



NYT

Nr. 23 - februar 1992

fra DANMARKS FLYVEMUSEUM og FLYVEMUSEETS VENNER

Generalforsamling

Herved indkaldes til generalforsamling *torsdag den 26. marts 1992 kl. 1700* i Bella Center, København.

Dagsorden i henhold til vedtægterne:

1. Valg af dirigent.
2. Bestyrelsens beretning om virksomheden.
3. Fremlæggelse af årsregnskabet til godkendelse samt meddelelse af decharge til bestyrelsen.
4. Behandling af indkomne forslag.
5. Valg af bestyrelsesmedlemmer og to revisorer, heraf en statsautoriseret.
6. Fastsættelse af kontingent.
7. Eventuelt.

Forslag, der tilsigter en generalforsamlingsbeslutning, må være formanden, direktør Christian R. Hunderup, Bella Center, 2300 København S, i hænde senest den 5. marts.

Draken på museum

Flyvevåbnets første Draken, nr. A-001, vil indtil videre kunne ses på Danmarks Flyvemuseum, udlånt af Flyvevåbnets historiske samling.

Mere herom i næste nummer.

Husk kontingentet!

Danmarks Flyvemuseum er ikke »på finansloven« eller oppebærer anden støtte fra offentlig side. Den hjælp, museet kan få fra sine venner, er derfor af vital betydning for museets fortsatte eksistens, og vi beder derfor medlemmerne om snarest muligt at betale kontingentet for 1992 - og gerne mere end det på girokortet angivne beløb.

Derved støtter du ikke blot et godt formål, men du får også gratis adgang til museet - du skal blot vise girokortet (forsynet med Postvæsenets kvittering) i billetkontoret.

Model-workshops

I Julen havde Danmarks Flyvehistoriske Selskab arrangeret en model-workshop, hvor DFS-medlemmer viste museets gæster, hvordan modelbyggerne arbejder.

Det blev nogle gode dage, og DFS gentog derfor arrangementet i weekenden 8.-9. februar. Der bliver endvidere workshops kl. 1200 - 1730 den 7.-8. marts, 11.-12. april, 9.-10. maj og 21.-22. juni, ligesom der formentlig også bliver nogle dage i skoleferien.

Navnlige navne

Som omtalt i forrige nummer af NYT er *Jørgen Kring* tiltrådt som direktør for Museumscenter Billund. Han er 55 år og specialist i markedsføring (cand. merc.).

Kring kommer fra en stilling som divisionsdirektør i Danish Fancy Food (Kjeldens småkager) og har tidligere været direktør for forskellige udenlandske firmaers danske datterselskaber, bl. a. det franske L'Oreal.

Som teknisk chef for Museumscenter Billund er ansat *Jan Larsen*, der er 38 år og hidtil har været souschef for Falck i Vejle.

Endvidere er major *Oluf Eriksen* blevet ansat i Museumscenter Billund, hvor han navnlig tager sig af dokumentation og formidling. Eriksen, der er 62 år, har bl. a. fløjet Meteor og F-86D i ESK 724 og 723 og forrettet tjeneste ved Flyvertaktisk Kommando og BALTAP. Han sluttede sin militære karriere som chef for O-afdelingen på FSN Vandel.

ERI gennemgik i 1960 som første dansker USAF's Experimental Flight Test Pilots School og medvirkede som testpilot ved udvælgelsen af F-16 og T-17.

