

Danske Flyvere paa Vingerne



Af Flyveren
LØJTNANT CLAUSON KAAS

GYLDENDAL

DANSKE FLYVERE PAA
VINGERNE

KNUD CLAUSON KAAS

ET LIV I LUFTEN. 1940

MED BENENE PAA JORDEN. 1941

KNUD CLAUSON KAAS

DANSKE FLYVERE PAA
VINGERNE

KØBENHAVN

GYLDENDALSKE BOGHANDEL
NORDISK FORLAG
MCMXXXIII

COPYRIGHT 1943 BY GYLDENDALSKE
BOGHANDEL NORDISK FORLAG - COPENHAGEN

—
OPLAG: 7000 EKSEMPLARER

—
KLICHEERNE UDFØRT AF
NORDISK REPRODUKTIONSANSTALT

—
PRINTED IN DENMARK
GYLDENDALS FORLAGSTRYKKERI
KØBENHAVN

Tilgnet

HANS KONGELIGE HØJHED
KRONPRINS FREDERIK AF DANMARK

*i hans Egenskab af Protektor
for Foreningen »Danske Flyvere«*

FORORD

Løjtnant Clauson Kaas, der tidligere under Titelen »Et Liv i Luften« har skrevet en Bog om sin egen Flyvning, har nu taget dansk Flyvning som Helhed op til Behandling.

Som det vil være Læserne af hans tidligere Bøger bekendt, er Clauson Kaas en fanatisk Tilhænger af den Anskuelse, at alle Genrer er tilladte undtagen den kedelige. Man maa derfor ikke vente alt for megen tør og kedelig Saglighed i Behandlingen af nærværende Bogs omfattende Emne. En Gang imellem tager han imidlertid et Tilløb — mest dog i enkelte af Kapiteloverskrifterne. Et af Kapitlerne kalder han saaledes: »Flyveruddannelse ved Hæren«. Hvis man herefter venter i dette Kapitel at faa noget at vide om, hvorledes man bedriver Flyveruddannelse ved Hæren, tager man imidlertid grundigt fejl. Saaledes er Clauson Kaas slet ikke. I Løbet af faa Linier er man ført ud paa »Pisten« blandt de paa Tur ventende Elever, til Stedet, hvor de gode Historier fortælles og genfortælles og bliver bedre for hver Gang — og saa myldrer Anekdoterne og Beretningerne om muntre og spændende Oplevelser frem under hans Pen, saa man ganske glemmer, at Kapitlet handlede om Flyveruddannelse. Og som han dog kan fortælle. Er Historierne fra »Pisten« blevet bedre og bedre for hver Genfortælling, er der dog ingen Tvivl om, at de er blevet bedst og allerbedst i den endelige Form, som Clauson Kaas har givet dem. Han er den fødte Mester, naar det gælder at servere morsomme og spændende Oplevelser i fiks Anretning.

Som det gaar med Kapitlet om Flyveruddannelse ved Hæren, gaar det med adskillige af de øvrige. Hvis det ikke var for de mere alvorlige Afsnit, »Caterpillarklubben«, »De faldt for Finlands Frihed« og Tillæget »De, der gik forud«, der viser, at Clauson Kaas ogsaa har mere alvorlige Strengte paa Instrumentet, kunde en Læser af Bogen let faa det Indtryk, at Flyverlivet er sammensat af lutter spændende og muntre Oplevelser, og at der ikke er ret meget indenfor den Branche, der hedder nøgternt Hverdagsarbejde.

Man skal imidlertid ikke gaa i Rette med Clauson Kaas i denne Anledning. Han er nu engang født med et Troldspejleblik, der viser ham alt det muntre og spændende her i Livet og lader det kedelige og tørt saglige glide ud i en taaget

Baggrund. Saadan som han er, holder vi danske Flyvere af ham, og at Clauson Kaas holder af Flyvningen og Flyverne tvivler vel efterhaanden ingen paa. Hans gode Kammeratskabsaand har bl. a. vist sig ved, at han forlods har ladet en betydelig Del af sin forventede Indtægt ved Bogen tilflyde »Danske Flyveres Fond«, en Institution, hvis Formaal det er at mildne Følgerne af de Ulykker, som nu engang naturnødvendigt følger i Flyvningens Spor, ved at støtte faldne Flyveres Efterladte.

At hans egen Flyvebegejstring ikke er noget overfladisk, viste Clauson Kaas ved i den finske Vinterkrig at gaa med som frivillig Jagerflyver paa finsk Side, skønt han jo efterhaanden — sit Sinds hele Ungdom til Trods — ikke er nogen Aarsunge mere.

Holte, i Marts 1943.

C. Førslev.

FORFATTERENS FORORD

Denne Bog er skrevet paa Basis af Stof, som er mundtligt overleveret fra Mand til Mand og saaledes maa siges at være Fælleseje, suppleret med Oplysninger fra officielle Kilder og Aviserne. Endvidere, for en ikke uvæsentlig Dels Vedkommende, paa hvad Flyverne selv, paa min Opfordring, har indsendt til Bogen.

Jeg gaar til Opgaven med Ærbødighed for Mindet om de Kammerater, der ofrede Livet under Udøvelsen af deres Gerning som Flyvere, med Beundring for dem, jeg i Bogen kalder »de gamle Dreng«, dem, der i Flyvningens første og vanskelige Aar ved deres Uforfærdethed og Mod skaffede de Erfaringer, som vi, der kom efter, kunde bygge videre paa, og med Venskab og Respekt for alle de Unge, der paa en saa straalende Maade — trods Vanskeligheder af mange Slags — har formaaet at føre de Traditioner videre, som vi alle sværger til. Traditioner, som jeg paa disse Blade haaber at kunne vinde Forstaaelse for, ogsaa i videre Kredse.

En Del af det indsendte Materiale har — af Pladshensyn — maattet forkortes og noget skrives om; men adskillige Bidrag har fra Formens Side været saa straalende, at jeg ikke har turdet røre ved dem. En Sortering af Stoffet har dog været nødvendig, da det ellers paa visse Omraader vilde blive for ensartet, og fordi det — indenfor Bogens Begrænsning — ikke var muligt at faa det hele med. Det kan ikke undgaas, at der paa denne Maade vil komme til at mangle nogle af de »kendte« Navne, mens der paa den anden Side bringes Beretninger om ganske unge, af Offentligheden hidtil ukendte Flyvere.

Dette er i Overensstemmelse med min Opfordring til Kammeraterne: »Send mig Din morsomste, farligste eller mest spændende Oplevelse«, og saa *maatte* det jo blive ret tilfældigt, hvem der kom med.

Af denne Grund opstaar det tilsyneladende uplanmæssige i Bogen, der iøvrigt — ud fra det Synspunkt, at enhver, der har erhvervet sig et Certifikat, er dansk Flyver — omfatter baade Hæren, Marinen, Luftfartselskabet og Sportsflyverne, rystet godt sammen mellem hinanden, som Oplevelserne berettiger og Kammeratskabet fordrer det.

*

*

*

Hans kongelige Højhed Kronprins Frederik takker jeg for Tilladelsen til at tilegne ham denne Bog om danske Flyveres Oplevelser.

Jeg takker endvidere Alle, der har vist mig Venlighed og lettet mig Arbejdet med at faa Stoffet samlet, og her naturligvis i første Række de militære og maritime Myndigheder for Tilladelsen til at benytte Dokumenter, Rapporter, Havari-protokoller o. lign. til Støtte for min Hukommelse.

Hovedmængden af Billedmaterialet stammer fra Hærens Flyvertropper, Resten fra Marinen, D. D. L., Sportsflyveklubben, Fotograf Kehlet og private. Dem alle takker jeg for Retten til at benytte Billederne.

Endvidere staar jeg i Gæld til Luftfartsdirektoratet, Det Danske Luftfartselskab, Sportsflyveklubben og i ganske særlig Grad »det levende Flyveleksikon«, vor Kammerat, Kaptajn John Foltmann, der med sit indgaaende Kendskab til de mange Aars Begivenheder og Tal paa den mest uegennyttige Maade (han skriver selv paa en Bog om nogenlunde det samme Emne) har hjulpet mig til at undgaa alt for mange Fejl.

En ganske særlig Tak retter jeg til Generalinspektøren for Flyvertropperne, Oberst C. C. J. Førstlev, for hans Venlighed med at skrive Bogens Forord, og sidst — men ikke mindst — takker jeg de Kammerater, der saa beredvilligt har stillet deres Oplevelser til min Raadighed og derved muliggjort, at der er kommet en — i hvert Fald fra Indholdets Side — saare læseværdig Bog ud af det.

København i Marts 1943.

Knud Clauson Kaas.

FØRSTE KAPITEL

Krøniker fra gamle Dage.

Det er uundgaaeligt, at en Bog om Danske Flyvere begynder med Ellehammer — vores allesammens lille, trivelige og rare Ellehammer — der paa saa mange Maader har været forud for sin Tid, og som ikke mindst paa Flyvningens Omraade var saa fremsynet, ikke alene teoretisk, men ogsaa i Praksis, at det kun var en retfærdig Belønning, at han blev den første i Europa, der fløj, oven i Købet med et Apparat, hvor han selv var Mester baade for Motoren og for Flyvemaskinen.

Om den begivenhedsrige 12. December 1906, da den første Flyvemaskine i Europa foretog sin Flyvning med Ellehammer om Bord, skriver Direktør J. C. H. Ellehammer i den Dagbog, han har ført over sine Eksperimenter:

»Prøveluftskib paa Banen. Vind 2—3 m. Retning NØ. Kørte hele Banen rundt, svævede med Bag- og Forhjulene ca. 42 m i en halv Fods Højde¹⁾, idet den brasede op imod Vinden. Ellehammer hele Tiden paa. Brud paa Carburatoren. Ordnet den.«

Desværre var Ellehammer først og fremmest Tekniker og ikke ude efter Laurbær, saa han havde undladt at lade Flyvningen kontrollere, af hvilken Grund han gik Glip af officiel Anerkendelse som Europas første Flyver. I Stedet for at faa Hæder fra Udlandet fik Ellehammer baade Drillerier og Haan. Bl. a. skrev en Englænder til ham:

»... Jeg beundrer Deres farlige Forsøg; men en Ting glæder mig, De risikerer ikke at styrte ned, for De kan nemlig aldrig komme til Vejrs.«

Ellehammer foretog mange Flyvninger med Maskiner, som han efterhaanden forbedrede mere og mere. Det første Hop — for andet kan man jo egentlig ikke kalde den første Flyvning — udviklede sig efterhaanden til mange Hundrede længere og længere Flyveture og kulminerede med en »Langtur«, der fandt Sted paa Eremitagen under Træningen til »Kielerugen« i Juni 1908.

¹⁾ Ellehammer etablerede hermed den første danske »Højderecord« paa 15 cm, som gennem Aarene skulde blive væsentlig forbedret af forskellige Flyvere fra Hær og Flaade, til den foreløbig er standset ved 1,050,000 cm. Denne Rekord blev sat af Marineflyveren Løjtnant Grønbech med en Nimrod Jager d. 14. Marts 1935 og er den af Aeronautisk Selskab (og derigennem af Udlandet) sidst anerkendte Rekord.

Herom fortæller Ellehammer: »Jeg var lige startet, Maskinen havde faaet saa megen Fart, at den kunde hæve sig, da jeg pludselig foran mig ser nogle store Flokke Dyr. Her var baade gode Raadyr og gode Raad dyre« (en vittig Hund, denne Ellehammer), »saa for ikke at fare lige ind i hele Flokken *maatte* jeg til Vejrs. Jeg trak i Højderoret, hoppede nok saa nydeligt hen over Hovederne paa de forskrækkede Dyr og landede velbeholden 600 m fra Startstedet. Det blev den længste Flyvning, jeg til Dato havde foretaget.«

Desværre var der ingen Dyr paa Flyvepladsen i Kiel, og det lykkedes derfor ikke Ellehammer at slaa sin egen Rekord. Konkurrencen var imidlertid ikke stor dernede, hvorfor Ellehammer fik første Præmie for en Flyvning paa kun elleve Sekunder. Under de Forhold var elleve Sekunder imidlertid en højst hæderlig Præstation, og Ellehammer blev da ogsaa livligt applauderet af de tilstedeværende 30.000 Tilskuere.

Den sidste og bedste Flyvemaskine byggede Ellehammer i 1909. Det var et Monoplan — Ellehammer Standard —, og det deltog i 1910, ført af Grev Moltke, i Træningen til Sundflyvningen paa Kløvermarken.

I det lange Løb blev Konkurrencen fra de store udenlandske Flyvemaskinefabrikker dog Ellehammer for haard. De raadede over uindskrænkede Midler til Eksperimenter, det gjorde han ikke og kunde derfor ikke »være med i Vognen«.

Ellehammer var en alt for tidlig Foraarsbebuder for dansk Flyvning, for nu skete der ikke noget i Luften herhjemme før i 1909, da Ritmester Clauson Kaas som Reklame for den nyanlagte Væddeløbsbane i Klampenborg købte et Voisin Biplan, der i Folkemunde hurtigt erhvervede sig Navnet »Sandgraveren«, paa Grund af en paastaaet Trang til i Tide og Utide at rulle hen i den nærmeste Skrænt og med Propellen give sig til at grave Sand — hvilket var en god, gammel Løgn, for Maskinen var for den Tid god nok, og den franske Flyver Legagneux i Virkeligheden blandt de dygtigste; noget andet er, at de Tidspunkter, paa hvilke »Sandgraveren« valgte at gaa i Luften, ikke *altid* faldt sammen med dem, da der var 20.000 Tilskuere paa Pladsen, og saa ved man jo nok, hvad der skal siges og blev sagt.

Sandgraverens »daarlige Rygte« blev endelig bekræftet, da Dr. Folmer Hansen under et Forsøg paa en Øresundsflyvning, ved Helsingør saa vidt jeg husker, styrtede ned, endnu inden han var kommet op. Folmer Hansen kom dog heldigvis ikke noget til, Maskinen blev fejlet sammen, Motoren blev solgt som Baadmotor, og Gravevirksomheden paa Væddeløbsbanen blev saaledes automatisk indstillet.

Samme Sommer foretog den franske Flyver Delagrangue ved Landsudstillingen i Aarhus nogle vellykkede Flyvninger med et Blériot Monoplan paa Skejby Mark, hvorved han genoprettede franske Flyveres Renommé.

Fra nu af præges Flyvningen i Danmark af danske Navne: Robert Svendsen, Alfred Nervø, H. C. Christiansen, Knud Thorup, Søren Severinsen o. a. Af disse maa fremhæves Robert Svendsen, der d. 15. Januar 1910 blev Indehaver af dansk Flyvercertifikat No. 1, og som var den første, der foretog virkelige Flyvninger

paa 5—15 Minutters Varighed og naaede op i Højden (84 m). Efter disse Bedrifter paa Hjemmemarkedet rejste Svendsen til Udlandet, hvor han indlagde sig For-tjeneste og tjente Penge ved mange smukke Flyvninger, ovenpaa hvilke han endte i en Hospitalsseng med en begyndende Lungebetændelse, som han imidlertid ikke fik Tid til at fuldføre paa Grund af Rygter om energiske Sundflyvningsforberedelser blandt Kammeraterne og Konkurrenterne i København; altsaa stod Svendsen op af Sengen og gik sammen med de andre i hjemlig Træning.

Inden denne berømmelige Flyvning naaede at finde Sted, havde Alfred Nervø faaet det til at gippe i Københavnerne ved med »Wampa« d. 3. Juni 1910 at flyve sin berømte Tur ind omkring Raadhustaaet, hvad der med den Tids Maskiner og Motorer var en ret enestaaende Bedrift. Han blev i Forberedelserne bistaet af sin nære Ven Robert Storm-Petersen. Jeg vover ikke at tænke paa, hvad der vilde være sket, hvis Storm, der den Dag *maa* have staaet paa Skillevejen, havde ladet sig bide af den gale Bacille.

Om Sundflyvningen, der fandt Sted d. 17. Juli 1910, er der skrevet saa meget, at jeg skal nøjes med at konstatere, at af de tre Hovedpersoner, Svendsen (Voisin), Nervø (»Wampa«), den svenske Baron Cederström (Blériot), [Outsidere var: Thorup (Lille Blériot og B. & S. Monoplan), Grev Moltke (Ellehammer) og Pollner (Ellehammer)], blev det den førstnævnte, der trak Gevinstnummeret. Han landede i Malmø med »Fyrene« Storm P. og »Store Knud« (Knud Aagerup, den aller-spædste danske Flyvnings hjælpsomme Barne pige) over eet, og saa var Svendsen verdensberømt.

At Pollner kom med i dette Selskab, gik til paa følgende Maade:

Ude paa Eremitagesletten trænede Ritmester, Grev Frederik Moltke med Ellehammers nye Vidundermaskine. Enten det nu var Greven, eller det var Maskinen, der var noget i Vejen med, saa var det imidlertid en Kendsgerning, at næsten samtlige »Flyvture« endte paa en stor Sten, som Skovvæsenet mindre hensynsfuldt havde ladet ligge midt paa den, i øvrigt fra et Flyverstandpunkt set enorme Eremitageslette. Herved gik det i Reglen ud over det forreste Punkt paa »Ekvipagen«, nærmere bestemt den grevelige Næse.

Hver Gang Greven saaledes havde været i Luften, snøvlede han: »Student Pollner, vil De være saa venlig at tage hjem til Grevinden og meddele hende, at jeg er blevet saaret?« og saa ofte havde »Studenten« efterhaanden været paa denne Tur, at Grevinden, saa snart hun saa ham, blot spurgte:

»Er det det sædvanlige Sted?«

I Marts blev Ellehammer ked af disse Nødlandinger, og paa Prins Axels Anbefaling overlod han Styringen af Maskinen til Student Pollner. Pollner var nemlig Kaproer i Roklubben Skjold og maatte i denne Egenskab siges at have »det rette følsomme Sæde« til at kunne klare Styringen af Ellehammeren, til hvis Manipulation man behøvede ikke alene de fire Arme og Ben, men ogsaa hele Kroppen, ophængt, som man var, i et Slags Pendulsæde.

14 Klog af Grevens »Skade« var det første, Pollner gjorde, at forlægge Trænings-
turene fra Stenen paa Eremitagesletten til Kløvermarken, og her kom han altsaa
i det ovenfor beskrevne fine Selskab.

En Morgen kommer saa Ellehammer forpustet og hemmelighedsfuld til Pollner
og siger: »I Dag skal det være. Der er ingen af de andre, der kan flyve i de
første Par Timer. Den og den har Halerørsskade, den har ingen Benzin, den er
fuld, o. s. v.« Der var Knippelchancer for Ellehammer, som udlovede 2000 af den
12.000 Kr. store Præmie til Pollner, hvis han kunde komme først over.

Det lod denne sig ikke sige to Gange, Rokken blev startet, og to Sekunder
senere var han paa Vej ud imod det første af Kløvermarkens mange Vandhuller
(søm man helst skulde flyve over).

Men saa blev Pollner pludselig Uvenner med Styringen. Maskinen tog Magten
fra ham, og ligemeget hvor meget han vrikkede med Enden (De husker, jeg *har*
forklaret Dem det med Pendulsædet?), saa gjorde Maskinen blot, hvad den selv
vilde.

Til alt Uheld dukker saa Robert Svendsen op lige i Maskinens Kurs (undskyld
Forskrivelsen! Maskinens Kurs var jo netop alt andet end »lige«), men da Pollner
paa dette Tidspunkt helt har opgivet at raabe til Bæstet¹⁾, maa Svendsen for at
redde Livet retirere om bag Vandhullet. Selv herhen blev han dog forfulgt af
Pollner, om hvem onde Tunger bagefter paastod, at han pludselig øjnede en
Chance for paa en »naturlig« Maade at blive af med en af sine farligste Konkur-
renter, og saadan gik Jagten: Robert Svendsen foran, og Pollner i Ellehammeren
bagefter, lige til Svendsen søgte Ly i sin Hangar, der var for lille til, at Pollner
kunde følge efter. Saa endelig kom den løbske Flyver i Tanker om at afbryde
Motorens Tænding, og Flyvemaskinen faldt efterhaanden til Ro.

Men da havde Intermezzoet vakt saa megen Opmærksomhed, at Ellehammer,
der var meget øm over sin Flyverære, kom løbende og raabte: »Hold op, hold op,
vi er helt til Grin«, og derfor maatte Pollner indstille sine »Sundflyvninger« for
bestandig.

Efter endnu nogle udenlandske Stjernesked — Belgieren Cozic (Opvisninger
i Paasken 1911 paa Kløvermarken), Franskmanden Poulain (Opvisninger s. A.
rundt omkring i Danmark) samt Robert Thelen — kom der for Alvor Gang i den
nationale Flyvning.

Det skete ved Oprettelsen af en privat — civil — Flyveskole, hvis Ejer, Kap-
tajn — senere General — af Ingeniørerne T. Grut, lod Mester Peter Nielsen be-
gynde Undervisningen med sit B & S. Monoplan. Til denne Flyveskole strømmede
straks to militære Elevhold — et fra Hæren i November 1911 (Premierløjtnan-
terne J. B. Ussing (Leder), J. H. R. Hammelev og M. P. Nørgaard), det andet d. 14.
December samme Aar fra Marinen (Premierløjtnanterne H. C. Ullidtz (Tilsyns-
førende), F. W. H. Laub, S. A. Christiansen samt Underbaadsmand J. G. V. Søren-

¹⁾ Maskinen — ikke Svendsen.

sen). Prioritet maa derfor utvivlsomt gives til Hæren, idet vi Militærflyvere paa den Maade fik en lille Maanedes Forspring for vore Kammerater i Marinen, og det blev da ogsaa Hæren, der ved Overdragelsen af Flyvemaskinen kunde oprette den første militære Flyveskole herhjemme. 15

ANDET KAPITEL

Historier fra Hæren.

I Perioden 2. Juli 1912, da Premierløjtnant J. B. Ussing udnævntes til Leder af den første militære Flyveskole herhjemme, og til nu er der ved Hærens Flyvertropper uddannet ialt 241 Flyvere samt det dertil svarende Antal Observatører og teknisk Personel.

De økonomiske Forudsætninger var gennem lange Tider de ringest mulige. Typisk var det, at Oprettelsen af Hærens Luftvaaben var betinget af Filantropi, idet Kaptajn T. Grut af Ingeniørkorpset ovennævnte Dato overlod Hæren sit B & S. Monoplan, for hvilket han modtog om ikke Nationens, saa dog Krigsministeriets Tak. Fra dette Øjeblik bliver Arbejdet for Danmarks Luftforsvar en eneste heroisk Kamp for at strække de sparsomme Midler, der efterhaanden kommer til Raadighed, mest muligt, og man maa beundre baade det Materiel og den paa Baggrund heraf endog fortrinlige Uddannelse, som det trods Vanskeligheder af enhver Art lykkedes de skiftende Chefer for Flyvertropperne at stille paa Benene. Hvad der her er sagt om Hærens Flyvevæsen gælder forøvrigt ogsaa Marinens.

Gennem sin Udnævnelse til Chef for Flyveskolen blev Ussing automatisk den første Chef for Hærens Flyvevæsen; denne Post beklædte han, indtil daværende Kaptajn af Generalstaben I. P. Koch, efter selv at have taget Certifikat som Militærflyver, d. 18. Oktober 1917 blev ansat som »Leder af Hærens Flyvertjeneste og Chef for Flyveskolen«, som det nu hed.

Under Ussings 5-aarige Chefskab var der blevet udstedt ialt 21 Flyvercertifikater ved Hærens Flyveskole, og Flyverne deltog i September 1913 for første Gang i en Alarmeringsøvelse. I 1915 overtog Hæren samtlige civile Bygninger og Hangarer ved Kløvermarksvej, hvor man opslog sit Hovedkvarter, og i 1917 oprettedes et Flyverdetachment under Løjtnant Poul B. Pollner i Viborg.

Om Pollner — oprindelig stud. polyt., senere en af vore ældste (og dygtigste) Militærflyvere af »de gamle Drenges Division«, og som ikke altid tog det saa nøje med, hverken hvad han sagde, eller hvad han gjorde (hvem gjorde forresten det dengang?) — gaar der en dejlig Historie, som jeg med megen Møje og Besvær — idet Pollner maatte graves frem helt ovre i Svendborg — fik lirket ud af Hovedpersonen:

Der var Kapsejlads, og da Pollner havde haft Tjeneste, kom han for sent til selv at være med, hvorfor han tilbragte Resten af Dagen om Bord i Dommer-skibet, hvor han traf nogle Journalister samt en Præst, der var meget sejlports-begeistret.

Der blev fortalt mange morsomme Historier, og da Præsten var en yderst fornøjelig Selskabsmand, kastede Pollner sin Kærlighed paa den Herrens Hyrde med det Resultat, at de to besluttede at tilbringe Resten af Dagen sammen, og det blev da ogsaa baade en Dag og en Aften af dem, man husker, og Aftenen trak ud, lige til Solen ved Tretiden steg op over Refshalen.

Ved dette Syn udbryder Pollner:

»Præst, vil Du med i Himlen?«

hvorefter man tog en Bil til Flyvepladsen. Her blev en af de gamle DK'ler (konstrueret af Skolens Chef, Premierløjtnant Ussing) trukket ud, og Flyveturen fandt Sted:

Op med Præsten, ud over det skønne, solbeskinnede, stille Amager, hvor — som Pollner udtrykker det — »Morgenskorstenene stod lige tilvejs« og saa ned igen med Præsten.

Denne, der under Flyveturen af mange forskellige Grunde har følt sig i »den syvende Himmel«, tager derefter Pollner i Ed med Hensyn til at holde Tand for Tunge, da det hele ellers nemt kunde gaa galt, idet den Slags improviserede Morgenture jo ikke i Almindelighed kan forenes med Hensynet til Kjole og Krave, Kald o. s. v.

Pollner lover (og holder), og man skilles for den Gang.

Samme Eftermiddag sidder Pollner ved Tetid foran d'Angleterre med et Par »Kusiner«, da han pludselig hører en Avisudraaber i det Fjerne:

»EXtrabladet, EXtrabladet — 3 Øre — Sidste Nyt — En Præst i Luften ...« og da han fortvivlet er kommet i Besiddelse af en Avis, kan han paa Forsiden læse et nøjagtigt Referat af Morgenens Begivenheder.

Der stod noget lignende som:

»Efter en bedre Middag i Kongelig Dansk Yacht-Klub i Gaar inviterede Flyve-ren, Løjtnant Pollner den kendte Sejl sportsmand, Pastor N. N., paa en Flyvetur. Denne fandt Sted Kl. 4 i Morges, og der knytter sig til Turen den Interesse, at det kan paastaas at være første Gang siden Profeten Elias' Dage, at en Præst har været Himlen saa nær«

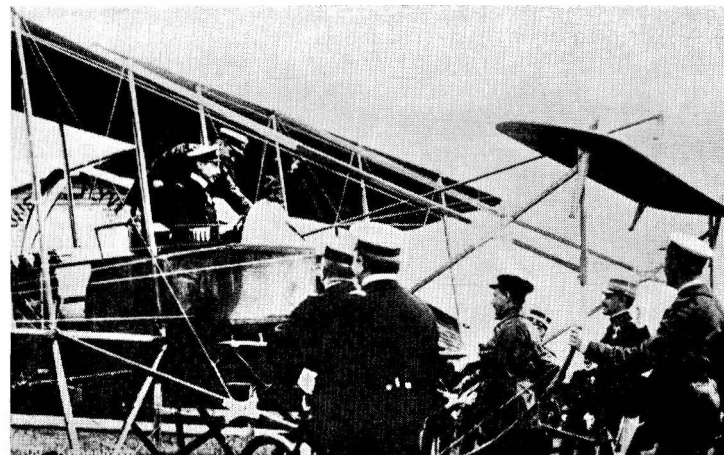
Og saa fulgte det nu saa berømte Intermezzo paa Flyvepladsen, hvor Ussing bebrejdede Pollner, at han havde taget en Præst med op at flyve, hvortil Pollner kun svarede:

»Hvad Fanden, naar Du forlanger, at jeg skal indflyve de skøre Ligkister, Du har konstrueret, maa Du ikke undre Dig over, at jeg tager en Præst med op.«

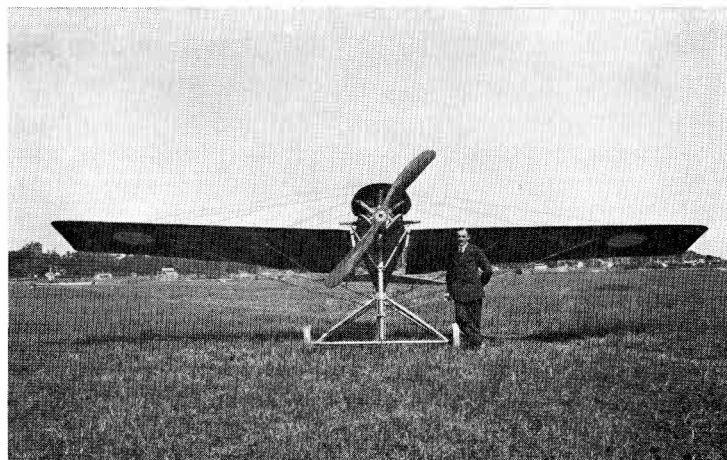
P. S. Ved at kigge i vores allesammens Ven, Flyvemekaniker P. Thorups Erin-dringer, som han venligst har stillet til min Raadighed, faar jeg forøvrigt Ind-



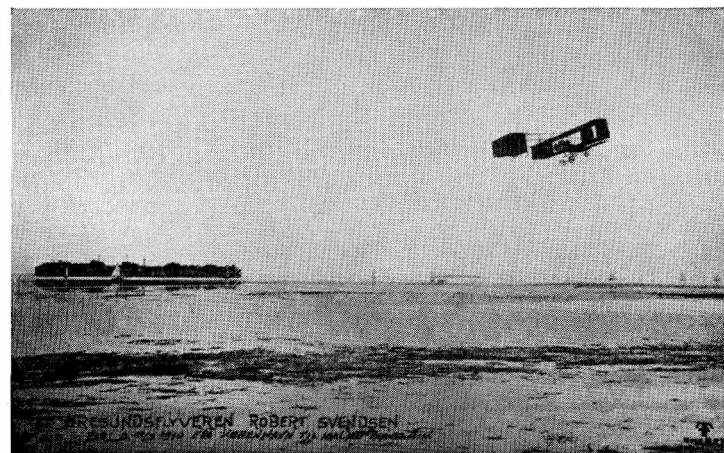
Den første danske Flyvemaskine. Indkøbt i Frankrig af Ritmester Clauson Kaas som Reklame for „Galopbanen“. Ved Rattet den franske Flyver Legagneux.



Hans Majestæt Kongen besøger de danske Militærflyvere paa Kløvermarkens Flyveplads.



Militærflyveren Mester P. Nielsen foran „Berg og Storm»Monoplanet“. (Hærens første Flyvemaskine).



»Sundflyvningen«. Robert Svendsen paa Vej til Malmø.



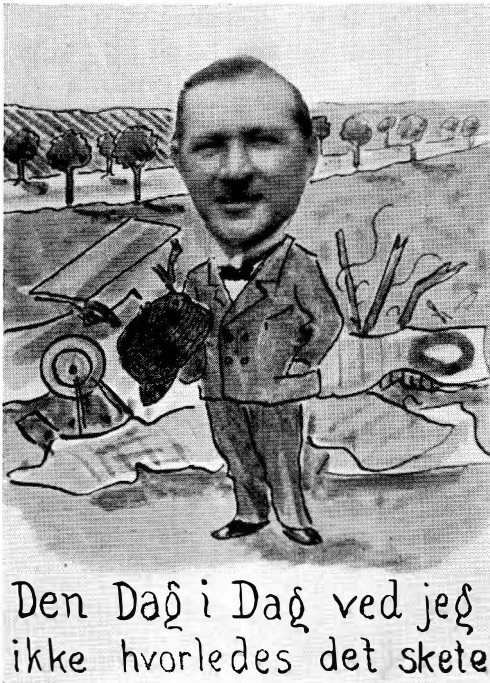
Børnehjælpsdagens Clou

Yde „hjælper Børnene“ paa en egen Maade.
(Nødlanding i Sct. Jørgens Sø).



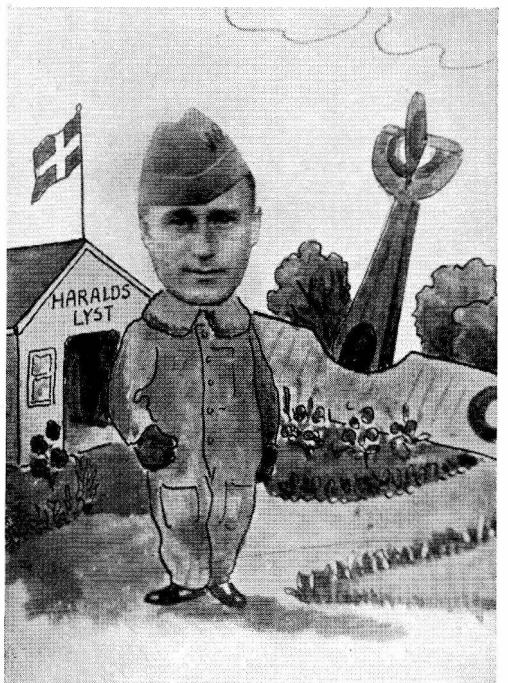
Fra Sagntiden. Man
venter paa bedre Vejr

Robert Svendsen (inden han blev berømt).



Den Dag i Dag ved jeg
ikke hvorledes det skete

Søren Severinsen.
„Ja, De kan vel se, hvad der er hændt“?



Harald Hansen er landet i en Kolonihave.
Det var der mange foruden ham, der havde gjort.

trykket af, at Pollner paa et meget væsentligt Punkt har »underdrevet« om ikke selve *Flyvningen*, saa dog maaske *Landingen*. 17

Om Episoden skriver Thorup nemlig som følger:

»Det var en skøn Morgen. Solen skinnede, Fuglene kvidrede, men Pollner med sin D.K.1 overdøvede fuldstændig denne Sang. Nu betragtede alle, som var til Stede, denne Flyvning: Pollner begynder at lægge an til Landing. Pludselig ser vi D.K.1 lægge sig med stækkede Vinger (»Hvad er den af, Pollner?«) paa Jorden, alt blev stille, men Gudskelov, ud steg Pollner med sin Passager, et komisk Syn. Det var en Præst, selskabsklædt, med Skindjakke, Halstørklæde og Styrthjelm, men fuldstændig uskadt. Kun forekommer det mig, med »lidt højt Blodtryk«.

Efter at de har sundet sig lidt, kører Præsten bort, mens Pollner giver sig i Lag med sin Motorcykle. Pludselig kom Ussing til Stede, og det kan nok være, der blev et større Opgør. Ussing slog med Haanden paa Motorcyklen, Pollner var synlig nervøs, og stod og pillede i sine Uniformsknapper; til Slut løb de begge omkring Motorcyklen.«

P.S. Yderligere Kommentarer til denne Historie vil kun fremkomme, hvis det inden Bogens Trykning skulde vise sig, at det var *Ussing*, der var til *Kap-sejlad*s, *Pollner*, der havde *konstrueret Maskinen*, og *Præsten*, der *knuste denne i Landing*en.

* * *

Under Oberst Kochs Førerskab begynder Udviklingen at antage faste Former, og dansk Militærflyvning kommer efterhaanden op paa international Standard. Kochs Prestige som Mandfolk og som Grønlandsfarer forøgede hans Muligheder for at skaffe de fornødne Bevillinger, og han støttedes i sine Bestræbelser af sin efterhaanden enestaaende Popularitet, der førte til, at denne oprindelig baade indesluttede og strenge, men paa den anden Side bundretfærdige Mand efterhaanden udviklede sig til en ligefrem munter Chef og Kammerat, der kunde faa sine Flyvere til at gaa gennem Ild og Vand for sig. Her betød Materiel mindre, for i Kochs Periode var det ligegyldigt, *hvad* der stod i de tekniske Papirer: Maskinerne fløj alligevel baade længere, højere og hurtigere, end det var muligt.

Om denne herlige Chef gaar der mange morsomme Historier fra den gode, gamle Tid. For at De skal kunne forstaa den første, maa jeg forklare, at en af de Prøver, man skulde bestaa, før man kunde blive antaget ved Flyvertropperne, var at holde Vejret. Der blev sat en Klemme for Flyveraspirantens Næse (saa han ikke kunde snyde), og saa blev Tiden kontrolleret med et Stopur. Jeg husker ikke, hvor længe man *skulde* kunne holde Vejret for at bestaa; men de allerfleste af os havde Tider, der laa mellem et og to Minutter. Da den gamle Grøn-

18 landsfarer kom op til Prøve, forbløffede han imidlertid os alle ved, trods sin Alder, at sætte Rekord i Vejrholdning med en Tid af over tre Minutter. Saa længe var der i hvert Fald dengang endnu ingen, der havde kunnet holde Vejret.

Saa en Dag, efter at Obersten var blevet Flyver, laa han, som han elskede det, alene ude over Kalvebod Strand og foretog sine sædvanlige Manøvrer i lav Højde. Paa een Gang gik det galt: han kom lidt for langt ned, det underste Plan tog Vandet, Maskinen skar ned og var paa Brøkdelen af et Sekund forsvundet under Havoverfladen.

Oberst Koch sad fastspændt i Førersædet, men med stor Aandsnærværelse fik han sig under Vandet spændt løs, hvorpaa han satte sig tilrette paa Maskinens Hale, som paa den ringe Dybde ragede op over Vandet.

Denne Episode gav Anledning til et fornøjeligt Rygte blandt Flyverne, gaaende ud paa, at Obersten, lige inden han dukkede under, fik Tid til at fylde sine Lunger med saa megen Luft, at han kunde *spadsere paa Bunden af Øresund*, til han i Nærheden af Kysten kom paa saa lavt Vand, at han kunde bunde. »Si non è vero è ben trovato«, og Historien illustrerer i hvert Fald den Opfattelse, vi havde af vor forgudede Chefs Koldblodighed og Evne til at tage en Situation.

Om netop denne Hændelse fortæller Sportsflyveren Rud. Olsen:

»Hvor mærkeligt det end lyder, var det et alvorligt Havari med en Flyvemaskine, der i sin Tid gav mig Lyst til selv engang at faa Certifikat.

En varm Sommermorgen 1920 kom jeg sejlene med en Motorbaad gennem Sejlløbet ved Slusen i Kalveboderne. Jeg blev da Vidne til, at Grønlandsforskeren, nu afdøde Oberst Koch, styrtede i Vandet med sin Maskine 2—300 m inde i Retning af Skydebanerne. Jeg fik selvfølgelig skyndsomst vendt Baaden og søgte for fuld Motor at naa hen og bringe Hjælp. Paa Vejen ind saa vi intet til Føreren og regnede derfor med, at vi kom for sent til at hjælpe ham. Stor var derfor vor Forbavselse, da vi, efter at være naaet omtrent hen til Vraget, saa, at Obersten var kommet klar af det og stod i Vand til Halsen med sit Lommeur i sin oprakte højre Haand. Da vi fik ham op i Baaden, var det første, han foretog sig, at lytte til Uret, om det havde taget Skade.

Ud over, at det Haandtryk, han gav os, da vi satte ham i Land, maaske var noget kraftigere end almindeligt, lod han ikke til at være paavirket af, at han havde været ved at miste Livet. Stout og rolig stod han i vor Baad med Vandet drivende af sit kraftige Hageskæg og fortalte os, at en af de knækkede Planstivere havde grebet fat i Lommen paa hans Skindjakke og holdt ham fast, indtil han fik revet Lommen itu og kom fri.«

Oberst Koch var i det hele taget ikke til at bringe ud af Ligevægt, uanset hvad der saa skete. En Flyvetur til Refsnæs med C. C. Larsen som Fører og Obersten som Passager endte paa Grund af Benzinmangel med en Nødlan-

ding ved Holbæk. Det var ikke rigtigt lyst, eller for at sige det, som det var, det var brandmørkt, da Larsen landede, hvorfor Maskinens Understel da ogsaa brød sammen, og der sad man altsaa paa en tilfældig, ukendt Mark, uden Mulighed for igen at kunne gaa paa Vingerne.

»Jeg synes, vi faldt, Larsen,« var det første Passageren efter Landingen sagde. Larsen var for høflig til at sige Obersten imod, og det havde heller ikke nyttet noget, dertil havde denne efterhaanden været med til for mange »Nedstyrtninger«, og saa fik man Kortet frem. Da Afstanden til København (70 km) forekom Obersten, der fra Grønland var vant til Fodture, en rimelig Distance, sagde han til den rædselsslagne Larsen:

»Saa synes jeg, at vi skal spadserere hjem, det er jo dejligt Vejr.«

Da Ideen imidlertid ikke forekom Larsen nær saa tiltalende, som den øjensynlig forekom Obersten, stillede han dog et Modforslag: *Gaa* til Holbæk, hvor Larsen, der var gammel Feltartillerist, nok mente, at han kunde laane et Par Rideheste ved den der garnisonerede Feltartilleriafdeling.

Denne Idé forkastede Obersten imidlertid, fordi han ikke havde redet i mange Aar. Og altsaa begav man sig paa Vej til Fods. Ved Tølløse kom Obersten dog, til den ømfodede Larsens store Glæde, i Tanker om, at han havde et vigtigt Møde i København den næste Morgen Kl. 9, og Hjemturen endte derfor i Bil.

Oberst Koch var en streng, men retfærdig Chef, men han forlangte aldrig mere af sine Undergivne, end han fordrede af sig selv. Fra sine mange Oplevelser paa Grønland kendte han Farer og Vanskeligheder, og han kunde altid se en Sag fra begge Sider. Man var aldrig bange for at komme til Obersten med en Beretning om, hvor galt det var gaaet.

Et udmærket Eksempel paa hans Indstilling i en saadan Situation har vi fra den Gang, da Løjtnant — nu Proprietær — A. Andersen var paa Certifikatflyvning til Næstved, og Motoren gik i Staa lige inden Landingen.

Det kneb derfor stærkt for Andersen at naa Fælleden, men han klarede sig dog lige ind i et Hjørne, blot for at opdage, at han havde været saa »heldig« at vælge Rytteriets Springgaard — oven i Købet paa langs — til at lande i.

De to første Forhindringer var almindelige Hurdler. Dem klarede »Mauricen« upaaklageligt, selv om den rumblede (som det hedder, naar en Hest slaar Benene imod en Forhindring); men saa kom der et Stengærde, og naar man rumbler paa saadan et, som ikke giver efter, betyder det Fald. Af den Flyvemaskine var der bagefter kun Motoren — og saa Andersen naturligvis — der kunde bruges, og med dette sørgelige Resultat rejste han med Toget hjem for at aflægge Rapport.

Rapporten blev naturligvis affattet i saa vage, og for Flyveren gunstige Vendinger som muligt; men helt skjule, at Hæren fra den Dag af havde een Maskine mindre, end der stod i Inventarielisterne, se det kunde Andersen dog ikke.

20 Men Obersten tog det meget roligt. Alt, hvad han sagde til den ulykkelige Flyver, var:

»Andersen, jeg troede, De var Feltartillerist, og ikke Rytter. Træd af.«

Saadan en Mand var Oberst Koch, han, der gjorde sin Udnævnelse til Chef for Hærens Flyvertropper afhængig af, om *han selv kunde lære at flyve*; og som i en Alder af 47 Aar havde Mod og Energi nok til at sætte sig paa Skolebænken og i Elevsædet paa en af de gamle »Rokke« for at lade sig uddanne til Militær- flyver.

*

*

*

Efter Kochs Død d. 13. Januar 1928 konstitueredes Kaptajn af Generalstaben H. O. Hansen som Chef for Flyvertropperne. Han forblev i denne Stilling, til han d. 1. Maj 1931 ansattes som Chef for 15. Bataillon; i denne Periode havde han Lejlighed til, navnlig i organisatorisk Henseende, at udføre et dygtigt og for den fremtidige Udvikling grundlæggende Arbejde.

Den nye Chef, der nu blev udnævnt, Oberst C. C. J. Førslev, var selv Militær- flyver. Han traadte til i en Periode, da der for første Gang var virkelige Midler til Raadighed. Flyvertropperne fik egne Værksteder, som overtoges fra Hærens tekniske Korps, og i Tidens Løb fremstilledes der her mange fortrinlige Luft- fartøjer af udmærkede Teknikere, der arbejdede under Ledelse af Chefen for selve Værkstederne, Ingeniør Klem, og den i Frankrig uddannede Oberstløjtnant T. P. A. Ørum. Oberst Førslev har i det forløbne Tidsrum bragt Flyvertroppernes Standard paa Højde med — for ikke at sige over — hvad det under de givne Omstændigheder var muligt at naa. Kulminationen (Vaabenets Ligestilling i Hæren med de andre Vaaben) naaedes, da den nye Hærlov af 1932 tildelte Flyvertropperne en Generalinspektør og de saaledes direkte underlagdes General- kommandoen. Til Generalinspektør udnævntes Oberst Førslev.

Da Forfatteren i sin Tid lærte at flyve i Frankrig, hændte der paa Farmans Flyveplads lige udenfor Paris noget, som alle talte om i flere Dage. En af de unge Militærflyverelever paa Skolen havde *loopt*, uden Tilladelse og uden at nogen havde sagt ham, hvordan han skulde bære sig ad. Ikke desto mindre slap han godt fra Eksperimentet, han lavede et kønt, skævt Loop og blev behørigt beundret af sine Kammerater, fra hvem han, saa vidt jeg husker, i et Væddemaal vandt en ukristelig Masse Champagne.

Det var i 1925, da, som vi jo alle ved, Maskinerne var velkonstruerede og solide, og hvor Kunstflyvning bedreves af snart sagt enhver Sportsflyver med blot den mindste Smule Agtelse for sig selv.

Anderledes var det herhjemme i 1919, da der endnu aldrig havde været fore- taget noget Loop af en dansk Flyver, og da Maskinerne ... naa ja, i hvert Fald hverken hvad Flyveegenskaber eller Soliditet angaar, tilnærmelsesvis kunde maale sig med Materiellet af i Dag.

Den første danske Flyver, der foretog den »berygtede« Manøvre, var »Kresjan«, som vi allesammen kalder nuværende Oberst Førsløv (dog kun naar han ikke hører paa det). Han fløj Maurice og Caudron som de andre Militær-flyvere, og han landede som de, af og til paa Hjulene og af og til ...

Naa, men han havde altsaa hørt, at den berømte franske Flyver Chanteloup i 1914 havde forbløffet Verden ved at loope, netop med en »Caudron«, saa den Tanke var da egentlig ikke saa fjerntliggende for den kommende Chef for Flyvertropperne, at hvad Chanteloup havde gjort, det kunde han vel ogsaa nok gøre, og saa gjorde han det.

Helt ligetil har det nu ikke været at lave det første Loop. Ganske vist var Førsløv klar over, at denne Maskintype havde foretaget et Loop før; men han kunde jo ikke godt vide, om det Eksemplar, han havde til sin Raadighed, stadig var i Orden til et Loop. Naar en Maskine bliver gammel, strækker Bar-dunerne sig, Planerne slapper af, og der indtræder saa mange smaa Formforandringer, at Flyveegenskaberne i mange Tilfælde kun bliver en Brøkdal af, hvad de engang var, saa *helt* uden Risiko var Eksperimentet slet ikke. Heller ikke vidste han helt afgjort, hvordan han skulde bære sig ad, og da han ingen havde, han kunde spørge til Raads, maatte han altsaa begynde paa bar Bund, og deri ligger det bemærkelsesværdige ved det første Loop. *Sige*, at man vil loope, det kan enhver beslutte sig til; men det er, som det viser sig, kun de færreste, der gør Alvor af Beslutningen, naar det gaar op for dem, at de ikke ved, *hvad* i Alverden de skal finde paa at foretage sig med Styregrejerne, hvis Maskinen opfører sig saadan og saadan, for ikke at tale om, hvad der skal stilles op, hvis Maskinen pludselig bliver ked af det hele og paa Grund af en eller anden unormal Paavirkning pludselig splittes i sine Bestanddele i en Højde af 1000 m, og der ikke er noget, der hedder Faldskærm.

Alt dette afskrækkede imidlertid ikke Førsløv. Han gav sig tværtimod til at eksperimentere — i Begyndelsen ganske smaat og forsigtigt, senere, da han mærkede, at det gik, med mere Dristighed, og tilsidst havde han haft Maskinen i de fleste af de unormale Stillinger, som den kunde tænkes at faa Lyst til at indtage under eller efter et Loop — og var kommet godt fra det. Med Undtagelse af selve Loopet var Eksperimentet saaledes paa en Maade altsaa foretaget.

Og saa en Dag, *skulde det være*. »Kresjan« sagde ikke noget til Kammeraterne, som han bagefter har indrømmet, fordi han ikke vilde være til Grin, hvis han i sidste Øjeblik skulde blive bange, og Loopet saaledes ikke blev til noget. Alene i Maskinen fløj han nogle Gange rundt om Kløvermarken, idet han prøvede paa at tvinge den op i de 500 m, som var den Højde, han paa Forhaand havde besluttet sig til at forsøge Manøvren i.

Men Ak og Ve! Den Dag vilde Caudronen ikke højere end 300 m, og der sad han saa og overvejede. Skulde han opgive? *Nej*. Caudronen skulde snart

22 paa Værksted, og der kunde paa den Maade godt gaa flere Maaneder, før den igen blev flyveklar. Og saa var det Efteraar, og daarligt Vejr kunde saa udmærket forhindre, at han overhovedet kom mere op — endsige fik loopet — i Aar. Altsaa maatte man nøjes med de 300 m.

Og saa loopede Førsløv som den første Flyver i Danmark. Caudronens Normalfart var ca. 85 km i Timen, nu satte han Maskinen paa Næsen, til den kom op paa den svimlende Fart af 110. Og da denne nødvendige Forudsætning for Loopet var i Orden, trak han brutalt i Pinden, som han havde foresat sig det. Maskinen før lige lodret op — saadan forekom det i hvert Fald Flyveren —, men den *maa* nu have drejet, for paa een Gang dukkede den modsatte Horizont frem af den klare blaa Himmel — til Førsløvs glædelige Overraskelse oven i Købet parallelt med Overplanet —, og saa var det Loop overstaaet.

Maskinen holdt, der blev overhovedet ingen Brug for den Faldskærm, som han ikke havde, og saa landede han.

Næste Gang Førsløv loopede med Caudronen var, som han selv siger: »da jeg skulde lande paa Eksercerpladsen ved Roskilde, hvor jeg lavede et ufri-villigt Loop — denne Gang til en Afveksling forlæns — over et Par Pæle, der stod i Græsset, og som jeg ikke havde set.«

Men det er, som Kipling siger, en anden Historie.

TREDJE KAPITEL

Flyveruddannelsen ved Hæren.

Til Orientering for de Læsere, som intet nærmere kender til Forholdene, skal jeg ganske kort nævne, at den første Uddannelse i gamle Dage foregik paa Lundtofte Flyveplads (før den Tid paa Kløvermarksvej, senere i Værløse), hvor Eleverne mødte i April og boede i en Teltlejr, der var rejst i Pladsens ene Hjørne. Ved Siden af Teltene laa Messen i en lille Villa, og vore Skolemaskiner var indkvarterede i to Hangarer, hvor »Smedene« herskede enevældigt. I en Tilbygning til Hangarerne laa Skolestuerne, hvor den teoretiske Undervisning fandt Sted.

Selve Flyvepladsen var ca. 40 Tdr. Land stor og midt paa den laa »Pisten«, hvilket er udlagt det Sted, hvor der stod en paa en Stang oprejst Vindpose, uden om hvilken Stang de Elever og Lærere, som ikke var i Luften, lejrede sig for i Samtaler og gennem Kritik at høste Belæring af de Fejl (eller det modsatte), man var Vidne til. Det siger sig selv, at Pisten paa den Maade blev det »aandelige« Centrum for Lundtofte Flyveplads, og at mange af de morsomste Episoder og Historier har deres Oprindelse herfra eller er blevet videreført her.

Dagen gik i Reglen paa følgende Maade for Eleverne paa Lundtofte:

Ganske tidligt om Morgenen blev vi vækkede. Jeg har glemt *hvor* tidligt; men for adskillige af os var det *for* tidligt, saa meget kan jeg da huske. Det første, vi foretog os, var at vaske os, hvorpaa vi fik en Kop Morgenkaffe, der blev efterfulgt af en Times Rengøring af Maskinerne, Benzinpaafyldning o. s. v., inden Formiddagens Flyvning tog sin Begyndelse.

Naar dette Tidspunkt indtraf (ved 8-Tiden), marcherede hele Styrken ud paa Pladsen, hvor de lykkelige, der skulde først op, entrede Maskinerne sammen med deres Lærere.

Skal vi et Øjeblik i Erindringen tage ud til »Pisten« og prøve paa, om vi kan huske nogle af de morsomme Historier fra de gamle Dage? Der er Fortællere nok derude, og af Beretningerne plukker jeg i Flæng følgende:

Det var under den første Uddannelse, da Eleverne efter Tur kom op for med en Lærer i Maskinen at lave Landingsøvelser.

En af Lærerne, som i Parentes bemærket var en stor Spasmager, og som i Øjeblikket ikke var i Funktion, stod paa »Pisten«, da en Maskine, der skulde skifte Elev, rullede frem. Den Elev, der havde været oppe, sprang ned, men inden næste Mand kunde naa at hoppe ind, skubbede Læreren ham tilside og hoppede selv ind, uden at den Lærer, der sad i det forreste Sæde, opdagede noget.

Maskinen rullede derefter til Start, »Eleven« tog Hovedtelefonen paa og paa hørte nu nogle Formaningsord om, hvorledes han skulde og hvorledes han ikke maatte bære sig ad, hvilket han altsammen mumlende besvarede med »Javel, Hr. Lærer,« »Nej, Hr. Lærer« o. s. v.

Og saa startede Maskinen med »lav Hale« — en utilgivelig Synd — og beregnet paa at give Læreren noget at raabe op om. Hvad denne naturligvis ikke var sen til.

Vel oppe i Luften faar »Eleven« derpaa Ordre til at foretage visse nærmere betegnede Manøvrer, som han imidlertid klarer sig rigtig godt skidt fra. »Højre Sving« bliver til en flad »Kuren« til venstre, lige saa kejthaandet foretager han sine Stigninger, og da han skal til at loope, gennemgaar Maskinen et Program, som en fuld Flyvelærer (et Begreb som forøvrigt ikke eksisterer) ikke engang vilde tillade sig at lave i Maaneskin.

Læreren i det forreste Sæde er paa dette Tidspunkt ved at punktere af Arrigskab, men saa synes »Eleven«, at nu kan det være nok, hvorefter han overgaar til en mere formfuld Udførelse af det klassiske Kunstflyvningsprogram, efter hvilken Forestilling Manden i det forreste Sæde ikke længere kan være i Tvivl om, *hvem* han har med bag i Kassen.

Da de lander, er hele Flyvepladsen alarmeret, og halvdøde af Grin er Skolen forsamlet paa »Pisten« for at hylde den fremskredne »Elev« og hans Lærer, til hvilken sidstes Ros det maa siges, at han var den første til at more sig over Episoden.

24 Men fra den Dag forlangte han Nummer, Navn, Fødested o. s. v. af enhver af de Elever, som skulde sidde bagi hos ham i Flyvetimerne.

I disse »Dobbeltstyringstimer« kunde der, som man kan tænke sig, ske mange mærkelige og morsomme Ting, og Eleverne var selvfølgelig paa Tæerne for at gøre deres Arbejde saa godt som muligt, idet det jo gjaldt om at klare sig i Konkurrencen. Der var næsten altid for mange Elever paa Holdet, og dette skulde reduceres inden Uddannelsestiden var forbi, hvorfor det galdt om at undgaa »Slidsken«¹⁾.

Den Historie, jeg nu skal fortælle, verserer i Flyverkredse Verden over i forskellige mere eller mindre apokryfe Versioner, men den har den Fordel, at den er *sand*, samt at den *er* foregaaet herhjemme:

Det var paa Flyveskolen i Lundtofte. Det nye Hold Elever var lige kommet og havde, paa een nær, allerede den første Dag faaet Luftdaaben. Denne ene — det var Officiant Tovdal — kom næste Dag op med en Lærer, Kaptajn Sætter-Lassen, som troede, at Eleven, ligesom de andre, allerede havde haft een Dobbeltstyringstur, hvorfor han, da de vel var oppe i Luften, giver Tegn til, at nu kan Tovdal overtage Styringen. Tovdal opfatter Tegnet (det var før man havde Telefon i Maskinerne), og han ta'r et ordentligt Tag i Styregrejerne. Inden Starten har han nemlig faaet at vide af en Kammerat, at Maskinen har en Tendens til at »tabe Næsen«, saa han ta'r Pinden godt i Maven med det Resultat, at Maskinen gaar i Luften som en Raket. »Sætter« maa skride ind og presser Pinden fremefter, for at faa Næsen ned paa Horisonten, hvor den hører hjemme, men dette Tryk paa Pinden opfatter Tovdal som den omtalte Tendens til at tabe Næsen, hvorfor han igen giver sig til at hale i Pinden.

Paa denne Maade foregaar der længe en Slags Tovtrækning mellem de to Flyvere, indtil »Sætter« tilsidst bliver ked af Legen. Dels er Tovdal nemlig den stærkeste af de to, og dels er Styregrejerne i en Flyvemaskine ikke dimensionerede til Kraftprøve. Set fra Flyvepladsen ser det jo ogsaa lidt latterligt ud med alle disse »russiske Bjerger«, hvorfor Læreren resolut gør en Ende paa Spøgen.

I de udenlandske Versioner af Historien sker dette paa den Maade, at Læreren, der jo ikke telefonisk kan komme til Fornuft med Eleven, trækker en stor, tung Skruenøgle frem (hvorfra?) og bagfra bibringer den intetanende vordende Flyver et ordentligt Kraniebrud, som en Følge af hvilket den arme Mand taber saa mange Kræfter, at Læreren kan sætte sin Vilje igennem.

Men saadan er vi ikke her i Landet (og ganske særlig tilhører »Sætter« den humane Type), saa han nøjes med at afbryde Tændingen til Motoren, hvilket

¹⁾ »Slidsken« er en (imaginær) Glidebane af Træ. Den »bringes ud i fri Luft« samme Dag, en af Flyveeleverne kommer i »Farezonen«, og bliver i et Par Dage »staaende fremme« til Advarsel og Ansporing til Forbedring. Naar det uafvendelige saa sker, bliver Slidsken i hele sin Længde »besmurt med grøn Sæbe«, den uheldige bliver »placeret øverst oppe« og kurer derfra lige ind i Observatørembedet (eller i meget graverende Tilfælde i det civile Liv), altsammen, som man vil forstaa, billedligt talt.

bevirker, dels at Tovdal bliver opmærksom paa, at der maa være noget galt et eller andet Sted og navnlig, at det nu er ham umuligt at holde Næsen oppe mere.

Med standset Motor nødlander »Sætter« derefter Maskinen paa en Mark ved Fortunen, hvorefter han som en Slags Disciplinærstraf beordrer den ulykkelige Tovdal til at spadsere hjem. Selv flyver han tilbage til Lundtofte, hvor han lander midt i en Skare ophidsede og forskræmte Elever, som straks har lagt Mærke til, at skønt Maskinen startede med to Personer om Bord, var der kun een i den (og det selvfølgelig Læreren), da den landede.

»Næste Mand,« brøler »Sætter«, der har travlt og intet kender til Elevernes Sjælekvaler, og som derfor undrer sig noget over, saa længe det varer, inden »den næste« faar taget sig sammen til at kravle op i Kassen. Saa starter Maskinen igen, og paa »Pisten« begynder den store Diskussion om, hvorledes man skal stille sig, *hvis Maskinen for anden Gang lander uden Passageren!*

Dette Problem slipper man dog for at tage Stilling til, for da Sætter kommer tilbage, har han heldigvis Eleven med, og samtidig indfinder den slukørede Tovdal sig til Fods med Gaadens Løsning.

Paa dette Trin af Uddannelsen var »Livets Alvor« allerede begyndt at gaa op for de unge Flyvere, hvilket bl. a. gav sig det Udslag, at en Korporal, som jeg ikke skal navngive, fordi han var kendt for ikke at være særlig renlig, en Aften forbavsede sine Kammerater ved at sidde og vaske Fødder. Kammeraterne var lamslaaede, og en af dem spurgte ham:

»Hvad i Alverden gaar der af Dig i Dag, hvorfor har Du pludselig faaet Renlighedsdille?«

»Jo,« svarede vor Ven, »jeg regner med at faa Lov til at gaa »solo« i Morgen, og man ved jo aldrig, hvad der kan ske. Tænk at blive kørt paa Hospitalet med saadan nogle Fødder.«

*

*

*

En skønne Dag kom saa det spændende Øjeblik, da man skulde paa sin første »Solotur« — vel nok den største *Oplevelse* i enhver Flyvers Liv.

Afgørelsen af, hvorvidt man var moden til at flyve alene, laa selvfølgelig hos den paagældende Lærer, der jo nok skulde vogte sig for at slippe Eleven løs, før han var brandoverbevist om, at denne ikke vilde slaa sig ihjel paa sin første Tur alene i Luften.

Jeg giver Ordet til en af Eleverne, som har givet mig en storartet overbevisende Beskrivelse af sine Følelser ved den første »Soloflyvning«.

Han skriver (Uddrag af hans Studenterstil):

»Jeg havde været oppe Dagen før for at blive »prøvet af« af Næstkommanderende — det var Australiensflyveren Premierløjtnant Michael Hansen. Jeg

26 skulde lave nogle Sving og Landinger. Han var meget utilfreds og brølede i Telefonerne, at jeg »kurede« og »tog Højde paa« i Svingene. LANDINGERNE gik ligeledes ad Hækkenfeltet til, Maskinen hoppede som en Kænguru hen over Grønsværen. Mit Humør sank derfor efterhaanden under Nulpunktet, og da han til sidst gav Ordre til, at jeg skulde køre hjem, var jeg klar over, at det var Slut. Han kravlede ud af Maskinen, og jeg fulgte efter med hængende Ører.

Da vi kom hen til Hangaren, sagde han: »De kan jo nok se, Møller, at det aldrig kan nytte noget at sende Dem alene af Sted, De slaar Dem jo ihjel omgaaende.«

»Vil det sige, at jeg aldrig skal flyve mere?« spurgte jeg med en ubehagelig Klump i Halsen.

»Ja, det kan ikke blive til noget.«

I min Fortvivlelse fik jeg fremstammet, at jeg syntes, det var uretfærdigt, for alle de andre var blevet prøvet af to Gange, før de skred. Han stod og kiggede lidt paa mig, hvorpaa han sagde: »Ja, ja, lad os saa prøve igen i Morgen da.« Jeg nærede ikke store Forhaabninger om at klare den bedre næste Dag, men saa længe der bare var Liv, var der Haab.

Den følgende Morgen, da jeg steg om Bord sammen med Premierløjtnanten, gav han mig den Ordre, at nu kunde jeg starte, stige til 500 m, lave to Højkantsving til hver Side og bagefter foretage tre Landinger.

»Den er fin«, tænkte jeg, »nu ved jeg, hvad jeg skal lave, saa behøver jeg ingen Telefoner«, hvorpaa jeg rev Stikproppen ud, saa kunde han sidde der foran og give sine Ordre ligesaa tosset, han vilde«.

Jeg startede, steg til den angivne Højde, lavede Svingene og skulde til at lande. Den første Landing var ikke videre pæn, Maskinen lavede nogle smaa Hop hen over Pladsen, men jeg gav Gas igen, gik rundt om Pladsen og landede paany. Denne Gang var det bedre, og den tredje Gang sad den, som om jeg var landet i en Klat Smør.

Jeg kørte saa op til Hangaren og vilde til at kravle ud, men Premierløjtnanten gav Tegn til mig, at jeg kunde blive siddende, hvorpaa han selv stod ud. Nu vidste jeg, at Slaget var vundet.

Han kom hen til mig og sagde: »Ja, Møller, nu slipper jeg Dem af Sted alene, men De er jo nok klar over, at jeg løber en mægtig Risiko. Damp nu af og lav tre Landinger, hvis De ikke forinden har slaaet Dem ihjel.«

Jeg var henrykt over at faa Chancen til at slaa mig ihjel og for afsted med høj Hale, jublende af Fryd.

Det var vel nok en Lettelse at være alene i »Æsken«, nu kunde man da kure i Svingene lige saa meget, man havde Lyst til, uden at blive skældt Hæder og Ære fra.

Jeg lavede tre helt rigtige Landinger, hvorpaa jeg triumferende meldte mig tilbage til Premierløjtnanten. Han udtrykte sin Tilfredshed med min Præstation,

hvorpaa samtlige Elever blev trommet sammen, for at jeg kunde faa det traditionelle, trefoldige »Solohurra«.

27

Den Følelse, jeg da havde, kan ikke beskrives, den er speciel for nyudrugede Flyverelever.

Om Aftenen maatte jeg give »Soloø« i Messen, men det gjorde jeg med et glad Hjerte.«

Efterhaanden som Eleverne paa Lundtofte havde fløjet solo og faaet lidt mere Øvelse, kom det Tidspunkt, hvor »den Snor, der var bundet i dem« blev slækket, og de fik Lov til at flyve ud omkring og gøre Landet usikkert. Det siger sig selv, at der nu kommer mere Fart i Oplevelserne, her er en af dem:

To Kammerater — hvoraf den ene havde haft nogle Flyvetimer i Amerika og derfor var mere med paa Noderne — mødtes saaledes i hver sin Maskine et Sted i Midtsjælland. De to Maskiner fulgtes ad et Øjeblik, hvorefter »Amerikaneren« pludselig loopede, en Manøvre, som ingen af dem endnu officielt havde lært. Loopet gik godt og imponerede naturligvis Kammeraten i højeste Grad. Han tilvinkede den anden sit Bifald, men opdagede saa til sin Rædsel, at der fra den anden Maskine blev gjort Tegn til ham om, at han »skulde gøre ligesaa«. Et Øjeblik afviste han Tanken for sig selv; men *kun* et Øjeblik, saa huskede han nemlig, at han havde hørt en af Lærerne sige, at naar man loopede, saa »tog man Pinden i Maven«.

Denne Manøvre syntes han ikke, det kunde være saa vanskeligt at udføre, saa han trak kraftigt i Pinden med det Resultat, at han laa paa Ryggen og »hang i Selerne«, inden han endnu var blevet rigtig klar over, at Manøvren overhovedet var begyndt. Naa, han fik taget sig sammen og begyndte allerede at spekulere paa, hvorfor Maskinen ikke fortsatte helt rundt, da Motoren pludselig gik i Staa. Et Par dybe Suk, var alt, hvad der kom ud af den, og saa laa Eleven muttersalene paa Ryggen 500m over Tystrup-Bavelse Sø uden at ane, hvad han nu skulde gøre.

Danske Flyvere er imidlertid ikke raadvilde, saa det gjorde han (eet eller andet altsaa, som han ikke bagefter kunde huske, hvad havde været), og saa kom Maskinen da ogsaa ganske pænt ud af Rygstillingen — i Spind.

»Ho ho«, tænkte vor Ven, »her er en Manøvre, som vi kender. Den skal vi nok klare os ud af«, og saa tog han Maskinen ud af Spind'et og fortsatte i et lodret Dyk, for at faa Motoren i Gang igen. Men om Forladelse; til Trods for, at Propellen trak Motoren rundt, vilde den dog ikke »springe«, og Afstanden til Vandoverfladen var efterhaanden formindsket til et Par Hundrede Meter, uden at den forbistrede Motor vilde i Gang.

»Farvel, Flyveskole«, sang det inden i Flyverens Hoved, »nu bliver vi vaade, og jeg maa svømme ind til Slidsken«. Men saa, da han næsten var nede i Vand-spejlet, slog den Tanke pludselig ned i ham: »Du har jo Fuldgas paa Motoren!«

28 I en forrygende Fart fik han revet Gashaandtaget tilbage, der lød et Par høje Knald, og saa spandt Motoren atter som en Kat, og Maskinen, der omgaaende fik lidt Højderor, begyndte at stige.

Saa lavt nede var han, da han trak ud af Dykningen, at han havde Fornemelsen af, at Hjulene rørte ved Vandet, hvilket dog heldigvis ikke var Tilfældet. Snart havde han god Højde paa og kom hjem uden yderligere Oplevelser.

»Men det varede selvfølgelig et Par Dage,« fortæller han selv, »før jeg loopede igen.«

Her er en herlig Historie om et Makkerskab, som i Uddannelsesperioden paa Lundtofte var Kammeraterne til megen Trøst, fordi der næsten altid skete noget, hvor de to Gutter var i Farvandet:

Sergent Østen og Korporal Madsen var Flyverkammerater og et Par brave, uhyre grinagtige Fyre. Det vil sige i Forholdet til Kammeraterne, for undertiden kunde det knibe med det *indbyrdes* Venskab — dog *kun*, naar de var oppe i Luften. Her kunde de nemlig sjældent blive enige om, *hvorhen*, *hvorfor*, *hvor-naar* og navnlig *hvorledes* den eller den Manøvre bedst skulde udføres.

En Dag var d'Herrer blevet sendt af Sted for skiftevis at øve een eller anden Manøvre (der var Dobbeltstyring i Maskinen) og med Ordre til at lande igen paa et bestemt Klokkeslet.

Det varede imidlertid temmelig længe, inden Maskinen vendte tilbage, men endelig — ca. tre Kvarter over Tiden — landede den, og de interesserede Kammerater paa »Pisten« kunde fra lang Afstand se, hvorledes en Diskussion — for ikke at sige et Skænderi — var i fuld Gang.

Og her er saa Forklaringen paa Skænderiet.

Det hele var begyndt med, at den ene af de to Gutter i en Højde af 1000 m havde sat Motoren paa Tomgang for bedre at kunne overbevise den anden om et af sine Synspunkter. Dette tog saa lang Tid, at Maskinen i Glideflugt var naaet helt ned i 100 m Højde, uden at den paagældende var blevet helt færdig, hvorfor han gav Fuldgas og tog 1000 m paa igen, for at han, stadig uden at blive generet af Motorlarmen, kunde faa talt ud.

500 m nede var han endelig færdig, men nu var det Kammeratens Tur til at replicere, og da han selvfølgelig ikke kunde blive færdig paa sølle 400 m, maatte Maskinen for tredie Gang op i Højden, og paa den Maade fortsatte de to Diskussionen, idet de afvekslende brølede op i 1000 m's Højde for derpaa under relativ Stilhed at glide imod Jorden.

Først da der var gaaet en halv Time over Tiden, blev en af Kamphanerne opmærksom paa, hvad Klokken var slaaet, og Kursen blev saa sat paa Lundtofte med det Resultat, at Skænderiet midlertidig maatte afbrydes.

Hvad de to egentlig havde skændtes om, og *hvem* af dem, der havde — eller fik — Ret, var der iøvrigt aldrig nogen, der fik Rede paa.

En af Eleverne paa Flyveskolen, en Kornet, var en rigtig frisk Fyr, som undertiden ikke var bange for at vove sig lidt langt ud i Replikken. Det skete dog i Reglen paa en saa harmløs Maade, at det faldt Chefen for Flyveskolen, Kaptajn (nuv. Oberst) Tage Andersen, meget vanskeligt at blive vred paa ham.

En Gang kom det imidlertid til at knibe med Overbærenheden. Det var, da vor Ven Kornetten udeblev fra Flyveundervisningen en *Mandag Morgen*, hvilket *ikke* var velset paa Flyveskolen (af Grunde, som Læserne vel selv kan tænke sig til). Da Kornetten ud paa Formiddagen melder sig til Tjeneste hos Chefen, spørger denne ham:

»Naa, Kornet, var det slemt?« hvortil den anden svarer: »Naa, ja, det var jo ikke en brækket Arm, Hr. Kaptajn.«

Over denne Replik blev Kaptajnen — der ellers ikke ofte stod og manglede et Svar — saa paf, at han indskrænkede sig til at lade Kornetten træde af.

Men gemt er ikke glemt. Nogen Tid efter vil Skæbnen, at den samme Kornet begaar en Vagtforseelse. Han bliver indmeldt, og maa stille hos Kaptajnen. Denne idømmer ham omgaaende 14 Dages Kvarterarrest og tilføjer med et Smil:

»De ti Dage er saa for den brækkede Arm.«

Det er overflødigt at tilføje, at Synderen ikke »brækkede flere Arme«, saa længe han var paa Flyveskolen.

Den næste Historie bærer Vidne om samme Chefs gode Hjerte:

To Flyvere blev en Dag sendt af Sted paa en Højdeflyvning, fra hvilken de kom over en Time for sent hjem. Da Føreren af Maskinen blev spurgt ud om Grunden til Forsinkelsen, klarede han (tilsyneladende) for sig med en Søforklaring om, at Observatøren »havde følt Ubehag«, da de igen skulde ned, hvorfor han havde maatte tilbringe nogen Tid paa 6000, 5000, 4000 m o. s. v. for ved Trykudligning at ophæve Virkningerne af Højdeforskellen.

Naa, det var der jo ikke noget at sige til; men Chefen for Flyveskolen var nu lige saa røget, som Flyveren var speget, og tog derfor en Telefonsamtale med den paagældendes Hjemegn i Sønderjylland med det sørgelige Resultat, at der ganske rigtigt den Dag og paa et passende Tidspunkt havde været en Maskine nede og sige Goddag til Barndomshjemmet.

Altsaa maatte Flyveren igen anmodes om en Udtalelse, der denne Gang faldt som en regulær Tilstaaelse. Ordlyden var omtrent som følger:

»Javel, Hr. Kaptajn, jeg har ganske rigtigt været hjemme paa Besøg; det gik for sig paa den Maade, at jeg begyndte paa Opstigningen til Højdeflyvningen som befalet, men da vi saa var naaet lidt op, kom jeg til at kaste et Blik i Retning af Sønderjylland. Der skinnede Solen saa yndigt over det genvundne Land, og jeg kom til at tænke paa det lille røde Hus, hvor Far sad og røg paa sin Pibe, mens lille Mor gik rundt og skar Blomster af til Stuerne. De to kære, gamle Mennesker. De havde ikke set mig i lange Tider, og naar jeg saa tænkte paa

30 den store Glæde, hvis deres Søn uventet kom paa Besøg, og paa deres Stolt-
hed over, at han havde faaet betroet en af Hærens Flyvemaskiner ...«

Paa dette Tidspunkt vidste Chefen ikke, om han var mere vred end rørt eller omvendt (revnefærdig af Grin var han i hvert Fald), og saa sluttede han Sagen med den milde Afgørelse (for Disciplinen maa jo haandhæves) af to Dages Kvarterarrest.

Endnu engang havde Chefens Sans for Humor sejret.

Og hør, hvordan det gik Korporal Madsen, da han, stik imod alle Ordre, prøvede paa at starte en Maskine uden Hjælp.

Madsen staar med Maskinen lidt ude paa Pladsen og pusler først med, hvad der saadan skal pusles med inde i Førersædet. Saa gaar han hen foran Maskinen og svinger Propellen. (For Forstaaelsens Skyld bemærkes, at Gashaandtaget staar lidt lovligt langt fremme, samt at der — selvfølgelig — ikke er Stoppeklodser foran hverken det ene eller det andet Hjul).

Motoren springer an, som den skal, men paa Grund af at Maskinen har Gas, begynder den at rulle hen over Grønsværen. Madsen er imidlertid en Mand med Omløb — saavel i Hovedet som i dette Tilfælde heldigvis ogsaa i Benene. Han farer — da han indser, at han ikke kan naa at kravle over Underplanet og op i Førersædet — hen og hænger sig fast i den ene Planspids, hvor han virker som ensidig Bremse med det Resultat, at Maskinen begynder at løbe rundt i en Kreds. Madsen hænger i, og det hele udvikler sig i Virkeligheden til en fornøjelig — omend noget trættende — Leg, en ny Form for Karrusel, om De vil. Da Spøgen har varet lidt, er der endelig et Par forgrinte Kammerater, som vil træde til og hjælpe den arme Madsen ud af Forlegenheden. Men saa viser Chefen sig pludselig fra sin allermest pædagogiske Side:

»Lad ham løbe lidt endnu,« raaber han, og saa maatte Madsen fortsætte paa Volten i ti Minutter. Anden Straf fik han ikke, og han prøvede efter Sigende aldrig mere paa at starte en Maskine uden Hjælp.

