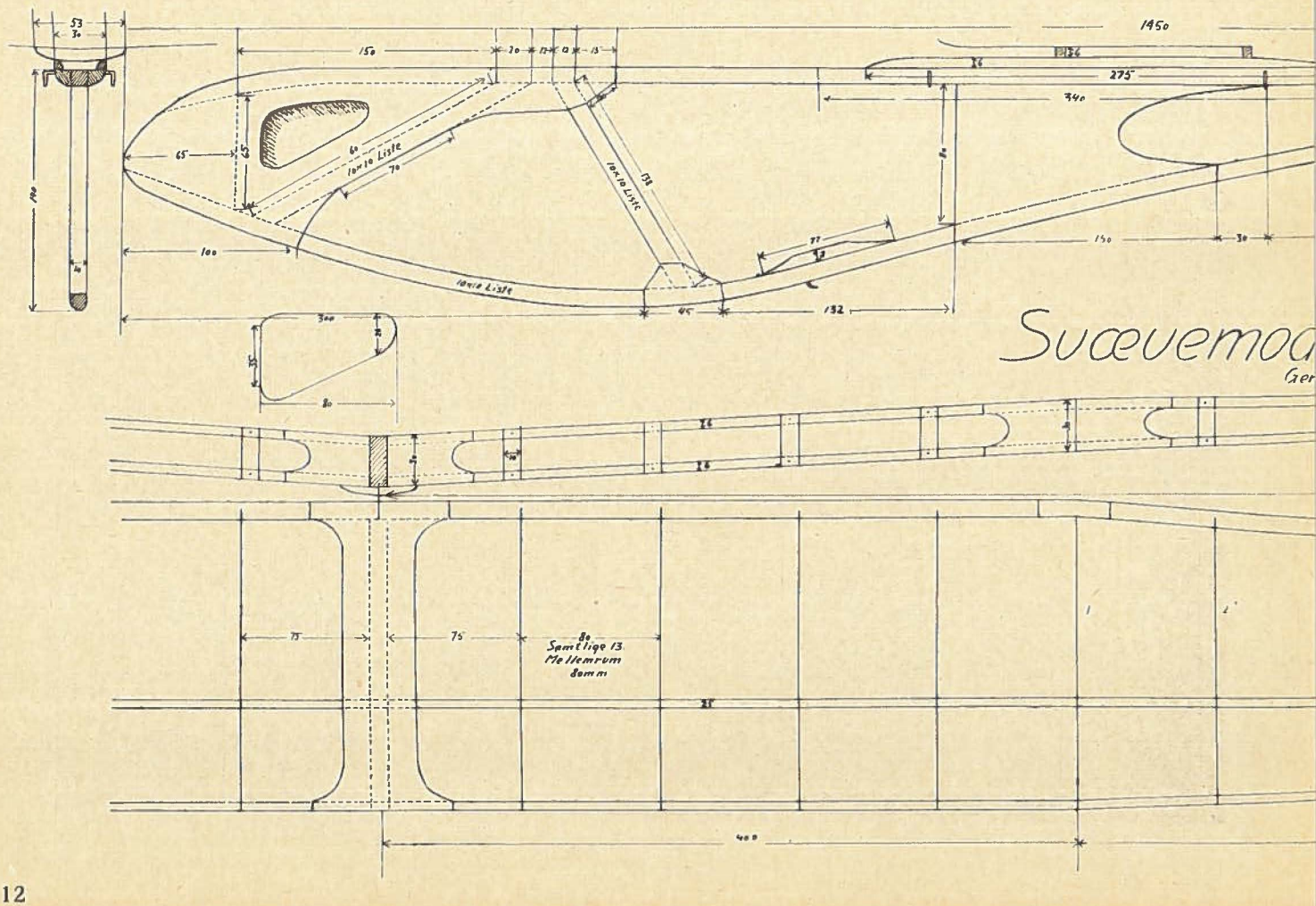
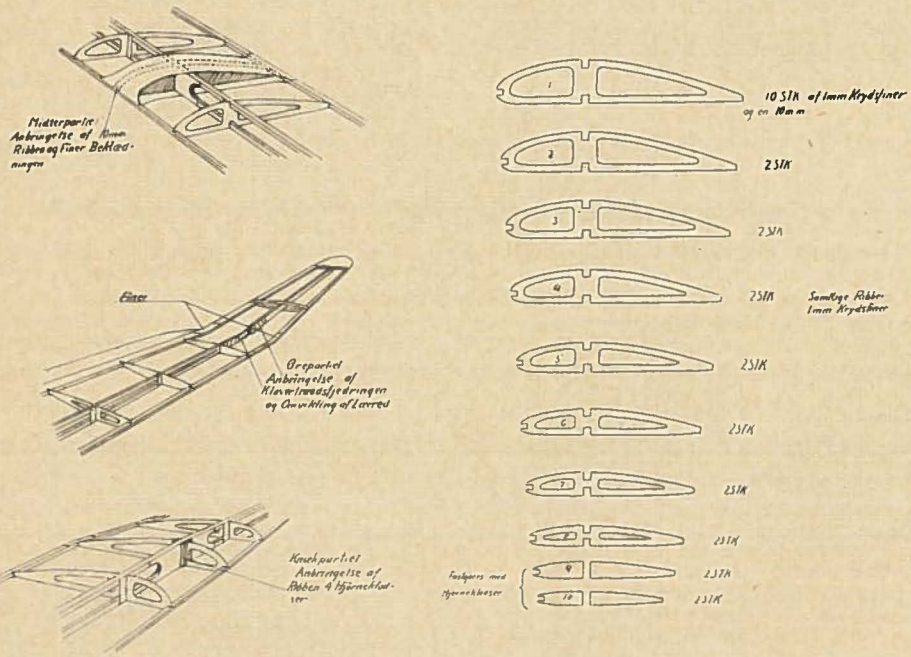


Fig 1

Fig 2

Fig 3



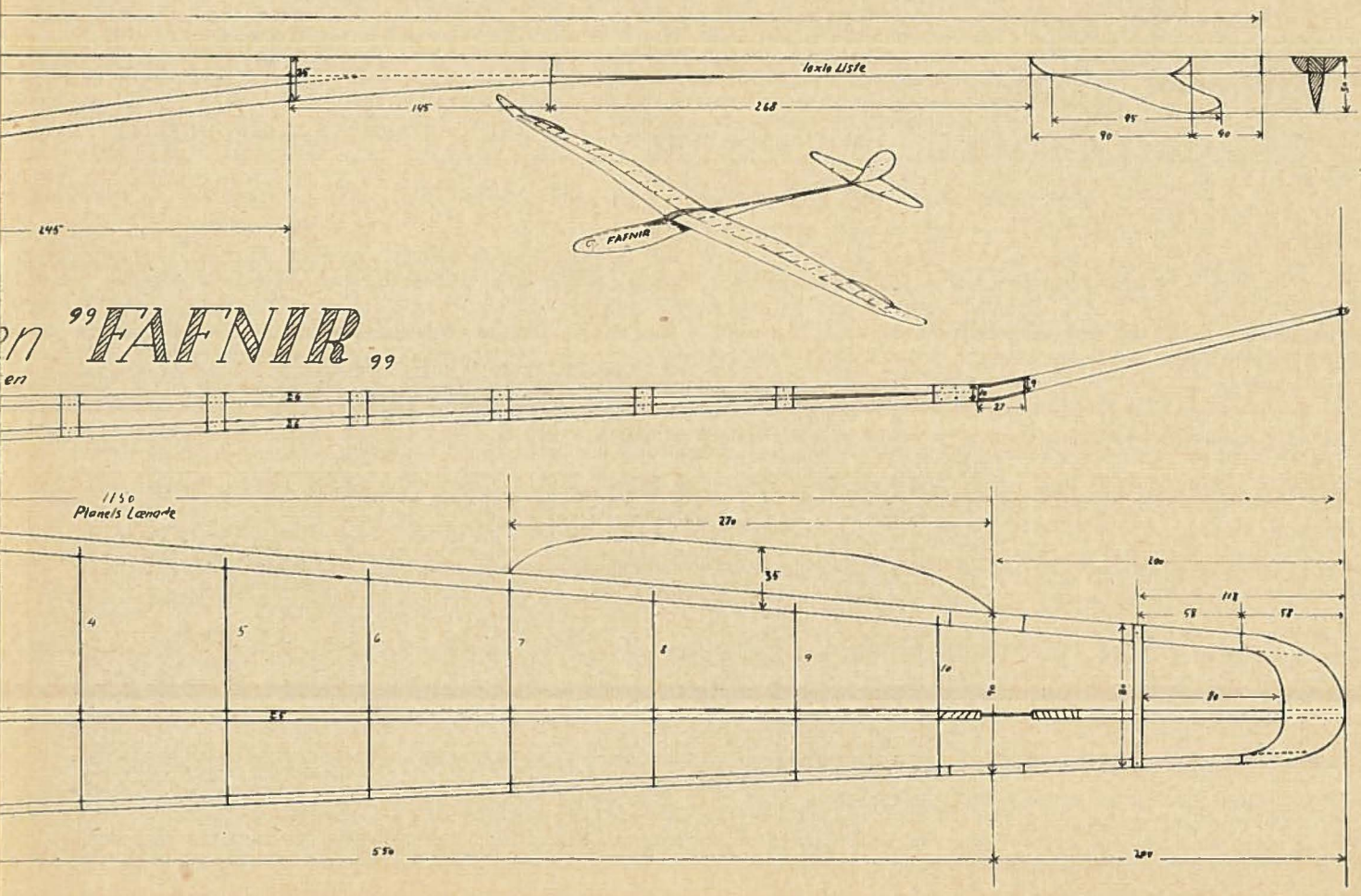


efter slaas nogle smaa Stifter langs Stregerne. Imellem Stifterne passes nu Listerne ned, og de smaa Finerstykker sættes fast med Lim og Stifter paa de afmærkede Steder. Man lader nu det hele ligge og tørre og begynder paa Udskæringen af Ribberne. Disse overføres paa Fineren saaledes, at Aarerne kommer til at ligge paa langs af Ribben. Naar dette er gjort, gaar vi over til Opbygningen af Planet. Hertil skal anvendes en Bedding (se Fig. 2). Denne kan laves af det samme Bræt, som blev benyttet til Planbjælken. Bjælken gøres nu fast paa denne Bedding, hvorefter Ribberne limes fast. Dette sker ved at stikke dem ind i Mellemrummene paa Bjælken, hvorefter de drejes op paa Plads og rettes ind. Naar det hele er godt tørt, kan Forkant og Bagkant anbringes. I Bagkanten skæres der smaa Hakker til Anbringelse af Ribbeenderne. Til Slut anbringes Ørerne og Finerbeklædningen i Midterpartiet (se Tegn.).

Kroppen: Denne bygges ligeledes op paa et Bræt. Hertil kan Brættet fra før ogsaa anvendes. Fremgangsmaaden er iøvrigt den samme som ved Bygningen af Planbjælken.

Rorene: Ved Bygningen af disse maa man ligeledes anvende et Bræt.

(Fortsættes Side 22)



NOGLE ORD OM
MALMØ FLYVEKLUB
OG DENS VIRKSOMHED

En af vore svenske Brødre, Løjtnant Gunnar Larsson, fortæller om, hvad privat Initiativ udretter i Skaane for at vække Interesse for Flyvesporten.

I början av år 1932 umgicks några av Aeroklubben i Skåne's medlemmar, som voro särskilt intresserade för aktiv flygning, med planer på att bilda en flygklubb.

Vad var naturligare än att rikets tredje stad skulle ha en flygklubb ansåg man, då alla förutsättningar fanns, för att dess tilvaro skulle bliva synnerligen livaktig — en stor modernt utrustad flygplats som Bulltofta, en stab av skickliga flyginstruktörer i A. B. Aerotransports trafikflygare och sist men icke minst ett levande intresse för flygning bland landet Gosens söner och döttrar.

Men för att flyga måste man naturligtvis ha ett flygplan. Denna kinkiga fråga var emellertid ordnad då Malmö Flygklubb bildades den 23 april 1932.

Svenska Luftfartsförbundet inköpte nämligen från De Havillandfabriken i England en »Moth« med »Gipsy II« motor, och ett kontrakt uppgjordes, enligt vilket Malmö Flygklubb till kostnadsfri disposition erhöll flygplanet med försäkringen täckt för ett år framåt.

Flygplanet, som inregistrerades under beteckningen SE-ADC, flögs från London hem till Malmö den 4 juni 1932 av klubbens dåvarande flygchef kapten Söderberg.

Flygverksamheten tog sin början omedelbart. Initiativtagarnas förhoppningar visade sig väl grundade, ty redan under det första året hade klubben ett 40-tal medlemmar som utnyttjade varje lämpligt tillfälle till flygning.

Klubbens huvuduppgifter äro dels att utbilda flygare, dels att möjliggöra träning och förkovran i flygning för redan utbildade flygare. Några särskilda utbildningskurser ha inte anordnats utan utbildningen sker helt individuellt. Flertalet flygelever äro arbetande människor vars tid är dyrbar. Därför måste flygutbildningen anpassas efter dem ock icke tvärtom. Tack vare stort tillmötesgående från flyginstruktörerna har denna utbildningsform visat sig mycket lämplig och flygeleverna ha tillgodogjort sig utbildningen på ett synnerligen tillfredsställande sätt. Det är inte bara ungdomen, som vill lära sig flyga. Även till mera mogen ålder komna människor inse, att de måste följa med sin tid. Den yngste som erövrat certifikat i Malmö Flygklubb var 18 år medan den äldste var 54 år gammal.

Sedan klubben startade har hittils utbildats 18 st. privatflygare. Om man kommer ut till Bulltofta en söndagmorgon, får man vanligen se flera av dessa i livlig verksamhet. Även den, som lyckligen erhållit sitt privatförarcertifikat, är dock inte fullfjädrad som flygare med detsamma. Det finnes mycket att lära ännu. Där ute på Bulltofta få vi se dem i träning. — En kanske fortsätter med att öva landningsövningar, en annan gör bedömningslandningar. En mera försigkommen klubbmedlem tillbringar en timma med att öva kompass- och orienteringsflygning över Skåneland. Andra åter föredraga att bjuda sina bekanta på en liten uppfriskande söndagstripp över Malmö. Det kan också hända att man uttsträcker en sådan flygning över Sundet till Kongens By — Köpenhamn.

Malmö Flygklubbs flygplan har vid flera tillfällen deltagit i tävlingsflygning med mestadels gott resultat. Det väckte en viss uppmärksamhet, då en klubbmedlem, utbildad vid klubben, placerade sig som 4 man i ankomsttävlingen vid flygdagen i Norrköping, i konkurrens med flera av landets skickligaste flygare.

Vil några tillfällen har Malmö Flygklubb utfört privata uppdrag, som visa vilka uppgifter t. o. m. ett litet sportsflygplan kan fylla.

En episod, som belyser detta, är följande. Den kände hästsportmannen löjtnant Stjernswärd skulle samma dag, det var den 5 maj förra året, deltaga i två ridtävlingar. Den första ägde rum i Kristianstad och den andra i Köpenhamn. För att hinna från den ena tävlingen till den andra måste han använda det snabbaste kommunikationsmedlet — flygning. Efter överenskommelse med Malmö Flygklubb avhämtades ryttaren i Kristianstad. Häst behövda han lyckligtvis icke taga med sig, en sådan fanns redan i Köpenhamn. En timme efter tävlingens slut i Kristianstad befann sig ryttaren på Kastrup flygplats utanför Köpenhamn i god tid före tävlingen därstädes. Det bästa med denna händelse är emellertid att löjtnant Stjernswärd segrade både i Kristianstad och Köpenhamn.

En uppgift som Malmö Flygklubb tagit till sin är att bedriva propaganda för flygningen. Sålunda har klubbens maskin ofta visat sig ute i den Skånska landsbygden och företagit passagerarflygningar på många platser. — För att väcka intresset för flygning hos den stora allmänheten och skapa förståelse för flygning som ett modernt ändamålsenligt kommunikationsmedel bör den generation, som nu träder ut i livet på skilda verksamhetsfält, bibringas vissa kunskaper om flygning. Malmö Flygklubb har med tanke på detta under föregående år utdelat ett antal premier i form av flygningar som fördelats bland flera praktiska skolor i Skåne, såsom handelsgymnasier, tekniska skolor, navigationsskolor och seminarier.

Det är inte endast på flygplatsen, som Malmö Flygklubbs medlemmar sammanträffar med varandra. Under mera gemytliga och lugna former odlas flygintresset då klubbmedlemmarna råkas vid någon klubbafton med föredrag och diskussioner i flygtekniska spörsmål. Man lär känna varandra och får tillfälle att utbyta erfarenheter från flygövningarna. Dessa sammanträden bidraga till att ytterligare stärka sammanhållningen och att ingiva medlemmarna den rätta flygarandan.

Gunnar Larsson.

Malmö Flygklubbs flygchef tilsamman med klubbens „grand old man", Herr Norborg, vilken avlade certifikatproven vid 54 års ålder, framför klubbens skolmaskin Gipsy II Moth.

„Airspeed Envoy".
(Fot. »The Aeroplane«)

SELVOM den vældige engelske Luftoprustning i Øjeblikket lægger stærkt Beslag paa Flyvemaskinfabrikkernes Arbejdskraft, er Spørgsmaalet om Konstruktionen og Bygningen af nye Trafikmaskiner og Sportmaskiner dog ikke derfor skudt helt i Baggrunden. Vi bringer her et Par af de nyeste mindre Trafikmaskiner, som utvivsomt vil være vel egnede til at bestride Farten paa de kommende danske indenrigske Ruter.

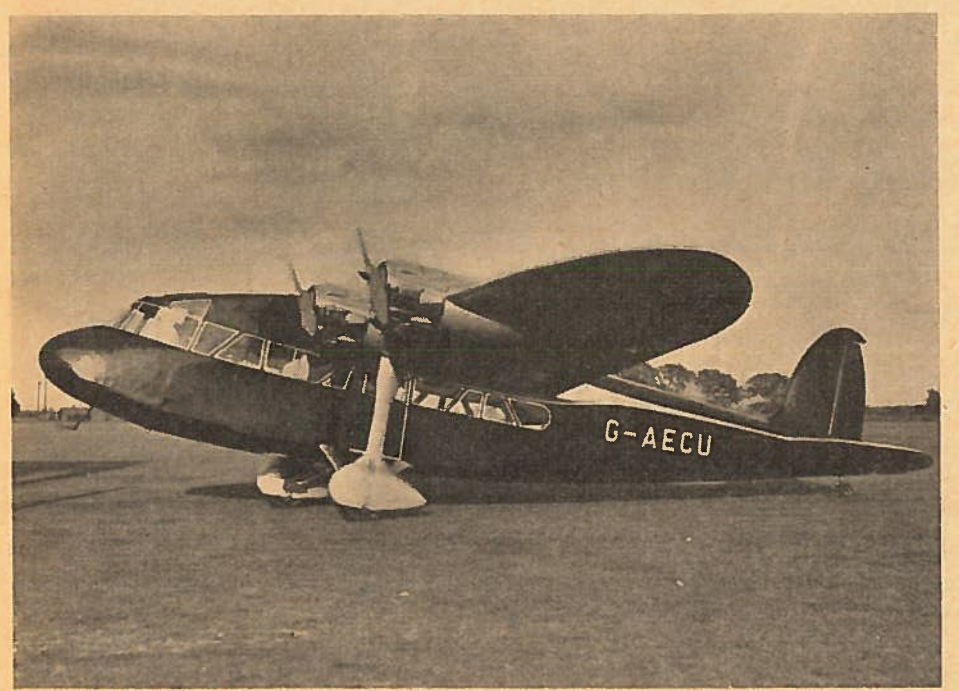
Nye engelske Trafikmaskiner.

THE SHORT SCION SENIOR. Denne Maskine er forsynet med fire 95 Hestes Pobjoy Niagaras Motorer og kan medføre ti Passagerer. Maksimumsfarten er ca. 230 km, Marchfarten 204 km/T — Landingshastigheden ca. 90 km/T. Aktionsradius ca. 700 km.

THE AIRSPEED ENVOY. Et lavvinget, tomotoret Monoplan med Plads til Fører og seks—otte Passagerer. Dimensionerne er følgende: Spændvidde: ca. 16 m. — Længde ca. 11 Meter. Maksimumsfart: ca. 340 km/T (med Scorpio II Motorer) — ca. 360 km/T (med Cheetah IX Motorer) — Marchfart: ca. 290 km/T eller ca. 310 km/T. Aktionsradius normalt ca. 1200 km.

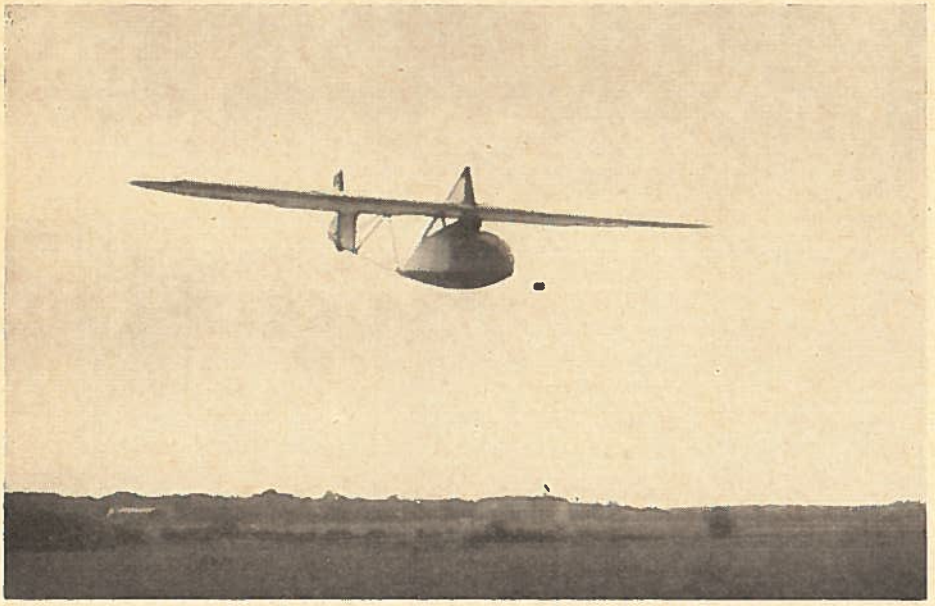
The Pobjoy Short Scion.
(Fot. »The Aeroplane«)

Og endelig er der Short Scion Seniors mindre Broder: **THE POBJOY SHORT SCION,** en lille tomotoret Maskine bygget af Short Bros. i Rochester (der ogsaa bygger de andet Steds i Bladet omtalte nye store Empire-Flyvebaade). Maskinen, der kan medføre fem Passagerer (det er altsaa ikke en Trafikmaskine i egentlig Forstand) er forsynet med to 95 Hestes Pobjoy Niagaras Motorer. Maksimumsfarten er ca. 204 km/T og Marchfarten ca. 195 km/T. Aktionsradius ca. 700 km.



Short Scion Senior.
(Fot. »The Aeroplane«)

Da „Hangvind" fik Luftdaaben.



Dansk Luftsports nye Svæveplan „Hangvind" i Luften.

SØNDAG den 11. Oktober var en Mærkedag i Dansk Luftsports Forbund's Historie. Det smukke Svæveplan »Hangvind« fik paa denne Dag sin Luftdaab. Allerede fra tidlig Morgen herskede der Liv og Travlhed paa Lundtofte Flyveplads. Svæveflyvere, Modelflyvere og »Løveunger« var i fuld Aktivitet. Vi kan ikke nægte, at for os, der har bygget det Pind for Pind, var det et spændende Øjeblik, da Planet hævede sig fra Jorden, men vi blev hurtigt klare over, at dette Plan ogsaa i Luften var en decideret Fuldtræffer. Da vi havde prøvet det i lette, elegante Kurver, viste det sig, at dets Flyveegenskaber var fuldt paa Højde med det bedste af det bedste.

Trods det barske, kolde Oktobervejr herskede der blandt os alle en højtidelig Feststemning, og Kl. 1,30 samledes vi om Planet. Selve Daaben blev foretaget af Flyvepioneren Søren Severinsen, der interesseret har fulgt os. Derefter talte Formanden og henvendte sig til Medlemmerne om vedblivende, trods Modgang, altid at kæmpe ærligt og udholdende for Svæveflyvningen i Danmark. Derefter lød den kendte Svæveflyvesang, og samtidig gik et kæmpestort Dannebrogsflag til Vejrs, et Flag, der for at bevidne Dansk Luftsports Forbunds Enighed er skænket af Medlemmerne til deres Forening.