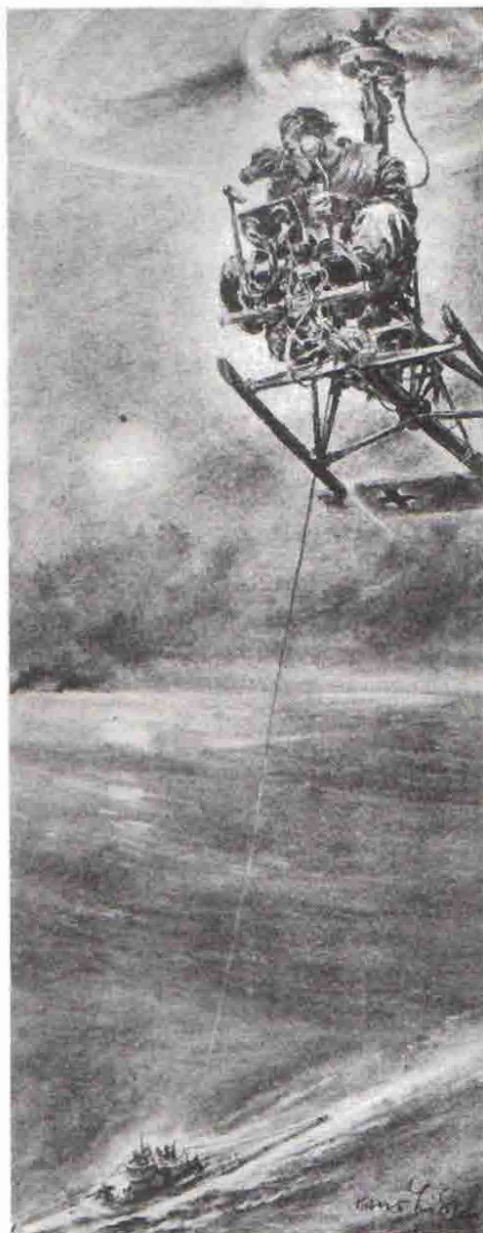
S-61 tegning

Morten Reese Jacobsen, der har tegnet museets smukke plakat med Dankok-jageren, har lavet en meget flot farvetegning af en af Flyvevåbnets S-61A (halenr. U-276) i det nuværende grå bemalingsskema.

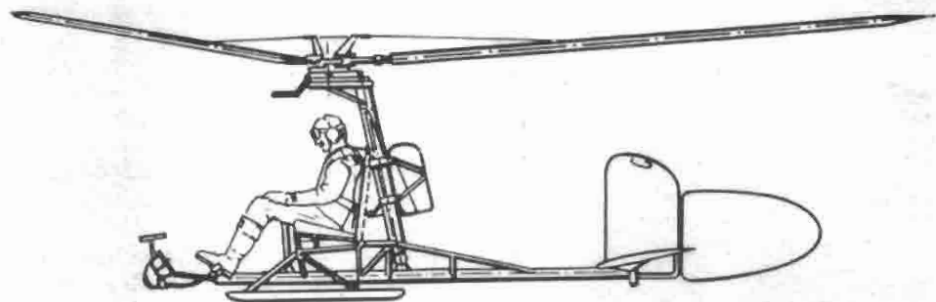
På tegningen gengives også ESK 722's våbenskjold, og der er også en kort tekst (på dansk og engelsk) om eskadrillens historie og helikopterens data.

Tegningen måler 29 x 44 cm og sælges til fordel for Danmarks Flyvemuseum. Den kan bestilles til levering med posten hos Rodem Aviation Pictures v/ Steen Rode Møller, Lundbakvej 75, 9490 Pandrup, tlf. 98 24 75 25, giro nr. 8 67 74 25 for den yderst rimelige pris af 62,00 kr. frit tilsendt.

Den kan også købes i museets kiosk for 50,00 kr.



Efter Signal nr. 1/1945



Focke Achgelis Fa 330 Bachstelze

Noget så sjældent som et ubådsbaseret fly vil til sommer kunne ses på Danmarks Flyvemuseum, men også i teknisk henseende er Focke Achgelis Fa 330 Bachstelze (vipstjert) noget særligt - det er nemlig ikke en helikopter, selvom det godt kunne se sådan ud, men en *gyroglider*.

Det lille åbne ensædede luftfartøj har ikke nogen motor, men blev bugseret efter undervandsbåden, hvorved fartvinden, eventuelt i forening med den naturlige vind, fik rotoren til at snurre rundt og derved løfte gyroglideren til vejrs. For at holde Fa 330 i luften krævedes en en mindste flyvehastighed på 27 km/t, og de ubåde af type IX, som vides at have anvendt Fa 330, havde en største overfladehastighed på 18 knob (33 km/t).

Blæste det tilstrækkeligt, skulle der blot et lille skub til et rotorblad, før rotoren begyndte at løbe rundt - ellers måtte man trække den i gang med et tov (som når man starter motorsave o.l.). Det normale omdrejningstal var 205 pr. minut.

Bugsertovet var 150 m langt og kombineret med en telefonledning, så piloten kunne afgive meldinger om hvad han observerede. Gyroglideren kunne nå op i 120 m højde, hvorfra man kunne se 40 km væk (synsviddens fra U-bådens dæk var kun 8 km).

Når missionen var overstået, blev gyroglideren trukket ned ved hjælp af et spil, men det tog sin tid. Piloten kunne i nødstilfælde frigøre rotoren,

og idet den fløj bort, trak den en faldskærm ud. Piloten, der var fastgjort til faldskærmen, åbnede nu sit sikkerhedsbælte, så resten af gyroglideren kunne falde i havet, og foretog derpå en normal nedstigning med faldskærm.