Naa, tilbage til »Pisten«. Her fik vi en Dag et herligt Eksempel paa den Aandsnærværelse, som en Flyver jo gerne skal være i Besiddelse af. For at Læseren skal faa det fulde Udbytte af Historien, maa jeg begynde med at forklare, at en Landing paa en Flyveplads gerne skal »passe«. Maskinen maa, naar den glider ind til Landing, hverken være saa lavt nede, at den ikke kan naa ind paa Pladsen uden at bruge Motoren, eller saa højt oppe, at den ikke »kan være der«, i hvilket sidste Tilfælde man siger, at den har »skudt forbi«, og maa foretage en »Æresrunde«, inden den kan komme ned.

En smuk Sommerdag med blikstille Vejr var to Flyvere efter en vel tilendebragt Tur kommet hjem og skulde nu foretage en elegant Landing paa Lundtofte. Men ak, Landingen passede ikke, den var »for høj«, og Maskinen maatte

gaa igen. Dette har sikkert pint Føreren af Maskinen, i hvert Fald hører Kameraterne, der er forsamlede nede paa »Pisten«, hvorledes han, for at redde Æren, lige i det Øjeblik, han passerer hen over dem i 30 m Højde raaber til sin Observatør:

»Saa *vink* dog, for Søren!«

Selvfølgelig gaar Uddannelsen til Flyver ikke af, uden at der gaar en Maskine eller to i Brokkassen, og naar saadant er forekommet i en Flyvers Praksis, kommer uvægerligt det højtidelige Øjeblik, da han maa hen til Læreren for at »forklare«, hvordan det gik til, og det er en Kendsgerning, at den Slags Landingsuheld som Regel forekommer ham selv betydelig mindre, end Omstændighederne (Synet af Maskinen) maaske egentlig berettiger til.

Det klassiske Skoleeksempel af denne Art har følgende Enkeltheder:

Løjtnant P. P. har været oppe med en Maskine og lander paa Lundtofte Flyveplads. Eet eller andet maa der være sket i Landingen — hvor meget ved vi foreløbig ikke — men i hvert Fald nok til, at Flyveren maa ind i Hangaren og aflevere en Melding til Oberstløjtnant Bjarkov, den altid rolige, som med megen Sympati hører paa, hvad han har at sige:

»Ja, i Landingen tog den ene Planspids altsaa Jorden« ...

»Naa, min Herre, ja, det er jo, hvad der saadan kan ske. Var der mere?«

»Jo, saa gik Maskinen altsaa i Drej, og derved kom venstre Højderor ogsaa i Berøring med en Knold i Jorden.«

»???«

»Fordi, altsaa, at Landingsstellet var blevet lidt skævt ... i Landingen altsaa ... men ikke meget, kun den ene Side ... og kun det ene Hjul ...«

»Naa, ja ... Hm! ... ???«

»Det kunde Kroppen altsaa ikke taale ... og saa ... ja, den er vist lidt skævt ... men det kan vist nemt rettes ... øh ... (store Svedperler og megen Fortvivlelse).«

»Skal vi ikke hellere gaa ud og se paa Sagerne, min Ven?«

»J—oh — — —!«

Ude midt paa Pladsen stod der noget, som en Gang havde været en Flyvemaskine: Kroppen var brækket midt over ... de to Dele stod i en ret Vinkel til hinanden ... omtalte Underplan var totalt smadret, Understellet delvis forsvundet, og hvad der var tilbage laa mange Meter fra Resten af Maskinen. Om Højderoret er det bedst ikke at tale, ej heller om den halve Snes mindre Smaaskader rundt omkring paa forskellige Steder — den gode Hr. Elev havde for en Gangs Skyld været lovlig meget Optimist, da han foretog det første Skøn over Ødelæggelserne.

Bjarkov kastede et flygtigt Blik paa Ruinhoben, derefter saa han paa Forbryderen: »Tak, det er godt,« var alt, hvad han sagde, hvorpaa han drejede sig om paa Hælen og gik tilbage til Hangaren.

Saa let som i dette Tilfælde, hvor der vel ogsaa maa have været formildende Omstændigheder til Stede, slipper Flyvereleven dog ikke altid. Viser Uheldet, at han ikke er egnet til at fortsætte Løbebanen, kommer »Slisken« ubønhørligt i Anvendelse, ligesaa meget i Elevens som i Flyvertroppernes Interesse.

I gamle Dage sagde den paagældende hermed for evigt Farvel til Flyvnin-gen og Kammeraterne, men i de senere Aar er der truffet den baade mildere og mere praktiske Ordning, at han kan overgaa som Observatør, hvortil han i Reglen er velkvalificeret.

Jeg har en morsom Historie om netop saadant et Tilfælde:

Her *havde* »Slisken« været i Funktion, og den unge Løjtnant havde i tre Dage befundet sig i en aabenlys Tilstand af Fortvivelse over den afbrudte Karrière. Paa Trediedagen lod det dog til, at han havde trøstet sig noget, hvorfor Chefen for Flyveskolen sagde et Par pæne Ord til ham om, at han jo dog ogsaa som Observatør vilde faa Lejlighed til at virke i Luften og tjene sit Land, og at det glædede ham at se, at Løjtnanten nu tog det hele mere roligt.

»Det er jo nu en Gang saadan, at vi alle her i Livet paa eet eller andet Tids-punkt maa resignere — ikke sandt?« og saa fortsatte Chefen, der blandt meget andet ogsaa var Psykolog:

»Sig mig forresten, Løjtnant, hvad er det nu egentlig, hvilke *Overvejelser* er det, der i de sidste Dage har givet Dem Kraft til at bære Deres Skæbne saa pænt, som Tilfældet er?« hvortil den kloge, maaske mindre psykologisk end praktisk indstillede, forhenværende Elev promptt svarede:

»Jo, jeg kom i Gaar pludselig til at tænke paa, at der jo i Grunden meget hellere maatte komme til at staa *Observatør* paa min Forholdsattest end *Flyver* paa min Gravsten.«

Af de mange Minder fra Flyveskolen erindrer jeg en morsom Historie, der handler om Kunstflyvning.

Løjtnant Wolf var Lærer i Kunstflyvning og havde »Søren Rullesten« oppe. Han foretager en langsom Rulning med Maskinen og spørger bagefter i Tele- fonen:

»Føler De noget Ubehag?« uden dog at faa noget Svar.

Saa laver han en Rulning til og spørger igen:

»Føler De noget Ubehag?« — Stadig intet Svar.

Efter den tredie Rulning og det tredie Spørgsmaal falder Svaret endelig. Det lyder:

»Nej, Hr. Løjtnant, *gør De?*«

*

*

*

DAGLIGT LIV PAA FLYVEPLADSEN



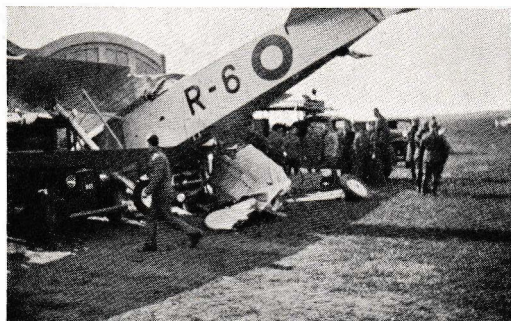
Flyverne forsamlede paa „Pisten“.



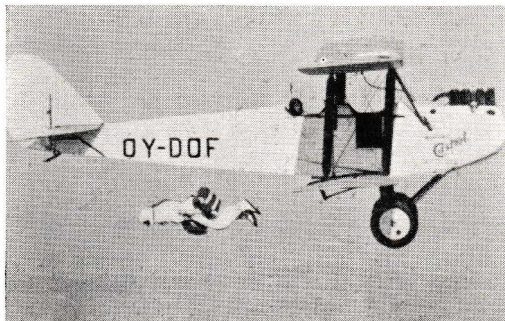
Der fyldes Benzin paa.



Kortspil i Hangaren. (Daarligt Flyvevejr).



R - 6 har været „ude paa egen Haand“.



Tranum springer fra HIM Jønsens Maskine.

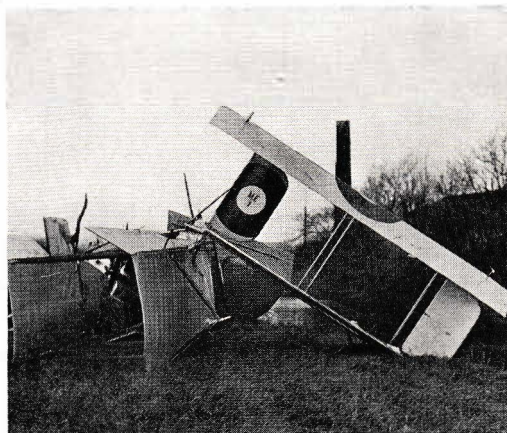
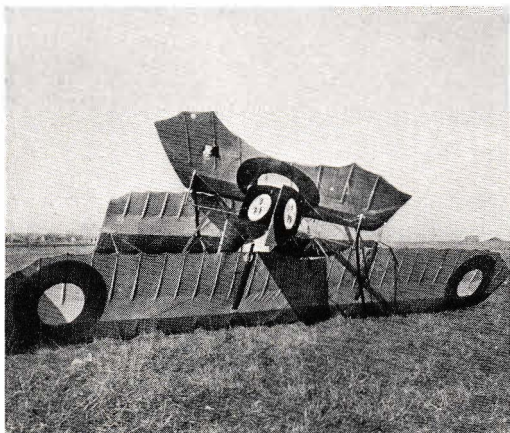
HVOR DER HANDLES DER SPILDES



Udfor Barrieren foran Hangar 7: „Der skulde have været Hul“, sagde „Bulderjørgen“.



Pollner og Præsten. — Der var en vis Uoverensstemmelse mellem Pollners og Thorups Udsagn. Det ser ud til, at den sidste havde Ret.



Det var ikke enhver Landing de gamle „Kasser“ kunde holde til.



YDE „hjælper Børnene“ ved paa en Børnehjælpsdag at lande i Sct. Jørgens Sø.



Fra venstre: Stockfleth, „Cow Boy“ Gundel, Ekman, Waage-Jensen, Pollner, Sgt. Hansen. (Hvem af dem er Forbryderen?)

Det siger sig selv, at mange af de »Escapader«, der har fundet Sted ved Flyveskolen, ikke har været værre, end at de med god Grund har kunnet tolereres, i værste Tilfælde være blevet afgjort med en »Balle« eller en mindre disciplinær Straf. Men der har aldrig været lagt Skjul paa, at *Ansvarsløshed* ikke tilgives, og at den Flyver, der gør sig skyldig deri, maa tage den yderste Konsekvens af sin Handling.

Et af de »skrappeste« Numre, som nogensinde er blevet lavet ved Flyvertropperne, og *som da ogsaa retfærdigvis medførte omgaaende Afsked for den paagældende*, fandt netop Sted i Lundtofte. Her fandtes en Elev, som ganske kort Tid efter, at han var gaaet »Solo«, en Dag fik Ordre til at tage en Maskine, flyve ud i Landet og blive væk i en Time.

Det gjorde han, og det skyldtes kun et Tilfælde, at Skolen nogen Tid senere fik at vide, at han havde benyttet Lejligheden til uden Tilladelse at lande paa en stor Mark. Her traf han en Tjenestekar, hvem han bildte ind, at han af Krigsministeriet var blevet sendt ud for at »popularisere« Flyvningen, ved at give Ture til den meget billige Pris af 10 Kr. Bondekarlen hoppede paa den, betalte sine Penge og fik for den Lov til i et Kvarter at svæve i Livsfare over Herregaarden med tilliggende Marker.

Jeg kunde blive ved med at fortælle om Flyvernes Bedrifter paa Lundtofte, men selv om Papiret er taalmodigt, saa gør der sig jo alligevel i Dag en vis Knaphed paa samme gældende, og jeg skal derfor slutte med en Historie derudefra, som ganske vist ikke har noget med Flyvning at gøre, men som alligevel er værd at tage med.

Den handler om Sekondløjtnant O. Nielsen og Brandmand Eriksen, der en Dag for Sjøv brødes ude paa Pladsen, mens en Skare interesserede Kammerater stod beundrende rundt omkring. Kamplykken havde indtil et vist Tidspunkt været saadan op og ned, da Nielsen pludselig blev sat med Hovedet haardt ned i Cementen, saa Stjerner og Støv stod ud til alle Sider. Han var straks oppe igen, men havde dog paa en Maade tabt Lysten til at fortsætte, saa han slentrede med Rydmann, der altid er tilstede, naar der foregaar noget, henimod Messen. Pludselig siger han:

»Hvad er Klokken, Rydmann?«

Rydmann ser paa Uret og siger: »Halvtolv.«

De gaar et Par Skridt, saa spørger O. Nielsen igen:

»Hvor mange er Klokken, Rydmann?«

hvortil denne igen svarer: »Halvtolv.«

(Mere var den nemlig ikke blevet til i Mellemtiden).

Men da Nielsen saa for tredie Gang indenfor det samme Minut spørger:

»Hvad tror Du Klokken er, Rydmann?« gaar det endelig op for denne, at

34 der maa være noget galt, hvorfor han for at berolige Kammeraten stikker sin Arm i hans og bugserer ham af Sted:

»Kom hellere ind i Messen og sid ned, Otto, saa gi'r jeg Kaffe og Wienerbrød.«

Kaffen kommer og med den Wienerbrødene. Gæsten spiser sit overskaarne Stykke, han bliver budt paa eet til, hvorefter han selv forlanger det tredie, det fjerde o. s. v., og inden Ambulancen kommer til Stede, har Otto Nielsen spist — og Rydmann betalt — 30 Stykker Wienerbrød.

Og da han bliver lagt paa Baaren og skubbet ind i Ambulancen, er hans Afskedsbemærkning til den bekymrede ædle Giver:

»Du ku' nu godt ha' givet Brød til Kaffen, Kammerat!«

Siden den Dag forlanger Rydmann Lægens Attest for, at hans Gæster ikke lider af Hjernerystelse, *inden* han byder paa Kaffe.

Et af Højdepunkterne paa Lundtofte er den Dag, da Eleverne tager deres Militærflyvercertifikat, hvilket sker ved en Kombination af en Trekantsflyvning (Orienteringsflyvning), Prøver i Sving etc. samt en Højdeflyvning, hvor Eleven skal opholde sig en Time i over 2000 m Højde. Under en saadan Højdeflyvning var det, at Malmose, »Moses«, der nu er Politibetjent, havde en spændende Oplevelse. Han laa i den foreskrevne Højde oppe ved Helsingør, da det pludseligt »lukkede« under ham. Der var kun gaaet knapt den halve Tid, men skønt det var Malmose meget imod at afbryde Prøven, turde han dog ikke paa sit ringe Uddannelsestrin risikere at blive længere oppe over Skyerne, hvorfor han gik i en Dykning med Kurs paa Lundtofte. Om denne Dykning, hvoraf Størstedelen foregik i Skyerne, fortæller Malmose (der i Parentes bemærket paa dette Tidspunkt ikke havde nogen som helst Træning i Blindflyvning) selv følgende:

Snart viste Fartmaaleren 240 km/t og snart 60 km/t. Undertiden hængte jeg i Stropperne for i næste Øjeblik at blive presset ned i Sædet, som om jeg havde en Klump Jern paa flere Hundrede Kilo liggende over mig.«

Det har været noget med »op og ned« i inde i de Skyer, og Guderne maa vide, hvordan Malmose undgik at gaa i Spin; heldigt ned gennem Skyerne kom han dog, men i Stedet for Lundtofte saa han kun Vand under sig, og for at gøre Situationen endnu vanskeligere styrtede Regnen ned i stride Strømme, saa han ikke kunde se ret langt frem for sig.

Efter et Par Minutters Flyvning dukker der imidlertid Land op forude, ikke, som Malmose havde haabet, Sjælland, men — Hveen ...

Naa, saa vidste han da i hvert Fald, hvor han var, og ved Hjælp af Kompasset kunde han finde Vej til den hjemlige Flyveplads. Men efterhaanden som han nærmede sig Øresundskysten, blev han tvunget længere og længere ned af Skyerne, og da han var naaet omtrent frem, viste det sig, at Skyerne laa saa lavt, at de nærmest kunde karakteriseres som Taage. Malmose skulde ikke have

mere Blindflyvning den Dag, og da navnlig ikke i ti Meters Højde, hvorfor han vendte om, fløj tilbage til Hveen og landede.

Han havde fundet en god Mark og fandt senere en god »Kaffevært«, og fra ham telefonerede han til Lundtofte og sagde, hvor han var henne. Lundtofte gav Ordre til, at han skulde holde sig klar til Start, saa vilde man ringe til ham, naar Vejret var klaret op paa Danskesiden af Sundet, og saa hengav Malmose sig til sørgelige Tanker om, hvordan det vilde gaa ham efter Hjemkomsten, og om monstro »Slisken« vilde komme i Brug, fordi han havde kludret paa Certifikatprøven.

Efter et Par Timers Forløb ringede Telefonen saa. Lundtofte meldte højt, klart Vejr, og da det ogsaa var godt Vejr paa Hveen, startede Malmose, og var kort Tid efter igen over Lundtofte, hvor han kunde se Lærerne og Kammeraterne forsamlede foran Hangaren. Han tænkte: »Om et Øjeblik er Du færdig og hjemsendt«, men det skulde gaa helt anderledes.

Jeg lader ham selv fortælle:

»Jeg landede Maskinen og kørte op til Kammeraterne, der alle var meget alvorlige. Da jeg var kommet ned fra Førersædet, kom min Lærer hen imod mig, og idet han hæftede en Medalje, paa hvilken der i Hast var skrevet »Hveen — Lundtofte« paa mit Bryst, ønskede han mig *paa Svensk* velkommen tilbage. Nu begyndte ogsaa Kammeraternes Ansigter at vise Smil — een overrakte mig en Buket Skarntyder, omviklet med et Halstørklæde — een tudede med Ambulancehornene, og een skød Salut med et Jagtgevær. Og saa, paa et givet Signal, kastede de sig allesammen over mig, rev min Faldskærm af og bar mig i Guldstol til mit Telt. Det var deres Velkomst, og den var meget hjertelig.

Jeg blev idømt en større Bøde til vor fælles Kasse samt tilpligtet at give Kaffe¹⁾ til Lærere og Kammerater. Dette gjorde jeg med Glæde, navnlig efter at jeg havde erfaret, at min »Udenlandstur« ikke vilde medføre Afsked.«

Malmose blev efter denne Flyvning — med Rette — beundret for den Omtanke, han havde lagt for Dagen; men han blev ogsaa drillet af Kammeraterne, der paastod, at det ikke var, før han blev budt paa Kaffe *paa Svensk*, at han var klar over, at han var kommet *til Udlandet*.

Selv paastaar Malmose selvfølgelig det modsatte, og hvad — han maa jo vide det bedst.

Naa, saa kommer vi til Afslutningen paa Lundtoftetilværelsen. Denne ender hvert Aar med en »Danmarkstur«, da Eleverne i samlet Trop faar Lejlighed til for Alvor at prøve Vingerne paa en lang Tur ud i Landet, hvor de hver Aften lander paa en ny Plads, sover et nyt Sted, lærer nye Mennesker at kende og i det hele taget »oplever noget«. Paa denne Tur bærer de for første Gang »Vingerne« paa højre Side af Brystet.

¹⁾ Jeg spørger: Kunde Malmose efter denne »Overordentlige Ydelse« virkelig slippe med *kun* at give »Kaffe«, eller beror denne Del af hans Rapport paa en »Erindringsforskydning«? I min Tid var »Bøden« sjældent mindre end »Kaffe med blødt Brød og Cigar«. Hvor glider vi hen, hvis de unge Mennesker nu om Stunder kan slippe saa let fra deres »Forbrydelser«?

Uddannelsen paa Lundtofte slutter med Certifikatfesten, for mange Sommerens absolutte Højdepunkt. Til denne Fest har Eleverne sparet sammen i lange Tider — mere eller mindre frivilligt, idet Festen afholdes for Indholdet af Bødekassen. Denne bugner formeligt sidst paa Sæsonen, idet det er saa viseligt indrettet, at mange Smaaforseelser — der ved andre Vaabenarter afgøres med en Smule Ekstravagt eller Nægtelse af Nattegn — her afgøres med et Beløb til Bødekassen.

Forseelserne klassificeres til forskellige Takster: »Høns« (Hop i Landingen) betales efter Størrelse, hvorved dog er at bemærke, at der ydes Moderation ved mere end et halvt Dusin. En »udløst Skærm« koster Penge, det er dyrt at have sit Skab uafloaset, at blive for længe oppe med en af Maskinerne, at køre »bevidstløst« paa Jorden, og det er *meget* dyrt at »spørge« en Lærer om noget efter Afmeldingen, saaledes at Svaret forsinker den knapt tilmaalte Fritid.

Dog er det ikke alene disse almindelige Forseelser, der straffes med Bøder. Paa Tider, hvor Moralen paa Flyveskolen staar højt, og Bidragene derfor flyder mindre rigeligt, er det de ejendommeligste »Forseelser«, Eleverne maa punge ud for.

Een af de mærkeligste har jeg fra Sekondløjtnant Paul Stilling, som en Mandag Morgen skulde i Luften og kun havde et Par lange Khakibenklæder, som han Dagen før havde faaet smukt presset hjemme hos sin Moder. For ikke at faa de fine Bukser ødelagt, trak han dem efter moden Overvejelse af og fløj den Formiddag i Vaabenfrakke og Underbenklæder indenfor Vintercombinationen. Det var der da ingen, der kunde have ondt af — troede han.

Men da han den næste 1. fik sin Bødenota, stod der mellem hans andre Synder:

»For at flyve med bar Maas den $2\frac{1}{4}$: 2 Kr.«

Ak ja, de var opfindsomme i Lundtofte, naar de saadan gik og tænkte paa Certifikatfesten.

Berømt er navnlig den af Festerne, da en eller anden lidt op ad Rangstigen stod op for at holde en Tale, i hvilken han bl. a. formanede sine kære Elever til »aldrig at gaa med Cyklerne i Lommerne og aldrig at stille Hænderne op ad Murene«.

Og saa var den glade, begivenhedsrige Tid paa Lundtofte forbi, og efter en kortere Orlov begyndte Eleverne paa den ikke helt saa fornøjelige Specialuddannelse paa Kløvermarken, der desværre var mere spækket med Teori og mindre med Flyvning, end de fleste kunde ønske sig.

Til sidst et Par Ord om Forholdet til Lærerne paa Lundtofte.

Vort første Indtryk af disse ophøjede Væsener var jo det, at vi lige akkurat var *taalt*, og at Lærerne var des gladere, jo mindre de saa til os.

Helt ignorere os kunde de jo desværre ikke, da vi jo dog paa en Maade repræsenterede deres *raison d'être* paa Skolen, og uden os vilde de ikke kunne

hæve deres Flyvetillæg¹⁾); men populære var vi *ikke*, og Lærerne skjulte kun 37
daarligt deres Glæde, hver Gang en ulykkelig Elev »kom paa Slidsken«.

Naa, for at være helt retfærdig, saa maa det jo ogsaa have været lidt bit-
tert for disse ophøjede Væsner at skulle gaa der og opdrætte fremtidige Kon-
kurrenter, og det tilmed ganske gratis. Men det var der jo ikke noget at gøre
ved.

Lidt senere var det imidlertid, som om Lærerne blev venligere indstillet.
Det maa efterhaanden være gaaet op for dem, at de ikke i det lange Løb
havde nogen Chance for at kunne holde os *allesammen* nede, og at i hvert Fald
en Del af os ifølge Sagens Natur vilde blive mindst lige saa dygtige som de
selv, hvorfor det kunde have en vis praktisk Betydning for dem at holde sig
gode Venner med os. Og saa var det, som om Atmosfæren lidt efter lidt blev
en helt anden. Nu kunde en Elev tillade sig at »eksistere« paa Pladsen, man
vovede efterhaanden ligefrem at »spørge sig for«, og tilsidst, da Lærernes i
Længden uholdbare Stilling var gaaet op for dem, nedlod de sig endda til at
lære os *Kunstflyvning*. Dermed havde de faktisk kapituleret.

Og saa kom vi da tilsidst til at betragte vore Lærere paa Lundtofte som
det, de i Virkeligheden var: *Ældre Kammerater*, der følte deres *Ansvar* over-
for de Unge, og som paa den mest *uegennyttige Maade*, delagtiggjorde os i de
Erfaringer som de selv — ofte med *stor personlig Risiko* — havde gjort paa et
Tidspunkt, hvor man *ikke* havde nogen Lærer til at *vejlede sig*, men *selv* maatte
eksperimentere sig frem til Resultaterne, og *hvor blot det at gaa op i en Ma-*
skine mange Gange var forbundet med en stor Risiko.

Og derved lagdes *Grunden til det forbilledlige Kammeratskab, der i Flyver-*
tropperne hersker mellem alle Flyverne, fra Obersten og ned til den menigste
Menige, og som vi Flyvere med Rette er saa stolte af.

»De gamle« har i Dag kun een eneste Skanse tilbage for dem selv. Den hed-
der Foreningen »Danske Flyvere«, og dér er det endnu Coutume, at de unge sid-
der tavse og betagne og lytter til Røsterne fra Fortiden, naar de beretter om de
Tider, da Flyvere var Mænd, og Flyvemaskinerne var »Høsehuse«, og Luften
var ladet med de Bedrifter, som vi andre i Dag kun kan læse om i Tidens Ha-
variprotokoller.

¹⁾ Militære Flyvere faar et Flyvetillæg (Risikotillæg om man vil) til deres Løn. Dette androg oprindelig
7.— Kr. pr. Dag, men er paa Grund af Dyrtiden efterhaanden steget til 9.— Kr. Det oppebæres med dette
Beløb af *alle* Flyvere uden Hensyn til den militære Charge og falder kun væk, naar den paagældende ifl.
Lægens Ordre ikke maa gaa i Luften. Man er derfor kun sjældent syg som Flyver, dels fordi man elsker at
flyve, og dels . . .!!! Der skal *mindst* et brækket Ben til, før man giver op.

FJERDE KAPITEL

Historier fra Marinen.

Da man i den militære Flyvnings første Dage havde den (fejlagtige) Opfattelse, at de Opgaver, der i Tilfælde af Krig skulde løses, var vidt forskellige for Marinens og Hærens Vedkommende, og at følgelig Materiellet ogsaa maatte være forskelligt, varede det ikke længe, før det blev besluttet, at Marinen skulde have sin egen Flyveskole. Ligesom for Hærens Vedkommende skylder ogsaa Marinens Flyvevæsen privat Godgørenhed sin Start, idet Generalkonsul Ludvigsen d. 25. Marts 1912 forærede Marinen Robert Svendsens Henri Farman-Maskine (»Glenten«), paa hvilken Ullidtz i Mellemtiden havde taget Certifikat. Men »Glenten« var en Landmaskine, og da man som sagt mente, at Marineflyvere skulde kunne operere ikke alene over, men ogsaa i deres naturlige Element (Vandet), blev der paa Initiativ af en Kreds af Søofficerer startet en offentlig Indsamling. Denne indbragte 43,000 Kr., som blev brugt til Indkøb af to franske Flyvebaade »Maagen« og »Ternen«. Dette var i April 1913 — Marinen havde nu baade et eget Flyvevæsen og sit eget Materiel. Og fra nu af gaar det hurtigt fremad. Den lange Række dygtige Marineflyvere begynder med saa kendte Navne som Ullidtz, Birch, Laub, Prins Axel, Hoeck, Grandjean, Thiele, Scheibel o. s. v., og ialt er der til Dato ved Marinen uddannet 96 Marineflyvere. Jævnside hermed gaar Uddannelsen af Observatører, og paa Orlogsværftet uddannes gennem Tiderne en Stab af dygtige Teknikere og bygges der en Række fortrinlige Luftfartøjer. Fuldkommen for Forfatterens egen Regning, og ikke taget mere alvorligt end det passer den enkelte Læser, maa følgende Opfattelse staa: Naar der tilsyneladende — i hvert Fald i Begyndelsen — flød rigeligere Midler til Marinens Værksteder end til Hærens, kan dette saa ikke skyldes, at man paa Orlogsværftet havde lettere Adgang til administrativt at overflytte Bevillinger lydende paa Tovværk, Bovenbramsejl og Fregatankre, paa hvilke rare Sager der jo siden Chr. IV's Tid er stadig ringere Efterspørgsel, og som vi jo desværre slet ingen har af i Hæren, til Anvendelse ved Fremstilling af ulige mere tidssvarende Instrumentbrædter, Balanceklapper og Propelnav til Luftfartøjer?

Som Chefer for Luftmarinen har gennem Aarene fungeret en Række ældre Søofficerer, af hvilke den første var Chefen for den flydende Defension, Kontreadmiral C. Middelboe (1911—12); derefter kommer saa kendte Navne som Garde, Rechnitzer, Topsøe-Jensen, Harttung og Gad, under hvilke saavel Undervandsbaads- som Flyvedelingen sorterede. Først med Grandjean bliver Flyvevæsenet (1921) udskilt som en selvstændig Enhed, hvis nuværende Chef er Kommandørkaptajn P. Scheibel.

*

*

*

At Flyvere under deres Uddannelse naar en stadig større Grad af praktisk Dygtighed, og at de i deres videre Flyvertilværelse fra Dag til Dag beriges med nye Erfaringer, er en Selvfølgelighed. Men jeg vil vove at hævde, at der derudover hos Luftens Mænd udvikles et ligefremt Instinkt, som kommer dem tilgode i visse Situationer. Hvorledes et saadant Instinkt bevirkede, at Besætningen paa et Marinelufftfartøj blev reddet, skal jeg her berette om.

I 1924 deltog dav. Kaptajn *Scheibel* i en Øvelse i Kattegat, hvor Sø- og Luftstyrkerne var delt i to Partier. Det Luftfartøj, han befandt sig i, var paa Rekognoscering i den sydlige Del af Kattegat.

Bedst som han i 800 m Højde flyver over Hesselø, faar han i nordlig Retning Øje paa nogle uregelmæssige Blink. De kunde stamme fra en Projektør, men kunde ogsaa f. Eks. være Solreflekser fra en Rude i et Skib; da der imidlertid ikke af øvelsesmæssige Grunde var nogen Anledning til at interessere sig for den Retning, hvorfra Blinkene kom, foretog Scheibel sig i Begyndelsen ingenting, men fløj videre derhen, hvor han havde noget at gøre.

Men saa blev han pludselig overfaldet af dette ubestemmelige Instinkt, der saa ofte i Livet tilskynder os til at foretage noget tilsyneladende planløst, og under Indflydelse heraf forandrede han Kurs og fløj i den Retning, hvorfra han sidst havde set Blinket. Han fløj i ti Minutter uden at se noget og overvejede allerede at indstille Eftersøgningen, da han, efter at have fløjet en Distance paa 20 Sømil (som fra København til Helsingør), fik Løsning paa Problemet: Blinkene stammede fra Solreflekserne i Planerne paa et Friederichshafen-Lufftfartøj, som med beskadiget Understel vuggede paa Vandet efter en Nødlanding som Følge af Motorstop.

Da det som Følge af en ret høj Søgang maatte anses for utilraadeligt at lande, og da man dengang endnu ikke havde Radio i Luftfartøjerne, blev Kursen sat mod Æbeltoft, hvorfra Eskadren blev alarmeret, saa Torpedobaadene kunde blive sendt paa Eftersøgning; samtidig startede Luftgruppens tre Luftfartøjer paa en Eftersøgning. Det var blevet næsten mørkt, Vinden var taget til og med den Bølgerne, før Luftfartøjet med sin to Mands Besætning blev fundet af en Flyve-maskine og bjærget af en tilkaldt Torpedobaad i Farvandet mellem Fornæs og Anholt.

Hvis Scheibel ikke den Eftermiddag havde givet efter for sit Instinkt, kunde Situationen i Nattens Løb og under de givne Vejrforhold godt være blevet ubehagelig for det nødlandede Luftfartøj.

*

*

*

Overflyvelederen i Kastrup, Flyverkaptajnløjtnant S. A. Dalbro har fortalt om »En Flyvetur med Forhindringer«, som giver et udmærket Billede af, hvor van-

40 skeligt det i 1924 kunde være at starte — og ikke mindst at komme hjem — med flere Maskiner paa een Gang. Dalbro skriver:

»I 1924, en varm Sommerdag, startede tre af Marinens Søflyvemaskiner (de gode gamle »Frederikshavnere«) fra København for at gennemføre en efter Dastidens Forhold længere Flyvning, nemlig fra København til Nykøbing Mors, og derfra via Horsens og Nysted tilbage til København; Turen var fastlagt til at gennemføres paa tre Dage.

Vel ankommet til Nykøbing Mors fløj vi i tæt Formation ind over Byen for at »vise Flaget« og opdagede fra Luften, at der var Dyrskue i Byen, Festpladsen var synlig markeret af alle sine Flag. Det siger sig selv, at unge raske Mennesker efter vel overstaaet Tur glædede sig til en rar Friaften, maaske endda med en Svingom. Ak, Søren Kierkegaards: »Glæden forud er altid den bedste« blev endnu en Gang bekræftet, de andre kom til Balfaldera, jeg ikke.

Da vi var kommet ned paa Vandet og sejlede med vore Luftfartøjer ind mod Havnen for at fortøje, tørnede to af os sammen (den ene var mig) med det Resultat, at mine Klapper havarerede ... Efter at være kommet ind i Havnen og have faaet fortøjet gik vi i Gang med Benzinpaafyldning, og min Mekaniker og jeg desuden med at lappe og reparere Klapperne; hermed var vi færdige Kl. 24⁰⁰ om Aftenen — saa var det Bal forbi.

Tidlig næste Morgen var vi atter ved Havnen ved vore Luftfartøjer. Vi af-talte, at vi en for en skulde gøre klar, starte vor Motor op, og naar den var varmet, og alle tre var klar til Flyvning, skulde vi gaa i samlet Formation mod vort næste Bestemmelsessted — Horsens.

Vi gik i Gang hver for sig, og hurtigt meldte Vanskelighederne sig. Den ene af os opdagede ved Opstartningen, at hans Olietank var læk, saa for hans Vedkommende blev det blot til en Telefonsamtale med København, der resulterede i Afsendelsen af en Flyvemaskine med en ny Tank. Vi to andre fik vore Motorer startet, vi vilde saa blot flyve en Tur over Limfjorden, men ejheller dette blev til noget. Det var desværre for os blikstille — ikke en Vind rørte sig — og trods gentagne og meget energiske Startforsøg, kom vi ikke i Luften; vore Maskiner var for tunge (eller om man vil) vore Motorer for smaa¹⁾.

Under et af disse fortvivlede Startforsøg, hvor jeg sejlede Vandet tyndt ud over den ganske Limfjord, lød der pludselig et Knald fra Motoren, og saa vilde den ikke mere. Det var Indsugningsrørene, det var galt med, men heldigvis havde vi Reservegummipakninger m. m. ombord, saa det var bare med at gaa i Gang med Reparationen.

Nu er det i Almindelighed ingen Sag at reparere en Motor, saafremt man staar i et godt Værksted og har det nødvendige Værktøj ved Haanden, men her var det unægtelig en anden Sag. Mekanikeren og jeg maatte den ganske Dag hænge som Aber — endda med det Handicap, at vi ingen Haler havde — ude i

¹⁾ En Vandflyvemaskine skal helst have nogen Vind og smaa Bølger for at kunne gaa i Luften.

Næsen af Luftfartøjet og herse med den genstridige Motor; henad Aften var vi atter klar og var da ogsaa dødtrætte og sultne. I Løbet af Dagen havde vi af spiseligt og rygeligt kun haft i alt tre Cigaretter ombord, det blev halvanden til hver.

Hen paa Eftermiddagen kom den eneste af os, som det var lykkedes at komme i Luften, ud til mig, landede ved Siden og forhørte, hvordan det gik. Han blev liggende for at vente, til jeg blev færdig, og naar jeg saa var blevet klar, vilde vi starte hjem til Nykøbing sammen.

Der er heldigvis noget her i Tilværelsen, som hedder Nemesis.

Min Kammerat, der var kommet flyvende, haanede os to Abekatte lidt vel rigeligt, fordi vi endnu ikke havde været i Luften den Dag, men nu kom Gen-gældelsen. Det var blikstille, saa vi maatte stadig regne med, at det kunde være vanskeligt at komme i Luften. Min Kammerat startede sin Motor flot og begyndte Starten, mens jeg ventede for at se, hvorledes det vilde spænde af — selvfølgelig kom han ikke op. Jeg derimod kom i Luften, fordi jeg startede i Læ af ham, og fik udnyttet den Blæst, han lavede med sin Propel i Forbindelse med den Uro, han lavede paa Vandets Overflade.

Nu var det min Tur til at være høj i Hatten; han maatte sejle hjem, det sidste Stykke endda med Lanterner paa.

I Mellemtiden var der sket en hel Del i Nykøbing. Assistancemaskinen fra København var ankommet med den nye Olietank, men mødte selv med en læk Olietank, og led ydermere den Tort at tørne Kajen lidt vel haardt, da han løb ind i Havnen med det Resultat, at begge Pontonnæser havarerede.

Naa, Vanskelighederne er jo til for at overvindes, og vi klemte paa den næste Morgen igen. Ham med de to havarerede Olietanke satte vi i Gang med at faa een brugelig Tank ud af dem, samt med at lappe sine Næser, vi tre andre gjorde klar til Start mod Horsens.

Nu viste det sig imidlertid hverken værre eller bedre, end at han, der havde faaet den nye Olietank, ikke kunde faa sin Motor i Gang. Han hersede og sled, men den vilde ikke. Vi to andre besluttede saa at flyve videre alene, og han med Motoren fik Besked paa at hjælpe ham med Næserne, og naar alt var klart, at afgaa til København.

Inden jeg fortsætter med min egen Flyvetur, skal jeg fortælle, hvordan det gik dem. Man fandt et Par Havarier paa Motoren, som ikke kunde udbedres paa Stedet, og udbad sig derfor en ny Motor fra København. Den kom ogsaa velbeholden til Nykøbing Dagen efter og blev paa Banen afhentet af en Vognmand, hvis Forspand maa have været lidt vel levende. Resultatet af Kørslen fra Banen ned til Havnen blev i hvert Fald, at Hestene løb løbsk, tørnede mod en Mælkevogn, saa Gaden flød i Mælk, rev Hjørnet af et Hus, og til Slut tabte Motoren ned paa Gaden, og det havde den jo ikke godt af.

I Løbet af tre Dage blev der dog af de to havarerede Motorer lavet een anven-

42 delig. Tankene og Næserne blev ligeledes udbedrede, og det lykkedes til Slut disse to Maskiner at gennemflyve Strækningen Nykøbing—København uden videre Afbrydelse.

Men for at komme tilbage til os selv; vi to andre var jo startet om Formiddagen for at flyve til Horsens. Det var dejligt Sommervejr, og vi havde sat Kursen ned over Fornæs; Flyvningen blev udført i Formation. Vi nød det pragtfulde Vejr og det smukke jyske Landskab, kort sagt vi havde det rigtigt rart. Fra Hjelm satte vi Kursen ned over Tunø og fløj hen over Vandet i forholdsvis lav Højde. Da vi passerede Samsøs Nordspids, havde vi nok bemærket, at der i SW stod en regulær Tordenfront med store, sorte Cumulo-Nimbus-Skyer, men at den skulde faa nogen som helst Indflydelse paa vor videre Tur til Horsens, gjorde ingen af os sig paa det Tidspunkt nogen Forestilling om.

Ikke desto mindre blev vi vældig Ukammerater med denne Herre, og det lykkedes ham at afbryde vor Flyvning for den Dag. Efter at have passeret Tunø fløj vi, fordi det var begyndt at øse ned, saa Sigtbarheden efterhaanden kun var faa Hundrede Meter, i ganske lav Højde, kun ca. 1 m over Vandoverfladen. Se kunde vi ikke, da Vandet efterhaanden fossede ned. Selvfølgelig lynede det ogsaa ganske godt ind imellem, uden at det gjorde andet Indtryk paa os, end at det var smukt.

Naa, den Vildfarelse med Hensyn til det smukke blev vi nu meget hurtigt revet ud af, for pludselig blev vi fuldstændig blændede af et Lyn, der slog ned umiddelbart ved Siden af os, efterfulgt af et øredøvende Skrald. Ovenpaa dette sundede jeg mig lidt, som naturligt er, uden at det endnu helt gik op for mig, hvad der egentlig var sket. Jeg syntes nok, at der var noget, som ikke helt var som det skulde være — det var saa stille —, indtil det pludselig gik op for mig, at vi ikke fløj mere; Motoren var gaaet i Staa, og begge Maskiner var landet paa Vandet, uden at vi egentlig vidste af det.

Her sad vi altsaa, vaade foroven og vaade forneden, og med den østlige Vind drev vi ind mod Land og havnede til Slut inde ved Hov.

Selvfølgelig kom vi ikke helskindet ind i Havnen.

Vi manøvrerede, saa godt vi kunde uden Motorens Hjælp, men tørnede mod det opstaaende paa en Galease, som laa lige akkurat der, hvor vi drev ind, og Resultatet blev et havareret Højderor.

Da vore Sy og Lappegrejer var forbrugt i Nykøbing, og vi alligevel skulde op i Byen, fortøjede vi vore Maskiner og gik paa Kroen for at blive tørre og for at faa Mad. Takket være de rare Piger dør fik vi tørret det meste af vort Tøj og fik provianteret, hvorefter vi atter gik ned til Havnen for at reparere. Det viste sig umuligt at fremskaffe netop de Grejer, som vi skulde bruge for at sy og reparere Lærredet, efter at Stiverne inde i Højderoret var lavet i Orden, saa nu var gode Raad dyre.

Den simple Løsning kom efter lange og trange Diskussioner, og jeg blev sendt

paa Apoteket. Her raserede jeg Butikken for Hæfteplaster, og ved Hjælp af dette fik vi Lærredet paa Plads og holdt sammen, saa Flyvemaskinen igen lignede en rigtig Flyvemaskine.

Det tog jo sin Tid at faa dette tilendebragt, og dermed var den Dag gaaet. Vi besluttede os til at opgive baade Horsens og Nysted og vedtog, at vi næste Formiddag vilde gaa direkte til København; til København kom vi, dog ikke direkte, men herom senere.

Næste Morgen viste det sig, at Motor, Tændrør og Magneter trods grundig Aftørring Dagen i Forvejen var saa vaade, at det var umuligt at faa startet op. Det havde vi nu været udsat for før, saa vi tog alle Tændrørene og Indholdet af Magneterne ud og gik med dette til de rare Kropiger, hvor vi fik det hele tørret grundigt i »Kabyssen«.

Varme og tørre Tændrør og Indmad til Magneterne var lige, hvad vore Motorer kunde bruge. De sprang i Gang og gik som Symaskiner ovenpaa den Kabystur. Fuld Gas, og det gik derefter atter mod København.

Ved Sjællands Odde blev det mig klart, at ikke alt i den anden Maskine var, som det skulde være. Han fløj lavere og lavere; til at begynde med havde jeg troet, at vi skulde ned ved Nordstrand og vinke, men næ, vi skulde ikke vinke, vi gik derimod ned og landede ved Rørvig og løb op paa Stranden.

Det viste sig, at hans ene Magnet var helt i Skudderudder, Indmaden var itu. Vi havde ikke Reservegrejer til at reparere med, og det var uheldigvis den af hans Magneter, som var tilsluttet Startmagneten i Luftfartøjet. Naa, en Sømand er som bekendt aldrig raadvild. Vi laante Indmaden fra min tilsvarende Magnet, puttede den ind i hans, og fik derefter startet Motoren op. Da den var kommet i Gang, slog han Kontakten over, saaledes at Motoren gik paa den anden Magnet alene, hvorefter vi pillede Indmaden ud igen, og fik det anbragt paa Plads i mit Luftfartøj, hvorefter ogsaa dette blev startet op.

Uden yderligere Forsinkelse naede vi København.«

Om en ganske mærkelig Oplevelse fortæller Ingeniør Orm Hansen, der i Sommeren 1938 var Elev paa Marinens Flyveskole, hvor de havde Marineflyveren, Materielmester N. V. (Victor) Petersen som Lærer.

En af Løjtnanterne havde en Dag øvet Start, Drej og Landing og var hver Gang blevet skældt ud »som kun en 1. Flyvelærer kan skælde en Elev ud«, fordi han enten landede 1 Meter for højt eller 1 Meter for lavt. Atter og atter maatte Eleven i Luften for at forsøge at gøre det bedre, men skidt var det, og skidt blev det.

Paa den sidste Runde, da der igen var lagt an til Landing, sagde Læreren saa i Telefonen: »Pas paa, nu kommer der en fin Landing,« hvoraf Eleven forstod, at Materielmesteren vilde vise ham et Eksempel paa en korrekt Landing. Han

44 slap Styregrejerne og se, denne Gang lavede Avroen den fineste Landing, der var præsteret den Dag.

Efter Landingen sagde Materielmesteren: »Det var en pæn Landing,« hvortil Eleven svarede: »Ja, bare jeg dog kunde lave den lige saa godt.« Dette Svar undrede, som man kan tænke sig, Flyvelæreren i nogen Grad, men Forklaringen paa Sagen var i og for sig meget lige til: Hvad Læreren havde sagt i Telefonen, var ikke: »Pas paa, *nu kommer der* en fin Landing,« men »Pas nu paa *at lave* en fin Landing,« og som Følge heraf havde Avroen — der er udstyret med »Slots«¹⁾, hvilket i nogen Grad forklarer Resultatet — *foretaget Landingen alene*.

*

*

*

At en Flyvelærer kan være slem til at overfuse Eleverne i Luften er en Kendsgerning, som baade Hærens og Marinens Flyveelever efterhaanden har lært at betragte som noget, der hører med til Undervisningen, og som der ikke er noget at gøre ved (før man engang selv bliver Flyvelærer). Herfra dog undtaget en snedig Elev, som opfandt følgende Middel mod Misstemning paa Grund af Skældud af Læreren:

Naar han fandt, at Læreren var ved at overskride Ytringsfrihedens Grænser, og han *maatte* have Afløb for sine egne Følelser, klemte han simpelthen Gummitalerøret til Læreren sammen med sin ene Haand, og saa raabte han de Svar til Læreren, som han var vant til ellers kun at turde tænke ... »Hold dog Kæft, Mand« ... »Jeg flyver sgu ligesaa godt som du« ... »Du er jo grim« ... o. s. v., og naar han saa paa denne Maade havde faaet Afløb for sine Følelser, slap han Gummirøret med en Følelse af, at han nu ligesom var paa mere lige Fod med ham der foran.

I Marinen havde de engang en Radiotelegrafist E., der blev uddannet som Flyver paa Skolen i Ringsted, men som senere forøvrigt blev permitteret.

Denne E. foretog en Dag en Højdeflyvning med en Dankok-Jager. Efter at have været saa højt oppe, som han kunde komme det, stødte han ned gennem et Skylag, og da han derefter ikke vidste, hvor han var, fløj han lidt rundt for at orientere sig. Herunder traf han paa en dobbeltsporet Jernbane, som han fulgte mod Vest, til han kom til en Havn, hvor en dansk Færge netop stod til Søs.

»Aha, Korsør!« tænkte E., og saa gik han paa Østkurs tilbage i Retning af Ringsted. Paa Hjemvejen blev det imidlertid lidt uklart i Vejret, og han saa hverken Slagelse eller Sorø. Efter en passende Tid blev han derfor klar over, at han *maatte* være paa Vildspor, hvorfor han landede paa en Mark for at spørge om Vej. Han vinkede en Bondeknøs hen til sig for at finde ud af, hvor han var

¹⁾ En Anordning paa Planerne, der forøger Maskinens Stabilitet, navnlig ved lav Hastighed (i dette Tilfælde i Landingen).

hende, men kunde ikke forstaa et Muk af, hvad denne sagde, fordi han talte et fremmed Sprog. 45

»Polsk Landarbejder«, diagnosticerede E., hvorefter han kaldte paa en anden Vejviser. Man kan levende sætte sig ind i hans Forbløffelse, da det viste sig, at denne anden ogsaa talte »polsk«, og de Besværligheder han havde, før det efter nogen Tids Parlateren med de to skikkelige Tjenestekarle endelig gik op for ham, at han var — *i Sverige*.

Imidlertid var Klokken blevet mange, og før han fik tilkaldt Hjælp, fik Benzin o. s. v. fra den nærmeste By, var det blevet for sent at starte. E. sov derfor om Natten paa en Herregaard, hvor han, der var kommet lidt pludseligt hjemmefra, maa have gjort en ejendommelig Figur og givet den svenske Godsejer det mærkelige Indtryk, at danske Marineflyvere gaar rundt paa Sjælland med een lang Faareskindsstøvle og een kort Gummistøvle.

Naa, næste Dag naaede han uden Vanskeligheder tilbage til Ringsted, hvor han blev modtaget af Søløjtnant Schmidt, der paa den Tid var Chef for Ringsted Flyveplads. Mødet fandt Sted ved Benzintanken, og der var vel nok lagt op til en Balle. Situationen blev imidlertid reddet for E. af Flyvemekaniker Kjær, som ved Synet af den ulykkelige Flyver højt udbrød:

»Naa, hvad sagde Svenskerne saa til de halvanden Støvle?«

Denne Bemærkning fik Chefen til at se een Gang til paa E., og han har formentlig fundet Synet saa komisk, at han ikke har kunnet holde Masken. I hvert Fald slap E. for videre Tiltale.

Og nu kommer den ganske fornøjelige Fortsættelse. Paa Hjemvejen fra Flyvepladsen til Messen blev den uheldige Flyver drillet noget saa morderligt af Søløjtnant (nuværende Orlogskaptajn) Erik Rasmussen. E. holdt nemlig stædigt paa, at han hele Tiden havde haft Solen *paa samme Side*, til hvilket Rasmussen bemærkede, at han i saa Fald maatte være fløjet *rundt om Solen*.

Om Eftermiddagen var det Rasmussens Tur til at foretage en Højdeflyvning — forøvrigt med den samme Maskine —, og da han er paa Vej ned, faar han Motorvanskeligheder og maa — sætte Maskinen i Vandet i Nærheden af Drogden Fyrskib. Han blev imidlertid bjerget i god Behold af Personalet paa Fyrskibet og naaede tilsidst — dog uden Maskine — tilbage til Ringsted, hvor det nu var E.s Tur til at grine, fordi *Drogdens Fyrskib*, som alle ved, *ikke ligger saa forfærdelig langt endda fra Sverige*.

FEMTE KAPITEL

Flyvningen og Offentligheden.

Siden salig Ikaros' Dage (De husker, det var ham, der ikke kendte Danalimen, men maatte bruge Voks til at samle sine Vinger med, hvorfor det ogsaa gik galt, Vokset smeltede, da han kom for nær Solen, og han styrtede i Havet i Nærheden af Samos), har Menneskeheden i Almindelighed og Københavnerne i Særdeleshed næret en brændende Interesse for Flyvningen, der jo ifølge sin Natur ikke kan bedrives i Løndom i Barnekammeret, men tværtimod kræver Albuerum, 20.000 Tilskuere, ridende Politi og megen Udendørsfestivitas. Saadan var det i alle Fald i de gode gamle Dage, da de første Skadehop blev foretaget paa Kløvermarken ¹⁾ — og er det forøvrigt endnu, naar vi har en af vore, desværre sjældne, store Flyveopvisninger paa Kastrup Lufthavn.

Nu til Dags er vi dog kommet noget bort fra at betragte Flyvemaskinen som et Jules Verne'sk Vidunder; vi knækker ikke længere Nakken, hver Gang en forvildet Flyveelev stryger lavt hen over Raadhuspladsen (hvad der er forbudt, da Byen slet ikke maa overflyves), og i Dag betragter vi det alle som en Selvfølge, at Paaskerejsen til Udlandet eller Julebesøget hos Tante Kofod paa Bornholm foregaar pr. Flyvemaskine, og vi gaar i saadant Anliggende uden Hjertebanken til D. D. L.s Booking i Dagmarhus, ganske som vi tidligere løste Jernbanebilletten paa Hovedbanegaarden. Den gamle — overvejende passive — Interesse er forvandlet til en aktiv do. og Danskeren er ifærd med at blive *airminded*.

For Opnaelse af denne nye Indstilling hos Publikum er Flyvningen Pressen stor Tak skyldig.

Journalisterne — og jeg tænker her navnlig paa den gamle Garde af Luftfartsmedarbejderne — var fra de allerførste Dage altid i Spidsen, naar der skulde vises Flyvningen Tillid. De nøjedes ikke med at staa fredeligt paa Jorden og se os andre falde ned. — Nej, de satte lige fra de første Tider deres egne »sølle Liv« i Vove, som vi gjorde det, og de fløj med.

Hvert nyt Foretagende, hver ny Maskine, enhver Form for Flyvning, Militær-, Rute- eller Sportsflyvning, har Journalisterne været med til at holde over Daaben for derigennem at øge Tilliden til Flyvningen hos den brede Befolkning. Det er rigtigt, at de fløj gratis, men til Gengæld tog de ogsaa den gratis Chance for at faa knækket Halsen. Dog, der var Flugt og Fart over Flyvningen, den var i Pagt med Journalistikken, og derefter tog Pressen straks den nye Sport til sit Hjerte og indledte derved det mangeaarige loyale Samarbejde mellem Flyvere og Jour-

¹⁾ Naar Dumpeprocenten i adskillige Studiefag i hine Dage steg foruroligende stærkt, saa skyldes det, at et Studium nok lejlighedsvis kan taale at henlægges til »White Star« (et Forlystelsesetablisement paa Amager) i de sene Aftentimer, men absolut ikke til en Fortsættelse i de tidlige Morgentimer paa Kløvermarkens Flyveplads, navnlig ikke naar det, som det den Gang var almindeligt, kunde dreje sig om Flyvesjov flere Uger i Træk.

nalister, der er resulteret i, at Begivenhederne i Luften gennem Aarene er blevet refereret paa en ikke alene sandfærdig, men ogsaa mere og mere moderat og ikke mindst teknisk sagkyndig Maade.

Naar en Journalist i Dag skriver om en eller anden Hændelse i Luften, skriver han om, hvad han *ved*, baseret enten paa Selvsyn eller paa officielle Rapporter. I gamle Dage var Forholdet et lidt andet, idet Journalisterne, der hverken havde Bil eller Fotografiapparat, kun sjældent *vidste* noget og derfor i mange Tilfælde maatte indskrænke sig til at skrive om, hvad han — eller Parcellist Mads Plovfure, Bollebølle Mark pr. Slæveby — *troede* eller *haabede*, var passeret, hvorfor det siger sig selv, at der paa denne Maade ikke *altid* kunde komme den Overensstemmelse mellem det skrevne og Virkeligheden, som er al sand Journalistiks Adelsmærke.

En morsom Omtale af denne sidstnævnte Art var nuværende Oberstløjtnant C. C. Larsen ude for paa sin Certifikatflyvning. Han var paa Vej til Vordingborg paa en »Maurice«, da han fik en mindre Bardunsprængning, hvad der i de Tider ikke gjorde saa meget endda, for der var jo Barduner nok, og en mere eller mindre betød ikke saa forfærdelig meget for Flyveegenskaberne, der jo alligevel kun var saa som saa.

Alligevel mente Larsen, at det var bedst at lande for at faa repareret Bardunen, og han gik derfor ned paa en Mark ved *Haslev*. Marken var ikke stor, Indflyvningsforholdene var kun anden Klasses, og der sad nogle generende Højspændingsledninger samt et Par Unger i Vejen for Landingen, som af alle disse Grunde kun delvis lykkedes.

Med dette elastiske Udtryk mener jeg, at yderligere et Par Barduner blev sprængt, nogle Stivere knækkede, andre blev slaaet skæve, og Maskinen kom derfor til at staa lidt »skrævende paa Benene«. Som Larsen selv siger: »Enhver, der har prøvet det, ved jo, hvordan saadan noget ser ud,« — og nu ved Læseren det altsaa ogsaa.

Det næste, der sker, er, at Folk som sædvanlig strømmer til fra nærliggende Marker, og til sidst staa der tykt med uforstaaende (men deltagende) Tilskuere rundt om »Mauricen«. Det mangler hverken paa Forespørgsler eller Tilbud om Hjælp. De første forbliver i Henhold til den militære Tavshedspligt ubesvarede, de sidste derimod gladelig modtaget, og saa bliver »Mauricen« klodset op, parat til den Mekanikerhjælp, som i Mellemtiden er blevet rekvireret pr. Telefon, og som næste Morgen 1:2:3 ved Hjælp af lidt Staaltraad, Lim og lignende meget hurtigt bringer »Mauricen« tilbage i dens oprindelige Tilstand, hvorpaa Larsen fortsætter sin Certifikatflyvning, som om intet var hændt, og senere faar udstedt et flot Certifikat med et nydeligt Billede paa og alt det der.

Samme Eftermiddag ser Kammeraterne paa Kløvermarken til deres Rædsel imidlertid følgende Beskrivelse af C. C.s Landing ved — *Slagelse* — i et Eftermiddagsblad: (Artiklen er gengivet ordret).

*En militær Flyvemaskine i Brand i 1000 Meters Højde.
I Dødsfare over Højspændingsværkets Ledningsnet.*

Den militære Flyver C. C. Larsen startede i Morges fra København for at flyve til Vordingborg. Da Maskinen — Hærens Biplan Nr. 2 — befandt sig over Slagelse i ca. 1000 m's Højde, gik der pludselig Ild i Motoren, og Folk paa Jorden kunde se meterhøje Flammer slaa ud fra Maskinen. Samtidig bemærkede man, at Styregrejerne maatte være i Uorden, thi Aeroplanet tumlede rundt i Luften, uden at Flyveren havde Herredømmet over det. Lynsnart faldt Maskinen mod Jorden, og Folk ventede en Katastrofe, men nogle Hundrede Meter fra Jorden lykkedes det Larsen at faa Flyvemaskinen paa ret Køl. Dog Faren var ikke forbi hermed. Maskinen befandt sig nemlig lige over Højspændingsværkets Ledningsnet, og fik han ikke drejet af i Tide, vilde Stærkstrømmen dræbe ham. Aeroplanet faldt stadig, og man kunde nu se, hvilke fortvivlede Anstrengelser Manden ved Rattet gjorde for at faa Styregrejerne til at virke. Endelig, kun to Fod over Ledningsnettet, lystrede Maskinen, den drejede af og faldt ned paa en Mark ved Siden af. Meget udmattet kravlede den kække Flyver ud af Maskinen, der blev en Del ramponeret ved Faldet. Man haaber dog allerede til i Morgen at kunne faa Maskinen gjort i Stand til Flyvning. Hvorledes Ilden er opstaaet, vides endnu ikke, men antagelig stammer den fra en Overhedning af Motoren.«

Kammeraterne, der jo havde været i telefonisk Forbindelse med Larsen, vidste selvfølgelig godt, at det var Løgn altsammen, men der gik mange Aar, før Offentligheden mistede Troen paa, at C. C. den paagældende Dag kun ved et Mirakel var undgaaet Flammedøden i 1000 m's Højde.

Det havde jo nemlig »staaet i Avisen« og kunde derfor ikke betvivles.

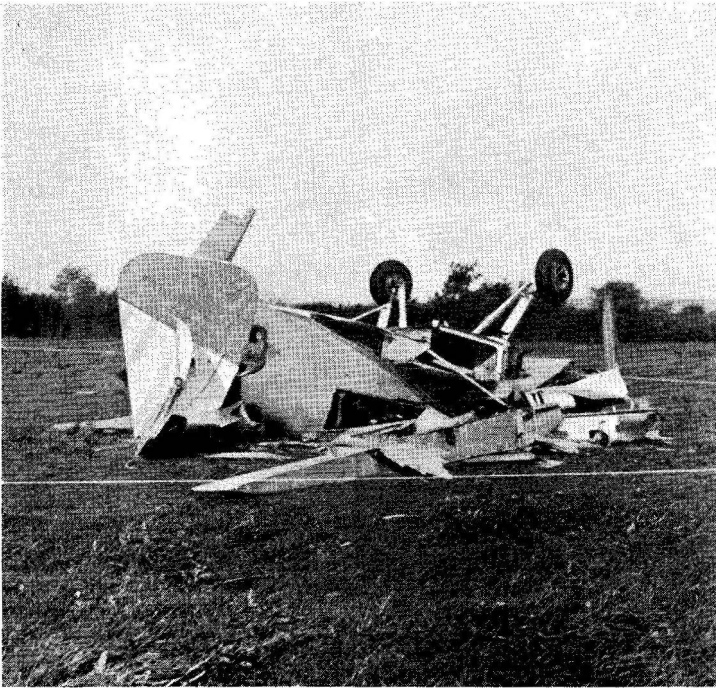
*

*

*

Det er en Kendsgerning, at Flyvningen i Dag ikke er mere farlig end Jernbanekørsel, Automobiltrafik og lignende jordbundne Trafikmidler, hvis den endda er saa risikabel. Men i Hænderne paa ukyndige eller letsindige Piloter kan en Flyvemaskine være et endog overmaade farligt Apparat, og man maa derfor med Glæde hilse den Kontrol, der fra Flyvningens første Dage har været ført fra Myndighedernes Side; jeg tænker hermed paa Politiet, der af Lovgivningsmagten er forsynet med visse Direktiver, som de iøvrigt, hvor det er muligt, fortolker paa en baade lemfældig og sympatisk Maade, og ikke mindst paa Luftfartstilsynet, der ved Hjælp af en gennemført Kontrol saavel med Materiellet som med Flyverne i disses egne Interesser har klaret os igennem med en forbløffende lav Ulykkesstatistik. Det kan selvfølgelig være ærgerligt for en og anden ikke at maatte flyve under Kolonnaden paa Amalienborg eller at skulle vente med at starte med Maskinen til det venstre Hjul er kommet fra Cykelsmeden; men der er ingen Tvivl om, at det er i Offentlighedens Interesse, at disse Forbud nøje overholdes, og til Ære for alle Parter maa det siges, at Samarbejdet paa disse Omraader (rent bortset fra at Lov er Lov, og Lov skal holdes) har været præget baade af Forstaaelse og af god Vilje.

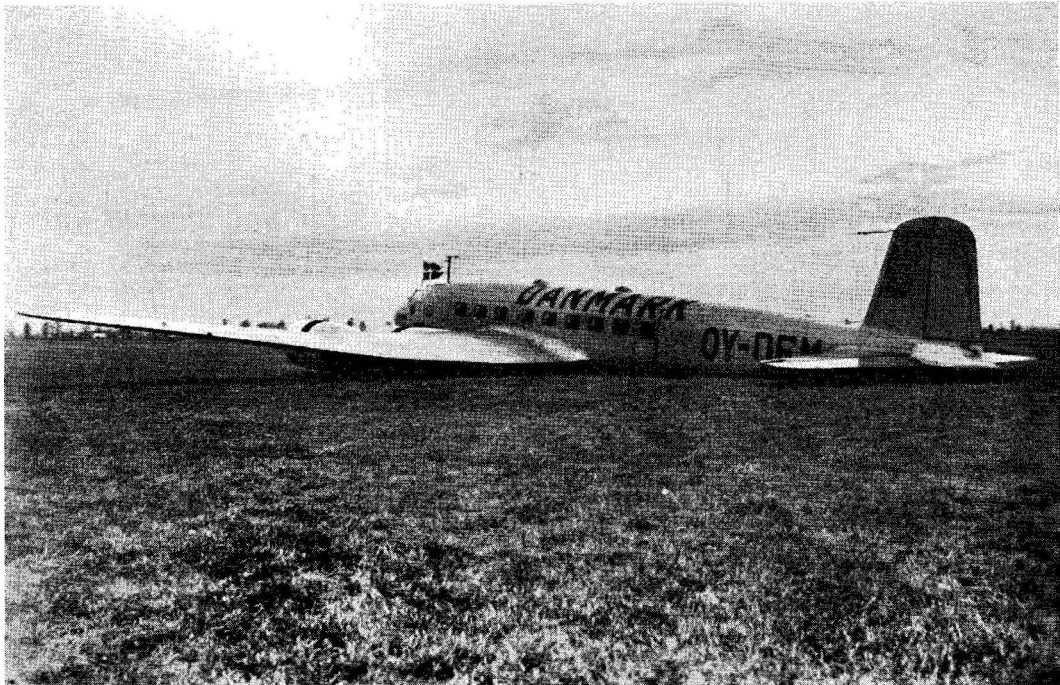
En Institution som Luftfartsdirektoratet, som almindelige Mennesker kun kender fra Spalte 91 i Telefonbogens grønne Blade, er i Virkeligheden en stor og vidtforgrenet Institution med en Række dygtige Medarbejdere fra den brave



Dr. Abilds Nedstyrtning. Trods de „svære Ruiner“ kom hverken Flyver eller Passager noget til.



En Marineflyver (Orlogskaptajn H. Harms) i grønlandsk Flyveudstyr.

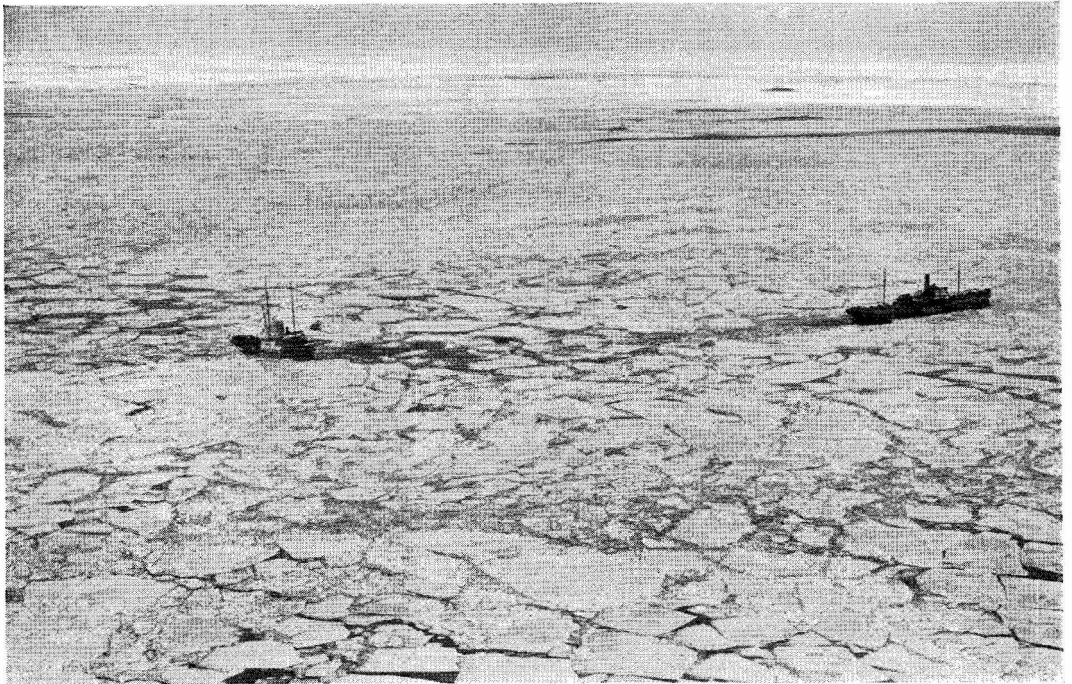


Luftkaptajn Damms berømte „Mavelanding“ i Wien hvorved ingen Mennesker (og knapt nok Maskinen) kom noget til.

FRA ISVINTEREN 1941-42



Isbryder paa Siden af nødstedt Dampers.



Is, Is og atter Is.

Luftfartsdirektør Gregersen over Tilsynet, den rare Marineingeniør Eskildsen og dansk Luftfarts alvidende Frk. Else Klein, til den yndige yngste Dame ved Omstillingsbordet (hvis der da er en saadan, og hun iøvrigt er yndig). Og vel er der som nævnt mange »Love og Anordninger« Forbud og Blanketter, der skal udfyldes, at hente i Luftfartstilsynet; men paa den anden Side er det der, man erklærer vore Maskiner for luftdygtige, udsteder vore Certifikater og autoriserer de mange andre Glæder, som Flyvningen skaffer os. Hvad skulde vi altsaa gøre uden Luftfartstilsynet. Alt i alt repræsenterer Politiet og Luftfartsmyndighederne kun Smaasten paa Flyvernes Vej, og de af os, der opfører sig pænt, hopper med Lethed hen over dem.

SJETTE KAPITEL

Historier fra Trafikflyvningen.

Hvem husker ikke den Periode inden for Flyvningen, der har faaet Etiketten »Lundtoftedagene«. (Det var i Aarene 1919—23), og hvem vil nægte, at Grundstenen (hvis man kan tale om noget saa jordbundet i Forbindelse med noget saa luftigt som Flyvning) til den hjemlige Lufttrafik blev lagt af de to lystige Kompagnoner i »Dansk Luftrederi«, den lille, rare, tykke Kaptajn Foltmann og Løjtnant Axel Rasmussen, samt af deres efterhaanden noget mere sørgmuntre finansielle Bagmand, Direktør Henrik Tholstrup. Der gik jo nogle Penge til i Løbet af de Par Sæsoner paa Lundtofte Flyveplads, men til Gengæld blev der fløjet ikke saa lidt med de udmærkede smaa L. V. G.-Maskiner, som af Verdenskrigens Efterdønninger blev skyllet i Land paa vore Kyster. Tusinder af Københavnerne fik her Luftdaaben — til Kr. 50.00 pr. Næse; senere sank Prisen til Kr. 25.00 for to Passagerer. Foltmann-Rasmussen har en ikke ringe Andel i, for ikke at sige hele Æren for, at Københavnerne og derefter Danskerne begyndte at tage til Luften. For de danske Militærflyvere blev Luftrederiet et mægtigt Aktiv, idet man paa Lundtofte beskæftigede et vekslende Antal af dem, afhængigt af hvor mange Københavnerne, der den Dag »gik i Gyngen«. Disse Flyvere fik paa den Maade et aldeles fortrinligt Tilskud til deres militære Flyvetræning, og som gode Kammerater sørgede Cheferne for, at de oven i Købet blev yderst godt betalt for Fornøjelsen. I alt befordrede »Dansk Luftrederi« ca. 10.000 Passagerer uden Uheld af nogen Art, og der foretoges Akrobatflyvninger, Opvisninger i Kunstflyvning, Faldskærmsudspring o. m. a.

De smukke Lundtoftetraditioner blev gennem alle de følgende Aar ført videre af »Det Danske Luftfartselskab«, der blev stiftet den 29. Oktober 1918 enten af Billedhuggeren Willie Wulff eller af Militærflyveren Løjtnant Ekman — af hvem er man aldrig naaet til Enighed om — men i alt Fald med en lang

50 Række fine Navne i Bestyrelsen. Ogsaa her var der i Begyndelsen økonomiske Vanskeligheder, men saa tryllede de fine Navne (mon det ikke i første Række har været H. N. Andersen) en Kassekredit paa Kr. 100.000 ud af Landmandsbanken, og for dem købte man tre engelske Avro-Maskiner, hvormed man forlagde Virksomheden til Luften.

»Det Danske Luftfartselskab«s Historie er saa velkendt, takket være dels Selskabets egen Propagandaafdeling, dels Pressen, der altid med den yderste Velvilje har behandlet dette bundhæderlige og dygtigt ledede Selskab. Vi husker, hvorledes de to første Smaaruter paa Warnemünde og Hamborg efterhaanden blev forlænget til baade Paris og London, ja endog til Bornholm og andre Steder i Danmark. Vi har set Billeder af den lange Række Maskiner, der efterhaanden indkøbtes: de forskellige Fokkere, Junkers og »Condoren«, og selv ikke-flyvekyndige har ikke kunnet undgaa af Billederne i Avisen at se, hvordan Maskinerne efterhaanden blev mere og mere strømliniede, hvilket vil sige, at de blev ikke alene dyrere, men ogsaa bedre. Dette fik sit Udtryk i Fartplanen, hvor Ankomsttiderne stadig nærmede sig Afgangstiderne, uden at de dog endnu *helt* har naaet dem — selv om vi er godt paa Vej. »Det Danske Luftfartselskab« har under den elskelige og desværre alt for tidligt afdøde Direktør Krebs og hans sympatiske Efterfølger, Direktør Lybye, samt Selskabets »Krumtap«, Afdelingschef Damm, kæmpet sig op i Førergruppen blandt Verdens Luftfartsselskaber. D. D. L. er i Dag koncessioneret (hvilket vil sige, at det »sidder paa« Ruterne, har Eneret), det svømmer i Penge, som det forstaar at give fornuftigt ud, og der stjæles ikke af Frimærkekassen, hvilket alt sammen har ført til, at Selskabet, der fra 1920—40 har sat Passagerantallet op fra 641 til 29.867 paa et Aar, og den aarligt gennemfløjne Distance fra en halv Gang til tyve Gange rundt om Jorden, i Dag, i Stedet for at gaa Tiggergang, giver et ganske vist kun lille, men dog synligt Overskud til Aktionærene.

Et Luftfartsselskab kan dog, som man kan tænke sig, ikke drives af Direktion og Aktionærer alene; der skal ogsaa Flyvere til, og her har D. D. L. haft det store Held, at man fra Hæren og Marinen har kunnet overtage en lang Række dygtige, ansvarsbevidste Flyvere, der i godt og daarligt Flyvevejr, om Dagen som om Natten, har ført Selskabets Luftflaade igennem med en Regelmæssighed, som maa aftvinge Beundring; D. D. L.s Flyverstab af i Dag tæller 1 Millionær og 5 Halvmillionærer (i km).

Navne som Faber, Mortensen (»Morten Luftkusk«), Rosenberg, Harald Hansen, H. P. S. Hansen, Sønderjyden Johannsen, Steinbeck (»Greven«, saaledes kaldet, paa Grund af sin altid stilfulde Paaklædning), Bramsen, Damm, Toxholm, Hedall (»Yankee«), Egebjerg, Poul Jensen, Buchhave, Wegener og Kierkegaard er kendt af enhver Dreng, og det er til syvende og sidst disse Gutter, der har ført dansk Lufttrafik til Sejr.

*

*

*

En Gang i gamle Dage fløj Harald Hansen Rundflyvninger i Bogense med en af Dansk Luftrederis Rumpler-Maskiner. Nu er det saadan, at enhver Mark, der skal bruges til Rundflyvning, forud skal godkendes af Ministeriet for offentlige Arbejder, der sender en Sagkyndig ud for at se paa Pladsen. I dette Tilfælde var det den tidligere Militærflyver, Danselæreren Hjalmar Andersen, der var kommet til Stede, og han havde i Mindet om gamle Dage iført sig sin Uniform.

Naa, Pladsen blev godkendt, Harald fløj en Masse Ture om Eftermiddagen, og saa skulde der spises til Aften. Ved Bordet bad Hjalmar saa inderligt om *bare* at faa Lov til at tage *een Tur* med Maskinen. Han havde i Hæren fløjet baade Maurice, L. V. G. og Breguet og havde baade Militær- og Trafikflyvercertifikat, saa han mente, han sagtens kunde flyve den Rumpler. Harald var ikke meget for Eksperimentet, men lod sig dog overtale, og Hjalmar gik i Luften.

»Jeg startede,« fortæller Hjalmar Andersen, »og med Opbydelsen af alle mine Kræfter i begge Arme fik jeg hevet Maskinen op lige ved Begrænsningen. Saa gik det en Tur omkring Kirketaarnet — at det staar der endnu, er ikke min Skyld — for jeg havde Fornemmelsen af, at hverken Ror eller Klapper virkede. Men ned kom jeg dog, med et Par »Høns« som en naturlig Afslutning, til en rasende Harald, som skælvende havde iagttaget min Flugt, og hvis bekendte Ordforraad var nær ved ikke at slaa til til den enorme »Balle«, som jeg fuldt ud fortjente og ogsaa fuldt ud fik.

Bagefter var vi lige gode Venner, men i Løbet af Aftenen var Venskabet dog lige ved igen at ryge ud, for nu valfartede Byens Borgere til den Mark, vi fløj fra, for at udtale sig beundrende til Mekanikeren om »den dristige, unge Militærflyver«, som havde forbløffet Byens Borgere ved sine flotte Manøvrer »lige over Tagene« og »omkring Kirketaarnet«, det var vel nok noget andet end ham den civile.«

Naa, Hjalmar »ordnede Sagen i Mindelighed« paa Bogense Hotel, og baade han og Harald morede sig kosteligt over Episoden.

At Risikomomentet ved den moderne Trafikflyvning, lige meget hvor galt det gaar, er meget lille, illustreres af følgende Episode fra »Det Danske Luftfartsselskab«s Ruteflyvning. Den understreger tillige den store Samvittighedsfuldhed, hvormed der gaas frem inden for Lufttrafikken, hvor Omkostningerne er underordnede, naar det gælder Passagerernes Sikkerhed.