Slag i Slag gik nu Flyvningerne, og først Kl. 4,30 blev der blæst af. En vellykket Svæveflyvedag med det sande Kammeratskab, der netop gør al Modgang og Besværlighed til en Leg, var afsluttet.

»Dansk Flyvnings Historie«.

Vi minder endnu en Gang Læserne om, at Værket »DANSK FLYVNINGS HISTORIE« udkommer i Midten af November.

Bogen, der udgives af Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab hos Fh. August Bangs Forlag, Ejvind Christensen, bliver paa ca. 375 store Sider med en Mængde Illustrationer og giver en samlet Fremstilling af Flyvningens Udvikling i Danmark fra dens allerførste Dage og indtil Nutiden.

Den omhandler de første Flyvninger her i Landet saavel med Balloner som med Flyvemaskiner, Udviklingen af den militære Flyvning inden for Hær og Flaade, Udviklingen af den civile Flyvning og Lufttrafik, Luftfartslovgivning, Lufttrafikens Hjælpemidler, Det kgl. Danske Aeronautiske Selskabs Dannelse og Virksomhed, Flyveforeninger og Klubber m. v.

De forskellige Afsnit er skrevet af kendte civile og militære Sagkyndige, der hver inden for sit Omraade har været med i den store Udvikling. Saa godt som alle, der har deltaget aktivt i Flyvningen og dens Sag, vil findes nævnt i Værket.

Bogladeprisen vil blive 10 Kr., men hvert Medlem af Aeronautisk Selskab vil kunne erholde eet Eksemplar for en Pris af 7 Kr. saafremt Forudbestilling er indsendt til Selskabets Kontor, Amaliegade 33, inden 15. November d. A.

Redaktionsudvalget tillader sig meget at anbefale, at de ærede Medlemmer, mens der endnu er Tid, sikrer sig et Eksemplar af Værket, der kun udkommer i et begrænset Oplag.

Det kgl. Danske Aeronautiske Selskabs Redaktionsudvalg.

Luftruten over det nordlige Atlanterhav.

I Løbet af den sidste Maaned har man fra engelsk Side arbejdet ivrigt paa den britiske Atlanterhavsrute. I New Foundland har man udsøgt en Landingsplads for Landflyvemaskiner og en for Søflyvemaskiner. Landflyvepladsen skal anlægges ved Hatties Camp, hvor man fælder et større Skovareal og indretter en Landingsbane tilstrækkelig stor til alle Størrelser og Typer af Landflyvemaskiner.

Planerne omfatter Befordring af Passagerer og Post i britiske Maskiner over det nordlige Atlanterhav mindst to Gange om Ugen i hver Retning. Britiske og amerikanske Selskaber skal samarbejde, og inden den regelmæssige Flyvning kommer i Gang, skal der først foretages en Række Forsøgsflyvninger, hvor der kun medtages Post. Man vil tilstræbe at gennemføre den direkte Rute fra England over Irland, New Foundland og Canada, men muligvis bliver det nødvendigt i Vintermaanederne at forlægge Ruten over Bermuda.

Ruten skal drives af en Slags Forenede Luftfartselskaber, bestaaende af et Selskab fra England, et fra Irland og et fra Canada. England har valgt at lade Imperial Airways tage Del i Samarbejdet, og i Perioden inden de forenede Luftfartsselskaber træder i Virksomhed, skal Imperial Airways foretage de forberedende Forsøg. Ledelsen vil komme til at bestaa af ni Medlemmer, hvoraf de tre, omfattende Formand og Direktør, vælges af Imperial Airways, tre af det canadiske Selskab og tre af det irske Selskab. Hvad Kapitalen angaar vil Imperial Airways komme til at raade over 51 pCt. og de to andre Selskaber hver over 24½ pCt. England tilskyder den største Andel af den aarlige Subvention. Canada deltager med 20 pCt. indtil et Maksimumsbeløb paa 75,000 £, den irske Fristat med 5 pCt. indtil et Maksimumsbeløb paa 12,000 £, og New Foundland med et Beløb, der vil blive fastsat af England, som selv betaler Resten.

Lufthavne, Radiotjeneste og meteorologisk Tjeneste oprettes af hver af de fire Regeringer. Fra amerikansk Side skal Pan-American Airways deltage i Arbejdet, og dette Selskab vil faa Ret til at anløbe Canada, New-Foundland, Irland og England mod Rettigheder i U. S. A. Til Gengæld vil ingen andre Selskaber kunne opnaa tilsvarende Rettigheder de første 15 Aar.

De første Prøveflyvninger skal foretages med en eller flere af de nye firemotorede Short Flyvebaade, og samtidig vil man afholde Forsøg med de saakaldte Mayo-Flyvebaade og muligvis ogsaa med Katapult-Flyvemaskiner.

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

FRA MODELKLUBBERNE

SORØ-KLUBBEN »TREKLØVER« skriver til »FLYV«: Klubben begyndte med en »Steiffe Ikarus«, et Modelsvæveplan, som vi har givet Navnet »OY-TIGER med 110 cm Spændvidde. Kort efter Klubbens Start fik et af Medlemmerne en »DANASEJLER«, som han straks skænkede Klubben, saa denne nu var i Besiddelse af to Træningsplaner. Vi drager nu ud hver Onsdag og flyver med vore Maskiner. Alle Medlemmerne er yderst interesserede og kappes om at faa Lov til at »trække Gummitovet«, en 15 m lang Elastik, hvormed vi svipper vore smaa Modeller op i ca. 50—60 Meters Højde. En Søstermaskine til »OY-TIGER« ligger for Øjeblikket paa Beddingen og vil i en nær Fremtid blive færdig. Foruden har vi erhvervet os Tegninger til et 1½ Meter Svæveplan, af hvilke Klubben agter at bygge to Stk.

Vi gaar ud fra, at vi inden Foraaret kan være i Besiddelse af 7—8 Modelsvæveplaner, og for om muligt at faa nogle passive og eventuelle aktive Medlemmer haaber vi at kunne faa Midler og tilstrækkeligt Materiale (eventuelt med Hjælp fra andre Klubber) til at kunne lave en Udstilling med dertil hørende Opvisning til Foraaret.

SILKEBORG MODELFLYVEKLUB saa Dagens Lys den 17. September med Poul Sveigaard, Sølystvej 45, som Formand. Klubben blev saaledes den femte Klub, der erhvervede sig en af de af »FLYV« udsatte DANASEJLERE.

Endvidere har AVIATOR i Aalborg oprettet en Modelklub, og Vagner Toft, Hostrupsgade 48 i Silkeborg har sammen med 11 andre interesserede startet endnu en Modelklub i Silkeborg.

Ialt er saaledes syv af de ti Danasejlere, vi havde udsat som Præmie, blevet vundet af nye Modelklubber.

Hvem vinder de tre sidste?

Modelflyvere.
Materialer for Modelbyggere.
Skriv efter Prisliste.
Helge Nielsen,
Guldbergsgade 72⁴, Kbhvn. N.

Model Materiale.
Alt i Model Materiale og færdige Modeller føres, Balsa, Krydsfinér, Trælister, Propelkugle og Tryklejer, Koblinger med Aksel og Lejer for Propeller o. m. a.
Prisliste mod 15 Øre i Porto.
Model Materiale.
Tarm. - Jylland.

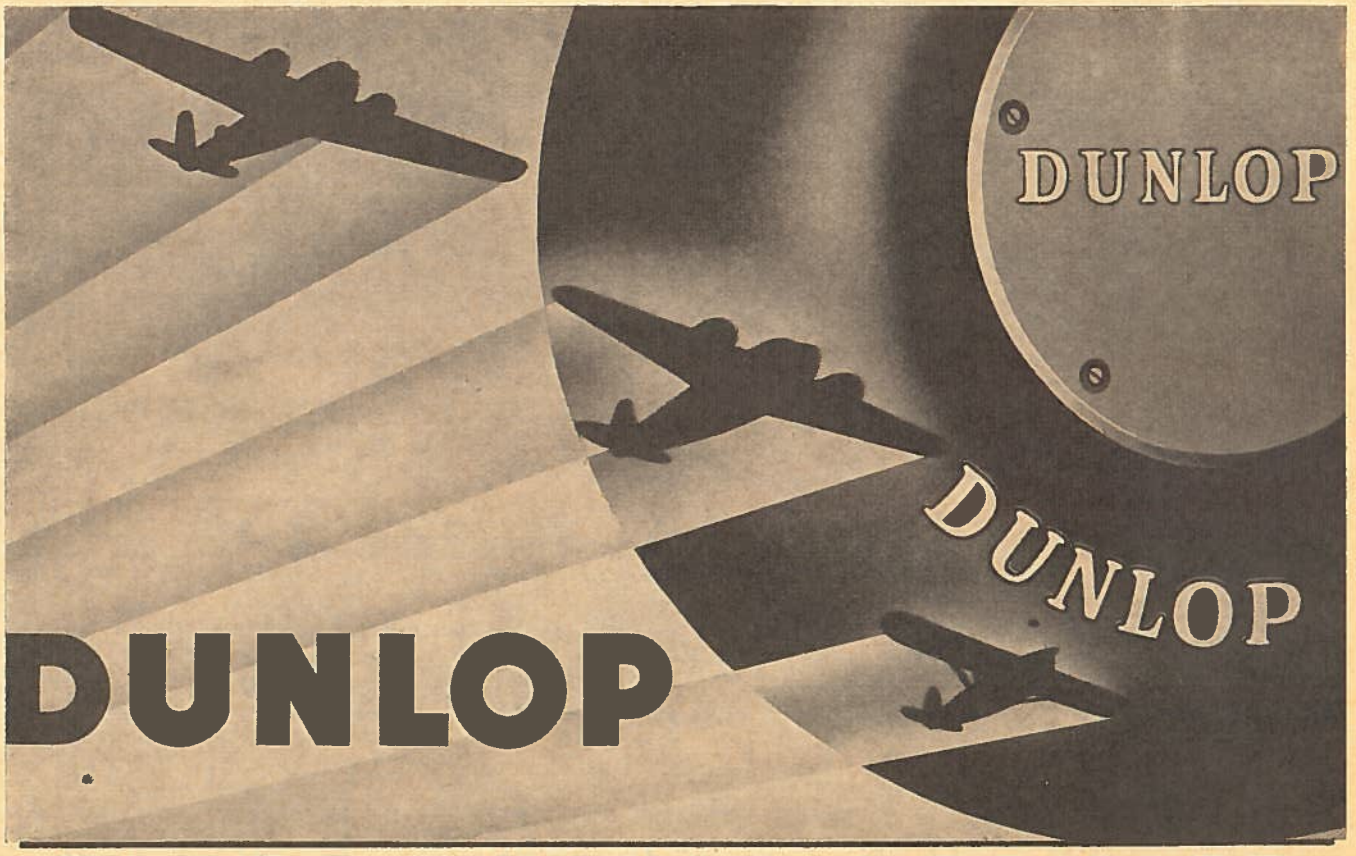
SVÆVEFLYVERNYT

Svæveflyvning i Czekoslovakiet.

SVÆVEFLYVNINGENS smukke og opdragende Sport vinder flere og flere Tilhængere rundt om i Europa. Større og større Resultater bliver indvundet ogsaa udenfor Tyskland. Ved et stort Stævne, som den czekoslovakiske Mazaryk Luftliga afholdt fornylig ved Sillein i Slovakiet, deltog saaledes 11 Grupper med ialt 22 Svæveplaner. Af de Resultater, der blev opnaaet ved Stævnet, kan nævnes to Hangflyvninger paa henholdsvis 8 T. 36 Min. og 8 T. 7 Min. langs en 5 km lang Hangstrækning. Trods mangelfuld Træning i Termikflyvning blev den nationale Højderekord, der var paa 860 Meter, slaaet, og en største Højde paa 1230 Meter over Startstedet noteredes som ny national Rekord. Det anvendte Terræn egnede sig ikke til egentlige Strækflyvninger, men der blev dog foretaget en Flyvning Tur-Retur til et 28 km fjernt Maal.

Litaven.

Den 16. Maj i Aar satte Lederen af den litavske Aero Klubs Svæveflyverskole, J. Pyragius, litavsk Rekord ved en Hangflyvning paa ikke mindre end 22 Timer og 36 Minutter. Rekorden blev sat med en »Falke«.



Vejledning for Bygning af Svæveplaner.

Byggematerialernes Beskaffenhed og deres Behandling.

Af Ingeniør C. Nielsen.

(Fortsat fra forrige Nr.)

VED Indkøb af Byggematerialer maa det intet Øjeblik glemmes, at det ikke drejer sig om Materialer til Modeller, men om Materialer til Bygning af et Luftfartøj, hvortil Menneskeliv vil blive betroet.

Ud fra denne Betragtning er det bedste ikke for godt.

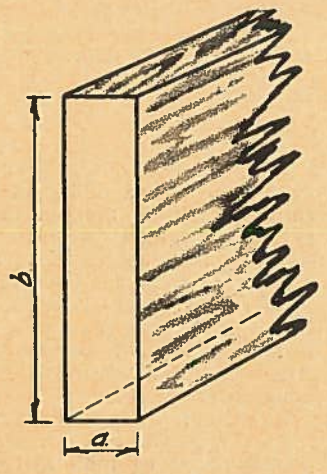
I Hovedtrækkene bestaar et Svæveplan af en primær og en sekundær Konstruktion af Træ, forskellige Beslag af Staalplade, Bolte, Barduner, samt en Beklædning af Krydsfiner og Lærred.

Planbjælkerne.

Planbjælken eller Planbjælkerne, hvis der er to, er den bærende Konstruktion i Plancellen, og disse maa derfor forarbejdes omhyggeligt.

Materialet er Fyrretræ, og der stilles følgende Fordringer:

Træet skal være Kærnetræ, retvokset d. v. s. Aarerne skal være parallele med Bjælkens Længdeakse, det skal være knastfrit og magert og maa kun indeholde ca. 10—14 pCt. Fugtighed.



Er Træet mere tørt eller mere fugtigt end angivet, vil det »arbejde«, d. v. s. Træet svinder eller udvider sig.

Forarbejdes Træet under disse Forhold, forandrer Dimensionerne sig, stærkest paa tværs af Aarerne, og er det allerede limet eller paa anden Maade fastholdt, vil der opstaa Spændinger, der foraarsager Svindrevner eller Sprængning af Limningerne.

Heraf ses det, at *Paapasselighed* skal være ens intime Forbundsfælle.

Bestaar Bjælkerne af Bræt-Bjælker som vist Fig. 1, er Svindrevner farlige, dette kan let bevises ved et simpelt Eksempel.

Man tager f. Eks. en Telefonbog eller en anden tyk Bog med blødt Bind, og holder den saaledes, at man betragter Bogens ene Ende.

Bogens Tykkelse skal nu repræsentere Bjælkehøjden, og dens Blade skal repræsentere Bjælkens Aarer.

Bøjer man nu Bogen, paa tværs af Bladene, opdager man, at det er let, den har ingen Styrke mod Bøjning, og ligeledes ser man, at Bogens Blade glider i Forhold til hinanden, tænker man sig nu, eller gør man Forsøget og sammenlimer Bogens Blade, og derefter forsøger at bøje Bogen, er det blevet umuligt, Bogen har faaet en Styrke, der modsætter sig Bøjningen.

Nøjagtig det samme gælder for Planbjælken — er der opstaaet Svindrevner, er Styrken betydeligt nedsat i Forhold til Styrken af Planbjælken uden Svindrevner.

For at eliminere denne Fare vil vi bestemme Træets Fugtighedsindhold, inden Forarbejdningen begynder.

Man skærer et Stykke Træ af, det samme som skal anvendes til Planbjælkerne, og vejer det — det vejer P_1 kg. Derefter tørrer man Stykket, indtil det ved gentagne Vejninger viser den samme Vægt — P_2 kg. Træets Fugtighed i pCt. findes da af Ligningen:

$$\frac{(P_1 - P_2)}{P_2} \cdot 100 = X\ \% \text{ Fugtighed.}$$

Har man ikke Adgang til en Vægt med den fornødne Vejenøjagtighed, vil man sikkert kunde faa sine Prøver vejet paa et Apotek eller lign.

Har man saaledes forvisset sig om, at Materialet er af den ønskede Kvalitet, hvad Fugtighedsindholdet angaar, kommer dernæst Træets Styrkeforhold og Forarbejdningen.

Drejer det sig om Bræt-Bjælker, maa det paases, at Forarbejdningen bliver omhyggeligt udført, helst skal man lade en Maskinsnedker udføre dette Arbejde, idet han har de nødvendige Maskiner, men det maa nøje indprentes ham, at de opgivne Maal skal overholdes, som Eks. kan nævnes, at en Bjælke med en Højde paa 100 mm forringes 2 pCt. i Styrke, hvis Højden kun bliver 99 mm.

Bjælkerne skal være glat afhøvlet paa Flader og Kanter og maa paa ingen Steder udvise Savskaar.

Bjælker, der er skaaret til paa Sav alene uden paafølgende Afhøvling, maa ikke anvendes, da det er umuligt, selv ved en nøje Undersøgelse, at konstatere, om der findes Fejl, eller om Bjælken har de paakrævede Dimensioner.

Efter ovenstaaende er det klart, at man maa have sin fulde Opmærksomhed henvendt paa Arbejdet.

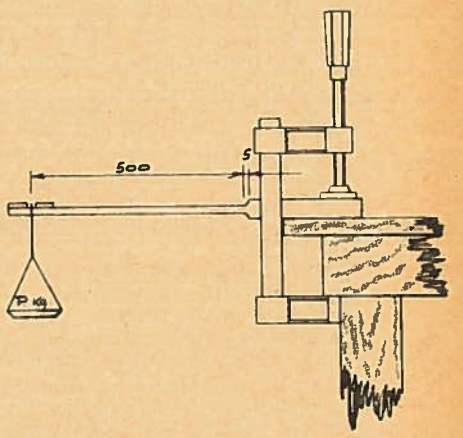
Bygning af Svæveplaner er ikke Leg, men Alvor, og det er derfor nødvendigt, at der mellem Byggeholdets Medlemmer bestaar et kammeratligt Tillidsforhold.

Opstaar der Tvivl med Hensyn til Materialets Styrke til Planbjælkerne, kan man godt foretage en tilnærmet Undersøgelse heraf.

Hertil fremstiller vi nogle Prøvelegemer, 3 Stk. som vist paa Fig. 2.

Prøvelegemerne skal være nøjagtigt forarbejdet.

Prøvelegemerne opspændes derefter paa et Bord eller anden fast Genstand



se Fig. 3, og i en Afstand af 505 mm fra Prøvelegemets Bryst ophænges en Vægtskaal.

For at sikre, at Vægtskaalen bliver paa Plads, limes et Par smaa Klodser paa hver Side af Ophængningsstedet.

Vægtskaalens Vægt maa man kende.

Man belaster nu Vægtskaalen med Lodder, indtil Brud indtræder, derefter lægges Vægtskaalens og Lodernes Vægt sammen, og man faar da ialt P kg.

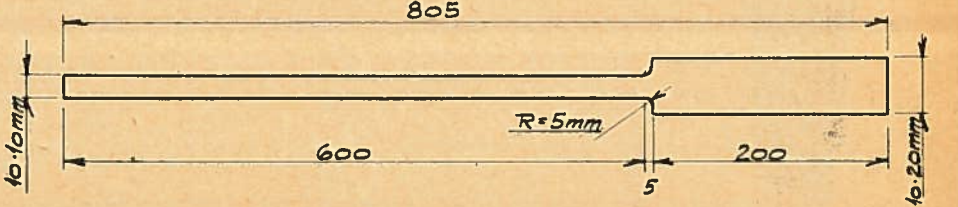
P indsættes nu i Ligningen:

$$K_b = P \cdot 300.$$

Her betyder K_b Materialets Brud-Bøjningsspænding, og ved nøjagtig udførte Undersøgelser ligger K_b paa ca. 450 kg/cm², det maa dog betones, at ovenstaaende Ligning kun gælder for nævnte Prøvelegeme.

Saa simpelt kan man foretage en Undersøgelse og paa den Maade forvisse sig om, at de Materialer, man anvender, opfylder de Krav, der stilles til dem.

Endvidere har saadanne Prøver en rent moralsk Virkning, idet de giver Selvbyggerne Tillid til deres Fartøj, men husk, Nøjagtigheden betinger Resultatets Værdi. (Fortsættes i næste Nr.)



Blindflyvning. (Fortsat fra Side 11)

Lad os antage, at vi derefter faar QDR 291°, og at den følgende QDR-Pejling ligeledes giver 291°. Dermed har vi faaet godtgjort, at Luvvinklen er rigtig. I de fleste Tilfælde vil man i Praksis være tilfreds med en Pejling, der som i dette Tilfælde kun differerer 1° fra den ønskede. Gælder det imidlertid om at navigere meget nøjagtigt, maa man paa ny korrigere. Er der f. Eks. forløbet 16 Min., siden vi forlod Pladsen, maatte vi nu i 32 Sekunder styre 270°

Som almindelig Regel gælder, at man ikke korrigerer for mindre end 25 Sekunder.

En anden Fremgangsmaade er at korrigere Kursen med det dobbelte af Forskellen mellem den ønskede QDR-Pejling og den opgivne Pejling — i dette Tilfælde 20° — og flyve denne Kurs i samme Tid, som der er forløbet til QDR-Pejling blev givet — i det givne Tilfælde 10 Min. paa Kurs 310° — og efter samme Huskeregel som ovenfor.

Hvor det drejer sig om større Korrektioner, er intet i Vejen for, at man til Kontrol under Korrektionen holder Pejlingerne løbende. Her maa man dog erindre, at saafremt Maskinen er udstyret med Slæbeantenne, vil den opgivne Pejling ikke være Maskinens Pejling, men Pejlingen til det Punkt paa Jorden, hvor den forlængede Antenne træffer Jordoverfladen. Ved Flyvning bort fra eller mod en Pejler faar Fejlen ingen Indflydelse, men paa en hvilken som helst anden Kurs vil Pejlingen ligge *bag* Maskinen. Fejlen bliver størst, naar Kursen er vinkelret paa Pejlingen og er iøvrigt tiltagende med Flyvehøjden og aftagende med voksende Afstand.

Bl. a. af denne Grund bør man — navnlig hvis Afdriften er stor — ikke tage den første Pejling for nær ved Pejleren, og Slæbeantennen bør ikke rulles længere ud end strengt nødvendigt for at give tilstrækkelig Udstraaling.

Kursforbedring under Flyvning mod en Plads.

Saasnart det er muligt at faa Radioforbindelse med den Plads, man flyver imod, forlanges QDM-Pejling (QDM? — i hvilken misvisende Retning flyver jeg mod Dem (Pejleren)?). Er de løbende Pejlinger ens, er man paa rigtig Kurs ind mod Pejleren, i modsat Fald maa man korrigere Kursen, til Pejlingerne bliver ens.

En saadan Korrektion kan foretages efter Skøn, men en langt sikrere Metode skal her anføres ved følgende Eksempel:

Lad os antage, at vi flyver mod Pladsen (Pejleren) paa Kompaskurs 160°, og at vi har skønnet eller beregnet Luvvinklen til + 5°. Der er ingen Deviation paa Kompasset. Følgelig forventer vi en QDM-Pejling paa 155°.

Den første Pejling giver QDM 153°. Vi fortsætter med Kompaskurs 160° i 2—3 Min. og faar derefter QDM 157°. Forskellen mellem Pejlingerne er altsaa 4°. Kursen forbedres nu med det dobbelte af denne Forskel — 8° — og da den sidste Pejling er *større* end den første, maa vi korrigere ved at flyve en *større* Kurs. Kompaskursen bliver nu 168°, og denne Kurs flyves i 2—3 Min. (Tiden mellem de to Pejlinger).

Ny QDM-Pejling giver 156°.

Korrektionen bliver derefter det dobbelte af Forskellen mellem de to sidste Pejlinger — 2° —, og da den sidste Pejling er mindre, styres en *mindre* Kurs.

Herefter bliver Kompaskursen 166°. Hvis de efterfølgende Pejlinger igen afviger fra den sidste (156°), maa Korrektionen fortsættes, indtil de løbende Pejlinger bliver konstante.

Kender man — efter en foretagen Afstandsbestemmelse, som senere beskrevet — Afstanden (Flyvetiden) til Pladsen, kan man, saafremt man ønsker at anflyve Pladsen fra en bestemt Retning, benytte Korrektionsformlen til denne Kurskorrektion. Navnlig under ZZ-Landing kommer denne Metode til Anvendelse, og man kan da beregne, hvorlænge (i Sekunder) man skal styre en Kurs, der er 30° forskellig fra den man styrer, for at faa den ønskede QDM-Pejling. I Formlen indsættes da t = Flyvetiden til Pladsen i Minutter, g = Forskellen mellem den ønskede Pejling og den modtagne Pejling efter Huskereglen: Faar man en *større* Pejling, maa man styre en *større* Kurs.

