



NYT

Nr. 3 - april 1985

fra DANMARKS FLYVEMUSEUM og FLYVEMUSEETS VENNER

75 år siden første Øresundsflyvning

Den 17. juli er det 75 år siden, Robert Svendsen som den første nogensinde fløj over Øresund og vandt den pokal, dagbladet Politiken havde udsat. Starten gik fra Kløvermarken, og Robert Svendsen landede på stranden nord for Limhamn. Der var tre flyvere, der havde meldt sig til konkurrencen, foruden Robert Svendsen, journalist Alfred Nervø, der var den første journalist her-

hjemme, der fik bil. Han havde lært at flyve i Paris og blev berømt, da han som den første fløj rundt om Rådhusårnet. Den tredje var svenskeren Carl Cederström. Robert Svendsen fløj i et Voisinplan med en 80 hestekræfters Gnôme motor. Han tilbragte megen tid på at reparere sit fly, og en sommermorgen, hvor vejret var skikkelig og flyet i orden, startede han, - og blev en pokal og 12.000 kr. rigere.

60 års dagen for flyvningen blev markeret af Danske Flyvejournalister ved en sammenkomst på selve Kløvermarken.

75 års dagen vil blive markeret af Flyvemuseets Venner. Nærmere enkeltheder om arrangementet vil blive meddelt senere. I forbindelse med 75 års dagen udgiver »Danmarks Flyveplatte« en 75 års jubilæumsplatte fremstillet af Bing og Grøndahl og med teksten »Robert Svendsen - Sundflyvningen 1910 - 1985« og så naturligvis en gengivelse af det fly, Robert Svendsen anvendte til flyvningen. Platten er fremstillet i begrænset oplag og kan bestilles ved skriftlig henvendelse til »Danmarks Flyveplatte« Postboks 33, 2770 Kastrup. Overskuddet går til Danmarks Flyvemuseum.

Generalforsamling 30. maj

Flyvemuseets Venner holder ordinær generalforsamling torsdag den 30. maj kl. 16.00 i SAS administrationsbygning, Hedegårdsvej 88 med følgende dagsorden:

1. Valg af dirigent
2. Bestyrelsens beretning om virksomheden
3. Fremlæggelse af regnskab til decharge
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 i hænde senest tre uger før generalforsamlingen.

Alle foreningens medlemmer er velkomne. Linie 9 kører til Globetrotter Hotel, og derfra er der få minutters gang til administrationsbygningen. Undgå den linie 9, der på fronten har betegnelsen »Værkstederne«, den går omtrent direkte til selve lufthavnen.

OBS!

Udflygt til det svenske Flygvapen Museum i Linköping

se bagsiden

NYT udgives af foreningen FLYVEMUSEETS VENNER.

Formand: Direktør Christian R. Hunderup
Fællessekretariatet for Danmarks Flyvemuseum og Flyvemuseets Venner:
Adresse: International House
Center Boulevard, 2300 København S
Telefon: 01-51 88 11, lokal 278
Foreningens kasserer: Giro 1 08 50 93
Lindevang 16, 2660 Brøndby Strand
NYT udsendes i ca. 2.100 eksemplarer til foreningens medlemmer og andre interesserede. Redaktion: Søren Bertelsen, telefon: 01-51 43 14.

Ny redaktør af »NYT«

Fra og med dette nummer har fhv. pressechef i SAS, Søren Bertelsen, venligst påtaget sig jobbet som ansvarshavende redaktør af NYT.

Samtidig har Betty Goltermann afløst Johnny Staffeldt og Haakon Birkelund i fællessekretariatet.

Foreningen takker Staffeldt og Birkelund for deres store indsats, specielt i forbindelse med hvervekampagnen, der mere end fordoblede foreningens medlemstal.
Christian R. Hunderup
formand

Junkers hjem til Kastrup

Under denne overskrift kunne »Berlingske Tidende« fornylig meddele, at et JU 52 fly, som havde været ejet af Det Danske Luftfartselskab, vil gæste København i forbindelse med Lufthansas forestående 60 årsdag. Flyet er det sidste af typen JU 52 i operationel stand.