Den 13. Maj 1938 (St. Bededag) var Luftkaptajn Toxholm paa Vej hjem fra Berlin med D. D. L.s tremotorede Junkersmaskine »Selandia«. Det var hans anden selvstændige Ruteflyvning med denne Type, og Turen var forløbet udmærket, til man var naaet til Omegnen af Falsterbo, hvor Maskinen laa i ca. 1600 m Højde. Paa dette Sted plejer man at mindske Omdrejningerne en Smule og begynde Nedturen, men næppe er dette sket, før der mærkes et voldsomt Ryk i Maskinen, og Vindspejlet bliver oversprøjtet med sort Olie. Baade Flyveren

52 og Mekanikeren Aage Hansen faar samtidig Opfattelsen af, at der maa være sket et Brud et eller andet Sted; instinktivt griber de begge efter Gashaandtaget paa Midtermotoren, men saa begynder Maskinen at trække skævt, og da Mekanikeren ser ud gennem Sideruden, ser han til sin Overraskelse at — *den højre Motor mangler.*

Han fortæller Toxholm om sin Opdagelse, og denne forlanger omgaaende at faa at vide, om der er Ild i det Sted, hvor Benzinrøret er revet over.

Da Mekanikern benægter dette, og da det omgaaende er lykkedes at stabilisere Maskinen paa Kursen ved Hjælp af Siderøret, er der pludselig Tid til at tænke paa, hvad det bedste er, der kan gøres.

Toxholms Ræsonnement, mens han flyver paa Blindflyvningsinstrumenterne, fordi Udsyn fremad er hindret af Olien paa Vindspejlet, er følgende:

»Nærmeste Land er Falsterbo. Dèr er jeg imidlertid ikke lokalkendt, og det vil i alle Tilfælde være farligt at lande paa et ukendt Terrain, naar Udsigten fremad er blokeret. Skulde der tilmed ske en Ulykke i Landingen, vil der hverken være Læge eller Ambulance at faa fat i nogenlunde omgaaende, ligesom en eventuel Brand i Maskinen vil være vanskelig at bekæmpe.

Da Flyveegenskaberne stadigvæk er taalelige, er det bedre at fortsætte til Kastrup, hvor jeg kender Pladsen som min egen Bukselomme, og hvor jeg om fornødent kan lande i Blinde. Der er ogsaa Katastrofeordningen parat til med Sekunders Varsel at træde i Virksomhed.

Jeg fortsætter altsaa. *Skulde* en Landing i Vandet inden Kastrup blive nødvendig, saa er Farvandet stærkt trafikeret, Maskinen synker ikke saadan lige med det samme, og jeg har en Redningsvest til hver af de Passagerer, jeg har om Bord.«

Og saa fløj Toxholm videre, mens Mekanikeren sendte følgende Telegram til Kastrup: »Tabt højre Motor, fortsætter til Kastrup. Hold Ambulance klar af Hensyn til Landing.«

Jeg tør jo nok antyde, at der blev noget livligt paa Flyvepladsen, da man havde modtaget dette Telegram, for Rutemaskinerne plejer jo ikke saadan at møde op med en Motor for lidt; men vel organiseret som det hele er derude, varede det selvfølgelig ikke længe, før man var klar til at tage mod Toxholm — paa den ene eller den anden Maade — alt imens man spændt holdt Udkig i den Retning, hvorfra han skulde komme vaklende ind.

Oppe i Maskinen sad Toxholm og Aage Hansen imens i Spidsen for et Bundt Passagerer, der tog Situationen med en knusende Ro. Da Luften over Sundet var ret diset, var Toxholm søgt længere ned for at faa Kending med Havoverfladen; men saa skete der det ubehagelige, at Olietrykket paa *Midtermotoren* pludselig faldt til 0, hvorfor den maatte sættes paa Tomgang for ikke at brænde sammen. Nu havde man altsaa kun een Motor tilbage, og den maatte saa have Fuldgas, for at gøre det muligt at beholde den Smule Højde, man havde. Det kunde Motoren imidlertid ikke helt klare, hvorfor man langsomt, men sikkert, satte

Højde til. Samtidig kom man dog hvert Minut nærmere og nærmere til Kastrup — der er, som det hedder i Flyversproget, »en Sølvkant paa selv den sorte Sky«.

Ved Passage af Drogden Fyr var »Selandia« imidlertid i en saa ubehagelig Nærhed af Vandoverfladen, at Toxholm ikke turde fortsætte paa den Maade længere; uden at tage Hensyn til det manglende Olietryk gav han derfor igen Gas paa Midtermotoren. Derved vandt han lidt Flyvehøjde, men det var spændende, hvor længe det vilde vare, inden Midtermotoren brændte sammen. At det vilde ske før eller senere var givet, Spørgsmaalet var blot, om man forinden kunde naa ind paa Pladsen og lande?

»Ha, det gik.«

Midtermotoren var med til at slæbe »Selandia« ind paa fast Land, og Toxholm, der ikke skulde nyde nogen Risiko med Sving i lav Højde, landede lige ud i Pladsens længste Diagonal, trods en svag Sidevind, som imidlertid ikke generede Landingen noget videre.

Er det gaaet op for Læseren, at der paa dette Tidspunkt naturligvis stod sort med Mennesker paa Pladsen — det er en Gaade, hvor alle de Mennesker ved den Slags Lejligheder egentlig kommer fra — men kommet var de, og alles Øjne hang ved Maskinen, der foretog en normal Landing, hvorefter Afløbet begyndte.

Folk havde allerede naaet at aande lettet op, men saa kom den sidste Overraskelse: Da Farten næsten var aftaget, bed højre Hjul sig pludselig fast, Maskinen gjorde en Karruseltur til højre, $\frac{3}{4}$ Omgang, og saa endelig stod den stille. Turen var overstaaet, og ingen var kommet til Skade. Passagererne kunde stige ud, og i de fremmødte Biler blev de befordret til Administrationsbygningen, en spændende Oplevelse rigere.

Den paafølgende Undersøgelse viste, at der under Flyvningen var sket et Propelbrud paa højre Motor, og at det afrevne Blad havde gennemskaaret Midtermotorens Olietank. Umiddelbart herefter var der opstaaet en ulige Centrifugalvirkning i de to resterende Propelblade med det Resultat, at Motoren var blevet revet ud af sit Fundament, hvad der ikke forekommer den underligt, der ved, at Centrifugalkraften pr. Blad ved 1600 Omdrejninger i Minuttet andrager 35 Tons. Og naar disse 35 Tons trækker *skævt* — — — det kan intet Motorfundament holde til, saa derfor gik Motoren i Ballen, hvor den forøvrigt senere blev fundet af et Par svenske Stenfiskere.

Og nu optræder Statens Luftfartssagkyndige, Ingeniør M. P. (Mads Peter) Eskildsen paa Arenaen. Man lader omgaaende de andre Propeller af lignende Type som den forulykkede undersøge. Man finder et Par Ridser, som De og jeg ikke vilde tage i Betænkning at kalde for »overfladiske«; men ikke saadan med Sherlock Holmes-Eskildsen. Han lader de stakkels Propeller skære igennem baade paa Kryds og tværs (det er jo det, vi har ham til), og saa konstaterer han med Mikroskop og Lup, at Ridserne er *begyndende* Brud.

54 En lille bitte Begyndelse. Guderne maa vide naar — og i det hele taget om — det vilde være blevet til Brud. Eskildsen holder imidlertid af at være paa den sikre Side, og derfor kasserer han resolut samtlige Propeller af den Type. *Hele »Ju«-Flaaden* faar nye Propeller og — siden har alle Motorerne været paa Plads, naar D.D.L.s Maskiner har foretaget deres Landinger.

Den næste Beretning handler om Luftkaptajn E. Damms berømte »Mavelanding« i Wien med D.D.L.s Condor: OY-DEM. Den bestaar hovedsagelig i et Uddrag af den officielle Rapport. Rapporten siger:

»Den 17. December 1941 Kl. 9.05 startede vi fra Berlin Tempelhof paa Strækning 117 mod Wien, efter at vor udstationerede Mekaniker, Undermester C. Jørgensen, havde afleveret Luftfartøjet i godkendt Stand til Bordmekanikeren.

Besætning: E. Damm, Pilot.

A. Asmussen, Flyvemekaniker.

A. Pedersen, Radiotelegrafist.

H. Hansen (Hanne), Stewardess.

Belastning: 13 Passagerer + 1 Barn.

Bagage 150 kg.

Post 207 kg.

Brændstof: 2000 l Benzin.

150 l Olie.

Starten og Flyvningen foregik normalt, og efter en Flyvning paa 1,40 Time lagdes der an til Landing paa Flyvepladsen Aspern, Wien. — Det konstateredes da, at venstre Understels Ben ikke vilde komme ud, trods det at Gondolklapperne aabnede sig normalt, og Signallampen »IND« slukkedes.«

Forsøgene med at faa Understellet ud fortsattes, alt imens Flyveren foretog følgende Overvejelser, som det nok er værd at lægge Mærke til, da de omfatter *alt*, hvad man i en saadan Situation skal tænke paa:

1. Kunde vi naa tilbage til København paa vor Benzinbeholdning?
 - a. Da der vilde være nordvestlig Vind Styrke 40—60 km/t, fandtes der ikke nogen Mulighed for at gennemføre dette med Sikkerhed. Yderligere var alle Passagerer destineret Wien.
2. Tilbageflyvning til Berlin?
 - b. Af Hensyn til Passagererne og Faren for Luftangreb paa Berlin under den paafølgende Reparation samt den høje Bebyggelse om Tempelhof forkastedes ogsaa dette Spørgsmaal.
3. Tilbageflyvning til Bremen?
 - c. Forkastedes af Hensyn til Overflyvningstilladelse, Luftangreb og Modvind.
4. Skulde man lande med Halehjul og højre Landingshjul ude, for eventuelt at kunne redde nogle af Propellerne?

- d. Den store Sporvidde vilde foraarsage Sænkning af venstre Plan, medens Hastigheden endnu var ret høj i Afløbet, eventuelt Planbrud, Brud af højre Understelsben med paafølgende Vridning af Kroppen, Fare for Kapotering o. s. v., hvorfor ogsaa dette forkastedes.
5. Skulde man ved Brud paa det hydrauliske System lande med Halehjulet ude?
e. Kroppens agterste Del vilde da nok kunne skaanes, men vilde Motorerne da ikke komme saa tæt til Jorden, at de for det første vilde ødelægges og for det andet bevirke en meget voldsom Opbremsning? Spørgsmaalet forkastedes.
6. Skulde man anvende Flaps¹⁾?
f. Flapsene vilde nok kunne formindske Landingshastigheden, men vilde samtidig medføre Ulempen ved større Synkehastighed, og da de uvægerlig vilde blive ødelagt, forkastedes ogsaa dette Spørgsmaal.

Da det under disse Overvejelser stadig ikke var lykkedes at faa venstre Hjul ud, bestemte Flyveren sig til:

1. At flyve Rejsetankene tomme og Starttankene til minimal Benzinbeholdning.
2. Under dette fortsat at forsøge at tage Understellet ud og ind ved Hjælp af det hydrauliske System i Forbindelse med Dyk og Opretning — dog kun saa længe Benzinbeholdningen endnu var rigelig — samt under højre og venstre Sving.
3. Stoppe Indermotorerne i saa god Tid før Landing, at de kunde blive afkølet (Brandfaren), medens Ydermotorerne skulde løbe, indtil jeg med Sikkerhed kunde naa Pladsen.
4. Alle Passagerer plus Besætningen — med Undtagelse af Undertegnede — skulde placeres med Remmene paa i agterste Kabine for, som Modvægt mod eventuel Kapotering²⁾, at gøre Luftfartøjet yderst haletungt. — Ingen Passager anbringes med Front fremefter ved Bordene.
5. Ikke at lande paa Startbanerne af Hensyn til evt. Gnister ved Anslag mod Cementen (Brandfaren).
6. Døren aabnes lidt før den endelige Landing for ikke at komme i Bekneb ved en evt. Vridning af Kroppen.
7. Ikke at anvende Halehjulet.
8. Ingen Anvendelse af Flaps.

Og hør saa, hvorledes Landingen kom til at forløbe:

»Med en Hastighed paa ca. 200 km/t og ca. 1300—1400 Omdrejninger paa Motorerne holdt vi os i Nærheden af Lufthavnen i 3,05 Timer og forsøgte ved ovennævnte Manøvrer at faa Understellet ud — men forgæves.

Vi fløj lavt over Observatører paa Jorden, der meddelte, at Gondolklapperne var aabne og Hjulet sænket et Stykke. Vi formodede derfor, at Klapwiren havde

¹⁾ Landingsklapper, tjener til at formindske Landingshastigheden.

²⁾ At en Maskine kapoterer vil sige, at den slaar rundt paa Ryggen.

56 sat sig om Akslen og derved forhindrede Nedsænkningen. Vor eneste Mulighed for at faa Understellet ud var da den stadige Ind- og Udtagning af dette for derved at kunne slide Klapwiren over.

Da Rejsetankene var ved at være tomme, tog vi mere Højde paa og laa i 500—600 m under Skyerne for at have sikker Højde, naar Benzintrykket faldt, og der skulde skiftes til Starttanke.

Kl. 12,33 blev højre Rejsetanke tomme, Benzintrykket faldt til Nul, Haandtaget stilledes paa Starttanke, 10—15 Sekunder efter var Trykket atter normalt. — Kl. 12,53 blev venstre Rejsetanke tomme, og det samme gentog sig.

I Mellemtiden havde Flyveledelsen sørget for enhver Sikkerhedsforanstaltning paa Jorden: Ambulancer, Brandvogn, Kranvogn, Omnibus o. s. v.

I Kabinen anbragtes Passagererne i agterste Kabine som besluttet under Overvejelserne. — Stewardessen tog Barnet, svøbte det ind i Tæpper, spændte sig fast, og havde det i sin Favn under Landingen. — Telegrafisten afbrød alt Radio-grej, efter Kl. 13,40 at have meddelt, at Landingen vilde ske i Løbet af ca. 10 Minutter, og gik derefter agter i Kabinen. Flyvemekanikeren forlod Førerrummet efter at have standset Indermotorerne ved at lukke for Benzinen og stillede sig derefter ved Kabinedøren agterst i Kabinen, for at kunne aabne Døren lidt inden selve Landingen.

Benzinbeholdningen i Starttankene var nu reduceret til 200 l, og da Telegrafisten havde meldt alt klar i Kabinen, besluttede jeg mig til at foretage Landingen.

Pladsen blev anfløjet meget lavt paa Ydermotorerne med en Synkehastighed paa maksimalt 1 m/sek. Landingsretning 290 Grader, Vindstyrke 25 km/t. Kort før Pladsgrænsen afbrød jeg Netspændingen, og da jeg med Sikkerhed kunde naa Landingsstedet, blev Motorernes Hovedkontakt afbrudt. Luftfartøjet var trimmet fuldt haletung, den sidst observerede Fartmaalervisning var paa 150 km/t. Jeg valgte at undgaa for lav Hale under Udsvævningen for ikke tidligt at tage Jorden med Halepartiet, idet Forpartiet vilde tvinges i Jorden, og den deraf følgende brutale Opbremsning vilde frembyde Fare for Kapotering — altsaa flyve Luftfartøjet ud.

Halepartiet tog først, 45 m efter tog Bagkanten af Midtergondolerne, og efter en Rutschen paa 80 m over Grønsværen standsede Luftfartøjet ved en stedse stigende Opbremsning. Halepartiet hvilede paa Halehjulets Nødhaleslæber, saaledes at Kroppens Underside ikke havde taget nogen Skade. Samtlige Propelspidser var bøjet, men ellers viste Maskinens Skrog og Planer ingen Tegn paa Overlast, selv Motorernes NACA-Ringe¹⁾ var ubeskadigede. Passagerer og Besætning fuldstændig uskadt.

Trods Stewardessens, Flyvemekanikernes og Telegrafistens yderst beroligende Optræden i Kabinen sporedes dog nogen Nervøsitet (der dog aldrig nærmede

¹⁾ Strømlinieformede, cirkelrunde Skærme omkring Cylindrene.

sig Panik) hos Passagererne i den lange Ventetid, men det heldige Landingsforløb udløste selvfølgelig en befriende Lettelse.« 57

Var det ikke en spændende Beretning? Og kan De nævne mig bare *eet eneste Punkt*, hvor Flyveren kunde have handlet anderledes eller bedre? Ved sin ubestridelige Dygtighed reddede han ikke alene Passagerernes Liv, men ogsaa Maskinen fra at knuses og brænde op, saaledes at man fik konstateret og afhjulpet Aarsagen til Uheldet.

Det er Hændelser som denne Mavelanding og Toxholms Tab af Motoren, der i Stedet for at formindske, tværtimod øger Tilliden til Lufttrafikken.

* * *

Men der er ogsaa *fornøjelige* Smaaepisoder fra Luftfarten.

I Civilflyvningens første Dage havde D. D. L. en (lille) Observationspost et eller andet Sted paa Sjælland. En Dag ringer de Posten op og spørger om, hvordan Vejret er. Det var Konen, de fik fat i, og de fik hendes sædvanlige Svar:

»Taage«.

»Det er umuligt,« ræsonnerede man paa Flyvepladsen, »det kan ikke passe, at det altid er Taage, naar vi taler med Konen,« og saa begyndte man at spørge Damen lidt nærmere ud:

»Kan De lige sige os, hvor tæt Taagen er — hvor langt kan De se?«

»En Kilometer,« lød Svaret.

»Død og Pine,« tænkte man, »saa kan det alligevel være, at der er *noget* om *det*,« og man var faktisk lige ved at opgive Flyvningen. Heldigvis var der dog en, der fik en lys Idé. Han tog Telefonen og spurgte:

»En Kilometer — det var ikke ret meget; men hvor langt kan De saa se i Mil?«

»I Mil,« svarede Bondekongen, »det ku' De ha' spurgt om straks. Det kan vel blive saadan mellem tre og fire Mil.«

Saa startede Maskinen; men for Fremtiden spurgte man altid efter Manden, naar man skulde have Oplysninger om Vejret paa de Kanter.

Direktør Lybye i D. D. L. har fortalt mig følgende morsomme Misforstaaelse vedrørende Prins Axels Rejse til Malmø: »Han skulde flyve med en Ekstramaskine, og som det altid er Skik og Brug, meldes dette Luftfartsselskaberne imellem pr. Telegram.

Tilfældigvis skulde Flyvningen foregaa med D. D. L.s Fokker F-XII, der bærer Navnet »Kronprinsesse Ingrid«, og Telegrammet kom derfor til at lyde:

»Hans Kgl. Højhed Prins Axel ankommer i Aften Kl. 20.00 til Malmø med Kronprinsesse Ingrid.«

58 Dette var en fuldstændig tilstrækkelig Oplysning til Stationslederen, der var kendt med Telegrammernes Form og kendte Navnet paa vort Luftfartøj, men en uvedkommende havde hørt Teksten og misforstaaet den, og da vedkommende vejrede Sensation, gik han til Pressen, der mødte fuldtalig op om Aftenen med Fotografer og meget mere.

Stor var derfor Skuffelsen, da de saa, at der var Tale om *Maskinen* »Kronprinsesse Ingrid«, medens Hendes Kgl. Højhed Kronprinsessen ikke var med; men det resulterede dog i adskillige Fotografier af Hans Kgl. Højhed Prins Axel.«

Luftkaptajn Damm, der var saa tilbageholdende i Spørgsmaalet om sin egen Mavelanding i Wien, at jeg maatte fremskaffe den officielle Rapport, for overhovedet at kunne faa Episoden med i Bogen — sender mig til Gengæld en lille Hændelse, der er foregaaet paa den jyske Længderute: Aalborg—Silkeborg—Esbjerg—Hamburg i Kirsebærtiden 1939.

Ruten blev fortrinsvis fløjet med D. D. L.s »Dragon Rapide«, hvor Passagererne, der sidder i samme Rum som Piloten, kan iagttage, hvad han foretager sig. En Passager havde længe fulgt Pilotens Bevægelser og henvendte sig derefter til Radiotelegrafisten, der sad forrest i Kabinen, for at faa at vide, hvad det var, Piloten hele Tiden kastede ud ad Vinduet?

Radiotelegrafisten oplyste høfligt — dog med et lille Glimt i Øjet — at det var Kirsebærstene, samt at Hensigten var at opnaa en lettere Navigation, idet man, naar Træerne var kommet op, blot behøvede at følge Alleen.«

»Ha«.

Derpaa en lille Anekdote om et Par af Luftfartsselskabets Mekanikere, der samtidig forrettede Tjeneste som Telegrafister: Petersen og Groth, om hvilken sidste er at bemærke, at han var en *ganske lille Mand*.

Under en Ruteflyvning, hvor Petersen fungerede som Bordtelegrafist, sluttede Korrespondancen kort før Landingens med, at Jorden som Slutord sendte de fire Bogstaver G=N=O=M.

Petersen, der er saa ny i Tjenesten, at han ikke har naaet at lære det altsammen, rækker Telegrammet op til Flyveren i Førersædet med Bemærkningen: »De tror s'gu, det er Groth, der er med.«

Saa fik han imidlertid Forklaringen, der er den, at de fire Bogstaver staar for Ordene: »Good night, old man«, en almindelig brugt Slutning paa Telegrammer inden for Luftfarten.

Men den stakkels Groth hed fra den Dag ikke andet end »Gnomen«.

Og saa slutter jeg Kapitlet med tre Historier om vores allesammens Harald Hansen, Commodoren for Luftfartsselskabets Flaade, den vittigste Hund i Foreningen »Danske Flyvere«, den bedste Kammerat overalt, hvor han færdedes, en af de danske Flyvere, som *længst* vil blive savnet og *aldrig* glemte.

Den første:

Hollænderne skulde præsentere en ny Maskine i Kastrup Lufthavn (vistnok en Fokker VIII), og Debuten skulde finde Sted en Dag, da der i anden Anledning (Flyvestævne?) var en Masse Mennesker derude.

Alt var lagt op med megen Højtidelighed, bl. a. var der Transmission direkte fra den nye Maskine til Lufthavnen. En eller anden fin Mand stod saa og sagde et Par fortræffelige Ord om det nye Vidunder, og den efterhaanden baade forventningsfulde og begejstrede Menneskemængde glædede sig nu til at høre, hvad Føreren af den nye Maskine, der i en Højde af 400 m nærmede sig sit Maal, vel kunde have at sige.

Det kan maaske antydes, at det vakte nogen Forbløffelse, da de første Ord, som kom ud af Højttalerne, var:

»Jeg flyver lige ved Siden af den nye Maskine — det er noget slemt Møg.«

Det var Harald Hansen, som ogsaa var paa Vej til Lufthavnen, der paa sin sædvanlige bramfri Maade gav sin Mening til Kende, som han selv troede det, til sine Venner i Telegrafrummet, og uden Anelse om, at han havde samme Bølgelængde som det nye Vidunder, og at der var stillet om til et noget større Publikum end sædvanligt.

Den anden:

Paa en af sine Ture til England som Fører af den ordinære Rutemaskine var Harald Hansen en Dag mellemlandet i Gravesend paa Grund af Taage.

Landingen var blevet rapporteret til Croydon Flyveplads ved London, hvorfra der umiddelbart efter Landingen indløb følgende Telegram til Harald:

»*Remain at Gravesend until further orders.*«

Harald, der den Gang endnu ikke var saa stiv i Engelsk, som han senere skulde blive det, kiggede paa Telegrammet og sagde saa til sin Telegrafist:

»Det blæser vi paa, vi blir s'gu, hvor vi er.«

Som den dygtige og erfarne Flyver han var, skulde Harald ikke løbe nogen unødvendig Risiko, og ved at blive i Gravesend løste han altsaa Dagens Trafikproblem til begge Parters Tilfredshed.

Og den tredje:

En Nat laa Harald Hansen og Mekaniker Robert Jørgensen og sov paa Luftfartshotellet i Croydon. D. v. s. sove kunde ingen af dem, for deres Værelse laa ud til Gadefærdslen modsat Flyvepladsen.

Saa siger Jørgensen pludselig: »Det er s'gu heller ikke til at sove for alt det Spektakel,« hvortil Harald svarer:

»Det er saamænd ikke det værste, tænk bare, *de kører allesammen i venstre Side af Gaden.*«

*

*

*

En Afart af Trafikflyvningen er Isflyvningen, der i de haarde Vintre har til Opgave at vedligeholde den strengt nødvendige Forbindelse mellem Landsdelene (Storebælt), besøge Posten samt ikke mindst undsætte de mange Smaaøer, der i lange Tider kan være afskaaret fra Forbindelse med Omverdenen, med Proviant. Normalt bestrides denne Tjeneste af Luftfartsselskabet, men i særlig haarde Vintre har det været nødvendigt at appellere baade til Hæren og til Marinen, og de to militære Flyvevæsener har aldrig svigtet, men med stor Beredvillighed foretaget et Utal af hasarderede Landinger og Starter paa de som Regel meget utilstrækkelige Marker, der har været til Raadighed paa de smaa Øer.

Ogsaa Ambulanceflyvningen blev i Begyndelsen bestridt af de tre ovennævnte Væsener, indtil Zoneredningskorpset tog Initiativet til Oprettelse af en særlig Ambulanceflyvetjeneste. Dette skete i 1933, da man foretog 1 Ambulanceflyvning. I hvor høj Grad Trangen til en saadan Flyvetjeneste har været til Stede, illustreres af, at »Zonen«, der i Dag raader over en specielt bygget to-motoret Monospar Ambulanceflyvemaskine (og har en K-Z Ambulancemaskine under Bygning hos Kramme og Zeuthen¹) i Aalborg), sidste Aar (1942) foretog ialt 82 Flyvninger, hvorved ialt transporteredes 56 Syge, ligesom der bragtes Lægehjælp, Jordemødre og Medikamenter i særlig paakrævede Tilfælde.

Af rent erhvervsmæssig Flyvning har der herhjemme af ialt 15 Selskaber været foretaget Rundflyvninger, specielle Passagerflyvninger (Presse, Politi), Reklameflyvninger, Luftfotograferinger samt de saa yndede Kunstflyveopvisninger med Faldskærmsudspring, og der findes næppe den lille By i Danmark i hvis Nærhed der ikke paa et eller andet Tidspunkt er landet en Flyvemaskine.

SYVENDE KAPITEL

Sportsflyvning, Svæve- og Modelflyvning. Ballonsport.

I Aaret 1928 dukkede Begrebet »Sportsflyver« for første Gang op i Luften herhjemme. »Ha!« udbrod Offentligheden, »hvad er nu det? En ny Sport for Overklassen?« Og man var nærmest tilbøjelig til at placere den nye Sportgren blandt andre Rigmandshobber. Her var Offentligheden dog uretfærdig, thi i Sportsflyvningens første Dage begav det sig, at en Sportsflyver dumpede ned, og da man strømmede til for at konstatere Identiteten, saa viste den uheldige Elev

¹) Ingeniør Zeuthen og Mekaniker Kramme — to dygtige og energiske unge Mennesker — kastede sig paa eget Initiativ og med Gud ved hvor smaa Midler i Begyndelsen over Konstruktionen af en dansk Sportsmaskine og naaede et aldeles straalende Resultat. Starten fandt Sted under primitive Forhold i en Hangar i Kastrup, men da Maskine Nr. 1 ikke alene fløj, men oven i Købet fløj paa lige Fod med de bedste af Udlandets Sportsmaskiner, var Vejen snart banet til en lille velindrettet Specialfabrik i Aalborg med en virkelig Produktion, som den nuværende Krig imidlertid satte et — forhaabentlig kun foreløbigt — Punktum for.

sig at være Vinduespudser, ganske vist med fuldstændig tomme Lommer, men dog hverken underernæret eller med Underskud i Vinduespudsekassen.

Naar man gennemgaar Listen over Sportsflyvere, finder man selvfølgelig en Del »Navne« med Bankkontoen i Orden, men »Vinduespudserne« er dog heldigvis i overvejende Flertal, hvilket beviser, at den nye Sport under Klubform er tilgængelig for alle de af os, der blot kan faa sig selv til at konvertere det maanedlige Beløb til Øl, Cigaretter og Biograf. Til Dato er der herhjemme paa de civile Flyveskoler uddannet ca. 200 rene Sportsflyvere. Forudsætningerne for at kunne paabegynde denne Uddannelse er normal Helbredstilstand, hvor der navnlig stilles visse Krav til Øjnene (dog ikke større, end at de fleste af os kan honorere dem), at man er fyldt 19 Aar, samt at man disponerer over ca. 650—1000 Kr. i Kontanter. Uddannelsen fordeler sig som følger: mindst 8 (som Regel 10) Dobbeltstyringstimer med Lærer i Maskinen, derefter op til Eneflyvningsprøven, der varer en halv Time og aflægges for en af Statens Luftfartssagkyndige. Bestaar Eleven denne Prøve, skal han have mindst 4 (som Regel 6) Eneflyvningstimer, hvorefter han kommer op til Certifikatprøven, der ligeledes tager en halv Time. Ialt 17 Timers Flyvning. Herefter har den nybagte Flyver efter Loven Ret til at flyve med Passager. I Praksis henstiller »man« imidlertid, at han venter hermed, til han har erhvervet sig yderligere 10 Timers Flyvning, og saa længe maa Pigen altsaa vente paa at faa Luftdaaben. Den økonomiske Udregning bliver: maximalt 17 Flyvetimer à højst 40 Kr. = 680 Kr., Lægeundersøgelse, Certifikatprøver og Teoriundervisning ca. 200 Kr. Ialt højst 880 Kr. Med »diverse Udgifter« kommer Uddannelsesomkostningerne altsaa aldrig op over ca. 1000 Kr.

Det skal fremhæves, at der, foruden fysiske og uddannelsesmæssige Krav, ogsaa stilles meget strenge Fordringer til den vordende Sportsflyvers Karakter, og man har Eksempler paa, at en ellers velegnet Kandidat har faaet sin Uddannelse afbrudt før Udstedelsen af Certifikatet, fordi man paa Grund af visse Karakterbrist ikke har fundet ham egnet.

For Klublivet raader »Sportsflyveklubben«, der optager aktive og passive Medlemmer og giver Undervisning baade i Teori og Praksis, og hvis Flyvemaskiner, efter nærmere Regler, mod Timebetaling staar til Disposition for Certifikatindehavere. Medlemskontingentet i Klubben er minimalt og Timebetalingen for Leje af en Flyvemaskine rimelig, saaledes at selv ikke vanvittig rige Medlemmer har Chancer for af og til at faa sig en Flyvetur.

Man spørger ofte, om en Sportsflyver, der jo har ofret et forholdsvis pænt Beløb paa sin Uddannelse, nu ikke kan komme videre, men Resten af sit Liv skal være nødt til selv at have Raad til at fortsætte som Sportsmand? Dertil kan svares, at den paagældende har tre Muligheder for at gøre Flyvningen til Erhverv: 1. Han kan skaffe sig saa mange Flyvetimer, at han kan indstille sig til Trafikflyvercertifikatet, for senere at gaa over i Trafikflyvningen (i Praksis dog

62 vanskeligt at gennemføre, da man i Danmark saa godt som udelukkende rekruterer Trafikflyverne blandt Indehavere af militære Certifikater). 2. Han kan ved at aftjene sin Værnepligt søge ind som Militær eller Marineflyver og paa den Maade maaske bane sig Vej ind i Luftfarten, og 3. Han kan efter en Tid som Privatflyver indstille sig til Erhvervsprøven og opnaa Erhvervscertifikat, der giver Ret til at tjene Penge ved Flyveopvisninger (hvortil dog fordres et særligt Kunstflyvningscertifikat), ved Luftfotografering, Skoleflyvning og lignende.

Hvad Taxaflyvning angaar, har det hidtil herhjemme, paa Grund af det koncessionerede Luftfartsselskab, været vanskeligt at finde Gehør hos Luftfartsmyndighederne; men naar Tilladelse dertil en Gang bliver givet, bør Taxaflyvningen overlades det private Initiativ. Da denne Form for Flyvning er forbundet med et meget stort Ansvar, vil man dog utvivlsomt fordre, at »Luftchauffører« skal være i Besiddelse af de højeste Certifikater og det bedste Materiel, og det bliver derfor ikke enhver Flyver, der vil kunne tjene sit Brød paa denne Maade.

Angaaende Kravene til de forskellige Certifikater henvises til Fortegnelsen over Flyvere andet Steds i Bogen.

* * *

Dansk Sportsflyvnings Nestor, Direktør *Thielst*, fortæller om et morsomt Møde mellem en jysk Bondefamilie og Flyveren, der var landet paa hans Mark:

»Engang i Privatflyvningens tidlige Dage landede jeg i daarligt Vejr »for at spørge om Vej« ved en lille Hedegaard i Vestjylland. Den udvalgte Mark var 4—5 Td. Land, altsaa ikke noget at rutte med, og Resultatet blev, at jeg, »udover Beregningen« brasede nogle Meter ind i et meget frodigt og vaadt Stykke Nykløver, hvor »Moth'en« i betænkelig Grad sænkede Næsen; heldigvis forblev Halen dog den tungeste.

Efter et Øjeblik at have nydt dette Udfald af Eksperimentet skelede jeg til den beskadigede Nykløver, samt naaede lige at se Bagdelen af to fuldfede Heste, der, grundet paa min overraskende Nedkomst, havde revet sig løs og for hjem efter, med Tøjr og Tøjrpæle momentvis i Nakken, som yderligere Spore til Maksimalhastighed.

Saa kom Gaardens Ejer, i passende Afstand fulgt af Kone og Børn, roligt og sindigt til, som det anstaar sig stoiske Jyder.

Jeg fremførte Grunden til mit Besøg og anvendte, for at støtte Positionen, de jyske Gloser jeg magtede. Tilsyneladende gjorde det ikke større Indtryk paa Manden, der tænkstomt fulgte Hestenes Fart, hvorefter han udbrød: »Naa, saa'en ka' I løve nær'et passer jer, de ska a house te en aa'en Gang.« — Først saa blev der sagt rigtigt »Go'dav«, og jeg var beroliget, fordi han aabenbart betragtede Nykløver-Havariet som mindre væsentligt.

Alt imens var der kommet en Del Folk til — Bondemanden saa sig om og

sagde: »A haar aaller vest, at der var saa manne Minnesker i de hær Nabolav.« Nu kom Samtalen i Gang. Maskinen, den første, der var set paa Stedet, blev grundigt, men forsigtigt beskuet. — »En sær Tingest er'et,« var der Enighed om. Saa blev jeg budt paa Kaffe, Vejret klarede op, »vor Mor« fik en Flyvetur med den Bemærkning fra Manden til mig: »Men Do ska s'gu bring' hin' tebaves igen.« — Fra Forsamlingen lød en Røst: »E Fruentimmer maa jo vær bløv'n tumpe.«

Thielst, der først begyndte at flyve i en mere fremrykket Alder, har i sin Flyvertilværelse foretaget i alt 2600 Landinger — deraf de fleste paa Marker og Strande Landet over — uden nogensinde at have haft et alvorligt Uheld; han kan derfor — om nogen — fremholdes for Sportsflyvere som et værdigt Eksempel til Efterfølgelse.

Civilingeniør *E. Dugdale* fra Vacuum Oil fortæller om en Certifikatflyvning med en ganske lille Sportsflyvemaskine; den kunde nemt være endt med en Katastrofe:

»I Aaret 1928 anskaffedes af flyvebegeistrede unge en Klemm-Daimler L-20, som var forsynet med en 2-cyl., luftkølet Daimler Motor, der (naar den gik) gik paa en Blanding af Benzin og Benzol. — Dagen oprandt jo, da vi efter den dejlige Skoletid med H. P. S. Hansen blev tilstrækkelig dygtige til at flyve selv, og saa skulde jeg aflægge Certifikatprøven.

Hertil hørte dengang som nu Flyvning i stor Højde, og da det var i Slutningen af Februar, gik der Rygter om, at der var meget koldt deroppe. Jeg iførte mig derfor alle mulige Sweater og lignende Beklædningsgenstande, heri indbefattet Skistøvler, og ovenpaa dem havde jeg, efter en gammel, erfaren Flyvers Raad, trukket nogle store norske Ragsokker.

Efter vel tilendebragt Højdeflyvning skulde jeg starte paa de berømte 8-Taller over de 2 Hangarer i Kastrup, og dette var, syntes jeg — noget vanskeligt i den Østenstorm, der blæste, idet Svingene maatte gøres meget krappe, og jeg maatte træde Sideroret helt i Bund. Efter et venstre Sving viste det sig umuligt for mig at faa Sideroret rettet op, og stor var derfor min Bekymring, da jeg blæste væk fra Pladsen i ca. 200 m Højde stadig roterende i skarpe Kurver til venstre. Fartøjet søgte jeg naturligvis at rette op til vandret Flyvning, men det »kurede« derved endnu hurtigere væk fra Hangarerne. Med rasende Fart nærmede jeg mig Amager Landevej, idet jeg stadigvæk tabte Højde. Jeg stampede og trampede for at faa ændret Retning, men var tilsidst bange for at rive Maskinen i Stykker. Cockpit'et var lille, og Barografen, som var anbragt paa Mæven, spærrede, saa jeg ikke kunde se mine Fødder, og det var heller ikke let at tage Øjnene fra de roterende Omgivelser. Jeg tabte stadigvæk Højde, saa der maatte handles hurtigt, og jeg forsøgte derfor at lande paa de flade Marker oppe i Nærheden af Gartneriet. Heldig var jeg, idet jeg i sidste Sving fik Næsen rettet op i Vindøjet, samtidig med at Fartøjet tog Jorden.

Efter Landingen opdagede jeg, at det var Hæltutten paa min tykke venstre

64 Ragsok, der havde sat sig i Klemme mellem Hammelen og Maskinens Tværspant. Den svære Ragsok havde jeg naturligvis ikke kunnet faa ordentlig paa, og Hælen paa Strømpen sad derfor midt under Skistøvlen. Ved at hive og slide med Hænderne lykkedes det mig at komme fri; men jeg var dog saa rystet, at jeg ikke straks havde Lyst til at starte igen og flyve tilbage til Pladsen.«

Dr. med. *L. Abild*, Aabenraa, der ogsaa hører til vore ældste Sportsflyvere, fortæller om en Nedstyrtning, han var ude for. Han skriver:

»Efter at have erhvervet Certifikatet som Civilflyver i København i Juni 1934 fik jeg Lyst til at faa egen Maskine, og der blev fremskaffet et »Miles Hawk« Monoplan, som blev fløjet hertil fra England. Den engelske Pilot afleverede Maskinen i København og »HIM« Jensen skulde flyve den til Aabenraa. Han blev imidlertid forhindret og sendte i Stedet sin Assistent, Sergent Sylvester Nielsen, i Førersædet. Selv var jeg med som Passager.

I 4—500 m's Højde overtog jeg Styringen og fløj Maskinen i ca. $\frac{1}{2}$ Time. Ca. 2 km fra Pladsen gav jeg Sylvester Nielsen Maskinen igen til Landing. Vi havde ingen Telefon med. Der lagdes an til Landing paa normal Vis, som med en Moth. Begrænsningen var ca. fire Meter høje Træer, enkelte Træer ca. seks Meter, men Pladsen var ca. 1 km lang i Landingsretningen.

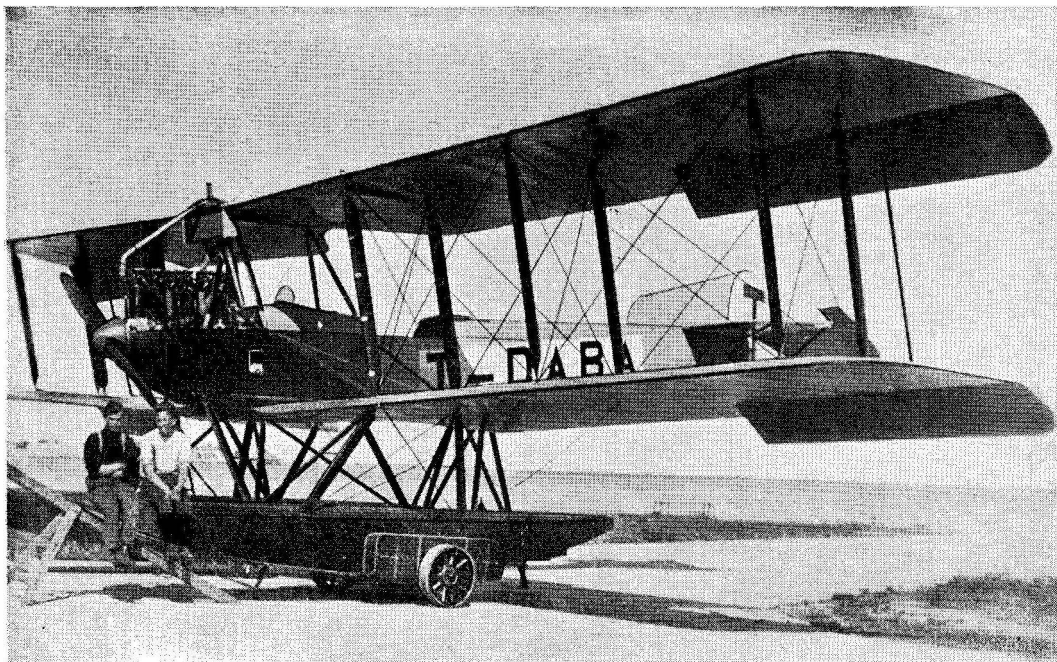
Pludselig tabte Maskinen Farten, fra 100 km til ca. 85 km. Da jeg ikke kunde tale med Føreren, raabte jeg til ham, og da han ikke reagerede, troede jeg, at han var blevet syg, og gav Gas, men i samme Moment gav han ogsaa Gas. Det var imidlertid for sent; Maskinen havde ca. 100 km Fart paa og gik med højre Plan fuldstændig igennem et højt Træ. Efter at have passeret Træet gik vi brat ned paa venstre Plan, som knustes totalt, og derefter gik Maskinen paa Næsen, saa vi slog en fuldstændig Kolbøtte og kom til at ligge paa Ryggen med Maskinens Næse modsat Landingsretningen. Hjulene havde slet ikke rørt Jorden.

Efter Landingen var der ingen, der sagde noget. Jeg sad fastklemt og kunde ikke komme ud. Saa spurgte jeg: »Har De faaet noget?« »Nej,« sagde Sylvester. »Jeg heller ikke, men jeg kan ikke komme ud.« »Det kan jeg heller ikke.« Men Drengene, der stod paa Pladsen, kom løbende og fik i en Fart Halen drejet omkring, hvorefter vi kom ud.

Forinden dette skete, mærkede jeg, at jeg ikke kunde se med højre Øje, og det var jeg som Læge ked af. Da jeg kom ud, viste det sig, at Blodet strømmede ned over Ansigtet fra et Saar i højre Øjelaag, foraarsaget af, at Brillerne, der ikke var splintfrie, var gaaet i Stykker og havde skaaret Øjelaaget ganske let. — Det blev hurtigt ordnet.

Mens det hele stod paa, var jeg ganske klar over, at der intet vilde ske, og at det ikke vilde koste Livet; ingen Angstfølelse eller lignende. Musklerne var spændte og haarde som et Bræt. Som sagt var jeg ked af Øjets Læsion, men det viste sig at være ganske uden Betydning og kan næppe ses. Jeg var mere ked

TRAFIKFLYVEMASKINER i Danmark. (D.D.L.).



D. D. L.'s Friedrichshafen F. F. 49.
Den første Trafikmaskine (og eneste Søflyvemaskine) i dansk Luftfart.



D. D. L.'s Focke-Wulf F. W. 200.
Den sidste (nyeste) Trafikmaskine i dansk Luftfart. — „Det er vel nok tydeligt at Teknikken er gaaet frem — hvad?“

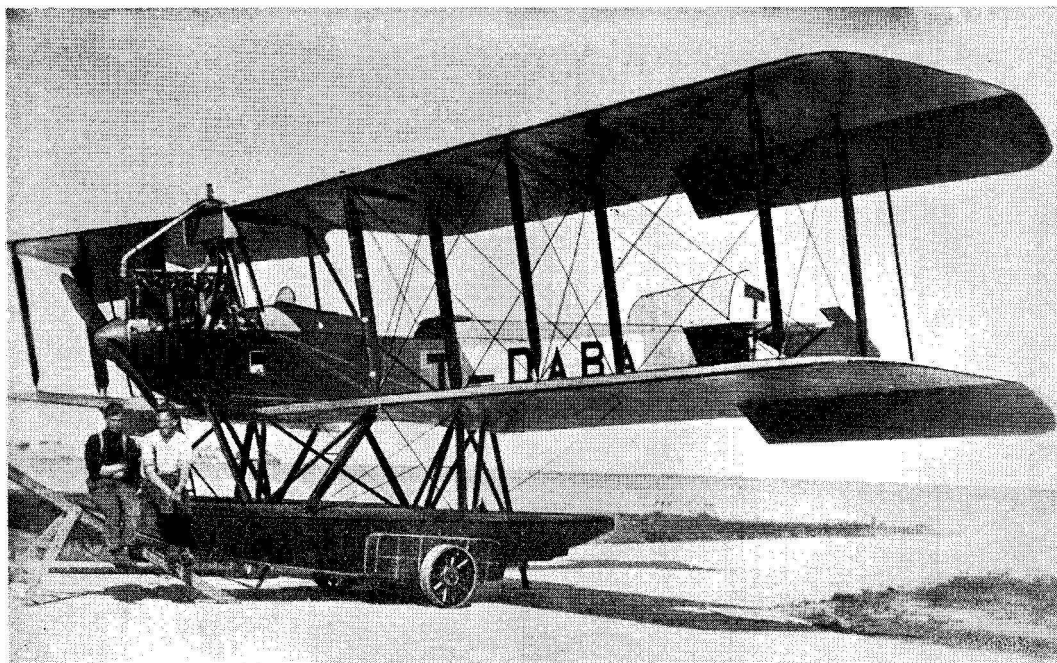


Hygeligt Indendørsliv paa en af D.D.L.'s Passagerruter.



D.D.L.'s Post- og Passagerflyvning i Isvinteren 1941-42.

TRAFIKFLYVEMASKINER i Danmark. (D.D.L.).



D. D. L.'s Friedrichshafen F. F. 49.
Den første Trafikmaskine (og eneste Søflyvemaskine) i dansk Luftfart.



D. D. L.'s Focke-Wulf F. W. 200.
Den sidste (nyeste) Trafikmaskine i dansk Luftfart. — „Det er vel nok tydeligt at Teknikken er gaaet frem — hvad?“

af, at min Kone og Familie stod paa Pladsen, — og vi ventede vor første Arving. Jeg fik bagefter at vide, at min Kone var blevet fuldstændig ude af sig selv og styrtede hen til Maskinen.

Alt endte dog godt, og da baade Sylvester Nielsen og jeg selv var klar over, at det ikke var Maskinen, der var Skyld i Uheldet, men at det var Landingshastigheden, der var beregnet for lavt, afholdt det mig ikke fra senere at flyve med andre Maskintyper.

Dagen efter var Aviserne fyldt med Meddelelse om den »flyvende Læges« Nedstyrtning. Omtrent en Uge senere var der en stor Koncert i Forum, hvortil vi gerne vilde have Billet, men trods livlig Opringning til Kontoret lød Svaret: »Alt udsolgt!«, indtil pludselig Frøkenen i København paany spurgte om mit Navn og tilføjede: »Var det ikke Dem, der faldt ned med Maskinen forleden?« »Jo«. »Ja, saa skal De virkelig ogsaa have Billet«, og vi fik de bedste Pladser til Koncerten med en af de berømteste Verdenssangere, der nogensinde har gæstet København.«

Jeg tror, det var ved et Flyvestævne, men i hvert Fald var det Militærflyveren *Bjørn Andersen*, som i en halv Times Tid forlystede en større Menneskemængde med sine Hundekunster i Luften med en Sportsmaskine. Til sidst gik det galt, Bjørn var gaaet i Spind og fik først rettet Maskinen saa sent op, at han kurede paa langs ad en Hæk med Understellet, hvorpaa Maskinen slog i og gik rundt paa Ryggen.

Dette undrede forsaavidt ingen af Tilskuerne, og Ambulancen — som det sidste Kvarter havde staaet parat med Motoren i Gang — var da ogsaa omgaaende paa Pletten. Men om Forladelse. Da Køretøjet naar ud til Ulykkesstedet, hvor Maskine og Hæk er filtret saaledes ind i hinanden, at man havde svært ved at se, hvad der var hvad, dukker Bjørn pludselig kold og uanfægtet ud af Ruinerne, og med Udraabet: »Bare rolig, Far her gaar selv hjem«, satte han et bittert Punktum for Ambulanceførerens Drøm om Daad.

Man kan ogsaa »gaa i Vandet« med en Flyvemaskine. Det er to Gange her hjemme hændt, at en Sportsflyvemaskine er gaaet »i Ballen«¹⁾, første Gang da *HIM Jensen* fik et Motorstop med en Klemme-Daimler over Storebælt og ikke kunde naa ind til Knudshoved, hvorfor han med *Ernst Granzow* som Passager maatte sætte Maskinen i Vandet en Kilometer fra Land. Maskinen sank langsomt — men oh, saa sikkert —, og der var ikke en levende Sjæl at se nogen Steder.

¹⁾ Af den Slags Landinger har ogsaa Hæren haft nogle Stykker, den »berømteste« da Yde under en Børnehjælpsopvisning landede i Sct. Jørgens Sø. Endvidere har Oberst Førslev engang sat en Maskine i Christianshavns Voldgrav, og saa naturligvis den berømteste af dem alle, da Oberst Koch gik i Kalveboderne. Ogsaa Marinen kender til ureglementerede Landinger — for deres Vedkommende altsaa paa Landjorden. Den berømteste af disse var, da en »Træskomaskine« (Maskine med Pontoner paa) landede paa Eremitagesletten.

»Nu var vi vel nok spændt paa, om vi skulde blive reddede eller drukne,« fortæller Granzow. Naa, det endte selvfølgelig med, at de blev reddede; men det var lige akkurat. For inde paa Land var der ganske vist en Mand, der havde set Maskinen gaa ned paa Vandet, men det syntes han ikke, der var noget mærkeligt i, saa sandt som den Manøvre hver og hveranden Dag blev foretaget af Marineflyverne paa de Kanter. I Begyndelsen tænkte han derfor ikke paa nogen Redningsaktion, det var først, da Maskinen »blev mindre og mindre« og »Marineflyverne« viste en ejendommelig Forkærlighed for at opholde sig paa Taget af Maskinen, at han indsaa, at der maatte være noget galt, hvorefter han naturligvis meget hurtigt fik sin Baad i Vandet. Maskinen blev senere bjærget ind paa Kysten, hvor den blev trukket paa Land og tømt for Vand, hvorefter man til stor Overraskelse fandt, at den, selv efter denne vaade Omgang, stadig kunde tænde paa den ene Magnet. Et Øjeblik overvejede man at flyve hjem, men af Hensyn til en i Mellemtiden fra Luftfartstilsynet modtagen »Hilsen« undlod man at gøre det — til stor Ærgrelse for Granzow¹⁾, for *hvilken herlig Reklamehistorie gik han derved ikke Glip af.*

Den anden Historie har jeg fra Civilflyveren *Frits Drescher*, der en Dag var paa Vej fra Aarhus til København i en »Cub« med en Fotograf om Bord. Da de passerede Samsø, fik de langt imod Syd, i Farvandet mellem denne Ø og Fyn, Øje paa Skoleskibet »Georg Stage«, der for rundt og manøvrerede for fulde Sejl, hvilket som man kan tænke sig var et stolt Syn, som navnlig Fotografen paa Professionens Vegne ikke kunde se bort fra.

Altsaa Kurs paa »Georg Stage«, men saa gaar Motoren. Man var paa dette Tidspunkt naaet til Farvandet i Nærheden af Paludan Flak, og der ligger der en lille Kost (Sømærke) som, da man ikke kunde naa det faste Land, forekom de to Herrer at være den næstbedste Udvej. Georg Stage laa nemlig paa dette Tidspunkt for langt borte til den anden Side. Altsaa sætter Drescher »Skivet« til Luvart af Kosten, man driver ned paa den, og faar i sidste Øjeblik Fotografen sat om Bord, for at han kan fastgøre den ene Ende af en 10 Meter lang Line, hvis anden Ende Flyveren slynger om Propellen.

Og saa ligger man forankret ved Kosten, hvilken salige Tilstand varede nøjagtig 20 Minutter; saa var Planerne løbet fulde af Vand, og Maskinen sank blidt i Bølgerne. Drescher stak efter paa Tampen, men da der ikke var mere Line end 10 m, kom det Øjeblik jo, da han var nødt til at tage Tørn, og nu var Situationen denne: Paa Bøjen, — hvor der jo ikke ligefrem var Oceaner af Plads — to Mand med den ene Ende af en Line. I Vandet — 10 m nedenunder — en Flyvemaskine i den anden Ende af samme Line.

Men tabe Humøret — ork Nej — havde man ikke Vestborg Fyr ude i Horisonten — lidt langt ude ganske vist, men alligevel — og var der ikke en Udkigsmænd i det Fyr, som ikke havde andet at bestille end at kigge efter nødstedte

¹⁾ der var Generalrepræsentant for Klemm-Daimler Fabrikkerne.

Flyvere? Altsammen meget logiske Ræsonnementer, og Udkigsmanden paa Fyret fik ogsaa ganske rigtigt travlt; men det kunde man jo ikke se ude fra Kosten, saa der herskede vel nok nogen Nervøsitet, indtil man — oh Fryd! — saa »Georg Stage« tage alle Sejl ind og for fuld Motorkraft styre ned imod sig.

Fra »Georg Stage« blev der saa sat en Baad ud, og bemanded med 8 Elever og en Styrmand holdt Baaden ned paa Bøjen og var snart helt henne ved denne.

Først blev Fotografen sat i Baaden, derefter rakte Drescher Tampen af Tovet til Styrmanden ...

»Hvad i Alverden skal jeg med den Stump Tov?« spurgte Styrmanden.

»Der hænger en Flyvemaskine i den anden Ende,« svarede Drescher, hvor- efter Styrmandens Baad var lige ved at kæntré, fordi alle otte Elever strømmede over i den ene Side i Haab om at faa dette usædvanlige Syn at se.

Naa, saa trak man i Snoren, og ved forenede Anstrengelser kom Maskinen til Syne, hvorefter den blev bugseret hen til »Georg Stage«, hvor der blev lagt en forsvarlig Trosse om Propellen, saa den kunde holde sig paa Siden af Skibet. Drescher og Fotografen, der efterhaanden var noget forkomne af Opholdet i Vandet, kom nedenunder og fik noget af Drengenes Tøj paa, hvad der vakte megen Munterhed.

Da de igen kom op paa Dækket, var Horisonten blevet levende rundt omkring, og i Løbet af de næste 20 Minutter viste følgende Redningsfartøjer sig paa Skuepladsen, hvor de ankrede op i Kølvandslinie agten om Skoleskibet:

- 1 Stk. Svitizers Bjergningsdamper (fra Kalundborg).
- 2 Stk. af Marinens Torpedobaade (fra Vejle).
- 1 Stk. Minekran (fra Station i Storebælt).
- 1 Stk. Fiskerbaad (et eller andet Sted fra).

Hele denne Flaades Tilsynekomst skyldtes Vestborg Fyrmesterens Energi. Han havde alarmeret Marinen, og der plejer man ikke at tøve, naar man kan afværge en Ulykke, saa man lod omgaaende Beskeden gaa videre til saa mange Interesserede som muligt — med det ovenfor beskrevne Resultat.

Da Marinens Fartøjer jo nu engang ikke saadan kan lejes af Privatfolk, og da Svitser viste sig at have Redningstakster, som i nogen Grad oversteg de to druknede Flyveres Pengepung, blev Resultatet, at Fiskerbaaden formedelst 50 Kr. slæbte Flyvemaskinen ind til den nærmeste Kyst.

Til sidst en vanvittig usandsynlig, men ikke desto mindre brand-sand Historie, som jeg kan skaffe Luftfartsdirektoratets Attest paa, hvis det ikke paa anden Maade lykkes mig at faa Læserne til at tro paa den.

Op i Luftfartstilsynet kom en Dag en ung Mand, der præsenterede sig som Een, der gerne vilde have en Anbefaling til Gennemførelse af en Idé, han havde faaet. Han bad Tilsynet skrive til en engelsk Flyvemaskinefabrik og foreslaa den,

68 at han, den unge Mand, som ikke engang var Spor af Sportsflyver, fik Lov til at laane en Sportsflyvemaskine, med hvilken han vilde flyve over Atlanterhavet. Hvis dette lykkedes, vilde det betyde den allerstørste Reklame for den paagældende Fabrik, hvis Maskine jo paa denne Maade vilde faa Ry for at kunne flyve alene.

Da han blev spurgt nærmere ud, om han dog ikke mente, at der vilde vise sig visse Vanskeligheder af praktisk Art ved Gennemførelsen af den projekterede Flyvning, svarede han, at langt vigtigere end en Flyveruddannelse var det, forekom det ham, at være i Besiddelse af det, som Ellinor Glynn kalder »it«, og den Vare havde han rigeligt af.

Det skal dog være lykkedes Luftfartstilsynet at faa ham overbevist om, at han hellere maatte opgive sin Plan. Om man ved samme Lejlighed har faaet ham overtalt til at tage et Certifikat, ved Forfatteren intet om, kun saa meget, at den paagældende senere blev en særdeles habil Sportsflyver. Og det kan selvfølgelig have været »it«, der har gjort det.

Model- og Svæveflyvning.

Medens det i gamle Dage (og med gamle Dage mener jeg Tiden før den første organiserede Flyvning i Danmark) kunde se ud, som om den flyvelystne maatte have Taalmodighed og vente med at faa sin Lyst styret, indtil han kom i den militærpligtige Alder, saa har Udviklingen efterhaanden nedsat denne Aldersgrænse til Sportflyverens 19 Aar; men heller ikke saa længe behøver man at vente, for nu kommer vi til de to yngste Grene af Flyvningen, Model- og Svæveflyvning, og for i hvert Fald den førstes Vedkommende er der absolut ingen Aldersgrænse sat.

Modelflyveren — den lille Dreng, som oprindeligt stod ude paa en Mark og smed sin primitive, hjemmelavede Model to Meter op i Luften, hvorfra den i heldigste Tilfælde flaksede en halv Snes Meter fremad og nedad, hvis den da ikke med et Brag fløj lodret ned i Jorden — har i Dag udviklet sig i en utrolig Grad. Han er ikke blevet ældre — vi har dem lige fra 10 Aar — men han er blevet organiseret; han har Klubber, der for en billig Penge — en meget billig Penge — hjælper ham med at tegne og bygge sine egne Modeller. Først Glideflyvere, senere Modeller med Gummimotor og til sidst endog med en rigtig lille Benzinmotor. Teknikken er gaaet voldsomt frem, Præstationerne bliver bedre og bedre; der flyves i Dag i mange Minutter, mange Meter i Højden, og undertiden kilometerlangt, og Drengene faar gennem Studiet af deres Modeller et fortrinligt Kendskab til Aerodynamikken og dens Love og derigennem de naturlige Forudsætninger for at overgaa til Svæveflyvesporten, hvor ikke blot Maskinen, men ogsaa han selv kan komme i Luften.

Modelflyveren af i Gaar bliver til Svæveflyveren af i Dag og til Motorflyveren af i Morgen.

Den allerældste *Svæveflyvning* herhjemme fandt Sted i 1908, da Kadetterne Suenson og Hedemann prøvede paa at knække Halsen i en Grusgrav ved Klampeborg; senere (1910) forlagde man Forsøgene til Djævebakken, hvor Svend Methling, efter sigende med økonomisk Støtte af Magasin du Nord, skal have muntret sig; samme Sted trænede Ingeniør Nyrop og Einar Dessau, og 1912—13 forsøgte Marinekaptajn Kay Jungersen sig sammen med et Par Kammerater i Klitterne ved Søndervig. Saa stod Sporten i Stampe i nogle Aar, og først i 1927 tager Marineflyveren Topsøe-Jensen Initiativet til en Genoplivelse af Svæveflyvningen ved Flyvninger paa Refshaleøen, og stud. polyt. F. Davidsen svæveflyver ved Raageleje. Alle disse Flyvninger blev udført med hjemmelavede, højst primitive Maskiner; først i 1929 er man kommet saa vidt, at man har faaet startet Svæveflyveklubber, i hvilke man efter udenlandske Tegninger bygger virkelig gode Maskiner, hvormed man efterhaanden naar forbløffende Resultater. Svæveflyvningen er i Dag organiseret Landet over med første Klasses Materiel (til Dels selvbygget), med officielle Certifikatprøver og under nøje Kontrol af Luftfartstilsynet. Medlemskab i Svæveflyveklubberne er endnu billigere end for Sportsflyvningens Vedkommende, men Glæden og Udbyttet er ikke af den Grund mindre, tværtimod — selv mange Motorflyvere anser Svæveflyvning for den, i hvert Fald *sportsligt* set, allerfineste Form for Flyvning.

* * *

Om Ballonsporten og »Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab«.

Ser man tilbage paa de allerede beskrevne Former for Flyvning, forekommer Rækken — i hvert Fald de Yngre af os — baade skøn og fuldkommen; den noget ældre Læser vil dog muligvis udbryde: »Jamen, hva' med Luftballoner? Har vi aldrig leget med saadan nogen herhjemme? Findes der hverken Certifikatprøver eller Foreninger for Mænd, hvis Kæphest det er at lege med store gasfyldte Poser i livsfarlige Højder?«

Svaret herpaa kan til Læserens Beroligelse gives bekræftende. Lad mig i denne Forbindelse henvise til »Reglement E. til Anordning om Luftfart af 11. Sept. 1920«. Om Duelighedsprøver for Førere af Friballoner hedder det heri, at de praktiske Prøver omfatter een Opstigning paa mindst 2 Timer om Dagen og en do. om Natten, samt at de teoretiske Prøver omfatter de elementære Love for Aerostatik og Meteorologi, almindeligt Kendskab til Ballonen og dens Behandling, samt lidt om Lanterneføring, Regler for Lufttrafik, Luftfartslovgivning og Navigation.

Vi har altsaa en Lovgivning om Luftballoner, men vi har *ingen* Balloner. Til Gengæld har vi haft saadanne og en Række Ballonførere, hvoraf Navnene »Den

70 gik-ikke-Granberg«, »Tivoli-Johansen«, Krebs, Grev Moltke, Ullidtz, Seidelin, P. G. Ramm, Schenstrøm, Hildesheim og T. A. Poulsen er de kendteste.

Ballonsporten i Danmark strækker sig over Tidsrummet 1783—1930, da vor sidste Ballonklub blev opløst, fordi Ballonerne var sluppet op, og der ikke var Penge til at købe nye for. Den nye Tid med dens Flyvemaskiner havde slaet den gamle fornemme Ballonsport af Marken.

Sporten var iøvrigt ikke blot en fornem, men ogsaa i teknisk Henseende en meget fin Sport, som krævede det yderste i Retning af Dristighed og Kunnen af sine Udøvere. De, der har haft Fornøjelsen at læse noget af, hvad for Eksempel den tidligere Formand for »Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab«, den hæderkronede gamle, evig unge, Ballonsportsmand, Ingeniør G. Krebs, har skrevet om Ballonopstigninger, eller hørt ham holde et af sine Ballonforedrag i Radioen, vil have faaet et tydeligt Indtryk heraf samt af den Sum af Skønhedsværdier, en saadan Ballontur bringer Deltagerne. Man skal skam ikke grine ad Ballonfolkene, bare fordi de ingen Balloner har. Og selv om Ballonsporten — saadan rent praktisk set — vel maa siges at have tabt sin Betydning. Som Sport betragtet fortjener den at faa — og faar den sikkert ogsaa engang — sin Renæssance.

Derimod overlevede »Det Danske Aeronautiske Selskab«, der i sin Tid (1909) var startet udelukkende paa Balloner, disse. De fine Navne i Bestyrelsen (for Selskabet, som senere fik Prædiketet »kongelig«, var startet i en Tid, da man ikke mente, at noget overhovedet kunde lykkes, hvis der ikke stod en lang Række Notabiliteter i Spidsen) havde nemlig i dette Tilfælde foruden nogen Forstand paa, hvad de beskæftigede sig med, ogsaa en vis Evne til at følge med Tiden og Udviklingen. De omstillede sig derfor helt enkelt paa Flyvemaskiner og førte igennem Arbejdet med disse Selskabets fornemme Traditioner videre — desværre med et stadigt nedadgaaende Medlemstal. Om dette skyldtes, at Foreningens Emblem — en Luftballon — har givet mulige nye Medlemmer det Indtryk, at man i Selskabet endnu levede sit Liv i 1783 eller deromkring, eller at en haardt tiltrængt Fornyelse (Demokratisering) af Selskabets Bestyrelse har skabt den Opfattelse, at det ikke længere var slet saa »fint« at være Medlem som tidligere, vides ikke. Dette er ogsaa ganske uden Betydning, for Resultatet er blevet, at de nye (demokratiske, Gudbevares!) men stadig sagkyndige og fremfor alt initiativrige Medlemmer af Bestyrelsen i en Haandevending fik lavet »Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab« om til at blive det naturlige Midtpunkt for alt, hvad der herhjemme rører sig i Luften (bortset fra, hvad der naturligt hører ind under Ornitologerne, samt Fluere og Myg), og i Dag betragter baade Motor-, Svæve- ja endog den »usselige« lille Modelflyver »Aeronautisk Selskab« som et Sted, hvor han ikke alene tør sætte sine Ben, men hvor han er velkommen og oven i Købet kan forvente Hjælp og Vejledning. Kan det undre nogen, at Resultatet er blevet en stigende Tilgang af saavel aktive som passive Medlemmer?

OTTENDE KAPITEL

»Smedene« fortæller.

I en Bog som denne maa der ikke mangle et Kapitel om Mændene i Hangaren.

Deres Gerning er mindre malerisk end Flyvernes, men derfor ikke mindre vigtig, og naar Listen over Ulykker igennem de mange Aar Gudskelov ikke er blevet længere, end den er, skyldes det vore fortræffelige Mekanikere, »Smedene«, der ikke alene fagligt staar fuldt ud paa Højde med det bedste af, hvad man finder i andre Lande, men hvis paalidelige og kammeratlige Tilsyn med Materiellet vi har lært at stole paa, saaledes — og det er en stor Kompliment til Smedene —, at Spørgsmaalet:

»Er alting nu ogsaa i Orden?«

overhovedet aldrig høres paa en dansk Flyveplads.

Det er rigtigt, at der i gamle Dage eksisterede den Regel, at »Smeden«, naar en Maskine havde været til Reparation eller Eftersyn, *skulde* med op paa den første Prøvetur. Dette var dog langtfra, fordi man havde Mistillid til Smedenes Arbejde, der ogsaa dengang var upaaklageligt. Nej, Ordningen var *deres eget* snedige Paafund, fordi de paa den Maade fik mange dejlige Flyveture.

Mange af de bedste Episoder i denne Bog skylder jeg Smedene, som imidlertid har været karrige med Historier om sig selv.

En af de ældste Flyvemekanikere fra Værkstederne paa Kløvermarksvejen er *P. Thorup*. Jeg har hans Optegnelser liggende foran mig, og selv om jeg — til min Beklagelse — ikke kan faa Plads til det altsammen, vil dog ogsaa Uddrag kunne give Læserne et Indtryk af »en herlig Mand«, der har været med fra Begyndelsen, har Sans for det væsentlige og er i Besiddelse af baade Humor, Iagttagelsesevne og en fornøjelig, personligt præget Fortællekunst. Et lille Stykke inde i sine »Erindringer« skriver Thorup:

»Hvis der bliver Tale om, at der skal en Arbejder i Bogen, vil jeg gerne anbefale vor hæderkronede Ven Scherbe, der begyndte i Foraaret 1916 som Afløser for »Store Knud«, og hvis første Arbejde det var at fyre i Kakkellovnen i det lille Værksted. Senere blev han udtaget til forskellige andre Poster, saasom Bud ekspres med den stærke Cykel, som Tøjhuset fremstillede. Det klædte ham udmærket og særlig den berømte og udødelige stive Hat. Som Afløser for denne kom i stærk Sommervarme den firkantede hvide Klud frem, som knyttedes med en Knude i hvert Hjørne, ret en klædelig Hovedbeklædning, som samtidig beskyttede hans høje Pande mod Solens Straaler. Saa kunde man se hans ranke Skikkelse sidde paa Cyklen, ogsaa kaldet »Jernsengen«, trodsende Varmen. Men selv om han blev kaldt »Ekspres« og Lynbud«, var han dog ofte ude for Kritik, navnlig naar det hastede med visse Dele til Maskinerne, som skulde afhentes paa Tøjhuset, hvor de dengang blev lavet, og det er vist stadig en jordisk Gaade,

72 hvordan det kunde være, at Afstanden til Tøjhuset var længere om Sommeren end om Vinteren. Senere blev Lynekspressen afløst af en Bil.

— — —

Vinteren kunde ofte være haard; særlig naar Vinden kom fra Havet, var den skrap. Det kunde hænde, at Kakkelovnen var gaaet ud, naar Scherbe var væk en kort Stund. Dette skete en Dag, da det var meget koldt. Det kan nok være, der var Skældsord til vor Ven, da han kom tilbage. Hvis han havde glemt at lægge i Kakkelovnen, saa tør jeg paastaa, at der til Gengæld blev lagt i til ham. Naa, det varede ikke mange Minutter, før Scherbe med al sin Energi forsøger at tænde op igen. Uheldigvis fik han fat i noget benzinmættet Twist og en Tændstik. Ak ja! Liden Aarsag, stor Virkning. Et kraftigt Pust, saa røg Kakkelovnen i Luften med alle sine Plader samt Rammen, der afsluttede den øverste Del af Ovnen. Pladerne faldt tilbage igen i en Dynge, men Rammen maa paa en eller anden Maade være kommet skævt af, for den kom til at hænge paa Scherbes Skuldre. Sandt at sige, havde vi ikke vidst, at det var en hvid Mand, der stod der, havde den været gal for os, for han var vanskelig at skelne mellem Negre; men samtidig saa det dog dekorativt ud. Jeg tror nok, det var første Gang, han var bekranset, selv om det ikke var fine Laurbær, der hvilede paa ham. Naa, Ildslukkeren gjorde det hurtigt af med Kakkelovnen, og Vandspanden med Scherbe.

Særlig betroet var han som Bademester, hvor han udviste Konduite og Snarraadighed ved at redde en Dreng fra Druknedøden. Han blev senere paaskønnet med en smuk »Mindemedaille«. Jeg skylder at sige, at til alt Held kunde han gaa paa Bunden og holde Drengens Hoved over Vandet. Han kunde nemlig ikke selv svømme paa det Tidspunkt.«

Den gode Scherbe fik retfærdigvis Lønnen for sit trofaste Arbejde og de mange udstaaede Genvordigheder den Dag, da han fyldte 50 og samtidig havde Jubilæum. Herom hører vi:

»Det blev en meget stor Festdag. Det store Flag var til Tops. Der var Gratulanter med Staben i Spidsen, samt Kammerater og Venner, og han fik overrakt et smukt »Sølvkors«, der nu pryder hans hvælvede Bryst ved Siden af »Mindemedailen«. Han var synlig rørt. Et Par Taarer silede langsomt ned. Dagen efter var det det samme igen:

»Scherbe, det er koldt, vi maa have mere paa Ilden«.«

Vi faar gennem Thorup en udmærket Karakteristik af mange af de gamle Flyvere. Om Ussing hedder det, at han havde et udtømmeligt Ordforraad, men trods alt var Hvalsø (Chefen for Tøjhusets Værksteder) den stærkeste, for han »havde et Gevind mere om Kasketten end Ussing«.

Dette var efter Thorups Mening Aarsagen til, at Ussing trak sig tilbage og blev Direktør hos Nielsen og Winther, hvor han fik fremstillet de Maskiner, som han saa gik over og solgte til Flyveskolen — saa kunde Hvalsøe have det saa godt.

Paa den Tid laa der foran Hangarerne paa Kløvermarken en gennemløbende Barriere, der skulde beskytte Folk mod at blive kørt over af Maskinerne. Foran de enkelte Hangarer var der saa et Hul i Barrieren, som man kunde trække Maskinerne ud og ind ad. Men foran Hangar 7 var der ingen Gennemgang.

»Hvor tit og mange Gange har ikke Oversergent Jørgensen, ogsaa kaldet Bulder-Jørgen eller Overskæreren, udtalt: »Der bør være Hul,« og tænk, saa skete det en Dag, at Overskæreren var oppe at flyve; det gik meget godt, men i Landingen var den ikke saa god, det viste sig, der var for meget Fart paa. Overskæreren kunde ikke afværge Ulykken, og Skibet brasede imod Barrieren med god Kraft. Alt blev selvfølgelig totalt ødelagt. Ud stiger Jørgensen, synlig nervøs: »Ja, var det ikke det, jeg sagde, her skulde have været Hul.«

Om Erlind hedder det, at »han var Staten en billig Mand, han var altid heldig, slog aldrig noget i Stykker, gjorde sig berømt flere Gange«, bl. a. med Natflyvning ind over Tivoli med Svenskeren H. F. 3 og »Store Knud« som Observatør.

Om Stockfleth fortælles, at han en Dag var oppe at flyve og ved Landingen var saa uheldig at flyve Moranen lige i Jorden — »et mægtigt Brag og saa om paa Ryggen«.

Stokfleth fik Panden slemt læderet, men kunde dog efter at være blevet forbundet deltage i Flyvningen senere paa Eftermiddagen. I Mellemtiden sad d'Herrer i Messen og forsøgte at regne ud, hvilken Kraft der havde været paa, og hvor haardt Slaget havde været. Stokfleth kom til det fantastiske Resultat, at han havde faaet et Slag, der modsvarede ca. 30 HK.

Om Ekman fortæller Thorup, at han altid havde travlt med min 2-cylindrede Motorcykel, som, hver Gang den gik godt, skulde skilles ad, for at han kunde finde ud af, *hvorfor den gik godt*. Naar den saa blev samlet igen, kom den i Reglen til at gaa daarligt, hvorfor man meget ofte hørte Ekmans sædvanlige Bemærkning:

»Det er da mærkeligt, dette her, nu gik den lige saa godt, nu maa jeg se at finde Fejlen,« hvorpaa han tændte sin berømte Papadaki Cigaret og gik i Gang med at skille Motorcyklen igen.

Om »Cowboy« (Kaptajn Kofoed-Jensen) hedder det sig, at han var Ekspert paa Moranen, men han kunde dog fejle.

Cowboy havde den Vane at synge i Landingen, og jo dristigere han blev, jo højere sang han. Navnlig imponerede han ved at ligge med Maskinen i et mægtigt skrappt Sving i ringe Højde over Messen, men en Dag skete Oprettningen paa en eller anden Maade for sent, for »pludselig tørnede den sidelæns mod Jorden, sprang et mægtigt Hop, og saa om paa Ryggen for at blive liggende. Cowboy slap ellers uskadt, men var meget nedtrykt«.

Og her giver Thorup Kofoed-Jensen i en Nøddeskal:

»Det man skal beundre Cowboy for, var særlig dette, at han altid selv gik i Spidsen for sine Dreng, og uanset Vejret var han i den forreste Maskine, som han selv førte.«

En Dag, da Krigsministeriet var ude paa Pladsen for at tage den i Øjesyn, gav Cowboy en Opvisning med en Jager, hvilken Opvisning han sluttede med at flyve saa lavt hen over Pladsen, at Hjulene berørte Græsset, og samtidig saa tæt forbi de høje Herrer, at de »maatte træde tilbage i Beundring for Cowboy, der hilste med stram Honnør i den hurtige Forbifart. Det saa godt ud.«

En Dag, da Kongen var ude paa Pladsen, førte Koføed-Jensen en Jager-Eskadrille, men denne Opvisning forløb knapt saa godt.

»Trods det, at Cowboy i Forvejen havde givet Instrukser angaaende Flyvningen, startede Friese paa tværs af Fælleden, mens de øvrige fløj ned mod Prøvestenen. Den var nu ikke saa fin, eftersom Kongen spurgte Koch: »Hvor kan det være, at den Maskine fløj i en anden Retning end de andre?« Koch svarede: »Jeg tror »Herrenhjælpemig«, han har tabt Hammelen, Deres Majestæt.« Man forstaar, at det ikke lykkedes Koch at faa Kongen op at flyve den Dag.«

Her er Historien om, da Foltmann blev baaret i Guldstol:

»Løjtnant Foltmann var Ekspert paa Telegrafien, men den Dag knapt saa god paa Skibet, og dog blev han hædret paa en smuk Maade.