Afstandsbestemmelse.

Efter at man har bestemt den Kurs, man skal styre for at naa Pladsen, er det af Betydning at vide, hvor langt man er fra Pladsen. Denne Afstandsbestemmelse kan udføres ved Hjælp af Korrektionsformlen paa Formen

$$(II) \qquad t = \frac{J}{2 \cdot g}$$

Fremgangsmaaden er følgende:

Efter at man har opnaaet en konstant løbende QDM-Pejling, ændres Kursen 30° til den ene eller anden Side, og man flyver denne Kurs en bestemt Tid. For at lette Udregningen vælger man i Almindelighed at flyve i 4 Min. = 240 Sek. Derved simplificeres Formlen til

$$t = \frac{120}{g}$$

Efter at have fløjet i 4 Min. gaar man da ind paa den gamle QDM-Pejling. Forskellen mellem de to Pejlinger er da g, og Flyvetiden til Pladsen — t — kan let beregnes.

Efter at man saaledes har beregnet Flyvetiden, maa Kursen ændres i Overensstemelse med den sidste Pejling og eventuelt korrigeres, hvis de efterfølgende løbende Pejlinger ikke er konstante.

Overalt hvor Formlerne anvendes, regnes Tiderne, fra Kursændringen *paabegyndes* til man atter *paabegynder* Kursændringen tilbage til den gamle Kurs. Det første 30° Sving (15 Sek.) medregnes saaledes, medens det sidste *ikke* medregnes. Har Maskinen Slæbeantenne, bør Pejlingerne som tidligere omtalt ikke tages før Afslutningen af Kurverne.

Luftfartforsikringer

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Fraktion for Danmark

Tlf. Central 12793

Ulykkesforsikringspolicer udstedes ved Billetkontoret i Lufthavnen

FLYVEMASKINER OG TILBEHØR

K. L. G.

KVALITETSTÆNDRØRET

Lager hos:

ALFRED RAFFEL A/S

Farvergade 15 Telefon C. 6395

Meddelelser fra Dansk Svæveflyver Union.

DER er stadig rivende Afsætning paa Svæveflyvercertifikaterne. Nu kommer Køgegruppen ogsaa med, idet der er anmeldt otte »A« Certifikatindehavere:

Herluf Christensen
Erik Ploug Hansen
Edmond Syrovy
Erik Yhlin
C. A. Lauritsen
Gunner Larsen
Svend Olsen
Oluf Jensen

Dansk Svæveflyver Union byder hermed d'Hrr. velkommen i vore Rækker af Svæveflyvere.

Det er et forbavsende godt Resultat, Køge Svæveflyverklub hermed er kommet til i Betragtning af, at det er den yngste Klub, der er tilsluttet Dansk Svæveflyver Union.

Modelbyggernes Indkøbscentral.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION har paa Opfordring fra mange Modelbyggere oprettet en Indkøbscentral for Indkøb af Byggematerialer og Tegninger til Modelflyvemaskiner.

Tegninger til »Dana Sejleren« kan nu ogsaa faas i naturlig Størrelse à Kr. 1,75 pr. Stk.

Af andre Tegninger kan følgende faas:

Motormodeller for Begyndere fra Kr. 1,15.
Motormodeller for Viderekomne fra Kr. 2,15.
Svævemodeller for Begyndere fra Kr. 1,75.
Svævemodeller for Viderekomne fra Kr. 2,15.
+ Porto.

Desuden haves Prydmodeller af 16 Flyvemaskintyper, udført i Tin, fra Kr. 0,60 til Kr. 3,50 pr. Stk. Alle Flyvemaskinerne er udført i en 100- og 200-Del Størrelse efter originale Modeller af alle moderne Typer.

Angaaende Priser til Dele til Bygning af Modeller, skriv efter Prisliste til »Dansk Svæveflyver Union«, V. Fælledvej 41, København V.

RESULTATERNE af vor Agitation om større Interesse for Svæveflyvning i Danmark begynder nu at melde sig.

Der er nu rettet Henvendelse fra en nystartet Flyveklub om Optagelse i Dansk Svæveflyver Union. Klubbens Navn og Adresse er følgende:

Faaborg Flyveklub, Østergade 45, Faaborg.

Klubben blev startet den 29. Septbr. d. A. med et Medlemsantal paa 40 Medlemmer, og Bestyrelsen bestaar af:

Formand, Hr. Ing. Kai Eskelund.
Næstformand, Politibetjent Børge Hvolby.
Kasserer, Installatør Knud Langaa Jensen.
Sekretær, Konstruktør Knud Møller Hansen.
Former Verner Thomsen.

DESUDEN er der rettet Henvendelse til Unionen om Medvirken til Oprettelse af Svæveflyveklubber i følgende Byer:

Slagelse,
Store Hedinge,
Sorø,
Holbæk og
Hillerød.

Hvis der skulde være flere ude i Provinsen, der kunde ønske sig at faa startet en Svæveflyverklub i deres By, saa skriv til Dansk Svæveflyver Union, vi sender gerne Mønsterlove og lignende til Hjælp til Start af nye Klubber i hele Danmark.

AALBORG Flyveklub »Aviator« har startet en Modelflyveklub, Indmeldelse kan ske ved Henvendelse til Formanden, Hr. H. A. Nielsen, Finlandsgade 5, Aalborg.

FRA KLUBBERNE

DEN 1. Oktober dette Aar startedes Modelflyveklubben »Svalen« og bestod af 6 Medlemmer. Vi vil gerne være 10 Medlemmer, og hvis der er nogle raske unge Mænd, 14—16 Aar, som kunde tænke sig at blive Medlemmer, bedes de henvende sig til Vilh. Jensen, Markmandsgade 10, St. tv., Tirsdag, Torsdag og Lørdag mellem 3—4½.

Ærbødigst
Preben Andersen,
Formand.

GRUNDET paa manglende Tilslutning søger en Svæveflyveklub i Gentofte en Del nye *interesserede* Medlemmer. Klubben bygger det tyske Skolesvæveplan »Grunau 9«. Planbjælker, Ribber og Haleror er fuldendte.

Telf. Hell. 3607 - 18—19.

Sammenkomster i Foreningen »Danske Flyvere«

I Vintersæsonen 1936—37 afholder »Danske Flyvere« følgende Sammenkomster:

Onsdag d. 21. Okt. 1936 Kl. 20.
Onsdag d. 11. Novbr. 1936 Kl. 20.
Onsdag d. 2. Dec. 1936 Kl. 20.
Lørdag d. 9. Jan. 1937: Optagelsesfest.
Onsdag d. 27. Jan. 1937 Kl. 20.
Onsdag d. 17. Febr. 1937: Generalforsamling.
Onsdag d. 17. Marts 1937 Kl. 20.

Alle Sammenkomster afholdes i Officersforeningens Selskabslokaler, V. Boulevard, hvortil Anmeldelse om Deltagelse sker (Tlf. Central 13).

Meddelelser fra Selskabet.

Foredragsaften d. 18. Novbr.

ONSDAG den 18. Novbr. Kl. 20 afholdes Foredrag for Medlemmer med Ledsager paa Hotel d'Angleterre.

Præsidenten for Aero-Club von Deutschland Herr W. von Gronau taler om:

»DAS FLIEGEN ALS SPORT«

Foredraget holdes paa Tysk og ledsages af Lysbilleder.

Efter Foredraget Smørrebrød, Øl og Kaffe. Pris pr. Kuvert 4.— Kr. incl. Drikkepenge.

Broen mellem Øst og Vest.

Et interessant Foredrag.

DET var en fuldt besat Sal, Direktør *de Jong* kunde se ud over, da han den 16. Oktober besteg Talerstolen for at holde det Foredrag, Selskabet havde arrangeret i Forbindelse med Dansk Trafikforening, og hvortil Dansk-Hollandsk Forenings Medlemmer var indbudte.

I et overordentlig interessant og fængslende Foredrag trak Direktøren Hovedlinierne op for det mægtige Arbejde, K. L. M. har udført ved at organisere Ruten Holland-Indien fra den første spæde Begyndelse til dens nuværende høje Stade. Direktøren fortalte om alle de Vanskeligheder af forskellig Slags: politiske, materielle, økonomiske og sanitære, der maatte overvindes, og som ogsaa var blevet overvundet, og tilsidst løftedes Tæppet lidt for de kommende Tiders nye Fremstød, der ved Hjælp af de nyanskaffede Douglas D.C.3-Maskiner yderligere skal bringe Rejsetiden mellem de to Kontinenter ned.

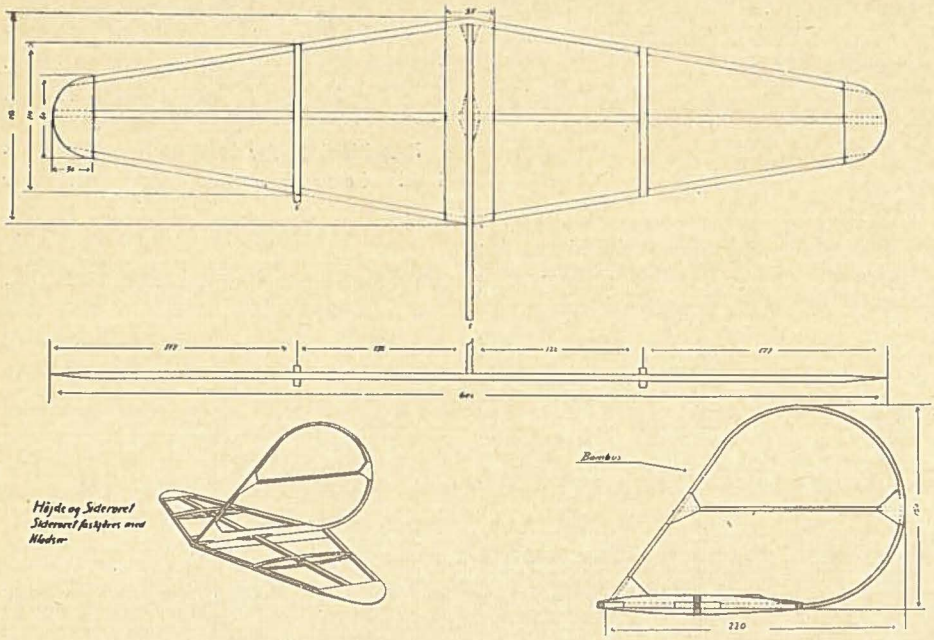
Det var meget beklageligt, at ingen af vore Valutamyndigheder overværede Foredraget — beklageligt ikke mindst fordi Direktør de Jong under Omtalen af de nye Materialeanskaffelser, der drejer sig om ikke mindre end for ti Millioner Kroner nye Maskiner, udtalte, at naar det trods Hollands store Valutavanskeligheder alligevel lykkedes at faa den nødvendige Importtilladelse, skyldtes det udelukkende, at den hollandske Regering forstod, *at Flyvningen under ingen Omstændigheder maatte bremses, men tværtimod fremmes med alle til Raadighed staaende Midler som værende af overordentlig stor Betydning for Landet. Man maatte hellere tage et lille Minus paa Handelsbalancen for at skaffe Flyvningen første Klasses Materiel.*

Skulde denne Betragtning mon ikke ogsaa have Bud til os herhjemme?

Svævemodellen »Fafnir«.

(Fortsat fra Side 13)

Først lægges Listerne ned, og Finerspidserne og Midterstykket limes fast.



Derefter tages det hele op, og Ribberne limes fast (se Tegn.). Til Slut sættes Sideroret fast paa Højderoret ved Hjælp af Hjørneklodser.

Beklædningen: Forkanten af Planet beklædes med Karton, medens det øvrige beklædes med Moll, hvorefter det hele dopes, og Modellen er klar til Samling.

Ved Samlingen anvender man Gummiringe, som laves af en kasseret Automobilslange.

Til Slut skal Modellen afbalanceres. Dette sker ved at fylde Bly i Blykammeret (se Fig.).

Materialeliste.

3	Stk.	Fyrretræslister, 600×5×5 mm.
2	»	» 2800×6×5 »
1	»	» 2800×5×4 »
1	»	» 2800×10×5 »
2	»	» 1850×10×10 »
1	»	Fyrretræ, 8×8×10 mm.
1	»	Krydsfiner, 100×60×1 mm.
1	»	Bambus.
1	»	Klavertraad, 1,5×400 mm.

Karton, Koldlim, Stifter, Indisk Moll og Dope.

FLYV's Kartonmodeller

Den tidligere Flyver Erlind har konstrueret nogle smaa fikse, flyvedygtige Kartonmodeller, som kan faas ved Bestilling gennem »Flyv«s Redaktion. Prisen for disse Modeller er **Kr. 1,50** + Porto.

Dansk Flyvnings Cavalcade.

(Fortsat fra Side 5)

kan man læse om i Bogen om dansk Flyvnings Historie.

Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskabs Bestyrelse skriver i Forordet, at det er dens Haab, at Værket maa opfylde det dobbelte Formaal: paa engang at give værdifulde faktiske Oplysninger om den civile og militære Flyvning i Danmark indtil Nutiden og samtidig styrke den almindelige Interesse for Flyvningen og dens Fremtidsmuligheder.

Der er ingen Tvivl om, at dette Bestyrelsens Haab vil gaa i Opfyldelse, og at Bogen rundt om i Landet vil finde mange, forhaabentlig endda overmaade mange interesserede Læsere, der gennem den vil kunne faa tilfredsstillet deres Lyst til at vide Besked med vort hjemlige civile og militære Flyvevæsens Udvikling og Fremtid.

K. J.

Aristokraten blandt Motorcycler

Matchless

Et B. P. Mærke

Uovertruffen Konstruktion
Højeste britisk Kvalitet
Billigste danske Priser

10 fremragende Modeller - Priser fra
Kr. 1050.00
Forlang Prospekt

Lyngby Automobil-Central
Hovedgaden 1 - Telefon: Lyngby 1030

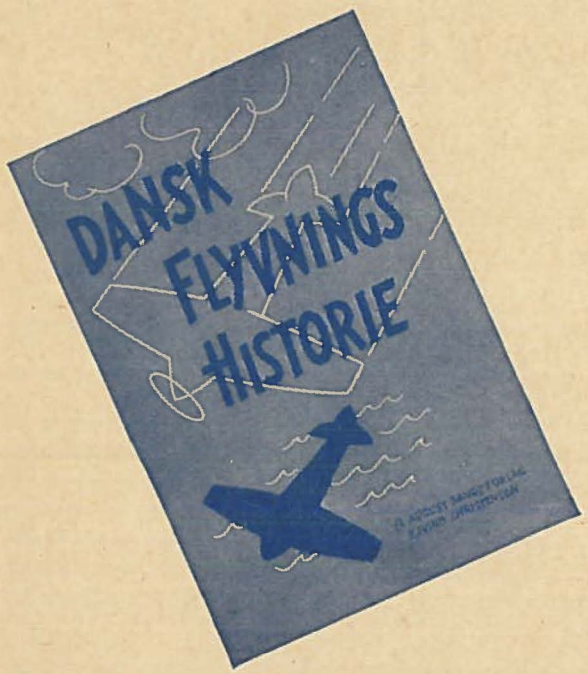
MOTOR-PALÆET
Østerbrogade 20 - Telefon: Øbro 2878

DUPLEX
SPLINTFRIT GLAS
STENFELDT HANSEN
Central 5800

NY FLYVEKLUB

DEN første af de forhaabentlig mange nye Provinsflyveklubber VESTJYSK FLYVEKLUB har nu set Dagens Lys ovre i Esbjerg. Klubben blev stiftet d. 26. September, og til Repræsentantskab valgtes Redaktør Ree, Dagbladet »Vestkysten«, Direktør Harry Larsen, De forenede Isværker, Raadmand P. Nielsen Koch, Bogtrykker K. Rosendahl, Arkitekt Øhlenschlæger og Teglværksejer L. A. Christensen, mens Landsretssagfører Bjørn Bjørnbak blev Formand.

Det er Klubbens Formaal *at* virke i Tilknytning til Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab til Fremme af Interessen for Flyvning i Esbjerg og Omegn, *at* virke for praktiske Foranstaltninger til Fremme og Lettelse af Privatflyvningen paa Egnen ved Foredrag, Opvisninger, Rundflyvninger o. lign., *at* varetage de almindelige praktiske Interesser for Medlemmerne overfor det Offentlige og paa anden Maade, *at* være til Raad og Vejledning for Medlemmer, der agter at uddanne sig som Flyvere, *at* tilvejebringe og opretholde Forbindelse og Samarbejde med tilsvarende indenlandske og udenlandske Organisationer bl. a. for derigennem at sikre Klubbens Medlemmer Fordele ved Rejser i Udlandet, *at* knytte en kyndig Flyvelærer til Foreningen til at skaffe Medlemmerne Undervisning i Flyvning. Det ligger derimod udenfor Klubbens Formaal selv at drive Flyveskole eller paa anden Maade at give praktisk Undervisning i Flyvning samt at give sig af med Udlejning af Flyvemaskiner. Klubben kan dog fremme sine Formaal ved at anbringe sine Midler i saadanne Foretagender. Klubben har truffet Aftale med Løjtnant ved Flyvertropperne Per Perch, Tistrup, om at være Klubbens Flyvelærer.



Ca. 15. November udkommer:

DANSK FLYVNINGS HISTORIE

Et smukt udstyret Værk med Skildring af

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

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

375 Sider i stort Format • Pris Kr. 10.00

Faas i enhver Boghandel

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

15.230

METER

ER

DEN NY VERDENS-HØJDEREKORD

MED

„Bristol"

PEGASUS MOTOREN

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

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

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

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

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

Trykt hos
EJVIND CHRISTENSEN
Vesterbrogade 60 - Telf. 13404

FLYV

Nr. 12
1936 - 9. Aarg.

De farlige Isdannelser paa Luftfartøjer

Kampen om Luftvejen over det nordlige Atlanterhav

35 ØRE

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

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

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

VESTJYSK FLYVEKLUB.
Formand: Hr. Landsretssagfører Bjørn Bjørnbak, Kongensgade 70, Esbjerg.

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

KLUBBER I UNIONEN:

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

DANSK LUFTSPORTS FORBUND.
Kontor og Værksted:
Wildersgade 41, Kbhvn. K.
Formand: W. Dannerfjord; træffes Onsdag Aften Kl. 20—22.
Sekretær: Thorck-Andersen. Tlf. Byen 7333.

FAABORG FLYVEKLUB.
Formand: Hr. Ing. Kai Eskelund, Østergade 45, Faaborg.

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

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

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

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

SVÆVEFLYVERKLUBBEN »MAAGEN« AF 1936.
Fredericiagade 25, Kbhvn. K.

KLUBADRESSER

KLUBBER UDENFOR UNIONEN:

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

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

SAMSØ FLYVEKLUB.
Hr. Jean Frandsen, Samsø.

SVÆVEFLYVERKLUBBEN »ALBATROS«. Hillerød.
Formand: Hr. Aage Lauritsen.
Sekretær: Hr. E. Nordgreen, Gl. Holmegaardsvej, Holmegaard, Hillerød.

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

VORDINGBORG FLYVEKLUB.
Hr. Fabrikant Hans Axel, Vordingborg.

OFFICIELT ORGAN
FOR
DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

»FLYV«s REDAKTION:
Vesterport
København V.
Tlf. 14556

Redaktører:
Kaptajn J. Foltmann
og
Kay Jungersen.

BLADEKSPEDITION:
Vesterport - København V.
Tlf. 14556

ANNONCEEKSPEDITION:
Ejvind Christensen,
Vesterbrogade 60
Tlf. 13404

MODELFLYVEKLUBBER:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

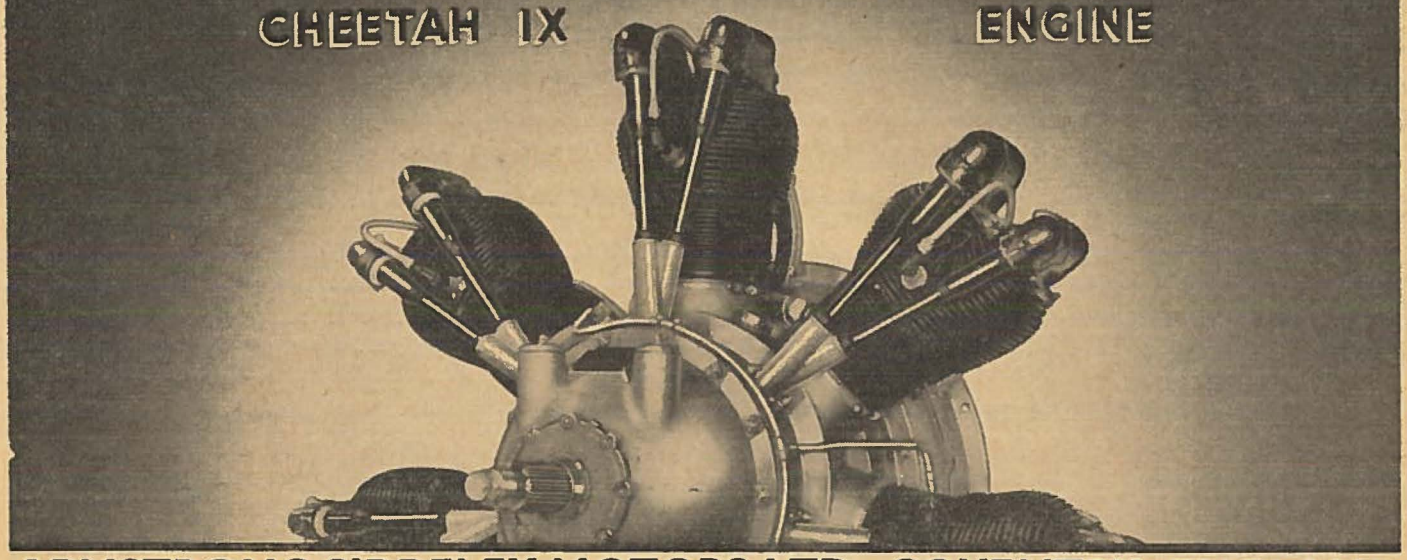
SILKEBORG II.
Formand: Hr. Vagner Toft, Hostrupsgade 48.

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

BERLINGSKE TIDENDES FLYVEKLUB.
Pilestræde 34, Kbhvn. K.

DE UNGES FLYVEKLUB.
Politikens Hus. Kbhvn. K.

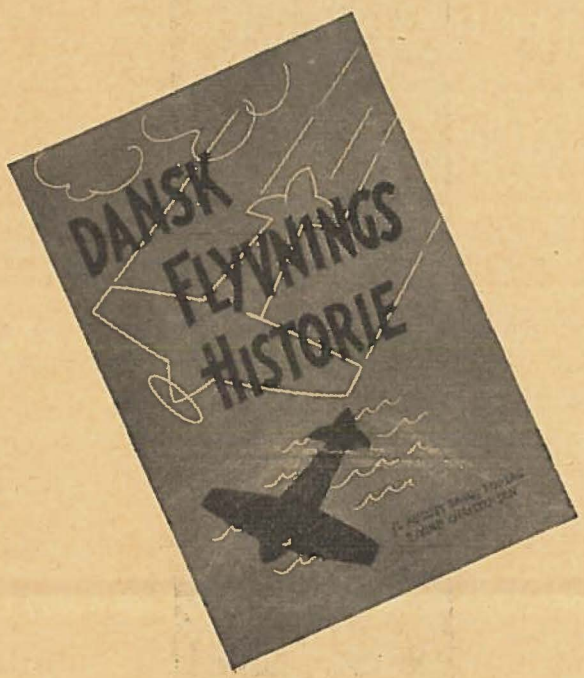
ARMSTRONG
SIDDELEY
CHEETAH IX ENGINE



ARMSTRONG SIDDELEY MOTORS LTD., COVENTRY, ENGLAND

AS 3-HOA

Lad JULEGAVEN til alle flyveinteresserede — unge og gamle — blive



DANSK
FLYVNINGS
HISTORIE

Et smukt udstyret Værk med Skildring af

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

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

385 Sider i stort Format • Pris Kr. 10.00

Faas i enhver Boghandel

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

„CELOSE"
(LOVBESKYTTET)
ASP DOPE

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

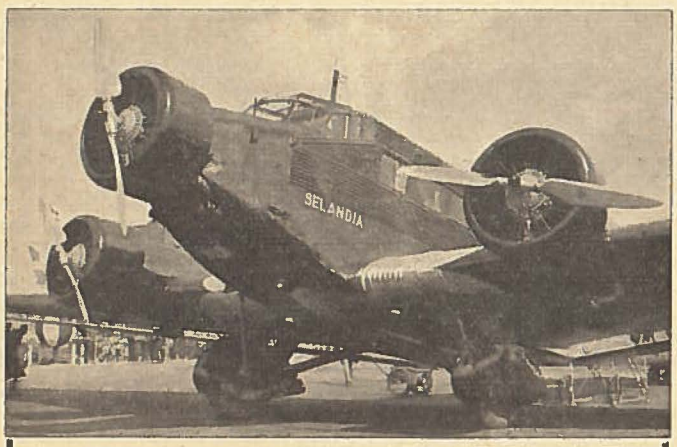
KLAR DOPE - ALUMINIUM DOPE
RØD DOPE

Fortyndingsvædske samt Identificeringsfarver og Specialfarver

ENEFABRIKANTER:

A/S O. F. ASP

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



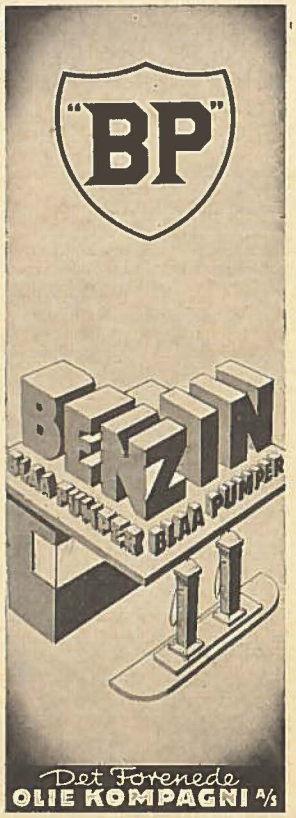
Afgaaende Maskiner fra Kastrup Lufthavn:

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

D. = Daglig
Hv. = Hverdage

Billetter og Oplysninger i alle Rejsebureauer

Det Danske Luftfartselskab A/S



FLYV

Nr. 12 December 1936 9. Aargang

LUFTMARINENS JUBILÆUM

1911 - 14. DECEMBER - 1936

Glenten.