Vi må dog korrigerer »Berlingske Tidende«. Der er ikke tale om et DDL fly, men om et norsk DNL fly, LNKAF, og det har haft en meget omtumlet skæbne. LNKAF hed oprindeligt LNDAA »Falken«, og det blev med fuselagenummer 5489 leveret af Deutsche Lufthansa til Det Norske Luftfartselskab i Oslo den 17. juni 1936. I 1940 blev det konfiskeret af Deutsche Luftwaffe, og flyvet fik sin oprindelige registrering D - AQU1.

Under dette typenummer blev det i april 1946 tilbagegivet til DNL af »Direktoratet

For Fjendtlig Ejendom«. I efteråret 1947 gennemgik flyet en større ombygning i Horten og fik skiftet airframe. Flyet var derefter i drift indtil 1954, hvor det blev solgt til »Transportes Orientales«, Equador. Flyet blev leveret pr. skib i 1957. Det var derefter i fart i en række år, og blev så solgt til en amerikaner. Nu vil Lufthansa bruge det til veteranflyvninger efter at det i vinter blev fløjet til Hamburg via Canada, Grønland, Island og Skotland.

Der er rundt regnet blevet bygget 5.000 JU 52. Det første, der blev leveret til DDL, var »Selandia«. Det var i drift fra 27. juni 1936 til det forulykkede ved Wien 18. december 1942.

Efter krigen modtog den danske regering et JU 52 fly som gave fra Royal Air Force. Flyet blev sat i drift af DDL 11. november 1946, og den første flyvning gik til Rønne. Flyet blev hentet i Flensborg 1. november 1946 af kaptajn N. Egebjerg. Flyet blev i Danmark indregistreret som OYDFU og navngivet »Uffe Viking«. Det fløj for DDL til februar 1948 og blev derefter solgt til et firma i Malmø og anvendt til avisflyvninger.

Verdenspremiere på film om Mestersvig

I forbindelse med generalforsamlingen den 30. maj på Hedegårdsvej 88 bliver der verdenspremiere på filmen »Mestersvig - en flyveplads i Nordgrønland«. Filmen er produceret af Ritzau Film for Statens Luftfartsvesen og Tue Ritzau har været instruktør. Baggrunden for filmen er den kendsgerning, at driften af Mestersvig og Kulussuk begge beliggende i Østgrønland overgik fra Statens Luftfartsvesen til Ministeriet for Grønland 1. januar 1985. Mestersvig blev anlagt i 1952 og er en lukket lufthavn i den forstand, at der skal tilladelse til at beflyve den. Den har regelmæssig forbindelse med Sdr. Strømfjord, idet Grønlandsfly opererer en rute med DASH 7, lige som selskabet har en helikopter udstationeret i Mestersvig, der er et centralt punkt for det videnskabelige arbejde der foregår i Nordøstgrønland, specielt i sommermåneder. Tallet på ansatte svinger fra 12 til 14, flest i sommermånederne og filmen skildrer det daglige liv i lufthavnen og giver et indblik i den beflyvning, der sker.

50 år siden Grønland blev undersøgt af danske piloter

PanAm Airways havde planer om at flyve til Europa via Labrador, Grønland og Island

Det er i år 50 år siden to danske piloter, Kurt Ramberg og Povl Jensen, blev sendt på en spændende opgave i Grønland. Herom fortæller Povl Jensen:

I 1935 fik jeg en henvendelse fra grosserer A. P. Botved - manden der i 1926 blev kendt verden over gennem flyvningen fra København til Tokyo. Han var uddannet militærflyver, men var blevet forretningsmand og bl.a. agent for det store amerikanske luftfartsselskab PanAm Airways. Botved ville have mig til Grønland, hvor jeg for PanAm skulle undersøge, om det var muligt i forbindelse med etablering af en flyverute fra USA til Europa at flyve via Grønland. Man kunne den gang ikke flyve non-stop. Derfor undersøgte man muligheden for en rute med mellemlandinger i Labrador, Grønland og Island. På grund af de kraftige storme omkring Kap Farvel tænkte man at lade en evt. rute gå mere nordligt f.eks. via Godthåb og Scoresbysund. Der var blot den hage ved hele projektet, at der ikke var lufthavne i Grønland, og kendskabet til de arktiske vilkår og mulighederne for overhovedet at gennemføre civil rutetrafik over arktiske områder var meget begrænset. Men det skal siges til PanAms ros, at man ville ofre noget på at få sagen undersøgt, bl.a. havde man bekostet Charles Lindberghs flyvning i sommeren 1933 over Labrador, Grønland og Island. I 1935 ville man have flere detaljer, og det resulterede i, at Kurt Ramberg, mange år senere Danmarks forsvarschef, og jeg blev sendt til henholdsvis Godthåb på Grønlands vestkyst og Scoresbysund på Grønlands østkyst. Nu var der det særegne ved Scoresbysund, at den kun havde forbindelse med omverdenen en gang om året, når et skib nåede frem midt på sommeren, så enten blev man der i tre dage eller 12 måneder. Jeg blev i 12 måneder og undersøgte hele området med henblik på anlæg af en lufthavn og muligheder for civil ruteflyvning. I sommermånederne brugte jeg en båd til mine rejser og i vintermånederne - og dem var der ni af - kørte jeg med hundeslæde.

Da jeg et år senere vendte hjem og afleverede min rapport, erfarede jeg, at den tekniske udvikling inden for flyvemaskineproduktion og international luftfart nu gik så hurtigt, at Grønland ikke længere var aktuelt. Både PanAm og det britiske selskab, Imperial Airways, havde i stedet planer om flyvebåde, der kunne krydse Atlanterhavet mellem Botwood i Newfoundland og Foynes i Irland. Men opholdet i Grønland var en lærerig oplevelse og fik senere stor betydning for mig i DDL og SAS. I de første år efter krigen var jeg ham, »der kendte noget til Grønland«, og det gav interessante oplevelser.

Nyt fra Flyvemuseet

Vigtigste nyheder siden sidst er afholdelsen af et ekstraordinært repræsentantskabsmøde den 12. december 1984. Formålet var om muligt at træffe endelig afgørelse om flyvemuseets placering. Mødets resultat blev, at repræsentantskabet pålagde bestyrelsen at fortsætte forhandlingerne om Billund-projektet for at få dette konkretiseret yderligere, at udarbejde et Vestamagerprojekt baseret på etapevis opbygning med første fase på 10 mio. kr., samt at undersøge mulighederne for at opbygge en opbevaringsfacilitet for bevaringsværdige fly.

Bestyrelsen har siden da arbejdet videre på dette grundlag og håber at kunne komme med et oplæg til beslutning på det ordinære repræsentantskabsmøde den 29. maj d.å. Bestyrelsen anser det for at være afgørende at komme igang i år - for at kunne bibeholde den store interesse for sagen, som bl.a. den store tilgang til Venerne har vist.

I mellemtiden fortsætter så det »normale« museumsarbejde med Flyvehistorisk Forenings medlemmers arbejde på Østerbrogades Kaserne, SAS' flyvehistoriske sektions arbejde i Kastrup, og mange andres frivillige indsats andre steder i landet, bl.a. på flyvestationerne.

Vi får stadig nye effekter. Senest en meget fint istandsat og nymalet tankvogn fra Shell, overdrages i maj d.å.