Det var en Aftenstund, Foltmann skulde have en Tur paa Mauricen ogsaa kaldet »Telefoncentralen«. Efter at have fløjet en god Tur, bemærkede vi Maskinen, som kom fra Holmbladsgade i mærkelig lav Højde for at lande mod Amagerbanen lige bag Hangar 10. Pludselig ser vi, at Propellen staar stille, Maskinen glider, som om den kurer ned ad Tagene paa de nærmeste Huse mod Banen, saa hørtes Braget, alt var stille. Alle Mand for vi over til Maskinen, og til alt Held var Foltmann i bedste Vigueur, om end nedslaaet, for han var klar over, at Situationen kunde have været klaret, hvis Maskinen bare var blevet svævet lidt mere ud, der var Plads nok, inden han naaede Banen; og saa en Ting til: der var dejlig plant, eftersom der var saaet Radiser paa helé Marken.

Naa, men Skibet blev liggende til Dagen efter. Foltmann blev halvvejs baaret i Guldstol til Banen, over Pladsen blev der marcheret med Hædersgæsten og Cowboy i Spidsen, og saa sagde Cowboy:

»Saa Dreng, nu synger vi »Ole Brok blev o. s. v.,« til vi naar Messen, og saa er Foltmann Vært for hele Familien.«

»Allright,« svarer Foltmann paa Engelsk.

»Hansen, vi skal have Portvin over hele Linien,« bestiller Cowboy.

»Well, Skaal.«

Fra Ekman, der laa paa Hospitalet efter en lidt haard Landing i Jylland, fik Thorup et Brev, hvori der bl. a. stod:

»Tak, fordi De bestemte, hvilken Maskine jeg skulde flyve. Motoren var fin. Vær venlig at passe min Motorcykel, til jeg kommer. Mit Ben ligner Sildesalat, ellers alt vel, Deres hengivne Ekman.«

Om den sørgelige Morgen, da Hammelev styrtede ned, fortæller Thorup:

»Det var en herlig Sommermorgen, alle Maskiner var trukket ud, og det faldt i min Lod at starte dem. Hammelev havde Olsen som Observatør. Naa, Motoren blev afprøvet, den var fin, Olsen satte sig til Rette i Maskinen — i dette Tilfælde sad Føreren forrest, ellers paa Svenskeren sad han bagest — saa kom Hammelev, for mig at se til noget alvorlig. Han gik rundt om Maskinen, stod stille og saa paa den, dog ikke paa noget bestemt. Saa spurgte jeg ham, om der var glemt eller manglede noget.

»Nej, det er der ikke, men,« tilføjede han, »Kvinder er mærkeligt overtroiske«.

Det berømte Smil var ikke til Stede, en kort Pause fulgte.

»Ja, tænk, min Kone har drømt i Nat, at jeg fløj sammen med nogle andre Fugle henover min Villa, og saa pludselig faldt jeg ned og var død, saa De kan nok tænke Dem, der var Graad til Morgen. Hun bad mig meget indtrængende om ikke at flyve mere, men jeg trøstede hende paa det bedste, og gjorde hende forstaaeligt, at jeg kun skulde indflyve den ene Maskine. Saa kørte jeg hjemmefra. En Drøm er jo ikke noget, man skal tage sig af.«

»Naa, saa er vi klar, Kontakt.«

En Tid efter bliver Himlen pludselig overtrukket, og et uhyggeligt Uvejr bryder løs. Det begynder at regne, og store Hagl slaar os haardt i Ansigtet.

Eften en kort Stund kimer Telefonen: Hammelev styrtet ned og dræbt. Olsen haardt medtaget. Drømmen var gaaet i Opfyldelse. Det blev Kochs Hverv at meddele Fru Hammelev det tunge Budskab, og det var ham en Overraskelse, da Fru Hammelev modtog ham med disse Ord:

»Jeg ved, hvad De kommer for!««

Paa Kløvermarkens Flyveplads laa der i sin Tid nogle store Jordvolde, som adskillige Maskiner kom galt afsted med. Disse Volde blev planeret efter et »videnskabeligt« Forarbejde af Kaptajn Koch og Fagmanden, »Murer« Ehlers, der som ivrig Tilskuer havde Grønlandshunden Elg. Da Retningslinjerne for Arbejdet var fastlagt, blev der til Gavn og Glæde for kommende Generationer nedlagt en Trekant, som viste Nord og Syd.

»Denne Trekant var bygget af store Fliser. Det var interessant at overvære, med hvilken Præcision Arbejdet blev udført. Der blev maalt efter Solen med Ur og Sekstant, og der manglede bare noget Sne, for at man kunde forestille sig Koch i Grønland søgende efter Verdenshjørner. Denne Trekant havde flere Missioner, bl. a. brugte Cowboy den ret ofte til at spadsere rundt paa, naar han uddelte sine Ordre eller sine Reprimander til Eleverne.«

Moranen er stadig i Ilden, dens Ry bliver bedre og bedre, nu er der oven i Købet Tale om, at der skal loopes med den. Det er Løjtnant Gundel, der er saa

76 ivrig, at der bliver paamonteret ny Overbuk og svære Wirer, saa alt kan være i den bedste Orden. Maskinen bliver ofte trukket ud og motorprøvet, men Forsøget bliver stadig udsat.

Og i Mellemtiden looper saa Førslev med en helt anden Maskine.

Morsom er Diskussionen om de nye H₂Maskiner, som Frieser bliver Indflyver af.

»Gysse« (det var Frieses Kælenavn) vil nemlig have 4 Balanceklapper paa Maskinen, medens Ledelsen og Videnskaben siger, at den ikke behøver flere end de to, den er konstrueret med.

Det var en historisk Dag, da Koch, Lomholt, Hvalsøe, Norman-Hansen samt alle Marinens Teknikere med Underdirektør Nielsen i Spidsen kom ud for at tage Stilling til Problemet. »Jeg tør paastaa, at der ikke nogen Dag i hele Flyvningens Historie er trukket saa meget i Regnestokken som denne Dag,« siger Thorup.

»Ha, ha, nu skal det s'gu nok blive godt,« sagde Koch til sidst og forsvandt med det fine Selskab. Siden kom Maskinens Konstruktører alene tilbage og bestemte det med Klapperne, og hvad der ellers kunde være at tage Stilling til, og Resultatet maa jo have været godt, for Sætter fik senere Maskinen slæbt op til 3200 m. Men saa var de ogsaa trætte begge to, baade Sætter og Motoren.

Mens vi er ved »Sætter«, saa var han ude for et af de alleralvorligste Uheld, som en dansk Militærflyver nogen Sinde er sluppet levende fra, idet den Nielsen og Winther Jager, som han fløj, styrtede ned paa Kløvermarken og kom i Brand.

Herom fortæller Kaptajn Sætter-Lassen selv:

»Kløvermarken var lille, og lige saa snart jeg havde faaet Jageren i Luften, satte Motoren ud. Dengang skulde man regulere baade Luft- og Gastilførslen, og efter at jeg havde besluttet mig til at vende og var lidt optaget af denne Regulering, ser jeg pludselig et Batteri køre tværs over Landingsarealet. Nu var der ikke andet at gøre end at forsøge endnu en Kurve. Denne mislykkedes. Maskinen havde tabt for meget Fart ... og faldt igennem. Da den ramte Jorden, gik den straks i Flamme, saa alle mine Bestræbelser for at redde det dyrebare Materiel havde været forgæves. Inden jeg fik maset mig ud af Vråget, blev jeg frygtelig forbrændt, og det efterfølgende Hospitalsophold strakte sig over 7 Maanedere.«

I Beskrivelsen af sit Uheld glemmer Sætter imidlertid at understrege den Sum af Energi og Koldblodighed, der gjorde det muligt for ham — indfiltret som han var i de mange Staaltraade og Vragdele — at frigøre sig for disse, medens Flammerne slog op om ham, en Situation, over for hvilken de fleste andre sikkert vilde have givet op.

En Dag kommer Ekman kørende paa sin Motorcykel med sin berømte Papadaki Cigaret i Munden og de fine Lakstøvler paa. Humøret var godt, og han siger til Thorup:

»Nu skal jeg lige have et Par Ture med »Svea«, saa skal jeg paa d'Angleterre til et stort Møde.« (Der var startet et nyt Flyveselskab »Viking«. Koch skulde ogsaa deltage).

»Ja, Thorup, saa er jeg klar, den er vel i Orden overalt?«

»Kontakt,« et smilende Nik, Klodserne væk.

Og saa sker der noget; Maskinen kurer i Svinget og styrter paa Næsen i Jorden. Ekman dræbt paa Stedet, »Svea« fuldstændig knust.

Dagen forinden havde Ekman i Sjøv udtalt om Maskinen:

»Ja, nu har Peter ¹⁾ købt denne her Maskine i Sverige, nu mangler vi bare et Sted at smide den.«

Ejendommeligt at hans Ord saaledes skulde gaa i Opfyldelse, dette herlige og omgængelige Menneske.«

Paa et vist Tidspunkt havde Mester P. (Peter Nielsen) ikke fløjet i lange Tider, da han pludselig en Dag til alles Forundring bestemte sig til at tage en Tur med Mauricen.

»Lad mig prøve den, saa skal I se.«

»Jeg tør ikke sige, om han havde Silvana'en med,« siger Thorup, »men Mester P. startede paa en fin Flyvning, saa vi kunde se, at han ikke havde glemmt det endnu.

Landingshastigheden var dog knebet noget ned med det Resultat, at vor Brandhane en Overgang var i Fare. Cowboy og de andre siger til ham:

»Det var ikke langt fra, Peter, du var lige ved at tage Hanen med derhenne.«

»Hvad for en Hane?« spørger Peter Nielsen i Rædsel, fordi han selv holder Høns paa Flyvepladsen.

»Brandhanen,« bliver der svaret.

»Nej, nej, det var beregnet.«

Oberst Koch var en Morgenmand, som hver Dag paa Klokkeslet startede hjemmefra for at tilbagelægge Vejens forskellige Etaper med nøjagtig samme Fart. I denne lille Beværtning ved Brandstationen, »Slæven«, hvor Sporvejsfunktionærene holdt til, brugte man ham ligefrem som Afgangssignal:

»Se, der kommer Koch, saa er Klokkeren ti Minutter i syv. Skal vi saa køre?«

Om den lille eensædede Fokker D—VII siger Thorup, at den var Bjarkovs »Elskerinde«, lidt senere kalder han dem noget ulogisk for »sammenvoksede Tvillinger«, men han fremhæver, at Bjarkov i den Grad var indarbejdet paa Maskinen, at han fløj den lige saa godt — om ikke bedre — end den lille Indflyver fra Fokkerfabrikkerne.

¹⁾ Mester Peter Nielsen, som dengang forestod den tekniske Ledelse og Værkstederne.

Om en af Flyverne paa det Tidspunkt — nomina sunt odiosa — fortæller han, at den paagældende, der ikke var altfor stolt ved Højdeflyvning, ikke desto mindre, hver Gang han kom ned, pralede med den betagende Følelse det havde været at befinde sig saa højt oppe. Da alle og enhver vidste, at det med Højden var en positiv Løgn, afslørede man en Dag Flyveren ved uden hans Vidende at sætte en Barograf ¹⁾ ind under hans Sæde.

Efter Landingen var der jo nogen Uoverensstemmelse mellem Flyverens 3000 og Barografens 300 m, og saa gik den jo ikke længere.

Om den herostratisk berømte Flyversoldat »Nr. 42« og hans Uheld fortæller Thorup følgende:

»Det var en Dag i Hvilepausen, Maskinerne var gjort klar, en L.V.G. stod ud for Hangar 9, hvor vi havde Messe. Jeg var paa Vej ind og skulde have en Kop Øl, eftersom det var meget varmt i Vejret den Dag, da jeg pludselig hører, at en Motor begynder at arbejde, og til min Rædsel ser jeg gennem Vinduet, at L.V.G.en begynder at køre. Motoren tager til i Omdrejninger og Apparatet Retning mod Hangar 7. Soldaten, der sad i Førersædet, naede lige at komme ud af Maskinen, som derefter brasede mod Hangarporten med et mægtigt Brag. Jeg var lige kommet ud af Døren, da der i det samme kom en halv Propel i Flugt over Hangar 8 og dalede ned foran mine Fødder. To Tømrere, der ogsaa befandt sig foran Messen, var lige saa nær ved at faa den i Hovedet, og nu stak vi alle i Løb henimod Maskinen, for at faa den stoppet. Paa det Tidspunkt var Motoren ikke langt fra at eksplodere. En ca. 1½ m lang Ildsøjle stod ud af Udblæsningsrøret, idet Motoren, der ikke havde nogen Propel at trække, roterede mange Tusinde Omdrejninger.

Soldaten, der var Skyld i det hele, forsøgte at standse Motoren, men fik i Stedet for fat i en Lyskontakt, saa alt hvad der skete var, at Lyset blev tændt, hvorfor han skyndsomst forsvandt. Derefter fulgte det sædvanlige: Auditor o. s. v., to Soldater var implicerede, den ene kom vistnok til at betale hele Skaden.« ²⁾

Og saa gaar Fortællingen over i en Beretning om *Nemesis*.

Ved Hangar 7 fandtes der i de Dage en Benzinmand, som i sin Tid havde været Forvalter paa en stor Herregaard, hvorfor han »altid saa stort paa Tingene«, selv som Soldat, hvoraf Forfatteren udleder, at han var temmelig stor-snudet.

Denne Benzinmand havde været særlig aktiv over for den ulykkelige »42«,

¹⁾ Et Apparat, der registrerer, hvor længe og hvor højt man har været oppe.

²⁾ Den paagældende Soldat havde selvfølgelig ingen Penge, hvorfor han blev hjemsendt med »Bog-gæld«. Dette er en Gæld, som i Almindelighed kun de Soldater paadrager sig, der lige før Hjemsendelsen har været saa »uheldige« at »miste« nogen af deres Udrustningsgenstande og ikke har Penge nok paa sig til at erstatte dem med. Gælden andrager sjældent over en Snes Kr., men var i dette Tilfælde 20,000 Kr., som den stakkels »42« formodentlig endnu den Dag i Dag gaar og skylder Krigsministeriet.

hvem han havde bebrejdet, at han ikke af sig selv havde kunnet finde paa at trække Gashaandtaget tilbage og slaa Tændingen fra. 79

»Ja, det havde saamænd været det hele, 42, hva!«

Der gaar et Par Dage, og en Aften siger Cowboy saa til Benzin-Forvalteren:

»Kan De tage min Motorcykel, den staar oppe ved Vagten, og fyldte Benzin paa den.«

Jeg vil lade Thorup fortsætte:

»Efter Spisetid vil Forvalteren være stor paa den, han sætter sig op paa Motorcyklen, starter Motoren, begynder at rode ved Gearene og er saa uheldig, at Pokker tager ved den, saa han kun lige naar at faa svinget om Messen og med fuld Fart ind paa Tennisbanen, hvor Turen gaar i Staa af sig selv. Resultatet var, at Forgaflen sad helt henne paa Motoren og andet diverse.

Dagen efter skulde Cowboy bruge sin Motorcykel til Tjenestebrug. Hvis Forvalteren aldrig før havde faaet sit Fadervor læst, saa maa han kunne det nu.

»Hvor F. . . . o. s. v. kunde De finde paa at køre paa den, naar De ikke har Forstand paa Motorcykler.« —

Langt om længe er Cowboys store Ordforraad udtømt, og saa tager Benzinmanden til Mæle:

»Jeg vil ikke høre mere paa Deres Vrøvl, hvor meget koster det?«

»Er De rigtig klog Mand, hvor F. . . . vil De faa de Penge fra, og forresten koster den 300 Kr., hvis De vil vide det.«

Og jeg maa tilstaa, at det var et slemt Chok, Cowboy fik, da Forvalteren tog sin Bibel op af Lommen, for det kan nok være, at der var kolorerede Blade i den.«

»Værsgo,« men Resultatet var kun et kraftigt Spark bagi. »Skrub af med Dem,« hvorefter Cowboy betalte Reparationen af sin egen Lomme.

Og saa var det, at Benzinmanden mødte »42«, som sagde til ham:

»Do, Forvalter, a ka it forstaa, do it ku stop, do sko bare drej te den aen Sije me Haandtaget, saa gor'en i Staa a se sel.«

Thorup fik i de Dage som Tak for paalideligt Arbejde paa Maskinerne mange dejlige Flyveture. En af dem med Botved som Fører staar for ham i et ganske særligt Lys:

»Tænk at flyve over den store Vildmose med en Kop Øl i Haanden og sige Skaal til Føreren, som sad med Haanden under Kinden og beundrede den Energi, de 300 Heste afgav paa 1360 Omdrejninger.«

Saa kom Anskaffelsen af de franske Potez-Maskiner, »dem der har skabt baade Sorg og Glæde«, hvilket er rigtigt nok, da disse Maskiner var med i flere Ulykker.

En Dag staar Thorup og ser paa, at en Potez lægger an til Landing, men »Føreren passer ikke paa med Farten, og den døde og tunge Kasse falder til Jorden med et mægtigt Brag, og Ild med det samme. Ud triller N. N. Dog naaede han

80 at faa Ilden slukket i sit Tøj ved Rulning i Græsset. Mærkeligt nok, at det skulde ske for ham, som altid gav gode Raad og var i Besiddelse af store Beregninger og Opfindsomhed.«

Blandt Flyvertroppers gamle, prøvede Værkstedfolk vil jeg lige nævne Snedker Hultmann, »Spaanen« kaldet, vel nok en af Europas dygtigste Arbejdere paa Propelfremstillingens Omraade. Han blev ved et eller andet Jubilæum udmærket med Sølvkorset og gav en udmærket Karakteristik af Forholdet mellem Kammeraterne, da han i den Anledning sagde til mig:

»Der var vist ikke Sølvkors nok til os allesammen, og saa blev det tilfældigvis mig, der fik Lov til at gaa med det paa samtlige Kammeraters Vegne.«

Løjtnant Børge Fischer-Møller bidrager til Smede-Minderne med følgende Historie:

»Før Hærens Flyvertropper blev oprettet som selvstændigt Vaaben, havde vi som Hjælpemandskab de saakaldte Arbejdssoldater, der hjalp til med at trække Maskiner ud og ind af Hangarerne og i det hele taget udførte al Jordtjenesten.

En smeltende varm Sommerdag i Kastrup skulde Eskadrillen have trukket en Maskine ud, og Chefmekanikeren stormede — i det Tempo, han nu havde anlagt for at storme — rundt i Hangarerne og paa Pladsen for at finde den ene Soldat, der var tilbage, og som var til hans Raadighed, for at faa trukket Maskinen ud.

Da Tidspunktet for Maskinens Start rykkede nærmere, og han stadig ikke kunde finde Soldaten, besluttede han sig — dog kun efter de mest indgaaende Overvejelser — til selv at trække Maskinen ud af Hangaren, tværs over Luft-havnsvejen og ud paa Flyvepladsen.

Det lykkedes ham ogsaa, selv om det naturligvis var en haard Tørn, ikke mindst paa Grund af Varmen.

Da han lykkeligt havde faaet Maskinen ud paa Flyvepladsen, og den havde bumpet hen over Græsset og Lufthavnsvejen, sank han udmattet sammen efter de overmenneskelige Anstrengelser, men kom usædvanlig hurtigt til sig selv, da det pludselig begyndte at rumstere i Maskinens Indre, og op dukker den forsvundne Soldat, idet han søvndrukkent gnider Øjnene og siger:

»Hvad, kan man nu ikke engang faa Lov at sove i Fred?«

Og saa vil jeg slutte med en Historie, der rigtig illustrerer Kammeratskabet mellem Flyverne og deres »Smed«:

Den foregaar paa Lundtofte Flyveplads. To Flyvere startede med en af de gamle L. V. G.'er paa en almindelig Øvelsesflyvning.

Efter en halv Times Tid blev de to Banditter pludselig enige om, at de kedede sig, hvorfor de besluttede sig til at bytte Plads. Maskinen laa paa det Tidspunkt midt inde over Gribskov, hvorfor der ikke kunde være Tale om en Landing; paa den anden Side var man saa rart af Vejen, ingen kunde se Een, saa hvorfor ikke bytte, *mens man var i Luften?*

Som tænkt, saa gjort. Maskinen var velflyvende, saa der kunde ingen Risiko være ved den Manøvre!! Ombytningen gik — har jeg senere faaet at vide — for sig paa følgende Maade: Først satte Føreren et eller andet i Klemme ved Siderorshammelen for at sikre sig, at Maskinen, der saa snart Sideroret blev sluppet, vilde have en Tendens til at svinge, skulde blive paa den lige Kurs. Derefter kravlede han, mens han stadig holdt i Pinden, ud paa Underplanet, hvorfra han uden Vanskelighed kunde holde Maskinen i Balance det Øjeblik, det varede, inden Observatøren fra sit Sæde — via det andet Underplan — kunde naa at kravle ind i Førersædet. Her befriede han Siderorshammelen og overtog Styringen, hvorefter Føreren — nu Observatør — smuttede ind i Observatørsædet.

Det hele tog mindre end et Minut, og uden at Maskinen havde tabt hverken Højde eller andet. (Jeg tænker her nærmest paa de to Flyvere, der paa den Tid endnu ikke var udrustede med Faldskærme, hvorfor en Lufttur vilde være endt ... Brr, men det skal vi ikke tænke paa, for der *blev* jo ingen Lufttur ud af det).

Og saa fløj man hjem.

Hjemme paa Pisten var der ingen, som hverken tænkte eller sagde noget, og den hellige Grav saa derfor længe ud til at være vel forvaret. Men i Middagsstunden kom en af Mekanikerne hen til den oprindelige Fører af Maskinen og sagde saadan løst henkastet: »Jeg skal lige have skrevet i Motor-Journalen, sig mig, var I nede og lande paa Jeres sidste Tur?«

Uden at tænke nærmere over, hvad Konsekvenserne kunde blive, svarede den paagældende »Nej«, saa gik det pludselig op for ham, hvilken Dumhed han havde begaaet, han blev dyngrød i Hovedet og skulde lige til at fremstamme en eller anden Undskyldning eller (haabløs) Forklaring, da Frederiksen afskar ham med Bemærkningen: »Saa skriver vi det.«

Saa blev der vekslet et »forstaaende« og et »taknemmeligt« Blik, og ikke talt mere om den Sag.

»Danmarks Frederik« har nu alle Dage været Kammeraterne ved Pinden en god Ven.

NIENDE KAPITEL

Hvad man maatte gennemgaa, før man blev Flyver.

Der melder sig aarligt omkring 200 unge Mennesker paa den militære Flyveskole¹⁾, og da det siger sig selv, at man ikke kan uddanne saa mange, maa Antallet hvert Aar reduceres ganske betydeligt (gennemsnitlig ned til 25—30).

¹⁾ Jeg taler her om Hærens Flyveskole, idet der jo ogsaa findes en Flyveskole ved Marinen.

82 Nu vilde det selvfølgelig være det *nemmeste* at udvælge 25 af de kønneste, tage en Snes Stykker af dem, hvis Navn begynder med Z eller benytte andre lignende »lette«, men dog næppe fyldestgørende, Principper, men da de udvalgte jo helst samtidigt skulde være de baade aandeligt og legemligt bedst egnede, har man valgt at gaa en noget mindre fantasifuld Vej og oprettet de saakaldte Flyverprøver, der falder i fire Kategorier:

1. Den almindelige Lægeprøve.
2. *Lægens* psykotekniske Prøve.
3. *Universitetets* psykotekniske Prøve, samt
4. En ganske almindelig Kundskabsprøve,

om hvilken sidste der er det at sige, at den efter min Tid øjensynlig har udviklet sig i en baade fornøjelig og navnlig mere praktisk Retning. Jeg erfarer nemlig, at et Led i denne Prøve i Dag bestaar i at lytte til en lille Fortælling om en Forretningsmand, der var rejst til Cairo, hvor hans Penge øjensynlig maa være sluppet op, idet det nemlig forlanges, at Flyveraspiranten skal omsætte hans Anmodning hjem om Penge til Telegramstil. Som det vil indses, er dette en gavnlig Øvelse, som en rask Militærflyver senere i Livet ved given Lejlighed vel nok kan finde paa at tillempe til mere hjemlige Forhold.

Om Lægeprøven er der ikke meget at sige udover, at den bestaas paa Grundlag af en Attest udstedt af Synderens Huslæge. Militærets Læger udskiller paa Basis heraf alle halte, hjulbenede og skeløjede samt Folk med for mange eller for faa Nyrer o. s. v., o. s. v., imod hvilken Fremgangsmaade ingen kan have noget at indvende, saa sandt som en Militærflyver jo da i hvert Fald bør baade se, smage og lugte godt.

Endvidere omfatter Lægeprøven en Undersøgelse af Flyveraspiranterne i et Staalkammer (Undertryksrum), for at det kan konstateres, om de taaler at »komme i Højden«. Herom bringer jeg et nyt Uddrag af den før omtalte Studenterkursusstil, skrevet af Kornet Erik Møller:

»Til sidst kom det værste, nemlig en Undersøgelse af Paavirkninger under forskellige Lufttryk. Vi var to Mand og to Læger, som blev puttet ind i et Staal-kammer. Døren blev skruet til, og saa blev Luften langsomt pumpet ud, indtil der var et Tryk derinde som i 6000 m's Højde.

Da Trykket var som i 4500 m's Højde, tog Lægerne Iltmasker paa, mens vi to andre arme Djævnle maatte nøjes med den Ilt, vi kunde finde i Luften, og den var jo noget sparsom. Jeg kunde se, at den anden blev helt blaa i Hovedet, og jeg antager, at jeg selv har haft et lignende Udseende. Varmen derinde blev efterhaanden meget stærk, og Sveden løb af os, men da vi fik Tilladelse til at tage alt Tøjet af Overkroppen, hjalp det noget.

Der var ikke Tale om blot at sidde og stirre ud i den tynde Luft, nej, man maatte sidde og regne Opgaver samtidig med, at man skulde holde Øje med tre Lamper, som stod i en Kasse foran paa Bordet. Der var en rød, en gul og en

grøn, og det var lavet saadan, at Lægerne kunde sidde og tænde dem skiftevis, eller to og to sammen. Min Opgave bestod i, samtidig med at jeg regnede, at slukke Lamperne, men *kun*, naar den røde og den grønne brændte samtidig. Hver Gang der lød et Klik, saa jeg nervøst op, om der nu skulde slukkes, saa det bragte jo lidt Forstyrrelse i Regningen.

Det skete da ogsaa af og til, at jeg slukkede Lamperne, naar det var den røde og den gule, der brændte sammen, ja, det skete endog, at jeg prøvede at slukke dem, naar der overhovedet ikke var Lys i dem. Det trak selvfølgelig fra i Points-tallet. Lægerne maalte vort Blodtryk og lyttede til Hjertet hvert femte Minut. Jeg begyndte at føle mig daarlig tilpas og saa af og til over paa min Lidelsesfælle, og pludselig saa jeg, at han sank sammen som en Klud. Han var besvimet. En af Lægerne rejste sig og stak ham et Iltrør i Munden, hvorefter han kom til sig selv igen.

Lægen, som havde mig at tage sig af, sagde: »Saa, det var den første«. Da jeg hørte det, tænkte jeg: »Nej, Du kan bande paa, det skal blive Løgn, mig skal Du ikke faa nedlagt«.

Det var, ligesom den Beslutning stivede mig af, hvad jeg ogsaa nok kunde trænge til, for jeg var ærlig talt ved at være lidt mat. Endelig, efter at vi havde været derinde i 3 Kvarter, slog Befrielsens Time. Man begyndte gradvis at slippe Luft ind. Skønt det gik saa langsomt, fik jeg nogle næsten uudholdelige Smerter i mine Ører. Jeg fik forklaret, at det skyldtes, at Trykket inde i Hovedet ikke kunde udlignes saa hurtigt som Trykket udenfor, hvad der foraarsagede et stærkt Pres paa Trommehinderne, det var deraf, Smerterne opstod. Jeg blev raadet til at holde mig for Næsen og ligesom puste Luft ud i Ørerne, og det hjalp virkelig ogsaa en Del.

Efter ca. 10—15 Minutters Forløb var vi nede paa normalt Tryk eller rettere sagt oppe. Døren blev aabnet, og dermed var Prøverne forbi. Min Lidelsesfælle fik at vide, at han var dumpet paa Grund af Besvimelsen, men det skulde han ikke være ked af, for det var gaaget adskillige andre paa samme Maade.«

Efter Lægeprøven er i Reglen rundt regnet Halvdelen af Aspiranterne tilbage, og nu opstod i sin Tid Problemet: Hvordan skal vi faa dette Antal yderligere reduceret? Hvorpaa een eller anden klog Mand fandt paa at henvende sig til Universitetet, der omgaaende oprettede en ny Afdeling, som man til Skræk og Advarsel kaldte den »psykotekniske«.

»Kom bare her med Aspiranterne, vi kasserer saa mange, som I vil have det«, sagde Universitetet.

Og saa maatte de ulykkelige gennemgaa den Skærsild, hvis Hoved-Torturpunkter jeg i det efterfølgende skal forsøge at give Læseren et Indblik i.

Men først et Spørgsmaal: »Hvorledes kvalificerede Universitetet sig nu til at foretage disse Prøver?«

Jo, det gik saamænd meget let. Man

1. anskaffede en Bevilling til Konstruktion af Torturinstrumenterne og

2. ansatte et Par Storinkvisitorer, Ingeniør Eriksen fra Belysningsvæsenet og Magister Bahnsen (der faktisk senere har gjort vældig Karriere indenfor Kommunen, hvor han regulerer Tilgangen til Urmagerfaget etc. ved Hjælp af Byggeklodser, smaa Klokker der siger Ding og andet, som han »har hugget Ideen til fra Flyverne«), og disse Herrer gav man *carte blanche*.

Hvilket D'Herrer naturligvis ikke lod sig sige to Gange. De købte løs, og de opfandt, og de pinte, og det gik straalende altsammen.

Som Kronen paa det hele indrettede D'Herrer — til dem af Øvelserne, som *absolut* ikke taalte Dagens Lys — et sortlakeret, mørkelagt Værelse, hvor de rigtig kunde slaa sig løs og rødme i Dølgemaal over hinandens brutale Opførsel og — hvor Blodet ikke kunde ses, naar det sprøjtede op paa Panelerne.

Og hvad var det saa for Prøver, som de rystende vordende Flyvere maatte igennem? Ja, at give en Beskrivelse af samtlige »Skændsler« deroppe paa Universitetet, dertil forslaaar hverken det ene eller det andet af, hvad der staar til min Raadighed, saa jeg skal indskrænke mig til at beskrive de af Højdepunkterne, som endnu, saa mange Aar efter, staar brændt ind i min Bevidsthed.

En af Prøverne bestod f. Eks. i, at man pinte Delinkventen med Banke- og Klokkelyde. Manden blev sat foran et Bord med to Telegrafnøgler. Disse var sat i Forbindelse med et Apparat, som nedskrev alt, hvad der skete, og med et Pendul, der angav, hvor *hurtigt* eller *langsomt* dette skete, og saa gjaldt det om at følge med, naar Forestillingen begyndte. Bødlen havde det i sin Magt at fremkomme *enten* med en Banke- eller med en Klokkelyd, og det var saa Ofrets Sag at trykke paa den ene eller anden Telegrafnøgle (helst naturligvis den rigtige), og dette skulde ske hverken for hurtigt eller navnligt for langsomt.

Der sad man saa i Timevis og trykkede, og ustandselig faldt disse brutale Lyde paa ens efterhaanden blottede og blødende Nerver, mens Pendulet sagde Dik, og Maskinen skrev, og det hele blev kaldt »Hørelsesreaktionsprøven«, og synes De ikke nok, at det er et flot og videnskabeligt Navn?

De samme to Nøgler kunde ogsaa sættes i Forbindelse med visse Foreteelser paa et Lysbilledlærred, hvor »Pinde« pludselig dukkede op enkeltvis eller i Par, over og under hinanden, og hvor det ogsaa gjaldt om at trykke paa den rigtige Nøgle hver Gang, der blev blændet op for en ny Scene af denne spændende Film, der til en Afveksling blev kaldt for »Synsreaktionsprøven« og som ligeledes foraarsagede stort Mandefald.

Naa, naar »Bødlerne« saa endelig efter mange Timers Forløb selv blev kede af at høre paa disse enerverende Lyde (Gud ved, for Resten, om de ikke har haft Vat i Ørene?) overgik de til helt andre Former for Pinsler.

En af disse var af særlig raffineret psykisk Art. Selve Prøven var tilsyneladende ganske let. Den bestod i, at man fik forelagt 10 store Papterninger, at

se til ganske ens, hvad de ogsaa var, bortset fra Vægten, der varierede nogle faa Gram pr. Terning. 85

Den yderst enkle Opgave, vi fik stillet, var at ordne disse Terninger paa Bordet foran os — *efter Vægt*. Og Alternativet var at dumpe. Mindre »brutalt« kan det ikke godt siges. Saa De kan tro, at der blev svedt — og dumpet naturligvis — over de forb... Terninger, lige til en behjertet Flyveraspirant i et uset Øjeblik fandt paa at mærke Terningerne ganske forsigtigt i det øverste højre Hjørne, fra hvilken Dag Dumpeprocenten faldt til 0 i den Prøve, som saa til stor Sorg for næste Aars Kandidater blev afskaffet.

Naa, der var jo Prøver nok endda, og faldt der fra Tid til anden en af dem fra, opfandt man bare nye, hvorfor der hele Tiden var nok til at faa kasseret det generende Overtal af Aspiranter.

Mens vi taler om at snyde — og jeg beder Læserne ikke være alt for strenge i Deres Bedømmelse af vi stakkels Flyveraspiranters Moral, husk, hvad der stod paa Spil for os, — kan jeg lige nævne et andet Tilfælde, hvor et klogt Hovede fandt paa Udvej.

Det var den Prøve, der skulde tjene til at udrydde de skeløjede Aspiranter.

En skeløjet siges nemlig ikke at kunne bedømme Afstande helt korrekt og kan derfor i Følge en viselig Bestemmelse ikke blive Flyver, og nu havde man altsaa konstrueret et Apparat til Gavn og Glæde for denne Kategori.

Apparatet bestod af en 5 m lang Kasse med et Hul i den ene Ende, gennem hvilket man kunde se, hvad der foregik inde i Kassen. Her var der anbragt tre hvide Pinde. De to paa Siderne var fastsiddende, mens den i Midten kunde køre frem og tilbage paa en lille Slæde. Denne Kørsel kunde Dumpekandidaten regulere ved Træk i to Snore, der styrede henholdsvis »frem« og »bak«, og Opgaven bestod nu i, at den midterste Pind skulde sættes i Gear og køres frem og tilbage, til den *stod nøjagtigt paa Linie med de to andre*. Og lad mig sige det straks, at mens denne Prøve sikkert vilde være Legeværk for Dem og Deres, saa er den ganske umulig at faa blankt Ug i for den, der er blot en lille bitte Smule klædeligt skeløjet.

Naa, her var der jo selvfølgelig ogsaa en Dag en rask Mand, der fandt paa Udvej. Da Læreren et Øjeblik havde sin Opmærksomhed henvendt paa et andet Offer, lukkede han ganske simpelt Kassen op, med Fingrene førte han saa Midterpinden paa dens reglementerede Plads, derefter gik han til »Tandlægestolen« — af Forfatteren saaledes kaldet, paa Grund af de Pinsler man udstod i den — satte sig ned, trak forsigtig i »Bak«-Tovet, til han kunde mærke, at det strammede, og Pinden derhenne begyndte at vakle, saa førte han Enden af Tovet ned til Stolesædet, *kneb* sig eftertrykkeligt i Laaret udfor det Sted, hvor Tovet endte, og kunde nu — indenfor Smerteperiodens Varighed — score højeste Pointsantal i denne Prøve saa mange Gange i Træk, som den forbløffede Ingeniør Eriksen forlangte det.

En særlig »brutal« Form for en Prøve var en specielt konstrueret Stol, i hvilken Delinkventen blev sat op med tilbundne Øjne og snurret rundt, til Bahnsen (for det var *hans* Yndlingsprøve) haabede, at man ikke mere vidste, hvor gammel man var. Saa blev Stolen ved Hjælp af en Motor og noget Trisseværk hældet i en eller anden Retning, og Ofret skulde nu meddele, i *hvilken* Retning, frem, tilbage, til højre o. s. v. han hældede. Og dette Svar skulde helst komme, »inden Motoren var sat i Gang«.

Til Dato har jeg ikke kunnet begribe Nyttens af denne Prøve. Det er selvfølgelig rigtigt, at man helst skal kunne mærke, om ens Maskine glider forlæns eller baglæns; men naar jeg er oppe og flyve, har jeg dog kun sjældent et Lommestørklæde for Øjnene eller Magister Bahnsen siddende bagved mig, saa Prøven har altid forekommet mig ret overflødig.

Dette Synspunkt kunde man forøvrigt tilsyneladende gøre gældende ogsaa for mange af de andre Prøvers Vedkommende. Disse blev nemlig først opfundet saa sent, at man allerede havde naaet at faa uddannet en 3—4 Hold Flyvere inden den »Bahnsen/Eriksenske Rædselsperiode«, og da Flyvertropperne tilsidst maatte give efter for d'Herrers indstændige Forlangende om ogsaa at faa Lov til at »pine« de allerede uddannede Flyvere, viste det sig — at Halvdelen af disse DUMPEDE — og det ikke engang den dummeste Halvdel.

Det paastaas, at Ingeniør Eriksen efter denne Opdagelse af Ærgrelse ikke tog Næring til sig i en hel Uge.

Som et Modstykke til denne Historie kan jeg meddele, at den Elev, der klarede sig *bedst* til de psykotekniske Prøver i 1925, var den *første* til at afgang fra Skolen, dog ikke før han — i blind Tillid til Konsortiet Bahnsen/Eriksen — havde bestilt 500 Visitkort med fulde Navn og Adresse: Flyveskolen.

Den 1. Maj indløste han Visitkortene — ikke en Dag for tidlig — for den 2. afgik han.

Jeg kunde blive ved med at fortælle (afsløre) »Sjofelheder« fra denne uanstændige Epoke i det kongelige danske Universitets Historie, men skal dog undlade at gøre dette, dels af Hensyn til Universitetets Værdighed, dels ogsaa af Pladshensyn og sluttelig, fordi disse Prøver Gudskelov blev modificeret i 1939, da Ingeniør Eriksen, som vi paa Bunden allesammen holdt meget af, maatte indskrænke sig til at lade sit Lys skinne i Belysningsvæsenet, mens den rare Magister Bahnsen helt kunde hellige sig sine Læredrenge, hvorved han for Fremtiden kun *indirekte* faar Indflydelse paa danske Flyverskæbner.

I dette Aar overtog Flyvertropperne nemlig selv alle Prøverne og er nu selv Herre over, hvem af dem, der dumper, der skal bestaa — og omvendt.

»Var det ikke en grusom Salve, synes De?«

Hvis det — hvad jeg haaber — er lykkedes mig at faa disse Prøver til at staa nogenlunde lyslevende for Dem, skyldes det den Omstændighed, at jeg for ganske nylig har haft Lejlighed til at genopfriske »Rædslerne« fra dengang.

Løjtnant Rydmann og jeg fik nemlig for kort Tid siden Professor Rubins Tilladelse til at lokke Ingeniør Eriksen op paa Universitetets psykotekniske Institut, hvor vi — i Ferietiden — kunde forvente at blive alene med ham. Det var saa vor skumle Plan, at vi vilde underkaste *ham* den Tortur, som *han* i gamle Dage lod gaa ud over os¹⁾. Som en passende Forberedelse inviterede vi ham til Frokost paa Café de l'Université (som De ser, viste Valget af Stedet noget Lune), og saa var det altsaa Mening, at vi, for lettere at »faa Bugt med ham« efter Frokosten, vilde »drikke ham fuld«.

Desværre maa Eriksen have haft en Anelse, for han kvalte vort Forsøg i Starten ved paa den venlige Invitation: »En Snaps, Ingeniør Eriksen?« at svare: »Tak, en halv«. Og saa var vi jo klare over, at han var lige saa klog som vi og mindst lige saa klog som i gamle Dage.

Men *den* Tilfredsstillelse havde vi da, at fik *vi* ikke *ham* i Gyngen, saa fik *han* i hvert Fald heller ikke os i den, og derfor gik begge Parter fredeligt ved Siden af hinanden deroppe i det mørke Værelse og »genoplevede i Aanden« de Indtryk, jeg her har forsøgt at delagtiggøre Læserne i. Og som viste sig ikke at være nær saa slemme, som vi i sin Tid forestillede os dem.

For en Fuldstændigheds Skyld skal jeg til Slut lige omtale Lægens psykotekniske Prøve. Den bestod af saa mærkelige Ting som at balancere med en Blyant paa Enden af en Lineal, spille Domino (efter nogle af Dr. Brinch selv opfundne Regler, for at ingen af os paa Forhaand skulde være gunstigere stillet i Konkurrencen end de andre) samt i at give Kort.

Denne sidste Prøve var vi først noget i Vildrede med. Ikke for det — at give Kort havde vi jo naturligvis allesammen lært; men hvad i Alverden kunde denne Prøve have med Uddannelsen til Flyver at gøre? Længe spekulerede vi forgæves, og Løsningen fik vi forøvrigt først, *efter* at vi havde bestaaet og var kommet paa Flyveskolen. Saa gik det nemlig op for os, at Prøven var *forlangt indlagt af Lærerne ved Flyveskolen*, for at det ikke skulde komme til at gaa altfor langsomt, naar der skulde spilles Kort i den altfor knapt tilmaalte Middagspause, hvorfor de havde stillet som en Betingelse for at undervise, at *ingen Elev med en Tid af under 19 Sekunder pr. »Giv« maatte bestaa*.

Iøvrigt forlyder det, at denne Prøve gentagne Gange senere er blevet lavet om. I sin Tid var det nemlig Bridge, der blev spillet, senere blev l'Hombre moderne, og i Dag spilles der kun Mausel derude. Og selv Flyverprøverne maa skam følge med Tiden. Hvad de da ogsaa har gjort til den yderste Konsekvens, idet de som sagt i Dag er nogenlunde helt afskaffede.

Dog, saa længe de varede, var de skam meget sjove, og for at være retfærdig maa det ikke glemmes, at paa den ene eller den anden Maade *skulde* de 200 Aspiranter reduceres til 25. Og saa har Ræsonnementet vel været, at den ene Prøve kunde være lige saa god som den anden.

¹⁾ Alt det vidste Professor Rubin selvfølgelig ikke noget om — det maa De endelig ikke fortælle ham!

Til sidst en lille Hændelse ved en af de Prøver, som var henlagt under Lægen, den som jeg har beskrevet i Afsnittet om Oberst Koch, og som bestaar i, at man skal holde Vejret.

Det var nuv. Kaptajn *Edsen Johansen* (Strauss), der var oppe til Prøven. Han havde faaet Klemmen paa Næsen, og Lægen var i fuld Gang med at tælle Sekunderne:

»Et Minut og tyve Sekunder ... halvandet Minut ... et femogfyrre ...«

Lægen var *meget* imponeret; men udover, at Strauss var blevet lidt blaa i Ansigtet (som vi plejede at blive det under den Leg), var der ikke noget at mærke paa ham.

»To Minutter og ti Sekunder ... tyve Sekunder ... To et halvt Minut ...«

Først nu bliver Doktormanden opmærksom paa nogle konvulsiviske Trækninger omkring Munden paa Ofret; de bliver stærkere og stærkere, og til sidst dratter den ulykkelige Strauss om paa Gulvet — væk, besvimet.

Lægen skynder sig at faa ham op paa et Bord, og der viser det sig nu, at den stakkels Mand har — faaet Krampe i Munden, saa han, trods et naturligt og inderligt Ønske herom, overhovedet ikke er i Stand til at lukke den op. Det er Lægen imidlertid heldigvis — Strauss' Mund altsaa — men da dette er forbundet med visse Formaliteter og Hensyn til den professionelle Etikette, gaar der yderligere nogle kostbare Sekunder, før Strauss endelig vaagner op og faar at vide, at han *har slaaet selveste Oberst Kochs Rekord i at holde Vejret med adskillige Sekunder.*

Da »Æren er det fejreste Træ i Skoven«, glædede denne Meddelelse ham efter Sigende næsten lige saa meget som den Omstændighed, at han slap fra Vejtrækningsprøven med Livet.

TIENDE KAPITEL

Hvad Flyvere saadan oplever.

I dette Kapitel lader jeg nogle af Kammeraterne fortælle om deres Fornemmelser under forskellige Former for Flyvning, saa Læseren faar et Indtryk af, hvorledes det gaar til, naar Vind, Vejr eller andre Omstændigheder sammensværger sig imod Flyveren.

Politibetjent *Sigurd Høy* fortæller om *Taageflyvning uden Radio*:

»Som det vel er de fleste flyveinteresserede bekendt, afslutter Flyveskolen hvert Efteraar Flyveruddannelsen med en Danmarkstur — en Tur som sædvanligvis strækker sig over 3 Dage, i hvilke de nybagte Flyvere saa faar Lov til at navigere over de mere ukendte Dele af Landet.

I 1936, da jeg var Elev paa Flyveskolen, var vi saaledes paa den tredie Dag — paa nær et Par Maskiner, som var nødlandet — velbeholdne naaet til Flyvepladsen ved Palsgaard efter en Tur fra Aalborg i et Vejr, der i alt Fald for os Elever syntes at have ringe Sigtbarhed.

Paa Grund af Vejret var det den Dag umuligt at gennemføre det sidste Stræk til Værløse, og det blev derfor bestemt, at nuværende Luftkaptajn Hedall Hansen (dengang kaldet »Yankee«) tidligt næste Morgen i den 2-motorede »Dragon« eller »Skolestue«, som den ofte benævntes, skulde flyve til Værløse for at hente et Understel til en af de nødlandede Maskiner — en saakaldt »O-Potte« — for at hele Flokken, ialt ca. 20 Maskiner, kunde komme samlet hjem.

Af en eller anden Aarsag havde jeg faaet Lov til at gøre Turen med, og vi tørnede ved Daggry ud af Sengene for at tiltræde Flyvningen over Kattegat; men »God Morgen« — en tæt Taage havde i Nattens Løb lagt sig over Vand og Land, saa det daarligt var til at se en Haand for sig. En Vejrmedling fra Værløse oplyste, at det derovre ikke stod bedre til.

Vi saa saa Tiden an i nogle Timer, men Vejret ved Palsgaard forblev uforandret. Hen paa Formiddagen oplyste Værløse, at Sigtbarheden dér bedredes, og »Yankee« besluttede derfor at forsøge at naa over.

»Dragonen« blev startet op, og da man hverken helt eller halvt kunde se til den anden Ende af Pladsen, maatte vi straks fra Starten indstille os paa at flyve Blindflyvning.

Vi var næppe i Luften, før al Jordsigt var umulig. Det var haabløst at forsøge at gaa under Taagen, og Føreren var alene overladt til sine Instrumenter. Jeg lagde Mærke til, at han under Stigningen foretog et Sving og derefter lagde Maskinen ind paa en fast Kurs, og i de følgende tre Kvarter kunde vore sultne Blikke ikke øjne andet i Verdensrummet end vor egen forladte Maskine.

Man skævede engang imellem til Motorerne og lyttede til deres Gang i Bevidstheden om, hvor daarligt vi herude over Kattegat var stillet, hvis et eller andet skulde hænde med »Mekanikken«. Men alt forløb normalt, og omsider fik vi Landkending, da vi befandt os over Roskilde Fjord.

Kort efter landede vi paa Værløse Flyveplads og fik indladet de omtalte Reserveredele, hvorefter vi tiltraadte Tilbageturen, idet en Vejrmedling fra Palsgaard lød paa, at Sigtbarheden dér havde bedret sig noget.

Over Sjælland kunde vi mageligt holde os under Taagen, men straks da vi naaede ud over Vandet ved Røsnæs, begyndte det at knibe. Vi blev trykket længere og længere ned, og til sidst kørte Maskinen bogstavelig talt med Hjulene paa Vandet; men efterhaanden blev det for »tykt«, og vi maatte op over.

Umiddelbart efter at Maskinen var begyndt at stige, strøg vi henover en mørk Tingest, og vi skimtede svagt Omridset af et større Skib. Det løb mig koldt nedad Ryggen ved Tanken om, hvad der vilde være hændt os, hvis vi

90 blot havde »kørt« nogle faa Sekunder længere paa Vandet. Men Lykken havde staaet os bi, og vi kunde fortsætte Kursen mod Palsgaard.

Da vi efter Tidsberegningen skulde være i Nærheden af Kysten, begyndte Føreren at tage Højde af for at faa Landkending. I 100 m kunde vi daarlig se Planspidserne paa Maskinen, og efterhaanden sank Højdeemaaleren til 75 — 60 og 50 m, uden at vi kunde øjne det mindste af det eftertragtede »Fastland«. Derimod havde vi hvert Øjeblik Chancen for at blive ubehageligt overraskede ved at tørne mod opragende Genstande. For ikke at løbe nogen større Risiko tog Føreren derfor tilsidst den kloge Beslutning at vende om.

Ved Kalundborg lysnede det, og vi gik derfor ned for at telefonere til Palsgaard, og vi fik herfra den Besked, at man havde hørt os omtrent over Pladsen.

Havde vi haft Radio om Bord, var det hele jo blevet simplificeret og havde eventuelt muliggjort Landing; men Føreren havde paa denne Ekspedition udført et pænt Stykke Blindflyvningsarbejde, og jeg som Elev havde faaet endnu mere Tillid til Flyvning, end jeg i Forvejen havde.«

Militærflyveren, Kaptajn *N. v. Holstein-Rathlau* fortæller om en *Højdeflyvning*:

»Den første August i skønt letskyet Vejr startede jeg fra Værløse Flyveplads for at udføre en af de Højdeflyvninger, som var foreskrevet ved Uddannelsen af Jagerflyvere. Maskinen var en Gloster-Gauntlet, udstyret med Iltapparat og Barograf, og min Ordre lød paa, at jeg i en halv Time skulde opholde mig i en Højde paa 8000 m eller derover.

Højdeflyvning er absolut ikke morsomt, det tager en lille halv Time at naa op, og Motoren skal trække kraftigt, man føler selv en Anstrengelse ved, at Maskinen arbejder sig op ad den usynlige Bakke med stor Stigning og en Længde paa halvandet Hundrede Kilometer. Temperaturen i denne Højde er ca. $\div 35^{\circ}$ og Lufttrykket omkring $\frac{1}{3}$ af det normale. Man har Iltmaske for Underansigtet og saa meget tykt Tøj paa, at man knapt kan bevæge sig. Fra 5—6000 m begynder man at lukke op for Ilten, og efterhaanden som Højden voser, øger man Tilførslen. En halv Time i 8000 m med en Maskine, som har en Brugshøjde af 3000 m, er ikke overvældende spændende. Manøvreedygtigheden er ringe, og man taber meget let Højde, som er vanskelig at indvinde igen. For at faa Tiden til at gaa var det blevet en Sport inden for Eskadrillens Flyvere at bruge Tiden til Konkurrence om at naa det største Udslag paa Barografen. Rekorden var paa 10.100 m, og nu vilde jeg forsøge at naa i alle Tilfælde lige saa højt.

Det gik godt, indtil de 9000 m var passeret, men saa fik jeg en mærkelig Svien i Øjnene, Lyset blændede mig, og jeg lavede derfor et skarpt Drej for at faa Solen i Ryggen, hvilken Manøvre kostede mig et Højdetab paa et Par Hundrede Meter. Jeg steg igen, men Lyset generede mig stadig. Maskinen forekom mig at være inde i en løs Skydannelse med et meget generende Skær, men jeg

lukkede Øjnene lidt i og steg stadig. Med et mærkede jeg, at Farten blev voldsommere, og saa til min Forbavselse, at jeg igen havde sat min haardt tilkæmpede Højde til paa en Rutschetur paa nogle Hundrede Meter. Var det Ilten, det var galt med??? Jeg drejede lidt paa Reguleringshanen, men følte stadig den kølende Iltstrøm imod Læberne inde i Masken. Nu *vilde* jeg naa de 10.000 m — og atter sled Maskinen sig opad. Jeg fik vist atter et Par Smaature nedad, men fortsatte hver Gang troligt imod Himmelhvælvingen. Men pludselig mærkede jeg en svag Susen, der voksede til en voldsom Hysten og Fornemmelsen af en rasende Fart. Hele Luftfartøjet sitrede, og det sang i Motor og Barduner. Fartviseren havde været hele Periferien rundt, og Højdemaaaleren viste nu kun 3000 m. Det var vel nok et ordentligt Dyk, men var Maskinen mon konstrueret til det? Hurtigt trak jeg Gashaandtaget tilbage og saa Jorden komme imod mig med rivende Hast. Jeg trak Pinden helt tilbage, det sortnede for mine Øjne, og det voldsomme Pres skyllede alt Blodet ned i Benene. Farten forekom mig stedse stigende. Havde jeg mistet mit Højderor??? Jeg prøvede at dreje Hovedet, men umuligt — jeg var trykket ned i Førersædet af Centrifugalkraften og kunde ikke bevæge et Lem.

Endelig sagtnede Farten. Jeg kiggede paa Højdemaaaleren — 1500 m, fuld Gas igen og saa opad. Mit Hoved værkede, det sang i Ørene, og Blodet bankede i Tindingerne. Jeg fik revet Iltmasken af, og indaandede frit og ubesværet den rene Luft. Hovedsmerterne fortog sig imidlertid ikke. Desværre fik jeg altsaa ikke sat nogen Højderecord, men jeg fik lavet et Dyk, som sikkert kun faa frivilligt vil gøre mig efter.

Efter 20 Minutter havde jeg vænnet mig nogenlunde til det ændrede Lufttryk, havde faaet Ro over mig selv og lagde saa an til Landing.

Ved senere Undersøgelse viste det sig, at Aarsagen til den pludselige Nedtur var Mangel paa Ilt. Det er nemlig i den store Højde ikke nok at faa Ilt, Ilttrykket skal ogsaa have en saadan Størrelse, at Blodet kan optage Ilten, og det havde ikke været Tilfældet.«

Militærflyveren, Sekondløjtnant *Holger Pedersen* (»lille Petter«) fortæller os om et *Faldskærmsudspring*:

»Under det store Flyvestævne, som blev afholdt i Kastrup Lufthavn i Aaret 1930 af Foreningen »Danske Flyvere« i Forbindelse med Dagbladet »Politiken«, og hvortil der var 50.000 Tilskuere, søgte Stævneledelsen Ministeriet om Tilladelse til at laane en af Hærens Faldskærme til et Faldskærmsudspring under Flyvestævnet; at jeg blev udtaget til at udføre Springet, skyldtes, at jeg paa daværende Tidspunkt kun vejede 120 Pund. Hærens Skærme har nemlig en Synkehastighed paa ca. fem Meter i Sek., hvorimod de store Opvisningsskærme, der ellers bruges ved Flyveopvisninger, kun har en Synkehastighed paa tre Meter.

Om Lørdagen pakkede jeg selv min Skærm sammen med to Flyvekammerater, Løjtnanterne Iversen og Meincke, hvorefter den blev laaset inde paa mit Værelse paa Baadsmadsstrædes Kaserne.

Om Søndagen var der først Opvisning af Hærens Maskiner, og den kendte Kunstflyver Victor Glardon, som skulde lave tre Numre i Kunstflyvning, havde fløjet de to, da Turen kom til mig.

Under hele denne Del af Stævnet havde jeg siddet paa Halvtaget ved Rohrbach-Hangaren sammen med mine Kammerater. Da jeg rejste mig for at gaa over til Maskinen, hvorfra jeg skulde springe, fik jeg forskellige Bemærkninger med paa Vejen. Først bad vor Skomager, om jeg ikke vilde lade være at springe, da jeg endnu skyldte 40 Kr. paa mine Støvler, og Sergent K. Larsen trykkede mig i Haanden og sagde: »Farvel, lille Petter. Vi ses ikke mere, for jeg har pillet ved Skærmen, saa den overhovedet ikke kan folde sig ud, men jeg lover Dig, at jeg i hele næste Uge hver Dag skal gaa ud og synge lystige Sange paa Din Grav.«

Da jeg kom over til Maskinen, hjalp Kaptajnløjtnant Edsen Johansen mig med at spænde Skærmen paa, og saa var jeg klar. Springet skulde foretages fra en af »Det Danske Luftfartselskab«s Maskiner, en Fokker F—VII, som blev ført af Løjtnant Svend Steinbeck.

Jeg skulde springe fra 600 m's Højde, det var højt og klart Vejr, og Vinden blæste $3\frac{1}{2}$ m/Sek., saa Forholdene var ideelle. Med i Maskinen var Kaptajnløjtnant Michael Hansen, kendt fra sin Australiensflyvning, og Løjtnant Iversen. De skulde overvaage, at jeg sprang, naar Maskinen var i den rette Afstand fra Pladsen, saaledes at jeg kunde lande paa Kastrup Lufthavn. Steinbeck gav Gas, og det forekom mig, at jeg aldrig før saa hurtigt er kommet til 600 Meters Højde, til Trods for at jeg alle Dage har været Jagerflyver.

Da vi var i den rette Afstand fra Pladsen, gav Michael Hansen Tegn til, at jeg skulde springe. Han var hvid i Hovedet som en kalket Væg, — Gud ved, hvordan jeg selv har set ud?

Det var let at komme ud af Maskinen, for Døren var taget af. Da jeg syntes, der var langt ned, kastede jeg mig baglæns ud.

Den første Fornemmelse, jeg havde, var, at Skærmen røg til Vejrs, som var jeg skudt ud af en Kanon. Endelig kom den dog i Ro, og jeg kunde se, at Vinden førte mig hen imod Pladsen. Lidt senere mærkede jeg ogsaa, at Skærmen begyndte at dale. Først havde jeg paa Fornemmelsen, at det gik saa langsomt, at jeg vilde lande i Malmø i Stedet for paa Lufthavnen, senere mente jeg, at Midten af Øresund passede bedre, men da der laa 8 Motorbaade klar til at gaa ud, havde det jo ikke spillet nogen Rolle.

Til sidst troede jeg, at jeg vilde havne nede imellem de ni Tusinde Biler, der holdt paa Parkeringspladsen. Det hele forløb imidlertid, som det skulde, og jeg landede lige midt paa Pladsen.«

Militærflyveren, nuv. Kaptlt. *Birkhede* fortæller om en spændende Oplevelse i »Nordisk Pokalflyvning 1936« i Sverige. Vejret var under denne Flyvning saa daarligt, at store Dele af *Flyvningen maatte foregaa »helt nede i Trætoppene«*.

»Tirsdag den 19. Maj 1936 mellem Kl. 10.00 og 11.00 startede nogle danske Militærflyvere fra Kastrup Lufthavn med Kurs mod Sverige, hvor de skulde deltage i Nordisk Pokalflyvning.

Maskinernes første Maal var Ljungbyhed, hvortil blev fløjet i Formation. Herfra gik Turen videre enkeltvis over Göteborg, Jönköping til Norrköping, hvor vi skulde overnatte, fordi der ikke før den 20. maatte landes paa Stockholms nye Flyveplads, Bromma, der var vort egentlige Maal, idet Pokalflyvningen saavel skulde begynde som ende der.

Efter en festlig og fornøjelig Aften i Norrköping, hvor vi var Flyveklubbens Gæster, fortsatte vi næste Dag over Vesterås til Stockholm. Sjældent — for ikke at sige aldrig — har jeg paa nogen Flyveplads set et saadant Virvar af Maskiner, der paa een Gang forsøgte at lægge an til Landing. Bedre blev det ikke, at fem Polakker, flyvende en ny Jagertype, havde fundet ud af, at netop Tidspunktet, da næsten samtlige »Gæster« indtraf, var velegnet til at imponere saavel Stockholmerne som fremmede med en djævleblændt Opvisning i Kunstflyvning i lav Højde over Pladsen; men endskønt det varede længe, lykkedes det dog efterhaanden alle at naa velbeholdne ned paa Bromma's cementerede Landingsbaner.

Den næste Dag var der Instruktion for Pokalflyvningen og derefter en Gennemgang af Flyvningens Bestemmelser med Oberstløjtnant Bjarkov, der havde trænet os til Flyvningen. Inden vi blev »sluppet løs« for at se paa Byen, henstilledes med et Smil til os: »Ingen giver op; alle gennemfører selvfølgelig uden Hensyn til Strafpunkt.« Maaske var der tænkt paa Vejret, for Skyerne laa den Dag lavt ned over Klipperne omkring Flyvepladsen.

Starten den følgende Dag begyndte i »højt« Vejr. Kun en enkelt lille, hvid Sky drev henover Himlen, der dog snart skulde skifte Udseende. Inden Dagens Etape var tilbagelagt, havde vi haft en meget haard Tur med Flyvning gennem voldsomme Regnskyl over Steder, hvor Klipperne pludselig forsvandt op i Skyerne, saa man for at slippe igennem maatte ud af sin Kurs. Ydermere var Vejret blevet meget uroligt, og Maskinerne kastedes ublidt op og ned.

Havde Vejret været daarligt paa Flyvningens første Dag, var det mere end slet den anden, da vi skulde flyve fra Jönköping over Vesterås til Stockholm. Skyerne laa nedover Klippesiderne, og i Dalene udfyldte en tæt Regntykning Mellemmrummene.

Vejrmeldingerne viste imidlertid en Tendens til Bedring, og Maskinerne ventedes i Stockholm, hvorfor Starterne efter en Udsættelse paa et Par Timer paa begyndtes.

94 Paa denne Dags første Etape, mellem Jönköping og Vesterås, skulde jeg komme ud for en spændende Oplevelse:

Jeg fløj en lille Tiger Moth S—8, hvis Motor hidtil havde virket upaaklageligt. I Observatørsædet havde jeg Flyvemekaniker Skov, der under vore Mellemlandinger »kælede« for Motoren og sørgede for, at den var fyldt op med Benzin og Olie.

Første Halvdel af Etapen passeredes. Moth'en fo'r ud og ind mellem Klippepartier og Trægrupper, op og ned som i en Rutschebane. Motoren spandt, saa det var en Fornøjelse, men trods den noget zigzag'ede Kurs lykkedes det at overholde Flyvetiderne ved et lille ekstra Tryk paa Gashaandtaget.

Imidlertid begyndte det igen med tæt Regn, og ofte havde Regnen Karakter af hele smaa Skybrud. Sigtbarheden blev daarligere og daarligere, og Chancerne for at naa Maalet, Vesterås, til den opgivne Tid var efterhaanden minimale, idet det var ganske umuligt at holde Kursen.

Skov saa betænkelig ud, og lidt efter pegede han pludselig mod Jorden. Ganske nær os paa en lille Eng stod en Maskine. Havde »han« opgivet at komme videre? Hvad det var for en Maskine, og hvem det var, kunde ikke ses, thi i næste Sekund var alt igen graat i graat. Jeg var saa heldig at finde en lille Sø, der strakte sig i den rigtige Retning, og i en halv Snes Meters Højde gik det videre mod Maalet.

Endelig naaede vi ud over Mälaren. Her var der da ingen Klipper, vi kunde risikere at komme for tæt paa. Skov aandede lettet op — morsomt er det jo ikke at skulle sidde uvirksom og stole paa en andens Evne til i Ordets bogstavelige Forstand at »klare Skærene« — kiggede paa Uret og opdagede, at der helst ikke skulde gaa ret mange Minutter, før vi igen saa Land paa Nordsiden af Mälaren, hvor Vesterås ligger.

Regnen skyllede stadig ned i stride Strømme. Sigtbarheden var mildest talt slet, men med Maalet vinkende tæt forude mente jeg alligevel, at nu var det værste overstaaet. Dog skulde jeg endnu opleve nogle yderst spændende Minutter.

Pludselig begyndte Motoren, der jævnt og støt havde gaaet sine 1800—1900 Omdrejninger i Minuttet, at »snakke med«. Et Par høje Knald lød, Gangen blev »hakkende« og ujævn, og Motorens Omdrejningstæller viste kun mellem 1500 og 1600 Omdrejninger. Moth'ens Hastighed aftog tilsvarende, hvorfor jeg gav mere Gas. Kun en Række Knald var Resultatet. Omdrejningstællerens Viser var nu nede paa 1300—1400 Omdr./Min. Maskinen nærmede sig Svævehastigheden, og min i Forvejen ringe Højde formindskedes Meter for Meter, medens jeg ved at føre Gashaandtaget frem og tilbage forsøgte at faa Motoren til at virke.

Kun et Mirakel kunde bringe Maskinen ind over Land. Vand og kun Vand var at se, men pludselig skete Miraklet. Ganske umotiveret begyndte

Motoren igen at arbejde, som den skulde. Maskinen fo'r frem. Skov og jeg smi- lede tilfredse til hinanden, og snart efter skimtedes en mørk Stribe forude ... Land.

Vort Smil forsvandt dog igen lige saa hurtigt, som det kom. Motoren gjorde paany Knuder, og denne Gang syntes den at være ganske »uimodtagelig for Fornuft«. Omdrejningstælleren viste ca. 1200 Omdrejninger. Moth'en »vaklede« af Sted med ringe Hastighed som en vingeskudt Fugl, medens Hjulene mere og mere nærmede sig Vandfladen.

Den nærmeste Kyststrækning viste sig at være en stor Skuffelse. Klipper, højere end vor Flyvehøjde, kom til Syne overalt. Skov pustede Svømmevest op, han var helt blaa i Hovedet, og jeg arbejdede med Gashaandtaget, medens Reg- nen piskede os i Ansigtet.

Intet hjalp. Vi gjorde klar til Nødlanding paa Vandet. Maskinen svævede henover Mälarens Overflade, og jeg syntes allerede, jeg kunde mærke Hjulene røre ved Vandet, da Motoren efter en Række kraftige Eksplosioner ... igen be- gyndte at trække.

Faa Minutter efter fik vi Øje paa Hangarerne paa Vesterås Flyveplads, og kun et Par Sekunder forsinket strøg vi over Maallinien.

Vi slap for at »faa vaade Fødder«, og samme Eftermiddag ankom vi til Stock- holm, hvor en Sølvallerken — overrakt af Prinsesse Sibylle af Sverige — dan- nede Afslutningen paa en spændende Oplevelse.«

Nuværende Kaptajnløjtnant Brandt-Møller foretog en Dag en Øvelse i *Blind- flyvnings-Spind*, som nær var endt galt.

For at Læserne kan faa det rigtige Indtryk af Historien, maa jeg først for- klare, at af alle de Situationer, en Flyver kan komme i, er Flyvning i Taage en af de farligste, og det er derfor af yderste Vigtighed, at allerede den ganske unge Elev lærer at flyve sin Maskine »paa Instrumenterne«, d. v. s. uden Hjælp af Horizonten, Jorden under sig eller Skyerne omkring sig. Hvis en Maskine ikke flyves ganske korrekt, er den tilbøjelig til at gaa »i Spind«, og dette er en overordentlig farlig Sag. Særlig naar man flyver i uigennemsigtige Skyer og Taage, er det af stor Betydning for Flyveren at kunne komme ud af denne Manøvre *alene* ved at se paa Instrumenterne.

Dette øves under den saakaldte »Blindflyvning«, hvor Eleven sidder inde under en uigennemsigtig »Kaleche«, mens hans Lærer har det normale Udsyn og derfor straks er i Stand til at gribe ind og bringe Maskinen paa ret Køl, lige meget hvor meget Eleven roder i det.

Da Løjtnant Brandt-Møller en Dag var oppe for at øve saadanne »Blindflyv- nings-Spind«, var det nær gaaet galt. Han var alene i Maskinen, der paa denne Tur derfor selvfølgelig ikke have Kalechen slaaet ned, og havde faaet Ordre til at øve sig i at sætte Maskinen i Spind og bringe den ud igen udelukkende ved

96 Hjælp af Instrumenterne, idet han skulde tvinge sig selv til ikke at kigge ud under Manøvren.

Brandt-Møller havde allerede flere Gange været i Spind og ude af det igen, men saa kom der pludselig en Manøvre, hvor Instrumenterne drillede. De to vigtigste af disse er Krængnings- og Drejningsviserne, og før disse to *samtidig* staar paa Nul, ligger Maskinen ikke i normal Flyvestilling.

Og ved denne Lejlighed var det, som om der var faret en Djævel i Instrumenterne. Viste Krængningsviseren Nul, saa var der til Gengæld et Kæmpe-udsving paa Drejningsviseren og omvendt. Brandt-Møller kunde selvfølgelig meget hurtigt have faaet Maskinen til at makke ret ved blot at kaste et Blik udenfor; men det var blevet ham lidt af en Stædighedssag, at han *vilde* have de to forb Visere til at falde til Ro, saa han blev ved.

Og endelig efter mange forgæves Forsøg lykkedes det saa for ham. Maskinen laa i Normalstillingen, og Flyveren kunde tillade sig at kaste et Blik paa Jorden under sig. Hvem kan, som det saa smukt hedder i Romanerne, beskrive hans Rædsel, da denne viste sig at ligge *kun 100 m under Maskinen*.

Forstaar De, min Læser, Betydningen af denne lave Højde? Næppe, men saa kommer Gyset maaske, naar jeg forklarer Dem, at saadan en Skolemaskine, som B.-M. var oppe med, forbruger netop 100 m's Højde pr. Spind (Omdrejning), og at Flyveren, hvis de to Instrumenter blot havde drillet ham *nogle faa Sekunder længere*, uvægerligt vilde være endt et godt Stykke nede i Jorden.

I sin Iver for at faa Instrumenterne til at makke Ret havde Brandt-Møller ganske glemmt, at Jorden i en saadan Situation kommer nærmere, og at det Øjeblik meget hurtigt er der, da den er kommet *for nær*.

Om Episoden siger han selv: »Jeg lavede ikke mere Kunstflyvning den Dag, men landede til befalet Tid paa Flyvepladsen. Resten af Dagen talte jeg kun lidt, og først flere Uger efter fortalte jeg nogle Kammerater, hvorledes det var gaaet mig med mit sidste Solo-Blindflyvningsspind.«

Lidt om »Livsfare«.

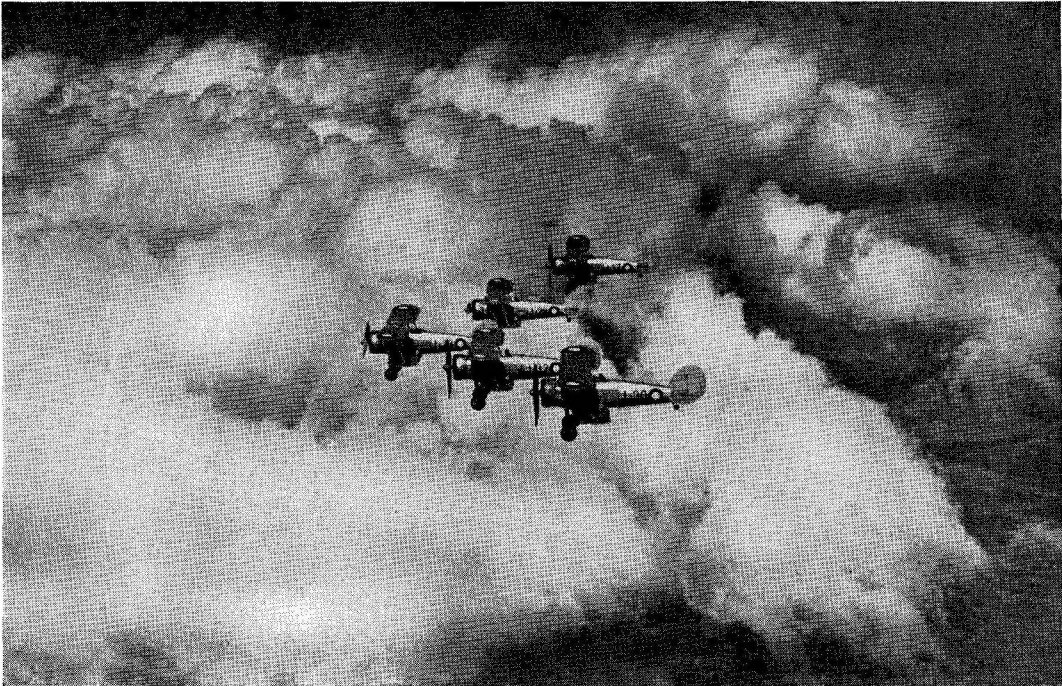
En af Kammeraterne skriver som Svar paa min Anmodning om at sende mig en Beretning om den bl. a. farligste Situation, han har været i:

»Jeg sender dig hermed et Par Oplevelser om *nogle af de andre*, som du, nok ikke faar direkte, *da Flyvere Gudskelov sjældent angiver sig selv som Helte.*«

A propos Begrebet Livsfare, saa var der en Overgang en enkelt af Kammeraterne, der Gang paa Gang kom hjem og berettede om den Livsfare, han havde svævet i, hvad der selvfølgelig gav Anledning til, at vi andre hver eneste Gang, han kom ned, uhyre deltagende spurgte, om han havde været i »Livsfare«. Dette blev efterhaanden et saadant Slagord, at man daarligt kunde fortælle noget som helst af, hvad man havde oplevet, uden at et Kor straks brød ud i:



Kong Albert af Belgien takker Oberstløjtnant Bjarkow for en Flyvetur over Nordsjælland.

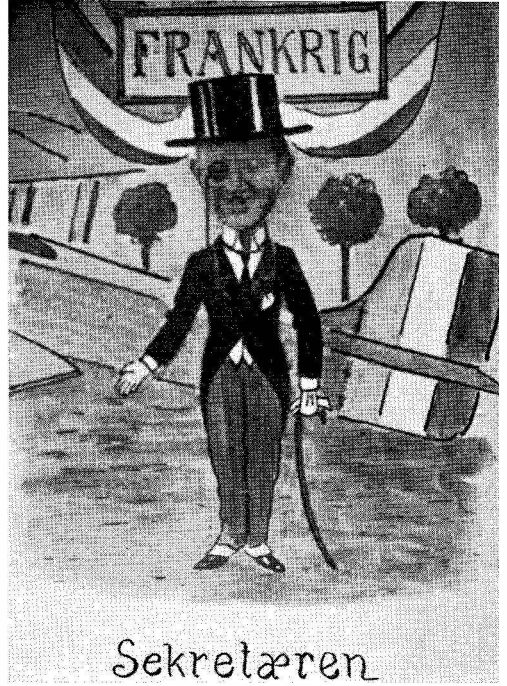


Formationsflyvning i Hæren (og i Skyerne). (5 Gloster Gauntlet).



Til Audiens.

Kaptajn Botved var paa Tokio-Flyvningen
meget ofte i *fin*t Selskab.



Sekretæren

Krause Jensen — foruden Krigsflyver — en meget stilfuld Sekretær for internationale Luftfartsudstillinger
hjemme og ude omkring.



Cheten kommer.

„Tykke Hansen“ med Flaget (Kastrup Lufthavn)
hilser paa Havnechefen Leo Sørensen.



„Nordisk Pool“ (Luftfartsforsikringen) og Direktør
August Jensen var jo af og til ude i en Risiko.

»Va', har du væ't i Livsfare?«

hvilket vi havde megen Fornøjelse af.

De efterfølgende Beretninger illustrerer alle Tilfælde af større eller mindre, om ikke ligefrem Livsfare, saa dog i hvert Tilfælde Risiko.

I Beretningen om en *Nødlanding i Øresund* fortæller Militærflyveren *Rikard Andersen* om, hvorledes han fik Motorstop med O. 57:

»Den 29. Oktober 1934 fik jeg af Kaptajn Bjarkov Ordre til at flyve 1 Time i 3000 m med en Barograf. Kl. 12²⁵ startede jeg med O. 57. Vejret var overskyet med enkelte Huller i Skydækket, Underkanten af Skyerne laa i ca. 700 m.

Vi havde i længere Tid trænet i Blindflyvning og benyttede gerne enhver Lejlighed til at flyve blindt. Jeg gik derfor ikke op igennem Hullerne i Skyerne, men fløj ud over Saltholm, hvor Skylaget saa ud til at være helt lukket, og begyndte at stige.

Efter nogen Tids Flyvning i Skyerne begyndte der at danne sig Is paa Plaanerne, jeg fortsatte imidlertid med at stige i Haab om at komme over Skylaget. Isdannelsen tog til, og baade Fartmaaler og Drejningsviser paa Blindflyvningsinstrumentet blev tilstoppede, jeg var derfor færdig med at stige højere, da jeg hverken kunde holde Højde eller Retning. Kompasset har jo den kedelige Vane, naar man flyver i Skyerne uden Drejningsviser, at begynde at dreje rundt.