HØJT over Langelinies nøgne, sorte Træer og Buske durer en drønende Motor — et blaagraat Luftfartøj med Splitflaget malet paa Sideroret henne agter stryger frem under den graanende Efteraarshimmel paa Vej over mod Luftmarinestationen hinsides Holmen.

Et dagligdags Syn i Dag — en eventyrlig Oplevelse for de 25 Aar siden i 1911, da Marinens fremsynede Ledelse som den første Statsmyndighed herhjemme helt og fuldt gik ind for Flyvningens Sag i en sikker Tro paa dens Fremtid og skabte Marinens Flyvevæsen. Æren herfor tilkommer først og fremmest daværende Premierløjtnant Hans Christian Ullitz, der med beundringsværdig, aldrig svigtende Iver og Iidhu talte og virkede for denne sin Hjertesag og vandt Ørenlyd trods mange af Datidens store og kloge Mænds Modstand. Taabeligt Narreværk og forbryderisk Leg med Livet — saaledes karakteriserede den store Offentlighed de første famlende Flyveforsøg herhjemme, men Flaadens Ledere saa anderledes paa det — den saa, at det var Fremtiden, der var ved at gro op, og i August 1910 begyndte den i Samarbejde med Det danske aeronautiske Selskab at undersøge Mulighederne for at faa Marinepersonel uddannet som Flyvere.

Disse Undersøgelser førte til et heldigt Resultat, og den 14. December 1911 blev Premierløjtnant Ullitz beordret som tilsynsførende ved Uddannelsen af Aeroplanførere og Premierløjtnanterne Christiansen og Laub, Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskabs nuværende Formand, samt Underbaadsmand J. G. V. Sørensen blev udtaget til at være Elever hos nuværende Værkmester Peter Nielsen.

Den 14. December er da Luftmarinens egentlige Fødselsdag, og just i disse Dage fylder den altsaa femogtyve Aar. Femogtyve Aar — saa kort et Spand af Tid, og dog har de været rigere og større paa teknisk Udvikling end mange forudgangne Aarhundreder — ja, for Flyvningen er de jo endda praktisk talt det hele Liv. Nedenstaaende Sammenligningsskema mellem Luftmarinens første Maskine »Glenten« og dens sidste Nyerhvervelse Nimrod-Jageren, fortæller mer end mange Ord om den enorme Udvikling, Materiellet er undergaaet siden den vingede Tjenestegrens Oprettelse 1911.

Glenten er bygget i 1910 af Robert Svendsen paa Fælleden ved Kløvermarksvej efter franske Oplysninger, Opmaalinger og Tegninger. Alt Træværket blev forarbejdet af en Karetmager hos C. H. Christiansen. Motoren er en 5-cyl. roterende luftkølet 50 HK Gnome Motor taget fra det første Voisin Apparat, som Robert Svendsen bragte til Danmark, og som havarerede totalt. Motoren er altsaa en original Gnome og har *Byggenr. 3*, den er sikker den ældste 50 HK GM, der findes.

Nimrod Luftjageren er et moderne eensædet Luftfartøj, bygget paa Orlogsværftet efter Licens fra Hawker Aircraft Ltd. i England. Motoren er en 12-cyl. overladet vandkølet 535 HK Rolls-Royce Kestrel Motor.

Fra Glentens beskedne Hop henover Kløvermarkens Grønsvær til Nimrod-Jagerens Fart gennem Himmelhavet ligger der et kvart Aarhundrede, hvis rivende materielle Udvikling fulgtes af en lige saa rivende Udvikling af de Opgaver, der skulde løses af Luftmarinen. Og mangfoldige er da ogsaa de Hverv, der gennem den svundne Tid har været lagt paa det maritime Flyvevæsens Skuldre, særlig naturligvis af militær Art — for et havomflydt Land som Danmark spiller Søflyvningen en stor og stadig voksende Rolle, om Forsvaret skal kunne løse sin Opgave: at holde Landet udenfor de blodige, ødelæggende Opgør — men mange Hverv af mere civil Art har Luftmarinen faaet overdraget. Her skal blot nævnes den flyvende Fiskeriinspektion bl. a. ovre langs Jyllands Vestkyst, hvor de blaagraa Maskiner saa mange Gange har fløjet Lufter tynd for at overvaage, at fremmed Trawlere ikke kom indenfor Tre-Milegrænsen med deres Grejer. Eller de strenge Vintertider, hvor de isbundne Fjorde og Bælter har hindret Forbindelsen mellem vore mange Smaaøer, og hvor Luftmarinen sammen med Hærens Flyvertropper har bragt Post og Forsyninger til de indefrosne Steder.

Det er jo ikke alene over de danske Vande, Marinens Flyvevæsen har vist Splitflaget. Baade paa Island og Færøerne har den aflagt Besøg, og Grønlands barske Kyster er gennem snart lang Tid hvert Aar blevet overfløjet af danske Marinemaskiner, der har været til uvurderlig Hjælp dels for Knud Rasmussen og Lauge Koch paa

(Fortsættes Side 22)

Nimrod-Jageren.

Om de fysiske og mete
for Isdannelse

Af Statsmeteorolog

SAALÆNGE det ikke er muligt ad teknisk Vej at hindre Isdannelse paa Luftfartøjer eller uskadeliggøre dens uheldige Indflydelse paa Fartøjets Flyveegenskaber, er den eneste Udvej at bestræbe sig for at undvige saadanne Omraader af Lufthavet, hvor Fare for Isdannelse er til Stede. En Hjælp hertil vil det være at have Rede paa de *fysiske* Betingelser samt paa de specielle *meteorologiske* Forhold, hvorunder der er Risiko for at møde disse Betingelser. Men man maa vel lægge Mærke til Ordet »Risiko«; den fysiske Side ved Vanddampens Fortætning i Atmosfæren er i Virkeligheden endnu ikke kendt i alle Detaljer, og man kan derfor kun angive saadanne Omstændigheder, der giver *Mulighed* for Isdannelse, men tør ikke altid paastaa, at den nødvendig vil finde Sted.

Den *fysiske* Side af Sagen drejer sig om, hvorledes den Vanddamp, der i større eller mindre Mængder altid er tilstede i Luften, kan fortættes, saaledes at den sætter sig fast paa Maskinen, der bevæges hurtigt gennem Luften. For at give den bedste Forstaaelse af, hvad det her kommer an paa, vil det være praktisk at se lidt paa den rent fysiske Mekanisme ved Vanddamps Overgang til Vædske (Vand) eller fast Stof (Is), og omvendt.

Som bekendt bestaar Vand af *Molekyler*. Forskellen imellem de 3 forskellige »Tilstandsformer«, Damp, Vand og Is, bestaar deri, at Molekylerne i den første Tilstand flyver rundt mellem hverandre som Myg i en Sværm, i den anden er de samlede i en »Bunke« (man kan f. Eks. tænke paa en Bunke ganske smaa magnetiske Staalkugler, der »breder sig ud« paa et Bord ligeom en Vanddraabe), medens de som Is er hæftet tæt sammen som Byggesten i et regelmæssigt Bygningsværk (Iskrystallerne). At saa forskellige Tilstande er mulige beror paa, at Molekylerne dels er i stadig Bevægelse med Hastigheder, som vokser med Temperaturen, og dels er underkastede den gensidige Tiltrækning, som bliver meget stor, naar Molekylerne er meget nær hverandre. I *Damp* er Hastighederne saa store, at Molekylerne ved Sammenstød springer tilbage fra hverandre, idet Hastigheden »overvinder« Tiltrækningskraften; men afkøles Dampen, bliver efterhaanden flere og flere af Molekylerne saa langsomme, at de »bliver hængende« paa hinanden ved Sammenstød; det er det, vi kalder *Dampens Fortætning til Vand*. Men selv i Vandet beholder Molekylerne noget af deres Hastighed; kunde vi iagttage dem, vilde vi se dem i livlige Svingninger mellem hverandre, som om de prøvede paa at rive sig løs igen; først ved yderligere Afkøling dæmpes disse Svingninger saa stærkt, at de enkelte

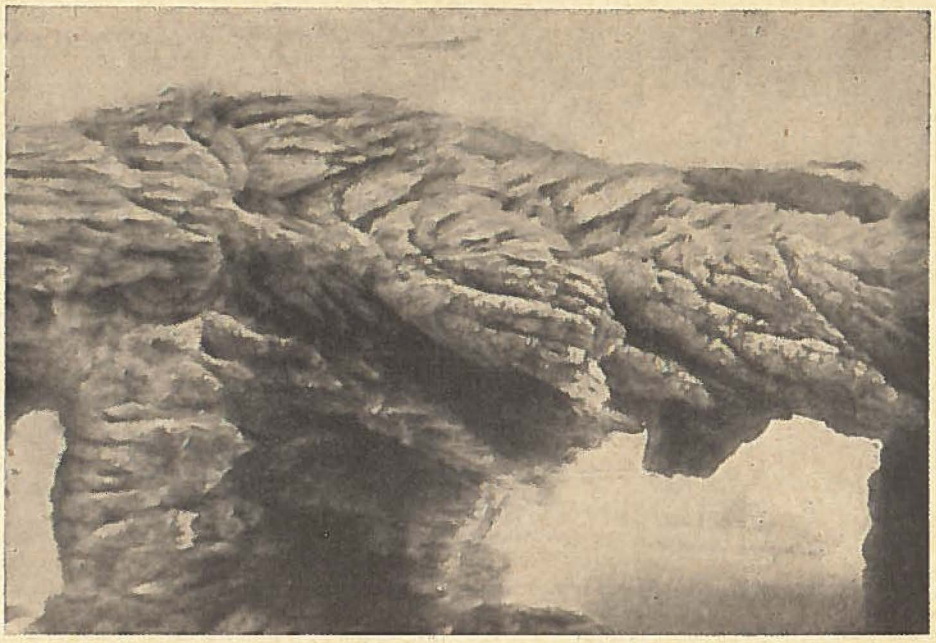


Fig. 1. Isaflejring paa et Jernrækværk i Harzen. De enkelte „Fjer" vender mod Vinden.

Molekyler kan »falde sammen« ligesom regelmæssigt formede Byggeklodser til de Figurer, vi kalder Iskrystaller; vi har da *Vandets Størkning til Is*.

Ved Smeltning og Fordampning foregaar naturligvis det hele i omvendt Orden, idet Opvarmningen bevirker, at Molekylernes Hastighed vokser, saa de tiltrækkende Kræfter efterhaanden overvindes, først i Isen, saa Opbygningen i Krystaller falder sammen til en uordnet Bunke, og saa i Vandet, saa Bunken splittes i en Sværm frit flyvende Molekyler.

Imidlertid maa det bemærkes, at alle Molekyler ved en bestemt Temperatur *ikke* har samme Hastighed; der findes altid nogle, omend faa, der har *for* stor Hastighed til Tilstanden og derfor river sig løs; og omvendt vil et Molekyle fra Vanddampen, som er i Luften, hvis det under sin Flugt rammer noget Vand eller Is, blive hængende ved det og altsaa blive til Vand, henholdsvis Is. Det er denne Udveksling af Molekyler, det drejer sig om, naar vi taler om Vandets eller Isens *Damptryk*. Naar f. Eks. Damptrykket er ca. 4,5 mm ved 0°, saa betyder det, at hvis der ved 0° er saa mange Vandmolekyler (Damp) i Luften, at de trykker ligesaa meget som 4,5 mm Kvægsølv, da vil der inden for et givet Tidsrum flyve ligesaa mange Molekyler fra Luften ned i Vandet (eller Isen), som herfra ud i Luften; denne er da »mættet« med Vand. Er Luften *ikke* mættet, hvis Damptrykket f. Eks. ved 0° kun er 4 mm, flyver der flere Molekyler fra Vandet ud i Luften end den omvendte Vej, d. v. s. Vandet (Isen) fordamper.

Det vil heraf forstaas, at naar man har Vand eller Is i Berøring med Luft, kan man aldrig faa mere Damp i Luften end svarende til Damptrykket ved den paagældende Temperatur. Men hvis der nu ikke er noget Vand eller Is i Forvejen, hvad saa? Man har gjort Forsøget og afkølet Luft saa meget, at Vandet skulde fortættes, og det viste sig da, at der dannedes *Taage* i Rummet, d. v. s. en stor Mængde ganske smaa Draaber. Det maa forstaas saaledes, at ved og under Fortætningstemperaturen bliver de enkelte Molekyler, der mødes, hængende ved hverandre, som de ellers bliver hængende i Vandfladen, og der dannes altsaa smaa fritsvævende »Molekyle-Bunker« eller Vanddraaber, som langsomt synker ned. Men Forsøget er yderst lunefuldt; har man gjort det nogle Gange i samme Luftmængde, lykkes det ikke mere; Taagen udebliver trods Afkølingen. Og paa samme Maade med Is; det er muligt at afkøle Vand betydeligt under 0°, uden at det fryser; men kastes da en Krystal ned i det, eller rystes det stærkt, fryser det pludse-

orologiske Betingelser paa Luftfartøjer

Helge Petersen.

ligt. Man kalder de to Tilstande »overmættet« Luft og »underafkølet« Vand.

Det vilde føre for vidt at komme nærmere ind paa den fysiske Aarsag til disse mærkelige Tilstande. Vi maa nøjes med at anskueliggøre dem paa følgende Maade. Naar de enkelte Vandmolekyler skal slutte sig sammen til en Vanddraabe eller endnu nærmere til en Iskrystal, saa er det som om de enkelte Molekyler skulde »passes« sammen ligesom de enkelte Klodser i et Læggespil; det er ikke nok, blot at de bringes i indbyrdes Berøring; derved »bliver Figuren ikke rigtig«. Og denne Lighed gaar saa langt som til, at det er nemmere at bygge videre, naar først en Del Klodser *er* samlede; det er den rigtige Sammenpasning af *de første* Klodser, der er det sværeste. Overført paa Vandets Fortætning betyder det, at Dampmolekylerne helst vil have en »færdig« Vandoverflade (eller Iskrystal) at bygge videre paa, naar de skal fortættes; i Mangel deraf kan de tage til Takke med en særlig Slags Støvkorn, de saakaldte Kondensationskærner, navnlig hvis disse er elektriske; evt. med skarpe Kanter og Spidser paa større faste Legemer (jfr. den kendte Ting, at *Rim* gerne kommer først paa Spidser og Kanter). Derfor blev der ved det ovenfor beskrevne Forsøg med Afkøling af Luft straks dannet Taage de første Gange; men ved de senere Forsøg blev Vandet ikke fortættet, men Dampen underafkølet, fordi Taagedraaberne ved de første Forsøg havde »vasket« Luften »ren« for Kærner. Vandmolekylerne kunde da ikke faa lavet den første »Sammenlægningsfigur«, som er nødvendig for den videre Opbygning af en Taagedraabe eller Iskrystal.

Læseren vil sikkert allerede have forstaaet de her beskrevne Forholds Betydning for Isdannelsen paa Luftfartøjer. I nogen Højde over Jorden er Luften som Regel *meget* ren, næsten fri for Kærner o. lign. Den vil i saa Fald ved Afkøling let blive overmættet m. H. t. Vanddamp og evt. Vanddraaber, f. Eks. Taagepartikler, kan blive underafkølet. Man har faktisk iagttaget ganske smaa Vanddraaber (Skypartikler) ved indtil 20° Frost. Kommer Maskinen nu ind i en Sky eller Regn af saadanne underafkølede Vanddraaber, vil disse med Begærlighed benytte dens Kanter o. lign. som det nødvendige første Udgangspunkt til videre Opbygning af Iskrystallerne, og man kan saa faa en rivende hurtig Isdannelse.

Førend vi gaar videre, kan der maaske være Grund til at erindre om, at man som Regel angiver Luftens Vandindhold ved den relative Fugtighed, d. v. s. Forholdet (angivet i Procent) mellem det Damptryk, der *er*, og det, der *skulde* være, for at Luften skulde være mættet. At Luft er *overmættet*, vil altsaa sige, at den relative Fugtighed er over 100 %. Noget saadant er virkelig maalt i Skyer.

Vi vil herefter se nærmere paa Betingelserne for selve Isafsætningen. Den første Betingelse er naturligvis, at Maskinens egen Temperatur er under 0°; der kan ikke afsættes Is paa et Legeme, der er over 0°; i alle Tilfælde kan Isen ikke *fryse fast*, højst ligge løst, og altsaa ikke give Anledning til fortsat Vækst af Ismængden. Denne Betingelse vil normalt kun være tilstede, hvis Maskinen i kortere eller længere Tid har opholdt sig i et Luftlag med Temperatur under Frysepunktet. — Man tør dog rimeligvis ikke ganske se bort fra den følgende, teoretiske Mulighed. Maskinen antages at befinde sig i et Luftlag, hvis Temperatur er meget lav, men dog over 0°, og hvis relative Fugtighed er stor, uden at den dog er mættet, f. Eks. 90 %. Den skulde kunne være her med fuld Sikkerhed. Men sker det saa, at den bliver vaad, f. Eks. ved at den træffes af Regndraaber, vil Vandet fordampe meget livligt fra den paa Grund af Farten, og den vaade Maskine vil derved kunne afkøles betydeligt. 1 g Vand, d. v. s. ca. 300 alm. smaa Vanddraaber, vil ved deres Fordampning tage Varme nok fra Maskinen til at afkøle f. Eks. 100 g af dens Overflade 5—6°, hvorved Overfladens Temperatur let vil naa en Del under Frysepunktet. Men da vil den Luft, der kommer i Berøring med den afkølede Overflade, blive *overmættet*, og der er Chance for, at der fortættes Vanddamp paa den til Is. Og er dette først begyndt, fortsættes Processen som en »Svikmølle«, idet Afsætningen af Is giver forøget Fordampning med tilhørende Afkøling o. s. v. (Det maa herved erindres, at Isens Smeltevarme,

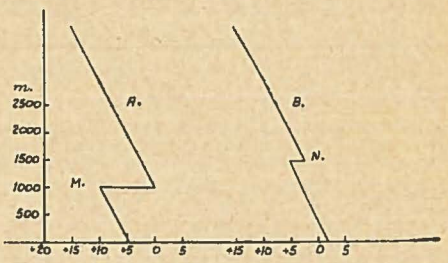


Fig. 3.

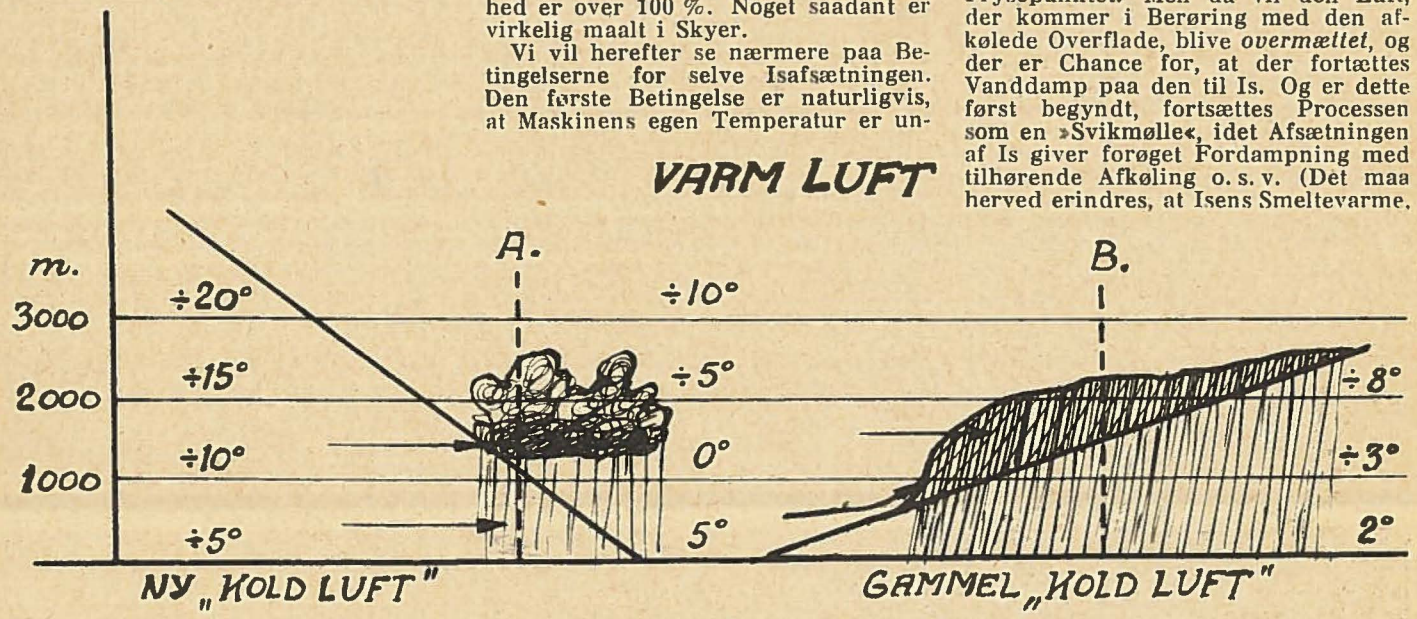


Fig. 2. Tværsnit af „Koldfront" (til venstre) og „Varmfront" (til højre).

som tilføres Maskinen under Frysningen, kun er ca. 80 cal. overfor Fordampningsvarmens 5—600 cal., som fratages Maskinen). Er f. Eks. Luftens Temp. 1° og dens rel. Fugt. 90 %, faas Damptrykket 4,4 mm; men med dette Damptryk er Luften mættet allerede ved ÷ 1°, d. v. s. der er gode Betingelser for Isdannelse allerede ved et Par Kuldegrader, som efter ovenstaaende hurtig kan naas.*) Efter dette skulde det *kunne* være farligt at flyve længere Strækninger gennem meget fugtig Luft allerede ved Temperatur lidt over Frysepunktet. Men der skal dog i det følgende regnes med, at Maskinens Temperatur skal være under Frysepunktet.

En af de farligste Situationer synes at indtræde, hvis Maskinen kommer ind i *underafkølet Regn*. Idet Draaberne slaar mod Maskinen, fryser de pludselig til et fast, sammenhængende Islag som allerede beskrevet ovenfor. Mindre farligt skal det være, hvis det kun drejer sig om underafkølede *Taage*draaber, der jo er ganske smaa. Denne Forskel mellem store og smaa Draaber kan forstaas, naar man erindrer sig, hvordan det gaar, naar man fører en Stok gennem Vandet og prøver at skubbe til Smaating, der flyder paa det; det er næsten ikke muligt at træffe de *smaa* og *lette* Genstande; den lille Bølge umiddelbart *foran* Stokken skyder Smaatingene til Side, saa Stokken gaar klar af dem. Men forholdsvis *tunge* Ting har for stor Inerti til, at den lille Bølge kan flytte dem hurtigt nok, derfor er det lettere at træffe dem. Paa samme Maade gaar det med Draaberne; Taagepartiklerne (Skydedele), med en Størrelse af nogle Hundrededele mm (Faldhastighed nogle mm i Sek.) bliver for Størstedelen »fejet til Side« af Frontbølgen eller glider af langs Siderne; men rigtige Regndraaber, 1 à 2 mm store, som falder flere m i Sek. — for ikke at tale om de endnu større — slaar lige paa, fordi de er for tunge til, at de kan fejes til Side af Luftstrømmen.