Arbejdet på Fa 330 blev påbegyndt i 1942, og frem til krigens afslutning blev der bygget ca. 200. Der vides kun lidt om deres operationelle anvendelse, men der er ikke tvivl om at det lille fly ikke var særlig populært, fordi ubåden i tilfælde af fjendtligt angreb måtte vente med at dykke, til man havde fået halet gyroglideren ned - med mindre man da valgte at dykke og håbede på, at man senere kunne samle piloten op.

Fa 330 er konstrueret, så den kan foldes sammen og komme ind og ud af ubåden gennem det almindelige mandehul. Kroppen består af to stålrør, et vandret og et lodret. Det vandrette rør bærer fortil pilotsæde og landingsmeder, agter haleflader, mens det lodrette rør fungerer som rotormast og fæste for faldskærmen.

Den trebladede rotor har en diameter på 7,31 m. Længden er 4,42 m, vægten uden pilot 82 kg.

Flyvemuseets Fa 330, der har *Werk Nr.* 100032, blev efter Anden Verdenskrig ført til England som krigsbytte og afprøvet på Royal Aircraft Establishment i Farnborough. Den er i løbet af det sidste par vintre blevet totalt renoveret af en gruppe frivillige fra Dansk Flyvehistorisk Forening i København.



Blanik på museum

Flyvemuseet har som gave modtaget et eksemplar af det tjekkoslovakiske tosedede svævefly Blanik, af danske svæveflyvere oftest benævnt Bliknik, fordi det er af helmetkonstruktion, hvilket er ret udsædvanligt for svævefly. L13 Blanik fløj første gang i august 1956 og er bygget i mere end 3.000 eksemplarer. Det har et bedste glidetål på 28 og anvendes hovedsagelig til skoleflyvning.

Museets eksemplar er OY-XIE, fabriktionsnummer 026924, der som fabriksnyt blev leveret til Silkeborg Flyveklub i 1977 og nåede 12.732 starter og 1.742 flyvetimer, før det havarede den 9. april 1988 på Christianshede. Flyet blev derefter overtaget af Dansk Svæveflyver Unions forsikringspulje, men selv om skaderne forekom relativt begrænsede, viste det sig, at en genopbygning til flyvende stand sig ikke ville være lønsom, og OY-XIE blev derefter tilbudt Danmarks Flyvemuseum, der sagde ja tak.

Det vil nemlig være overkommeligt at istandsætte flyet til udstillingsbrug, og selv om det måske ikke kommer på udstilling foreløbigt, får museet derved rådighed over et robust og let transporterbart fly, man kan udlåne til arrangementer af forskellig art. Det er også muligt, at man vælger at bruge kroppen til at lade børn sidde i - der er stadig tre aktive Blanik i Danmark, så museet skulle have gode muligheder for senere at erhverve et intakt eksemplar.

K24 - et berømt kamera

Torben Bech, der har 40 år bag sig som fotograf, har skænket Danmarks Flyvemuseum et luftfotograferingskamera af typen K24, et af de bedste af sin art under Anden Verdenskrig.

Da amerikanerne kom med i Anden Verdenskrig, viste det sig, at de kameraer, man havde anvendt i fredstid (og som tog fremragende billeder, når flyene fløj relativt langsomt), ikke duede til de store hastigheder, der var tale om ved operationel flyvning.

Men det gjorde Royal Air Force's Williamson F24 kamera. En lidt ændret udgave blev sat i produktion i USA under betegnelsen K24 (K formentlig for producenten Kodak) og fremstillet i adskillige tusind eksemplarer.

K24 (og F24) har et negativformat på 5 x 5 tommer (12,4 x 12,5 cm) og objektivet har en brændvidde på 7 tommer (17,8 cm). Det kan anvendes fast monteret i flyet eller som håndholdt kamera.

Efter krigen erhvervede det danske forsvar adskillige K24 kameraer, og K24 har også været anvendt af mange civile luftfotografer.

På billedet ses museets formand Søren Jakobsen modtage K24 kameraet fra Torben Bech.

NYT udgives af foreningen
FLYVEMUSEETS VENNER

Formand: Direktør Christian R. Hunderup

Fællessekretariat for Danmarks Flyvemuseum
og Flyvemuseets venner:

Adresse: Ellehaammers Allé

7190 Billund

Telefon: 75 35 32 22

Foreningens kasserer: Giro 108 50 93

Lindevang 16, 2660 Brøndby Strand

Telefon: 42 73 11 81

Redaktion: Hans Kofoed

Telefon: 35 37 32 56