Højdemaalet viste ca. 2000 m, da jeg blev nødt til at tage Gas fra og gaa i Glidning. Jeg holdt nogenlunde Glidefart (mener jeg da) ved Hjælp af Omdrejningstælleren.

Jeg kom ud af Skylaget i 900 m's Højde i betænkelig Nærhed af den svenske Kyst ved Limhamn, vendte derfor Næsen mod Saltholm og gav Gas. Motoren gik normalt, men et Par km fra Saltholm i 700 m gik den ned i Omdrejninger, reagerede ikke for Gashaandtaget og gik derefter helt i Staa. Jeg havde Kurs lige mod Saltholm og haabede at naa ind til Kysten i Glidning. Jeg havde imidlertid ikke gledet ret længe, før jeg blev klar over, at jeg ikke kunde naa derind, og at jeg blev nødt til at lande i Vandet.

Spørgsmaalet var nu, om jeg skulde være spændt fast eller ikke. Vi havde jo tit diskuteret det Spørgsmaal, men Meningerne var delte, de fleste holdt vist nok paa, at man ikke maatte være spændt fast ved Landing paa Vand med en Landmaskine¹⁾.

Jeg spændte mig altsaa løs, frigjorde mig for Faldskærmen og gled nærmere Vandet. Omtrent et Par Hundrede Meter nordligere kunde jeg se Bølgerne brydes, der maatte være en Grund. Jeg slog et skarpt Sving mod Nord for om muligt at sætte Maskinen ved Grunden, men Højden var for ringe til at naa derhen, jeg svingede derfor igen skarpt op i Vinden, men fortrød nu pludseligt, at jeg havde spændt mig løs, og naaede lige at faa mig spændt fast med det ene Sæt Remme, inden jeg skulde svæve den ud paa Bølgerne.

Udsvævningen foregik som til en almindelig Trepunktslanding. Da Maskinen

¹⁾ Man skal være spændt fast.

98 tog Vandet, mærkede jeg et kraftigt Ryk i Remmene, da jeg blev slynget fremad, men heldigvis gik Maskinen ikke rundt, den flød paa Vandet med Halen pegende opad i en Vinkel paa ca. 45°. Jeg tørrede Sveden af Panden og syntes, det var gaaet helt godt, Maskinen flød jo fint, den havde kun Motoren og Underplanet samt Forkanten af Overplanet under Vandet. Svømmevesten blev pustet op, og jeg belavede mig paa at vente. Klokken var da 13⁰⁰. Hvis ingen havde set mig gaa ned, vilde jeg først blive savnet omkring Kl. 14³⁰, saa jeg kiggede i Mellemtiden efter Rutemaskinen Malmø—København, som skulde komme ved denne Tid, men saa den ikke.

Maskinen sank desværre mere og mere, samtidig med at Vinden drev den længere og længere væk fra Saltholm, jeg maatte kravle op og sidde paa Kanten af Observatørrummet. Overplanet blev overskyttet, og Halen kom nærmere Vandoverfladen, jeg kravlede længere ud ad Halen, hvis Plan nu flød paa Vandet. Til sidst blev Kroppen overskyttet, og jeg maatte helt ud paa Halen, hvor jeg støttet til Sideroret stod i Vand til Knæene. Klokken var nu ca. 13⁴⁰, jeg kunde regne ud, at ret mange halve Timer vilde Maskinen ikke kunne holde sig flydende, og der var flere Kilometer ind til Saltholm.

Endelig kom der fra Malmø en svensk Sportsmaskine, som kredsede rundt om mig og vinkede, jeg vinkede igen, nu var jeg klar over, at Hjælpen var paa Vej, lidt efter kom der en R-Maskine fra Kastrup, ført af Kaptajn Bjarkov, med hele Kassen fuld af Svømmeveste, og umiddelbart derefter kom Marinen med to Maskiner, en Heinkel og en Dantorp.

Dantorpen, der førtes af nu afdøde Søløjtnant *Riemann* med nuværende Undermester i D. D. L. *C. Jørgensen* som Observatør, landede og sejlede saa nær O—57 som muligt. Jørgensen, der stod paa den ene Ponton, smed en Tovende over til mig, hvorefter jeg sprang i Vandet og blev hevet op i Dantorpen, der startede mod Luftmarinestationen. Klokken var da ca. 14⁰⁰. O. 57 sank en lille halv Time efter og laa paa 7 m Vand, hvorfra den senere blev hævet.

Jeg var blevet observeret baade af det svenske Fyrskib ved Kalkgrunden og af Rutemaskinen Malmø—København, som pr. Radio underrettede Kastrup, der øjeblikkelig alarmerede Hæren og Marinen. Aarsagen til Motorstoppet mentes at være Vakuum i Benzintanken, opstaaet ved at Overflodsrørene paa Oversiden af Tanken var tilisede og stoppede.«

Den næste Historie handler om *et Lynnedslag i en Flyvemaskine*.

Dette meget sjældne Tilfælde indtraf i Sommeren 1930 eller 1931, da Orlogskaptajn *Jørgen Münter* med en Heinkel-Maskine fløj Luftslæbemaal for Undervandsbaadsflotillen, der havde Øvelse i Farvandet mellem Samsø og Jylland. Vejret var den Dag skyet med spredte kraftige Byger og frisk til stiv Vind.

Da Slæbemaalet nogle Gange var blevet trukket frem og tilbage over Under-

vandsbaadene, trak det pludselig op til en meget kraftig Regnbyge, hvorfor Flyveren drejede af for at lade Bygen drive forbi, inden han fortsatte.

Han siger selv, at han maa have været et Par Kilometer fra Regnbygens Yderkant, da han pludselig hørte et voldsomt Brag og mærkede et kraftigt Chock i hele Maskinen. Uden i Øjeblikket at være klar over, hvad der var sket, men paa den anden Side klar over, at der *kunde* være sket noget alvorligt, fandt Münter det fornuftigst at lande, hvorfor han stoppede Motoren og gled ned efter.

»Da jeg var landet og havde sundet mig lidt, vendte jeg mig om og saa paa min Flyvemekaniker — jeg ved ikke, hvordan jeg selv saa ud, det har sandsynligvis ikke været bedre, men han var nærmest grønlig-hvid i Ansigtet, og pudsigt nok virkede det en lille Smule beroligende paa mig at se ham se saadan ud; naar det, der var hændt os, kunde gøre saadan et Indtryk paa ham, kunde jeg i første Øjeblik vel nok selv være berettiget til at tro, at der var noget galt. Det var der imidlertid ikke, og jeg kunde i og for sig udmærket godt være fløjet videre.«

Det, der var sket, var, at et Lyn var slaaget ned i Maskinen — eller maaske kun i dens umiddelbare Nærhed — sandsynligvis tiltrukket af den ca. 600 m lange Staalwire, hvori Luftslebemaalet var fastgjort. Braget og Lufttrykket i Forbindelse med Lynet er saa sandelig Forklaring nok paa det Chock, som baade Flyveren og Mekanikeren fik at føle.

Politibetjent i Struer, fhv. Militærflyver *Carlo Mikkelsen* havde engang Vrøvl med et *løsrevet Instrumentbræt*. Han fortæller følgende Enkeltheder om Uheldet:

»Den 20. September 1939, Klokkeren var vel ca. 11, blev jeg af Oversergent *H. E. Møller* (som var min Flyvelærer og forresten ogsaa min gode Ven) sendt op for at lave lidt Kunstflyvning over Værløse Flyveplads. Ordren var: »Læg dig her Nord for Pladsen i 800—1000 m Højde, saadan at vi kan se, hvad du laver, og saa skal det s'gu være ordentligt.«

En Tiger Moth, S. 2, stod til min Disposition, jeg skulde vise Immelmann-Turn, Renversement, hurtig Rulning, Rygglidning, ja forresten hele Repertoiret. Da jeg var naaet til 8—900 m Højde, gik jeg i Gang med Immelmann. God Fart paa. Trak den roligt og behersket op o. s. v. Selv syntes jeg, den var god, men vilde dog lige lave en til, for at de ikke skulde tro, det var Held. Men om Forladelse — det blev en gammel Løgn, Maskinen steg, og det var mig ikke muligt at faa Pinden frem, Farten var nede paa 65—70 km/t, og saa gik den i Spind.

Nu havde jeg jo lært at tage den ud igen, og under normale Forhold var det en let Sag, men naar man ikke kan faa Pinden frem, er den ikke saa villig. Naa, jeg fik den til sidst i noget, der lignede en Vingeglidning eller nærmest en Haleglidning, jeg gav fuld Gas, men den kunde ikke komme over de 65 km/t, og saa gentog det samme sig igen.

Jorden var paa dette Tidspunkt kommet i uhyggelig Nærhed af Maskinen

100 eller maaske omvendt, jeg syntes dog, at det endnu kunde naas at springe, men inden jeg havde faaet gjort mig fri af Selerne, var den i Spind igen, og denne Gang tog den fire Omgange, inden jeg fik den ud, saa nu var det for sent at vove Hoppet. Noget andet maatte prøves.

Hvor hurtigt det gik, kan jeg ikke skildre, men det varede i hvert Tilfælde ikke ret længe, jeg satte det ene Ben paa Pinden samt begge Hænder, og saa gav jeg den en ordentlig Sinkadus fremefter. Jeg er — uden at prale — udstyret med ret gode Kræfter, og i en saadan Situation bliver man jo endnu stærkere, det var det, der reddede mig. Det var lige paa et hængende Haar, jeg kom over Begrænsningen, og stik imod alle Flyve- og Landingsbestemmelser satte Maskinen sig med et ordentligt Bump.

Jeg havde regnet med at faa Understellet op om Ørerne, men der skete mærkværdigvis ikke det ringeste. Glad og samtidig nysgerrig efter at se, hvad der var i Vejen med Maskinen, sprang jeg ud af Hullet, hvorefter jeg konstaterede, at Instrumentbrættet i forreste Sæde havde revet sig løs og blokerede den forreste Styrepind, der staar i Forbindelse med Pinden i bageste Sæde, hvorfra Maskinen styres, naar man flyver »Solo«.

Oversergent Møller modtog mig med følgende: »Det var saft suse mig noget slemt Møg, du lavede,« men da han saa, hvad der var i Vejen, sagde han: »Den sku' du ha' sprunget fra, Mikkell.«

Ja, det var nu ogsaa min Mening, hvis jeg ellers kunde have naaet det, og havde jeg vidst, hvad der var i Vejen, havde jeg hoppet, da der var Luft nok under »Futterne«.

Men paa den Maade det gik, reddede jeg jo baade Maskine og mig selv, saa jeg har ikke noget at være ked af.«

Flyvelæreren *Him-Jensen* i Kastrup fortæller om *en ubehagelig Flyvetur*.

Det var en Dag, da han startede med en Elev, som første Gang sad i Førersædet. Pludselig opdager Him, at hans Hammel ¹⁾ til Sideroret ikke virker; Sikkerhedsnaalen var gaaet op og Forbindelsesstangen faldet af.

Dette var desværre først sket, *efter* at Maskinen var kommet i Luften, og da det som sagt var første Gang, Eleven var oppe, turde han ikke lade denne betjente Sideroret, fordi han — hvis Maskinen kom ud af Kontrol — saa ikke selv vilde være i Stand til at rette den op.

Han valgte derfor at gaa en Omgang paa Klapperne alene, og det gik rigtig godt — saa længe der var Motor paa, kunde han sagtens styre Maskinen; men saa snart han i Landingen tog Gassen, vidste han, at Maskinen vilde dreje til venstre, og han maatte derfor, inden han begyndte Landingen, lægge den til højre. Hver Gang Maskinen i Landingen derpaa drejede til venstre, maatte han

¹⁾ Hammelen er den Tværpind i Bunden af Maskinen som Flyveren har Fødderne paa, og ved Hjælp af hvilken han bevæger Sideroret.

give den lidt Gas og igen lægge den til højre, og ved skiftevis at foretage disse to Manøvrer lykkedes det ham at foretage en velbeholden — omend noget hurtig — Landing.

»Efter denne — vel nok min ubehageligste Tur — har jeg altid brugt Split i Stedet for Sikkerhedsnaal,« siger Him.

Militærflyveren, Brandmand *K. Larsen* fløj en Dag som Lærer i Blindflyvning med en af Kammeraterne under Kalechen i det forreste Sæde og kom herunder i en meget farlig Situation. Selv sad han bagved, og da Eleven, Løjtnant *Axelsen* havde taget Maskinen op i en Højde af 500 m, satte *Larsen* Dobbeltstyringspinden i, for at kunne gribe ind, hvis *Axelsen* skulde faa Maskinen ud af Balance. Da denne Maskine var forsynet med en Slæbemaalsanordning i Observatørsædet, hvilken Anordning i nogen Grad begrænsede Pindens Udslag, satte *Larsen* ikke denne helt ned i Soklen, for at han i givet Tilfælde (hvis *Axelsen* skulde faa Brug for meget store Rorudslag) let kunde trække Pinden op.

Om selve Uheldet lader jeg *Larsen* selv fortælle:

»Da jeg var færdig, trak *Axelsen* Kalechen ned over Hovedet og overtog Styregrejerne. Han begyndte at stige til 1000 m, som jeg havde givet Besked paa. Jeg satte mig nu mageligt tilrette og kontrollerede hans Flyvning. Kursen holdt han fint, men han steg lidt for kraftigt. Jeg regnede dog med, at han ret hurtigt vilde rette det. Han var jo lige gaaet over paa Instrumenterne, saa lidt Tid skulde han jo have, inden Flyvningen kunde blive konstant.

Stigningen blev imidlertid saa kraftig, at *Fartmaaleren* gik ned paa 120 km i Timen, og jeg mærkede, at *Axelsen* skubbede Gashaandtaget helt frem.

»Nu kan det snart være nok, lille Ven, hvis du ikke har opdaget, at vi snart har naaet det utilladelige og farlige Punkt, saa skal jeg gøre dig opmærksom paa det,« og jeg skubbede til Styrepinden som Tegn paa, at Maskinens Næse skulde længere ned. Men til min Skræk opdagede jeg, at den ikke gav efter.

Jeg greb straks om Pinden med fuld Haand og forsøgte at føre den frem, men det viste sig at være umuligt, den laa an mod Akslen til Slæbemaalstromlen. Situationen var kritisk, *Fartmaaleren* gik længere ned, om faa Sekunder vilde Maskinen begynde en Haleglidning, der maaske vilde slutte med et Spind. Der var ikke megen Tid til at tænke eller handle.

Jeg saa ned paa Pinden og den modbydelige Slæbemaalsanordning og opdagede, at der var en Mulighed for at faa Pinden om foran Akslen, hvis jeg skubbede den helt over til venstre. Det blev ogsaa omgaaende forsøgt, og der var lige netop Plads til denne Bevægelse.

Maskinen reagerede ogsaa straks for det store Rorudslag, men for at Reaktionen ikke skulde blive for voldsom, tog jeg Gashaandtaget tilbage.

Maskinens nedadgaaende Bevægelse var dog saa kraftig, at jeg blev hængende i Luften. Jeg havde heldigvis godt fat i Pinden med højre Haand, men

102 ikke desto mindre røg jeg næsten helt ud af Maskinen. Med højre Haand om Pinden og højre Ben op under Overdækket bag Observatørsædet hang jeg nu med Resten af Kroppen paa den udvendige venstre Side af Maskinen.

De kan stole paa, at jeg skyndte mig med at komme indenbords igen.

Da jeg var kommet paa Plads, overtog jeg Føringen af Maskinen og bad Axelsen om at slaa Kalechen tilbage. Saa overlod jeg ham Maskinen, tog Pinden ud og gav Ordre til at lande.

Paa Hjemturen talte vi sammen, og Axelsen spurgte forbavset, hvad jeg havde foretaget mig, for han havde slaaet Hovedet op imod Kalechen.

Jeg fortalte om det passerede, og han gjorde opmærksom paa, at da han ikke kunde faa Pinden fremad, troede han det var mig, der holdt igen.

Han forstod først bagefter den farlige Situation, og den gik ogsaa mere og mere op for mig; tænk, hvis Pinden var blevet revet op af sit Leje, den var jo ikke sat saa langt ned, at Laasen havde faaet fat.

Saa var jeg sikkert gaaet udenbords — og det havde jo ikke været saa godt.«

Brandmanden er ikke den eneste danske Flyver, der har været i Fare for at faa sig en »Spadseretur« fra en Højde af nogle Tusind Meter og ned. Det samme har været ved at hænde Officiant *Johnsen*, som var oppe for at faa sig en Flyvetur, og som havde *undladt at spænde sig fast* (hvad der forøvrigt er en af Flyvningens syv Dødssynder).

I denne Situation kan man ikke undre sig over, at Officianten, da Flyveren pludselig sætter Maskinen paa Næsen, farer op af Hullet og ud i den frie Luft. Han naar dog heldigvis lige at faa fat i Geværringen med begge Hænder, saaledes at han kommer til at ligge oppe paa Ryggen af Maskinen med Benene slynget bagud. I denne ubekvemme Stilling maa han blive liggende under hele Dykket. Flyveren aner jo ikke, at Passageren »hænger paa den«, og først da han igen begynder at flyve lige ud, kan den ulykkelige Officiant faa kravlet sig tilbage i sit Hul igen.

Naa, det gode var der ved Episoden, at Officianten aldrig mere gik op uden at spænde sig fast.

Paa nøjagtig samme Maade var det ved at gaa Løjtnant *Juul-Nyholm*, da han i Sommeren 1930 var paa en Tur med en O-Maskine, der blev ført af Løjtnant Hummelgaard.

Herom fortæller Nyholm:

»Vi satte Kursen ud over Kalveboderne, og belært af tidligere Erfaringer om, *hvor godt det kan være at være spændt fast* i en given Situation, gav jeg mig til at undersøge Fastspændingsremmen, der for Observatørsædets Vedkommende sidder i Bunden af Maskinen, fordi Observatøren skal arbejde i staaende Stilling. Jeg satte mig paa Hug med Ryggen til Førersædet. I denne Stilling stødte min

Faldskærm, som jo var en Førerskærm¹⁾, uden at jeg mærkede det, adskillige Gange mod »det korte Rør«, hvori Manden bagi kan sætte en »Pind« og etablere Dobbeltstyring. Dette generede naturligvis Hummelgaard meget, og da han ikke kunde se mig i Spejlet (jeg sad jo paa Bunden), troede han, at jeg drillede ham skammeligt.

»Jeg skal gi' dig, din Idiot,« tænkte han, og det var der ikke noget at sige til, hvorefter han gav Pinden et Puf fremefter, saa Maskinen gik paa Tuden. Dette kunde der jo ikke være nogen Fare ved, da han jo regnede med, at jeg var spændt fast, men da jeg jo *netop* ikke havde naaet dette endnu, blev lille mig »staaende i Luften« og røg altsaa helt op af Maskinen.

Jeg naaede dog lige at faa fat i Bagkanten af Geværkransen og agerede Vimpel, indtil Hummelgaard ligesaa pludselig rettede Maskinen op igen, og jeg røg ned og slog en mægtig Bule i Bagkroppen af Maskinen. Derefter gled jeg ned paa Siden af Maskinen, hvor jeg holdt mig fast med Hænderne og den ene Fod. »Naa, er du blevet ordentlig,« tænkte Hummelgaard og kikkede i Spejlet for at se, hvordan jeg havde taget det, men, som han bagefter sagde, saa blev han noget underlig til Mode ved kun at se de ovennævnte Dele af mig indenbords.

Han tog derfor hurtigt Gassen fra, og medens vi gled fra 400 til 100 m Højde, kravlede jeg op igen — og spændte mig fast.

Det maa have været et komisk Syn for en Tilskuer, men saa vidt jeg ved, har ingen bemærket det.«

Militærflyveren *Sylvest-Jensen* fortæller om: »Da jeg skød mig selv ned.«

»Jeg var afgivet til Teknisk Tjeneste paa Kløvermarken med R. 31, som jeg skulde foretage nogle Prøveflyvninger med. Teknisk Tjeneste var i de Dage i Færd med at indbygge Maskingeværer i »Pegaserne«, og min Opgave bestod i at prøveskyde de forskellige Installeringer og afgive Rapport om Skydningens Forløb.

Den Dag, da mit Uheld indtraf, oprandt med Vindstille og bagende Varme. Jeg havde foretaget flere Skydninger i Løbet af Formiddagen, og der havde intet været at bemærke.

I Løbet af Eftermiddagen var alt gjort klar til en ny Skydning, og jeg gik op med Ordre til at gaa ud Øst for Saltholm og foretage Beskydning af den engelske U-Baad E—13, der laa som et forladt Vrag fra Verdenskrigens Tid. Jeg havde vel en ca. 400 Skud med Sporprojektiler imellem i Geværerne.

Da jeg naaede mit Maal og laa i en Højde af ca. 500 m, gik jeg straks over i et Dyk og begyndte Skydningen. Da jeg naaede ned i ca. 100 m Højde, afbrød jeg Skydningen, rettede Maskinen op og gik rundt for at tage Højde paa til en ny Skydning. Da jeg igen laa i 500 m Højde, gik jeg over i Dyk, satte Fingeren paa Aftrykket til Maskingeværerne og begyndte paa den anden Salve.

¹⁾ Der hænger som en Pakke bag »paa Halen«.

I Begyndelsen gik det, som det skulde, men pludselig begyndte Maskinen at ryste og dirre, og som et Lyn for det gennem min Hjerne: »Nu ryster da hele Kassen i Stykker.«

Men den holdt, og jeg fik taget Gassen og rettet Maskinen op.

Jeg anede ikke, hvad der var i Vejen med den; jeg spekulerede paa mange forskellige Teorier, men forkastede dem alle.

Der var nu kun et Par Hundrede Meter til Vandet, og da Afstanden til Salt-holm var en lille Kilometer, belavede jeg mig paa at lande paa et Element, hvor jeg og Maskinen ellers ikke hørte hjemme. Jeg spændte mig saa fast, som det var muligt; men mærkede dog, at mit Hoved blev trykket helt frem til Cock-pit'ets Kant, idet Maskinen tog Vandet.

Ellers forløb det hele glat. Der var ikke mere end ca. tre m Vand, hvor jeg var landet, saa Maskinen stod med Næsen nede paa Bunden, og jeg hang ude paa Halen, hvor jeg afventede Begivenhedernes videre Forløb.

Uheldet var heldigvis blevet observeret inde fra Saltholm, hvorfra der straks blev slaaet Alarm, og inden længe var der en Vandflyver ude at hente mig.

Da Mekanikerne Dagen efter fik Maskinen fisket op, viste det sig, at Propellen bogstavelig talt var gennemsavet af Projektilerne, og kun den inderste Trediedel af hvert Blad var tilbage.

Der maa være kommet noget i Vejen med Synkroniseringen¹⁾ under Skydningen, saa Projektilerne i Stedet for at gaa imellem Propelbladene var gaaet lige igennem dem.

Det blev mit Held, at begge Bladene sprang af samtidig. Var det ene Blad røget af — blot et Sekund før det andet — vilde Vibrationerne paa Grund af Uligevægten have revet Motoren ud af Maskinen, og jeg havde maaske ikke kunnet fortælle denne lille Beretning.«

En af Flyverne, Korporal *P. B. Rasmussen*, fortæller følgende:

»Som Fører af Fokkeren R.8 havde jeg den 12. Maj 1936 et indenfor dansk Flyvning sjældent Uheld, idet jeg blev *fløjet ned bagfra* af O.56, der blev ført af daværende Kornet N.N. Da jeg ved denne Lejlighed fik en lettere Hjerne-rystelse, erindrer jeg intet, men Oplysning maa kunne faas hos Øjenvidner til Hændelsen.«

Om denne enestaaende Begivenhed erfarer jeg ved Samtaler med andre følgende:

»Rasmussen skulde til at lande paa Værløse Flyveplads, da O-Maskinen, der ogsaa har lagt an til Landing — men som ligger *højere* oppe, og som derfor burde være gaaet endnu en Omgang for at give R-Maskinen Tid til at komme

¹⁾ Ved Synkronisering af Maskingeværerne forstaar man, at Aftrækkermekanismen er sat i Forbindelse med Propellens Omdrejning paa en saadan Maade, at der kun kan gaa et Skud, hver Gang et Propelblad har passeret Skudlinien. Kun hvis denne Mekanisme svigter, kan man — som i dette Tilfælde — ramme sin egen Propel. Og saa ryger den meget hurtigt af.

ned — paa Trods af alle Regler fortsætter med at dykke. Den kommer herved bagfra ind under R₂Maskinen. Føreren opdager i sidste Øjeblik, hvad der er ved at ske. Han forsøger at slippe op over og forbi R₂Maskinen, men dette mislykkes. Maskinerne braser sammen og styrter fra en Højde af en Snes Meter begge to ned.

Som ved et Mirakel kom ingen af de ombordværende noget til. Ganske navnlig maa Rasmussen siges at være sluppet heldigt fra Nedstyrtingen, idet han blev fundet med Hovedet stikkende ud af Førersædet, der var blevet klemt saa meget sammen, at der *lige akkurat var Plads til Halsen.*«

Før jeg bringer den næste Beretning, maa jeg lige hellere forklare Læserne, at en *Start med Vinden* er noget af det farligste, man kan indlade sig paa. Med mindre Flyveren er gammel og erfaren og har en meget lang Startbane til sin Raadighed, risikerer han nemlig, at Flyveturen ender med, at Maskinen ikke kan komme op, inden den naar Flyvepladsens Begræsning, men braser lige ind i denne.

Her er Fortællingen om, hvorledes en saadan Start i Medvind paa Trods af alle Tyngde- og andre Love lykkedes for Fokker O. 64 med Militærflyveren, Løjtnant *Pind* »ved Pinden«. (Jo, det er hans rigtige Navn).

Han fortæller:

»Jeg skulde foretage en Øvelsesflyvning i en Fokker Maskine (O. 64), der mellem os Flyvere kaldes for en »O₂Potte«.

Umiddelbart forinden jeg startede, havde en anden af Eleverne, da han kom og landede med en tilsvarende Maskine, brækket et Par Planstivere i denne, idet den var ved at vælte for ham i Landingen.

Det skal her bemærkes, at det blæste ret stærkt den paagældende Dag, og dette i Forbindelse med det fornævnte Uheld havde til Følge, at alle vi Elever, der stod paa »Pisten«, fik en ekstra Formaning af daværende Kaptajn, nu Oberstløjtnant, C. C. Larsen, der sagde til os, at saafremt en af os kom ud for et tilsvarende Uheld, skulde han give Gas og gaa igen og saa komme og lande paa ny.

Endelig blev det min Tur. Jeg startede fint, og efter at jeg havde fløjet en herlig Tur, kom jeg ned for at lande, men saa vil Skæbnen, at det netop omtalte Uheld indtræffer ogsaa for mig.

Jeg ihukom selvfølgelig »C. C.«s Ord og gav fuld Gas, men det havde desværre den Følge, at »O₂Potten« snurrede rundt som paa en Tallerken og fo'r afsted som en besat med Vinden i Ryggen, uden at jeg havde mindste Kontrol over den.

Den tog Retning mod en Bondegaard, som dengang laa inde paa Pladsen.

Gode Raad var nu dyre.

En af Eleverne, kaldet »Søren Rullesten«, var kommet paa tværs af dens Retning, men han sprang for Livet og lever endnu.

Jeg selv havde egentlig gjort op med denne Jords Liv. Men det blev anderledes. Paa Pladsen stod de undrende Elever med »C. C.« i Midten, han begyndte med at klø sig i Panden og endte langsomt omme i Nakken, han holdt jo trods alt af baade Maskinen og Eleverne.

Der blev dog ingen Begravelse denne Gang. O:64 fik saa megen Fart paa, at jeg fik den under nogenlunde Kontrol, og jeg slap forbi Bondegaarden, selv om en Faarefold og en Halmstak tildels maatte lade Livet. Maskinen kom i Luften, og efter en lille Tur, under hvilken jeg sad og var hundeanst for, at Lærredet skulde blive flaaet af Planerne, fordi der af Faarefoldens ituslaaede Rafter var revet nogle Huller i Planlærredet, kom jeg ned paa Jorden og lavede en flot Landing.

Jeg havde regnet med at faa en velfortjent »Balle« af »C. C.«, men det eneste, han sagde til mig, var: »Da var Vorherre en god Mand, Pind.«

Jeg var ham yderst taknemlig for disse Ord, der paa mig virkede som Balsam paa et stort aabent Saar. Men saadan var »C. C.«, han tog aldrig Selvtilliden fra en Mand.

Man var blevet en Oplevelse rigere i Værløse, idet man forhaabentlig baade første og sidste Gang havde set en Flyvemaskine starte med en kraftig Vind i Ryggen.«

Militærflyveren *Svend Sørensen* fortæller om, hvordan *glemte Sager i Cockpit'et* kan være farlige:

»For at tage det i den rigtige Rækkefølge vil jeg begynde paa Pladsen i Værløse, en straalende skøn Sommermorgen med dejligt Solskin. Det var, medens jeg endnu var Elev, men var kommet saa vidt, at jeg fløj Solo, lavede skæve Loop og var begyndt paa Landingsøvelser paa fremmede Pladser, saasom Gjeddaldal og lignende »fjerntliggende« Steder.

Jeg havde faaet tildelt en Maskine med Ordre om at flyve til »Gjeddaldal« for der, sammen med en Del af mine Kammerater at holde Landingsøvelser. Turen derved forløb programmæssigt, der var jo ikke saa meget at tage fejl af, eftersom man i et Par Hundrede Meters Højde over Værløse kunde se derved — til Gjeddaldal altsaa.

Da jeg havde blafret rundt om Gaarden det foreskrevne Antal Gange, blev jeg kommanderet ud af Æsken — det var en O:Potte af den stolte Jagertype fra omkring 1820 — undskyld 1920???? — jeg husker det ikke saa nøje mere — for senere at kunne overtage en af S:Maskinerne, og flyve den hjem til Værløse.

Under mine Forsøg paa ved hver Landing at anbringe O:Potten saa nær ved det udlagte LandingsT som muligt, havde jeg ikke bemærket, at der var Opræk til en større Regnskylle. Dette var imidlertid ikke undgaaet Flyvelederens — da værende Lærer ved Skolen, Sergent Wolff's — Opmærksomhed, hvorfor han sendte de sidst ankomne Maskiner hjem til Værløse, efterhaanden som de landede.

Det begyndte saa smaat at regne, og jeg fik derfor Besked paa at komme op i Kassen i en Fart, hvorefter Flyvelederen hurtigt samlede Landings-T'et, sin Faldskærm, Hjælm, Briller, Handsker, Kort og hvad han nu ellers havde medbragt, sammen, og smed det op i det forreste Sæde, medens han selv jumpede bagefter og anbragte sig oven i hele Dyngen. Paa dette Tidspunkt øsede det ned, hvorfor han selv overtog Føringer af Maskinen paa Turen til Værløse.

Da vi var kommet halvvejs hjem, klarede det op, og ved Landingen i Værløse var det atter højt Vejr. Jeg fik derfor af min Lærer — Løjtnant Sandquist — Ordre til at blive i Maskinen og med det samme starte for at øve mig i Kunstflyvning et nærmere betegnet Sted over Pladsen. Det var lige noget, der passede mig. Jeg rullede hen til T'et, gav Gas og var snart oppe i den befalede Højde, hvor al Kunstflyvning efter Reglementet skal foregaa.

Jeg lavede først et Par Loop og beredte mig saa smaat paa en langsom Rulning, havde faktisk opnaaet den rette Fart og faaet lukket for Benzinen og skulde netop til at paabegynde Manøvren, da en forbandet O-Potte dukkede op for Næsen af mig og ødelagde det hele.

Jeg ærgrede mig — mest fordi jeg vidste, at min Lærer stod nede paa Jorden og iagttog mig — men ogsaa fordi jeg ikke havde hele Dagen til min Raadighed, men bare et skaldet Kvarter og derfor skulde naa saa meget af Programmet som muligt.

Ved det andet Forsøg gik det paa samme Maade, og lige saadan tredie Gang.

Jeg var efterhaanden rigtig godt gal i Hovedet paa det dumme Svin, som sad i O-Potten. Han maatte da for Søren kunne se, at han generede mig. Arrigt sparkede jeg i Hammelen og trak i Pinden, saa jeg drejede rundt paa en Tallerken. Jeg maatte finde mig et Sted, hvor jeg uden at blive generet af den mugne O-Potte kunde øve mig i Fred.

Men aldrig saa snart havde jeg skiftet Kurs, førend O-Potten gjorde det samme, og denne Gang kom den helt op paa Siden af mig. Til min store Overraskelse saa jeg, at Føreren gjorde de særeste Fagter. Han slap Pinden med begge Hænder, rakte Armene op over Hovedet og bevægede dem op og ned, som om han vilde løfte sig ud af Cockpit'et, for straks derefter at lægge den højre Haand paa Hovedet, medens han med den venstre ivrigt vinkede ned mod Jorden.

Jeg kikkede ud over Kanten paa min Maskine, men kunde intet se, som var i Stand til at paakalde større Interesse, men da han blev ved med sine Fagter, begyndte jeg dog at blive lidt urolig, Manden maatte jo være blevet sindssyg, i hvert Fald brød jeg mig ikke om hans Følgeskab længere, han maatte være fuldstændig blød at flyve saa tæt ind paa min Maskine, naar han havde sluppet Pinden. Hvad i hede H skulde den Pantomime betyde???

»Du maa hellere lande, inden den Idiot naar at lave Ulykker,« tænkte jeg.

Jeg stak derfor Pinden saa hurtigt frem, at jeg, til Trods for at jeg var sær-

108 lig godt spændt fast, rejste mig op fra Sædet. Jeg var ædende gal i Hovedet over, at jeg ikke havde naaet at lave andet end det Par sølle Loop, men naar jeg først var landet, skulde jeg — som jeg kunde bande — nok klage over den infame O-Potte.

Jeg landede saa tæt ved T'et, at jeg praktisk talt satte mig oven paa det. Hurtigt rullede jeg hen til de andre Maskiner. En af mine Kammerater kom løbende hen til mig og sprang op paa Planet.

»Er du rigtig klog?« raabte han, idet han stak hele Overkroppen ned i det forreste Cockpit.

»Næ, nu har jeg s'gu nok af det, det var jo den Idiot i O-Potten, som øde- lagde det hele,« svarede jeg ærgerligt. Min Kammerat stak Hovedet op over Vindspejlet og saa stift paa mig.

»Det var vist mere Lykken end Forstanden, at det gik godt denne Gang,« sagde han, idet han atter forsvandt i det forreste Cockpit.

»Ja, da var det da ikke hans Skyld, at det gik godt,« svarede jeg lidt desorienteret.

»Ikke det,« sagde han, idet han atter kom frem i Lyset, »da tror jeg nu nok, at du skal være glad for, at han kom i Tanker om alt dette her.«

Med disse Ord stak han igen Overkroppen ned i Cockpit'et og begyndte at hale Flyvelederens Faldskærm, Hjælm, Brilller, Handsker, Kort og det paa Gjeddesdal benyttede Landings-T med tilhørende Jernpløkke, frem i Dagens Lys.

Jeg maa indrømme, at jeg følte mig en Kende rystet ved Tilsynekomsten af alle disse Ting. I bedste Fald kunde jeg have hældt det hele ned i Hovedet paa en eller anden sagesløs Person, i værste Fald kunde hele Molevitten være gledet frem og have blokeret Styregrejerne, da jeg for at undgaa O-Potten satte min Maskine lige paa Næsen. Jeg var faktisk helt godt tilfreds, da jeg et Øjeblik efter stod paa den faste Jord ved Siden af Maskinen.«

Sammenstød med Fugle i Luften.

Da en Militærflyver i sin Tid under en Dykning havarerede en Maskine over Als og ved Hjemkomsten blev spurgt, hvad han mente Aarsagen til Ulykken kunde være, svarede han, for hvem Teorien om Planspidsvibrationer endnu ikke var gaaet op — i sin Naivitet —, at han troede, at han under Dykket var stødt paa en Fugl, og at Hullet paa det højre Underplan stammede herfra.

Han blev i denne Forbindelse i lange Tider grint godt ud af Kammeraterne, som, selv efter at den virkelige Aarsag til Havariet var blevet opklaret, ikke var meget for at acceptere Muligheden af, at en lille Fugl, *hvor* fornærmet den end kunde tænkes at være paa en Konkurrent, kunde finde paa at gennemføre et »Angreb« paa en Flyvemaskine.

Jeg har derfor — som en Oprejsning for denne Flyver — samlet nogle Episoder, hvor dette virkelig har været Tilfældet: 109

Det første Tilfælde handler om en Flyver, som en Dag i Sommeren 1919 under en Kunstflyvning over Klampenborg-Stranden fik en Maage i Propellen, der splintredes, saa han omgaaende i Glideflugt maatte nødlande paa Vognmandsmarken.

Senere har en anden Kunstflyver haft et lignende Uheld under en Opvisning i Provinsen, idet en Høne i Starten fløj lige ind i hans Propel. Hønen døde, Propellen sprang i Stykker, Flyveren blev indhyllet i Fjer og oversprøjtet med Blod, hvilket altsammen i Forening satte en Stopper for videre Opvisninger den Dag.

Endnu senere havde Militærflyveren, Løjtnant *Mørck* under en Rekognosceringsflyvning med en R-Maskine mellem Tønder og Esbjerg det Uheld at kolliderede med en stor Flok Maager ude over Vandet, hvorved Maskinens øverste Plan blev sprængt i en Længde af 40 cm og en Bredde af 15 cm. Hvorledes det gik Maagerne, forlyder der intet om, men *Mørck* kunde uden Uheld lande paa Strandbredden.

Og det skulde saamænd ikke undre mig, om det samme ogsaa er hændt nogle Gange for Marineflyverne, som vel ofte maa dele den øverste Del af deres Element med Maager og andre Søfugle. Herom ved jeg dog intet nærmere.

Det mærkeligste, der i denne Henseende er passeret, hændte dog Militærflyveren, Løjtnant *E. O. Dalshof-Pedersen*, da han den 22. April 1936 var ude for at maale en R-Maskines Hastighed paa den sædvanlige Trekantbane: Luftmarinestationen — Dragør Fort — Vindmøllen paa Amager Sydspids.

Da han paa denne Tur passerede de store Lossepladser paa Østkysten af Amager i ca. 50 m Højde, kom der pludselig en forbistret sveden Lugt fra Motoren. Baade han og Observatøren, Sergent *Nielsen*, var forberedt paa, at der var gaaet Ild et eller andet Sted, men da Lugten ikke blev værre, gennemførte de Turen og fo'r saa hjem til Værløse for at finde ud af, hvad der havde været i Vejen. Og hvad fandt de saa? Jo, da de lukkede Motorskærmen op, saa laa der saamænd *en stor, stegt Havmaage* mellem Cylindrene.

P. S. Disse Smaaepisoder faar ved en Idéassociation Forfatteren til at tænke paa følgende lille — ganske sikkert stærkt overdrevne — Anekdote fra Flyvningens allerførste Barndom, hvor en af de »gamle Dreng« om Morgenen efter sin Fødselsdag foretog en Landing i en Række store Spring (Høns) paa Kløvermarken.

Da Læreren, som selv havde været med til Fødselsdagen, udbad sig en Forklaring paa denne daarlige Landing, sagde Synderen blot:

»Herregud, det er da ikke noget at skabe sig over, det er da ikke første Gang, at »en Fjer« er blevet til fem smaa Høns.«

Maskiner, der gaar paa egen Haand.

Det hænder, at en Flyvemaskine faar Lyst til at »begynde for sig selv«, og at den derfor forsøger paa at snige sig væk, mens Flyveren »et Øjeblik ser den anden Vej«. Disse Forsøg er dog heldigvis sjældent blevet kronet med Held, og der er egentlig kun i eet Tilfælde (det sidste af de tre, jeg her skal omtale) sket nogen Skade, og det heldigvis kun paa Materiellet.

Det første »Udbrudsforsøg« kalder vi »Tiger'ens Flugt«, og det foregik paa Aalborg Flyveplads, hvor en Eskadrille Militærflyvemaskiner havde foretaget en Mellemlanding paa deres Danmarkstur.

Blandt Flyverne var *Aage Rasmussen*, som sammen med de andre Elever var i Færd med at gaa om Bord i Tiger'ne og O-Potterne, der holdt i to Rækker med Motorerne paa Tomgang.

Rasmussen skulde flyve S. 5, der stod i den forreste Række, ca. 40 m fra Pladsens Begrænsning og med Front mod denne. I anden Række holdt *Aggersbøl* i en O-Maskine. Han havde tilsyneladende det største Besvær med at faa sig spændt fast, og da han til sidst var haabløst indfiltret i Remmene, gik Rasmussen over til ham for at hjælpe ham.

Paa det Tidspunkt gik hans egen Maskine smukt og roligt paa Tomgang.

Da Rasmussen var kommet op paa Underplanet og nu med hele Overkroppen dybt ned i O-Maskinen var beskæftiget med at finde ud af den »Fuglerede«, som *Aggersbøl* var indviklet i, hørte han pludselig — trods O-Pottens Larmen — *Aggersbøl* udstøde et vildt Indianerhyl.

Herom siger *Aage Rasmussen* selv:

»Da *Aggersbøl* ellers var et meget stille Menneske, der normalt tilbragte sin meste Tid hensunken i mere eller mindre dyb Søvn, reagerede jeg voldsomt og var lynhurtig oppe fra Maskinens Indre. *Aggersbøl* sad nu godt fastspændt vildt gestikulerende i Retning af S. 5.

I samme Øjeblik blev jeg kold af Sved:

S. 5, der paa en eller anden Maade havde faaet Held til at give sig selv lidt mere Gas, var i *jævnt Tempo paa Vej mod Staaltraadshgnet*, hvorfra Tilskuerne flygtede i vildt Tempo.

Hvordan det lykkedes mig at komme ned fra O-Potten, indhente S. 5, entre den og faa taget Gassen, saa den standsede fem Meter fra Begrænsningen, er mig endnu en Gaade.

Jeg løb faktisk den Dag, iført Vintercombination og Faldskærm, hurtigere end jeg kunde.«

Næste Episode af lignende Art tildrog sig i November 1935 paa Kastrup Lufthavn.

Thorkild Petersen havde lige hentet en 2-motoret Monospar i England og

havde den Dag foretaget en Prøvetur efter en Regulering af den bagbords Motor. I Landingen stoppede denne Motor, hvorfor Thorkild Petersen gik ud foran Maskinen, hvor han ved at svinge Propellen forsøgte at faa den genstridige Motor til at starte.

Omsider lykkedes det, men saa gik Motoren ogsaa i Gang med saa stor Hastighed, at Maskinen begyndte at køre i Karrusel om det styrbords Hjul. Et Forsøg paa at komme ind i Kabinen mislykkedes, Thorkild Petersen røg ned under Planet og naaede ikke at komme til Side, før Halen smed ham ud til Siden, og saa begyndte Monosporen sin vilde Rundkørsel paa Flyvepladsen.

I 45 Minutter foregik denne Cirkusforestilling med Havnechefen *Leo Sørensen*, Driftsleder *Kramme* og Flyveren selv i Spidsen for en tre-fire Mand fra D. D. L., der alle forsøgte at stoppe Maskinen, men forgæves.

Om denne vilde Jagt fortæller Thorkild Petersen selv:

»Da Pladsen skraaner mod Øst, var vi klar over, at Luftfartøjet før eller senere vilde standse ude i Hammers Køkkenhave. I Mellemtiden havde vi faaet smidt et Tov om Halehjulet; men Motoren havde aabenbart faaet accelereret sig op, saa to Mand kunde ikke holde den.

Jeg selv blev en Overgang slæbt afsted med Kurs lige mod den gamle Administrationsbygning. Jeg maatte selvfølgelig opgive, men havde dog først faaet givet Maskinen anden Kurs, saa Bygningen blev reddet.

Leo Sørensen gjorde flere forgæves Forsøg paa at smadre Propellerne med Sten og Tovstumper for derigennem at stoppe Luftfartøjet.

I Overgang fra Flyveplads til Køkkenhave stoppede den endelig med det bagbords Hjul i en Plovfure. Det var en Forestilling til 1000 Kr. uden Entreprindtægt. *Burde være smalfilmet til Skræk og Advarsel.*«

Og saa kommer vi til den tredie Episode, hvor Sergent *H. P. Venning-Nielsen* fik en dramatisk Slæbetur efter en herreløs R-Maskine.

Idet jeg med det samme fritager Flyveren for noget Ansvar for Episoden, der skyldtes, at Observatørens Faldskærmssele fik fat i Gashaandtaget, da han sprang ned paa Jorden, lader jeg Venning-Nielsen selv fortælle:

»Den paagældende Dag var et Hold Officerselever fra Officersskolen til et flyveteoretisk Kursus i Værløse. Jeg var lige landet med en af Eleverne og hjalp ham ud paa det venstre Plan, hvorfra jeg regnede med, at han selv kunde springe ned paa Jorden. Derfor forlod jeg ham og gav mig i Snak med Løjtnant Godtfredsen.

Jeg stod med Ryggen til Maskinen lige bagved Haleplanet, da jeg pludselig hører Motoren faa (efter min Opfattelse) fuld Gas, og i det samme begyndte den at tage Fart og Kurs mod Midten af Flyvepladsen. Jeg sprang straks til for at komme op i Førersædet, men da jeg havde hele min Vinterudrustning (Vinterkombination, Tørklæde, Handsker, Hjælm, Pelsstøvler og Faldskærm) paa, naaede

112 jeg kun at faa fat i Observatørsædets Kant, hvorfra jeg ikke kunde hæve mig op paa Grund af den voksende Fart.

Jeg maatte tværtimod slippe mit Tag i Maskinen, og nu faldt jeg saa uheldigt, at da Halepartiet gik over mig, greb det fat i mine Faldskærmssele, og jeg blev slæbt paa Maven efter Maskinen, som efterhaanden havde faaet saa megen Fart paa, at ingen kunde løbe den op, heller ikke min Næstkommanderende, Hurtigløberen (vistnok Danmarksmester i 100 m Løb), Løjtnant Venning-Hansen.

Selv troede jeg, at Maskinen vilde lette, og jeg havde derfor opgivet at komme levende fra det.

Da Maskinen kom ud midt paa Flyvepladsen, gik den ned med det ene Plan, kurede rundt og forandrede Kurs mod Parkeringspladsen.

Idet den gik ned i Jorden med Planet, stod den stille et Øjeblik, og det benyttede jeg til at forsøge at komme fri, men det lykkedes ikke, og jeg maatte igen ned paa Maven og hen over den ujævne Grønsvær.

Nu tog den altsaa Retning mod Bilerne paa Parkeringspladsen, og jeg saa, at Folk, som havde forudset, hvordan det vilde gaa, havde faaet startet Ambulancen, som kom kørende lige forbi mig. Det sidste, jeg husker, var, at jeg ligesom saa Overplanet gøre et Sving op i Luften. Derefter husker jeg ikke mere, før jeg vaagnede op i Ambulancen paa Vej til Militærhospitalet.«

Det Syn, som Venning-Nielsen blev sparet for, var Sammenstødet mellem hans Maskine og Bilerne paa Parkeringspladsen, af hvilke fem blev knust, før R. 6 endelig blev staaende midt i Roderiet med Halen i Vejret.

Til alt Held i Uheldet kom ingen Mennesker til Skade ved Sammenstødet.

Sergent Venning-Nielsen har sendt mig følgende Beskrivelse af et *Spind i lav Højde*, som blev foretaget af Løjtnant *Sophus Anhard*, og som han var Vidne til.

Han skriver:

»Vi var startet i hver sin O-Maskine fra Kastrup. Anhard havde en af de »Unge« fra Lundtofte bagi, hvor der var monteret Maskingeværer. Jeg agerede Jager og angreb den anden Maskine, hvis Maskingeværskytte skulde skyde mig ned.

Ude over Høvelte Lejren dykkede jeg saa ned i Halen paa ham, men lige før jeg naaede ham, drejede han med fuld Motor haardt til venstre, og Maskinen gik øjeblikkelig i et hurtigt Spind. Jeg laa i ca. 300 m, og han var noget lavere. Jeg saa Maskinen dreje to Omgange og ventede hvert Sekund, at nu var den kvaset i Jorden, for jeg vidste, at fra den Højde, han havde efter de to Omdrejninger, kunde Flyveren ikke naa at rette Maskinen op. Og saa saa jeg pludselig Maskinen uden Overgang gaa lige ud af Spind'et og fortsætte ligeud. Det er saadan noget, man siger er Løgn, hvis man ikke selv har set det. Anhard fortalte bagefter, at han havde givet fuld Motor og trukket Pinden i Maven, med det forbavsende Resultat, at den for ned i en af Lejrgaderne og hoppede over



Byen med de skønne Taarne som Flyverne ser den.



„Bjarkov“ (t.v.) og Larsen (t.h.) — der begge har prøvet det — forsøger at overtale „Herschend“ (i Midten) til ogsaa at tilspringe sig et Medlemsnummer i Catarpillar-Klubben.

Billedet forestiller tre udenlandske Faldskærmsdukker, men ih dog, hvor de ligner vore egne „tre Musketerer“.



„Manden“ paa Frelsers Kirketaarn — i gamle Dage en Slags „Mascot“ for Flyverne paa Kløvermarken. Naar han var synlig var det Flyvevejr — var han borte i Skyerne, var det bedre at blive hjemme.



Sommerglæder

Oberst Kochs bedste Fritidsfornøjelse bestod i Lystsejlad.



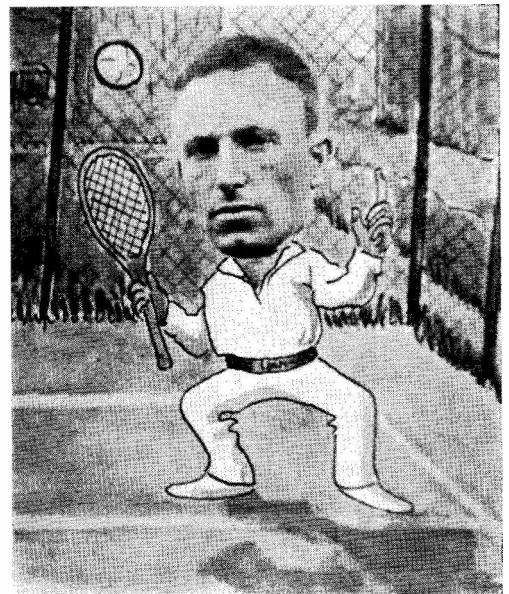
Tilsyn maa der til

Kaptajn Anker Andersen var „Tilsynsførende“ med Flyvningen – et ikke helt let Job i de gamle Dage.



Modeherre Anno 1927

Mester Peter Nielsen inden den Tid, da ogsaa han blev nødt til at anlægge Uniform.



I Tennis det gælder Bolden at ramme. Uh!!!

Oberst Førsløv paa Sportspladsen. Saadan havde alle Flyvere deres Yndlingsport - Oberstens var altsaa Tennis.

Hovedbygningen. At en tungt belastet O₂Maskine gaar i Spind med fuld Motor i omtalte skarpe Sving, har jeg selv adskillige Gange prøvet, men jeg har aldrig kunnet faa den ud af Spind igen, saaledes som jeg saa det den Dag. Det er muligt, at der var et specielt Forhold ved den Maskine, at Vægtplaceringen i det givne Øjeblik har været anderledes end ellers, noget som Sagkundskaben maaske kan forklare os; men *den Dag saa jeg faktisk noget, der ellers er Løgn.*«

113

Den næste Beretning beskriver en Rulning i meget lav Højde, idet den handler om *en langsom Rulning paa Jorden.*

Jeg har den ligeledes fra Venning₂Nielsen, der selv var med som Elev i Maskinen:

»Jeg kom fra Flyveskolen til 2. Eskadrille og skulde lære at flyve med R₂ Maskiner. Vejret var meget uroligt, og de andre Eskadriller foretog derfor ingen Elevflyvninger.

Umiddelbart før vi lagde an til Landing, var vi nær kollideret med en R₂ Maskine fra 3. Eskadrille, hvis Fører var en Elev, som lige var blevet Solo. Han kom lige stik imod Reglerne i ca. 150 m Højde inde fra Flyvepladsen og havde Kurs lige mod os. I sidste Sekund saa min Fører Faren og hev i Pinden, og den anden Maskine gled ned under og ikke 10 m fra os. Da vi derefter svingede for at lægge an til Landing, og Maskinen blev sat korrekt med begge Hjul og Haleslæber, gled den pludselig op paa det ene Hjul, og højre Plan gik i Jorden. (Pladsen var meget ujævn paa dette Sted).

For muligvis at komme i Luften igen gav vi fuld Gas, men Maskinen var krænget for meget over, og i Stedet for at lette gik den helt op paa højre Plan, derefter faldt den forover og ned paa Hjulene, saaledes at Propellen og Understellet blev ødelagt. Herefter gik den op paa venstre Plan for til sidst at falde ned paa Understellet.

Da der var Fare for, at der skulde gaa Ild i Maskinen, spændte Overserg. Møller mig løs og smed mig ud af Maskinen. Møller var ikke spændt fast, men havde holdt sig fast i et Par Rør i Stellet. Disse Rør var temmelig svære, men de var helt bøjede efter hans krampagtige Tag. Var han blevet slynget ud, havde det maaske kostet ham Livet.

Da vi havde sundet os lidt, bemærkede Møller: »Det var en noget lav Højde at lave langsom Rulning i.«

Saa kom Smedene og slæbte »Liget« væk«.

En af Kammeraterne sender mig en Beretning om samme Oversergent *L. Møller* — den roligste Flyvelærer, han har kendt.

Denne skulde en Dag op for at lære en Elev at sætte Maskinen i *Spind* og at tage den ud igen. Han forklarer og forklarer, og da Eleven erklærer, at nu er han fuldt paa det rene med, hvad han skal gøre, siger Oversergenten, at nu

114 starter de, og naar han saa nikker, skal Eleven sætte Maskinen i Spind. Eleven siger »Forstaaet« og tænker, at saa tager Læreren den altsaa selv ud, og de starter og gaar op i 1000 m. Der nikker Læreren, og Eleven træder Maskinen i Spind, som han har faaet det forklaret. Han ser Jorden rotere og komme nærmere, og han synes, at nu kunde Læreren da godt tage den ud igen. Men Oversergenten sidder ganske rolig i sit Sæde, og Eleven ser Jorden dreje hurtigere og hurtigere rundt, og Træer og Huse bliver mistænkeligt store. Da Læreren ikke rører sig, beslutter Eleven derfor til sidst selv at tage Maskinen ud af Spind'et, som han har faaet det forklaret. Det lykkes ham, men saa sent, at Maskinen stryger lige hen over Taget paa en Gaard.

Saa siger Læreren ind i sin Telefon uden at røre en Finger:

»Der var vi lige ved at sitte, saa maatt' vi ha' gaet hjem.«

Og saa prøver Løjtnant *Jørgen Thyregod* paa at faa os til at tro paa, at han engang har brækket et Ben under *Oprettningen fra et Dyk*, hvad der, saa mærkeligt det end lyder, forholder sig fuldstændig rigtigt.

De nærmere Enkeltheder var som følger:

»Vi, 5. Eskadrille, var udstationeret paa Oksbøl Flyveplads som Flyvere for »Hvidt Parti«, der i Terrænet ved Borris var indviklet i en haard Kamp med sin gamle uforsonlige Fjende »de røde«. Vi havde paa dette Tidspunkt ingen Observatører, saa Flyverne skiftedes til at sidde bag i »Kassen« og skrive Meldinger.

Dette lidet misundelsesværdige Job fik jeg saaledes en Dag, idet Løjtnant *Terp* fik Ordre til at starte paa en Rekognoscering med mig som Observatør.

Vi startede, fløj uden Uheld ind over Kampterrænet i ca. 1200 m og begyndte vore Observationer. Jeg observerede en større Forsamling afsiddet Rytteri, men da det var umuligt at skelne, om Rytterne bar Huebind eller ej, bad jeg *Terp* dale ned i en Højde, hvorfra man bedre kunde skelne Ven fra Fjende. Han satte saa Maskinen paa Næsen og dykkede til ca. 300 m, hvor han rettede den op. Samtidig tabte jeg ret pludselig al Interesse for Huebind og Krig i det hele taget. Jeg var nemlig blevet ved med at staa op, idet jeg holdt mig fast i Gevær-ringen, men da Oprettningen kom, blev jeg trykket ned i Bunden af Maskinen som af en usynlig Haand, og det endskønt jeg strittede imod af alle Livsens Kræfter.

Trykket var saa stort, at jeg stak det ene Ben igennem det ret svære Krydsfiner, der tjener som Gulv bag i en R=Maskine. Det var mere, end Benet kunde holde til. Det brækkede, og da det som bekendt ikke er nogen udpræget behagelig Fornemmelse, skal jeg ikke gengive noget af den Enetale, jeg holdt, inden jeg fik Benet trukket op af Hullet igen.

Da jeg havde sundet mig lidt, krøb jeg møjsommeligt op, saa jeg kunde skrike *Terp* ind i Ørene, og efter først at have sagt min Mening om ham selv

og hans Flyvning, *meldte jeg tjenstligt, at jeg havde brækket et Ben, at jeg vilde hjem*, og at det skulde være *straks*. 115

Det vilde Fyren imidlertid ikke, og han vilde heller ikke tro paa det med Benet, saa jeg maatte skrive Meldinger, som om der ikke var sket noget, men det gik nu forøvrigt ret godt. Da jeg saa kom hjem, blev jeg løftet ud af Maskinen af et Par Mekanikere og kørt i Bil til Varde Sygehus, hvor jeg maatte blive i fem Uger.«

Eva Hallas-Møller, en af vore faa kvindelige Sportsflyvere, fortæller om en Oplevelse, som hun har kaldt *Pinden løs*.

»For fire Aar siden, da jeg havde taget Soloprøven, men endnu inden jeg erhvervede mit endelige Certifikat, jeg var da 22 Aar, gik jeg en Dag op i en af Him-Jensens Gipsy Moth'er OY—DUG sammen med min Mand, Flyverløjtnant Harboe (Marinen).

Vi havde aftalt, at han skulde indøve Spind med mig baade til Styrbord og Bagbord samt lære mig at loope. Af Hensyn til min ringe Uddannelse tog vi naturligvis rigelig Højde, ifølge min Journal 2000 m.

Først spandt min Mand alene til begge Sider, og jeg fulgte med paa Pind og Hammel. Da jeg mente, jeg var klar over Manøvren, skulde jeg prøve alene. Jeg gav den Sideror og Krængning, og det gik fint tre Akseomdrejninger. Jeg havde faaet Ordre til at spinde tre Omgange og derpaa rette op. Ordren lydige prøver jeg at rette op efter 3. Omgang, men tager — antagelig paa Grund af lidt Premierenervøisitet — krampagtigt i Pinden med det Resultat, at jeg pludselig sidder med Pinden løs i Haanden. Der var altsaa sket det, at den Split, der skal sikre Pinden, var faldet af.

Jeg husker, at jeg ikke følte nogen Ængstelse, men blot rapporterede i Telefonen til min Mand: »Pinden løs«.

Jeg havde naturligvis den mest ubetingede Tillid til, at han nok skulde klare Ærterne, dersom det blev nødvendigt. Vi spandt endnu flere Omgange, mens jeg rolig prøvede at fastgøre Pinden, hvilket lykkedes, hvorpaa jeg rettede op, da vi var i 600 m's Højde.

Derefter mærkede jeg, at han kippede voldsomt med Klapperne, jeg ser i Spejlet og konstaterer, at Øjnene bag hans store Flyvebriller og hans Mund bevæger sig paa en Maade, saa jeg med god Grund kan formode, at han siger: »Dit Satans Pigebarn«, men jeg hører ikke et Muk.

Det viste sig saa, at jeg med min (i tyk Flyverpels naturligvis ganske ufølsomme) Arm er kommet til at skubbe Telefonledningen ud, straks da jeg begyndte at spinde. Han anede intet om, at min Pind havde været løs, og var godt gal i Skallen over, at jeg som Nybegynder — og stik imod hans Ordre — spandt saa mange Omgange i Træk, men han havde besluttet først selv at rette Maskinen ud i 500 m og derpaa straffe mig med for det første, at vi ikke skulde

116 flyve mere den Dag, og for det andet ikke at lære mig nogen som helst Form for Kunstflyvning, før jeg havde lært at parere Ordre.

»Alfa og Omega« i de mange gode Flyverraad, han gav mig, var nemlig altid: Forsigtighed, ingen Dumdristighed, og altid være sikker paa at kunne kravle, inden man prøver paa at gaa.«

* * *

Saa utroligt det lyder, er der faktisk engang en Flyver, som ... Naa, jeg maa vist hellere begynde med Begyndelsen.

Altsaa, en Sportsflyver i Aalborg overtager en KZ-Maskine paa Lufthavnen for at tage en Træningstur til sin Certifikatflyvning, der skal finde Sted Dagen efter, da man venter den Sagkyndige, Kaptajn Edsen Johansen fra København.

Umiddelbart inden Starten har Maskinen været brugt af en anden Flyver, som har haft sin lille Søn med oppe. Uden at nogen har lagt Mærke til det, er Døren staaet ud af Maskinens modsatte Side og har ladet *Døren staa paa Klem* efter sig. Da vor Ven Sportsflyveren derefter starter, gaar Døren op og hænger og blafrer i Vindtrykket. Dette bliver selvfølgelig bemærket af Flyveren, der først prøver paa, om han ikke fra sin Plads kan naa Døren og faa den trukket i. Dette lader sig dog ikke gøre, og et Øjeblik efter sker da ogsaa det, der *skal* ske i den Situation: Døren blæser af og falder ned — heldigvis dog uden at forvolde nogen Ulykke.

»Og saa naaede jeg ikke at gribe til den Løsning paa Problemet, som jeg havde regnet ud for at faa Døren lukket, nemlig at svinge rundt i Medvind, saa den kunde smække i af sig selv.«

Der blev grint godt af den Sportsflyver, da han kom ned og troskyldigt fortalte dette til de andre Flyvere paa Pladsen.

»Hvorfor det,« kan jeg høre en og anden (men ogsaa kun *een* og anden) usagkyndig Læser spørge, »det er da en ganske praktisk Maade at lukke en Dør paa, naar man er alene i en Maskine oppe i Luften.«

Jeg vil ikke gøre disse (eventuelle) Læsere til Grin ved at forklare Historien nærmere. Jeg beder Dem bare om et Øjeblik at »tænke Dem om«, saa finder De nok selv paa det morsomme i Historien¹⁾.

Megen Morskab vakte i sin Tid følgende lille Episode, da den efter Landingen blev almindelig kendt:

¹⁾ *Michael Hansen* var engang før en Start fra Aarhus mod København ude for en ihærdig, dum Spørger. Vinden var nordvest og Spørgeren drøftede Medvindsfænomener med det Resultat, at M. H. svarede, at dens eneste Gøne var, at den gav »saadan en forbandet Træk i Nakken«.

En Elev skal op og have Undervisning, Læreren har travlt, han springer op i det forreste Sæde paa den nærmeste Maskine og snerrer ad Eleven:

»Skynd Dem, Mand, vi skal være nede igen til Frokost« —

Eleven springer fortumlet op i det bageste Sæde, og næsten endnu inden han har faaet sat sig, starter Læreren.

Da Maskinen er naaet til de 500 m, i hvilken Højde Undervisningen skulde begynde, rækker Læreren begge Hænder i Vejret — det engang vedtagne Tegn til, at Eleven skal overtage Styringen —, derefter vender han Hovedet og ser, hvor straalende glad Eleven ser ud, og saa begynder Maskinen at stige. Den stiger mere og mere, Farten gaar ned og begynder betænkelig at nærme sig Grænsen for det tilladelige, hvorfor Læreren giver Pinden et ordentligt Tryk fremad, saa Maskinen igen flyver ligeud. Saa rækker han for anden Gang begge Hænder i Vejret, drejer Hovedet og bliver igen Vidne til den vildt gestikulerende Elevs Glæde over Tilværelsen i Almindelighed og Flyveundervisningen i Særdeleshed. Ikke destomindre begynder Maskinen igen at stige paa ureglementeret Maade, hvorfor Pinden for anden Gang faar et Skub fremad; men da Historien med den pantomimiske Forstaaelse mellem Lærer og Elev har gentaget sig for tredie Gang, uden at Eleven kan finde paa at flyve, som han skal og bør, taber Læreren tilsidst Taalmodigheden.

Han vender Maskinen brat og flyver hjem og lander.

Efter Landingen rejser han sig op i Førersædet, og nu faar den ulykkelige Elev en ordentlig Omgang:

»Er det da for Søren endnu ikke gaaet op for Dem, at naar jeg rækker begge Arme i Vejret, saa skal *De* overtage Styringen?« — »Kan De for Pokker ikke tage Dem lidt mere sammen, Mand?« — »Er De blevet ked af at gaa paa Flyveskolen?« — »Ved De ikke af, at der er noget, der hedder »Slidsken?« osv. osv. Svovl, Knitren, Ansigtstudtryk og andet af samme Slags.

Til hvilket altsammen Eleven, da der endelig blev en lille Pause i Besværelserne, ikke havde andet at bemærke end et sagtmodigt:

»Jamen, Hr. Lærer, der var ingen Dobbeltstyring i Maskinen.«

Tegneren *Otto Christensen*, der har gjort det til et Speciale at søge Motiver til sine Billeder fra en Flyvemaskine i Luften, og som i denne Forbindelse med Tilladelse fra de militære Myndigheder har foretaget mange Flyvninger med Hærens Maskiner, har fortalt mig følgende:

Den kendte Sportsflyver, Fabrikant *Augustinus*, var i sin Tid saa flyvebegeistret (og er det sikkert endnu), at alt, hvad han i Tiden lige efter at han havde taget sit Certifikat skulde have at gøre med, helst skulde »smage af Flyvning«. Blandt andet skulde der engang laves et Billede af ham, og her ønskede han selvfølgelig ikke at lade sig forevige af noget ringere end en *Flyver*. Han kom i Forbindelse med *Otto C.*, der gennem mange Aar har haft Leverancen af Flyver-

118 portrætter, og hvem alle Kammeraterne anbefalede paa det bedste; men Nej — i dette Tilfælde kunde Otto — Garantien for Lighed o. s. v. ufortalt — *ikke* komme i Betragtning.

Resolut besluttede Otto Christensen derfor — *at tage et Sportsflyvercertifikat*. Og saa kom der endelig et Billede ud af det. Jeg har ikke selv set det; men det skal nok, som Ottos andre Portrætter, have lignet godt.

Paa min Opfordring om at berette »det farligste«, han har været med til i Luften, fortæller Flyver-Tegneren om en Tur, hvor han var Passager hos afdøde *Erlind*. Der var noget landskabeligt i Nærheden af Holbæk, som skulde studeres og males fra oven.

Vel ankommet til Gerningsstedet begyndte Erlind at flyve lidt rundt, og Otto fik Malersagerne frem.

Snart var Munden fuld af Pensler, Farveladen laa paa det ene Knæ, Papir eller hvad han den Dag malede paa, var anbragt paa det andet, under den ene Arm havde han en Flaske Olie o. s. v. Med andre Ord: Otto var installeret og med Næse, Hænder og Tær i fuld Gang med at skabe.

Under disse Omstændigheder var der selvfølgelig ikke meget tilovers at holde sig fast med, men alligevel havde Kunstneren spændt sig løs af »Seletøjet« for at faa mere Bevægelsesfrihed, idet det var roligt og stille Vejr.

Pludselig raaber Erlind noget fra det forreste Sæde samtidig med, at han med en vid Armbevægelse favner saavel den nedenunder liggende frodige sjæl-landske Jord som den blaa Himmel ovenover.

»Ja, vist er her smukt,« svarer Otto og maler om muligt endnu ivrigere videre.

Saa looper Erlind. De kan maaske tænke Dem, i hvilken Situation Otto pludselig befandt sig. Han tror imidlertid blot, at Maskinen er kommet ind i urolig Luft, han er for stædig til at lade nogen af sine Grejer gaa, og da han ikke havde mere at holde sig fast med, befaler han sin Sjæl og — maler videre. Og Erlind, der jo ikke for ingenting var en af vore dygtigste Kunstflyvere, lavede et saa korrekt Loop, at Otto blev siddende i Sædet uden at falde hverken den ene eller den anden Vej, saadan som man gør det, hvis der er henholdsvis for megen eller for lidt Fart paa.

Da de landede, bebrejdede Otto Christensen Flyveren, at han nede ved Holbæk havde fløjet uroligt.

»Uroligt,« svarede Erlind, »hvor kan Du sige det? Jeg loopede jo bare.«

»Loopede Du,« spurgte Otto, hvid i Ansigtet, »det kan jeg ikke tro, for jeg var ikke spændt fast o. s. v. o. s. v.,« og saa vrølede de to Kammerater videre uden at kunne blive enige om, hvad der *var* sket, og hvad der *kunde* være sket.

Det paastaas, at Diskussionen først holdt op efter Frokost, da Otto C. kom til at kaste et Blik paa Kunstværket, som henstod i Flyvermessen, og der fik Øje paa en lille vaad Ko midt i Billedet. Den lille Ko stod nemlig *paa Hovedet*, og saa var der jo ikke noget at tage fejl af.

Det er, hvad der paastaas — jeg kan dog ikke garantere for Rigtigheden af Rygtet, saa sandt som den lille Ko var gaaet, før jeg kom til. Flyveturen og Loopet er imidlertid historisk. 119

Om den brave, glade, af alle Kammeraterne afholdte, afdøde Løjtnant *Asger Klüver-Jensen* gaar der en herlig Historie.

Han havde en Dag været nede og more sig over Vestsjælland og var herunder utvivlsomt kommet lidt for langt ned med det Resultat, at en udenfor en Gaard ophængt Silkekjole var blevet baade krøllet og efter sigende let tilsmurt med Olie. Om dette sidste nu virkelig var Tilfældet, eller om Gaardmanden blot vejrede Forretning, vil sikkert aldrig blive opklaret. Men i hvert Fald indberettede han Historien til Flyvertropperne og krævede Flyverens Hoved paa et Fad plus 100 Kr. i Erstatning for Kjolen.

Da dette rygtedes — og den Slags rygtes *altid* — kan det nok være, at den gode Klüver — der som sagt hverken havde eller kunde have en første Klasses Samvittighed i Anliggendet — fik travlt. Hurtigt kastede han sig paa sin Motorcykle, Gashaandtaget kom i Bund, og han mere fløj end motorcyklede ned til Tragediens Arnested i Vestsjælland. Her masede han ind med Træsko paa — ikke alene i Huset, men ogsaa i Mandens, Konens og samtlige Sønners og Døtres Hjerter og blev paa fem Minutter saa gode Venner med hele Familien, at han blev beværtet baade i den ene og anden Henseende, og tilsidst skal Manden have siddet og grædt over sin Dumhed med at blande Flyvertropperne ind i Klüver-Jensens smaa private Flyveopvisninger.

Men derhjemme i Værløse var der en slem Kaptajn, som efter Ordre fra Flyvertropperne forberedte et Togt — pr. Bil — til Vestsjælland, og da han kunde ventes at indtræffe inden længe, maatte man jo finde paa noget og det pr. straks.

Det siges at være Klüver sely, der fandt paa Udvejen, og saa drog han lettet tilbage til Værløse.

Og da Kaptajnen ankom, blev Diskussionen kun ganske kort:

»Og Kjolen blev altsaa ødelagt?«

»Ja, ganske bestemt.«

»Og var det nu ogsaa Flyveren, der gjorde det? Var han da virkelig saa langt nede, at det kunde lade sig gøre?«

Manden let fornærmet: »Han kunde da nok se, naar en Flyver var langt nede, og her var ingen Tvivl. Den forbistrede Flyver var en Forbryder, og hit med de 100 Kr.«

»Jamen, kan De ikke angive lidt nærmere om, *hvor* langt nede Flyveren var?«

»Ja, det er jo ikke saadan lige til at angive i Meter for en anden en; men han var da ikke højere oppe, end at jeg ganske tydeligt kunde se de her »Træsko«, der hænger nedenunder Maskinen ...«

Saa fik Kaptajnen travlt med at skælde ud over at være blevet ulejliget helt til Vestsjælland til ingen Nytte og med at forklare Bonden, at naar en Maskine har Træsko (Pontoner) under, saa er det en *Marineflyver*, og saa henviste han Sagen til Marinen og kørte fornærmet bort.

Men hvem der ikke ulejligede Marinen, det var Bonden.

Og hvem der grinte godt af hele Historien, det var Asger Klüver-Jensen.

Fra Løjtnant i Hærens Flyvertropper *E. C. Rydmann* fik Forfatteren i lange Tider ikke noget Svar paa sin Henvendelse, før han en Dag blev ringet op og anmodet om at tage et telefonisk Interview i Anledning af den forb... Bog.

Da Telefonen var noget utydelig, tør jeg ikke helt garantere for, at jeg har opfattet det hele, som det blev sagt; men Tendensen er i hvert Fald i Orden, og det kan i dette Tilfælde være mere end nok:

Jeg spurgte ham om hans *morsomste* Oplevelse. Den havde han straks paa rede Haand:

Under et Kantonnement el. lign. paa Fyn var Rydmann indkvarteret paa Søbygaard, hvor han plejede Omgang med en forfærdelig brav Skytte paa Godset. Blandt andet gik man en Del paa Andejagt i en af Godsets store Moser, og en Eftermiddag, da der ikke var Tjeneste, spurgte R. Skytten, om han vilde have en Flyvetur. Det vilde Skytten selvfølgelig gerne, og Rydmann, der var i sit forrygende Humør (hvad der gerne er Tilfældet med den Mand), besluttede, at skulde Skytten have Luftdaaben, saa skulde han pinedød ogsaa huske den senere i Livet, hvorfor han gennemgik et mere fremskredet Program i Kunstflyvning med den arme Passager.

Han sluttede af med at give Skytten, der efter hans Mening paa dette Tidspunkt maatte være mere end halvt bevidstløs, en alvorlig Dykning lige ned over den Mose, hvor man Dagen før havde været paa Andejagt, og lige i Opretningen (det ubehageligste Øjeblik ved saadan en Dykning) raabte R. i Telefonen til Skytten: »Saa De, da Ænderne lettede?«

Som Svar fik han kun nogle uforstaaelige Lyde, og tilfreds fløj Rydmann hjem og landede.

Da Maskinen igen stod stille, dukkede Skytten med vildt strittende Haar op af Passagersædet, men til stor Forbløffelse for Flyveren var alt, hvad han stilfærdigt sagde: »Løjtnant Rydmann, det var ikke Ænder, det var Lappedykkere.«

»En til,« bad jeg, og saa fik jeg Historien om, hvorledes det gik, da Rydmann havde sin Debut som Kreaturhandler:

Rydmann, Kaj Clausen og »*Moses*« (*Malmose*) skal engang have ligget indkvarteret ved en jysk Felt-Flyveplads, og som naturligt var, havde de deres (naturlige) Gang paa Kroen i Ny og Næ.

Ved en bestemt Lejlighed var de kommet i Selskab med en Kreaturhandler og en Slagter, og da der ikke skulde flyves den næste Dag, var der nok gaaet en Del Bajere i Løbet. Paa et vist Tidspunkt af Aften var det imidlertid, som om Foretagendet var ved at gaa i Staa, og Rydmann havde i nogen Tid siddet og spekuleret paa, hvordan han igen skulde faa Virksomheden til at blomstre. Ved at se ud ad Vinduet fik han saa pludselig en god Idé.

Henimod Kroen stiler nemlig Mekaniker *Sten Jørgensen* i sin fine, nye, dobbeltradede blaa Uniform med Guldskulderstropper og Sager, og Rydmann var straks klar over, hvordan Jørgensen skulde anvendes.

Hurtigt hvisker han til Kreaturhandleren og Slagteren: »Derude kommer Chefen for Flyvertropperne — har I Lyst til at hilse paa ham? Men det koster nogle Omgange . . .«

Ork jo, det vilde begge D'Hrr. da naturligvis vældig gerne være med til. I saadan en lille By — og i de Kredse — er det jo desværre begrænset, hvad man træffer paa af Honoratiores, og da Sten Jørgensen kommer ind, bliver han derfor til sin store Overraskelse præsenteret som Chefen for Flyvertropperne.

Sten er imidlertid ikke dum, der skulde ikke blinkes ret meget med Øjnene, for at det skulde gaa op for ham, hvad der var paa Færde, og han var ikke den sidste til at rekvirere Øl, af hvilket der i Betragtning af den store Ære o. s. v. kom ikke saa faa Flasker paa Bordet i den næste halve Times Tid. Situationen var reddet for Flyverne.