En og anden vil maaske forbavses over, at Luftens Vanddamp virkelig i større Maalestok kan fortættes til *Vand*draaber, der er betydelig koldere end 0°. Der kan heroverfor henvises til, at man direkte har iagttaget de enkelte Smaadraaber i Skyer ved meget lave Temperaturer. Og at ogsaa disse Smaadraaber vil give Anledning til Overisning, naar blot de indfanges, er til Overflod bekræftet af det kendte Fænomen, at fritstaaende Genstande i Højfjelde, Træer, Telegrafpæle, Huse o. s. v., om Vinteren ofte dækkes af et enormt Islag, afsat af den fugtige Luft eller Skyerne; svarende hertil er Laget tykkest imod det Verdenshjørne, hvorfra den fugtige Luft plejer at komme, ligesom Isen paa en Flyvemaskine vokser *fremad*, fordi den modtager den stadige Nytilførsel af Fugtighed *forfra* (se Fig. 1).

Mens *flydende* Nedbør — Maskinens Temperatur forudsat under 0° — saaledes som Regel vil være farlig at komme ind i, er dette ikke Tilfældet med *fast* Nedbør, Sne eller Hagl. Hvis blot *al* Nedbøren er frossen, saa er den *tør* og vil ikke klæbe fast, men prelle af (jfr., at man ikke kan lave Snebolde af »Frostsne«). Men er der Vanddraaber imellem, hvad der undertiden er (»Tøsne«), vil disse ikke alene selv kunne afsætte Is, men de kan ogsaa gøre Snefuggene (Iskrystallerne) klæbrige, saa de nu sætter sig fast og derefter fryser. Denne Isaflejring antager let et betydeligt Omfang, kan f. Eks. tilstoppe Rørmundinger o. lign., men sidder mindre fast, end naar den blot skyldes Regndraaber.

Det andet Hovedproblem bliver nu, hvornaar de beskrevne fysiske Betingelser kan ventes at være tilstede i Atmosfæren, d. v. s. under hvilke *meteorologiske* Forhold.

En Temperatur under 0°, som var en Hovedbetingelse, kan principielt *altid* træffes, men om Sommeren naturligvis kun i store Højder (hos os). Rundt regnet kan man jo gaa ud fra, at Temperaturen aftager omkring 0,5° pr. 100 m eller 5° pr. km. Paa en mild Vinterdag kan man altsaa vente at finde »0° — Isotermen« i 1 km Højde, men paa en varm Sommerdag først over 4 km. Svarende hertil viser Statistiken (se nedenfor) naturligvis, at Overisning er hyppigere om Vinteren end om Sommeren. I sidste Tilfælde drejer det sig da gerne om Flugt i meget store Cumulus Skyer (Cu. Nb), der er »skudt op« til de meget store Højder og dér indeholder underafkølede Vanddraaber eller Slud. Men det er øjensynligt, at det er *om Vinteren*, at den egentlige Fare er tilstede, i alle Tilfælde hos os. Nu kompliceres imidlertid Forholdene derved, at den omtalte Aftagen af Temperaturen med Højden meget ofte ikke foregaar jævnt, men springvis; ikke sjældent forekommer »Inversioner«, d. v. s. Temperaturen falder indtil en vis Højde, for saa pludselig, indenfor et ganske lille Højdeinterval, at stige noget, undertiden flere Grader, hvorefter Faldet fortsættes. En saadan Inversion er gerne — men ikke altid — betinget af Tilstedeværelsen af et Lag af varmere og mere fugtig Luft ovenover et koldere Lag, og det *kan* være saa heldigt — eller om man vil, *u*heldigt —, at Inversionen netop ligger saadan, at Temperaturen, naar man passerer gennem den, springer fra negative til positive Værdier. Vi har da netop Mulighed for det Tilfælde, der er omtalt ovenfor, at en Maskine først afkøles ved Flugt gennem et koldt Lag og derefter kommer ind i et varmere og fugtigt Lag. Nu er det paa den anden Side saa heldigt, at hvis Fugtigheden i »Overlaget« virkelig er stor, da vil den gerne røbe sig derved, at selve Berøringen med det kolde »Underlag« giver Anledning til Fortætning, d. v. s. Dannelsen af et Skylag lige ved Overgangen *(Stratus)*, saa man kan se, at der er noget at tage sig i Agt for. Undertiden kan man endda faa et ret tydeligt Fingerpeg med Hensyn til, om der er Fare paa Færde eller ikke. Hvis dette Skylag nemlig ikke er altfor tæt, saa vil Solen eller Maanen, naar de ses derigennem, vise de bekendte Ringe m. m. og derved give sikre Oplysninger om, *hvad* Skyen bestaar af. Ses der kun en Glorie, der naar *fra* selve Skiven 2—4° udad, vekslende med blaalige og brunlige Farver, da bestaar Skyen af *Vanddraaber* og vil altsaa let være farlig at komme ind i. Disse »Ringe« skyldes nemlig Lysets Interferens under Passagen mellem Draaberne (ligesom Ringene om en Lygte i Taage); man kan endog beregne Draabernes Størrelse paa Grundlag af Maaling af disse Ringe (»Bishop's Ring«). Drejer det sig derimod om den i stor Afstand fra Skiven (ca. 22°) skarpt aftegnede Ring, ofte med svage Regnbuefarver, sjældnere forsynet med Bisole, da bestaar Skyen af Iskrystaller (naturligvis ganske smaa); det er Lysets Brydning i disse, der frembringer Ringen (derfor Regnbuefarverne). En saadan Sky maa altsaa være mindre farlig at komme ind i, fordi der ikke kan antages at være underafkølede Vanddraaber i Nærværelse af de »færdige« Iskrystaller (jfr. ovenfor). Saadanne Stratus-Lag vil imidlertid sjældent være af større Mægtighed.

Farligere bliver Situationen, naar Inversionen er et Led i en Vejrtilstand, som betinger Nedbør. Inversionslaget vil da hælde lidt (omkring 1:100) mod Jordoverfladen, og det er Luftmassernes relative Bevægelse langs dette Lag, der betinger Nedbøren. Det er først de senere Aars Udvikling indenfor Meteorologien med det frontologiske Vejrstudium (»Luftmasseanalyse«), som har skaffet Klarhed over, hvordan dette foregaar. I Henhold til disse Forestillinger bestaar Mekanismen ved Cyklon-Regnvejr deri, at varm og fugtig Luft blæser op over et kileformet Lag koldere Luft (»Varmfront Regn«), eller deri, at en Kile af kold Luft presser sig ind under et Lag af varmere Luft og saaledes løfter dette (Koldfront-Nedbør). I hosstaaende Fig. 2 er vist et Tværsnit af saadanne forskellige Luftmasser.*) Den varme Luft befinder sig ligesom i et Trug, hvis Sider udgøres af de kolde Luftmassers Skraaninger (der er stærkt overdrevne i Fig.). Idet Pilene angiver Luftens Bevægelsesretning, forstaas det, at den varme Luft maa glide op over den foranværende Kile af kold Luft, hvorved den afkøles adiabatisk og giver Anledning til et stærkt udbredt, jævnt Skydække (Nimbus, Stratus) med tilhørende jævn Regn (»Varmfront Regn«). Bagfra presser den kolde Kile paa og tvinger den foranværende Varmluft til »passiv« Opstigning med medfølgende Skyer og Regn (Cumulus, bygeagtig Regn). Endvidere angiver de vandrette Linjer Højden (500, 1000 m o. s. v.).

(Fortsættes i næste Nr.)

*) Den beskrevne Proces begunstiges yderligere ved den Omstændighed, at Damptrykket for Is er en lille Smule mindre end Damptrykket for det til samme Temperatur underafkølede Vand. Under saadanne Forhold kan altsaa evt. Vand fordampe fra Maskinen samtidig med, at Dampen fra Luften fortættes til Is paa den.

*) Læsere, der maatte ønske nærmere Oplysninger om Frontanalyse, kan f. Eks. finde disse i Fysisk Tidsskrift, 1926 og Hæfte 2—4 1936.

Oberst Lindbergh's nyeste Privatflyvemaskine.

INGEN udenfor en meget snæver Kreds har vidst, at Oberst Lindbergh for nogle Maaneder siden henvendte sig til det engelske Firma Philips & Pours Aircraft Ltd. for at bestille en privat Flyvemaskine. Maskinen, der fornylig har gennemgaaet de første Prøveflyvninger, er konstrueret af Mr. F. G. Miles, og den har faaet Typebetegnelsen Miles »Mohawk«.

Oberst Lindbergh har fulgt Maskinens Tilblivelse med den største Interesse, og mange Enkeltheder er hans egne Ideer. Resultatet er ikke alene blevet en ualmindelig velkonstrueret og velflyvende Sportsmaskine, men ogsaa en af de smukkeste Maskiner at se paa.

Miles »Mohawk« er et let, tosædet, lavvinget Monoplan, hvis Hastighed ligger omkring 320 Kilometer i Timen. Den er udstyret med Miles patenterede Flaps, der giver god Manøvreevne under langsom Fart — og ringe Landingshastighed. Udstyret bestaar af dobbelte Styregrejer, elektrisk Startanordning, Radio, Hjulbremser, indstillelige Pedaler til Hammelen, Positionslanterner og en Natlandingslanterne i venstre Plan. Gennem en udvendig Dør er der Adgang til et rummeligt Bagagerum.

Lindbergh's engelske Miles „Mohawk".

Overfor Fører- og Passagersædet er anbragt et forskydeligt Ruf. Understellet er indrettet paa en saadan Maade, at Hjulene kan ombyttes med Pontoner. Maskinen er malet sort og orangefarvet, og Lindbergh har valgt disse Farver, fordi de ses bedst under alle Vejrforhold.

Selv om Lindbergh har valgt at købe en engelsk Maskine, har han dog valgt en amerikansk Motor, idet »Mohawk« er blevet udstyret med en amerikansk »Menasco«, sekscylindret, supercharged Rækkemotor paa 200 HK.

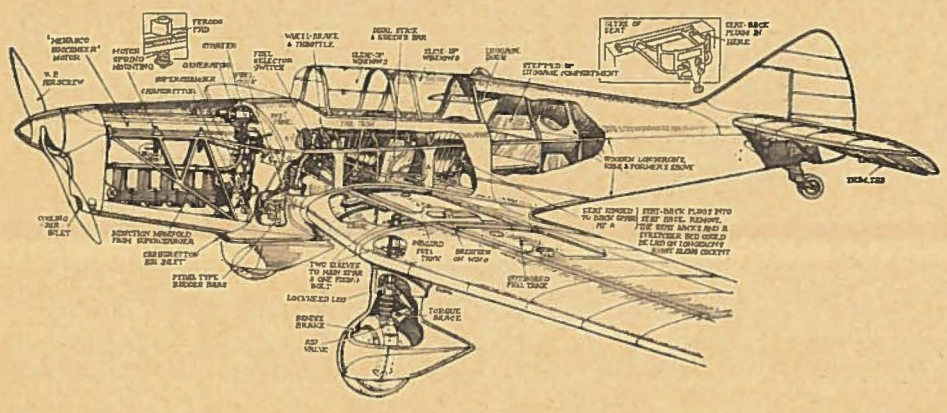
Amerika er ogsaa paa anden Maade repræsenteret i Maskinen, nemlig ved nogle Faldskærmslys med elektrisk Affyring. Apparatet bestaar af tre smaa Beholdere, der er bygget ind i Kroppen, og Faldskærmslyset tændes ved at trykke paa en elektrisk Kontakt.

Maskinens Data er iøvrigt følgende:

Konstruktionen er af Træ med Lærredsbeklædning. Sæderne er anbragt i Tandem, og det bageste (Passagersædet) er indstilleligt.

Spændvidde 10,1 m; Længde 8,0 m; Tomvægt 800 kg; Fuldvægt 1350 kg; Hastighed 320 km/T.

Oberst Lindbergh har selv fulgt alle Prøverne.



ELEKTRISK UDSTYR
TIL
FLYVEMASKINER

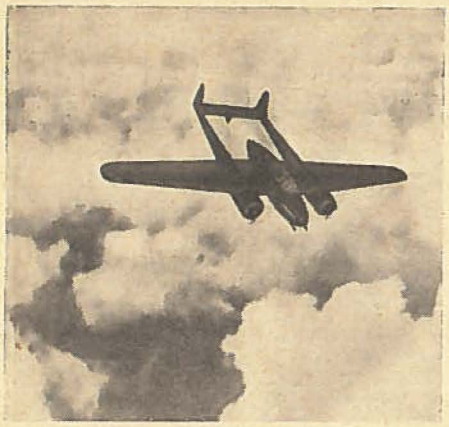
MAGNETER
DYNAMOER
TÆNDRØR
LANTERNER
RADIO-AFSKÆRMNINGSDELE

BOSCH
A/S MAGNETO
KØBENHAVN

Generalrepræsentanter for
ROBERT BOSCH A. G.
STUTTGART

NAVNET BOSCH ER DEM EN GARANTI FOR KVALITET

EN MODERNE KAMPMASKINE



Fokker G. 1.

DEN moderne Luftkrigs vigtigste Vaaben er Bombemaskinen, og derfor maa Luftforsvaret i størst mulige Grad bestræbe sig for at hindre fjendtlige Bombemaskiner i at naa deres Maal. Den Flyvemaskinetype, der hidtil har været brugt til dette Formaal, har været den eensædede, eenmotorede Jager, men dens Hverv er imidlertid blevet gjort uhyre besværligt, grundet paa de senere Aars vældige Fremskridt i Bombemaskinernes Udvikling, idet sidstnævnte har opnaaet en betydelig forøget Aktionsradius, en større Hastighed og en mere effektiv Bevæbning.

Til Gengæld har man naturligvis tilstræbt at gøre Jagerne saa stærke som muligt, d. v. s. at give dem en kraftig Bevæbning, men i saa Henseende er Konstruktørerne hæmmet af den begrænsede Vægt, som en Jager kan belastes med, for at det ikke skal gaa ud over dens andre Egenskaber.

Fokker har nu ydet sit Bidrag til Løsning af Spørgsmaalet ved Konstruktionen af den nye Kampmaskine G. 1, der skal have alle den eensædede Jagers Egenskaber samtidig med at være kraftigere bevæbnet end nogen af denne Type.

G. 1 er et tomotoret, tosædet Monoplan, bevæbnet med to 23 mm Kanoner og tre 7,9 mm Maskingeværer foruden en Bombelast paa 400 kg. Det har en største Hastighed paa 470 km/T. og kan tilbagelægge en Strækning paa ca. 1400 km.

Paa Grund af sin store Hastighed og Stigeevne er G. 1 velegnet til Angreb paa Bombemaskiner, og den Omstændighed, at Maskinen er udstyret med to Motorer, bevirker, at den førnævnte kraftige Bevæbning kan indbygges. Da den af samme Grund kan medføre en forholdsvis stor Last af Brændstof, kan den holde sig i Luften længere end den eensædede Jager. Dens Kampkraft er ogsaa større end den eensædede Jagers, fordi der agterude er monteret et drejeligt Maskingevær. Konstruktøren hævder, at den ogsaa har fremragende Manøvreevner og bl. a. kan dykkes til største Hastighed.

G. 1 er ogsaa ypperlig egnet til Rekognosceringsbrug. Den har Plads til en Observatør, den har Radio, der kan indbygges Fotografiapparat, og ved at fjerne de to Kanoner opnaar den at kunne medføre mere Brændstof og derigennem en større Aktionsradius. Baade Førersædet og Observatørsædet er lukket, saaledes at begge opnaar en betydelig større Bevægelsesfrihed end Tilfældet er i de aabne Maskiner. Som Rekognosceringsmaskine kan den tilbagelægge 1600 km, og en lignende Distance kan den gennemflyve som Bombemaskine.

Konstruktion og Bevæbning. G. 1 er et fritbærende Monoplan med to luftkølede Motorer i Planets Forkant og udstyret med indtrækkeligt Understel.

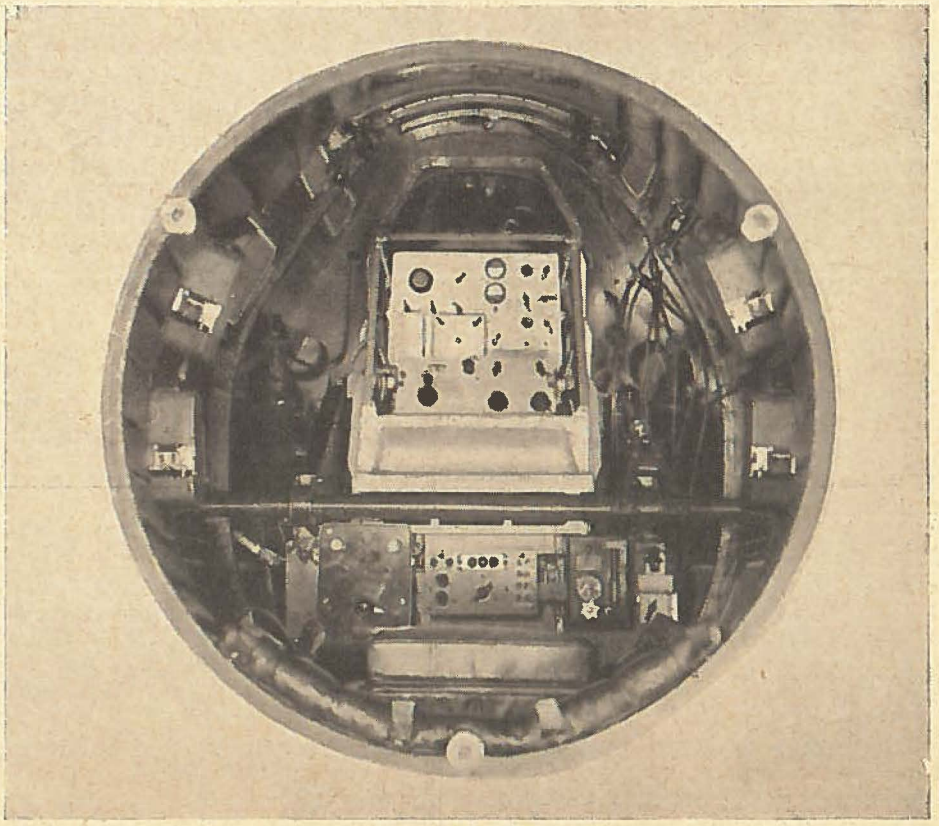
Planet og Kroppen udgør en Helhed, og Konstruktionen er af Træ, beklædt med Krydsfinér.

Forude i Kroppen er anbragt to 7,9 mm Madsen Maskingeværer med tilhørende Ammunitionskasser (to Kasser med 550 Patroner i hver), og nedenunder disse er installeret to 23 mm Madsen Kanoner med et Magasin à 100 Skud til hver. Flyveren sidder mellem de to Kanoner, foran Planets forreste Kant, og har herfra et godt Udsyn. Et tredje Maskingevær er anbragt drejeligt i Observatørens Sæde.

Som Motorer kan anvendes Typer mellem 500 og 800 HK. som f. Eks. Hispano Suiza 80-02 eller Bristol Mercury VII.

De nærmere Data for G. 1, udstyret med 2 Bristol Mercury VII, er følgende:

Spændvidde	16,5 m
Længde	10,3 m
Højde	3,37 m
Planareal	35,7 m²
Tomvægt	3250 kg
Nyttelast	1500 kg
Fuldlast	4750 kg
Største Hastighed (i 4420 m)	470 km/T
Marchhastighed	360 km/T
Stigetid til 1000 m	1,6 Min.
Stigetid til 2000 m	3,15 Min.
Stigetid til 4000 m	6,1 Min.
Stigetid til 6000 m	9,5 Min.
Stigetid til 8000 m	16,0 Min.
Tophøjde	9600 m



Observatørsædet i Fokker G. 1.

Meddelelser fra Selskabet.

Flyvestævner.

DEN 10. Januar 1937 starter *Le Rallye du Hoggar* et internationalt Sportsflyverstævne arrangeret af *l'Aéro-Club de France* og *l'Aéro-Club d'Algerie*. Løbet gaar fra Algier over Saharas Oaser til Tamanrasset i Hoggar-Bjergene. Alle nærmere Oplysninger kan faas ved Henvendelse til Selskabets Kontor.

Internationalt Flyvestævne i Zürich.

L'AÉRO-CLUB de Suisse arrangerer i Dagene fra den 23. Juli til den 1. August 1937 et stort internationalt Flyvestævne i Zürich-Dubendorf i Lighed med de i 1922, 1927 og 1932 afholdte Stævner. I Stævnet deltager baade militære og civile Maskiner, og den indbydende Klub understreger meget stærkt Ønskeligheden af, at saa mange Sportsflyvere som muligt deltager. Forhaabentlig kan vi ogsaa her fra Danmark møde med civile Deltagere i denne store internationale Dyst. Alle nærmere Oplysninger faas paa Selskabets Kontor.

Nye Medlemmer af Kgl. Dansk Aeronautisk Selskab.

Automobilhandler V. Hinrichsen.
Fabriksassistent C. U. Maaløe-Jespersen.
Elektrotekniker Langå-Jensen.
Direktør Harry Larsen.
Installatør Juul-Hansen.
Radiotelegrafist P. Chr. Oscanyan.
Arkitekt Øhlenschläger.
Grosserer J. E. Jensen.
Bogholderske Birgitte Stoffregen.
Premierløjtnant Edsen-Johansen.
Grosserer R. Groth-Hansen.
Brdr. Harborg.
Bogtrykker K. Rosendahl.
Konsul Blichfeldt
Konsul Villemoes.
Raadmand P. Nielsen Koch.
Fotograf Lothar Fialla.
Redaktør L. V. Jensen.
Løjtnant Per Perch.
Konsulent Toftdahl Møller.
Læge Perch Tistrup.
Bjærgningsentreprenør Claus Sørensen.
Redaktør Ree.
Leo Jensen.
Automobilforhandler N. Chr. Frikke.
Gaardejer Holger Villadsen.
Direktør Rørkjær Christensen.
Automobilhandler Petersen.
Teglværksejer L. A. Christensen.

HELLESENS
SENIOR

HELLESENS SENIOR er en stor, stærk, paalidelig Haandlygte

HELLESENS SENIOR giver blændende Lys Aar efter Aar med HELLESENS verdenskendte Tørelement

HELLESENS SENIOR i Regn og Blæst uden at blinke

Absolut farefri i Garager, Stalde, Pakhuse og i Hjemmet

BLINDFLYVNING

Af Premierløjtnant Michael Hansen.

(Fortsat fra forrige Nr.)

Landing i usigtbart Vejr og Taage.

FOR enhver Flyveplads, der skal kunne benyttes til Landing under vanskelige Vejrforhold, er fastsat en Indflyvningszone (tysk: Schneise). Indflyvningszonen er fastsat under fornøden Hensyntagen til mulige Hindringer i Flyvepladsens Nærhed og af Hensyn til Kompasfejlene saa nær Øst-Vest som muligt.

Har man efter den tidligere beskrevne Metode nærmet sig en Plads, og er Vejrforholdene saaledes, at Terrænhindringer omkring Pladsen ikke er dækket af Skyer, er det naturligvis simplest at »støde igennem« kort før eller efter, man faar QFG (Plads).

Er Terrainforholdene omkring Pladsen vanskelige vil 45°-Metoden med Fordel kunne anvendes.

45°-Metoden.

Denne Metode kan anvendes, naar Skyhøjden er lav, men ikke saa lav, at Terrainhindringerne omkring Pladsen naar op i Skyerne. Man flyver mod Pladsen som tidligere beskrevet. Den for ZZ-Landing fastsatte Indflyvningszone tænkes nu delt ved to Linier, der danner en Vinkel paa 45° med Indflyvningsretningen som vist paa Fig. 1.

Fremgangsmaaden er da følgende:

I samme Øjeblik, man er over Pladsen (faar QFG), flyver man i eet Minut bort fra Pladsen paa en Kurs, der er 45° forskellig fra Indflyvningskursen, derefter svinger man paa sædvanlig Maade, saaledes at man efter Afslutning af Svinget befinder sig i Indflyvningszonen og nu stødes igennem. Man opnaar derved, at man kommer til at støde igennem, hvor Terrainforholdene er bedst, og ved at afpasse sin Højde, saaledes at man ikke er for længe om at støde igennem (mindre end eet Minut), vil man kort efter være over Pladsen. Indflyvning til Landing foregaar derefter med Sigt.