Knud Jørgensen
formand

JU 52 på platte

Den 11. juni er det 50 år siden Det Norske Luftfartselskab åbnede ruten Oslo - Stavanger med et JU 52 fly, og denne begivenhed markeres af »Danmarks Flyveplatte«, der i sin udsendelse nr. 10 har »Hauken« JU 52 3 M som hovedmotiv.

Overskuddet fra salget af denne og tidligere udsendte platter går til Danmarks Flyvemuseum.

Udflugt til det svenske Flygvapenmuseum i Linköping

Det er lykket Flyvemuseets Venner at få arrangeret en studietur til ovennævnte museum søndag den 12. maj.

Med stor imødekommenhed fra direktør P. Bohnstedt-Petersen, der har stillet sin DC3'er til rådighed for »Vennerne«, kan vi gennemføre turen på samme dag.

Til information planer vi:

Afgang	Værlöse	kl. 08.45
Ankomst	Linköping/Malmen	kl. 10.30
Afgang	Linköping/Malmen	kl. 15.30
Ankomst	Værlöse	kl. 17.00

Pris pr. deltager kr. 550,- incl. forsikring og frokost. Kun for medlemmer af Flyvemuseets Venner.

Da pladsen jo er begrænset i en DC3'er, vil vi tilråde omgående tilmelding på nedenævnte slip:

Navn: _____

Adresse: _____

By: _____ Postnr.: _____

Tlf.: _____

Underskrift

Ønsker at deltage i studieturen til Linköping den 12. maj.

Fremsendes til: Erik E. Berg,
Skøjtevænget 14, 2770 Kastrup

Send ingen penge nu. Udvalgelsen vil ske ved lodtrækning. Du vil få besked senest d. 6. maj, om du er blevet accepteret. Program og girokort vil da blive fremsendt direkte til din adresse.

Skrydstrup skal have sin historie

Dagbladet Vestkysten skriver:

Hvad foregik der inden for gitteret i krigsårene? Der er et »mørkt« hul i det historiske materiale om flyvestation Skrydstrup. Det er perioden fra 1943 til 45, hvor tyskerne benyttede stedet som base.

Ingeniør Palle Sick, Odense, der er ved at skrive flyvestationens historie, håber derfor at få lov til at besøge Forbundsarkivet i Koblenz, hvor der er materiale og billeder fra dengang flyvestation Skrydstrup hed Fliegerhost Hadersleben.

De 5000 kroner, som flyvestation Skrydstrup netop har modtaget af Vojens-mes-serne som tak for lån af militære arealer til messeudstilling, vil blive brugt til historisk arkivarbejde i Vesttyskland.

Første del af flyvestationens historie ventes at udkomme engang næste år og resten inden udgangen af dette årti.

Effekter af særlig interesse indgået i tiden Feb-Apr 1985

Originalkopi fra Toldinspektoratet 1919 indeholdende tilladelse til, at Hermann Göring flyver fra Tyskland til Danmark.

(Tolddirektør J. W. Henriksen)

Maleri (i guldramme) af CATALINA i luften. Kunstneren er MJ E. Qvistgaard Hansen. (Fru I. Sommer)

Diverse Radio/navigationsgrej til Cessna 150 (Bjørn Thygesen)

Film »Han blev flyver«. Sjældent og nok det nu eneste eksisterende eksemplar om flyveruddannelsen på Avnø sidst i 40'erne. (Forsvarets Materielindendantur)

14 større malerier af FLV fly i forskellige situationer, hovedsagelig fra FSN Skrydstrup. Alle i glas og ramme. (Major Aarvig, Vojens)

Frontrude fra Me-109, bjærget i Frederikshavn. (J. Helme)

Del af cylinder og del af frontrude fra amerikansk »Liberator«, nedstyrtet under krigen ved Venslev. (Admiral N. F. Lange)

Begge de nævnte »ruder« er af anseelig tykkelse og vægt.

Et større antal tekniske publikationer og håndbøger. (Civ.ing. S. A. Jaensson, FMK)