Til at begynde med var Stemningen jo nok baade lidt trykket og beæret. Man drak af Glas, og man rejste sig, hver Gang man skaalede med den fine Gæst; men efterhaanden blev det jo lidt besværligt (ogsaa for Sten Jørgensen og Flyverne) at holde paa Formerne, saa det varede ikke længe, inden der blot blev drukket Øl. Til sidst blev Glassene — saavel som Titlerne — lagt bort, og den stod paa, »Du er en gevaldig gammel Dreng, saadan nogle Flyverchefer som Dig skulde vi have mange flere af«, Dunk i Ryggen o. s. v., o. s. v.

Ak, hvorlænge var Adam i Paradis? Nu var det hele lige saa godt, men saa gik der pludselig Demokrati i baade Slagteren og Kreaturhandleren: Saadan en Flyverchef var jo selvfølgelig nok en baade fin og sjov Mand — jeg sidder pludselig i Rædsel og tænker paa, hvad Oberst Førslev i Grunden vilde have sagt, hvis han kunde have været til Stede, og hvad han monstro vil sige til Historien, naar han ser den her? —

Naa, men skidt med det — hvor var det, vi var? Jo, altsaa, saadan en Flyverchef var altsaa en ganske fin Mand, men hverken en Slagter eller en Kreaturhandler er da heller saadan til at kimse ad, saa hvorfor skulde de to *hele* Tiden sidde og købe Øl? Der maatte være noget galt eet eller andet Sted, og saa kom Tjeneren til de militære Herrers Rædsel pludselig paa Arbejdsfordeling, han spadserede en Del af det allerede udførte Overarbejde af, og der *kom ikke mere Øl paa Bordet*.

122 Rydmanns Hjerne arbejdede for fuld Gas. Que faire? Dog, stol paa Rydmann, han fik straks den næste Idé.

I Samtalens Løb havde han hørt noget om en Ko, som Slagteren skulde købe af Kreaturhandleren. Hviskende foreslog han derfor denne sidste, at han, Rydmann, først skulde købe Koen, for derefter at sælge den til Slagteren. Der vilde paa den Maade blive *hele to Lidkøb* . . .

Den var Manden straks med paa, og saa blev Koen solgt til Rydmann for 250 Kr. med Haandslag og det hele, og der kom igen Øl paa Bordet. Saa langt var Aftenen blevet en ubetinget Sukces, og det var først ved 4-Tiden om Morgen, da Koen for anden Gang skulde skifte Ejer, at der kom Mislyd i Billedet; for da begav det sig, at Slagteren nok vilde købe Koen af Rydmann, men — *han vilde kun give 240 Kr. for den.*

Det var Rydmann imidlertid ikke indstillet paa.

Man plejer at *tjene* paa en Kreaturhandel, havde han da hørt noget om, men i hvert Fald kunde det da aldrig betale sig at *sætte Penge til* paa saadan en Ko, og da Klokkeren nu alligevel var blevet mange, og det trak op til en Katastrofe i Anledning af den forbistrede Kohandel, vilde Rydmann foretrække at gaa i Seng. Og det gjorde han, idet han trak sin Ko hjem til Hotellet, hvor han boede, hvorefter han gik til Køjs og sov den retfærdiges sunde, drømmeløse Søvn.

Næste Morgen blev Rydmann vækket af Tjeneren, der stod ved Sengen med Morgenteen og Krydderne.

»Ønsker Hr. Løjtnanten noget Hø?« spurgte han.

Forskrækket saa Rydmann op.

»Til hvad,« spurgte han, der ganske og aldeles havde glemt Nattens Hændelser. »Til Koen,« sagde Tjeneren, »som staar nede i Stalden«.

Hvad Rydmann svarede, vides ikke, ejheller om Koen fik en Gang »à la carte Hø« der paa Hotellet. Det eneste, jeg kan sige med Bestemthed, er, at Rydmann svor paa, at han aldrig mere vilde indlade sig hverken paa at drikke Øl eller paa at handle med Kreaturer, for da Koen jo ikke saa godt kunde tages med i Flyvemaskine til København, blev han om Eftermiddagen *nødt til* at acceptere Slagterens Bud paa 245 Kr. for Dyret.

De 5 Kr., han tabte som Kreaturkommissionær, har smertet Rydmann saa meget, at jeg føler, at jeg maa give Dem et godt Raad: Tal aldrig til Rydmann om Slagtere. Det er et Emne, han har meget svært ved at tage.

Clausen og Moses, de grinede bare, men hvad, de havde jo faaet en Masse Øl ganske gratis, saa hvad skulde de dog græde for?

I Foraaret 1938 havde Kaptajnløjtnant Tage Nielsen det Uheld under en Skyflyvning, at Afdriften førte ham et helt andet Sted hen, end han havde tænkt sig. Han startede fra Værløse og regnede med at drive mod Nord, men ved Skæbnens Ugunst vendte Vinden sig 180 °, saa Resultatet blev et helt andet, for

da han endelig igen stak Hovedet ud af Skyerne, befandt han sig over Vand, og han tænkte selvfølgelig, at han maatte være et eller andet Sted Nord for Sjælland, hvorfor han glad og fortrøstningsfuldt satte Kursen mod Syd og regnede med inden alt for lang Tid at ramme Sjælland igen.

Han naaede ogsaa Land, men det var bare ikke Sjælland, men derimod — Rügen. Da det kneb med Benzinen, maatte han lande og blev vist i alle Maader vel modtaget af Tyskerne, i hvert Fald vendte han tilbage næste Dag, men maatte i lange Tider høre for, at han var den eneste, der var landet paa »Rügen« og havde været i Stand til at starte igen uden nogen Reparation.

Det passer dog ikke, for jeg har da en anden Historie om et Par Flyvere, der var ude med en »Tiger Moth«, som de var saa uheldige at »lægge paa Ryggen« i en Kornmark eet eller andet Sted paa Sjælland.

De to Ulykkesfugle kom ikke noget til, saadant rent fysisk set — men mentalt var de jo ikke paa det allerhøjeste Gear, som de sad der i en Grøft og saa paa Fuglen, der havde lagt sig til Hvile.

»Tag og vend den om,« siger saa den ene i et Anfald af Galgenhumor, »saa flyver vi hjem«.

»Hold Kæft,« svarer Kammeraten (det var ham, der havde besørget Kolbøtten), og saa luskede han hen for at tage Afsked med sin elskede »Tiger«, inden han »hang sig op« i det nærmeste Træ.

Paa een Gang hører Kammeraten i Grøften saa en Fløjten, efterfulgt af et Jubelskrik: »Du siger noget,« og saa fik D'Hrr. pludselig meget travlt med at dirigere den Flok nysgerrige Landliggere, som havde indfundet sig paa »Ulykkesstedet«. Ved forenede Anstrengelser (og hvilke Anstrengelser) og under Udførelsen af megen Forsigtighed (der blev taget med »Fløjlshandsker«, kan De tro), blev Liget vendt tilbage den Vej, det var kommet fra, og snart stod det igen »med Benene paa Jorden«¹⁾).

En ny Besigtigelse gav til Resultat, at Maskinen absolut intet var kommet til, og en halv Time senere landede den glat paa den hjemlige Flyveplads, hvor ingen, hverken den Dag eller senere, anede Uraad, hvorfor der heller ikke var nogen, der kom galt af Sted.

P. S. Det eneste, der undrer Forfatteren er, at ingen af de mange Tilskuere »sladrede« — men det har de aabenbart ikke gjort.

Et Regiment havde udmærket sig under en Efteraarsmanøvre, Kritikken havde været netop dette Regiment yderst naadig, og den stolte Chef ønskede derfor, at hans Soldater skulde have et synligt Minde med hjem om Regimentet, hvorfor han aftalte med Flyverne, at Mændene skulde fotograferes fra Luften.

Paa det aftalte Tidspunkt stod Regimentet derfor opstillet til Parade paa en dertil egnet Plads, Soldaterne var pudsede, saa de skinnede, Befalingsmændene

¹⁾ Kan vel næsten ikke misforstaas som Reklame for min Bog af samme Navn?

124 befandt sig paa deres Pladser foran de enkelte Led, man stod »Rør«, og da Maskinen med Fotografen nærmede sig, blev der kommanderet »Ret«, hvorefter alle var Vidne til, hvorledes Observatøren i det bageste Sæde, uden Hensyn til personlig Risiko, lænede sig faretruende langt ud af »Kassen« for med et Haandkamera at faa det bedst mulige Billede af Paraden.

Tre Gange fløj Maskinen forbi, og hver Gang blev der taget et vellykket Billede. Saa blev der kommanderet »Rør«, og Mandskabet spredte sig i de nærliggende Grøfter for at indtage Frokosten.

Det tør antydes, at denne vilde have smagt — i hvert Fald Chefen for Regimentet — mindre godt, hvis han kunde have hørt det Replikskifte, der fandt Sted mellem Fotografen og Flyveren, umiddelbart inden den første Plade blev taget:

»Saa for Søren,« hørte Flyveren pludselig fra det bageste Sæde, »nu har jeg saft suse mig *glemt* Apparatet.«

»Skal vi gaa hjem?« spørger Flyveren.

»Nej, flyv bare videre,« svarer Observatøren, og saa dykker han ned i Bundten af Maskinen, hvor han finder *en gammel tom Patronkasse, og med den foretager han saa sine tre Optagelser.*

Efter Landingen spørger Flyveren ham naturligvis, hvad han nu har i Sinde at gøre, og saa faar han forklaret hvorledes Fotografen vil klare sig ud af, hvad der, i Betragtning af Omstændighederne, vel maatte kaldes for et alvorligt Dilemma:

Han lister sig ad Bagvejen ind i den fotografiske Sektion, hvor han ubemærket bemægtiger sig et Haandkamera med isatte Kassetter. Med dette be-giver han sig ud til Maskinen, og derfra løber han ind i Fotosektionen. Han svinger — som man nu engang gør det, naar man løber — med Armene, og Apparatet svinger med.

Lige indenfor Døren, i Paasyn af Chefen for Fotosektionen, trykker han paa den lille Knap, der fastholder Kassetterne i Apparatet. Dette kan Chefen naturligvis ikke se, men Resultatet af den lille Manøvre: En Strøm af Kassetter hen ad Gulvet og en Klirren af ituslaaede Plader, kan ikke skjules.

Naa, det er jo saadan, hvad der *kan* ske (og hvad der forresten er sket før), og saa plejer der naturligvis at falde en værre »Balle« af. Saaledes ogsaa i dette Tilfælde; men en Balle, som ikke blev nær saa alvorlig, som den vilde være blevet, hvis Sagens rette Sammenhæng var blevet bekendt.

Den raadsnare Observatør havde klaret Situationen. Men Regimentet maatte desværre rejse hjem uden noget synligt Minde fra Efteraarsmanøvrerne, hvad der var stor Synd, fordi samme Regiment faktisk havde udmærket sig fremfor alle de andre — ligeledes ufotograferede — Regimenter.

Anekdoter.

Af de utallige Anekdoter, der verserer i Flyverkredse, bringer jeg et skønsomt Udvalg.

Den første handler om »Sønderjyden« Johannsen, som den fra sin Deltagelse i Verdenskrigen og fra sin dramatiske Atlanterhavsflyvning kendte Flyver Chr. Johannsen altid kaldes.

Han var en Gang i Flyvningens Barndom herhjemme ude for et mærkeligt, og i vore Dage utænkeligt, »Uheld«. Med Hendil som Passager var han paa Vej til Skive, men maatte paa Grund af daarligt Vejr mellemlande paa Skejby Mark ved Aarhus.

Dette var iøvrigt hverken Flyver eller Passager videre ked af, for naar man i de Tider fløj, havde man altid god Tid, og Gæstfriheden ude omkring i Landet var stor. Saadan ogsaa i dette Tilfælde. Maskinen blev kørt hen til en Bondegård, og snart sad de to nødlandede Herrer bænket i Storstuen *med hvad dertil hører*, og det blev sent, inden Gaarden den Nat lagde sig til Ro.

Næste Morgen er Johannsen først oppe, men hvem kan beskrive hans Rædsel, da han kommer ud til Maskinen og finder Gaardens samlede Bestand af Køer — der var seks — i Færd med at afslutte et Morgenmaaltid, der øjensynligt hovedsageligt har bestaaet af Aeroplanlærred. I hvert Fald var der mange og slemme Huller i Vingerne paa den aabne De Havilland, som iøvrigt var rødmalet, hvilket maaske kan forklare Køernes Appetit.

»Que faire?« siger »Sønderjyden« til Hendil, der foreslaar en Cykeltur til Aarhus, hvor Johannsen opkøber alt, hvad en lille Traadhandlerske har i Butikken af Naale, Traad og Lærred af den Slags — De ved — som unge Piger i gamle Dage brugte til deres Brudeudstyr.

Sent om Aftenen er De Havilland'en ved Gaardens forenede Anstrengelser blevet udstyret med »seks af hver Slags« — det saa farligt ud, men det kunde bruges, og efter at Hendil havde forvissat sig om, at Køerne denne Nat var forsvarligt laaset inde, kunde de to trætte Flyvere omsider begive sig til Hvile.

Næste Morgen fandt Starten Sted til Akkompagnement af skuffede Kobrøl, og da Maskinen en Time senere landede i Skive, var i hvert Fald det meste af »Brudeudstyret« endnu til Stede. Det kunde oven i Købet efter et Par Behandlinger med »Dope« holde til Hjemturen ogsaa, og først i Kastrup fik De Havilland'en efter et Besøg paa Værkstedet sit gamle »anstændige« Udseende igen¹⁾.

¹⁾ Det paastaas, at den paagældende Traadhandlerske den Morgen ikke havde flere Metervarer paa Lager, hvorfor Johannsen skal have købt Stoffet i »forarbejdet« Stand. Som man kan tænke sig, blev Maskinens Udseende hverken kedeligere eller »anstændigere« af denne Grund.

Der gaar en anden herlig Historie fra gamle Dage, da en Flyver nødlandede et Sted i Nærheden af en lille By, hvor han naturligvis straks blev Midtpunktet for Byens Opmærksomhed. Ikke alene flokkedes Drengene og Pigerne om ham, ogsaa Honoratiores mødte op, og der var til og med en fyldig Repræsentation for Myndighederne, baade Brand, Told og Politi.

Og saa nærmede det Tidspunkt sig, da Fejlen var afhjulpen, og Flyveren kunde begynde at organisere sin Bortflugt. Det foregik paa den sædvanlige Maade: selv bestiller man ikke saa meget, helst placerer man sig oppe i Maskinen, hvor man med store Haandbevægelser og venlige Ord dirigerer den Skare frivillige, som altid er parat til at tage fat.

Saadan ogsaa med vor Flyver. Der skulde fyldes Benzin paa, Maskinen skulde flyttes et helt andet Sted hen til Start, Startbanen skulde efterses, afspærreres o. s. v., og det kan nok være, at der blev kostet med Hjælperne, som den Eftermiddag havde *meget* travlt.

Blandt Hjælperne befandt sig ogsaa en Slags Landpolitibetjent, der udmærkede sig ved en Guldtrøse om Kasketten, og, som rimeligt er, fik denne brave Medborger naturligvis hverken de færreste eller de letteste Opgaver, hvad han imidlertid længe tog med godt Humør. Til sidst fandt han dog øjensynligt, at nu kunde det være nok, hvorfor han sluttede sin Medvirken med en Henvendelse til Flyveren, der havde følgende Ordlyd:

»Kære Hr. Flyver. Jeg har ikke Spor imod at hjælpe Dem af Sted, men kunde De ikke herse lidt mindre med mig? Det vilde se bedre ud, bare saadan af Hensyn til de andre. Jeg er nemlig Borgmesteren.«

Det var en noget flad Flyver, der umiddelbart efter denne Salve lettede fra den lille jyske By.

Malmose fik engang Ordre til at flyve en Premierløjtnant af Generalstaben til Svendborg. Vejret var ved Starten herligt, men da han kom i Nærheden af Store Bælt, var det blevet saa skidt Flyvevej, at han syntes, det vilde være hensynsfuldt overfor Passageren at lande. Han udsøgte sig en Mark paa den lille Ø Omø i det sydlige Store Bælt, som saa brugelig ud, men som i selve Landingen viste sig at have en meget uheldig Egenskab: den skraanede modbydeligt ned mod en lille Bondegaard, hvorfor Maskinen rullede afsted, som om Formaalet var at torpedere Gaarden. Bremsen havde den nemlig ikke.

Dog, Heldet var som saa ofte før med Flyveren, og Maskinen standsede 3 m foran Gaarden. Man steg ud og begav sig indendørs, hvor den rare Bondemand inviterede paa Kaffe med Æbleskiver. Samtalen faldt naturligvis paa Flyvning, og Premierløjtnanten, hvis første Flyvetur dette var, erklærede herunder blandt andet:

»Ja, alt dette her med Start, Orientering, Loop o. s. v. forbavser mig ikke; men det er mig *ubegribeligt*, at man kan beregne en Landing saa fint.«

Hertil gav Bonden og hans Kone sin varme Tilslutning, medens Malmose, der var paa Højde med Situationen, beskedent svarede: 127

»Ork, det er noget, der kommer med Øvelsen. Saadan lander vi allesammen!«

Her er en Historie om, hvordan det kan gaa, naar man kommer i fint Selskab.

En af Flyverne havde under en Øvelsesflyvning over Sydvestsjælland faaet Motorstop og var nødlandet paa Toppen af et stort Hegn, hvor Maskinen hang og vippede frem og tilbage om sin Tværakse, som om den ikke rigtig kunde bestemme sig til, hvorvidt den vilde glide paa Næsen eller paa Halen ned, men til Slut bestemte den sig dog til det sidste med den Følge, at den ved Sammenstødet med Jorden blev til en Harmonika.

Dette gik naturligvis ikke helt lydløst af, hvorfor der hurtigt samlede sig en Skare af Godsets Folk med Ejeren — en ældre Greve paa omkring 65 — i Spidsen. Denne inviterede Flyverne (for der var ogsaa en Observatør med) — til Frokost, og under denne bad den gamle Greve d'Herrer undskylde, at man maatte spise lidt paa Feltfod, da der netop havde været Barnedaab paa Godset Dagen i Forvejen.

Den ældste af de to Flyvere fandt derfor, at det vilde være pænt at takke for Gæstfriheden ved at lykønske det unge Godsejerpar, som ogsaa var til Stede, men her var han ikke helt heldig, idet Gratulationen fik den gamle Greve til at ytre:

»Ja, De maa meget undskylde: men det var nu *mig*, der havde Barnedaaben.«

Paa Kløvermarken er der ogsaa foregaaet mange sjove Ting:

En af de unge Premierløjtnanter i Flyvertropperne havde besluttet, at han vilde til at sætte Penge i Banken, men mellem Beslutning og Udførelse var der — selvfølgelig — gaaet en Del Maaneder. Endelig oprandt dog den Gagedag, da han mente, at han kunde afse 20 Kroner til en Bankbog, og han indfandt sig saa paa Kontoret hos Overofficiant *F. V. Møller*¹⁾ (»Lille Møller«), hvem han bad om at sende en Ordonnans over i Banken med Pengene.

Dette skete.

Ti Minutter senere kommer Premierløjtnanten ind til Møller og spørger ham, om Ordonnansen er kommet tilbage? Det er han imidlertid ikke, hvorfor vor Ven Bankkontoindehaveren maa gaa igen med uforrettet Sag. Interessen for Bankbogen er dog saa stor, at han andre ti Minutter senere igen indfinder sig paa Kontoret. Ak — Soldaten er endnu ikke kommet tilbage.

Endelig, ved det tredie Besøg, kan »Lille Møller« glæde Premierløjtnanten med følgende Meddelelse:

¹⁾ I Dagene for denne Bogs Trykning netop udnævnt til *Stabsofficiant*. Til Lykke, Møller — vi er mange, der paaskønner dit kammeratlige og samvittighedsfulde Arbejde gennem Aarene. Du var altid det faste Punkt paa Flyvertroppernes Kontor. Det var næsten lige meget, *hvad* man skulde have Besked paa: »Spørg Møller« hed det altid, og man spurgte *sjældent* forgæves.

»Jo, nu er Soldaten her, og han skulde hilse fra Bankdirektøren og sige saa mange Tusind Tak.«

Samme »Lille Møller« er forøvrigt en af de vittigste Hunde i Flyvertropperne med Svar paa rede Haand i enhver Situation.

En af hans morsomste Bemærkninger faldt til en genindkaldt Kammerat, som altsaa ikke havde set Møller i nogle Aar. Han siger for Sjøv Skyld:

»Du har vel nok lagt Dig ud, lille Møller (hvad Møller for Resten slet ikke havde — noget videre da, Forf.s Anm.), hvortil Møller omgaaende replicerer:

»Ja, Vorherre lægger sin Velsignelse i de smaa Lønninger.«

Møller havde Opsyn med og Ansvar for Flyvertropperne Forsyning med Landkort, og det *maa* indrømmes, at disse Kort ikke altid laa i den allermest eksemplariske Orden paa Hylderne. Da han engang blev bebrejdet dette, svarede han:

»Det er med Vilje, for det er jo ikke Meningen at Fjenden, hvis han kommer, skal kunne gaa saadan lige ind og finde, hvad han har Brug for.«

En af de ældste Vittigheder om Flyvning herhjemme, drejer sig om to unge Mennesker, som engang i Tidernes Morgen ønskede at være det første Brudepar til at blive befordret fra Brylluppet gennem Luften.

Henvendelsen skete til Hærens Flyvertropper, som, trods de manglende Erfaringer, ikke var længe om at udpege en egnet »Bryllupskusk«.

Den paagældende Flyver havde imidlertid af een eller anden (letforstaaelig) Grund ikke Lyst til at »spænde de hvide for« og betjene Herskaberne, hvorfor han nægtede at lege med den ganske morsomme Motivering, at han »ikke vilde flyve med »Brud« paa Maskinen«.

Her er en lille Scene fra Messen. Nuv. Oberst Tage Andersen kommer forbi et Bord, hvor der bl. a. sidder en Sergent, som ikke er videre proper med sin Uniform. Paa sin tørre Maade siger han saa til denne:

»Sergent N. N., næste Gang De spilder ned ad Dem, kunde det saa ikke til en *Afveksling* blive en Flaske Pletvand?«

Oberstløjtnant C. C. Larsen var Lærer i Vaabenlære. En Kornet var oppe. Han kunde ikke noget.

C. C. stod med et Førergevær og pegede paa de mange mærkelige Knapper, Knaster og Udskæringer.

»Den Udskæring der, hvad gør den godt for?«, spurgte C. C. Kornetten anede det ikke. »Det er for at gøre det lettere«, svarede C. C. sig selv, »det gælder om at gøre Flyvervaaben saa lette som muligt«. Kornetten nikkede.

»Og det store Hul der, hvad bruges det til?« spurgte C. C. videre. Kornetten stod tavs og intetanende. »Det er for at gøre det lettere«, svarede C. C. selv igen.

»Den store Knast der, hvad gør den saa godt for?«, spurgte C. C. utrættelig. Det varede lidt, saa lyste Kornettens Ansigt pludselig op. »Det er for at gøre det sværere«.

At den *civile* Opfattelse af Flyvningens tekniske Finesser ikke altid er saadan helt i Orden fremgaar af to Smaahistorier:

Den første lyder som følger:

Da en militær Maskine engang var landet ovre i det mørke Jylland, samlede der sig som altid en stor Skare af interesserede Tilskuere for at betragte Vidunderet paa nærmere Hold. Flyveren gik rundt med sin Faldskærm paa, — om det nu var af Distraktion eller for at imponere, skal jeg lade være usagt — men den vakte en tilstedeværende Bondemands Nysgerrighed, og han spurgte Flyveren, hvad det var. Ja, det var da Faldskærmen. Naa, — Bonden kløede sig bag Øret og spurgte igen Flyveren, om det maaske var den, som de brugte, naar Maskinen gik i Stykker? Jo, det var det da! Bonden spekulerede længe over Sagen og bemærker saa tilsidst. »Det maa nu være et modigt Folkefærd de Flyvere, for der hører nu *noget* Held til at ramme Jorden saadan, at den blette Pude kan tage af for Stødet«.

Den anden foregaar i København:

En Maskine var landet paa Kløvermarken, og i Landingen var den gaaet rundt paa Ryggen samt faldet saa meget fra hinanden, at der var frit Indblik til visse konstruktive Enkeltheder.

Et Par Damer kom forbi, tog Maskinen i Øjesyn og gav deres Medfølelse med Flyverne til Kende ved følgende Ord:

»Ah, Herregud, man kan saamænd godt forstaa, at de stakkels Flyvere falder saa tit ned. Tænk, ved Gud, Maskinerne er heftet sammen med Sikkerhedsnaale¹⁾»

Saa kommer der en Historie om:

To Arbejdssoldater, der en Morgen havde faaet det Job at køre Spildevand med Vandvognen fra Kløvermarken og ud i Stranden. (Lad være med at spørge mig *hvorfor* de skulde det — det var nu noget der med visse Mellemlum maatte gøres dengang), og de to unge Mennesker der aabenbart syntes, at der maatte lidt Variation i Foretagendet, fandt denne Gang paa at køre med Bilhjulene paa hver sin Side af Kløvermarksvejens store Grøft med det Resultat, at de naturligvis havnede med hele Bilen i Grøften.

Slukørede spadserer de tilbage til Flyvepladsen for at faa Hjælp, og er dér saa uheldige at løbe lige i Armene paa dav. Kaptajn (nu Oberst) Tage Andersen,

¹⁾ Til Læsernes Orientering maa jeg forklare, at visse af de bevægelige Dele, bl. a. Styregrejerne, er sikrede ved Hjælp af svær Staaltraad bukket i Façon som en Sikkerhedsnaal. Disse Sikkerhedsnaale tager selvfølgelig ikke selv noget Tryk, men tjener til at forhindre de bevægelige Dele i at smutte ud af Indgreb.

130 som inviterer dem ind paa Kontoret, hvor han opfordrer dem til — hver for sig — at fortælle lidt nærmere om det Sjov, de har haft for.

Soldat Nr. 1 — der lige har naaet at hviske »lille Hund« til sin Kammerat — lægger for med Beretningen om, hvordan den forbistrede Hund var kommet løbende lige imod Bilen, hvorfor han havde været nødt til at dreje brat o. s. v. og paa den Maade havde han altsaa kørt Bilen i Grøften.

Kaptajnen hørte med megen Medfølelse paa Historien om den lille hvide Hund — »Ja, for var det ikke den lille hvide Hund med de sorte Pletter og de lange Øren, som plejer at gøre Kløvermarksvejen usikker om Morgenens ...?«

»Jo, det var det da«, og saa var der tilsyneladende ikke mere at tale om.

Nr. 1 træder af, og saa kommer Soldat Nr. 2 ind for blot saadan pro forma at bekræfte Historien. »Mod Hunde kæmper som bekendt bilende Arbejdssoldater forgæves«, og dette Indtryk fik Kaptajnen kun yderligere bekræftet under »Søforklaring Nr. 2«.

Hunden havde virkelig opført sig saadan, at der ikke havde været andre Steder at anbringe den Bil end i Grøften, hvad Kaptajnen saa udmærket forstod:

»Saadan en stor Hund«, sagde han, »overfor den maatte enhver Bil komme til kort. Det var vel som sædvanligt det infame sorte Bæst henne fra »Lortefabrikken«¹⁾, der var paa Spil? Det Bæst burde skydes, inden den en skønne Dag lavede en virkelig Ulykke ... o. s. v. o. s. v.« Kaptajnen var fuld af Indignation over den sorte Hund fra »Lortefabrikken« og af Medfølelse med de to arme Soldater, som havde gjort, hvad de kunde, men ikke *kunnet* undgaa at køre Bilen i Grøften, og Soldaten gav ham Ret i det altsammen.

Bagefter var de to Soldater meget misfornøjede med, hvad de kaldte Kaptajnens Træskhed og Uretfærdighed. Ingen af dem kunde forstaa, hvorfor de blev idømt Extravagter og fik deres Nattegn inddraget, for der havde ingen Øjenvidner været, og begge bedyrede de overfor hinanden, at de havde holdt *strengt* paa Undskyldningen med Hunden.

Her er en lille Anekdote om *Harald Hansen*, som dog hverken Toxholm eller Forfatteren (som har den fra T.) vil garantere for. Men den *kan* derfor godt være sand.

Det var i Isvinteren 1940. Harald var ude paa en Flyvning mellem Aalborg og Kastrup, og han tog det, naar Lejlighed gaves, ikke altid saa nøje med Ruten.

Den paagældende Dag slog han et mægtigt Slag ud over Kattegat og observerede herunder en svensk Damper, som laa indefrossen i Isen. Ved Siden af Damperen observeredes noget mærkeligt noget, som, da Harald kom nærmere, viste sig at være fire Ord, som Besætningen havde skrevet med Aske paa Isen, øjensynligt Ting, som man stod og manglede ombord. Ganske tydeligt stod der at læse:

¹⁾ Forbrændingsanstalten paa Kløvermarksvej.

og saa et svensk Ord, som hverken Harald eller Mekanikeren kendte.

»Skidt med det«, sagde Harald, »send det, som det staar«.

Og saa fik Radiotelegrafisten travlt med pr. Morse at forberede en Undsætningsflyvning til de stakkels indefrosne Svenskere dernede.

Hvor stakkels de var, fremgik umiddelbart efter Landingen i Kastrup, da den forbløffede Harald fik at vide (af een, der formodentlig i Mellemtiden havde kigget i et svensk Leksikon), at det sidste Ord paa Svenskerens Ønskeseddel var et ikke helt artigt Ord for en meget uartig lille Pige — oven i Købet i Flertal.

Og til allersidst kommer vi til Rosinen i Pølseenden, *Chefens Landing*.

Denne herlige Historie hugger jeg fra »25 Aars Flyvning ved Hæren«, hvor Bæstet Løjtnant Rydmann har givet den en saa straalende »Udførelse«, at der ikke er noget at gøre konkurrencemæssigt set, selv for en »professionel« Skribent:

»Der har altid været, og vil sandsynligvis vedblive at være Jalousi mellem Flyvere, specielt med Henblik paa Landinger, thi en Landing kan have mange Former, og en god og flot Landing er svær at lære.

Da Landinger jo som sagt har stor Betydning, kan det ikke undre, at vi unge Elever var stærkt interesserede, da vi paa Flyveskolen erfarede, at vor Chef havde ønsket at flyve samme Dag, Lørdag, for vi havde ikke tidligere set ham flyve.

Derimod havde vi hørt, at Kaptajnen kunde lande paa forskellige Maader, saavel meget smukt som meget fantastisk, naarsomhelst det passede ham, og vi havde Indtrykket af, at det mest passede ham at lande fantastisk.

Det var en smuk og lys Lørdag, hvor vi plejede at tage Orlov næsten alle, men af en eller anden Grund, rimeligvis fordi Chefen vilde flyve, var ingen af os den Dag taget afsted.

Klokken 1³⁰ skulde Maskinen staa klar, der var givet Besked om, at det skulde være en »Førslev«er (Navnet efter vor nuværende Oberst, der havde tegnet den). Sjældent har Elever hjulpet Mekanikere saa flittigt med at køre Maskinen ud, fylde op, pumpe Ringe (godt haarde) og gøre klar.

Chefen kommer, vi staar ret, Mekanikere starter, ingen kan høre, hvad Chefen siger (fast Regel), Kaptajnen tager Flyvertøj paa, sætter sig op, starter og forsvinder, alt som det skal være.

Alle Eleverne gør sig nu klar, kommer frem med Liggestole og Kikkerter og andre Behageligheder, hvorefter de skiftes til at holde Udkig for at slaa Alarm i god Tid til de liggende (man er saa søvning paa en Flyveskole, det maa være Luften). Der gik en Time.

Tiden sneglede sig fremad. Der gik to Timer, tre Timer, fire ... »Jamen, den er jo gal,« raabte en af de særlig fremmelige. »Han har kun Benzin til 3¹/₂ Time!«

Da ringer Telefonen. I Forbigaaende bemærket er der ikke noget saa sinds-

132 oprivende som en Telefon, der ringer, naar en Maskine ikke er kommet hjem i rette Tid.

Vi faar at vide, at Kaptajnen har givet Telefonvagten Besked paa at bede en Mekaniker vente; han vil komme i Løbet af $\frac{1}{2}$ Time; landet paa Kastrup Flyveplads.

Nyt Liv, vi gør os klar. Nu har vi Chancen for at se Chefen lande (Lørdagen er endnu ikke ødelagt).

Efter tyve Minutters Forløb hører vi en Brummen, alle farer op og stirrer, Mekanikeren kommer ud af sit Bur og ser paa os med Sejrsblik. Maskinen er nu over Pladsen.

Gassen bliver taget, der lægges an til Landing, en Halvspiral — flot — lige Glidning — ja — lidt Vingeglidning — OK — og nu kommer den saa ofte omtalte, fantastiske Landing:

En *smuk Trepunks-Landing, perfekt* i enhver Henseende, en af de *smukkeste* Landinger, vi nogensinde har set paa Pladsen.

Hvorefter vi gik slukørede bort.

Chefen havde landet glat.

Lørdagen var ødelagt.

P.S. Da Historien gerne skulde have en Pointe, saa lad mig nu forlade Romantikken og digte Virkelighed —. Da vi havde set Chefen lave denne smukke Landing paa den anden Side af Flyvepladsen, gik vi som sagt trætte og beskæmmede bort, de fleste af os ind i Messen for at styrke os, andre for at hvile ud.

Da med et ... Oh Skræk! Oh Ve!

Et Brag, et Knald, et Skrald!

Et Jordskælv, eller hvad?

Bragene blev efterfulgt af smaa paa hinanden følgende crash-Lyde. Det lød, som om en Damptrømler i stærk Fart tilintetgjorde et Hav af tomme Cigarkasser. Du almægtige Gud!

Derefter fuldkommen Stilhed. En Flues Summen hørtes mod Ruden.

Vi for ud som Halvgale — og sikken et Syn!

Det viste sig, at efter Landingen var Chefen kørt tværs over Pladsen op imod Hangaren, og maaske animeret af den flotte Landing har han sat for stærk Fart paa, saa at han af en eller anden Grund ramlede lige ind i Benzinanlægget og videre frem.

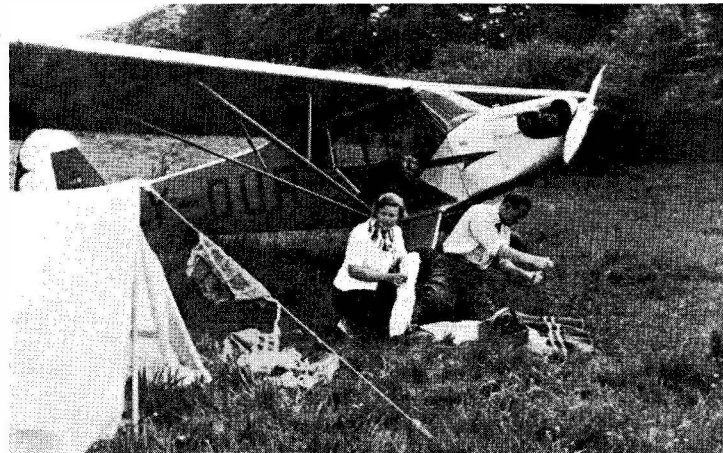
Det kostede D.D.P.A. to nye, røde Tanke. En Motorcykel og en Personvogn blev reduceret til gammelt Jern, og sidst, men ikke mindst: Antallet af de saakaldte »Førslev«er blev forringet med een.

Lørdagen var reddet — til Dels.«

Skulde en og anden, efter at have læst ovenstaaende, være kommet til den Slutning, at Chefen ikke var blandt de allerdygtigste til at lande, skal jeg blot



Den berømte „Jordmoderflyvning“ til Saltholm. Den lille „Stella Flyvia“ ventes hos Gaardejer Knudsen. Fra venstre: Maskinofficiant Frederiksen (Danmarks Frederik) — en Flyversoldat — Jordmoderen og Flyveren Hoffritz.

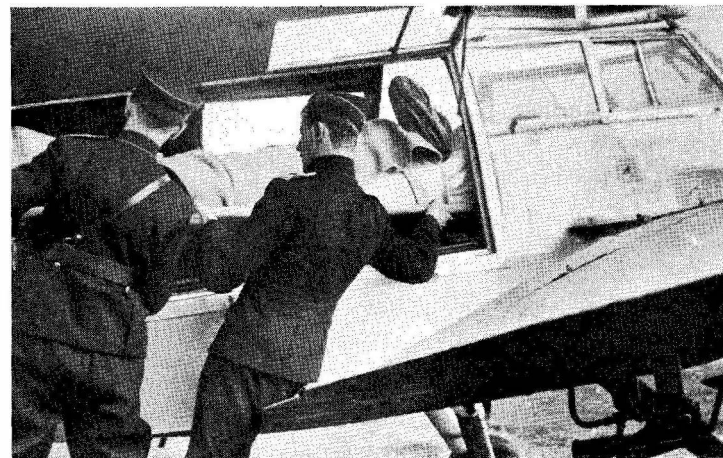


Se saadan en Week-end kan en Sportsflyvemaskine bruges til i vore Dage.

FRA ZONENS AMBULANCEFLYVNINGER

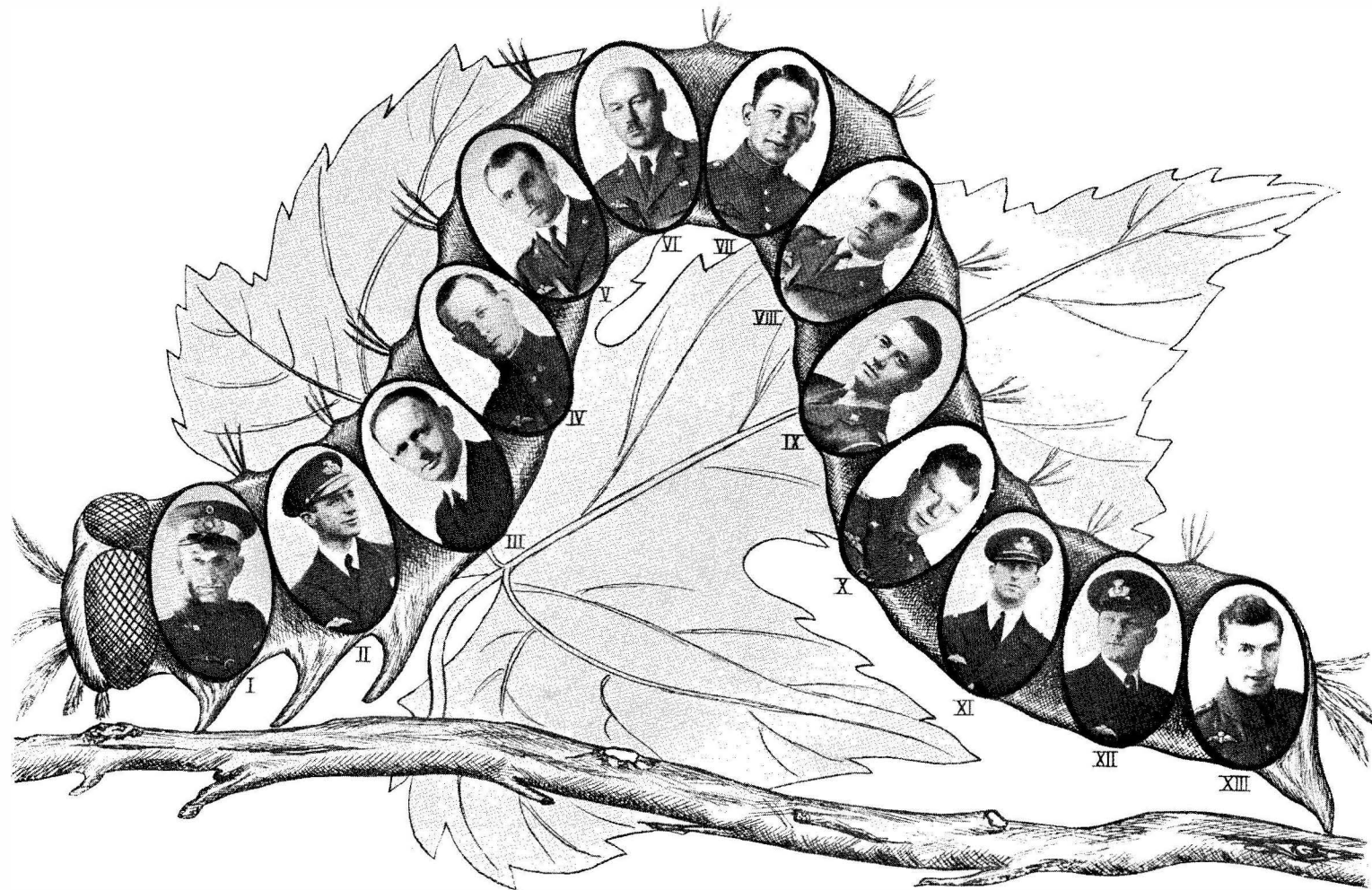


Ambulanceflyveren er landet paa en lille Ø.



Baaren med Patienten sættes ind i Flyvemaskinen.

„CATERPILLAR-KLUBBEN“



I. Oberstløjtnant H. L. V. Bjarkov. II. Orlogskaptajn J. H. Harms. III. Luftkaptajn, Flyverløjtnant I. P. Toxholm. IV. Flyveleder, Sekondløjtnant H. Wolff. V. Løjtnant L. M. S. Jacobsen. VI. Oberstløjtnant C. C. Larsen. VII. Løjtnant V. Klinkby-Petersen. VIII. Løjtnant L. M. S. Jacobsen (2. Gang). IX. Løjtnant Frits Rasmussen. X. Løjtnant A. H. Jørgensen. XI. Kaptajn løjtnant A. A. Pontoppidan. XII. Kaptajn løjtnant J. J. Ulrich. XIII. Sekondløjtnant P. B. Christensen.

henvise til en Sentens i en af mine franske Lærebøger om Flyvning, i hvilken der staar: 133

»Des nombres de bons pilotes n'aprennent jamais à atterrir«, hvilket af en franskkyndig er udlagt som:

»Utallige *virkelig dygtige Flyvere* lærer aldrig at lande«, hvilken Sentens jeg gerne ønsker skal staa som et seriøst Udtryk for Moralen i ovenstaaende lille Hændelse.

Vi Flyvere elsker jo — som Læserne maaske allerede har bemærket — at overdrive og gøre lidt Grin med — de andres Smaauheld.

* * *

EFTERLYSNING

Lufftartsmyndighederne modtager fra Tid til anden Skrivelser, der er lidt ud over det sædvanlige.

Saaledes ankom der i 1934 et saalydende Brev:

»Da jeg mener, at jeg har løst Problemet mod Flyveulykker, tillader jeg mig herved at sætte mig i Forbindelse med Dem, da jeg ikke selv er økonomisk stillet, og hvis det har nogen Interesse, er min Adresse

Med Højagtelse
Navn og Adresse.«

Man skrev til vedkommende, at man var villig til at se paa Sagen, dersom han vilde indsende en skriftlig Redegørelse for Opfindelsen og afventede med Spænding Svaret. Desværre kom Brevet tilbage med Paategning »Ubekendt efter Adressen«, *saa man fik aldrig Problemets Løsning.*

Hvis vedkommende gennem Læsningen heraf skulde blive mindet om sit Brev, vil Lufftartsmyndighederne sikkert stadig gerne høre nærmere fra ham.

ELLEVTE KAPITEL

Caterpillar-Klubben.

Caterpillar-Klubben er stiftet af Opfinderen af den amerikanske Irving-Faldskærm. Medlemskab indtræder automatisk, naar Flyvere eller Passagerer i en Flyvemaskine har reddet Livet ved Udspring med en Irving-Skærm; da vi her hjemme ikke bruger andre Skærme, vil det sige, at *alle* de danske Flyvere, der har reddet Livet i Faldskærm, er Medlemmer af Klubben.

Klubben har taget sit Navn efter Silkesommerfuglens Larve, der leverer Materialet til Skærmen, og som selv redder Livet ved at spinde en Silketraad efter sig, naar den falder fra et Blad eller en Gren. Emblemet er en »Caterpillar« i Guld.

Her er en Liste over de 12 raske Gutter, der i en kritisk Situation har reddet Livet ved at springe ud med deres Faldskærm:

- I $\frac{30}{8}$ 1927 Oberstløjtnant H. L. V. Bjarkov.
- II $\frac{29}{8}$ 1928 Orlogskaptajn J. H. Harms.
- III $\frac{22}{11}$ 1933 Luftkaptajn, Flyverløjtnant I. P. Toxholm.
- IV $\frac{11}{8}$ 1934 Flyveleder, Sekondløjtnant H. Wolff.
- V $\frac{11}{8}$ 1934 Løjtnant L. M. S. Jacobsen.
- VI $\frac{19}{8}$ 1935 Oberstløjtnant C. C. Larsen.
- VII $\frac{20}{8}$ 1935 Løjtnant N. Klinkby-Petersen.
- VIII $\frac{20}{8}$ 1935 Løjtnant L. M. S. Jacobsen (2. Gang).
- IX $\frac{5}{8}$ 1936 Løjtnant Frits Rasmussen.
- X $\frac{5}{8}$ 1936 Løjtnant A. H. Jørgensen.
- XI $\frac{9}{6}$ 1938 Kaptajnløjtnant A. A. Pontoppidan.
- XII $\frac{17}{2}$ 1939 Kaptajnløjtnant J. J. Ulrich.
- XIII $\frac{29}{2}$ 1941 Sekondløjtnant P. B. Christensen.

Naar De altsaa en Dag møder en rask Mand med saadan en Fyr i Knaphullet,



ved De, at det er en af de 12, hvis Liv har »hængt i en Traad«, men som ved sin Aandsnærværelse og sit Mod — samt takket være en amerikansk Faldskærmsfabrikant — har reddet Livet.

Lad os se lidt nærmere paa de enkelte Oplevelser:

Caterpillar Nr. I — Militærflyveren, Oberstløjtnant H. L. V. Bjarkov fløj under en Hastighedsprøve Maskinen »i Stykker« og sprang den $\frac{30}{8}$ 1927 fra en Fokker C.V over Kalvebod Strand.

Det er kun naturligt, at det blev moderne dansk Flyvnings »grand old man«, Oberstløjtnant H. L. V. Bjarkov, der skrev sit Navn øverst paa Klubbens Medlemsliste. Hans Bedrift bliver saa meget større, naar man betænker, at han ikke reddede Livet i en Nødssituation, men frivilligt gik op for at udføre det meget vovelige Eksperiment »at flyve Planerne af« for at skaffe Vished med Hensyn til en bestemt Maskintypes Evne til Dykning (som Maskinen altsaa viste sig mindre egnet til).

Ved sin beslutsomme og modige Prøve har Bjarkov utvivlsomt reddet mere end een Kammerat fra at komme galt af Sted med denne Maskintype.

Der havde ved Flyvertropperne fundet et Uheld Sted, idet en af Flyverne i en Dykning med en Rekognosceringsmaskine af Fokker C.V Typen havde været

udsat for Planvibrationer, som Følge af hvilke Maskinen »rystede i Stykker« og kun med Besvær kunde landes. Man stod ved Flyvertropperne noget uforstaaende overfor denne Hændelse, der ikke »stod« til de Oplysninger, man fra Fabrikkens Side havde om Maskinen, og der bredte sig — ikke mindst blandt Flyverne, der daglig skulde i Luften med Maskiner af samme Type — nogen Usikkerhed.

For at gøre en Ende paa denne var det saa, at Bjarkov sprang til og tilbød at foretage en Dykprøve med en Maskine af samme Type.

Vi Kammerater vidste allesammen, at denne Prøve maatte gennemføres til Sluthastighed, og at den med overvejende Sandsynlighed vilde ende med, at Planerne røg af, og det samme maa Bjarkov have haft en Anelse om, for han gik nemlig saa vidt i sine Forberedelser, at han, da vi ved Flyvertropperne ikke selv havde Faldskærme paa det Tidspunkt, gik over paa Flyvebaadsstationen og laante en af en Marineflyver. Og bevæbnet med denne Faldskærm gik han saa op.

Den Maskine, der var udset til »Offer«, var forøvrigt den hæderkronede R. 1, hvormed, som nogen maaske vil huske, Botved i sin Tid fløj til Tokio, og som nu fik denne ekstra Glorie om Hovedet ved at »ofre Livet« til Glæde og Gavn for sine »Kammerater« i Flyvertropperne.

Vejret var dejligt, og Bjarkov steg til over 2000 m, fra hvilken Højde han paabegyndte Dykprøverne, som han gradvis satte op i Hastighed. Efter tre af Prøverne, hvor han havde sat Farten op fra 225 til 300 km i Timen, blev det overskyet, og han maatte opgive for den Dag.

Næste Dag fortsatte han, og Hastigheden i den fjerde Prøve kom op paa 350 km, uden at der endnu var noget at mærke paa Maskinen.

Saa kravlede Bjarkov for femte Gang op i Højden og denne Gang øgede han Farten til 400 km. Maskinen laa stadig roligt i Luften, og Bjarkov sad og glædede sig. Naalen paa Fartmaaleren kravlede langsomt forbi 400 km Mærket. Bjarkov glædede sig stadig, men saa var det pludselig forbi med det morsomme ved den Flyvning, for saa — skete der noget.

Jeg vil lade Bjarkov selv fortælle (Lommebog for Skoleelever 1929):

»Paa een Gang opstod der voldsomme Vibrationer i Overplanets Yderender, og i Løbet af en Brøkdæl af et Sekund — og længe før det var muligt at tage Maskinen ud af Dykningen — lød der et mægtigt Brag. — Planerne var sprængt. I samme Nu rev Resterne af Overplanet sig løs fra Maskinens Krop.

Ved Planernes Sprængning kom der et voldsomt Stop i Farten, og jeg blev ligesom slynget fremover. Der mødte jeg Overplanet paa Vej bagud, og Sammenstødet var afgjort i min Disfavør. Min Brystkasse blev slemt fladtrykt, og Hovedet fik et alvorligt Slag. — Det kneb med at faa Vejret, da der var nederdrægtigt lidt Luft tilbage i Lungerne. Men Hjernen forblev »kold«, det var min Redning.

Maskinen opførte sig ganske usømmeligt, den skruede sig nedad uden at

136 bryde sig om mig, mens Hundreder af Stumper hvirvlede rundt i Luften. Der var kun eet at gøre: bort fra Maskinen. Men det var slet ikke saa nemt. Dog, naar det kniber, kan man udrette det utroligste, saaledes ogsaa her, jeg slap fri af Maskinen.

Den Faldskærm, jeg bar, er saadan konstrueret, at den anvendes som Sæde, naar man sidder i Maskinen, den vil derfor, naar man kommer fri, ved sin Vægt trække Manden baglæns ned gennem Rummet med Benene stikkende til Vejrs. — I denne noget uskønne Stilling for jeg nedad mod Jorden. — Der skulde normalt kun være eet at gøre for mig: udløse Skærmen. Jeg var imidlertid blevet kastet en Del omkring i Maskinen, da den brød sammen, og da jeg kravlede ud, og det var resulteret i, at en af Faldskærmens Remme var blevet snoet ikke mindre end tre Gange omkring mit ene Ben. Det maatte bringes i Orden, og det havde sikkert ikke været svært, saafremt jeg ikke havde haft det besværligt med mit Aandedrag, men min Ydeevne var efterhaanden stærkt reduceret.

Naa, Benet blev frigjort, og det spændende Øjeblik kom, da Faldskærmen skulde udløses. Jeg trak i Snoren, mærkede, at Skærmen udløste sig og saa den skinnende hvide Silke forme sig som en kæmpemæssig Paraply, hvis Baggrund var en Mængde flagrende Stykker Lærred og Krydsfiner, der frigjort fra den splintrede Maskine flød i Luften ligesom Vragstumper fra et sunket Skib.

Det gav et stærkt, sejgt Ryk, da Skærmen sagde Stop til den store Hastighed, hvormed jeg for nedad.

Saa kiggede jeg nysgerrigt efter min Maskine og naaede lige at se den bore sig ned i Vandet som en forvirret Masse i et mægtigt Sprøjt.

Foreløbig var alt for saa vidt gaaet efter Beregningen: Maskinen var styrtet i Vandet uden at skade nogen, og jeg hang i Faldskærmen til Luvart for Amager. Nu var Spørgsmaalet, om jeg kunde naa ind til Land.

Maskinen brød sammen i ca. 1000 m's Højde, og medens jeg puslede med at faa Remmene bort fra Benene, faldt jeg, antager jeg, ca. 400 m. Jeg havde altsaa 600 m tilbage, og jeg kunde snart se, at jeg maatte havne i Vandet. Dette ærgrede mig straks, indtil det gik op for mig, at jeg dog i Grunden var et utaknemligt Asen, naar min Smaalighed gik saa vidt, at jeg ikke glædede mig over at være sluppet nogenlunde helskindet fra Affæren.

Det var en noget vaad Landing, jeg fik med Faldskærmen, men det var da i det mindste et blødt Sted at gaa ned, og udover en Dukkert, som var uundgaaelig, skete der mig heller ikke yderligere noget.

En Mængde behjertede Mennesker kom til fra alle Kanter ...«

Som den *allerførste* ankom den Flyver, der havde været »Aarsagen« til Prøverne. Han havde straks ved »Braget« (der kunde høres over »det meste af Nordsjælland«) kastet sig paa sin Motorcykel og naaede tidsnok ud over Fælle-

den til at modtage Bjarkov, som med Faldskærmen rullet sammen under den ene

Arm, kom vadende ind gennem det lave Vand, brandrolig, som om der ikke var sket noget. Og det er karakteristisk for Oberstløjtnant Bjarkovs uimponerede og beskedne Ro i kritiske Situationer, at alt, hvad han sagde, var:

»Jeg blev skam lidt vaad; men De havde nu alligevel Ret. Maskinen kunde ikke taale at dykkes til Sluthastighed.«

Og saa vadede Bjarkov videre hjem for at pleje sine brækkede Ribben. Nogen nervøs Ophidselse var der hverken den eller de følgende Dage at mærke paa ham.

Caterpillar Nr. II — Marineflyveren, Orlogskaptajn J. H. Harms fik Fejl paa Styregrejerne og sprang den ^{29/6} 1928 fra en Dankok-Jager i Nærheden af Ringsted Flyveplads.

Da en Gruppe paa tre Dankok-Jagere paa Vej fra Kastrup til Ringsted var naaet til Flyvepladsen, landede efter Planen først Føreren (Kaptajnløjtnant Jensen), derefter Nr. 2 (Dækskonstabel Olsen), hvorefter Orlogskaptajn Harms skulde lande. Han befandt sig i det Sving, der skulde føre ham ind i Landingsretningen, og laa i en Højde af 700 m, da man fra Jorden pludselig saa det velbekendte »sorte Punkt« løsne sig fra Maskinen, folde sig ud til en hvid Paraply, og saa hørte man Braget af Maskinen, der slog imod Jorden.

Harms landede i god Behold paa en Eng —, mens Maskinen fandtes knust i en Kornmark nogle Hundrede Meter borte. Han forklarede, at da han laa i det sidste Sving, var Maskinen kommet ud af Kontrol, Styregrejerne svigtede, og da Maskinen altsaa ikke er til at bringe i Normalstilling, gør Flyveren *det eneste rigtige*. Han »staar af«. Heri faar han senere Medhold af sin Chef, Kaptajnløjtnant Jensen, der karakteriserer ham som en dygtig og rolig Flyver.

Harms selv udtaler efter Landingen, at det havde været en behagelig Følelse at dale ned gennem Luften. »Blot det havde været alt«, tilføjer han, »men Maskinen bliver jo desværre ikke til Maskine mere«, og giver derved Udtryk for Flyverens traditionelle Ansvarsfølelse overfor Materiellet, noget der gaar igen ved alle »Caterpillar-Springene«.

Caterpillar Nr. III — Luftkaptajn i D. D. L., Marineflyveren, Flyverløjtnant I. P. Toxholm kom i Taage, Benzinen slap op, saa han maatte springe fra en Heinkel-Søflyvemaskine i Nærheden af Göteborg.

Om denne Flyvning, der paa een Gang endte godt og dog sørgeligt (fordi Mekaniker Frode Hansen mistede Livet), har jeg bedt Toxholm oplyse lidt nærmere. Han skriver:

»Den 22. November 1933 kort før Solnedgang startede to af Marinens Heinkel-Søflyvemaskiner med det Formaal at foretage en Øvelses-Natflyvning i Formation København—Skagen—Retur.

Den ene Maskine førtes af Materielmester Victor Petersen, der havde Meka-

138 niker Charles Jørgensen med som Telegrafist, den anden førtes af mig med Frode Hansen som Mekaniker og Telegrafist.

Begge Maskiner var forsynede med Blindflyvningsudstyr og Radioinstallation.

Vejret var ved Starten fra København skyfrit med en let Dis, Vinden var ØSØ. med en Styrke paa 10 km/t., hvilket i 500 m's Højde skulde give Vind fra SØ. med Styrke 15 km/t., og herpaa blev den forberedende Navigationsberegning udført.

Paa Luftmarinestationen var der som sædvanlig om Eftermiddagen blevet udfærdiget Vejrkort, men hverken af dette eller af de nyeste Oplysninger fra Meteorologisk Institut fremgik det, at noget særligt var i Opmark.

Turen var beregnet at skulle være mellem 3½ og 4 Timer, og Maskinerne medførte Benzin til godt 5 Timers Flyvning for mit og til knap 5½ Time for Petersens Vedkommende, idet hans Maskine var af nyere Udgave og forsynet med lidt større Tanke.

Petersen, der i Anciennitet og Erfaring var den ældste, førte Formationen, og min Opgave var saa at »hænge paa« og i øvrigt at følge navigationsmæssigt med. Ligeledes var det Petersens Telegrafist, der passede Radiokorrespondancen med Luftmarinestationen, medens min Telegrafist blot »lyttede ind«. Korrespondancen mellem de to Maskiner indbyrdes klaredes af Flyverne selv ved Blinksignalering.

Efter Starten gik Turen op langs Øresundskysten, og straks efter at Kronborg var passeret, gik Solen ned. Der fortsattes saa i ca. 500 m's Højde med Kurs mod Anholt. Da vi naaede hertil, mødte vi et Skylag med Underkant i 400—500 m; dette gik vi ned under og fortsatte videre mod Skagen, men efterhaanden som vi kom frem, blev Skyernes Underkant lavere og lavere, saa vi tilsidst fløj i 150 m. Vi steg saa gennem Skylaget og naaede i ca. 1000 m's Højde over det. Vi steg videre til ca. 1500 m og fortsatte i denne Højde paa vor beregnede Kurs mod Skagen. Vejret over Skylaget var roligt og behageligt at flyve i. Maanen stod og lyste paa den sydvestlige Himmel.

Da vi efter vor Beregning skulde være ved Skagen, vendte vi og satte Kursen tilbage mod Anholt, og da vi efter ca. 1 Times Flyvning regnede med at være fremme, begyndte vi at kigge efter det skyfri Omraade, som vi havde forladt paa Turen mod Skagen. Der laa imidlertid, saa langt Øjet rakte, stadig et sammenhængende Skylag under os. Vi gik derfor ud fra, at dette havde bredt sig mod Syd, og fortsatte derfor endnu en halv Times Tid paa samme Kurs, hvorefter vi regnede med at være ved Indløbet til Sundet. Vi forsøgte saa at gaa gennem Skylaget, idet vi regnede med, at der under Skylaget var sikker Flyvehøjde og god Mulighed for Orientering.

Jeg fulgte uden Vanskelighed efter Petersen gennem Skylaget, men saa ham saa pludselig trække Maskinen haardt til Vejrs igen. Jeg fulgte øjeblikkelig efter,

men naaede forinden at faa kastet et Blik nedad, hvor jeg faa Meter under mig saa nogle Træer samt et Hus med Lys i Vinduerne. Skyerne laa altsaa helt ned i Trætoppene, d. v. s. Taage.

Saa snart vi igen var over Skyerne, anmodede Petersen gennem Telegrafisten Luftmarinestationen om en Pejling. Stationen havde paa det Tidspunkt endnu ingen Pejler selv, hvorfor man maatte rette Anmodning til Kastrup Lufthavn om at være behjælpelig med Pejlinger. Lufthavnens Radiostation var imidlertid lukket, da man paa den Aarstid ikke havde Nattjeneste i Lufthavnen, og Telegrafisten var i sit Hjem i Hellerup, saa inden han blev alarmeret og kom til Stede, gik megen kostbar Tid tabt.

Imedens laa vi over Skyerne og fløj i Cirkel, idet vi tog Hensyn til den forventede Vind, for at holde os over samme Sted, indtil vi blev vejledte gennem en Pejling.

Lufthavnens Telegrafist arbejdede ivrigt for at opfange og pejle vore Signaler, og omsider fik vi en Pejling, der angav, at vi var Øst for Kastrup. Efter den forløbne Tid kunde vi udmærket være et Sted over Skaane, og vi tog derfor ikke i Betænkning at sætte Næsen mod Vest.

Paa daværende Tidspunkt var min Benzinbeholdning næsten opbrugt, og pludselig begyndte Motoren at hoste paa Grund af Uregelmæssighed i Benzintilførslen. Jeg havde da fløjet den højre Tank tom, medens der endnu var en lille Smule tilbage paa den venstre.

Jeg fulgte stadig tæt efter Petersen paa vestlig Kurs, men fik saa ude i Sydvest Øje paa et lysende Omraade i Skylaget. Det kunde kun hidrøre fra en Lyskilde under Skyerne, og jeg ræsonnerede som saa: »Hvor der er Lys, er der Mennesker«. Om det var en Kystby, en By inde i Landet eller evt. et Skib spillede mindre Rolle, og jeg satte straks min Kurs mod Skæret, medens Victor Petersen med sin lidt større Benzinbeholdning stadig fortsatte mod Vest.

Jeg havde knap forladt Petersen, før Motoren havde brugt den sidste Draabe Benzin og gik i Staa. Maskinen befandt sig da i ca. 1600 m's Højde, tilstrækkelig højt til, at den i Glideflugt kunde naa til Lysskæret paa Skyerne.

Med den stoppede Motor var der fuldkommen støjfrit i Maskinen, og Frode Hansen og jeg havde derfor god Lejlighed til at tale sammen. Vi havde i Forvejen besluttet at benytte vore Faldskærme, og under Glideflugten gjorde jeg ham opmærksom paa, at jeg vilde glide hen i den sydøstlige Side af Lysskæret, hvor vi saa skulde springe, idet Vinden saa vilde bære os i Retning mod dette. Vi var begge forsynet med Redningsveste, og yderligere havde vi hver en Lommelampe for med den at kunne henlede Opmærksomheden paa os, hvis vi skulde falde i Vandet. Af Hensyn til eventuel Landing i Vandet skulde vi ligeledes springe hurtigt efter hinanden for at lette en eventuel Redningsaktion. Jeg gjorde Frode Hansen opmærksom paa, at jeg for at vække Folks Opmærksomhed vilde tænde Maskinens Landingsblus, inden jeg selv forlod den.

Frode Hansen stod klar til at springe, og da vi i ca. 600 m Højde glider ind i Skylagets Overkant med lav Glidefart, siger jeg til ham: »Spring saa.« Hertil svarede han: »Skal jeg ikke vente lidt?« — Frode Hansen var en dristig og kæk Mand, saa jeg er overbevist om, at det ikke var Frygt, men derimod Sammenholdsfølelse, der fik ham til at udtale sig saadan, og jeg sagde derfor til ham: »Nej, skynd Dig lidt ud.« — Jeg saa ham i Skæret fra Radiostationens Instrumentbelysning bevæge sig ud over Cockpit'ets venstre Side, hvorpaa jeg vender mig om mod mit Instrumentbræt og trykker paa Landingsblussenes fire Kontakter, og da Blussene er tændt, rejser jeg mig op i mit Sæde, sætter højre Ben op paa Cockpitkanten og tager et Hovedspring bag om venstre Plan ud i Mørket. Hænderne holdt jeg beskyttende over Hovedet for at afparere eventuelle Sammenstød med Maskinens fremspringende Dele, d. v. s. Pontonhæl og Haleparti.

Vel fri af Maskinen udløste jeg Faldskærmen, der virkede, som den skulde, og efter en kraftig Opbremsning dalede jeg blidt mod Jorden.

Da jeg var kommet et Sykke nedad, saa jeg Maskinen ligge og brænde paa Jorden et lille Stykke til Siden for mig. I samme Retning, men lidt længere borte, fik jeg Øje paa de oplyste Vinduer i et Hus, og jeg regnede derfor med, at naar Lyset fra Vinduet var paa Højde med den brændende Maskine, vilde jeg selv være i samme Plan, og derved vilde jeg kunne beregne, naar jeg naaede Jorden. Jeg ramte imidlertid denne før beregnet, idet Maskinen laa og brændte i et Hul. Huset med Lyset i Vinduerne laa ovenfor Hullet paa den ene Side, og jeg landede paa en Bakke paa den modsatte Side.

Landingen var ikke blid, men da jeg rejste mig, mærkede jeg dog, at Lemmerne var hele.

Jeg raabte Frode Hansens Navn et Par Gange, men fik intet Svar. Da der antagelig var gaaet 6—8 Sekunder mellem vore Udspring, kunde der imidlertid godt være indtil et Par Hundrede Meter mellem vore Landingssteder, og da Terrænet var stærkt bakket og skovbevokset, tænkte jeg, at det var Grunden til, at han ikke kunde høre mig og svare paa mine Tilraab.

Jeg frigjorde mig af Faldskærmen og gik hen til den brændende Maskine, der laa godt 100 m borte, og her fandt jeg Frode liggende dræbt med udløst og iturevet Faldskærm et Stykke foran Maskinen. Frode Hansen havde udløst Skærmen *for tidligt*, saa den var fløjet hen og havde hæftet sig fast i Maskinens Haleparti, og ved Sammenstødet med Jorden er han saa kastet fremad i Bevægelsesretningen, hvorved Skærmen med et Ryk er trukket fri af Maskinen.

Af tililende Mennesker fik jeg at vide, at jeg var landet ved Olafstorp ca. 14 km ØNØ for Göteborg.

I et nærliggende Hus fik jeg Lejlighed til at indtelefonere et kortfattet Telegram til Luftmarinestationen i København, og i samme Hus indfandt de stedlige Myndigheder sig for at optage Rapport.«

Forklaringen paa den stærke Afdrift — som ingen af de Sagkyndige først kunde forstaa — fik man, da det senere viste sig, at der Ulykkesdagen i Hamburg var foretaget en Højdevindsmaaling, som man ikke i Danmark havde noget Kendskab til, og hvorved der var blevet konstateret en Vind fra SW med en Fart af 85 km/t. Det var denne Vind oven over Skylaget, som havde sat Maskinerne saa stærkt ud af Kurs.

Med Hensyn til det daarlige Resultat af Pejlingen skyldtes dette et Sammenbræk af uheldige Faktorer. Lufthavnen er vant til at opretholde Forbindelsen med de kraftige Stationer om Bord i Trafikmaskinerne paa Afstande af ikke over 150 km. Men i dette Tilfælde skulde der skabes Kontakt med en svag Station i et Marinefartøj paa over den *dobbelte* Afstand og det tilmed paa den *daarligst mulige Tid i Døgnet*, lige efter Solnedgangen og med *Sveriges klippefulde Kyst* imellem. Ingen kan derfor undre sig over — endsige bebrejde nogen — at Resultatet blev, som det blev.

Hvad den ulykkelige Frode Hansen angaar, blev det senere konstateret, at han i Samtaler med Kammeraterne, naar Faldskærmsspring blev bragt paa Bane, havde hævdet, at han i en saadan Situation vilde *udløse Skærmen inden, han forlod Maskinen*, holde sammen paa den med Armene og først give Slip, naar han var vel klar af Maskinen.

Dette har han sikkert gjort, og Skærmen maa saa være smuttet for tidligt fra ham med det Resultat, at den satte sig fast i Halepartiet og trak ham i Døden.

Caterpillar Nr. IV — Flyveleder i Kastrup, Militærflyveren, Sekondløjtnant H. Wolff og *Caterpillar Nr. V* — Militærflyveren, Løjtnant L. M. S. Jacobsen fik Kludder med Styregrejerne og sprang fra en Tiger-Moth i Omegnen af Smørum.

Under en Blindflyvningsøvelse, hvor Sekondløjtnant Wolff var oppe som Lærer for Sekondløjtnant Jacobsen, skete der det, at Lærerens Styregrejer pludselig kom i Uorden. Hammelen til Sideroret svigtede, og Sidestyningen virkede ikke. En Forespørgsel til Eleven i det andet Sæde gav til Resultat, at heller ikke hans Sideror var i Orden, hvorfor Wolff gav ham Ordre til at springe:

»Spring saa,« lød Kommandoen, og Jacobsen sprang.

Saa gav Wolff sig til at overveje, om han ikke skulde kunne bringe Maskinen ned ved Hjælp af Balanceklapperne alene — noget som under gunstige Forhold er muligt. Men Vejret var den Dag saa uroligt, at han blev klar over, at et pludseligt Vindstød meget nemt vilde kunne bringe Maskinen til at styrte ned, hvorfor han med Sorg bestemte sig til at ofre den.

Og hør nu her, hvordan en Flyvelærer som Wolff træffer sine Forberedelser, inden han springer fra sin Maskine:

Først spænder han sig løs, ser paa Højdemaalet — der nu kun viser 100 m — og saa klatrer han ud paa Underplanet, hvor han staaende trækker Pinden

142 tilbage i Haab om, at Maskinen skal falde fladt til Jorden og saaledes havarere det mindst mulige. Dernæst snupper han Tændingen, for at der ikke skal opstaa en Brand ved Anslaget mod Jorden, som han selv siger: »for at vi bagefter kunde faa konstateret, *hvad* Aarsagen til Ulykken var,« og saa kaster han sig baglæns væk fra Maskinen. Han har i Forvejen taget fat i Skærmens Udløsningshaandtag, for han kender Terrænet, der ligger 30 m højere end Flyvepladsen i Værløse (ogsaa det har han haft Tid til at tænke paa), og han har altsaa kun 70 m at »løbe paa« og ikke en Meter eller et Sekund at spille.

Han er da ogsaa nede paa Jorden »før han ved af det« og ligger nu paa Ryggen og kurer henad Marken. I et Glimt under denne »Køretur« ser han Maskinen slaa i Jorden kun 50 m borte. Og saa er det Faldskærmsspring overstaaet.

Sekondløjtnant Jacobsen kommer til i Galop (han humper, for han har slaet sig i Landingen), og sammen med de tililende »Myndigheder« kan de to Flyvere konstatere, at Aarsagen til Uheldet skyldes en knækket »Sikkerhedsnaal«, der danner Forbindelsen mellem Hammelen og Styrepinden. Noget, som *kan* ske, men som naturligvis sker meget sjældent, og som intet nok saa dygtigt Tilsyn kan have Ansaret for.

Men var nu ogsaa Elevens Sikkerhedsnaal knækket? Nej, det var den ikke; men naar en *Elev* pludselig faar at vide, at Lærerens Styregrejer er i Uorden, er der — rent psykologisk set — ikke noget at sige til, at han i første Øjeblik *tror*, at hans egne Styregrejer (som er i fast Forbindelse med Lærerens) ogsaa har svigtet. Jeg siger *i første Øjeblik*, og det er netop Humlen, at der i dette Tilfælde ikke var Tid til noget »andet« Øjeblik. Havde Maskinen ligget højere oppe, er der nemlig ingen Tvivl om, at Eleven vilde have opdaget sin Fejltagelse, nu bliver han kommanderet ud og faar ikke Lejlighed til at revidere sin Opfattelse.

Caterpillar Nr. VI — Militærflyveren, Oberstløjtnant C. C. Larsen kom under Indflyvning af en ny Maskine i »fladt Spind« og sprang fra en Fokker-R ud for Kastrup.

Under sin Gerning som »Indflyver« af nye Maskiner, et Job som man naturligvis kun betror de ældste og dygtigste Flyvere, havde Oberstløjtnant C. C. Larsen det Uheld, at den Maskine, han var ved at indflyve — R. 45 — i et Spind ikke var til at faa rettet op, hvorfor Oberstløjtnanten, der som altid ved den Slags Prøver befandt sig ude over Vandet, hvor Maskinen, hvis den styrter ned, ikke kan komme til at anrette nogen Ulykke, tilsidst, efter at have udspillet hele en gammel erfaren Flyers Repertoire af »Overtalelsesmidler«, saa sig nødsaget til at forlade Maskinen i sin Faldskærm.

Et halvt Minut senere laa han og filtrede sig ud af og ind i (mest det sidste) Faldskærmens mange Snore, hvorfor Situationen var ved at blive kritisk saadan

rent svømmemæssigt set. Til alt Held var Ulykken dog blevet observeret af Flyveren Caspar, som netop var landet i Kastrup med sin Vandflyvemaskine. Resolut startede denne igen sin Motor og manøvrerede sig saa tæt hen til den for Livet svømmende Larsen, at Radiotelegrafisten, staaende paa en af Pontonerne, kunde faa baade Mand og Faldskærm indenbords.

Aarsagen til Uheldet viste sig senere at være, at Maskinen var kommet i et saakaldt »fladt« Spind. Naar det sker, er visse Maskintyper ikke til igen at bringe ud af Spind'et, og her hjalp Oberstløjtnantens utvivlsomme Dygtighed ham altsaa ikke — Maskinen spandt, til den ramte Vandoverfladen.

Grundet paa det flade Spind var Sammenstødet dog ikke saa haardt, som det ellers plejer at være Tilfældet, saa visse Dele af Maskinen, bl. a. Motoren havde ikke taget mere Skade, end at de kunde repareres og bruges igen.

Men det vigtigste af det hele var dog, at Oberstløjtnanten i den korte Tid, han havde til Raadighed, med stor Aandsnærværelse havde observeret visse Karakteristika ved Spind'et, som gjorde det muligt at rekonstruere dette, hvorved man opdagede, at Sideroret var for lille til med Sikkerhed at bringe Maskinen ud af Manøveren.

De øvrige Maskiner af denne Type blev derfor forsynede med et større Sideror, og siden har der ikke været nogen »flade« Spindtilbøjeligheder ved Raskmaskinerne.

Caterpillar Nr. VII — Militærflyveren, Løjtnant N. Klinkby-Petersen og *Caterpillar Nr. VIII* — Militærflyveren, Løjtnant L. M. S. Jacobsen fik Kludder med Styregrejterne og sprang fra en Tiger-Moth paa Amager.

Atter en Skoleflyvning med Øvelse i Blindflyvning. Løjtnant Klinkby-Petersen var Lærer, og Jacobsen havde Kalechen over Hovedet og var midt i et Blindflyvningsspind, da det skete. Jeg bruger den Beretning, som Løjtnant Klinkby-Petersen — der senere har mistet Livet ved en Flyveulykke — selv afgav til Flyveskolen:

»Vi var startet lige efter Frokost fra Kastrup Lufthavn paa en Blindflyvningsøvelse, jeg som Lærer og Jacobsen som Elev. Vi laa i en 20 Minutter ude over Farvandet ved Aflandshage og udførte en Række Kursflyvninger, hvor Jacobsen sad under den lukkede Kaleche og udelukkende skulde styre paa Instrumenterne. Det gik ogsaa udmærket, og som sædvanlig sluttede vi Øvelsen med en Spindprøve, stadig med Elevens Kaleche lukket, idet det er Meningen, at han skal tage Maskinen ud af Spind'et udelukkende ved at afkontrollere Instrumenterne. I 12—1300 m's Højde raabte jeg: »Værsgo« til ham i Telefonen og overlod ham Styringen. Et Øjeblik efter mærkede Jacobsen, at Styrepinden sad fast, og da han aabenbart troede, at det var mig, der holdt igen, spurgte han mig i Telefonen, om det var Tilfældet. Jeg raabte nej og rokkede i Pinden, men den

144 sad stadig fast. Imedens spandt Maskinen lodret ned, og undervejs spekulerede vi over, hvad Pokker der kunde være i Vejen. I 400 m's Højde sagde jeg saa: »Nu skal vi nok til at springe,« og Jacobsen slog Kalechen fra. Højden var nu kun godt 200 m, og der var ingen Tid at spille. Saa sprang han¹⁾, og jeg lige bagefter, begge Skærmene foldede sig ud omtrent samtidig. Det var helt vindstille, og det eneste, jeg var bange for, var, at vi skulde ramle sammen med Maskinen; det var ogsaa lige ved at ske, den røg ned kun faa Meter fra os. Vi var for øvrigt saa heldige at undgaa en Højspændingsledning og nogle dyre Drivhusrunder — det var en Kartoffelmark, vi faldt paa, og Kartofflerne var endda taget op.«

Uheldet blev selvfølgelig efterfulgt af omfattende Undersøgelser for om muligt at udfinde Aarsagen, men forgæves. Man tog en Tiger Moth, Mage til den forulykkede, fjernede hele Kroppens Lærredsbeklædning, saa man havde fuld Indsigt til de bevægelige Dele, og forsøgte nu at bringe Ror og Styregrejer i et saadant Forhold til hinanden, at Pinden blev blokeret. Da dette imidlertid *ikke* lod sig gøre, maa det, da hverken de to erfarne Flyveres Ord eller Kendskab til, hvad de har med at gøre, kan drages i Tvivl, formodes, at der eet eller andet Sted i Maskinen har ligget noget (et Stykke Værktøj?), som under Spind'et har sat sig fast og blokeret Styregrejerne.