Er Vinden meget stærk, bør man tage Hensyn hertil ved Fraflyvning og Indflyvning, men da Indflyvningszonen kan paaregnes at gaa nogenlunde gennem Midten af Pladsen, vil det i Almindelighed være tilstrækkelig nøjagtig i den korte Tid, det drejer sig om, at regne de respektive beholdne Kurser som Kompaskurser.

Som Fraflyvningskurs vælger man den Kurs, der ligger nærmest ved Kursen, man styrer, inden man faar QFG.

ZZ-Landing.

Blindflyvningens højeste Skole er Landing i Taage eller meget usigtbart Vejr. Her kræves den fineste og nøjagtigste Flyvning og en sikker og hurtig Navigation. Under almindelig Blindflyvning vil Flyveren have en temmelig stor Bevægelsesfrihed med Hensyn til at holde en nøjagtig Højde, Hastighed og Kurs. Anderledes under Landing. Her skal de tre Faktorer afpasses nøje, og kun den Flyver, der

(Fortsat fra forrige Nr.)

behersker Blindflyvning til Fuldkommenhed, vil have Betingelser under vanskelige Forhold.

For enhver Flyveplads, hvor Landing efter ZZ-Metoden er forberedt, er fastsat en Indflyvningszone, der

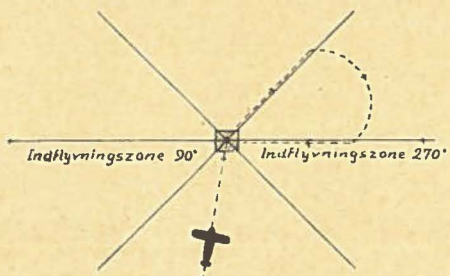


Fig. 1

som tidligere nævnt bør ligge saa nær Øst-Vest som muligt. Afhængig af Vindretningen kan man da benytte den østlige eller vestlige Indflyvningszone. Indflyvningszonen angives altid *misvisende.*

Fremgangsmaaden ved ZZ-Metoden er nu følgende:

Man flyver som sædvanlig mod Pladsen, indtil man faar QFG (Plads). Derefter flyver man bort fra Pladsen paa een af de tre senere beskrevne Maader og flyver bort saa længe, at man faar en Indflyvning til Pladsen paa 7 Minutter.

At Landing skal foretages efter ZZ-Metoden angives ved Forkortelsen: QGX. (I Tyskland anvendes den uofficielle Forkortelse QLZ).

Herefter kan følge Oplysninger om Vindretning og Vindstyrke, Barometerstand, og Oplysning om, hvilken Indflyvningszone der skal benyttes. Meldingen kan eksempelvis se saaledes ud:

QGX 265—300—200—100—50
QAN 305—32 QFE 995,5

og betyder:

Land efter ZZ-Metoden. Indflyvningszone 265°. Fraflyvningshøjde 300 m. Indflyvningshøjde indtil 3½ Min. før Plads 200 m, derefter 100 m indtil »Motor høres« og 50 m indtil ZZ (Gas væk — Landing). Vind ved Jord 305° 32 km/Timen. Barometerstand 995,5 Millibar.

Højderne angives over Flyvepladsen og kontrolleres efter Fin-Højdemaaleren, efter at den er indstillet efter den herskende Barometerstand.

Den Tid, man skal flyve bort fra Pladsen for at faa 7 Min. Indflyvning, kan med Tilnærmelse beregnes af Formlen:

Fra- og Indflyvningskursen maa forud beregnes under Henvisning til den opgivne Indflyvningszone og Vind.

Afhængig af den Kurs, man styrer, naar man nærmer sig den paagældende Flyveplads, anvendes tre forskellige Fraflyvninger:

a) Parallelfraflyvning.
b) 4°-Fraflyvning.
c) 8°-Fraflyvning.

a) anvendes, naar Pladsen anflyves paa en Kurs, der omtrent ligger i Indflyvningszonens Retning.

b) anvendes, naar Pladsen anflyves paa en Kurs, der omtrent ligger i Fraflyvningsretningen.

Heraf fremgaar, at der vil forekomme Tilfælde, hvor man kan vælge mellem to af de nævnte Fraflyvningsmetoder.

Hosstaaende- Skitse viser de tre Metoder.

Princippet for ZZ-Metoden er nu følgende:

Efter at man har faaet »Plads« (QFG) styres en af de tre Fraflyvningskurser, afhængig af den Kurs, man styrer mod Pladsen.

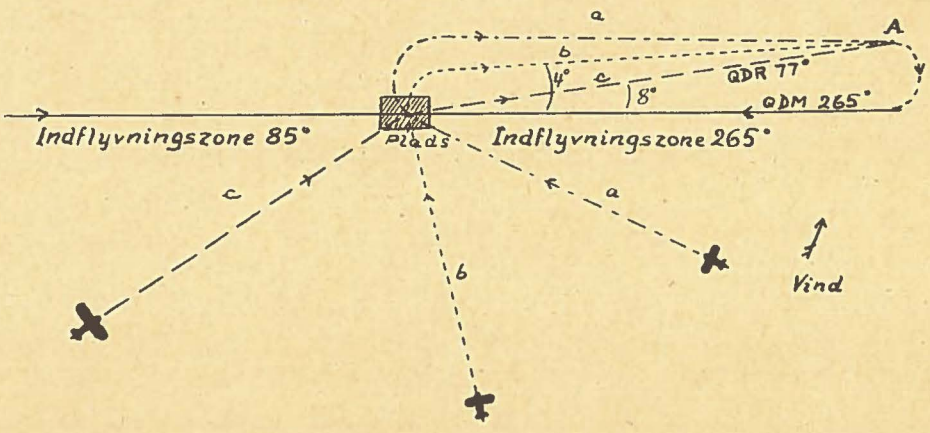


Fig. 2

Formaalet med Fraflyvningen er at naa til Punkt A, hvor man i det skitserede Tilfælde kan forvente en QDR-Pejling paa 77°, hvad enten man har valgt den ene eller den anden Fraflyvningskurs.

Man flyver nu bort fra Pladsen (i 300 m Højde) i den beregnede Tid og forlanger i det sidste halve Minut QDR?, for at kontrollere, om man nu ogsaa er kommet til Punkt A.

Viser QDR-Pejlingen, at man er kommet for langt bort fra Indflyvningszonen, maa man allerede i den efterfølgende Kurve korrigere herfor ved at flyve 7 . *g* Sekunder paa en Kurs, vinkelret paa Indflyvningszonen (g = Forskellen mellem den forventede og den modtagne QDR-Pejling). Er man derimod for nær Indflyvningszonen, korrigeres først *efter* Kurven.

Naar Tiden for Fraflyvningen er udløbet, indstilles Kompasset paa Indflyvningskursen, og man svinger ind paa Kursen paa den tidligere omtalte Maade. Under dette Sving gaar man nedad for at kunne være i 200 m Højde, naar man ligger paa Indflyvningskursen. Det skal samtidig bemærkes, at man bør vælge Fraflyvningen, saaledes at man under Svinget i Hovedsagen svinger *mod* Vinden.

Saa snart man ligger paa Kurs, forlanges QDM-Pejling, og Uret indstilles (Stopuret sættes i Gang). Den forventede QDM-Pejling skulde være 265°. Differerer nu den modtagne Pejling herfra, maa man korrigere efter Korrektionsformlen (I), idet t bliver Flyvetiden til Pladsen. Som tidligere omtalt, maa man under disse Pejlinger, der tages ret nær paa Pejleren, vogte sig for, hvis Maskinen har Slæbeantenne, at forlange Pejling, før man har Kurs *mod* Pladsen.

Under hele Indflyvningen maa Kursen stadig kontrolleres og korrigeres, saaledes at man holder sig saa nær Indflyvningszonen som muligt.

Højden maa afpasses efter de for den paagældende Plads gældende Indflyvningsregler. I det skitserede Tilfælde skal man altsaa 3½ Min. før Plads gaa ned til 100 m.

Naar Flyvelederen paa Pladsen kan høre Motorstøjen, gives Signalet M — efterfulgt af Retningen, hvorfra Motorstøjen høres. I det paafølgende Tilfælde vilde man faa MO (Motor høres i Øst). Herefter gaar man ned til 50 m og bliver her, til Flyvelederen giver Signalet ZZ (Motor væk-Landing). For at udelukke Fejltagelser indsættes her det sidste Bogstav i Flyvepladsens Radiokaldesignal. Er dette f. Eks. b, lyder Signalet: ZBZ.

Paa dette Signal gaar man i Glidning, som ved normal Landing, og kan derefter lande.

QDM-Pejlingerne holdes under hele Indflyvningen løbende, og der korrigeres, saafremt Korrektionen vil beløbe sig til mere end 25 Sekunders Kursændring. Mindre Korrektioner kan dog foretages ved at korrigere Kursen med det dobbelte af Forskellen mellem to Pejlinger. Navnlig i de sidste Minutter før Plads, vil denne Fremgangsmaade være heldig.

I det sidste Minut før Plads bør man ingen Pejlinger tage, da Springene i Pejlingerne, selv for en lille Afvigelse fra Indflyvningszonen, bliver store, og Pejlingerne i det hele taget unøjagtige.

Hvis Flyvelederen skønner, at det ikke vil være forsvarligt at give ZZ, gives Signalet jj, og man maa da straks give Gas og gaa igen. Man holder da lige ud i eet Minut og flyver derefter bort fra Parallelflyvning for at forsøge en ny Indflyvning. Ogsaa ved dette Signal indskydes det sidste Bogstav i Radiokaldesignalet.

Landing efter ZZ-Metoden er ingenlunde let. Ikke alene maa Flyveren være stabil til Blindflyvning og Radionavigation, men baade Telegrafisten i Maskinen og Telegrafisten paa Jorden maa være rutinerede. Den Hurtighed, hvormed Pejlingerne bliver ekspederet, er af den allerstørste Betydning for Landingens heldige Gennemførelse.

Telegrafisten og Flyveren maa samarbejde hurtigt og sikkert. Flyverens Krav om Pejlinger ordnes simplest ved aftalte Tegn. F. Eks. kan han svinge en udstrakt Haand fremad i

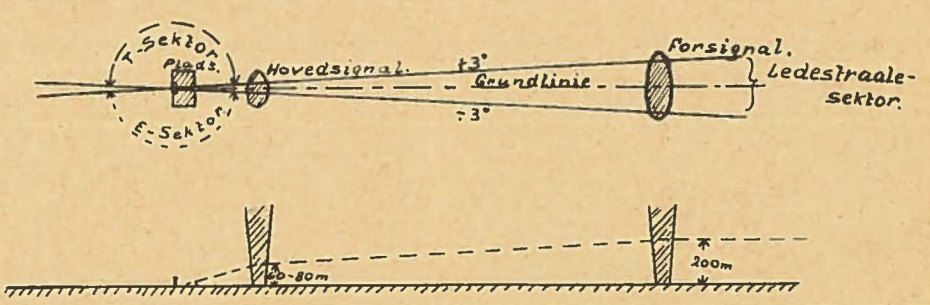


Fig 3.

Flyveretningen, naar han ønsker QDM-Pejling og med knyttet Haand pege med Tommelfingeren bagud, naar han ønsker QDR-Pejling. Naar han efter endt Fraflyvning gaar ind i Kurven, kan han vise dette ved med Haanden at beskrive en Cirkel.

Hertil kommer, at der paa Flyvepladsen maa være fuldkommen Ro. Alle Maskiner paa Pladsen maa stoppe Motorerne, og Flyvelederen maa være fuldt fortrolig med ZZ-Metoden.

Disse Forhold taget i Betragtning gør det indlysende, at ZZ-Metoden kræver megen Øvelse, og at det tager forholdsvis lang Tid at faa en Maskine ned.

Langt hurtigere og bedre er Landing efter Radiobaake, men ZZ-Metoden er dog paa ingen Maade overflødiggjort. Den er den sidste Udvej — en Nødhjælp, naar alt andet svigter, og maa heller ikke betragtes som andet, men den maa stadig øves, for at Flyveren og det øvrige medvirkende Personel, den Dag, da det er Alvor, føler sig sikre og rutinerede nok til at kunne gennemføre den vanskelige Landing.

Landing efter Radiobaake.
(System Lorenz).

Princippet for Radiobaaken er i Korthed følgende:

Paa Flyvepladsen er opstillet en Sender med en særlig Antenneanordning, hvorved det er muligt i en bestemt Sektor at udsende en varig Tone-Ledestraale —, medens der til højre for denne Sektor udsendes Streger og til venstre Prikker. Ledestraalesektoren har en Udstrækning paa 6°. Bølgelængden er 9 cm.

Uden for Flyvepladsen og i Ledestraalens Retning er opstillet to Sendere i henholdsvis 300 m og 3 km. Afstand. Disse Sendere er saaledes indrettet, at de kun udsender elektromagnetiske Svingninger vertikalt. Der er afstemt til en Bølgelængde (7,9 cm), der er lidt forskellig fra Hovedsenderens, ligesom Tonerne er forskellige. Senderen længst fra Pladen udsender en Serie korte Streger — Forsignalet — medens Senderen nærmest Pladsen udsender en hurtig Serie Prikker — Hovedsignalet.

Paa hosstaaende Skitse er Virkemaaden skitseret.

I Maskinen findes en Kortbølgemodtager, hvis Hovedtelefoner Føreren maa have paa, naar han vil benytte Radiobaaken. Paa Modtageren er desuden anbragt to Lamper. Den ene lyser, naar Faresignalet passeres, den anden, naar Hovedsignalet passeres.

Flyveren maa afpasse Indflyvningen, saaledes at han stadig hører vedvarende Tone. Kommer han for langt til højre, vil han høre Streger, og kommer han for langt til venstre, vil han høre Prikker. Grænsen er imidlertid ikke skarp, og man vil derfor i Ledestraalesektorens Ydergrænser svagt begynde at høre henholdsvis T-Sektorens og E-Sektorens Signaler, medens man endnu hører Ledestraalesektorens vedvarende Tone.

Indflyvningshøjden er afhængig af Terrainforholdene omkring Pladsen. Da man altid vil opstille Radiobaaken saaledes, at den leder gennem den bedste Indflyvningszone, vil man, hvis ikke særlige Højder er angivet, flyve i omtrent samme Højder, som angivet under ZZ-Metoden: Indflyvning, til Faresignalet høres, og Lampen lyser, i 200 m Højde, derefter langsomt nedad, saaledes at man er i ca. 60 m Højde, naar Hovedsignalet høres, og Lampen lyser, hvorefter man gaar i almindelig Glidning og lander.

Under hele Indflyvningen gælder det om at holde sig saa nøjagtigt som muligt i Ledestraalesektoren. Kommer man for langt til Siden, vil man ikke høre Faresignalet, og man vil selvføl-

(Fortsættes Side 21)

Mærkelige Ideer — mærkelige Skæbner.

EFTER at vi nu i et Par Aar har drevet Modelflyvning, har vi naturligvis haft en Mængde mærkelige Oplevelser, og en Skare unge Mennesker, der er saa opfindsomme som Medlemmerne af »Odense Model-Flyveklub«, har selvfølgelig i Tidens Løb faaet en Masse mere eller mindre gode, men i alle Tilfælde mærkelige Ideer.

I Begyndelsen ansaa vi selv de mindste Havarier for ret alvorlige, men efterhaanden blev vi mere vant til dem. Vi havde Vingebrud i Luften, vi havde Modeller, der blev slemt molesteret ved at flyve ind i Huse o. s. v. Jeg tror ikke, at vi nogensinde har knust nogle Ruder, selv om der har været Tilløb til det. En »Strolch« var engang blevet sat op med Højstart for at slaa en Rekord, som den lige havde sat. Men den fik Øje paa et pænt lille

Livet kan være saa trist —

Hus med en aaben Dør og satte straks Næsen ned mod Døren, som den ramte med et stort Brag. Men Døren var desværre ikke bred nok, saa »Strolch«en var ikke i Stand til at flyve mere den Dag.

Samme »Strolch« kom en Dag flyvende roligt gennem Luften. Pludselig gav det et Ryk i den, og den landede lidt ublidt. Da Ejermanden kom over til den, opdagede han en dirrende elektrisk Ledning — og nær derved laa »Strolch« — men den øverste Trediedel af Finnen var nok saa nydeligt kappet af.

Naturligvis søger vi saa vidt muligt at undgaa at flyve i Nærheden af Højspændingsledninger, Jernbaner og befærdede Veje. Men det hænder jo, at en Model flyver længere end beregnet, og det hænder, at der er et Medlem, der ikke holder sig væk fra saadanne Ting. En Dag kom der saaledes et Medlem og fortalte, at hans Model, som han af en eller anden Grund havde givet Navnet »The Flying Scotchman«, var landet i en Højspændingsledning og var blevet taget ned af Folk fra Elektricitetsværket. Det var nu saa meget mærkeligere, som hans Model aldrig havde vist Tegn paa at kunne flyve.

En anden fløj med en »Strolch« ved en Jernbane, og saa kom der et Eksprestog. Nu er der jo ikke noget at sige til, at en Flyvemaskinemodel ser lidt vredt efter et D.S.B.-Tog; men denne gik over til Haandgribeligheder og foer med et Brag ind i en Rude, uden selv at komme andet til end at blive lidt forskaaret. Ruden knustes, men til alt Held var der ingen bagved, og D.S.B. viste sig for en Gangs Skyld venlig mod Flyvningen og skønnede, at det var et hændeligt Uheld.

Landinger paa Vand har vi ogsaa haft. Ved Tommerup landede en »Baby« ude paa en lille Sø og opholdt sig en Time i Vandet, førend det lykkedes at redde den ind. Og saa saa den ikke godt ud mere. — I Sommer fløj jeg med en »Grosse Winkler« ude ved Vesterhavet. Inden ret længe landede den flot lige i Brændingen — men tog ingen Skade af det, da den hurtigt blev taget i Land. Det skete en Gang til. Men tredie Gang var den kommet ind i kraftig Hangopvind ved Klitterne og gik ud over Stranden i stor Højde og landede et godt Stykke ude ved Siden af et gammelt Vrag, hvorefter den drev med Strømmen langs med Stranden. Det var et sjovt Syn at se det sorte Sideror og de to røde Ører rage op af Vandet. Den blev reddet af en modig ung Mand, der svømmede ud og reddede den.

Samme Model fik en sørgelig Skæbne. Den blev sat op med Højstart, fløj ind over en Plantage og er ikke blevet set siden. En gul Strolch, der ogsaa var fløjet derind, blev hurtigt fundet, men »Rio Rita«, som den sort-røde »Grosse Winkler« hed, var og blev forsvundet. En vestjysk Plantage er nu ogsaa noget for sig selv. Det er næsten umuligt at trænge frem i den.

Totalhavari!

Ofte maa man ligge og kravle paa Grannaalene — og saa ser man jo ikke en Model, der hænger i et Træ. Endvidere er Plantagen fuld af flyvende Myrer og andre Insekter, der bider. Den eneste Maade, vi kunde have lokaliseret den paa, havde været fra Luften. Men der var ingen Flyvemaskiner i Nærheden, og »Rio Rita« ligger formodentlig og fortæres af Vind og Vejr, øde og forladt.

Kunstflyvning udfører vi ikke hver Dag, selv om det hænder, at en Model looper et Par Gange efter en daarlig Højstartsudløsning. Men en Dag gik Blyet løs paa en »Baby«, og Ejeren fik den Idé at lade den højstarte uden Bly for at faa den til at udføre Kunstflyvning. Det lod sig nu ikke gøre, men saa blev Blyet sat i og forbundet med Højstartssnoren, saaledes at det faldt af, naar Snoren udløstes. Det gik fint. Og sikke en Kunstflyvning: loops, rolls, spinn og ikke mindst »faldende Blad«, som den udførte bedre end nogen rigtig Flyvemaskine.

Som det fremgaar af et Billede i et tidligere Nummer af »Flyv«, har et Medlem forsøgt at udstyre sin Model med Ski. Da det dels forringer Flyveegenskaberne og ikke forbedrer Landingerne, saa skal det ikke anbefales.

Til Slut skal jeg nævne nogle Træk

(Fortsættes Side 16)

Klar til Start.

Kampen om Luftvejen
over det nordlige Atlanterhav.

VI har i tidligere Numre af »Flyv« fortalt om det Arbejde, der fra engelsk-amerikansk Side gøres for at skabe en Luftforbindelse mellem Europa og Amerika via det nordlige Atlanterhav, men helt ubestridt faar denne Koncern sikkert ikke Lov til at oprette en Luftforbindelse mellem den gamle og den nye Verden.

I Aarenes Løb har der været talt og skrevet saa meget om denne Luftforbindelse, om den skulde gaa via Grønland eller via Azorerne — eller maaske direkte, uden i Grunden at have naaet anden Resultat end dette, at den i hvert Fald ikke skal gaa via Grønland, og de Forhold, der har bestyrket denne Tanke, er for det første de engelsk-amerikanske Planer, og nu senest de tyske Forsøgsflyvninger fra Azorerne direkte til New York.

At Tyrkerne var ivrige efter at komme med i Kampen om Luftvejen over det nordlige Atlanterhav har længe været en Kendsgerning, men ad hvilke Veje de vilde gribe Sagen an, vidste man ikke, bortset fra fleraarige Katapultflyvninger fra Norddeutsche Lloyds Dampere. For ganske nylig har Tyskerne imidlertid foretaget nogle Prøveflyvninger, der har mere end almindelig Interesse, idet Deutsche Lufthansa som det første Luftfartsselskab i Verden har gennemført nogle Flyvninger over det nordlige Atlanterhav fra Øst mod Vest med et til regelmæssig Lufttrafik udstyret Luftfartøj.

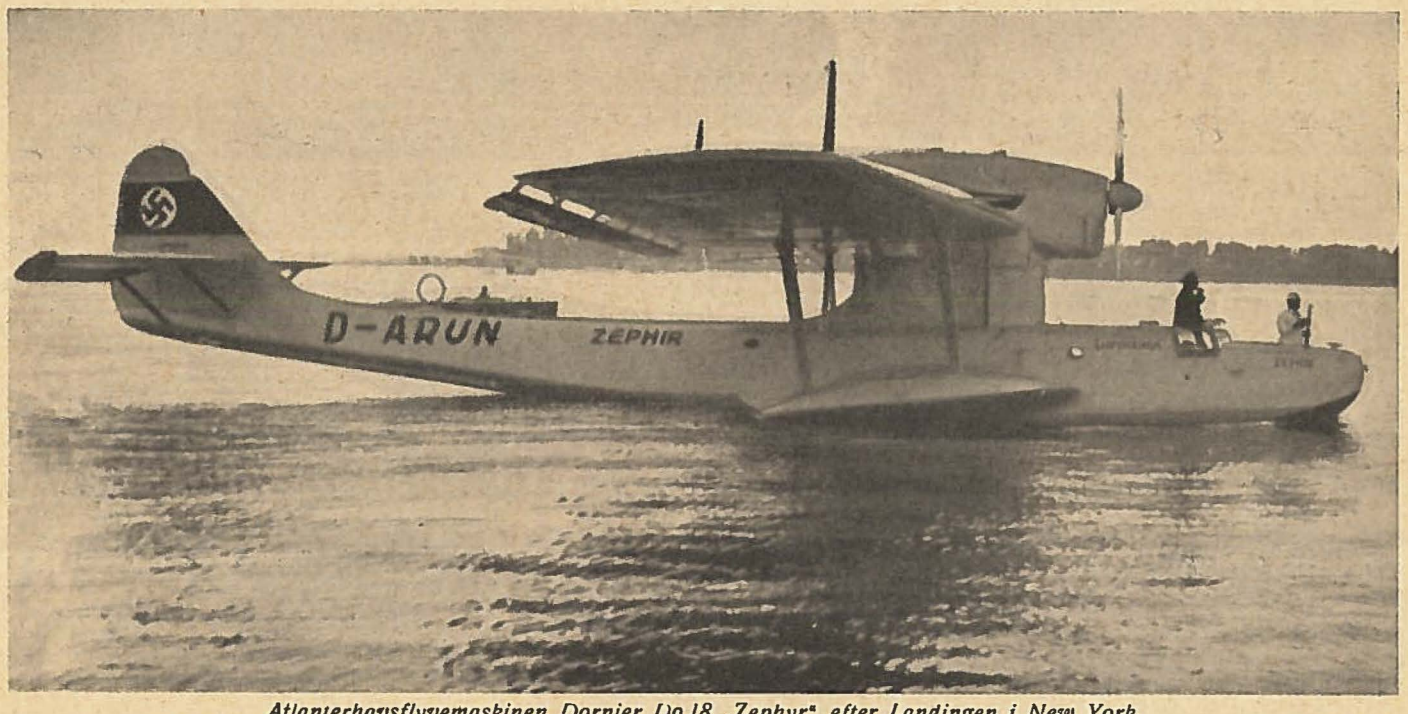
Flyvningerne har fundet Sted med Dornier Do 18 Flyvebaadene »Zephyr« og »Aeolus«, og som Mellemlandingsbasis i Atlanterhavet har man benyttet den med Kraftanlæg indrettet Damper Schwabenland, der er stationeret ved Azorerne, og herfra er Maskinerne fløjet til New York.

De opnaaede Resultater skyldes aarelange Forberedelser, der begyndte med Katapult-Luftfarttjenesten fra Damperne »Bremen« og »Europa« i 1929, og under hvilke Flyvninger man opnaaede at samle en Mængde værdifulde Erfaringer, der blev suppleret med Erfaringerne fra Postflyvningerne over det sydlige Atlanterhav. I Løbet af de næste to Aar har Deutsche Lufthansa foretaget regelmæssige Postflyvninger over Sydatlanten, og henved 200 Gange har Selskabets Maskiner regelmæssigt fløjet Strækningen mellem Afrika og Sydamerika, og givet er det, at en saadan Sum af Erfaring skal komme de nordatlantiske Flyvninger tilgode.

De to Dornier Flyvebaade, der har været benyttet til Forsøgsflyvningerne, var udstyret med to Junkers Jumo 205 Dieselmotorer, og de maatte forinden gennemgaa adskillige svære Prøver, bestaaende af flere lange Flyvninger over aabent Hav. En af Prøveflyvningerne var en Tur paa 30 Timer uden Mellemlanding over Østersøen, at man valgte Luftfartøjet med Dieselmotor til Forsøgsflyvningerne over Nordatlanten. Den samme Motortype blev forøvrigt anvendt i en Junkers Ju 86 til en Flyvning uden Mellemlanding mellem Tyskland og Vestafrika, en Distance paa 5.800 km (se »Flyv« Nr. 10/1936), der blev tilbagelagt paa ca. 20 Timer.

Prøveflyvningerne over Nordatlanten, der ledes af Luftkaptajn, Friherre *von Buddenbrock*, udgik fra Lissabon, og den første Dornier Do 18 tilbagelagde den 1400 km lange Strækning til Damperen Schwabenland ved Azorerne paa 7 Timer. Besætningen bestod af Lufthansas Direktør, Friherre *von Gablenz*, Luftkaptajn *Blankenburg*, Radiotelegrafist *Ehlberg* og Flyvemekaniker *Eger*. »Zephyr«, som Flyvebaaden hed, blev startet fra Schwabenland's Katapultanlæg og paabegyndte Etappeflyvningen til New York i 50 Kilometers Modvind. Vejret var iøvrigt meget ugunstigt, og for at undgaa de mange Tordenstorme valgte man en nordlig Kurs. Efter 22 Timer og 12 Minutters Flyvning naaede man New York efter at have tilbagelagt en Strækning uden Mellemlanding paa 4.450 Kilometer. Forbruget af Brændstof havde været særdeles tilfredsstillende, og ved Ankomsten var der endnu nok til ti Timers Flyvning.

(Fortsættes Side 22)



Atlanterhavsflyvemaskinen Dornier Do 18 „Zephyr" efter Landingen i New York.

Dansk Modelflyver Union.

Forslag til et Emblem for Modelklubber under Dansk Modelflyver Union.

MODELFLYVEKLUBBERNE gror hastigt op omkring i Landet i denne Tid, hvad vor Rubrik: »Klubadresser« bærer tydeligt Vidnesbyrd om. Der er ingen Tvivl om, at det vil være til stor Gavn for Modelsporten, om alle disse Klubber blev samlet i en landsomfattende Union, der kunde tage sig af Sportens Sag og føre den frem til den Plads i Solen, den bør have. En saadan Union, der har Forbilleder de fleste Steder i Udlandet, i Norge, Sverige, Finland, Tyskland o. s. v., vilde da have til Opgave bl. a. at støtte Klubberne med Raad og Daad, at føre de nationale Relister, at lade udarbejde Foredrag til Brug i Klubberne og hjælpe med ved Udstillinger, lokale Stævner, at arrangere Landsstævner o. s. v. Redaktionen vilde være glad, om Klubberne Landet over vilde tage denne Sag under Overvejelse og indsende Forslag om Vedtægter o. lign. for en saadan Sammenslutning, idet det ikke er Tanken, at de forskellige Klubber skulde betale Kontingent til Unionen — Økonomien er vist ikke til yderligere Udgifter.

Foreløbig bringer vi denne Gang Forslag til Konkurrencebestemmelser, udarbejdet af Odense Modelflyveklub. Det er jo overordentlig vigtigt, at alle Klubberne arbejder efter ensartede Regler paa dette Punkt. Endvidere bringer vi Forslag til et Emblem, fælles for alle Modelklubber under Dansk Modelflyver Union. Ogsaa i dette Spørgsmaal vil vi gerne høre Klubbernes Mening.

Dansk Modelflyver Unions Konkurrencebestemmelser.

1. Deltagerne skal være Medlem af en af Unionen anerkendt Klub.
2. Hver Deltager maa kun starte med een Model i hver Klasse, men maa gerne anmelde flere.
3. Motormodeller maa startes ved Haandstart eller Jordstart. (Haandstart: Modellen maa højst være 2 Meter fra Jorden).
4. Svævemodeller startes i Bakketerræn med Haanden, i fladt Terræn med Højstart. Snorens største Længde skal være 100 Meter, deraf højst 25 pCt. Gummi.
5. Startantallet pr. Deltager fastsættes efter Omstændighederne af Konkurrenceledelsen. Den bedste Flyvning vil komme i Betragtning ved Bedømmelsen.
6. Under Konkurrencen maa mindre Reparationer foretages. Større Forandringer skal meddeles til og kontrolleres af Konkurrenceledelsen.
7. Ved Bedømmelsen er i Almindelighed Flyvetiden afgørende. Denne er fra det Øjeblik, da Modellen mister al Forbindelse med Jorden, til det Øjeblik, da den afgørende rører Jorden, eller til det Øjeblik, da Tidtagerne ikke længere kan se Modellen. Tidtagerne skal gøre alt for at se Modellen saa længe som muligt. Eventuelt flyves efter Distance. Denne regnes fra et bestemt Startpunkt ved Haand- eller Jordstart fra det Sted, hvorpaa Starteren staar ved Modellens Udløsning ved Højstart, og til det Sted, hvor Landingen foregaar. Ved længere Distancer udmaales Distancen med 10—30 m's Nøjagtighed (Afrunding nedad) paa Kort.
8. Konkurrencelederen har Ret til at bortvise Medlemmer, der ikke vil rette sig efter hans Anvisninger.
9. Protester skal indleveres til Konkurrencelederen skriftligt senest en halv Time efter Konkurrencens Afslutning.
10. Deltagerne i Konkurrencen deltager paa eget Ansvar.
11. Til Konkurrencer deles Modellerne i følgende Klasser: 17 Klasser. I Almindelighed kan der til hver Konkurrence kun flyves i nogle faa Klasser. Flere kan evt. slaas sammen.

—o—

1: Motorstokmodeller under 50 cm Spændvidde. — 2: Motorkropmodeller under 50 cm Spændvidde. — 3: Motorstokmodeller mellem 50 og 100 cm Spændvidde. — 4: Motorkropmodeller mellem 50 og 100 cm Spændvidde. — 5: Motormodeller mellem 100 og 150 cm. — 6: Mellem 150 og 300 cm. — 7: Over 300 cm Spændvidde. — 8: Entemodeller. — 9: Modeller med flere Propeller. — 10: Modeller med andet Fremdriftsmiddel end Gummi. — 11: Svævemodeller under 100 cm Spændvidde. —12: Mellem 100 og 150 cm Spændvidde. — 13: Mellem 150 og 300 cm. — 14: Over 300 cm Spændvidde. — 15: Entesvævemodeller. — 16: Haleløse Svævemodeller. — 17: Andre Svævemodeller.

Mærkelige Ideer — mærkelige Skæbner.

(Fortsat fra Side 14)

fra Danmarks ældste »Strolch« Historie. Jeg fik Tegningerne til den umiddelbart efter, at de var udkommet i Tyskland. Modellen fik Navnet »Thermicus«, som vor tidligere Næstformand, Johs. Thinesen, fandt paa i et Anfald af Intelligens. Den var fra Begyndelsen udstyret med elektrisk Lys; men da det var Sommer, blev der aldrig Brug for det. For nogle Maaneder siden knækkede Vingen, hvad vi for Resten tidligere havde anset for næsten umuligt. Under Reparationen indbyggede jeg igen elektrisk Lys, 2 Pærer i Vingen og 1 i Finnen. Der var det særlige ved det Lys, at det altid vilde lyse, naar jeg gik hjemmefra, men aldrig under Flyvningerne. Efter nogen Tids Forløb fik jeg Lysten stillet og besluttede at pille det ud, men ikke før jeg havde lavet en Højstart ved Nat. Første Gang var der tæt Taage, ganske stille Vejr — og Lyset virkede. Men det var umuligt at faa den op. Anden Gang var det stjerneklart med svag Vind. Da Lyset endelig var bragt til at virke, blev den sat op ved Hjælp af en Cykel. De tre Lys svævede rundt, men faldt saa sammen med Stjernerne. Vi kunde trods stor Eftersøgning ikke finde den den Aften. Næste Morgen fandt jeg den — nogle Hundrede Gram tungere af Dug, men ellers uskadt. En Mand fortalte, at den havde ligget og lyst i flere Timer. — Det næste, »Thermicus« var ude for, var et ublidt Sammenstød med en Pæl paa en Golfbane. Det vil næppe være andre Modelflyvere ukendt, at en enlig Pæl paa en nok saa stor Mark ikke undgaar at blive ramt. — Hidtil havde vi altid brugt alm. Højstart som ved en Dragestart, men for nylig tog jeg Mod til mig og begyndte paa Katapulthøjstart, altsaa Højstart, hvor ca. 20 pCt. af Snoren bestaar af Gummi. Der er den Fordel ved Katapulthøjstart, at man ikke behøver nogle Hjælpere. Ved de første 25 Forsøg dykkede »Thermicus« lige ned i Jorden, og det kan selv en Strolch ikke taale i Længden. Da jeg reparerede den, indbyggede jeg Fjedernæse (se »Der Segelflieger«, Nr. 9, 1936). Den fjedrede godt nok, men Partiet bagved var ikke stærkt — og blev hurtigt mast. For Resten opdagede jeg, at de mange Dyk ikke alene skyldtes daarlig Udløsning, men ogsaa at Modellen var næsetung. Nu er Veteranen atter klar til nye Bedriftfer, men uden Fjedersnude.

Af alt dette skulde man tro, at Modelflyvning er een lang Række af farefulde Oplevelser og Havarier. Men husk paa, at dette er en hel Klubs interessanteste Oplevelser i et Par Aar.

Per Weishaupt.

A/S GRØN & WITZKE

Bagageforsikring
og
Forsikring i alle øvrige Brancher

Kongens Nytorv 6
København

Telefon
Central 9316

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

Meddelelser fra Dansk Svæveflyver Union.

Repræsentantskabsmødet i Aarhus den 1. November 1936.

MØDET begyndte Kl. 12½, og man noterede med Glæde den store Deltagelse — der var mellem 20 og 30 fremmødte fra hele Landet, og de repræsenterede følgende Klubber:

»Falken«, Hjørring.
»Aviator«, Aalborg.
»Aarhus Flyveklub«.
»Silkeborg Flyveklub«.
»Maagen«, København.

Af Klubber staaende udenfor Unionen saas Medlemmer fra »Samsø Flyveklub« og fra den nystartede »Esbjerg Flyveklub«.

Mødet varede til Kl. 19, kun afbrudt af en kort Kaffepause, og foruden Klubbernes Medlemmer var til Stede Hr. Ing. Stamer og Hr. Peter Nielsen, der mødte som Udsending fra D. K. D. A. S.«.

Ing. C. C. Nielsen, Aalborg, valgtes til Drigent, og han gav straks Ordet til Formanden, Hr. Alfred Dochedahl, der bød velkommen, hvorefter han aflagde Beretning om Unionens Arbejde og Fremtidsplaner, og Kassereren, Hr. Villy Jensen, oplæste det reviderede Regnskab, der balancerede med Kr. 1001,75 og udviste et Overskud paa Kr. 147,13. Der blev givet Decharge for Regnskabet.

Ret hurtigt kom man til Behandlingen af Unionens nye Love, der var Genstand for en meget indgaaende Debat, som tog det meste af den Tid, Mødet varede. Til Trods for de ret afvigende Opfattelser gik det dog næsten altid saadan, at Paragrafferne — efter ubetydelige Forandringer, mest af formel Art — blev enstemmigt vedtaget, saaledes at man har Grund til at mene, at »Dansk Svæveflyver Union« nu har faaet et Lovkompleks, der svarer til Formaalet.

Til kritisk Gennemgang fremlagdes desuden 2 Forslag til Tilsynsbestemmelser med Svæveplaner, og man vedtog enstemmigt Hr. Ing. Thymann's Forslag med kun ubetydelige Ændringer.

Man behandlede desuden Spørgsmaalet om Afholdelse af et Stævne i Jylland til næste Aar, og paa Grundlag af Forslag af Hr. Ing. Dam, Hjørring, der fremlagde Kort og Fotografier, blev man enige om at søge afholdt et Stævne ved Vestkysten, hvor Terrænet mellem Løkken og Lønstrup synes at frembyde ganske overordentlig gode Forhold.

Efter Mødets Strabadser samledes man i skøn Forening om Bordets Glæder, og saa kom man til Dagens Clou: Hr. Ing. Stamers Foredrag.

Til de fleste Overraskelse viste Hr. Stamer sig at være ung. Man havde ventet at se en ældre, ærværdig Herre — i Stedet stiftede man Bekendtskab med en ung og meget charmerende Taler.

Foredraget bød paa alt, hvad der er værd at høre om Svæveflyvning, og det blev holdt paa en saadan Maade, at enhver maatte begejstres. Med Ledere af Hr. Stamers Type forstaar man godt, at Tyskland ligger i Spidsen, hvad Svæveflyvnnig angaar.

Hans Iver var saa smittende, at man næsten glemte, at han talte paa et fremmed Sprog, og af Tilhørernes spændte Lytten forstod man, at der var Kontakt mellem Taler og Tilhørere. Til Slut spillede han den dejligste Fremtidsmusik for os, hvis mest fremtrædende Temaer var Atlanterhavs- og Stratosfæreflyvning, og for de tilstedeværende var der ingen Tvivl om, at han talte sandt.

Efter Foredraget var der Lysbilleder, der anskueliggjorde det i Foredraget omtalte.

For at selv de mindst sprogkyndige kunde faa Udbytet af Aftenen gav Hr. Ing. E. Vøgg, Svendborg, en kort og klar Oversættelse af Foredraget.

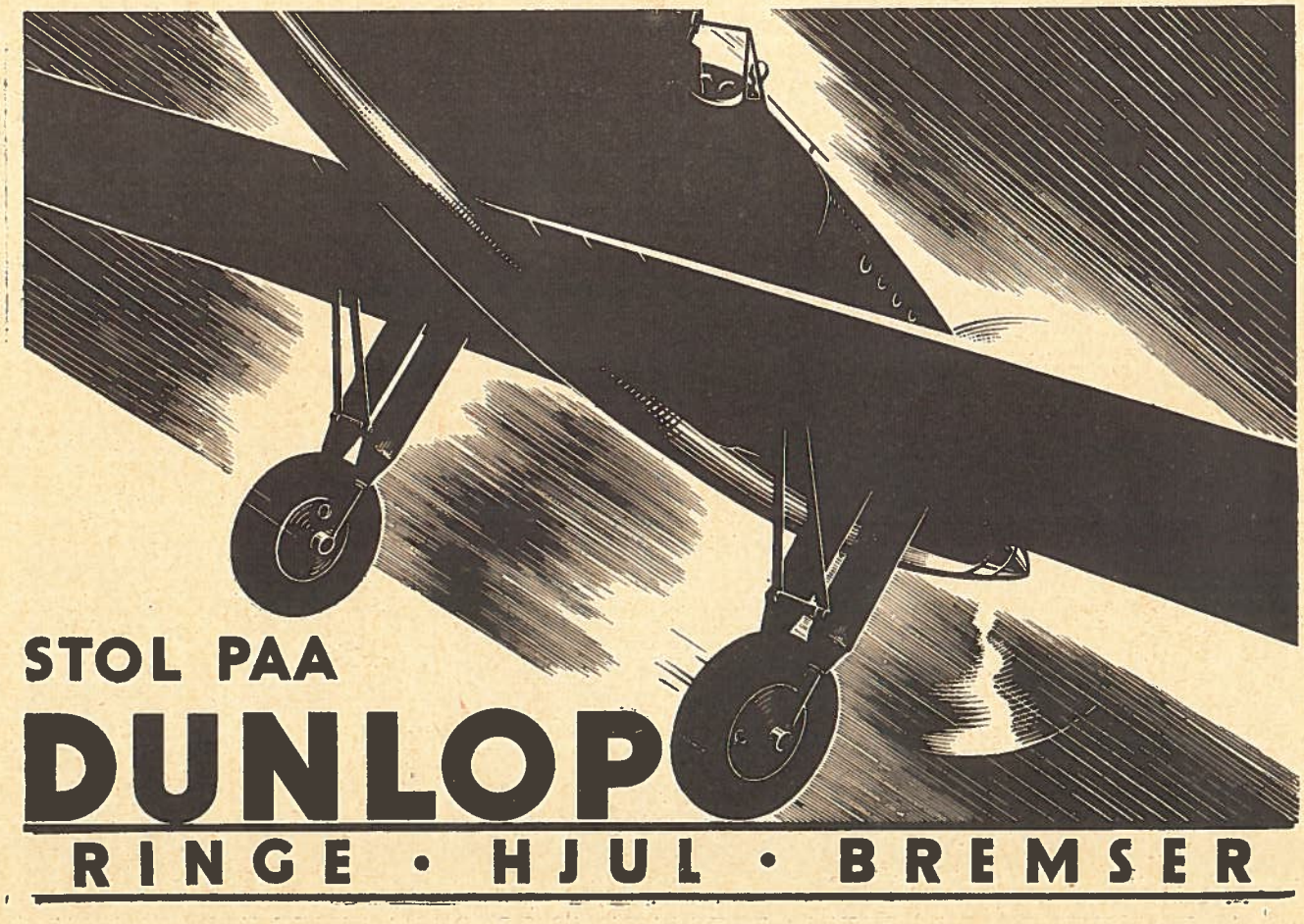
Unionen skylder »D.K.D.A.S.« Tak, fordi Selskabet har gjort det muligt for os at faa dette udmærkede Foredrag at høre.

Efter Kaffebordet fremvistes en Smalfilm optaget af en københavnsk Klub.

Som Hr. Peter Nielsen udtalte, da han talte ved Bordet, var det en betydningsfuld Dag i Unionens Historie.

»Aviator«, Aalborg.

Kaj Borch.



Vejledning for Bygning af Svæveplaner.

Plan- og Rorribberne.

Af Ingeniør C. Nielsen.

(Fortsat fra forrige Nr.)

Vi har nu hørt en Del om Planbjælkerne, dog skal jeg i senere Artikler omhandlende Plancellens Montage komme nærmere ind paa de forskellige Bjælkekonstruktioner, der anvendes i Svæveplaner.

Planribbernes Opgave er at bære Plancellens Beklædning, og overføre Luftkraften til Planbjælkerne.

Materialet, der anvendes til Ribberne, er Lister, skaaret af det yderste Træ i Stammen, Farven er hvidgul, medens Kærnetræets Farve er rødbrun i Tonen.

Her gælder det som ved Planbjælkerne, at Træet skal være retvokset, ligger Aarerne paa tværs af Listerne, har disse ingen Styrke mod Bøjning, og det er netop denne Belastningsform,

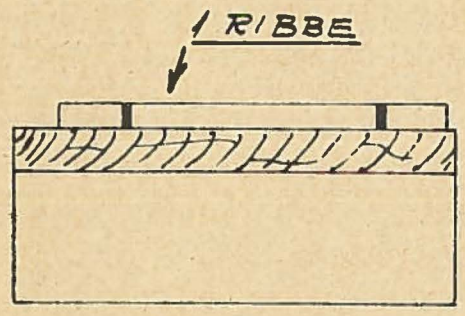


FIG. 4

de udsættes for under Forarbejdningen, idet Planribbernes Profil begrænses af krumme Linier.

Heraf kan man forstaa, at Listerne skal være sejge og bøjelige, og man prøver bedst Materialet ved at bøje en af Listerne, til Brud indtræder, Brudet skal da være »langt«, hvilket betegner Materialet som sejgt, medens et kort Brud betegner Materialet som skørt, hvilket er uanvendeligt.

Forarbejdningen af Listerne skal være saa nøjagtig, at Listerne er ensartet, hvilket faar Betydning ved den senere Opbygning af Ribberne. Listerne fremstilles bedst paa følgende Maade:

Man tilhøvler et Bræt, til det har den samme Tykkelse som Listernes Bredde, med Sav skæres Listerne derefter ud.

Da det i Reglen drejer sig om flere hundrede Lister, bliver Resultatet bedst, naar en Maskinsnedker skærer dem, han kan paa kort Tid i sin Fræsemaskine skære flere hundrede Lister, og saa er de endda med Garanti ens.

Er Listerne færdige, skal vi nu til at fremstille Planribberne. Da Rorribberne opbygges efter samme Princip som Planribberne, skal kun disse sidste omtales.

Først maa der fremstilles en Skabelon eller en Kasse, begge Dele anvendes.

Fig 4 og 5 viser henholdsvis en Skabelon og en Kasse.

Skabelonen eller Kassen fremstilles efter en Linietegning som følger med Byggetegningerne, eller ogsaa opgives Profilets Forsøgsnummer.

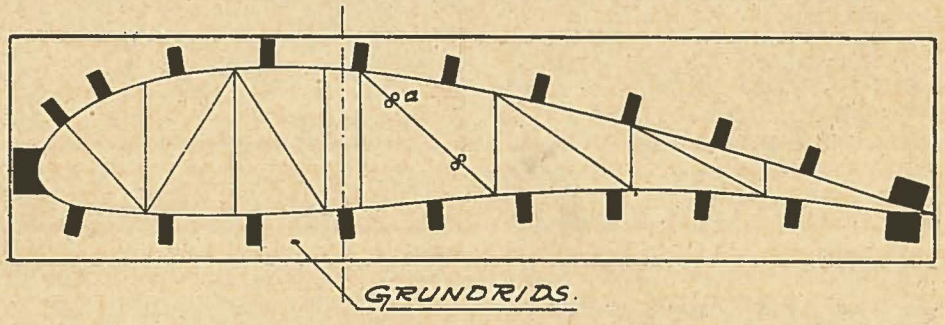
I saadant Tilfælde maa man have Adgang til de Samlinger, der findes over undersøgte Profiler, og man maa derefter selv konstruere Ribberne, i et saadant Tilfælde maa man henvende sig til en Sagkyndig for at faa den til Formaalet rigtige Ribbekonstruktion. Ved Fremstilling af Skabelonen eller Kassen maa der udvises Nøjagtighed og Paapasselighed, og man maa nøje holde sig de opgivne Maal efterrettelig.

Planribbernes Form er nemlig ikke tilfældig valgt, men fremkommet paa Grundlag af store videnskabelige Arbejder, og det maa huskes, at Planprofilet netop er det grundlæggende for Svæveplanets Egenskaber og dets Konstruktion.

En Forandring af de opgivne Maal eller daarligt forarbejdede Planribber kan derfor fuldstændig ødelægge Fartøjet.

Naar Skabelonen eller Kassen er færdig, skæres alle Listerne til og de fornødne Lasker, de fremstilles af Krydsfiner, tildannes. Er Planribberne forskellige i Konstruktion, fremstilles hvert Sæt for sig.

Ved Tilskæring af Listerne maa der ligeledes udvises Nøjagtighed: Først tilpasses de to Lister, der danner Profilets Form, derefter tilpasses Listerne, der danner Afstivning af Profilet, og



da disse som nævnt har til Opgave at afstive Profilet, er det en Selvfølge-

Over Fig. 4 og 5 er der vist hvorledes Klodserne, der skal danne Profilets Form, er arrangeret.

Fig. 4 viser et Snit gennem en saakaldt Skabelon, i denne kan der kun opbygges een Ribbe ad Gangen.