Caterpillar Nr. IX — Militærflyveren, Løjtnant Frits Rasmussen og *Caterpillar Nr. X* — Militærflyveren, Løjtnant A. H. Jørgensen mistede det ene Hjul i Starten og sprang fra en Fokker-R Nord for Værløse Flyveplads.

Frits Rasmussen og Jørgensen har Ordre til som Øvelse at flyve med den samme Maskine i en halv Time hver, for derpaa at slutte med fem Landinger. For at spare Besværet med en rigtig Sæk beslutter de at være »Sandsæk« hos hinanden, og de var paa den Maade to i Maskinen, da Uheldet indtraf.

Rasmussen starter og gaar i en Højde af 500 m paa Nordkurs. Jørgensen sidder og nyder Udsigten til højre, da han pludselig overfaldes af en Følelse af, at »der er noget der mangler«. Længe kan han ikke blive klar over, *hvad* det er, men saa gaar det pludseligt op for ham, at *Understelsstiveren til det højre Hjul er borte*. Naa, det er der jo oppe i Luften ikke noget at gøre ved; men D'Hrr. har god Tid til at tale sammen om, hvad der bør gøres, da Maskinens Tanke er fulde af Benzin.

»Ras« vil først have, at Kammeraten skal springe, saa vil han prøve paa at lande Maskinen alene (og løbe Risikoen alene — hvor var det typisk for Ras, der senere faldt i Finland), men det fik Jørgensen ham dog tilsidst snakket

¹⁾ Ved dette Spring erhvervede Løjtnant L. M. S. Jacobsen sig for *anden Gang* Medlemsret i Caterpillar-Klubben. — Bør vi ikke i den Anledning udnævne ham til »Over-Caterpillar«? — *Vedtaget*.

væk fra, og man enedes tilslut om, at enten skulde begge blive i Maskinen, eller de skulde begge springe. 145

Men før denne Beslutning kunde træffes endeligt, ønskede Jørgensen dog at se lidt nærmere paa, *hvor* galt det var fat, hvorfor han entrede ud paa Underplanet og over Forkanten ned paa det venstre Hjul. Herfra kunde han overse Skadens fulde Omfang og saa nu, at Stiveren laa bagud i en saadan Stilling, at den baade vilde vælte Maskinen i Landingen og højst sandsynligt gaa op gennem Bunden af Førersædet, hvad der vilde blive mindre behageligt for Føreren af Maskinen.

Endnu staaende paa Underplanet aftalte Jørgensen derfor det nærmere forødnede med Ras. Denne havde lagt Maskinen paa Kurs tilbage til Værløse, og nede fra Pladsen var man blevet klar over, hvad der var i Vejen, i hvilken Anledning man havde kørt Ambulancen ud o. s. v. Der skulde derfor nok blive en pæn Modtagelse ud af det, hvad enten man kom paa den ene eller den anden Maade. Men nu havde man altsaa besluttet at springe, og derfor førte Ras Maskinen hen over Knardrup Mose, hvor den vilde foraarsage mindst Skade ved Nedstyrtningen. Og over Mosen sprang saa først Jørgensen og — efter at have udstabiliseret Maskinen, saa den kunde gaa lige lodret i Jorden — sprang ogsaa Ras. Begge naede Jorden i god Behold og blev samlet op af Ambulancen, som havde Ordre til — trods begge Herrernes Protest — at køre dem direkte til Militærhospitalet til Undersøgelse.

»Paa denne Tur,« sagde Jørgensen senere, »føjte vi os for første Gang den Dag i virkelig Livsfare, for vor Chauffør troede vist, at det gjaldt Liv og Død, saa han tog alle Gadehjørnerne paa to Hjul. Men til Hospitalet kom vi da, og der var selvfølgelig ikke noget i Vejen med nogen af os«.

Caterpillar XI — Marineflyveren, Kaptajnløjtnant A. A. Pontoppidan fik en Bombe i Propellen og sprang fra en Nimrod-Jager ved Sønderho (Fanø).

Under Marinens Bombekastningsøvelser paa Fanø skete der det ejendomme- lige, at Kaptajnløjtnant Axel Pontoppidan under en Dykning med Jager Nr. 178 fik en Bombe i Propellen. Propellen splintredes, hvorved Motoren rystede løs, samtidig med at en Stump af Propellen rimeligvis ramte Bagbordsplan, der begyndte at vibrere stærkt. Under disse Omstændigheder var der ikke andet at gøre end hurtigst muligt at forlade Maskinen, hvad Pontoppidan da ogsaa gjorde. Under Udspringet kom han i faretruende Nærhed af Højderoret, som han kolliderede med og et Øjeblik blev hængende i. Heldigvis havde han Aandsnærværelse nok til at gøre sig fri af Roret (en ganske spændende Situation, naar man tænker nærmere over den, saadan at frigøre sig fra et Haleror, mens Ror og det hele styrter ned gennem Luften med flere Hundrede Kilometers Fart i

146 Timen), men fri kom han da, og Faldskærmen virkede ogsaa efter Hensigten, saa Kaptajnløjtnanten slap med at blive rigtig grundigt vaad som Følge af en Vanddybde, der gik ham til Halsen.

Der stod han; men saa kom Hjælpen ogsaa pr. omgaaende fra »Beskytteren«, der paa det Togt var Moderskib for Marineflyverne. Et Hydroplan blev sendt til Undsætning, og kort Tid efter blev Axel Pontoppidan fisket op og bragt i Sikkerhed ombord.

Caterpillar Nr. XII — Marineflyveren, Kaptajnløjtnant J. J. Ulrich fik Ild ombord og sprang fra en Nimrod-Jager over Luftmarinestationen paa Avnø.

Om sin Udnævnelse til Medlem af Caterpillar-Klubben vil jeg lade Kaptajnløjtnant Ulrich, der som man ved med Hæder deltog i den finske Vinterkrig 1939—40, selv fortælle. Han skriver paa sin raske og fornøjelige Maade (efter *tredie Paakrav* pr. Post) følgende fra Nyborg, hvor han for Tiden er beskæftiget med Minestrygning paa Storebælt:

»Skulde op til Angrebsøvelse med fem »Nimrødder« mod tre »Heinkel«, som vi havde bestilt pr. Telefon fra København. Jeg startede som Nr. 1. Holdt gaaende paa venstre Volte rundt om Pladsen i 500 m's Højde og ventede paa, at min Gruffefører, Orlogskaptajn Rasmussen, skulde starte, saa jeg kunde komme paa min Plads paa højre Fløj. Efter 5 Min. Flyvning lød der pludselig et dumpt Brag, som naar Brændstof hældes paa et Baal, og i samme Øjeblik sad jeg i Flamme til Halsen. Da jeg havde Hjelm, Briller og Mikrofon-Ilt-Maske paa, blev mit Ansigt ikke straks forbrændt. Jeg fik lukket for det Jalousi, som leder Luften fra Vandkøleren ind i Bunden paa Cockpit'et til Opvarmning af dette, og da Flammerne saaledes ikke slikkede saa højt op om mig, var der ligesom lidt mere Tid til at se sig om og tænke. *Det maatte jo undersøges, hvad Aarsagen var, og eventuelle Fejl maatte meddeles Stationen, saaledes at ialtfald de resterende Luftfartøjer kunde blive rettede*¹⁾. Flammerne naaede mig til Knæene, og alt Papiret paa mit Knæbrædt var brændt, saa dør kunde jeg intet notere ned. Der var imidlertid gaaet Ild i min højre Gummistøvle og Bukseben, og da eet Ben jo var tilstrækkeligt at faa brændt, stak jeg det andet bagud ved Siden af Sædet, der jo i »Nimroden« er temmelig højt. Medens jeg saaledes styrede med højre Ben alene, kaldte jeg Jordstationen pr. Radiotelefoni for at meddele, at der var gaaet Ild i mig. Samtidig bøjede jeg mig ned i Cockpit'et for at brække den fastinstallerede Ildslukker løs. Denne var ganske vist kun beregnet til at slukke Karburatorbrand med og var fastspændt paa et Hjørnerør med Rør ud til Karburatorindsugningen, men hvis jeg kunde faa brækket Rørene, kunde den vel ogsaa bruges i Haanden.

Jeg fik den *ikke* løs, den sad for fast, og jeg fik svedet mine Øjenbryn og Vipper helt af. Jeg havde imidlertid faaet »fat« i Zigler pr. Radio, hvem jeg

¹⁾ Fremhævet af Bogens Forfatter.

fik fortalt om Situationen, og da der nu foruden i mit højre Ben ogsaa var gaaet Ild i det ene Hjørne af min Faldskærm, syntes jeg, det var paa Tide at stige af, jeg havde forøvrigt ventet en Eksplosion hvert Øjeblik. Dette meddelte jeg Zigler, saa udløste jeg Sidelemmen, trimmede 176 vandret og væltede mig sidelæns ud af Cockpit'et; naar nu bare 176 vilde naa ud i Avnø Fjord, der var ca. 1000 m forude, og ikke falde brændende ned i en Bondegaard, derfor havde jeg trimmet den omhyggeligt.

Jeg talte til »10 Bajere«, før jeg trak. De første Bajere var af normal Størrelse (1 Sekund mellem hver), men Jorden kom Pokkers hurtigt, saa de sidste blev jo noget smaa. Det gav et voldsomt Ryk, saa Stilhed. Jeg saa det endnu brænde i mit Bukseben, slukkede det med Handskerne. 176 var ved mit Udspring blevet næsetung, fløj ca. 700 m, gik om paa Ryggen og dykkede saa i Jorden, heldigvis nede ved Strandkanten, hvor den eksploderede med et Brag.

Jeg landede paa en nypløjet Mark, »dejlig blød« heldigvis, for mit »quick-release«²⁾ virkede ikke straks, da jeg slog paa det, saa jeg blev af Vinden slæbt gennem hele Marken, før Skærmen klappede sammen. Da jeg havde pakket Skærmen sammen i en Bylt under Armen og vinket til Zigler, som hele Tiden havde kredset om mig, at alt var O.K., gik jeg ind til Gaarden, som laa ved Marken. Der stod en Mand og Kone lige ved Marken, de var aabenbart vant til at se os flyve, saa imponerede var de ikke, Konen sagde blot, da jeg kom derhen: »Naa, I morer jer nok rigtigt i Dag.« Lidt efter blev jeg hentet i Bil fra Stationen, blev forbundet, forhørt og »frikendt« (Benzintanken var slaaet læk under Dykbombning, og der var sket en Kortslutning fra Generatoren, som sad paa højre Underplan, og hvis Ledninger førtes ind i Bunden af Cockpit'et).

P. S. Næste Dag var jeg saa øm i Nakken, at jeg ikke kunde dreje Hovedet, jeg havde glemt Telefonsnøren, da jeg sprang, og den havde jeg saa rykket over med hele min Vægt hængende i Hovedet. Naa, man kan ikke huske alt, naar det gør saa forbandet ondt i ens Ben, og det gjorde det nu.«

Som Pendant til denne fornøjelige »Rapport« bringer jeg en Udtalelse af Marineflyveren, Kaptajnløjtnant Zigler, som paa min Anmodning om at meddele mig lidt om den morsomste, farligste eller ejendommeligste Oplevelse, han har haft, svarer:

»I Februar 1939, jeg tror nok, det var den 17., gjorde vi klar med fem Nimrod Jagere til Formationsflyvning paa Avnø. Alle Luftfartøjerne var forsynet med Radio. Den første, der startede, var Søløjtnant Ulrich. Han havde vel været i Luften i smaa fem Min., da jeg kørte ud til Start. Mens jeg kørte, sluttede jeg min Radio til Modtagning, og i samme Øjeblik den var varm, hørte jeg i den: »Mit Luftfartøj brænder, og der er gaaet Ild i mit Tøj.« Jeg kendte

¹⁾ Quick-release er en Anordning ved Hjælp af hvilken Flyveren ved et enkelt Haandgreb efter Landingen kan frigøre sig for Faldskærmsselen og derved undgaa en ofte farlig Slæbetur.

148 med det samme Ulrich's Stemme og skiftede øjeblikkelig om til Sending, idet jeg samtidig startede. Det første, jeg spurgte ham om, var: »Hvor er du?« Jeg var nu i Luften og gik rundt om Flyvepladsen paa venstre Volte, idet jeg stadig steg. Jeg stillede igen til Modtagning og hørte nu: »Mit Luftfartøj brænder, der er gaaet Ild i mit Tøj, jeg staar af med Skærm.«

I det samme saa jeg ham lige foran mig i det Øjeblik, han rejste sig op i Luftfartøjet og tilsyneladende blev staaende i Luften, mens Luftfartøjet fortsatte i Glideflugt ud mod Vandet ved Avnø. Hans Skærm foldede sig ud, det hele gik fuldstændig efter Brugsanvisningen, og lidt efter hang han og svingede lidt frem og tilbage, mens han forsøgte at slukke Ilden i sine Benklæder. Jeg holdt mig i passende Afstand, saaledes at min Propelstrøm ikke kunde genere hans Skærm, og iagttog derefter Luftfartøjet, der fortsatte alene. Ulrich sprang i ca. 500 m's Højde, og Nimrod'en fløj derefter alene nedad, indtil den var i ca. 200 m's Højde, saa rullede den elegant højre om, om paa Ryggen, hvor den blev liggende, idet den nu begyndte at stige. Den steg ca. 100—150 m stadig med Hjulene i Vejret, og da den ikke kunde stige mere, drejede den 90° til Bagbord, og med Hjulene i Vejret til det sidste fortsatte den i Glideflugt helt ned. I samme Øjeblik, den gik i Jorden, eksploderede Benzintanken. Jeg tør nok sige, at det var et Syn af en egen Virkning. Imens var Ulrich dalet ned paa en Pløjemark, hvor han laa paa Jorden. Da jeg jo ikke vidste, om der endnu var Ild i hans Tøj, eller han fejlede andet, gik jeg tæt ned til ham, og for bedre at se drejede jeg paa Højkant lige ved Siden af ham og lige over Jorden. Han fejlede Gud være lovet intet, men laa og grinede. Han sagde bagefter, at det eneste Øjeblik, han havde været lidt bange for sit Skind, var, da jeg var nede for at kikke paa ham. Da han kort efter kom tilbage til Flyvepladsen, lykønskede Flotilleføreren, Orlogskaptajn Rasmussen ham. Men da vi Flyvere indbyrdes i Messen ofte havde drøftet Faldskærmsudspring og der vedtaget, at hvis man bagefter skulde kunne dokumentere, at man hele Tiden havde været kold og rolig, maatte man i »Kampens Hede« ikke kaste Udløsningshaandtaget væk, naar man havde trukket i det, men gemme det, og da Ulrich intet havde i Hænderne, sagde Flotilleføreren derfor til ham: »Men hvor har De gjort af Udløsningshaandtaget?« »Det har jeg her,« svarede Ulrich, idet han trak det frem fra Inderlommen.«

Caterpillar Nr. XIII — Militærflyveren, Sekondløjtnant Poul Baltzer Christensen blev skudt ned af en Russer og sprang fra en Gloster-Gladiator-Jager ved Roukolahti (Vinterkrigen i Finland 1939/40).

Om »P. B.«s (saadan kalder alle hans Venner ham) Faldskærmsudspring fra en brændende Maskine paa den finske Front under Vinterkrigen 1939/40 kan jeg — i Fortsættelse af, hvad jeg andetsteds skriver om den Luftkamp, i hvilken Løjtnant Mogens Heiner Kristensen faldt — videre fortælle:

P. B. havde ikke set »den lange« blive skudt ned. Han var selv indviklet i heftige Kampe med den overlegne Fjende (der var 4 Maskiner imod ham) og havde lige faaet skudt en Modstander ned, da han et Øjeblik var uopmærksom, fordi han vilde se, hvor Maskinen faldt. Dette Øjeblik benyttede en femte Modstander sig af til, paa en Afstand af 400 m, at skyde en Byge imod ham, af hvilken Størstedelen ramte den forreste Del af Maskinen, mens et enkelt Projektil (eksplosivt?) ramte hans Benzintank, og en anden enlig Kugle gik gennem hans højre Bukseben.

P. B. lugter straks Benzin og er klar over, at han maa ned, inden der sker noget værre. Han tager Kontakten og dykker lodret ud af Kampen, der paa det Tidspunkt foregaar i 2000 m's Højde.

I en Højde af 100 m er Maskinen ude af Dykket, og P. B., der nu mener, at enhver Fare for Brand er overstaaet, har til Hensigt at lande paa en nærliggende Sø.

Men Omforladelse. Til Trods for, at han har afbrudt Tændingen, opstaar der alligevel (Rester af et Brandprojektil?) en Gnist, som maa have antændt Benzinen. Det næste, P. B. mærker, er nemlig en Eksplosion, som sætter Ild til hans Tøj omkring Benene, saa nu var der — den lave Højde til Trods — ikke andet for end at springe. Han springer, trækker i Udløsningshaandtaget, og som en Fakkeldaler han det sidste Stykke ned imod den høje Sne paa Jorden, som baade tager af for det ret haarde Fald og slukker Ilden i hans Tøj.

En tililende Patrulje bringer derpaa den stærkt forbrændte Flyver til en Forbindingsplads, hvor man konstaterer alvorlige anden Grads Forbrændinger, navnlig i Ansigtet.

Heldigvis har P. B. haft et Par store Flyvebriller paa, som har beskyttet Øjnene, og en Flyverhætte, som i nogen Grad har taget af for Baghovedet. Men hele Ansigtet er brændt i Laser, og først efter en ordentlig Omgang væmmelig gul Brandsalve og en Maanedes Ophold paa Hospitalet er P. B. klar igen.

Ja, det var altsaa Æventyret (kan man vel sige) om *Caterpillar-Klubben* og dens Medlemmer.

Som man ser, er det ikke nok bare at have en Faldskærm med sig op for at blive Medlem af denne eksklusive Klub — der skal helst hænges en *rask Mand* i den anden Ende, før man kan forvente den lille Guldnaal tilsendt.

Og hvis De maaske vil indvende, at i *den* Situation maa da vel *enhver* kunne »springe for Livet« — for der er jo ikke noget Valg — saa vil jeg blot spørge Dem:

»Aner De, hvor svært det *netop* i en kritisk Situation kan være at holde Hovedet koldt?«

Dagliglivets smaa Problemer: om Bøf eller Kylling til Middag — rødt eller blaat Slips — Adlon eller Arena ... dem kan vi allesammen klare.

Springe eller ikke?
 Nu eller om lidt?
 Til hvilken Side?
 Hvor sidder Haandtaget?
 Tælle til 10? ...

se alt det skal der en *dygtig, modig, beslutsom og levende* Fyr til at træffe en lynsnar Bestemmelse om.

For fejler den paagældende blot paa eet af disse Punkter, er der maaske stadig en Masse pænt at sige om ham, men *levende* — det kan man ikke længere kalde ham.

Til sidst skal jeg fortælle om en Flyver, Kaptajnløjtnant *S. Topsøe-Jensen* i Marinen, som egentlig *burde* være Medlem af Caterpillar-Klubben, men som ikke kunde blive det af den i og for sig nærliggende Grund, at han maatte foretage Springet fra sin brændende Flyvemaskine — *uden Faldskærm*.

Om dette Spring har jeg i Samtale med hans Kammerater og ved at granske de gamle Aviser faaet følgende interessante Enkeltheder:

Den 9. August 1926 befandt Elev ved Marinens Flyvevæsen Søløjtnant T.-J. sig i en af Marinens Avro-Skolemaskiner med Pontoner under i en Højde af 800 m over Middelgrunden i Øresund.

Pludselig gik der Ild i Maskinen, og de forfærdede Tilskuere paa Luftmarinestationen saa, hvorledes Maskinen indhyllet i Flammer gik i Styrflugt ned mod Vandoverfladen. I en Højde af et halvt Hundrede Meter over denne saa det ud, som om Maskinen var ved at rette sig op, men umiddelbart derefter styrtede den alligevel i Vandet med et mægtigt Sprøjt.

Andet og mere kunde man ikke observere fra Land, og man befrygtede derfor, at Flyveren var blevet dræbt ved Nedstyrtningen. Det var han dog heldigvis ikke, og han kunde derfor senere afgive en Rapport, af hvilken det fremgaar, at, hvad der skete, var følgende:

Da Flammerne slog ind omkring Førersædet, lagde *Topsøe-Jensen* straks Maskinen i et skarpt Side-Slip til højre, hvorved Flammerne slog op til venstre og i nogen Grad væk fra Førersædet. Flyveren fik derved Tid til at faa fat i Ildslukkeren, men det viste sig, at denne ingen Virkning havde paa Flammehavet.

Det Minut, der nu fulgte, var for *Topsøe-Jensen* et Væddeløb med Flammerne, som, trods Afværgemanøvren, alligevel blev de stærkeste, hvorfor Flyveren til sidst blev klar over, at han ikke længere kunde blive, hvor han var, uden Fare for at brænde op.

Men *hvor* skulde den ulykkelige Mand (der *ingen* Faldskærm havde) da gøre af sig selv?

Ja, der var jo ikke andre Steder end at se at komme bagud i Maskinen, d. v. s.

saa langt væk fra Flammerne som muligt, og derfor kravlede Topsøe-Jensen op over Ryglænet i Førersædet og lagde sig udstrakt ovenpaa Maskinens Krop. Med den ene Haand holdt han sig fast i Kanten af Maskinen for ikke at blive »blæst af« og med den anden — den venstre — tog han om Styrepinden, hvorved det lykkedes ham at holde Maskinen nogenlunde under Kontrol i Dykningen og at »flade ud«, da han kom ned i Nærheden af Vandoverfladen.

Det skulde dog ikke lykkes ham at naa helt ned; efterhaanden var hans venstre Haand blevet slemt forbrændt og i en Højde af et halvt Hundrede Meter var han klar over, at Maskinen, trods alle hans Anstrengelser, ikke vilde kunne landes, hvorfor han besluttede sig til at springe ud af den, inden den naaede Vandoverfladen. Hans Ræsonnement var, at dette vilde være mindre farligt end at sidde i den, naar den knustes ved Anslaget paa Vandet, og risikere at blive indfiltret i Vraget og gaa til Bunds med dette.

Beslutningen om at springe tog han som sagt i halvtreds Meters Højde, men der er jo nok gaaet et Par Sekunder eller saa, inden han er kommet klar af Maskinen, saa selve Springet maa være foregaaet fra ca. 25 Meters Højde. *Mindst* denne Distance har han altsaa tilbagelagt i et frit Fald og kan vel nok rose sig af at være den eneste Flyver, der har reddet Livet ved — *uden Faldskærm* — at springe ud fra en brændende Flyvemaskine.

Denne mirakuløse Redning maa saa være ham en Trøst for, at han af formelle Grunde ikke har kunnet blive Medlem af Caterpillar-Klubben.

Topsøe-Jensen var allerede Dagen efter, trods sin forbrændte Haand og Kvæstelse af den ene Fod, til Tjeneste igen i fuld Vigueur. Han blev — og det med Rette — stærkt rost af sine Overordnede for den resolute og dristige Maade, hvorpaa han havde *forsøgt* at bringe sin Maskine helskindet ned paa Vandet, samt den Aandsnærværelse, han lagde for Dagen, da han besluttede sig til uden Faldskærm at springe ud af Maskinen, før det var for sent.

Denne Ulykke gav forøvrigt Stødet til, at Marinen — og umiddelbart derefter Hæren — anskaffede Faldskærme til Brug for Flyvere »i Havsnød«, og Topsøe-Jensen er derfor den indirekte Aarsag til den Liste over Caterpillar-Medlemmer, som De lige har været igennem, og paa hvilken han ikke selv kom til at figurere.

TOLVTE KAPITEL

De faldt for Finlands Frihed.

Dette er Beretningen om den straalende Indsats, der blev gjort af fire danske Flyvere, der i den finske Vinterkrig 1939/40 ofrede Livet for Finlands Frihed og — kan man sige — for Danmarks Ære.

Den første, der faldt, var Løjtnant *Frits Rasmussen* fra Flyvertropperne. Det var den 2. Februar. Rasmussen gjorde Tjeneste ved 26. Jagereskadrille og laa paa en Flyveplads ved Ruohlahti, NNØ for Imatra. Han fløj en Fokker D-21 Jager, af samme Model forresten, som vi har dem herhjemme, og havde allerede skudt flere Modstandere ned.

Frits Rasmussens Død var ejendommelig og meget sørgelig. Sammen med en 5—6 af sine Kammerater — deriblandt den danske Løjtnant, Grev Frijs — var han gaaet op paa en Alarmering, der lød paa 50—60 fjendtlige Jagere. Paa den Tid og paa det Sted fløj Fjenden sjældent med mindre end et halvt Hundrede Jagere ad Gangen, Finnerne sjældent med flere end 10 (de *havde* simpelt hen ikke flere) og saa, lige som de kommer i Nærheden af Russerne (faar Føling med Fjenden, som det hedder), men paa en *hel Kilometers* Afstand, begynder Russerne at skyde. Det almindeligste er ellers, at man venter med at skyde, til man er inde paa en Afstand af 300 Meter — 200 Meter er bedre endnu — og er man koldblodig nok til at vente med at aabne Ilden, til man er inde paa en Afstand af kun 100 Meter, har man de bedste Chancer i Luftkampen. Men her begyndte Kampen altsaa paa 1000 Meter, og i den store Afstand indtraf saa det ene Tilfælde af — man kan godt sige en Million: Frits Rasmussen bliver truffet af *een enkelt Kugle* — midt igennem Hovedet. Han mærker øjensynlig, at han er dødelig saaret; men han naar at springe ud af Maskinen og trække i Faldskærmens Udløsningsring. Dog, inden Frits lander, er han død.

Jeg vil benytte Lejligheden til at ramme en Pæl igennem et Par fejlagtige Rygter, der gik herhjemme: Det ene, at der var Ild i Rasmussens Faldskærm, mens han dalede ned. Det er ikke rigtigt. Det andet, at en russisk Flyver skulde have skudt paa ham med sine Maskingeværer, mens han hang der i Luften, værgeløs, paa Vej ned til Frelsen. Det passer heller ikke. Den Død er gemen og rædselsfuld, og den blev Frits Rasmussen i hvert Fald forskaanet for.

Frits Rasmussen blev begravet med militære Æresbevisninger i Kouvola.

Den næste, der faldt, var Marineflyveren, Søløjtnant *Kalmberg*. Han havde inden sin Død skudt to Jagere og en Bombemaskine ned med sin Gladiator-Jager.

Kalmberg hørte ogsaa til 26. Jagereskadrille — hvor han fløj sammen med Søløjtnant Ulrich — og han laa til Tjeneste paa Fronten ved Syskyjärvi (Nord for Ladogasøen).

Den Luftkamp, i hvilken Kalmberg faldt, og hvor Ulrich ogsaa var med, fandt Sted den 13. Februar og havde følgende Forløb:

Kalmberg og Ulrich fik sammen med de øvrige syv Jagere af deres Eskadrille som Opgave at forhindre otte russiske I-15 Jagere i at slutte sig til en Formation paa otte SB-2 Bombemaskiner, som under Dækning af fem I-15 Jagere angreb Falkjärvi Station, hvor to finske Regimente var under Udladning. Kampen

varede i 20 Minutter og udviklede sig for Danskernes Vedkommende paa den Maade, at de hver blev angrebet af to Fjender, mens de resterende fire steg op i Solen, hvorfra de som Reserve holdt Øje med Udviklingen. Og lige saa snart de to Danskere havde rystet deres to Modstandere af sig, styrtede Reserven sig ned over dem, mens de første fire steg op for at afvente deres næste Chance. («Ualmindelig propert Samarbejde» kaldte Ulrich — vor uden Tvivl dygtigste Jagerflyver — denne Taktik, saa det skal der jo nok have været noget om).

I anden Omgang fik Kalmberg saa Ram paa en af sine Modstandere, mens Ulrich var saa heldig (dygtig) at skyde to ned, hvorefter han pludselig ser Kalmberg komme flyvende bagfra op paa Siden af sig. Kalmberg holder venstre Arm i Vejret, og Ulrich ser til sin Rædsel, at *venstre Haand mangler totalt* — skudt bort af en eksplosiv Kugle.

Ulrich, der er den mest erfarne af de to, er klar over, at hvis Kalmberg skal redde Livet, maa han *øjeblikkelig* lande. Han vinker ham ned med Haanden, og Kalmberg gaar i en Dykning paa 45°. Straks lægger en Modstander sig imidlertid i Halen paa ham, hvorfor Ulrich lægger sig i dennes Hale, Russer Nr. 2 lægger sig bag Ulrich, og saa styrter disse fire moderne Kampflyvemaskiner sig i Dybet med en Fart af mellem 6—700 Kilometer i Timen, skydende paa hinanden af alle Livsens Kræfter.

Haardt saaret som Kalmberg er, bliver han skudt ned, Ulrich faar Ram paa Kalmbergs Banemand, men bliver saa selv ramt bagfra af en Byge eksplosive Kugler, hvoraf en gaar ind i hans Hofteparti, hvor den laver et Hul paa Størrelse med en knyttet Haand, medens en anden rammer hans Lufttank (med 70 Atmosfærers Tryk), der ligger lige under det Sæde, som Ulrich sidder paa. Tanken eksploderer, og Ulrich saares af over halvandet Hundrede Metalsplinter i Ben og Underliv.

Skønt saaledes meget alvorligt saaret vil Ulrich alligevel forsøge paa at redde sin Maskine — der ellers ikke fejler noget — men lige paa sin egen Side af Fronten mærker han, at han ikke kan mere, han skal til at besvime og maa ned.

Der er ingen Flyveplads at lande paa, hvorfor Ulrich maa sætte Jageren i en Skov — den bliver hængende i Toppen af et højt Træ — og her besvimer Ulrich.

Saa sidder han besvimet i Træet i over en Time. Derefter vaagner han op og sidder nu tre Kvarter — ved fuld Bevidsthed, men uden at kunne røre en Finger eller raabe om Hjælp. Saa kommer der endelig en finsk Patrulje forbi. Den opdager ham, faar pillet ham ned fra Træet, og i den bidende Kulde bærer den ham først 1 Kilometer — gennem Sne, der er over en Meter høj — til en Vej, hvor han bliver lagt paa en Slæde, og nu gaar det mange Kilometer til det nærmeste Lazaret. Hertil ankommer Ulrich mere død end levende af Smerter og Blodtab, men han faar omgaaende en Blodtransfusion og har dermed klaret den.

Der følger et langt og smertefuldt Sygeleje — een Gang om Ugen bliver Ul-

154 rich opereret, man piller Metalsplinter ud af ham — saa først er han nogenlunde helbredet og kan komme hjem til Danmark.

Søløjtnant Kalmergs Ligbrænding fandt Sted i Finland, og han blev senere bisat paa Garnisons Kirkegaard i København.

Seks Dage senere, den 19. Februar, faldt saa Militærflyveren, Løjtnant ved Hærens Flyvertropper *Erhard Greve Krag-Juel-Vind-Frijs*. Frijs gjorde, som de andre, Tjeneste ved 26. Escadrille — sammen med Rasmussen — og han fløj som han en Fokker D-21. Allerede i sin allerførste Luftkamp havde han skudt en Bombemaskine ned, senere skød han en Bombemaskine til ned, og i den Luftkamp, hvor han selv faldt, tog han endnu en Fjende (en Jager) med sig i Døden.

Frijs gik op sammen med *een enkelt finsk Kammerat* paa en Alarmering, der lød paa 16 fjendtlige Jagere. Ser De, som Jagerflyver at ligge oppe i Luften og deroppe møde Fjenden — gerne en overlegen Fjende — det er vi indstillet paa, ham gaar vi løs paa, det er vor Pligt; men staa, som Frijs gjorde det, i forholdsvis Sikkerhed nede paa Isen og se 16 fjendtlige Jagere ligge deroppe og lure paa een og *vide*, at det er saa godt som den *sikre* Død at gaa derop, og *alligevel* gøre det og have saa *travlt* med det, som Frijs havde, det er *meget mere end Pligt* — det er *djævleblændt Mod*.

Frijs fik startet sin Maskine først og steg saa hurtigt, at Kammeraten ikke kunde følge med. Da han kom op i 4000 Meters Højde, røg han alene lige midt ind i Bundtet, skød en af Modstanderne ned og — blev saa selv skudt ned.

Erhard Frijs er øjensynlig blevet dræbt med det samme, for vi saa senere, at han ikke havde gjort Forsøg paa at komme ud med sin Faldskærm.

Han blev sendt hjem og ligger begravet ved Halsted Kloster paa Lolland.

Og tilsidst mistede vi Militærflyveren, Sekondløjtnant *Carl Mogens Heiner Kristensen* — »lange Kristensen« som vi kaldte ham til Forskel fra P. B. Christensen — det var den 29. Februar. Ogsaa han hørte til 26. Eskadrille, men han laa til Tjeneste paa et helt andet Sted af Fronten. Den Dag var imidlertid alle 26.s Styrker blevet samlede paa eet Sted, og Klokkeren ti Minutter i tolv startede ni Gladiatorer og fem Fokker D-21 — altsaa ialt kun 14 Maskiner — til Kamp mod 54 russiske I-16 Jagere (den bedste Jager som Russerne overhovedet havde paa Fronten)¹⁾. Blandt Gladiatorerne var Kristensen og Løjtnant P. B. Christensen.

¹⁾ Man har ofte spurgt mig om, hvordan de russiske Flyvere var? Dette er — ifølge Sagens Natur — vanskeligt at svare paa. Jeg tror, at der paa russisk Side har deltaget saavel gamle, erfarne Flyvere, der gav de finske (og de danske) Modstandere gode og haarde Kampe, som ogsaa ganske unge og urutinerede Flyvere. Om disse sidstes Tilstedeværelse kan man skønne udfra de Tilfælde, hvor en hel Bombeformation — uden nævneværdige Vanskeligheder — er blevet skudt ned, een for een, af ganske faa, ja i et Par Tilfælde af kun *een* Modstander.

Om Luftkrigen i Finland kan i det store og hele siges, at der blev kæmpet dygtigt og haardt paa begge Sider. Naar den større Overlegenhed i Materiel, som Russerne utvivlsomt var i Besiddelse af, tages i Betragtning, maa det dog erkendes, at de finske Flyvere maa have været Størstedelen af deres russiske Modstandere jævnbyrdige — om ikke overlegne.

Saavel Finnen som Russeren er iøvrigt født Flyver.

Luftkampen begyndte i 4000 Meters Højde, og den varede, til Klokken var halv eet. Naar jeg fortæller Dem, at en Luftkamp ofte er afgjort paa et Par Minutter, at den sjældnere varer fem Minutter og kun i meget sjældne Tilfælde et Kvarter eller derover, saa vil De kunne forstaa, hvad det har krævet af Mod, Koldblodighed og Pligtfølelse hos vore Gutter, naar de, med Afbrydelser, maatte kæmpe mod en saa stor Overmagt fra Klokken ti Minutter i tolv til halv eet — altsaa i *fyrretyve Minutter*.

Klokken halv eet landede den sidste af vore Maskiner, men da var mange af dem borte, deriblandt Kristensen, der var skudt brændende ned, mens P. B. Christensen, der ligeledes var skudt i Brand, reddede Livet i sin Faldskærm. Herom har jeg fortalt i Kapitlet om »Caterpillar-Klubben«.

Kristensens Ligbrænding fandt Sted i Helsingfors og hans Aske blev senere overført til Danmark, hvor han hviler i Nordsjælland i samme Grav som sin Bror, Flyverløjtnant A. H. Kristensen i Marinen, der i 1938 mistede Livet ved en Flyveulykke herhjemme.

Saaledes lyder Beretningen om de fire Kammerater, der kæmpede og faldt i Finland.

EFTERSKRIFT

Dette var Bogen om danske Flyvere paa Vingerne.

Store Opgaver blev der efter den 9. April jo ikke for os herhjemme.

Kun paa ganske enkelte Punkter kan vi i Dag gøre os gældende.

Vore Kammerater i Lufttrafikken gør stadig deres Pligt paa enkelte Ruter, og Løjtnant Simonsen flyver med Ambulancemaskinen, naar hurtigt Hjælp i Sygdomstilfælde bliver nødvendig.

Alle andre Flyvere har derimod maattet »gaa i Hangar« — — — paa ubestemt Tid.

Maatte det gennem disse Blade være lykkedes mig at give Dem et Indtryk af danske Flyvere, der gaar lidt ud over, hvad De til daglig kan læse i Aviserne om dem.

Ganske vist kun spredte Indtryk og paa ingen Maade udtømmende, men forhaabentlig dog præget af den Kærlighed til Gerningen og den Respekt for Kammeratskabet, som er fælles for *alle* danske Flyvere.

Trods de stækkede Vinger har de ikke noget at skamme sig over. Ingen bebrejder dem deres jordbundne Tilværelse af i Dag, eller at de lever i Haabet om, at Fjerene en Dag vil vokse ud igen.

»I Haabet«, siger jeg, men det er egentlig ikke det rette Udtryk, for vore Forventninger er i Virkeligheden langt mere end et Haab, de er en

Forvisning.

DE, DER GIK FORUD

*Fortegnelse over Flyvere, Observatører, Mekanikere
og andre, der døde under Udøvelsen af deres Kald. Opstillet uden Hensyn til
Afdeling eller Rang i kronologisk Orden:*

2. Oktober 1913 skulde

1. Marineflyveren Ulrik Birch
foretage en Øvelsesflyvning med Marinens Maurice-Maskine »Ørnen«, hvormed Prmlt. Thiele skulde have Luftdaaben. Herunder styrtede han fra 15 m's Højde paa Næsen ned. Maskinen blev totalt knust. Birch blev kvæstet til Døde, idet han blev fastklemt i Maskinen, mens Prmlt. Thiele kunde springe ud, uden at komme til Skade.

27. Juli 1915 styrtede

2. Marineflyveren, Premierløjtnant Axel Hoeck
med Kaptajn i Marinen Hermann Münter som Passager ned med Marinens Flyvebaad »Maagen III« fra 200 m's Højde. Begge de ombordværende dræbtes paa Stedet.

22. Juni 1917 mistede

3. Militærflyveren, Premierløjtnant J. H. A. Hammelev
Livet under en Flyvning med en af Hærens Henri Farman-Biplaner fra Eremitagen til Flyvepladsen paa Amager. Maskinen styrtede ned paa en Mark ved »Hvidegaard«. Hammelev blev dræbt paa Stedet, mens Mekaniker C. J. C. Olsen (den senere Maskinofficiant, der var med Botved som Mekaniker paa Tokio-Flyvningen) blev slemt forbrændt.

1. Oktober 1917 styrtede

4. Militærflyveren, Premierløjtnant H. Stockfleth
ned med Hærens Morane-Saulnier-Monoplan »Munin« ved Viborg. Han dræbtes paa Stedet.

6. April 1918 styrtede

5. Marineflyveren, Reserveløjtnant C. L. Kappel med
6. Reserveunderofficer Anton Larsen
som Observatør under en Øvelse mellem Torpedobaade og Flyvebaade ned med en af Marinens Flyvebaade udfor »Ellekilde«. De blev begge dræbt (drukne).



»FOR DANSKE, DER SATTE LIVET TIL I FLYVNINGENS HISTORIE«

Rejst af Foreningen »Danske Flyvere« paa Christianshavns Vold den 18. August 1938.

27. Maj 1918 styrtede

7. Militærflyveren, Løjtnant J. P. F. Ekman under en Øvelsesflyvning med Hærens SW I-Biplan ned paa Flyvepladsen ved Kløvermarksvej. Ekman blev dræbt paa Stedet.

3. Juni 1918 styrtede en af Marinens Flyvebaade fra lav Højde i Vandet ud for Knudshoved ved Nyborg, hvorved Observatøren

8. Reserveløjtnant i Marinen C. R. Ubbesen mistede Livet (druknede).

10. Juni 1918 styrtede

9. Marineflyveren, Premierløjtnant T. A. Caroc under en Skoleflyvning med en Flyvebaad ned i Sundet ud for Flyvebaadsstationen. Ved Nedstyrtningen blev Flyveren kvæstet, mistede Bevidstheden og druknede, inden der kunde komme Hjælp til.

17. Oktober 1918 dræbtes

10. Militærflyveren, Premierløjtnant Gustav Friese under en Formationsflyvning fra Lundtofte Flyveplads til Kløvermarken ved Nedstyrtning med en Nielsen & Winther-Jager ved Ravnholm Papirfabrik ved Lyngby.

19. Marts 1919 dræbtes

11. Militærflyveren, Premierløjtnant F. F. E. Jacobsen (Flor-Jacobsen) under en Øvelsesflyvning med en Nielsen & Winther-Jager paa Flyvepladsen ved Kløvermarksvej.

28. Juni 1919 faldt

12. Civilflyveren, Direktør Frede Nehm under en Flyvning fra København til Langeland ned med en af ham fra Tyskland indkøbt Rumpler-Maskine. Saavel Flyveren som hans Passager, Grosserer Aistrup, døde paa Stedet.

23. Juli 1919 fik en af Marinens Flyvebaade en Nødlanding i Sundet. Da Motoren igen skulde startes, snublede

13. Maskinist i Marinen H. Hansen, hvorved han blev ramt i Hovedet af Propellen, hvad der medførte stærke Kvæstelser, som han senere døde af.

29. November 1919 dræbtes

14. Militærflyveren, Sergent J. G. Johansen under en Øvelsesflyvning i Frankrig, hvor han opholdt sig for Uddannelse.

20. Maj 1920 styrtede

15. Marineflyveren, Reserveløjtnant F. E. Abrahamsen med en Flyvebaad ned i Sundet. Maskinen blev sønderslaaet. Abrahamsen blev kastet ud af Maskinen i bevidstløs Tilstand og druknede.

16. Marineflyveren, Premierløjtnant H. K. Sørensen ved en Nedstyrtning med et af Marinens Brandenburg-Monoplaner i Lunkebugten ved Thurø. Føreren gik til Bunds med Maskinen, men hans Passager, Mekaniker J. Nielsen, der kun havde faaet mindre Læsioner, reddede sig op paa nogle Vragstykker.

28. Marts 1924 dræbtes

17. Militærflyveren, Løjtnant H. J. J. Hansen ved Nedstyrtning med en af Hærens Potez-Maskiner ved Holbæk. Hans Passager, Arbejds-soldat Anders Johansen, slap med haarde Kvæstelser.

8. Oktober 1925 styrtede et Brandenburg-Monoplan ned i Starten fra Skarritsø. Derved dræbtes

18. Flyvemekaniker i Marinen P. J. Nicolaysen.

1. November 1925 styrtede en af Det Danske Luftfartselskabs Fokker-Rundfartsmaskiner, ført af

19. Trafikflyveren, Sekondløjtnant R. A. Mortensen ned paa Flyvepladsen i Kastrup. Føreren og 3 Passagerer, Skatteassistent John Hansen, Lagerchef, Løjtnant Victor Hansen og Ekspedient Chr. Poulsen, dræbtes paa Stedet. 2 Passagerer (hvoraf den ene, Disponent Gaston Boëtius, senere døde) blev haardt kvæstet.

26. April 1926 skulde

20. Militærflyveren Korporal V. Rask med

21. Militærflyveren, Kaptajn M. H. Kofoed-Jensen som Passager flyve fra Kløvermarken til Lundtofte Flyveplads. I Landingen styrtede Maskinen, en Potez, ned. Korporal Rask dræbtes paa Stedet, medens Kofoed-Jensen døde samme Dag af sine Kvæstelser.

29. August 1927 forulykkede

22. Marineflyveren, Sømineassistent C. Madsen under en Spind-Prøve med et Brandenburg-Monoplan i Sundet.

4. September 1927 var der et stort Flyvestævne i Kastrup Lufthavn. Under en Opvisning i Kunstflyvning med Hærens Fokker D-VII styrtede

23. Militærflyveren, Løjtnant Carl J. T. Erlind ned tæt ved Flyvepladsens Begrænsning. Erlind slap med et brækket Skinneben, men døde den 1. April 1928 af en Blodprop, der var en direkte Følge af Uheldet.

19. September 1927 styrtede D.D.L.'s Rutemaskine til Hamborg ned ved Starten fra Kastrup Flyveplads. Maskinen brændte op. Ingen af Passagererne kom noget til, hvorimod Føreren

24. Trafikflyveren, Sergent Helmer Søgaaard blev saa stærkt forbrændt, at han den 29. September afgik ved Døden.

12. Januar 1928 styrtede en af Hærens Fokker-Maskiner kort efter Starten fra Kløvermarks-pladsen ned paa Isen paa Christianshavns Voldgrav, hvorved Føreren

25. Militærflyveren, Sergent O. C. Lundholm-Petersen og Passageren

26. Militærflyveren, Sergent H. C. Jensen omkom.

27. Marineflyveren, Dækskonstabel H. M. V. S. Balsgaard med Passagererne Søkadet Gudmundsen og Søkadet Poetzold en Flyvetur ved København med et af Marinens Brandenburg-Monoplaner. Over Kalkbrænderihavnen kom Maskinen ind i en Tordensky, den blev slaaet rundt, og alle tre faldt ud af Maskinen. De tre dræbtes paa Stedet ved Faldet henholdsvis paa Stenbroen, i en Fabriksgaard og paa et Tag, mens Maskinen fortsatte alene, til den styrtede ned i en bred Lindeallé mellem Lægeforeningens Huse.

6. August 1928 styrtede

28. Trafikflyveren R. Rosenberg under en Flyvning ved Dybvad ned med en Klemm-Daimler Sportsmaskine. Rosenberg blev haardt kvæstet, hans ene Ben blev senere sat af, og han døde et Aar efter af en Blodprop, der var en direkte Følge af Uheldet. Hans Passager, Mekaniker Hansen, døde om Eftermiddagen.

28. Januar 1930 skete der ved Gedser en Ulykke under en Formationsflyvning med tre af Marinens Dankok-Jagere. To af disse stødte under en Omskiftning af Gruppeførere sammen, hvorved

29. Marineflyveren, Søløjtnant H. V. Jastrau og

30. Marineflyveren, Sømineassistent Erik Moes-Larsen

mistede Livet. Søløjtnant Jastrau blev dræbt i Maskinen, mens Moes-Larsen forsøgte et Udspring med Faldskærm, der dog ikke lykkedes.

13. Marts 1930 startede

31. Militærflyveren, Løjtnant N. P. S. Christoffersen og

32. Militærflyveren, Løjtnant P. S. A. Christensen

med en af Hærens R-Maskiner en Flyvning fra Kastrup for at deltage i nogle Øvelser paa Haderslevvegnen. I Nærheden af Agersø kom de ind i en Snetykning, hvorved Maskinen styrtede ned, og begge dræbtes. Løjtnant Christoffersen blev fundet med det samme i Maskinen. Christensen blev først fundet den 27. Maj.

22. April 1930 forsvandt

33. Marineflyveren, Kaptajnløjtnant E. A. Jensen (»Chanzy«) og

34. Flyvemekaniker S. H. Bressendorf

med en af Marinens Heinkel-Maskiner paa en Forsøgs-Natflyvning mellem Warnemünde og København. Kaptajnløjtnant Jensen blev senere fundet, men Maskinen ligger stadig paa Bunden et Sted mellem Warnemünde og København.

18. August 1930 blev

35. Civilflyveren, Korporal J. la Cour

dræbt ved en Nedstyrtning med en De Havilland-Maskine ved Dybvad i Vendsyssel. Maskinen havde hele Dagen foretaget Passagerflyvninger men var paa Vej hjem til Odense, da Ulykken skete. Ved Nedstyrtningen blev Mekaniker Larsen haardt saaret.

23. Juli 1931 styrtede en af Hærens O-Maskiner ført af

36. Militærflyveren, Sekondløjtnant C. V. A. Petersen

ned paa Tønder Eksercerplads, hvorved Føreren og hans Passager, Officiant L. A. Larsen, mistede Livet.

37. Filmsskuespillerinde Frøken Emilie Sannom
Livet ved Nedstyrting med en Faldskærm under en Flyveopvisning ved Grenaa. Springet skulde foretages som et »automatisk« Spring, men den Snor, som skulde aabne Skærmen, knækkede. Ved det dermed forbundne Chok er Faldskærmspringersken formodentlig besvimet. Hun trak ikke selv i Udløsningsringen og blev efter et Fald paa 600 m knust imod Jorden.

2. Maj 1933 forulykkede

38. Trafikflyveren, Sekondløjtnant H. P. S. Hansen,
da han under meget ugunstige Vejrforhold paa Aarets første Natpostflyvning med en af Luftfartsselskabets Fokkere skulde foretage en Landing paa Hannover Flyveplads.

22. November 1933 forulykkede

39. Flyvemekaniker ved Marinen Frode Hansen
ved Nedstyrting NØ. for Gøteborg med en af Marinens Heinkel-Maskiner paa Grund af mislykket Faldskærmsudspring under Natflyvning i Taage. (Se iøvrigt Beskrivelsen af Ulykken under Kapitlet »Caterpillar-Klubben«).

8. August 1934 dræbtes

40. Militærflyveren, Premierløjtnant C. R. Granholm og
41. Flyverobservatøren, Sergent J. K. H. Nielsen,
idet de under Rekognoscering af Landingsforholdene ved Herregaarden »Bjørum« ved Aalborg styrtede ned med en af Hærens R-Maskiner.

13. Februar 1935 blev

42. Marineflyveren, Flyverløjtnant Rudolf Højlund
paa en Formationsflyvning med en Dankok-Jager, der skulde gaa over Store Bælt, dræbt ved en Nedstyrting i Taage ved Gudum ved Slagelse.

7. Marts 1935 døde

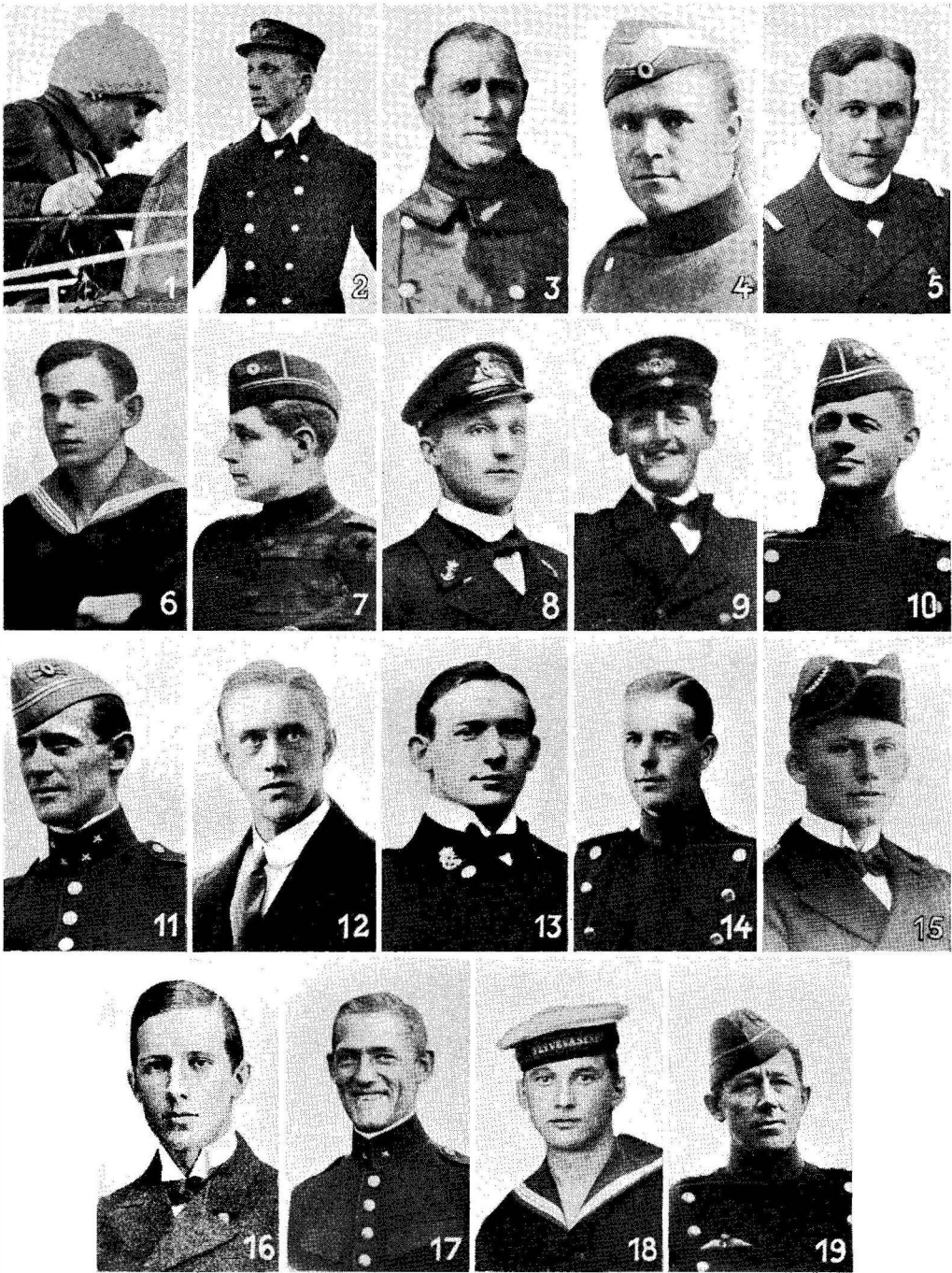
43. Faldskærmsudspringeren John Tranum
under et Forsøg paa at forbedre Verdensrekorden for »frit Fald«. Han fik i en Højde af 8.400 m et Hjerteslag (?) og var død, da Maskinen naaede ned.

12. April 1935 var

44. Marineflyveren, Flyverløjtnant K. Lyck,
der førte en Dankok-Jager, sammen med 6 andre Maskiner paa Vej tilbage til Ringsted Flyveplads. Ved Starten fra Avnø Flyveplads gik Maskinen i Spind, og Lyck dræbtes paa Stedet.

21. April 1935 styrtede en Miles-Hawk Skolemaskine i Havet ved Dronningmølle, hvorved Føreren

45. Direktør Flemming Lønborg og
hans Passager, Frk. Ruth Trier, dræbtes.



1. Marineflyver Ulrik Birch. 2. Premierløjtnant A. Hoec. 3. Premierløjtnant J. H. A. Hammelev. 4. Premierløjtnant H. Stockfleth. 5. Reserveløjtnant C. L. Kabell. 6. Reserveunderofficer Larsen. 7. Løjtnant J. P. F. Ekman. 8. Reserveløjtnant Ubbesen. 9. Premierløjtnant T. A. Caroc. 10. Premierløjtnant G. Friese. 11. Premierløjtnant F. F. E. Jacobsen. 12. Civilflyver Frede Nehm. 13. Maskinist III H. Hansen. 14. Sergent J. G. Johansen. 15. Reserveløjtnant F. E. Abrahamsen. 16. Premierløjtnant H. Chr. Sørensen. 17. Løjtnant H. J. J. Hansen. 18. Flyvemekaniker P. J. Nicolaysen. 19. Trafikflyver, Sekondløjtnant R. A. Mortensen.



20. Korporal V. Rask. 21. Kaptajn M. H. Kofoed-Jensen. 22. Sømneassistent C. Madsen. 23. Løjtnant Carl J. T. Erlind.* 24. Trafikflyver. Sergeant Helmer Søgaard.* 25. Sergeant H. C. Jensen. 26. Sergeant O. C. Lundholm-Petersen. 27. Dækskonstabel H. M. V. S. Balsgaard. 28. Trafikflyver R. Rosenberg.* 29. Søløjtnant H. V. Jastrau. 30. Sømneassistent Moes-Larsen. 31. Løjtnant H. P. S. Christoffersen. 32. Løjtnant P. S. A. Christensen. 33. Kaptajnløjtnant E. A. Jensen. 34. Flyvemekaniker S. H. Bressendorf. 35. Civilflyver, Korporal J. la Cour. 36. Sekondløjtnant C. A. V. Petersen. 37. Skuespillerinde Frk. Emilie Sannom (Mille). 38. Trafikflyver, Sekondløjtnant H. P. S. Hansen.

* Døde først senere som Følge af Ulykken.



39. Flyvemekaniker F. Hansen. 40. Premierløjtnant K. R. Granholm. 41. Sergent J. K. H. Nielsen. 42. Flyverløjtnant R. C. Højlund. 43. Faldskærmsudspringer John Tranum. 44. Flyverløjtnant K. Lyck. 45. Civilflyver Lønborg. 46. Søløjtnant I. H. Petersen. 47. Søløjtnant I. H. Pries. 48. Flyverløjtnant F. E. Lassen. 49. Løjtnant C. O. P. Schnack. 50. Løjtnant V. P. Steengaard. 51. Løjtnant N. Klinkby-Petersen. 52. Flyverløjtnant E. Rasmussen. 53. Kaptajnløjtnant K. Riemann. 54. Flyverløjtnant H. H. Johansen. 55. Korporal V. C. Lauritsen. 56. Sekondløjtnant A. Klüver-Jensen. 57. Sergent A. Nielsen.



58. Sekondløjtnant B. P. A. Christensen. 59. Flyverløjtnant A. H. Kristensen. 60. Kaptajn J. Kjelstrup. 61. Korporal K. R. Jensen. 62. Militærflyver Harry Jensen. 63. Landsretssagfører Sten Krenchel. 64. Flyverløjtnant Harboe. 65. Løjtnant Venning-Hansen. 66. Civillflyver Werner Christiansen. 67. Sekondløjtnant T. B. Thomsen. 68. Løjtnant Frits Rasmussen. 69. Søløjtnant Kalmborg. 70. Løjtnant Erhard Greve Krag-Juel-Vind-Frijs. 71. Sekondløjtnant Carl Mogens Heiner Kristensen. 72. Løjtnant V. Godtfredsen. 73. Sekondløjtnant G. F. Brodersen.

25. *November 1935* styrtede Heinkel-Luftfartøj Nr. 94 ned ved Oscars Grund udfor Limhamn. Herved dræbtes

- 46. Marineflyveren, Søløjtnant I. E. Pries samt
- 47. Marineflyveren, Søløjtnant I. H. Petersen.

10. *Februar 1936* skete der et Uheld med en af Marinens Dankok-Jagere ved Ringsted. Føreren

48. Marineflyveren, Flyverløjtnant F. E. Lassen forsøgte at redde sig med Faldskærm, men dette lykkedes ikke. Han blev dræbt øjeblikkeligt.

24. *Februar 1936* indløb der en Meddelelse om, at en ukendt Flyvemaskine var i Vanskeligheder i Snefog et Sted over Midtsjælland. En af Hærens Dragon-Moth Maskiner gik straks paa Vingerne i et Forsøg paa at finde og vejlede den nødstedte Maskine. Under Eftersøgningen af denne styrtede Maskinen i Snefoget ned i Nærheden af Ringsted Flyveplads, hvorved

- 49. Militærflyveren, Løjtnant C. O. P. Schnack,
 - 50. Flyverobservatøren, Løjtnant V. P. Steengaard og
 - 51. Militærflyveren, Løjtnant N. Klinkby-Petersen
- dræbtes paa Stedet.

22. *Maj 1936* styrtede

52. Marineflyveren, Flyverløjtnant E. Rasmussen under en Kunstflyvningsøvelse med en Nimrod-Jager ned ved Luftmarinestationen ved Ringsted. Han dræbtes paa Stedet.

11. *Marts 1937* druknede

- 53. Marineflyveren, Kaptajnløjtnant K. Riemann og
 - 54. Marineflyveren, Flyverløjtnant H. K. Johansen
- ved Nødlanding med en Avro-Skolemaskine i Sundet.

27. *April 1937* styrtede

55. Militærflyveren, Korporal V. C. Lauritsen under en Formationsflyvning ned i Sundet ved Skodsborg med en Gloster-Gauntlet Jager. Han dræbtes paa Stedet.

12. *Febr. 1938* styrtede en af Hærens Gloster-Gauntlet Jagere ned ved Bregnerød Kro, hvorved Føreren

- 56. Militærflyveren, Sekondløjtnant Asger Klüver-Jensen
- dræbtes paa Stedet.

9. *Marts 1938* styrtede en af Hærens R-Maskiner under en Natflyvningsøvelse i Vandet ved Kongelunden, hvorved

- 57. Militærflyveren, Sergent A. Nielsen og
 - 58. Flyverobservatøren, Sekondløjtnant B. P. A. Christensen
- blev dræbt.

4. *Juli 1938* styrtede et af Marinens Heinkel-Luftfartøjer i Havet Nord for Gilleleje, hvorved Føreren

59. Marineflyveren, Flyverløjtnant A. H. Christensen
druknede. 2 Mekanikere slap med mindre Kvæstelser.

6. Juli 1938 styrtede

60. Militærflyveren, Kaptajn J. Kjelstrup
under en Skydeøvelse paa Koresand ved Manø ned med en af Hærens Jagere, hvorved
han paadrog sig saa svære Kvæstelser, at han samme Aften afgik ved Døden paa Sct.
Josephs Hospital i Esbjerg.

29. Marts 1939 blev

61. Militærflyveren, Korporal K. R. Jensen
dræbt under en Styrtningsøvelse mod en Panservogn ved Snekkerup med en Gloster-
Gauntlet Jager.

10. April 1939 skulde

62. Militærflyveren, Menig Harry Jensen og
63. Sportsflyveren, Landsretssagfører Steen G. Krenchel
med en K. Z. II Sportsflyvemaskine deltagte i Indvielsen af den nye K. Z. Flyvemaskine-
fabrik i Aalborg. Under en Mellemlanding paa en Mark ved Randers—Mariager Lande-
vejen styrtede Maskinen ned, hvorved begge de ombordværende dræbtes paa Stedet.

25. Juni 1939 mistede

64. Marineflyveren, Flyverløjtnant Jon Harboe og
65. Militærflyveren, Løjtnant Holger Wenning-Hansen
Livet ved Nedstyrning med en K. Z. II Sportsflyvemaskine under en Landingsøvelse paa
Kastrup Lufthavn.

29. Juni 1939 styrtede

66. Civilflyveren Harry Verner Christiansen
med en Cub-Sportsflyvemaskine ned paa Gaden i Svendborg, hvorved han og en Passager,
Chauffør Henry Albertsen, dræbtes.

8. August 1939 dræbtes

67. Militærflyveren, Sekondløjtnant Thomas Bernhard Thomsen
under en Bombekastningsøvelse med en af Hærens Jagere paa Kalsmærsk Hede ved Blaa-
vand.

2. Februar 1940 faldt

68. Militærflyveren, Løjtnant Frits Rasmussen
som Fører af en Fokker D-21 Jager under en Luftkamp paa den finske Front.

13. Februar 1940 faldt

69. Marineflyveren, Søløjtnant I. C. K. Kalmborg
som Fører af en Gloster-Gladiator Jager under en Luftkamp paa den finske Front.

19. Februar 1940 faldt

70. Militærflyveren, Løjtnant Erhard, Greve Krag-Juel-Vind-Frijs
som Fører af en Fokker D-21 Jager under en Luftkamp paa den finske Front.

29. Februar 1940 faldt

163

71. Militærflyveren, Sekondløjtnant Carl Mogens Heiner Kristensen som Fører af en Gloster-Gladiator Jager under en Luftkamp paa den finske Front.

9. April 1940 blev

72. Militærflyveren, Løjtnant V. Godtfredsen og

73. Flyverobservatøren, Sekondløjtnant G. F. Brodersen i en Rekognosceringsmaskine nedskudt over Flyvepladsen i Værlose.

»— — — vil du med over til Maskinerne, maaske kan vi være til nogen Nytte?«

»Ja, lad os det.« Saa fulgte vi Bunden af Grøften og haabede hele Tiden paa, at ingen af de sorte Fugle kunde øjne os. Der laa den brændte Maskine, og de tapre Flyvere, forlængst døde. Godtfredsen sad i Maskinen, Brodersen laa et Stykke derfra — — —.«

MÆRKEDAGE I DANSK FLYVNINGSHISTORIE

1906. 12. Sept. J. C. H. Ellehammer foretager paa Øen Lindholm den første Flyvning i Europa (47 m).
1909. 20. Jan. stiftes »*Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab*«.
— 27. Dec. Christianshavns Fælled (Kløvermarken) tages i Brug som Flyveplads.
1910. 15. Jan. Robert Svendsen erhverver det 1. danske Flyvercertifikat (det internationale Certifikat).
— 3. Juni. Journalisten Alfred Nervø flyver ind over København og vinder den af Filmsdirektør Ole Olsen udsatte Præmie paa 500 Kr.
— 17. Juli. Robert Svendsen flyver over Øresund.
1911. 6. Juli. Værkfører (senere Feltværkmester) Peter Nielsen erhverver det internationale Flyvercertifikat (den første danske Flyver, der tog Certifikat paa dansk Maskine med dansk Motor).
— 25. Nov. Premierløjtnant J. B. Ussing m. fl. beordres til at indtræde som Elev paa en af Kaptajn T. Grut oprettet privat Flyveskole og erhverver den $\frac{1}{4}$ 1912 det internationale Certifikat. (Hærens Flyveskole oprettes formelt først $\frac{2}{7}$ 1912.)
— 14. Dec. Premierløjtnant H. C. Ullidtz m. fl. indtræder som Elever paa ovennævnte private Flyveskole. (Denne Dato regnes af Marinen som Flyveskolens Stiftelsesdag.)
1912. 2. Juli. Hærens Flyveskole oprettes med Premierløjtnant J. B. Ussing som Leder.
— 24. Juli. Ulrik Birch flyver fra Kløvermarken til Eremitagen med 2 Passagerer, Premierløjtnant Prins Axel og Premierløjtnant S. A. Christiansen, og sætter Højderekord for Passagerflyvning, 580 m.
— 3. Aug. Flyveren Ulrik Birch bliver viet til Frk. Lili Berg. Bryllupsrejse pr. Flyvemaskine til Kallundborg.
1913. 25. Sept. Det første danske Militærflyvercertifikat udstedes til Premierløjtnant J. B. Ussing.

1913. 12. Sept. Hærens Flyvevæsen deltager for første Gang i en Alarmerings- øvelse. 165
1914. 1. Aug. Sikringsstyrken formeres. Hæren raader paa denne Dag over 3 Flyvemaskiner. For frivillige Bidrag anskaffes 1 Caudron-Biplan, og Hærens Tøjhus gaar i Gang med Fremstilling af Flyvemaskinstel.
1915. 12. Septb. Flyverelev Kornet P. B. Pollner flyver Certifikatflyvning og sætter samtidig dansk Højderecord, 2800 m.
— 4. Dec. Hæren overtager Flyvepladsen paa Christianshavns Fællede med Hangarer og andre Bygninger.
1917. 13. Jan. Paa denne Dag flyver Hæren for 1. Gang med 6 Maskiner sam- tidig. (Flyvningens Maal var Eremitagen).
— 16. Febr. Flyverhue indføres i Hæren.
— 1. Juni—25. Okt. Hæren opretter et Flyverdetachment i Viborg under Lt. P. B. Pollner.
— 18. Aug. Foreningen »Danske Flyvere« stiftes.
1918. 10. April. Kongen besøger første Gang Flyvepladsen ved Kløvermarksvej.
— 29. Okt. stiftes Det Danske Luftfartselskab, A/S.
1919. 12.—27. April. Hærens Flyveskole deltager i den første skandinaviske Flyveudstilling i København. I den i Forbindelse med Udstillingen arran- gereede Stjerneflyvning sejrer Sergent H. L. V. Bjarkov (¹/₄ med Maskine: M.F. 2).
1920. 20. Aug.—1. Septb. Hærens Flyveskole gennemfører en daglig Ruteflyvning København—Odense—Kollund. — Maskine L.V.G.
— 7. Aug. aabnede »Det Danske Luftfartselskab« den første danske Luftrute København—Malmö—Warnemünde med et Friedrichshafen F. F. 49 Luftfar- tøj; Fører var den tidl. tyske Krigsflyver F. Duus.
— 15. Septb. »Det Danske Luftfartselskab« aabner sin første Rute paa Ham- borg; Maskinens Fører var nuv. Oberstlt. C. C. Larsen.
— Søværnets Flyvevæsens Distanceflyvning til Felixtowe.
Deltagere: Prmlt. Scheibel, kommandohavende. Prmlt. Lichtenberg, Flyver. Reservelt. Just-Rasmussen, Flyver. Mekaniker Johannes Nielsen (R. T.¹)). —
Luftfartøjer: Flyvebaad Nr. 31 og 35. — Flyvetid: Udtur 12 T. 15 M. Hjemtur: 7 T. 35 M. — Distance: 900 km. Rute: Kbh., Præstø, Næstved, Sønderborg. Før, Helgoland, Texel, Felixtowe; Hjemtur med Mellemlandig ved Texel og Ærø.
— Søværnets Flyvevæsens Distanceflyvning til Horten i Norge.
Deltagere: Prmlt. Thiele, kommandohavende. Prmlt. Victor, Flyver. Prmlt. Sørensen, Flyver. Reservelt. Just-Rasmussen, Flyver. Mekaniker Flygenring. Mekaniker Schleimann.
Luftfartøjer: Flyvebaadene Nr. 31, 33 og 34.

¹) R. T. = Radiotelegrafist.

166 1921. 7. Okt. Krigsministeriet godkender »Prøve for Kendemærke for Flyvere« (det nuværende Flyvermærke).

1922. 4.—28. Febr. Under Isperioden flyver Hæren med Post paa flg. Strækninger:

Kallundborg—Samsø—Aarhus.

Kallundborg—Sejrø og

København—Søforterne.

Ialt ca. 6000 kg Post.

— Søværnets Flyvevæsens Distanceflyvning til Holland.

Deltagere: Kpt. Thiele, kommandohavende. Prmlt. O. Andersen, Flyver. Prmlt. Victor, Flyver. Prmlt. Lichtenberg, Flyver. Mekaniker Schleimann. Maskinist Kallehaug.

Luftfartøjer: Flyvebaade Nr. 22, 23 og 25. — Flyvetid: Udtur 4 T. 20 M. Hjemtur: 4 T. 50 M. Rute: Kbh., Marstal, gennem Kielerkanalen til de Mook paa Texel.

1923. 1. Febr. Hærens Flyverkorps oprettes med Oberstløjtnant J. P. Koch som Chef.

— 7.—13. Aug. Det deltager i »Trafiktävlingen Göteborg—København—Göteborg«.

— Søværnets Flyvevæsens Distanceflyvning til Helsingfors i Finland.

Deltagere: Kpt. Thiele, Eskadrillechef. Kptlt. Scheibel, Observatør. Sølt. E. A. Jensen, Flyver. Sølt. S. Greve, Flyver. Sølt. H. Jastrau, Flyver. Sømineass. R. Willumsen, Flyver. Reserveunderoff. Rosenberg, Flyver. Maskinmester Nyborg Christensen, Tekniker. Mekaniker Schleimann. Mekaniker Joh. Nielsen.

Luftfartøjer H.M.I. Nr. 21, 22, 23, 25, 26. — Flyvetid: H.M.I. 22, 23 og 26: 20 T 05 M. — 25: 18 T. 45 M. — 21: 12 T. 20 M.

1924. 5. Jan.—23. Marts. Under Isperioden flyver Hærens Flyverkorps med Post paa følgende Strækninger:

København—Saltholm.

Skjærbæk—Rømø.

København—Søforterne.

Skjærbæk—Manø.

Nyborg—Ærø.

Ialt ca. 9000 kg Post.

— 1. Juni. En Maskine fra Hæren flyver Fodboldstøvler til Göteborg for »B. 93«, der til en Kamp sammesteds havde glemt at medbringe Støvler.

— Juli. Der skydes for første Gang mod Slæbemaal.

— 9.—16. Aug. En af Hærens Eskadriller aflægger Besøg i Prag.

— 15. Aug.—9. Okt. Til Brug ved Kortlægning udfører Hærens Flyverkorps Luftfotograferinger i Sønderjylland.

— Søværnets Flyvevæsens Distanceflyvning til Ostende i Belgien.

Deltagere: Kpt. Scheibel, Eskadrillechef. Sølt. Jastrau, Flyver. Sølt. Greve, Flyver. Reserveunderoff. Rosenberg, Flyver. Sølt. Ernst, Observatør.

Luftfartøjer: H.M.I. Nr. 21, 22 og 26. — Flyvetid: Udtur 11 T. 05 M. Hjemtur 9 T. 30 M.

1925. 4. Juli—6. Aug. Til Brug ved Kortlægning udfører Hærens Flyverkorps Luftfotograferinger i Nordjylland.
- Flyvepladsen paa Kløvermarksvej benyttes for sidste Gang til Elevflyvning.
 - Søværnets Flyvevæsens Distanceflyvning til Warszawa i Polen.
- Deltagere Kptlt. Victor, Gruppechef. Sølt. E. A. Jensen, Flyver. Sølt. Jastrau, Flyver. Mekaniker Nicolaysen. Mekaniker Mørkeberg.
- Luftfartøjer: H.M. I. Nr. 23, 24 og 29. — Flyvetid: Udtur 6 T. 40 M. Hjemtur 10 T. 40 M.
1926. 16. Marts. Militærflyverne, Premierløjtnant A. P. Botved, Løjtnant af Res. H. R. M. Herschend samt Mekanikerne C. J. C. Olsen og V. Pedersen starter til Østen i 2 R₂Maskiner (Fokker CV).
- Botved: Ankomst til Tokio 1. Juni. — 12. Juni over Sibirien med Ankomst til København 23. Juni.
- Herschend: Ankomst til Knowbi 3. April. — 10. Maj fra Bangkok med Ankomst til København 5. Juni.
- 11. Juli—21. Aug. Til Brug ved Kortlægning udfører Hærens Flyverkorps Luftfotograferinger i Nordjylland.
1927. 27.—30. Maj. Hærens Flyverkorps deltager i et Flyvestævne i Göteborg (4 C V Maskiner og 1 D VII) og hjembragte følgende Præmier:
- En Erindringspokal til Flyverkorpset for Deltagelse i Stævnet.
 - Landshøvding O. von Sydows Ærespræmie for Patrouilleflyvning.
 - En personlig Præmie til hver af Førerne i Patrouillen: Løjtnanterne Herschend, Bjarkov og Erlind.
 - 3 Sølvfade til Præmietagerne i Rekognosceringsflyvning: Løjtnanterne Herschend, Bjarkov og Steinbeck.
 - 1 Sølvskaal som Ærespræmie for dygtig Føring af Patrouille: Løjtnant Bjarkov.
- I Sommerens Løb fotograferer Hærens Flyverkorps til Brug ved Kortlægning Store Vildmose og Ringkøbing Fjord.
 - 4. Sept. Hærens Flyverkorps deltager i det første Flyvestævne i Kastrup Lufthavn. Erlind havarerer i en D VII.
1928. 1. Jan. En af Hærens Maskiner bringer Proviant til de indefrosne Beboere paa Saltholm.
- 3. Jan. En af Hærens Maskiner befordrer en Jordemoder til Saltholm. (Hoffritz).
 - 18. April. Kongen af Danmark og Kongen af Belgien besøger Flyvepladsen ved Kløvermarksvej. Løjtnant Bjarkov flyver i en O₂Maskine Kong Albert ind over Nordsjælland.
 - 27. Maj—22. Aug. Til Brug ved Kortlægning udfører Hærens Flyverkorps Luftfotograferinger i Sønderjylland.