Fig. 5 viser et Snit gennem en saakaldt Kasse, heri kan der opbygges flere Ribber paa een Gang.

For at fastholde Afstivningerne under Opbygningen, kan man, som vist paa Grundridset mrk. »a«, gøre det ved Hjælp af nogle Stifter der slaas fast i Skabelonen, drejer det sig om en Kasse, maa man erstatte Stifterne med Klodser.

lighed, at de tilpasses saaledes, at de sidder stramt mod Profillisterne, dog uden at bøjes.

Naar Lister og Lasker er tilskaaret, er vi klar over Sammenlimningen af Profilerne.

Til Sammenlimninger anvendes der udelukkende Lim, som gaar i Handlen

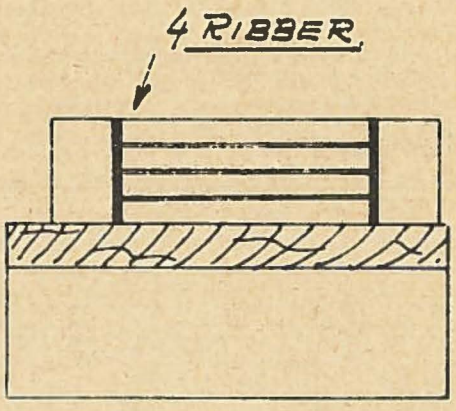


FIG. 5

under Betegnelsen »Koldtlim« (Kasein).

Limen, der er i Pulverform, er emballeret i Blikdaaser med paatrykt Brugsanvisning, og denne Anvisning maa nøje overholdes, idet der maa forstaas, at en Brugsanvisning ikke er tilfældigt angivet, men Resultatet af talrige Forsøg og Undersøgelser.

Ved Anvendelse af Koldtlim maa følgende paases:

Hold altid Daasen godt tillukket og beskyttet mod Fugt.

Rør aldrig mere Lim sammen, end der anvendes i Løbet af ca. 4 Timer, thi Limens Bindekraft reduceres herefter ret hurtigt.

Paa nogle Brugsanvisnnger reklameres der med, at den tiloversblevne Rest kan røres sammen med den Lim, der røres den næste Dag, dette er sikkert rigtigt, naar Talen er om store Mængder og smaa Rester, men det gælder ikke ved de smaa Mængder, der er Tale om til vort Brug.

Brug derfor kun frisk Lim, og kun Lim af anerkendte Fabrikater.

(Fortsættes i næste Nr.)

FRA MODELKLUBBERNE

SKJERN MODELFLYVEKLUB skriver til »Flyv«: Vi takker for Dana-Sejleren. Den holdt Interessen fangen hos vore Medlemmer den første vanskelige Tid. Vi er senere gaaet over til Motormodeller og har med Held brugt Ørnen fra Model-Materiale, Tarm som Begyndermodel (Spændvidden er 48 cm og helt af Balsa). Vi opnaaede Søndag den 15. November ved første Flyvekonkurrence følgende Tider:

Stav til og med 50 cm Spændvidde:
J. Jespersen, Ørnen, 25 Sek.
Krop fra 50—75 cm Spændvidde:
E. Berthelsen, Svalen, 40 Sek.
Krop fra 75—100 cm Spændvidde:
Sv. Herborg, Maagen, 1 M. 45 Sek.

Det skulde glæde os meget, om »Flyv« vilde udskrive til en Modelflyvekonkurrence, da det vilde sætte lidt Sport i hele Bevægelsen, og samtidig beder vi Bladet snarest offentliggøre Reglerne. Ligeledes beder vi »Flyv« om til en rimelig Pris at fremstille et fikst Emblem for Modelflyvere, som kun sælges til anerkendte Klubber.

FLYVEKLUBBEN »ØRNEN« i Aarhus har nu oprettet en Modelafdeling. Indtil nu disponerer Klubben over følgende Svævemodeller: 1 Flensted-Jensen, 1 Dana-Sejler (selvbygget), 1 Knirps samt af Motormodeller over 1 dansk Stokmodel (50 cm Spv) og 1 svensk Kropmodel (100 cm Spv). Vi har endvidere erhvervet os Tegninger til de tyske Svævemodeller »Baby« og »Strolch«, paa hvilke Byggearbejdet allerede er paabegyndt. En Tanke, vi lader gaa videre, er Afholdelse af et Modelflyverstævne for alle danske Klubber med Fastsættelse af danske Rekorder i de forskellige Klasser under behørig Kontrol. Et lokalt Stævne er allerede under Opsejling her i Aarhus.

HASLEV MODELFLYVEKLUB er i en god og lovende Udvikling. Dens Medlemstal ligger nu omkring 30, og Antallet af Modeller stiger stadig. Den 1. November opnaaedes et fortræffeligt Resultat med »Strolch«: en Flyvetid maalt med Stopur paa 3 Min. 02 Sek., hvad der er den foreløbige officielle Rekord herhjemme med Svævemodeller i denne Klasse. Klubben agter endvidere at afholde en Udstilling snarest muligt for at skaffe Klubben det nødvendige økonomiske Grundlag.

NYE MODELKLUBBER. Siden sidst er der dannet nye Modelklubber i Hobro, Haderslev, København, Kolding, Aarhus, og endnu en i Silkeborg. Klubbernes Adresser findes under Rubrikken: »Klubadresser«. Endvidere er der dannet en Klub: »For fuldt Drøn«. Den bedes venligst indsende Adresse til Redaktionen. Formand er Hr. Harry O. Thor, Aagade 5?

Om-F's Generalforsamling d. 18—10—1936.

SØNDAG den 18. Oktober afholdt OM-F den anden halvaarlige Generalforsamling. Den blev aabnet Kl. 2 af Formanden, Hr. Per Weishaupt. Til Dirigent valgtes enstemmigt Hr. Boghandler Weishaupt, der konstaterede, at Generalforsamlingen var lovligt indvarslet. — Formanden takkede den afgaaede Næstformand, stud. jur. Johs. Thinesen, for den Tid, som han havde virket for Klubben. Der blev derefter aflagt Beretning. Kassereren, Ejner Nielsen, aflagde derefter et mere detailleret Regnskab, der blev godkendt enstemmigt. Kassebeholdningen var præcis 400,00 Kr.

Derpaa fulgte Valg af den nye Bestyrelse, som derefter kommer til at bestaa af: Formand: Per Weishaupt, Næstformand: Holger Knudsen, Sekretær: Knud Boje, Kasserer: Bertel Kring og Flyve- og Værkstedsleder: Ebbe Kring. Den Afstemning har altsaa resulteret i 2 Genvalg, nemlig af Formanden og Sekretæren. Til Revisorer blev valgt de gamle Bestyrelsesmedlemmer: H. Ploug og Ejner Nielsen.

Under Eventuelt aflagde Formanden et Forslag om 3 Vandrepokaler og 2 andre Pokaler, der skal kunne vindes til fast Ejendom. Thinesen foreslog en offentlig Pokalkonkurrence. Formandens Forslag blev vedtaget med stor Majoritet.

Formanden anmodede herefter om, at Bestyrelsen kunde faa Myndighed i evt. Modelunionsspørgsmaal, hvilket blev den bevilget.

Johannes Thinesen,
OM-F's Kbhvn. Repræsentant.

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

Hurra for Skjern Flyveklub!
Søndag d. 15. Novbr. opnaaede Medlemmerne følgende Resultater trods Blæst og Regn:
»Maagen« . . . 105 Sek.,
»Svalen« . . . . 40 »
»Ørnen« . . . . 24 »
et Bevis paa Modellernes fænomenale Flyveegenskaber.
»Maagen« 94 cm Spændvidde, beklædt Model Byggesæt . . . . . Kr. 8,00
»Svalen« 62 cm Spændvidde, Balsa Kropsmodel Byggesæt . . . . . » 4,00
»Ørnen« 48 cm Spændvidde, Balsa ½halv Kropsmodel Byggesæt . . . » 1,75
Alle Modellerne leveres med rigeligt Materiale og let Byggeanvisning.
Prisliste mod 15 Øre i Porto.
MODEL MATERIALE
Tarm - Jylland.

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

Udspring med GQ Faldskærm i Kastrup Lufthavn 12. August 1934

FLYVEMASKINER OG TILBEHØR
GQ Faldskærme
K. L. G. Tændrør
Smith's Instrumenter
Eagle Flyverkameraer
Letmetallegeringer
Faas hos
ALFRED RAFFEL A/s
Farvergade 15 Telefon C. 6395

APROPOS

FLYVNINGENS HISTORIE

VORE to Billeder illustrerer paa en ganske oplysende Maade Udviklingen af Bekvemmelighederne for Flyverne i det kvarte Aarhundrede, der faktisk er Flyvningens hele Levetid.

Det ene af dem viser Ulrik Birch og Søren Severinsen om Bord i et af 1911's Vidundere, og det andet viser en engelsk flyvende Familie, der er ude paa en Week-end i en tiptop-moderne Hornet Moth af i Dag.

Højdepunktet af Bekvemmelighed i 1936.

Højdepunktet af Bekvemmelighed i 1911.

Det ene af Billederne er altsaa Illustration til et Eventyr om kæmpende og sejrende Mandsmod og Mandsvilje — det andet blot en Illustration til en dagligdags Fortælling, hvis Handling dog desværre maa henlægges til ethvert andet Land end netop Danmark i Øjeblikket, fordi vor bizarre Valutaordning forbyder, at danske Privatflyvere kan komme i Besiddelse af slige moderne Maskiner.

Blindflyvning.

(Fortsat fra Side 13)

gelig være i for stor Højde, naar Hovedsignalet høres.

Bl. a. af denne Grund vil det være at foretrække at benytte samme Fremgangsmaade ved Indflyvning ved Radiobaake som ved ZZ-Metoden: først anflyve Pladsen med almindelig Pejling, dernæst flyve bort efter en af de tre Fraflyvningsmetoder, paa beregnet Tid og Kurs, og under Indflyvningen kun benytte Baaken i Stedet for de løbende QDM-Pejlinger.

Ved at følge denne Fremgangsmaade, vil man stadig være klar over, hvor langt man er fra Pladsen, og selv om man ikke skulde høre Faresignalet er man dog i Stand til at afpasse sin Højde, saa man kan lande, naar Hovedsignalet høres.

Indflyvningskursen maa naturligvis forud beregnes som ved ZZ-Indflyvning.

Man eksperimenterer for Tiden med ogsaa at gøre Radiobaaken i Stand til at angive Indflyvningshøjden og Afstanden fra Pladsen. Paa nuværende Tidspunkt er man imidlertid ikke naaet saa vidt, at man med Sikkerhed kan benytte Højderetningsvirkningen, men inden længe vil sikkert ogsaa dette Problem være løst, og Landing i Taage vil derved blive ikke alene lettere, men ogsaa sikrere.

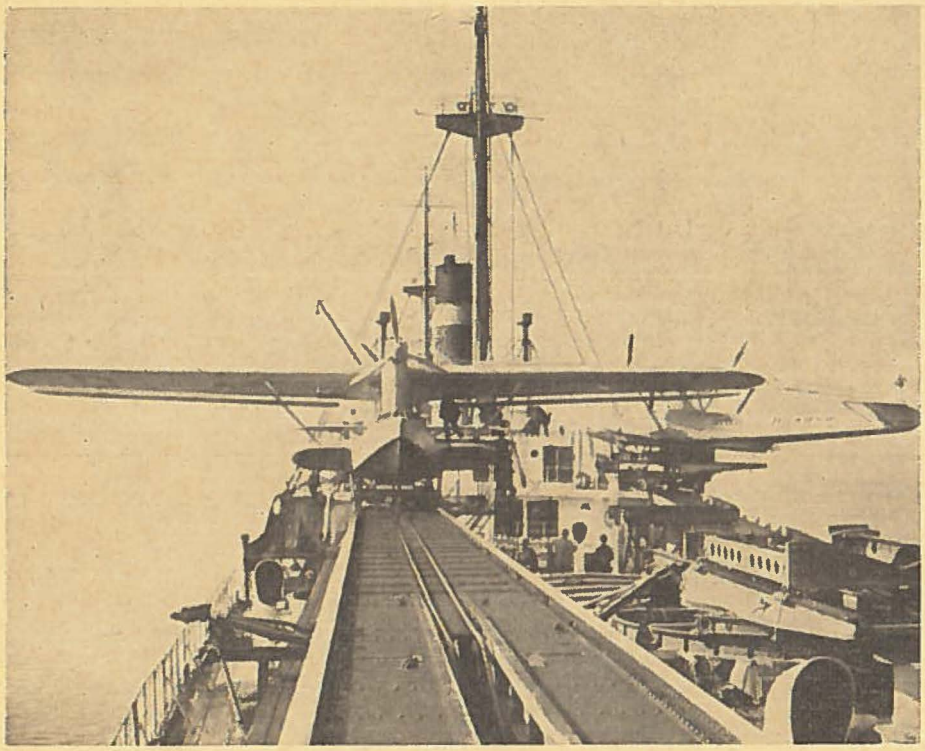
Kampen om Luftvejen over det nordlige Atlanterhav.

(Fortsat fra Side 15)

Den følgende Dag startede den anden Dornier Flyvebaad, »Aeolus«, fra Schwabenland med Bermudas som Maal, idet denne Flyvebaad fulgte en noget sydligere Kurs uden dog at undgaa at møde en kraftig Modvind af Regn paa hele Turen. Ombord i »Aeolus« var Lederen af Lufthansa's Atlanterhavstjeneste, Friherre *von Buddenbrock*, Luftkaptajn *von Engel*, Radiotelegrafist *Stein* og Flyvemekaniker *Grushwitz*. Distancen paa de 3500 km til Bermudas blev gennemfløjet paa 18¼ Time.

Den følgende Dag startede »Aeolus« med New York som Maal, som den naaede i Løbet af 6 Timer 18 Minutter (Distancen var 1300 km).

Begge Flyvebaade vendte tilbage til Europa ad Luftvejen via Azorerne, hvor Schwabenland i Ordets egentlige Betydning gav dem det sidste Skub hjemefter, og de heldigt gennemførte Flyvninger med Flyvebaade udstyret med Dieselmotorer er et vægtigt Moment i de Forpostfægtninger, der finder Sted i Kampen om Luftvejen over det nordlige Atlanterhav.



Katapultanlægget paa „Schwabenland".

Aristokraten blandt Motorcycler

Matchless

Et B. P. Mærke

Uovertruffen Konstruktion
Højeste britisk Kvalitet
Billigste danske Priser

10 fremragende Modeller - Priser fra
Kr. 1050.00
Forlang Prospekt

Lyngby Automobil-Central
Hovedgaden 1 - Telefon: Lyngby 1030

MOTOR-PALÆET
Østerbrogade 20 - Telefon: Øbro 2878

Julekort

Til Brug for nuværende og tidligere Flyvere og Værnepligtige ved Hærens Flyvertropper er der ogsaa i Aar fremstillet et Julekort med Flyvertroppernes Monogram.

Kortene koster 15 Øre med Konvolut og faas hos

EJVIND CHRISTENSEN
FORLAG & BOGTRYKKERI
VESTERBROGADE 60 MEZZ.
KØBENHAVN V. - TELEF. 13.404

Luftmarinens Jubilæum.

(Fortsat fra Side 5)

de store Ekspeditioner langs Østkysten og dels ved Opmaalingsarbejderne langs Vestkysten.

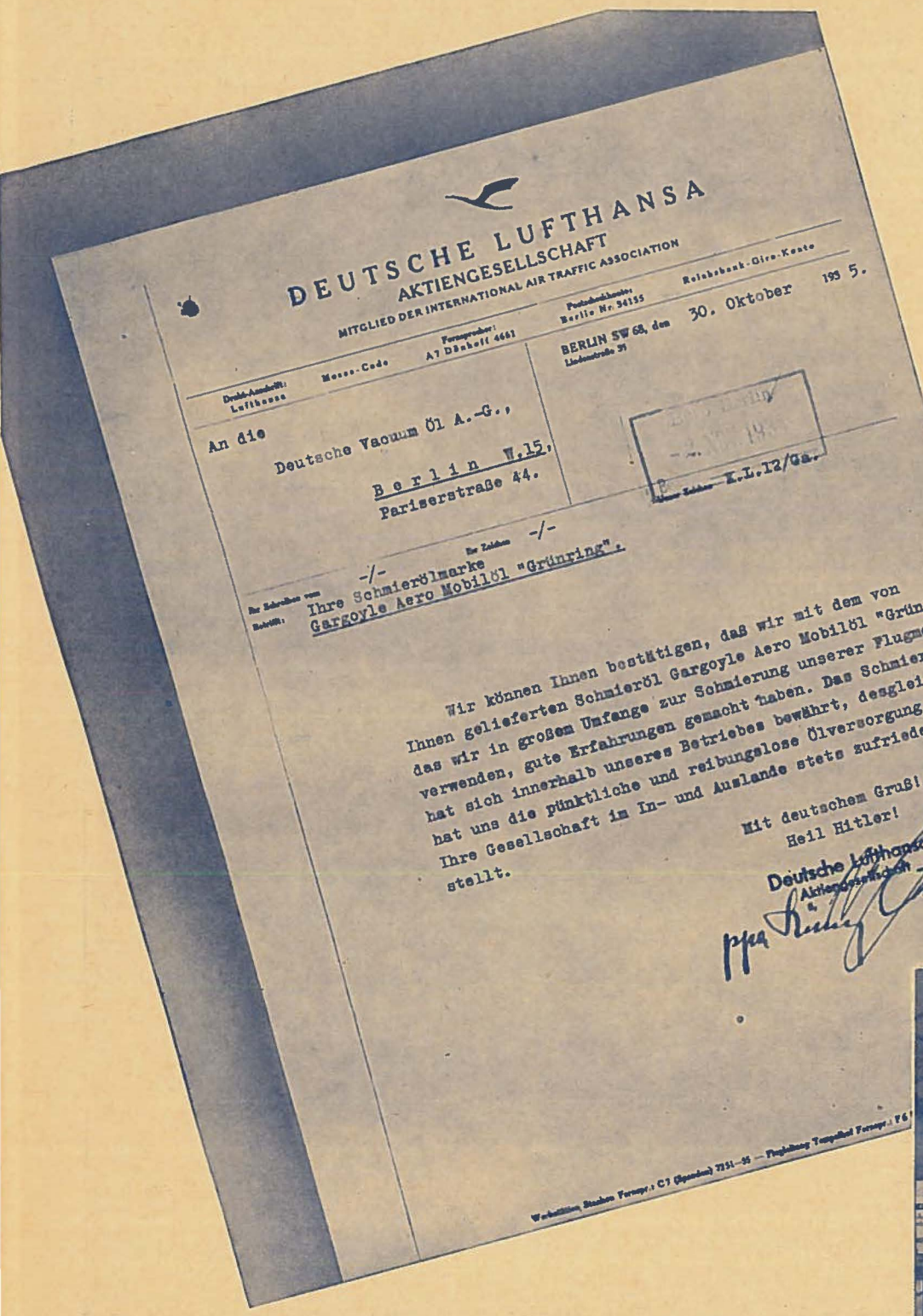
Gennem femogtyve Aar har Luftmarinen støt og maalbevidst i Medvind og Modvind arbejdet sig frem til sit nutidige kvalitativt set høje Stade, men Maalet er ikke naaet og kunde givetvis heller ikke naas uden Ofre af dyrebare Menneskeliv — Ulrik Birch, Hoeck, Caroc, E. A. Jensen, Jastrau — alle de mange, der uden Tøven satte Livet som Indsats i Kampen for Flyvningens Sag — og tabte, men som alligevel trods Døden gennem deres straalende frygtløse Virke i vægtig Grad har været med til at bygge dansk Flyvning op, thi ingen Kamp kan vindes, hvis ikke hver Mand er villig til, naar det gælder, at sætte selve Livet ind.

Semper paratus et præsens har været Luftmarinens Motto gennem de svundne femogtyve Aar. Maatte de Tider, der kommer, sætte den i Stand til stadig at følge dette Valgsprog, saaledes at den ogsaa i Fremtiden kan være til Gavn for vort Fædreland.

BEREDT OG NÆRVÆRENDE.

		Glenten	Nimrod
Spændvidde af Overplan	m	10.42	10.22
Spændvidde af Underplan	m	6.68	8.84
Største Længde	m	11.23	8.22
Største Højde	m	3.28	3.10
Samlet Planareal	m^2	31.80	27.68
Areal af Haleplan og Højderor ialt	m^2	10.94	3.07
Areal af Finne og Sideror ialt	m^2	1.48	1.46
Areal af Balanceklapper ialt	m^2	2.38	2.42
Plankorde (Over- og Underplan	m	2.10	1.60
Planafstand	m	1.80	1.49
Sporvidde	m	2.90	1.84
Største Brændstofbeholdning	Liter	80	355
Tomvægt	kg	380	1350
Samlet Nyttelast	kg	150	440
Fuldvægt	kg	530	1790
Planbelastning (Bæreplaner alene)	kg/m^2	16.7	64.6
Planbelastning (samtlige Bæreflader)	kg/m^2	12.4	58.3
HK.-Belastning	kg/HK.	11.0	3.35
Største Hastighed	km/T.	ca. 80	322
Landingshastighed	km/T.	ca. 50	105

-de bruger Gargoyle Aero Mobiloil



DEUTSCHE LUFTHANSA
AKTIENGESELLSCHAFT
MITGLIED DER INTERNATIONAL AIR TRAFFIC ASSOCIATION

BERLIN SW 68, den 30. Oktober 193 5.

An die
Deutsche Vacuum Öl A.-G.,
B e r l i n W.15,
Pariserstraße 44.

Ihre Zeichen -/-
Ihre Schmierölmarke Gargoyle Aero Mobilöl "Grünring".

Unser Zeichen K.L.12/Ga.

Wir können Ihnen bestätigen, daß wir mit dem von Ihnen gelieferten Schmieröl Gargoyle Aero Mobilöl "Grünring", das wir in großem Umfange zur Schmierung unserer Flugmotoren verwenden, gute Erfahrungen gemacht haben. Das Schmieröl hat sich innerhalb unseres Betriebes bewährt, desgleichen hat uns die pünktliche und reibungslose Ölversorgung durch Ihre Gesellschaft im In- und Auslande stets zufriedengestellt.

Mit deutschem Gruß!
Heil Hitler!
Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft

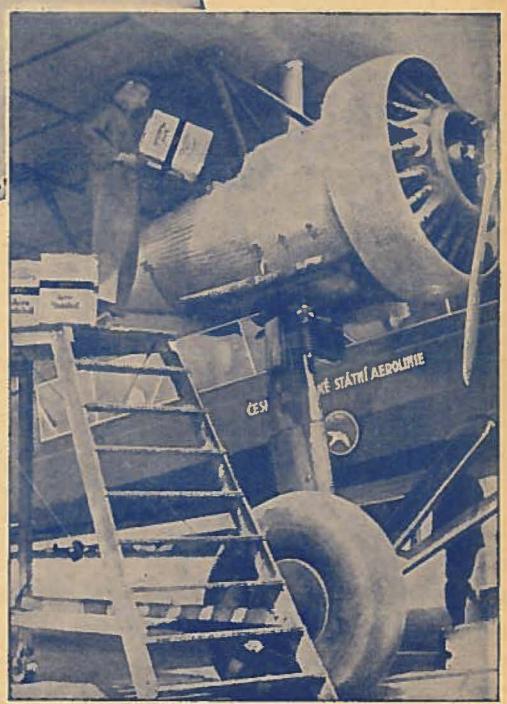
Gargoyle Aero Mobiloil *anvendes af førende Selskaber i alle dem Verdensdele, i Europa bl. a. af:*

Det danske Luftfartsselskab
Det norske Luftfartsselskab
Osterreichische Luftverkehr A/G
Czechoslovak State Air Lines
British Airways Ltd.
Det polske L. O. T.
Henry Potez

✡

Det norske Flyverkorps
Den danske Luftmarine
Det finske Flyverkorps
Det tyske Flyverkorps
Det polske Flyverkorps
Det rumænske Flyverkorps
Det jugoslaviske Flyverkorps
Den portugisiske Luftmarine

Gargoyle Aero Mobiloil har vist, at den opfylder de store Krav, som bør stilles til en Smøreolie for Flyvemotorer. — Førende Luftfartsselskaber og Militærflyvere anvender derfor denne Olie med udmærket Resultat.



GARGOYLE AERO MOBILOIL

VACUUM OIL COMPANY A/S KØBENHAVN

15.230

METER

ER

DEN NY VERDENS-HØJDEREKORD

MED

„Bristol"

PEGASUS MOTOREN

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

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

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

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

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

Trykt hos
EJVIND CHRISTENSEN
Vesterbrogade 60 - Telf. 13404