- 168 1929. 16. Jan. Der udbryder en Brand i Kastrup-Hangaren (Rohrbachs gl. Hangar). For Redningsarbejde under denne Brand udbetaler Krigsministeriet Mekaniker af 3. Grad J. V. Frederiksen en Dusør paa 100 Kr.
- 7. Febr.—22. Marts. Under Isvanskelighederne overtager Hærens Flyverkorps Postbesørgelsen til Forterne og Smaaøerne, fra den 12. Februar afhentes Post ved Marslev, da Jyllands- og Fyensposten ikke kan føres over det tilfrosne Bælt.
 - Fra 22. Febr.—7. Marts etableres desuden en fast Postrute pr. Flyvemaskine Frederikshavn—Læsø.
Ialt transporterede Flyverkorpsets Maskiner under Isperioden: 72 Personer og 23.000 kg Post.
 - 30. Juni. Hærens Flyverkorps deltager i et Flyvestævne i Kastrup.
 - 30. Juni—19. Sept. Militærflyveren, Kaptajn H. R. M. Herschend rekognoscerer Landingspladser paa Grønland.
 - Søværnets Flyvevæsens Distanceflyvning til Barcelona.
Deltagere: Sølt. Jastrau, Flyver (Gruppechef). Sølt. Ernst, Observatør og R. T. Sølt. S. Topsøe-Jensen, Flyver. Søminemester Viktor Petersen, Flyver. Flyvemekaniker Aa. Hansen, Reserve R.T. Flyvemekaniker K. Hansen, Reserve R.T.
Luftfartøjer: H.M. II. Nr. 97, 98 og 99.
Rute: de Mook, Cherbourg, Houston.
1930. I Sommerens Løb fotograferer Hærens Flyverkorps forskellige Dele af Sjælland til Brug ved Kortlægning.
- 17. Juli. 20-Aars-Dagen for Robert Svendsens Sundflyvning. Overofficiant C. C. Larsen flyver Direktøren til Malmø i en civil Maskine eskorteret af 3 af Hærens og 3 af Marinens Maskiner.
 - 10. Aug. Flyvestævne i Kastrup Lufthavn. Militærflyveren, Korporal H. Pedersen foretager et Udspring med en af Flyverkorpsets Faldskærme.
 - Marinen foretager første Gang Mørkeflyvning mellem Kbhvn. og Warnemünde og omvendt.
1931. 9. Marts. En af Hærens Maskiner kaster Rugbrød ned paa Saltholm (Aarets eneste Isflyvning).
- 19.—26. Maj. 1. Flyvning om *Nordisk Flyverpokal* afholdtes i Stockholm. Den danske Marineflyver, Søløjtnant E. Rasmussen bliver Nr. 1.
 - I Sommerens Løb fotograferer Hæren til Brug ved Kortlægning St. Heddinge, Køge, Ringsted, Sorø, Holbæk, Nykøbing Sj. samt Kalsmærsk Hede.
 - 31. Maj. Flyvestævne i Kastrup Lufthavn.
 - 26. Juni. Den danskfødte Flyver Holger Højriis, der med sin Financier Hillig som Passager er fløjet over Atlanterhavet, ankommer — efter 2 Mellemlandinger i Tyskland — til Kastrup Lufthavn.
 - 30. Aug. Flyveopvisning ved Grenaa. Frk. Emilie Sannom foretager et Ud-

spring med Faldskærm, Skærmen folder sig ikke ud, og Frk. Sannom dræbes paa Stedet. 169

1931. 13. Septbr. startede Flyveren Johannsen fra Lissabon med en Junkers W 33; efter 36 Timers Flyvning slap Benzinen op, og han maatte lande (med Landmaskine) paa Atlanterhavet ca. 200 km fra Amerikas Østkyst. Efter at have drevet i 6¹/₂ Døgn blev han taget op af det norske Motorskib »Belmoira«.

1932. 4. Juni landede den i Kapstaden hjemmehørende Ingeniør O. Thaning i Kbh.s Lufthavn. Med sin Kone som Passager var han i sin »Puss«-Moth d. 7. April startet fra Kapstaden paa en Fornøjelsestur, som hovedsagelig fulgte Luftruten Kap—Kairo.

— 15. Juni—18. Sept. Militærflyverne, Kaptajn H. R. M. Herschend, Løjtnanterne H. H. Nielsen og E. R. Bonde samt Officiant J. J. G. Tovdal deltager i Dr. Lauge Kochs Ekspedition til Østgrønland.

— 26. Juni—20. Sept. Militærflyverne, Løjtnanterne H. C. Jacobsen og O. Nielsen deltager i Dr. Knud Rasmussens Ekspedition til Østgrønland (Ltn. Nielsen til medio November).

— Søværnets Flyvevæsen deltager i Dr. Lauge Kochs 3¹/₂Aars Ekspedition til Østgrønland.

Deltagere: Flyverlt. I V. Petersen, Flyver. Sølt. Harms, Flyver. Sølt. Münter, Flyver. Sølt. Overbye, Flyver. Flyvemekanikere: Kramme; H. Jensen; F. Hansen; F. Kjær. Luftfartøj: H.M. II. Nr. 86 og 87. — Flyvetid: 156 T. 10 M.

— 26. Juni. Flyvestævne i Kastrup Lufthavn.

— Søværnets Flyvevæsen deltager endvidere i 7. Thuleekspedition (Knud Rasmussen).

Deltagere: Sølt. E. Rasmussen, Flyver. Artilleriassistent Th. Petersen, Flyver. Flyvemekanikere: L. Jensen; C. Jørgensen (R.T.). Luftfartøj: H.M. II. Nr. 84. — Flyvetid: 125 T. 40 M.

— Marinen foretager en direkte Flyvning fra Scoresbysund til Akranæs, Island. Deltagere: Lauge Koch; V. Petersen, Flyver; Kramme.

— I Sommerens Løb fotograferer Hærens Flyverkorps til Brug ved Kortlægning forskellige Sogne i Egnen omkring København.

— 29. Juli—2. Aug. Hærens Flyverkorps deltager i de internationale Konkurrencer i Zürich og vinder 1. Præmie i Formationsflyvning.

Formation: C. C. Larsen
J. Malmose E. Lærum
H. Wolff C. Sandqvist

Ialt havde Flyverkorpset 6 Rekognosceringsmaskiner og 3 Jagere som Deltagere i Stævnet.

— 15. Septb. Militærflyveren, Sekondløjtnant J. Christiansen styrter med Skolemaskine S 106 ned ved Hjarbæk og mister det ene Øje.

- 170 1932. 1. Nov. Hærens Flyvertropper oprettes. Oberstløjtnant (fra 1. Juni 1934 Oberst) C. C. J. Førslev ansættes som Generalinspektør og Chef for Hærens Flyvertropper.
1933. 24. Juni—18. Okt. Militærflyverne, Løjtnanterne O. Nielsen, M. Jacobsen, H. H. Nielsen, H. V. Jensen, Palskjold samt Officiant J. J. G. Tovdal deltager i Kortlægningsarbejdet paa Grønland.
- Søværnets Flyvevæsen deltager i Lauge Kochs Ekspedition til Østgrønland. Deltagere: Materielmester V. Petersen, Flyver. Sølt. Overbye, Flyver. Art. Kvartermester Th. Petersen, Flyver. Flyvemekanikere: Kramme; Hatting; F. S. Hansen; B. Hansen.
Luftfartøjer: H.M. II. Nr. 86 og 87. — Flyvetid: 216 T. 50 M.
 - og i Knud Rasmussens Ekspedition til Østgrønland. Deltagere: Sølt. E. Rasmussen, Flyver. Sølt. S. Grønbech, Flyver. Flyvemekanikere: Alexandersen; C. Jørgensen.
Luftfartøjer: H.M. II. Nr. 84. — Flyvetid: 96 T. 10 M.
NB. Direkte Flyvning fra Reykjavik til Scoresbysund.
Deltagere: V. Petersen; Kramme.
 - 28. Juni. Flyvestævne i Kastrup Lufthavn.
1934. Søværnets Flyvevæsen deltager i Lauge Kochs Ekspedition til Østgrønland.
- Deltagere: Sølt. E. Overbye. Flyvemekaniker Greve Rasmussen.
Luftfartøj: H.M. II. Nr. 86. — Flyvetid: 47 T. 05 M.
 - 21.—29. Juni. Søværnets første Lufttogt til Færøerne.
Deltagere: Kommandørkaptajn Grandjean, Navigator. Sølt. Münter, Flyver. Flyvemekaniker Greve Rasmussen (R.T).
Luftfartøj: Dantorp 202.
 - 1. Juli. Flyvning over Mindeparken ved Aarhus. Afsløring af et Mindesmærke for de i Verdenskrigen faldne Danske.
 - 8. Juli. Flyvestævne i Kastrup Lufthavn.
 - 17. Aug.—2. Septb. Den 2. internationale Luftfartsudstilling afholdes i København. I Forbindelse med Udstillingen arrangeres den 2. Flyvning om »Nordisk Flyverpokal«. I Flyvningen sejrede Løjtnant Thunberg, Sverige.
 - 20. Okt. Militærflyveren, Premierløjtnant Michael Hansen deltager i egen Maskine (Desoutter II) med Maskinofficiant D. Jensen som Mekaniker i Flyvningen *England—Australien*.
Landing i Melbourne den $\frac{1}{11}$ som Nr. 7 af 20 fra England startede Maskiner.
Virkelig Flyvetid: 129 T. 47 M. 45 S. — Hjemflyvning $\frac{11}{11}$ — $\frac{9}{12}$.

1935. 29. Jan. Nordsjælland fotograferes af Hærens Flyvertropper med infrarøde Plader fra ca. 8000 m's Højde. 171
- 7. Marts. Med Krigsministeriets Tilladelse gør John Tranum Forsøg paa at gennemføre et Rekord-Faldskærmsudspring fra en af Hærens Maskiner. Han dør i Maskinen under Opstigningen.
 - 22. Juni—20. Sept. Militærflyveren, Løjtnant H. H. Nielsen deltager i Kortlægningsarbejderne paa Grønland.
 - Søværnets Flyvevæsen deltager i Inspektionsskibet *Godthaabs* Togt til Østgrønland for Isrekognoscering og Fotografering.
Deltagere: Sølt. E. Overbye. Flyvemekanikere: Alexandersen; Jørgensen.
Luftfartøj: H.M. II. Nr. 87. — Flyvetid: 13 T. 50 M.
 - 25. Juli. Hærens Flyvertropper transporterer i en Dragon-Moth Maskine en Patient med Bughindebetændelse fra Rømø til Amtssygehuset i Tønder. Patienten blev omgaaende opereret og blev derefter helbredet. Forløber for Ambulancetjenestens Oprettelse.
 - August. Søværnets Flyvevæsens første Togt til Island. (Hjælpetogt til Grønland for at bjerge nødstedte danske Fangstfolk ved Kap Berlin. Togtet blev afbrudt ved Island, da Folkene var bjerget).
Deltagere: Kptlt. E. Rasmussen, Flyver. Sølt. Riemann, Flyver og Navigator. Flyvemekaniker Greve Rasmussen (R.T.).
1936. 28. Marts. Første Flyvning i Danmark med Mølleplan (Hærens).
- 27. April. Flyvertroppernes Skolemaskine S 6 styrter ned ved Stenlille, Flyvelæreren Seklt. A. S. Nielsen og Eleven Kornet N. B. Larsen kvæstes. Maskinen blev ødelagt.
 - 12. Maj. To af Hærens Maskiner støder sammen under Landing paa Flyvepladsen ved Værløse. R 8 med Korporal P. B. Rasmussen som Fører og O 56 med Kornet K. Pedersen som Fører. — Kun materiel Skade.
 - 12. Maj—16. Septb. Sekondløjtnant U. E. J. Bonnesen deltager som Observatør i Kortlægningsarbejdet paa Grønland.
 - 21.—23. Maj. Flyvestævne i Stockholm. For 3. Gang flyves der om »Nordisk Flyverpokal«.
I Flyvningen sejrede Løjtnant Thunberg, Sverige. Nr. 2. blev Løjtnant Jakobson, Sverige. Nr. 3 blev Militærflyveren, Løjtnant H. Kierkegaard, Danmark.
 - 7. Juni. Hærens Flyvertropper deltager i et Flyvestævne i Malmø og hjemfører en Sølvpræmie for Formationsflyvning.
Formationen bestod af 5 Stk. Skolemaskiner med følgende Førere: Lt. A. H. Hansen, Seklt. R. Andersen, Seklt. K. E. Simonsen, Oversergent H. Wolff og Oversergent C. H. Sandqvist.

172 1936. Søværnets Flyvevæsen deltager i Geodætisk Instituts Flyvefotoekspedition til Vestgrønland.

Deltagere: Sølt. K. Dam, Flyver. Flyverlt. Sundby, Flyver og Fotograf. Flyverkvartermester Hatting. Flyvemekaniker A. Wichmann.

Luftfartøj: H.M. II. Nr. 87. — Flyvetid: 117 T. 15 M.

— 21. Juni. Flyvestævne i Kastrup Lufthavn. For første Gang deltager den svenske Hær i et Stævne af denne Art her i Landet (9 svenske Maskiner deltog).

— 13. Okt. Søværnets Flyvevæsen og Hærens Flyvertropper deltager i Bombekastningsøvelser mod Artilleriskibet *Olfert Fischer* i Faxe Bugt.

1937. I Februar Maaned udfører Hærens Flyvertropper et mindre Antal Isflyvninger for Postvæsenet.

— 15. Maj—19. Septb. Kaptajn H. R. M. Herschend deltager i Kortlægningsarbejdet paa Island.

— 23. Maj. Hærens Flyvertropper deltager i et Flyvestævne i Norrköping med 4 Maskiner, førte af Løjtnanterne H. Kierkegaard, P. Svensson, N. Buchhave og Sekltn. F. Rasmussen. — Holdet hjembragte 2 personlige Præmier (Ltn. Kierkegaard og Svensson) og en Sølvpokal.

— Søværnets Flyvevæsen deltager i Geodætisk Instituts luftfotogrammetriske Ekspedition til Vest- og Østgrønland.

Deltagere: Kptlt. Münter, Flyver. Flyverlt. Sundbo, Flyver og Fotograf. Flyvemekakere: A. Wichmann (R.T.); L. Larsen.

Luftfartøj: H.M. II. 87. — Flyvetid: 128 T. 15 M.

— 2. Juli. Hærens Flyvertropper fejrer deres 25 Aars Jubilæum.

— 13. Okt.—14. Nov. Militærflyveren, Kaptajn Michael Hansen og Sportsflyver, Arkitekt Aage Rasmussen udfører en Flyvning fra København til Kapstaden og retur.

1938. 29. Maj lander en af Kramme og Zeutens nyeste Maskiner, K.Z. II (lukket Coupé), efter en Fabriks- og Demonstrationsflyvning fra Kbh. til Nordafrika, ført af Marineflyveren Thorkild Petersen og Kramme, i Aalborg paa Dagen for det store Flyvestævne.

— 19. Juli—10. Sept. Militærflyveren, Kaptajn Michael Hansen deltager i »Dansk Nordøstgrønlandsekspedition«.

— Søværnets Flyvevæsen deltager i Geodætisk Instituts og Søkortarkivets luftfotogrammetriske Opmaalingsarbejder paa Vestgrønland.

Deltagere: Kptlt. Münter, Flyver. Flyverlt. Fabian, Flyver og Fotograf. Flyverkvartermester L. Larsen. Flyvemekaniker K. Pedersen (R. T.).

Luftfartøj: H.M. II. Nr. 87. — Flyvetid: 83 T. 35 M.

1938. og i Lauge Kochs Ekspedition til Østgrønland.

173

Deltagere: Flyverlt. W. Lonsdale. Flyvemekanikere: O. Garnæs Petersen; A. Thor-
sen (R.T.). —

Luffartøj: H.M. II. Nr. 93. — Flyvetid: 37 T. 20 M.

— og i Tilslutning til Inspektionsskibet »Hvidbjørnen« — luftfotogrammetriske
Opmaalingsflyvninger og Sildeobservationsflyvninger i og ved Island.

Deltagere: Kptlt. Harms, Flyver. Flyvemekanikere: Lindballe (R.T.); Mathisen.

Luffartøj: H.M. II. Nr. 84. — Flyvetid: 111 T. 10 M.

— Søværnets Flyvevæsen deltager med Luffartøj F.M.I. (Perssuak) i »Peary-
land» Ekspeditionen 1938«.

Deltagere: Sølt. Overbye, Flyver. Flyverlt. Sundby, Flyver. Flyverkvartermestre:
P. Sørensen; (Resv.) Wichmann (R.T.). Flyvemekaniker A. Schmidt.

Luffartøjer: F.M. I. Nr. 50. H.M. II. Nr. 93. — Samlet Flyvetid: 75 T. 00 M.

1939. Søværnets Flyvevæsens Træningsflyvninger med Perssuak-Luffartøjet til
Færøerne og retur (2 Gange).

Deltagere: Kptlt. Overbye, Flyver. Flyverlt. Sundby, Observatør. Flyverkvarter-
mester P. Sørensen. Flyverunderkvartermester G. W. Larsen (R.T.).

Luffartøj: F.M. I. Nr. 50 (Perssuak). — Flyvetid 30 T. 50 M.

— 9. Aug. Hærens Skolemaskine S 22 havarerer ved Bringe. Paa Militærhospitalet
indlægges Lt. E. H. Axelsen, Lt. B. O. Sandqvist, Lt. E. Jørgensen,
Sekt. A. E. Hansen, Seklt. K. M. Hansen og Serg. H. R. Bertelsen.

1940. I Februar—Marts Maaned udføres Isflyvninger for Postvæsenet paa føl-
gende Ruter:

Marinens Flyvevæsen:

København—Søforterne.

Hærens Flyvertropper:

Frederikshavn—Læsø.

København—Samsø;

København—Hesselø.

København—Anholt.

Det Danske Luftfartselskab:

København—Marslev.

København—Aalborg.

København—Esbjerg.

Zonens Flyveambulancetjeneste: til Thunø, Endelave og Sejro.

Desuden deltog følgende private Selskaber: Dansk Erhvervsflyvning, Aero Express.

Nordisk Lufttrafik, Aalborg Luftfartselskab og Løjtnant Perch, Esbjerg.

1940. 9. April. Al Flyvning standses indtil videre.

DANSKE FLYVERCERTIFIKATER¹⁾

Nedenstaaende civile Flyvere fra Flyvningens Barndom maa have haft Lov til at flyve *uden Certifikat*, fordi dette dengang endnu ikke var opfundet.

J. C. H. Ellehammer

Dr. Folmer Hansen

Fabrikant H. C. Christiansen

Følgende civile Flyvere er kun i Besiddelse af et af Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab paa *Fédération aeronautique internationale's* Vegne udstedt *internationalt Certifikat*. Dette Certifikat var i hine Tider (inden Luftfartstilsynets Oprettelse, 1926) det eneste herhjemme eksisterende Certifikat. Det udstedes imidlertid stadig og søges i vore Dage af praktiske Grunde navnlig af Flyvere, som har Lejlighed til at flyve ud over Landets Grænser. Det er meget populært, da det er en endnu fikser personlig Legitimation end Kørekortet (Skindbind og flere fremmede Sprog). Iøvrigt er i vore Dage saavel Trafikflyver- som Privatflyvercertifikatet anerkendt til Flyvning i Udlandet.

Svendsen, Robert, Bestyrer	(I. Nr. 1)	1910	Erlind, H. J. S., Civilflyver	(I. Nr. 57)	1918
Thorup, Knud, Vinhandler	(I. Nr. 2)	1910	Waterwall, W. G. G. Hubert, Gross.	(I. Nr. 58)	1918
Nervø, Alfred, Redaktør	(I. Nr. 3)	1910	Bohnstedt-Petersen, C., Fabrikant	(I. Nr. 59)	1918
Severinsen, Søren, Mekaniker	(I. Nr. 5)	1911	Jansen, C. J. L., Rentier	(I. Nr. 60)	1919
Maase, H. F. R. von der, Prmlt.	(I. Nr. 14)	1914	Nehm, Frede, Direktør	(I. Nr. 61)	1919
Bildsøe, Erik Grove, cand. polyt.	(I. Nr. 28)	1916	Jørgensen, C. C. T., Fabrikant	(I. Nr. 62)	1920
Jensen, Carl Hourdinghouse, Repræs.	(I. Nr. 47)	1918	Nørland, E. V. Ramsøe, Menig	(I. Nr. 67)	1922

Desuden flyver paa i Udlandet udstedt internationalt Certifikat:

Buchwald, Niels, stud. polyt. (eng. Certifikat Nr. 12232) 1934

Hvor Indehavere af højere danske Flyvercertifikater desuden har erhvervet Internationalt Certifikat, fremgaar dette af en Vedtegning ved det paagældende Navn i Listerne.

I. Fortegnelse over danske militære Flyvere (Hær og Marine).

De Prøver, som den vordende militære Flyver skal aflægge for Opnaaelse af Certifikat, er i første Række de samme, som gælder for Trafikflyvere (offentlig Lufttrafik) plus en Prøve i Kunstflyvning. Først derefter begynder den egent-

¹⁾ De overalt ved Navnene anførte Grader og Titler var de paa Tidspunktet for Erhvervelsen af Certifikaterne gældende.

lige militære Uddannelse, hvor der samles Erfaring og Rutine ved Langtursflyvninger og yderligere Uddannelse i Kunstflyvning, og hvor der senere sker en Udskillelse i Jagerflyvere, Recognoscerings-, Fotograferings- og Bombardements- (Styrt-)Flyvere etc. Sideløbende hermed kommer den for Luftvaabenet specielle Militæruddannelse: Navigation, Skydning, Bombekast, Fotografering, Taktik, Meteorologi og Værkstedsuddannelse m. m. m. En militær Flyvers første Uddannelse strækker sig over 1½ Aar, den videre Uddannelse tager andre 1½ Aar, hvortil kommer yderligere Specialuddannelse paa forskellige Omraader. For at blive militær Flyver maa den unge Mand have aftjent sin Værnepligt enten i Hæren eller Marinen samt være absolut sund paa Legeme og Sjæl.

HÆREN

Certifikat-Nr.	Grad og Navn	Oprindelig Afdeling	Certifikat Aar	Certifikat-Nr.	Grad og Navn	Oprindelig Afdeling	Certifikat Aar
1.	Prmlt. J. B. Ussing † (I. Nr. 7, 1913)	3. Artilleriafd.	1913	18.	Serg. H. L. V. Bjarkov (T.1923) (I. Nr. 29, 1917)	17. Bataillon	1917
2.	— H. Grut (I. Nr. 12, 1913)	Ingeniørregim.	1914	19.	Løjtnant J. Y. P. Foltmann (I. Nr. 32, 1917)	31. Bataillon	1917
3.	— J. H. A. Hammelev † (I. Nr. 13, 1913)	22. Bataillon	1914	20.	Prmlt. P. W. E. Holfeldt (I. Nr. 27, 1916)	9. Bataillon	1917
4.	Værkf. L. P. A. (Peter) Nielsen (I. Nr. 4, 1911)	H. T. K.	1914	21.	Intendant W. L. J. K. Buhl † (I. Nr. 30, 1917)	5. Dragonreg.	1917
5.	Prmlt. H. M. Kofoed-Jensen † (I. Nr. 15, 1914)	3. Artilleribat.	1914	22.	Kaptajn J. P. Koch † (I. Nr. 37, 1917)	Generalstaben	1917
6.	— C. Waage-Jensen (I. Nr. 16, 1914)	17. Bataillon	1914	23.	Løjtnant A. Møller Jørgensen (I. Nr. 38, 1917)	16. Bataillon	1917
7.	Civiling. J. C. Caspersen (I. Nr. 17, 1914)		1915	24.	Seklt. L. C. Larsen (I. Nr. 34, 1917)	2. Artilleribat.	1917
8.	Kornet P. B. Pollner	2. Artilleribat.	1915	25.	— J. F. Engberg (I. Nr. 33, 1917)	2. Ingeniørbat.	1917
9.	Korporal H. A. Ehlers (I. Nr. 22, 1915)	43. Bataillon	1916	26.	Løjtnant H. H. A. Sørensen (I. Nr. 39, 1917)	1. Kyst.art.bat.	1917
10.	— C. J. T. Erlind † (I. Nr. 21, 1915)	1. Ingeniørbat.	1916	27.	Prmlt. K. F. Lund-Hansen (I. Nr. 31, 1917)	5. Dragonreg.	1917
11.	Løjtnant J. P. F. Ekman † (I. Nr. 18, 1915)	2. Artilleribat.	1916	28.	Korporal V. Eivil (I. Nr. 36, 1917)	1. Artilleribat.	1917
12.	Sergent V. G. Hansen (I. Nr. 23, 1915)	5. Artilleriafd.	1916	29.	Prmlt. F. F. E. (Flor) Jacobsen † (I. Nr. 26, 1916)	14. Bataillon	1917
13.	Seklt. Aa. K. Gundel † (I. Nr. 19, 1915)	17. Bataillon	1916	30.	Løjtnant A. J. Rasmussen (I. Nr. 41, 1917)	2. Artilleriafd.	1918
14.	Overserg. P. V. Jørgensen (I. Nr. 20, 1915)	1. Ingeniørbat.	1916	31.	Serg. af Res. Harald J. Hansen † (I. Nr. 44, 1917 T. 1921)	43. Bataillon	1918
15.	Prmlt. G. Friese † (I. Nr. 25, 1916)	1. Kyst.art.bat.	1917	32.	Underkorporal K. U. Hansen (I. Nr. 45, 1917)	22. Bataillon	1918
16.	— H. Stockfleth † (I. Nr. 24, 1916)	5. Dragonreg.	1917	33.	Løjtnant P. F. Yde † (I. Nr. 40, 1917)	4. Artilleriafd.	1918
17.	Løjtnant E. Sætter-Lassen (I. Nr. 35, 1917)	3. Bataillon	1917				

I Parentes er anført Aarstallene for Udstedelse af Internationalt Certifikat (I.), Trafikflyver- (T.) Erhvervs- (E.) og Kunstflyvningscertifikat (K.).

Certifikat Nr.	Grad og Navn	Oprindelig Afdeling	Certifikat Aar	Certifikat Nr.	Grad og Navn	Oprindelig Afdeling	Certifikat Aar
34.	Løjtnant A. Andersen (I. Nr. 42, 1917)	4. Artilleriafd.	1918	62.	Korporal V. Rask †	11. Bataillon	1925
35.	Prmlt. R. Zimsen (I. Nr. 48, 1918)	24. Bataillon	1918	63.	Prmlt. Tage Andersen	3. Dragonreg.	1926
36.	Løjtnant K. R. K. Højer. (I. Nr. 53, 1918)	3. Kyst.art.bat.	1918	64.	— T. P. A. Ørum	1. Artilleriafd.	1926
37.	Prmlt. C. C. J. Førslev. (I. Nr. 50, 1918)	2. Artilleriafd.	1918	65.	Serg. af Res. H. I. M. Jensen (T. 1928)	Gardeh.reg.	1926
38.	Løjtnant H. R. M. Herschend (I. Nr. 52, 1918)	11. Bataillon	1918	66.	Serg. af Res. H. C. Jensen †	2. Bataillon	1926
39.	Sergent af Res. R. Rasmussen (I. Nr. 51, 1918)	2. Ingeniørbat.	1918	67.	— J. H. Hoffritz	1. Artilleriafd.	1926
40.	Korporal Leo Sørensen (I. Nr. 54, 1918 T. 1921)	H. T. K.	1918	68.	— O. C. Lundholm Petersen †	5. Artilleriafd.	1926
41.	Sergent J. G. Johansen † (I. Nr. 43, 1917)	1. Artilleriafd.	1919	69.	Serg. af Res. P. C. Abkjær	Kyst.art.bat.	1926
42.	Sergent F. O. Møller (I. Nr. 55, 1918)	18. Bataillon	1919	70.	Forfatteren (I. Nr. 79, 1926 T. 1927)	Gardeh.reg.	1926
43.	Krpl. R. G. V. Erlind (I. Nr. 56, 1918 T. 1923)	2. Ingeniørbat.	1919	71.	Korporal J. la Cour † (I. Nr. 78, 1926 T. 1929)	Kyst.art.bat.	1926
44.	Løjtnant A. R. Arlyng	3. Kyst.art.bat.	1919	72.	Underkorporal P. A. Sylvester Nielsen (I. Nr. 79, 1926 T. 1932 E. 1932)	Gardeh.reg.	1926
45.	Prmlt. S. A. Andersen †	3. Kyst.art.bat.	1919	73.	Løjtn. N. P. S. Christoffersen †	1. Feltar.reg.	1927
46.	Sergent C. C. Larsen (I. Nr. 64, 1922 T. 1923)	2. Artilleriafd.	1919	74.	Officiant J. J. G. Tovdal	11. Bataillon	1927
47.	Prmlt. E. F. Falkmar	23. Bataillon	1919	75.	Seklt. C. Viuff (E. 1938 K. 1938)	8. Artilleriafd.	1927
48.	— A. P. Botved (T. 1923)	17. Bataillon	1919	76.	— P. S. A. Christensen †	5. Artilleriafd.	1927
49.	Krpl. S. A. Steinbeck (I. Nr. 63, 1922 T. 1922)	4. Bataillon	1919	77.	Serg. af Res. K. S. Johansen	Kyst.art.bat.	1927
50.	Seklt. H. J. J. Hansen (I. Nr. 71, 1922 T. 1921)	2. Kyst.art.bat.	1921	78.	— P. H. Würtz	29. Bataillon	1927
51.	Overserg. H. T. S. Andersen (T. 1921)	H. T. K.	1921	79.	Kornet H. P. Michael Hansen (T. 1929)	Kyst.art.bat.	1927
52.	Korporal E. A. R. Wismann (I. Nr. 72, 1922 T. 1921)	22. Bataillon	1921	80.	Kornet A. Edsen Johansen (I. Nr. 94, 1934 T. 1936)	24. Bataillon	1927
53.	Kornet J. Hansen (I. Nr. 68, 1922 T. 1921)	6. Bataillon	1921	81.	Menig H. V. Erikstrup-Larsen	15. Bataillon	1927
54.	Kornet R. A. Mortensen † (I. Nr. 65, 1922 T. 1921)	19. Bataillon	1921	82.	Prmlt. K. A. W. Braunstein (nu Wilton)	1. Artilleriafd.	1928
55.	Krpl. H. Søgaard † (I. Nr. 66, 1922 T. 1921)	2. Kyst.art.bat.	1921	83.	Løjtnant P. C. Meldgaard- Larsen (T. 1931)	1. Pionerbat.	1928
56.	Kornet J. E. N. Lindholm (I. Nr. 69, 1922 T. 1921)	4. Bataillon	1921	84.	Kornet C. W. J. Ross (E. 1936)	Gardeh.reg.	1928
57.	U.krp. A. D. Pedersen (I. Nr. 70, 1922 T. 1921)	2. Livgardebat.	1921	85.	— E. B. Meincke	Livgarden	1928
58.	Løjtnant K. Lybye (I. Nr. 91, 1932 T. 1931)	13. Artilleriafd.	1925	86.	Krpl. H. Pedersen (T. 1931 K. 1939)	26. Bataillon	1928
59.	Serg. af Res. H. P. S. Hansen † (T. 1927)	1. Artilleriafd.	1925	87.	Krpl. H. C. Iversen (T. 1931)	Livgarden	1928
60.	Serg. H. H. Eeg (T. 1927)	3. Artilleriafd.	1925	88.	Menig E. A. Damm (T. 1934)	Livgarden	1928
61.	— A. P. Jensen (T. 1928)	7. Bataillon	1925	89.	— G. Preisler (E. 1939)	15. Bataillon	1928
				90.	Seklt. V. L. Pedersen	4. Artilleriafd.	1929
				91.	— N. Egebjerg (T. 1931)	Gardeh.reg.	1929
				92.	— H. R. Hummelgaard	7. Artilleriafd.	1929
				93.	Sergent af Res. J. H. Østen (E. 1934 K. 1934)	5. Artilleriafd.	1929
				94.	Sergent af Res. K. A. Larsen	11. Bataillon	1929
				95.	Kornet A. S. Nielsen	3. Bataillon	1929
				96.	— O. B. Suhr	Livgarden	1929
				97.	Korporal J. J. Madsen	10. Bataillon	1929
				98.	Menig T. Juul-Nyholm	1. Bataillon	1929

Certifikat-Nr.	Grad og Navn	Oprindelig Afdeling	Certifikat Aar	Certifikat-Nr.	Grad og Navn	Oprindelig Afdeling	Certifikat Aar
99.	Prmlt. E. C. S. Lærum (I. Nr. 96, 1937)	Kyst.art.bat.	1930	133.	Kornet N.Klinkby Pedersen †	Jydsk. Drag.reg.	1933
100.	Seklt. E. E. O. Rydmann	5. Artilleriafd.	1930	134.	Krpl. H. C. Olsen (nu Rosen- gart (E. 1934)	7. Bataillon	1933
101.	— K. Clausen † (T. 1934)	16. Bataillon	1930	135.	Menig G. Bouet	Livgarden	1933
102.	Serg. af Res. O. C. E. Eriksen	1. Artilleriafd.	1930	136.	— T. L. Philipsen	Livgarden	1933
103.	Kornet E. K. Birkhede (T. 1936)	24. Bataillon	1930	137.	— N.V.Jepsen (T.1935)	9. Bataillon	1933
104.	Kornet C. A. V. Petersen †	11. Bataillon	1930	138.	Prmlt. E. C. T. Jensen	19. Bataillon	1934
105.	Korporal J. Malmose	Livgarden	1930	139.	— H. Leschly	Gardeh.reg.	1934
106.	Menig V. Bjørn Andersen (T. 1931)	1. Bataillon	1930	140.	— P. K. A. Sæbye	19. Bataillon	1934
107.	Seklt. H. M. Wittrup (T. 1934)	Kyst.art.afd.	1931	141.	Seklt. L. M. S. Jacobsen (E. 1938 K. 1938)	Jydsk. Drag.reg.	1934
108.	Serg. af Res. C. E. Lyngholm- Nielsen (E. 1935)	Livgarden	1931	142.	Sergent S. P. Jørgensen	8. Artilleriafd.	1934
109.	Serg. af Res. H. Wolff (E. 1935 K. 1939)	7. Bataillon	1931	143.	— S. Sørensen	18. Bataillon	1934
110.	Kornet M. L. Pedersen (E. 1938)	3. Bataillon	1931	144.	— W. E. R. Dørig	7. Bataillon	1934
111.	Korporal C. H. Sandqvist (T. 1938 E. 1935 K. 1935)	1. Bataillon	1931	145.	— A. Pedersen	11. Bataillon	1934
112.	Korporal C. Christensen	Livgarden	1931	146.	Kornet E. F. L. Simonsen	10. Artilleriafd.	1934
113.	Menig A. Hedall Hansen (T. 1935 E. 1935)	2. Bataillon	1931	147.	— N. V. Buchhave (T. 1937)	12. Bataillon	1934
114.	Prmlt. J. Kjølstrup †	2. Artilleriafd.	1932	148.	Kornet A. L. Smith	Gardeh.reg.	1934
115.	Seklt. A. C. C. Peteren †	Gardeh.reg.	1932	149.	— S. Døssing	Livgarden	1934
116.	— A. F. Mikkelsen	Kyst.art.afd.	1932	150.	— H. C. J. Andersen	Livgarden	1934
117.	— B. Fischer-Møller (E. 1935 K. 1935)	1. Artilleriafd.	1932	151.	— E. Bro	1. Artilleriafd.	1934
118.	Serg. af Res. R. Andersen (T. 1935 E. 1935 K. 1935)	Gardeh.reg.	1932	152.	Krpl. J. Rasmussen (E. 1938)	Jydsk. Drag.reg.	1934
119.	Kornet H. J. Lund	Livgarden	1932	153.	— O. R. Thomsen	Livgarden	1934
120.	— P. Jensen (T. 1935 K. 1935)	2. Artilleriafd.	1932	154.	— J. A. V. Jensen	Telegrafbat.	1934
121.	Kornet T. Mørck (T. 1934)	Gardeh.reg.	1932	155.	— E. O. Pedersen	Sjæll. Flyv.afd.	1934
122.	Prmlt. K. R. Granholm †	2. Pionerbat.	1933	156.	— K. Jensen	Sjæll. Flyv.afd.	1934
123.	Prmlt. H. J. Pagh	11. Bataillon	1933	157.	— A. Svensson (T. 1939 E. 1938)	7. Artilleriafd.	1934
124.	— P. B. Olsen	Gardeh.reg.	1933	158.	Underkorporal A. Terndrup	10. Bataillon.	1934
125.	Løjtnant C. O. P. Schnack †	Gardeh.reg.	1933	159.	Menig A. S. Bendtsen	Jydsk. Drag.reg.	1934
126.	Sergent P. Svensson	3. Bataillon	1933	160.	— V. E. Prins (T. 1940 E. 1938 K. 1939)	6. Artilleriafd.	1934
127.	— K. E. Simonsen (T. 1938)	Telegrafbat.	1933	161.	Menig P. N. Brandt-Møller	8. Bataillon	1934
128.	Sergent O. S. V. Bernskov	Kystdefens.	1933	162.	Kaptajn T. A. Poulsen	Ballonparken	1935
129.	Kornet M. F. Fensbo	Jydsk. Drag.reg.	1933	163.	Prmlt. K. E. Ravnskov †	3. Bataillon	1935
130.	— P. H. A. Perch (E. 1935 K. 1938)	Telegrafbat.	1933	164.	Seklt. Frits Rasmussen †	Jydsk. Drag.reg.	1935
131.	Kornet V. S. Jensen	6. Artilleriafd.	1933	165.	Sergent N. P. P. Pedersen	Gardeh.reg.	1935
132.	— H. Kierkegaard (I. Nr. 97, 1933 T. 1937 K. 1937)	5. Artilleriafd.	1933	166.	— K. Larsen	3. Bataillon	1935
				167.	— H. E. Møller	1. Bataillon	1935
				168.	— J.P.Jensen (T.1939 K. 1939)	15. Bataillon	1955
				169.	Sergent F. L. Pind	Livgarden	1935
				170.	— H.E.H. Kløverpris † (T. 1938 K. 1939)	Gardeh.reg.	1935
				171.	Kornet A. H. Jørgensen (T. 1939 K. 1939)	Gardeh.reg.	1935
				172.	Kornet K. Pedersen	1. Bataillon	1935
				173.	A. C. W. Larsen	1. Bataillon	1935
				174.	Korporal H. E. Damm	Sjæll. Flyv. afd.	1935

Certifikat-Nr.	Grad og Navn	Oprindelig Afdeling	Certifikat Aar	Certifikat-Nr.	Grad og Navn	Oprindelig Afdeling	Certifikat Aar
175.	Korporal A. Klüver-Jensen †	Gardeh.reg.	1935	207.	Sergent K. D. Skibelund	Livgarden	1937
176.	— V. C. Lauritsen †	10. Bataillon	1935	208.	Kornet K. B. Jacobsen	14. Bataillon	1937
177.	U.krpl. T. A. W. Sørensen	8. Bataillon	1935	209.	— V. Godtfredsen †	3. Artilleriafd.	1937
178.	— P. B. Rasmussen	Livgarden	1935	210.	— O. C. Terp	Livgarden	1937
179.	— J. C. Nørup	Livgarden	1935	211.	Korporal E. Klint (E. 1938)	Kystdefens.	1937
180.	Korporalselev E. L. Knudsen	Sjæll. Flyv. afd.	1935	212.	— S. J. Christoffersen	Livgarden	1937
181.	Menig P. C. Pedersen	Sjæll. Flyv. afd.	1935	213.	— D. C. W. Knudsen	3. Bataillon	1937
182.	— A. M. Kristensen	2. Bataillon	1935	214.	— P. Horn	Livgarden	1937
183.	— H. V. Wenning-Hansen † (T. 1939)	21. Bataillon	1935	215.	— H. C. V. Rasmussen	2. Artilleriafd.	1937
184.	Prmlt. N. V. H. de M. von Holstein-Rathlou	9. Artilleriafd.	1936	216.	U.kpl. K. R. Jensen †	20. Bataillon	1937
185.	Prmlt. T. V. G. Nielsen	6. Bataillon	1936	217.	Menig Harry Jensen † (T. 1938 E. 1938)	Søværnet	1937
186.	— E. Gjørtz-Behrens	16. Bataillon	1936	218.	Prmlt. H. Christensen	11. Artilleriafd.	1938
187.	— E. Thorup †	16. Bataillon	1936	219.	Seklt. H. P. Sørensen	Ballonparken	1938
188.	Seklt. J. E. V. Schlichtkrull	Gardeh.reg.	1936	220.	— S. von Bruhn (E. 1939)	Livgarden	1938
189.	Sergent S. Høy	Telegrafbat.	1936	221.	— E. H. Krum-Hansen	15. Bataillon	1938
190.	— E. H. Axelsen	Livgarden	1936	222.	— F. W. von Linstow	1. Artilleriafd.	1938
191.	— A. Nielsen †	14. Bataillon	1936	223.	Sergent C. M. H. Kristensen †	Livgarden	1938
192.	Kornet H. Gräs	7. Reg.Skytsk.	1936	224.	— G. L. Reimer	19. Bataillon	1938
193.	— T. H. K. Wichsmann	Livgarden	1936	225.	— H. P. V. Nielsen	7. Artilleriafd.	1938
194.	Korporal J. A. Hegner	1. Reg. Skytsk.	1936	226.	Kornet J. Horskjær	Livgarden	1938
195.	— K. F. C. Nielsen	1. Bataillon	1936	227.	— V. Petersen-Bach †	Livgarden	1938
196.	— H. G. P. Jensen	1. Artilleriafd.	1936	228.	Korporal J. Thyregod	Livgarden	1938
197.	— M. E. Olsen	2. Artilleriafd.	1936	229.	— H. K. H. Jensen	10. Bataillon	1938
198.	Kornetelev N. J. Lassen	Livgarden	1936	230.	— E. Møller	Gardeh.reg.	1938
199.	— N. F. Larsen	2. Bataillon	1936	231.	Menig P. B. Christensen	Livgarden	1938
200.	Kpl.elev S. A. H. Pedersen	11. Bataillon	1936	232.	Prmlt. V. Holm	Telegrafbat.	1939
201.	Menig S. Sørensen	21. Bataillon	1936	233.	— J. B. Danielsen	10. Bataillon	1939
202.	— H. W. S. Henriksen	2. Artilleriafd.	1936	234.	Seklt. P. O. H. M. Stilling	1. Regiment	1939
203.	Seklt. A. K. Jessen	Livgarden	1937	235.	Kornet J. A. Foss	13. Bataillon	1939
204.	— E. Greve Krag-Juel-Vind-Frijs † (E. 1939)	Gardeh.reg.	1937	236.	Korporal H. T. Stensbøl	Sjæll. Flyv. afd.	1939
205.	Seklt. N. B. Larsen	4. Artilleriafd.	1937	237.	— A. Aggersbøl	15. Bataillon	1939
206.	Overserg. T. B. Thomsen †	3. Artilleriafd.	1937	238.	— E. P. Jensen	4. Bataillon	1939
				239.	— B. Gedse	Jydske Flyv. afd.	1939
				240.	Underkorporal H. A. Møller	Livgarden	1939
				241.	Menig A. Rasmussen	Kystdefens.	1939

MARINEN

Certifikat-Nr.	Grad og Navn	Certifikat Aar	Certifikat-Nr.	Grad og Navn	Certifikat Aar
1.	Premierløjtnant H. C. Ullidtz (I. Nr. 6, 1917)	1912	5.	Premierløjtnant H. K. H. Prins Axel (I. Nr. 10, 1913)	1913
2.	— S. A. Christiansen † (I. Nr. 8, 1912)	1912	6.	— A. Hoeck † (I. Nr. 11, 1913)	1913
3.	Marineflyver U. Birch †	1913	7.	— A. E. V. Grandjean	1916
4.	Premierløjtnant F. W. H. Laub (I. Nr. 9, 1913)	1913	8.	Ingeniørassistent C. V. Thymann †	1916

Certifikat Nr.	Grad og Navn	Certifikat Aar	Certifikat- Nr.	Grad og Navn	Certifikat Aar
9.	Reserveløjtnant J. T. Just-Rasmussen	1916	53.	Reserveløjtnant C. Bramsen † (T. 1933)	1931
10.	Premierløjtnant J. A. Thiele †	1916	54.	— C. J. Larsen (T. 1937)	1931
11.	— P. Scheibel	1917	55.	Søløjtnant I K. V. Dam	1932
12.	Reserveløjtnant A. M. Dam †	1917	56.	— I A. C. Ohlsson	1932
13.	Premierløjtnant J. P. Krandrup	1917	57.	— I K. R. Ramberg	1932
14.	Reserveløjtnant C. L. Kabell †	1917	58.	— I A. A. Pontoppidan	1932
15.	— H. A. Gylling	1918	59.	— I C. J. H. Høegh-Guldberg	1932
16.	— H. C. Tønnesen	1918	60.	— I I. H. Westenholz	1932
17.	— P. Holdorff-Berthelsen	1918	61.	Kaptajn­løjtnant R. Ernst	1934
18.	— N. J. Laursen	1918	62.	Ingeniør II L. Prytz	1934
19.	Premierløjtnant G. E. C. de Lichtenberg	1919	63.	Flyverlt. II G. M. Wegener (T. 1938)	1934
20.	Reserveløjtnant F. E. E. Abrahamsen †	1920	64.	— II K. Lyck †	1934
21.	Premierløjtnant A. J. Victor †	1920	65.	— II R. C. Højlund †	1934
22.	— H. K. Sørensen †	1920	66.	— II V. Lauritsen	1934
23.	— D. B. O. Andersen †	1920	67.	— II E. Rasmussen †	1934
24.	Vpl. Menig V. Prytz	1921	68.	— II A. H. Christensen †	1934
25.	— N. Hansen	1921	69.	— II E. L. Rostrup (E. 1938)	1934
26.	Premierløjtnant E. A. Jensen †	1922	70.	— II F. Christensen	1934
27.	— H. V. Jastrau †	1922	71.	— II C. M. Sundby	1935
28.	— S. B. V. Greve	1922	72.	— II A. Brendstrup	1935
29.	Underbaadsmand R. Willumsen	1922	73.	— II F. Lassen †	1935
30.	Vpl. Menig R. Rosenberg † (T. 1925)	1922	74.	— II J. Lauritsen (T. 1940)	1935
31.	— B. Lorentzen	1922	75.	— II P. S. Sørensen	1935
32.	— L. Lundberg	1922	76.	— I P. Sommer	1936
33.	Sømineassistent N. V. Petersen	1923	77.	— I A. H. Helvard	1936
34.	Artilleriassistent S. A. Dalbro (T. 1936)	1923	78.	— I W. R. Fabian †	1936
35.	Søløjtnant I A. Schmidt	1926	79.	— II J. B. Harboe † (E. 1939 K. 1939)	1936
36.	— I S. H. Topsøe-Jensen (T. 1931)	1926	80.	— II H. H. Johansen †	1936
37.	Sømineassistent Moes Larsen †	1926	81.	— I W. Lonsdale	1936
38.	Dækskonst. (Radiotelegr.) C. E. N. Larsen	1926	82.	Søløjtnant I P. Zigler	1937
39.	— (Sømine) H. M. V. S. Balsgaard †	1926	83.	Flyverlt. I K. Birksted	1937
40.	Søløjtnant I E. Rasmussen	1927	84.	— II E. E. Olsen	1937
41.	— I J. H. Harms	1927	85.	Søløjtnant I H. Valentiner	1938
42.	Dækskst. (Matr.) P. Olsen (nu Toxholm) (T. 1937)	1927	86.	— I K. von Wylich-Muxoll	1938
43.	Dækskonstabel (Radiotelegr.) E. S. Eriksen	1927	87.	— I J. J. Ulrich	1938
44.	Søløjtnant I T. S. Prip (T. 1933)	1929	88.	— I K. Kalmberg †	1938
45.	— I J. T. B. Münter (T. 1936)	1929	89.	Flyverlt. II G. H. O. Christensen	1938
46.	Artilleriass. Th. Petersen (T. 1936 K. 1938)	1929	90.	— II P. W. W. Harhorn	1938
47.	— E. L. Aagesen	1929	91.	— II N. J. R. Buchwald	1938
48.	— K. V. A. H. Rasmussen †	1930	92.	Ingeniør II P. Orm Hansen	1939
49.	Søløjtnant I K. Riemann †	1931	93.	Flyverlt. II T. C. Sneum	1939
50.	— I S. O. Franck	1931	94.	— II K. E. Fisker	1939
51.	— I S. E. B. Grønbech	1931	95.	— II K. C. J. Pedersen	1939
52.	— I E. J. Overbye	1931	96.	— II O. Holm-Jensen	1939

II. Fortegnelse over civile danske Certifikater.¹⁾

TRAFIKFLYVERE

De Prøver, som den vordende Fører af Flyvemaskiner i offentlig Lufttrafik (Trafikflyvere) skal aflægge for Opnaelse af Certifikat, omfatter Landinger fra forskellig Højde uden Brug af Motor, med og uden fuld Nyttelast; i begge Tilfælde skal Maskinen standse indenfor 100 Meter fra et forud fastsat Punkt. Endvidere Natflyvning samt Blindflyvning (Maskinen skal flyves paa Instrumenterne alene, uden at Flyveren har Støtte i Horisont, Jorden under sig, Skyer eller andet udenfor Maskinen). Endvidere teoretiske og praktiske Prøver i Luftnavigation, Radiopejling, Meteorologi, Radiotjeneste o. m. a. Det forudsættes, at den, der indstiller sig til Trafikførercertifikatet i Forvejen enten er militær Flyver eller er i Besiddelse af et af de elementære Certifikater, paa hvilket han skal have fløjet mange Hundrede Timer. Uden meget stor Erfaring som Flyver kan man ikke gøre sig Haab om Ansættelse i Lufttrafikken herhjemme. Kravene til Helbredet, navnlig Synet er meget strenge.

Fortegnelse over Trafikflyvere, der ikke oprindelig har været Flyvere enten i Hæren eller Marinen, hvorfra Luftfartsselskaberne fortrinsvis rekrutterer deres Flyvere.

Certifikat Nr.		Certifikat Aar
1.	Axel F. O. Reichert, Flyver	1921
4.	Cecil Torben Faber, Kaptajn i den eng. Hær	1921
5.	Chr. L. Johannsen, Trafikflyver (I. Nr. 82, 1932)	1921
25.	Erik Hildesheim, cand. phil., Direktør (svensk internat. Certifikat 120, 1918)	1925
26.	Niels Paulli Krause-Jensen, Løjtnant i den franske Hær, Trafikflyver	1925
51.	Bjørn Eiriksson, Civilflyver	1931

ERHVERVSFLYVERE

De Prøver, som den vordende Fører af Flyvemaskiner i erhvervsmæssig Lufttrafik skal aflægge, omfatter Flyvning i mindst 1 Time i en Minimumshøjde af 2000 m med Landing *uden* Motor indenfor en Afstand af 150 m fra et forud fastsat Punkt, samt en Distanceflyvning paa mindst 300 km med to Mellemlandinger indenfor et Tidsrum af 8 Timer. Endvidere udvidet Kendskab til Flyvemaskiner og Motorlære samt et vidtgaaende Kendskab til Kortlæsning, Orientering, Stedbestemmelse, Bestikflyvning og Flyvning i usigtbart Vejr (Blindflyvning) samt Meteorologi.

¹⁾ Springene i Numereringen, der er fortløbende for alle civilt udstedte Certifikater, skyldes, at en Flyver, der er Indehaver af flere Certifikater, kun er optaget under det højeste af disse.

Certifikat Nr.		Certifikat Aar
56.	Arvid Hansen, Civilflyver (E. 1931 K. 1931)	1931
220.	Agnar Eldberg Kofoed-Hansen, Luftfartskonsulent (E. 1936)	1937
437.	Harald Ferdinand Wilhelm Blom, Ingeniør, Sekondløjtnant	1940

KUNSTFLYVERE

De Prøver, som Erhvervsflyveren skal aflægge for at faa Ret til ogsaa at give Opvisninger i Kunstflyvning, omfatter Højre- og Venstrespin (ialt fire, paa begyndt i 1000 m og tilendebragt i mindst 400 m's Højde), Loop, Halv- og Helrulninger (de sidste paa støt Kurs og uden Højdetab), korte Rygflyvninger samt Kombinationer af disse Manøvrer. Endvidere et indgaaende Kendskab til Flyvemaskinens Stabilitetsegenskaber og Styrkeforhold samt til Rorbevægelser under Udførelse af de forskellige Kunstflyvningsmanøvrer.

SPORTSFLYVERE

De Prøver, som den vordende Fører af Privatflyvemaskine (Sportsflyver) skal aflægge, omfatter en 8-Talsflyvning (5 Ottetaller) mellem to Punkter i 500 m's Afstand og foretaget i en Højde af ikke under 50 og ikke over 200 Meter. Landing skal ske *med* Motor indenfor en Afstand af 50 m fra et forud fastsat Punkt. Endvidere en Glideprøve fra en Højde af mindst 1500 m *uden* Motor med Landing indenfor en Afstand af 150 m fra et forud fastsat Punkt. Endelig teoretiske Prøver vedrørende de elementære Grundbegreber i Flyvemaskine- og Motorlære, Lufttrafik, Lanterneføring, Luftfartslovgivning samt Luftnavigation. Kravene til Helbredet gaar ikke udover dem, ethvert almindeligt sundt Menneske opfylder.

Fortegnelse over Sportsflyvere, der ikke oprindelig har været Flyvere enten i Hæren eller Marinen.

Certifikat Nr.	Navn	Certifikat Aar	Certifikat Nr.	Navn	Certifikat Aar
28.	Friedrich Emanuel Duus, Repræsentant	1927	40.	Frederik Nyborg Christensen, Ingeniørass.	1928
33.	Ernst Valdemar Luis Granzow, Generalrepr. (I. Nr. 80, 1928)	1928	41.	Viggo Fehr, Direktør (I. Nr. 86, 1928)	1928
34.	Ib Aller, Volontør	1928	42.	Ludvig Johan Thomsen, Violinist	1928
35.	Sejr Nielsen, Elektriker	1928	44.	Chr. Johannes Mathiesen Thielst, Direktør (I. Nr. 81, 1928)	1929
38.	Oscar Marinus Peter Marinussen, Chauffør	1928	57.	Hans Tholstrup, Repræsent. (I. Nr. 89, 1932)	1932
39.	Erik Dugdale Ruben (nu Dugdale), Ingeniør, cand. polyt.	1928	60.	Hans Fridtjof Hansen Ellehammer, stud. polyt.	1932

Certifikat Nr.	Navn	Certifikat Aar	Certifikat Nr.	Navn	Certifikat Aar
61.	Ludvig Sophus Chr. Augustinus, Fabrikant (I. Nr. 93, 1933)	1933	225.	Knud Børge Jørgensen, Lagerassistent	1938
64.	Erik Hoff-Hansen, Fabrikant	1933	226.	Thorkil Fleuron Dahl, Forpagter	1938
83.	Hans Chr. Hagedorn, Dr. med. (I. Nr. 98, 1938)	1934	244.	I. W. A. N. Mikkelsen, Revisor	1938
91.	Gustav Preben Antonsen, Pudser	1934	246.	Povl Andersen, Inspektør	1938
95.	Laurids Jacobsen Abild, Speciallæge, Dr. med.	1934	247.	A. W. Suhr Henriksen, Assistent	1938
97.	Harry Gerhard Hansen, Grosserer	1931	248.	Knud P. Andersen, Prøvemester	1938
102.	Flemming Lønborg †, Assistent, Lt. af Res.	1934	251.	Jens Joachim Jarl, Ingeniør, cand. polyt.	1938
104.	Ejvind Børge Vøgg, Brygmester	1934	252.	Carl Ebbesen Lang, Maskinarbejder	1938
123.	Henry Jørgen Søgaard Erlind, Direktør	1935	255.	Asker Tage Harild, Kaptlt.	1938
134.	Per Erling Stensgaard, Kornet	1935	256.	Eva Jensen, Frk. (gift Harboe (†), nu Hallas-Møller)	1938
135.	Arthur Thorvald Sørensen, Automobilforh.	1935	257.	Børge Vilhelm Andersen, Automobilforh.	1938
136.	Knud Bernhard Petersen, Vognmand	1935	258.	Jacob Frederick Hedegard, Ingeniør (I. Nr. 99, 1938)	1938
137.	Siegfried Thorgild Høffner, Vognmand	1935	259.	Holger Møller, Fabrikant	1938
138.	Erik Mauritz Wladimir Baron de Plessen, Kunstmaler	1935	260.	Hugo Torben Grut, stud. polyt.	1938
140.	Jacob Sejer Dybbro, Automobilforhandler	1935	262.	Henry Thede, Landsretssagfører	1938
141.	Hans Andreas Nielsen Axel, Fabrikant	1935	263.	Herman Ove Haugsted, Direktør	1938
143.	Peter Anton Valdemar Jakobsen †, Fabrikant	1935	264.	Chr. Madsen Ellitsgaard, Ingeniør	1938
144.	Fanny Delcomyn Junkers, Prokurist, Frue	1935	265.	Curt Hjalmar Heinrich Rieland Hansen, Mekaniker	1938
145.	William Eldred Berntsen, Sekretær	1935	266.	Aage Lykke Madsen, Bogholder	1938
146.	Karl Gustav Zeuthen, cand. polyt.	1935	267.	Kaj Gunnar Asbjørn Hansen, Kontorassistent	1938
147.	Holger Peter Andersen, Grosserer	1935	270.	Alexander Borch Karsberg, Prokurist	1938
150.	Gerda Wærum, Lærerinde, Frue	1935	271.	Max Peter Eberhardt Westphall, Reklame- chef	1938
151.	Erik Frithjof Christensen, Tandlæge	1935	272.	Leo Mac van Hauen, Bagermester	1938
154.	Orla Garnæs Petersen, Flyvemekaniker	1936	273.	Poul Flemming Hansen, Radioingeniør	1938
162.	Holger Lindberg, Vognmand	1936	274.	Carl Chr. Aasted Beckmann, stud. polyt.	1938
166.	Svend Spicker Sørensen, Teglblænder	1936	276.	Carl Eugen Jørgen Reimann, Civilingeniør	1938
172.	Max Müller, stud. ing.	1936	277.	Viggo Valore, Manufakturist	1938
175.	Vagn Prytz, Ingeniør, cand. polyt.	1936	278.	Hans Jørgen Hansen, Fabrikant (I. Nr. 100, 1939)	1938
180.	Poul Kipp, Læge	1936	279.	Kurt Palle Berthelsen, stud. techn.	1938
182.	Helge Børge Jensen, Fabrikant	1936	280.	Axel Borch, Drejer	1938
183.	Hans Hochfeld, Dr. ing.	1936	281.	Rasmus Chr. Jensen, Chauffør	1938
186.	Otto Peter N. Christensen, Tegner og Maler	1937	282.	Jens Østergaard Vejvad, Automobilforh.	1938
191.	Viggo Emanuel Kramme, Flyvemekaniker	1937	283.	Johannes Pors Eriksen, Mekaniker	1938
192.	Torben Fabricius Hansen, Ingeniør, cand. polyt.	1937	284.	Magnus Hansen, Revisor	1938
197.	Hans Heiiveldop, Civilflyver	1937	285.	Poul Otto Johansen, Tjener	1938
206.	Svend Møllerup, Ingeniør	1937	286.	Svend Harder, Repræsentant	1938
207.	Aage Kiholm Pedersen, Brødkusk	1937	287.	Rudolf Emanuel Olsen, Tobakshandler	1938
208.	Frode Andersen	1937	288.	Leif Johannes Knudsen, Prokurist	1938
209.	Peder Henning Seest, Maskinarbejder	1937	289.	Charles Hjalmar Heinrichsen, Fuldmægtig	1938
214.	Jørgen Ernst Voss Schlichtkrull, Seklt.	1937	290.	Henry Bohnstedt Petersen, Sekretær	1938
215.	Poul Albert Hansen, Sekretær	1937	293.	Steen Godfred Krenchel, † Landsretssagfører	1938
221.	Helmer Lund Hansen, Pressefotograf	1938	294.	Chr. Povl Thomas Bendtsen, stud. polyt.	1938
223.	Anton Fehr, Direktør	1938	296.	Jørgen Peter Arboe Weincke, Assistent	1939
224.	Frants Aksel Marius Christensen, Fabrikant	1938	297.	Harald Stenfeldt Hansen, Grosserer	1939

Certifikat Nr.	Navn	Certifikat Aar	Certifikat Nr.	Navn	Certifikat Aar
298.	Aage Nørregaard Jørgensen, Chauffør	1939	380.	Joseph Vald. Clifford Wallbridge, Salgsleder	1939
302.	Max Paulli Frandsen, Entreprenør	1939	381.	Jørgen Chr. Borberg, Salgschef	1939
303.	Jens Henriksen, Direktør	1939	382.	Poul Middelboe, Direktør	1939
304.	Poul Bech Nielsen, Direktionssekretær	1939	384.	Leifr Mac van Hauen, Bagermester	1939
306.	Kaj Rasmus Nicolaj Riis, Konditor	1939	385.	Verner Gyberg, Grosserer	1939
307.	Johannes Enatz Breum Andersen, Amts- stueassistent	1939	386.	Robert Jensen, Grosserer	1939
312.	Henry Christensen, Premierløjtnant	1939	387.	Harry Peter Arnold Nielsen, Mekaniker	1939
313.	Svend Aage Jensen Bødtker, Chauffør	1939	388.	Rikard Jensen, Kørelærer	1939
318.	Jens Lavritsen, Vognmand	1939	389.	Ernst Chr. Albert Heyde, Automobilforh.	1939
319.	John Hilmar Gundersen, Medhjælper	1939	390.	Iver Hansen Iversen, statsaut. Revisor	1939
320.	Karl Kr. Ernst Nielsen, Ingeniør, M. af I.	1939	391.	Holger Mikkelsen, Kunsthandler	1939
321.	Thomas Howaldt Jensen, Kommiss	1939	393.	Erik Bukkehave, Maskinelev	1939
322.	Egon Chr. Thorvald Mortensen, Slagtermester	1939	394.	Helge Ove Skovgaard Mortensen, Mekaniker	1939
323.	Esra Buschmann Nielsen, Møbelhandler	1939	395.	Erik Jensen, Barbersvend	1939
327.	Viktor Ramsdal Rohde, Mekaniker	1939	396.	Jørgen Vilhelm Hoppe, Grosserer	1939
328.	Paul Theodor Voss, Underdirektør	1939	397.	Magnus Emil Christiansen, Automobilfor- handler	1939
329.	Aage Poulsen, Ingeniør	1939	398.	Jørgen Buus Klinge, Grosserer	1939
330.	Georg Faursholt, Ingeniør, cand. polyt.	1939	399.	Knud Søerjensen, Ingeniør, cand. polyt.	1939
331.	Knud Mikkelsen, Ingeniør	1939	400.	Harry Verner Christiansen †, Automobil- forhandler	1939
333.	Alf Krabbe Schiøttz-Christensen, Redaktør	1939	401.	Poul Kristian Sørensen, Snedker	1939
334.	Knud Werner Sørensen, Kaffehandler	1939	402.	Otto Chr. Thomsen, Assurandør	1939
335.	Carl Chr. Glad, Handelsfuldmægtig	1939	404.	Johannes Marinus Olesen, Urmager	1939
336.	Poul Sommer, Flyverløjtnant I	1939	406.	Erik Chr. Vegenefeldt Christensen, Reserve- haandværker	1939
337.	Thorkil Petersen, Fabrikant	1939	407.	Evald Thorkild Lorentzen, Værkfører	1939
338.	Poul Chr. Andersen, Godsejer	1939	410.	Frits Drescher, Fabrikant	1939
349.	Ernst Krog, Kørelærer	1939	413.	Kurt From Chr. Nielsen, Lagerforv., Serg.	1939
353.	Jens Emil Jensen, Grosserer	1939	414.	Aage Otto Sandgreen, Grosserer	1939
354.	Adolf Zimmermann-Belsing, Grosserer	1939	415.	Villy Arnold Bergmann, Automekaniker	1939
355.	Mogens Alexander Harttung, Ingeniør, cand. polyt.	1939	416.	Ole Marinus Frederik Olsen, Gasmester	1939
357.	Hjalmar Krog, Direktør	1939	418.	Lorents Arne Duus Hansen, Ingeniør	1939
358.	Sigurd Müller, Vinhandler	1939	419.	Felix Hannibal Marcus, Koncertmester	1939
362.	Knud Waage Møller, Salgsleder	1939	420.	Børge Sypli Hansen, Grosserer, Løjtnant	1939
363.	Povl Anton Born, Reservehaandværker	1939	421.	Bernhard Severin Bech, Købmand	1939
366.	Peter Chr. Løndahl Lind, Skotøjshandler	1939	422.	Aage Haaning, Fabrikant	1939
368.	Preben Dueholm Darel, Godsejer	1939	423.	Svend Aage Nielsen, Forretningsfører	1939
369.	Torben William Carstensen Strand, Repr.	1939	424.	Harald Alexander Smith, Repræsentant	1939
370.	Jørgen Billy Thalbitzer	1939	425.	Leo Chr. Søndergaard, Chauffør	1939
371.	Ellen Ida Sophie Jacobsen, Lærerinde, Frk.	1939	426.	Haldor Louis William Jens Chr. Christen- sen, Skorstensfejer	1939
372.	Georg Nielsen, Mekaniker	1939	428.	Lydia Thestrup, Skuespillerinde, Frk.	1939
373.	Aage Henning Fabricius Hansen, stud. jur.	1939	429.	Kai Lavrits Otting, Redaktør	1939
374.	Aage Gersdorff Korsgaard, Ingeniør	1939	430.	Svend Anders Richard Jacobsen	1939
375.	Thorvald Helge Pedersen, Prokurist	1939	431.	Henning Bykær Nielsen, Automobilforh.	1939
376.	Karen Dina Nielsen, Frk.	1939	432.	Otto Peter Larsen, Direktør, cand. polyt.	1939
378.	Erik Udsen, Direktør	1939	433.	Carl Walther Leo Langer, Fabrikant	1939
379.	Ib Chr. Emil Vald. Hvidberg, Ingeniør, cand. polyt.	1939			

Den Rækkefølge, i hvilken danske Flyvere sædvanligvis aflægger Prøve til de forskellige Certifikater, er som følger: Privatflyver, Erhvervsflyver, Kunstflyver og Trafikflyver. Militære og Marineflyvere har Adgang til at erhverve sig de civile Certifikater med visse Lettelser, hvad Prøverne angaar (i visse Tilfælde helt uden Prøver), idet den militære Uddannelse selvfølgelig kvalificerer til enhver Form for civil Flyvning.

BALLONCERTIFIKATER

For en Fuldstændigheds Skyld bringes til Slut en Liste over Balloncertifikater:

Navn	Certifikat Åar	Navn	Certifikat Åar	Navn	Certifikat Åar
Ingeniør G. Krebs	1909	Kaptajn A. P. V. Andersen	1912	Prmlt. K. A. Culmsee	1924
Grev Frederik Moltke	1910	Prmlt. S.V.A. Brandt-Møller	1912	Ingeniør Erik Hildesheim	1925
Prmlt. H. C. Ullidtz	1910	Journalist Dreyer	1912	Ingeniør Sv. Aa. Rasmussen	1928
Kaptajn P. L. Ramm	1911	Oversergent Petersen	1922	Prmlt. T. A. Poulsen	1929
Kaptajn Ph. Seidelin	1911	Prmlt. G. Schenstrøm	1924	Kaptajnløjtnant F. Basse	1935

DANSKE FLYVEMASKINER

Den 9. April 1940 fandtes der ved Hæren følgende Flyvemaskintyper:

Anvendelse (Jager, Rekognoscering)	Type (Monoplan, Biplan)	Motor	Heste- kraft	Max. Fart km/T.	Bevæbning
Fokker DXXI. Jager.	Monoplan.	Mercury VIII.	825	460	Frontgeværer: 2 Maskingevæ- rer. — I Planerne: 2 Kanoner, 20 mm, 8 Bomber à 12 ¹ / ₂ kg eller 2 Bomber à 50 kg.
Gloster Gauntlet. Jager.	Biplan.	Mercury VI.	605	370	Frontgeværer: 2 Maskingevæ- rer. — I Planerne: 8 Bomber à 12 ¹ / ₂ kg.
Bristol Bulldog. Jager.	Biplan.	Jupiter F.	440	250	Ingen Bevæbning.
Fokker CVE Rekognosceringsmaskine.	Biplan.	Pegasus II. M. 2.	580	260	Frontgeværer: 2 Maskingevæ- rer. — Obsv.geværer: 1 Ma- skingevær. — I Planerne: 24 Bomber à 12 ¹ / ₂ kg eller 6 Bomber à 50 kg.
Fokker CVE Rekognosceringsmaskine.	Biplan.	Jupiter F.	440	215	Frontgeværer: 1 Maskingevær. — Obsv.geværer: 1 Maskin- gevær. — I Planerne: 24 Bom- ber à 12 ¹ / ₂ kg eller 6 Bomber à 50 kg.
2-sædet Overgangsmaskine.	Biplan.	B. M. W.	220	200	Ingen Bevæbning.
1-sædet Overgangsmaskine.	Biplan.	Mercedes.	160	160	Ingen Bevæbning.
De Havilland Dragonfly. Fleresædet Skolemaskine.	Biplan.	2 Motorer Gipsy-Major.	120	235	Ingen Bevæbning.
De Havilland Tiger Moth. 2-sædet Skolemaskine.	Biplan.	Gipsy-Major.	120	175	Ingen Bevæbning.

Oversigt over Marinens Luftfartøjstyper pr. 9. April 1940.

Anvendelse (Jager, Rekognoscering)	Type	Navn	Motor	Heste- kraft	Max. Fart km/T.	Bevæbning
Rekognosceringsluftfar- tøjer, 3-sædede Mono- planer.	Heinkel	H. M. II (Hydro- Monoplan- Type II).	Jaguar, Armstrong Sidd.	420— 460	210	2 Stk. 8 mm RG (1 Fører- og 1 Observatorgevær), endvidere 8 Stk. 12,5 kg Bomber.
Torpedoluftfartøjer, 3-sædede Biplaner.	Dantorp (Hawker).	H. B. III (Hydro- Biplan-Type III).	Leopard, Armstrong Sidd.	800	204	2 Stk. 8 mm RG (1 Fører- og 1 Observatorgevær), endvidere 1 Torpedo el- ler 8 Stk. 50 kg Bomber.
Jagere, 1-sædede Biplaner.	Nimrod (Hawker)	L. B. V (Land-Biplan- Type V).	Kestrel, Rolls-Royce.	555	318	2 Stk. 8 mm Førergevæ- rer, endvidere 4 Stk. 12 ¹ / ₂ kg Bomber.
Skoleluftfartøjer, 2-sædede Mono- og Biplaner.	K. Z. II (Kramme & Zeuten).	L. M. II (Land-Mono- plan-Type II).	Hirth, H M 504 A 2.	105	220	Ingen.
	Avro, Tutor. (A. V. Roe).	L. B. IV (Land-Biplan- Type IV).	Lynx IV.	215	190	Ingen.
	Moth (De Havil- land).	L. B. III (Land-Biplan- Type III).	Gipsy I.	85	160	Ingen.

Den 9. April 1940 fandtes ved Det Danske Luftfartselskab følgende Flyvemaskiner:

Antal	Type	Motorer	Hastighed km/T	Antal Pass.	
3	Fokker F VII, Monoplan	1 Stk. Bristol Jupiter 440 HK.	160	8	
2	Fokker F XII, Monoplan	3 Bristol Jupiter à 465 HK.	210	16	
1	Junkers Ju 52, Monoplan	3 Pratt & Whitney Hor- net à 660 HK.	225	16	
1	De Havilland DH 89, Biplan	2 De Havilland Gipsy à 180 HK.	210	6	
2	Focke Wulf »Condor«, Monoplan	4 BMW à 720 HK.	345	26	Maskinen er forsynet med særlig Rygekabine og har Servering om Bord.

Danske private Luftfartøjer pr. 1. April 1940.

Navn	Registre- ringsmærke	Luftfartøjstype	Motortype	Styrke
Aalborg Luftfart Selskab.	OY:2DOD	Desoutter	De Havilland Gipsy III	105 HK
Automobilforhdl. J. Sejer Dybbro.	OY:2DAG	D. H. Moth Gipsy I	Gipsy I	85 HK
Fabrikant Hans Axel.	OY:2DOG	Klemm L. 26	Mercedes-Benz	20 HK
Militærflyver Him:Jensen.	OY:2DUG	D. H. Moth Gipsy I	Gipsy I	85 HK
do.	OY:2DYG	D. H. Moth Gipsy I	Gipsy I	85 HK
Vognmand Holger Lindberg.	OY:2DUF	D. H. Moth Gipsy I	Gipsy I	85 HK
Løjtnant P. H. A. Perch.	OY:2DEH	D. H. Moth Gipsy I	Gipsy I	85 HK
JydskeFyenske Flyveskole.	OY:2DOH	D. H. Moth Gipsy I	Gipsy I	85 HK
Militærflyver Him:Jensen.	OY:2DIH	D. H. Moth Gipsy I	Gipsy I	85 HK
LollandFalsters Flyveklub.	OY:2DAH	D. H. Moth Major	Gipsy Major	120 HK
Forpagter Th. Fleuron Dahl.	OY:2DUH	D. H. Moth Gipsy I	Gipsy I	85 HK
Baron E. de Plessen.	OY:2DUD	D. H. Moth Cirrus II	Cirrus Mk. II	76 HK
LRS. Henry Thede.	OY:2DOI	Klemm L. 25 c. VII	Hirth H. M. 60	65 HK
Løjtnant P. H. A. Perch.	OY:2DYH	D. H. Moth Gipsy I	Gipsy I	85 HK
Løjtnant Viggo Sylvest Jensen.	OY:2DIK	D. H. Moth Major	Gipsy Major	120 HK
Automobilforhdl. J. Sejer Dybbro.	OY:2DYK	D. H. Moth Cirrus III	Cirrus Mk. II	75 HK
A/S Nordisk Lufttrafik.	OY:2DEL	Avro 504 N	Lynx (Armstrong- Siddeley)	180 HK
Direktør Povl Andersen.	OY:2DOK	D. H. Hornet Moth	Gipsy Major	118/122 HK
Dr. Abild.	OY:2DIL	D. H. Hornet Moth	Gipsy Major	118/122 HK
Grosserer Holger Peter Andersen.	OY:2DOL	Klemm »Swallow«	Pobjoy	75/78 HK
Cub Aircraft Co. Ltd.	OY:2DUL	Taylor Cub	Continental A:40:3	37 HK
Fabrikant V. E. Kramme.	OY:2DYL	K. Z. I	A. B. C. Scorpion Type 2	30/38 HK
A/S Nordisk Lufttrafik.	OY:2DAN	K. Z. II	Cirrus Minor	82 HK
Civilflyver Arvid Hansen.	OY:2DIM	Klemm L. 25 d. VII R.	Hirth H. M. 60 R.	72 HK
Sportsflyveklubben.	OY:2DOM	Cub J. 3.	Continental A 40	40 HK
Automobilforhdl. Magnus Christiansen.	OY:2DUM	Cub J. 3.	Continental A 40	40 HK
do.	OY:2DUN	D. H. Hornet Moth	Gipsy Major	120 HK
Direktør C. Thielst.	OY:2DON	D. H. Hornet Moth	Gipsy Major	120 HK
Cub Flyveskolen »Activ«.	OY:2DAO	Cub J. 2.	Continental A:40:3B	40 HK
Militærflyver Him:Jensen.	OY:2DYN	Cub J. 2.	Continental A:40:5	40 HK
Grosserer Aage Heidemann.	OY:2DUO	Cub J. 2.	Continental A:40:5	40 HK
Dr. med. H. C. Hagedorn.	OY:2DIO	Miles Monarch	D. H. Gipsy Major	120 HK
A/S Skandinavisk Aero Industri.	OY:2DAP	K. Z. II Sport	Hirth 504 A	85 HK
Hr. Frode Andersen.	OY:2DYO	Klemm K. L. 35 B.	Hirth 504 A. 2.	84 HK
Direktør Henry Erlind.	OY:2DOO	Spartan Arrow	Cirrus Hermes	105/110 HK
Cub Aircraft Co., Ltd.	OY:2DEP	Cub J. 3.	Continental A:40:5	40 HK
Sportsflyveklubben.	OY:2DAR	K. Z. II	Cirrus Minor	85/90 HK
Fabrikant H. J. Hansen.	OY:2DIR	K. Z. II	Cirrus Minor	85/90 HK
A/S Nordisk Lufttrafik.	OY:2DYP	K. Z. II	Cirrus Minor	85/90 HK
Direktør Bohnstedt Petersen.	OY:2DUR	Cub J. 3.	Continental A:50:3	45 HK
Automobilforhdl. Magnus Christiansen.	OY:2DYR	Cub J. 3.	Continental A:50:3	45 HK
A/S Fehr & Co.	OY:2DIP	Cub J. 2.	Continental A:40:4	40 HK
ZoneRedningskorpset.	OY:2DAZ	Monospar Ambulance	Pobjoy Niagara III	85/88 HK
Godsejer Darel.	OY:2DYT	Cub J. 3.	Continental A:50:3	45/50 HK
Cub Aircraft Co., Ltd.	OY:2DAT	Cub J. 3.	Continental A:40:5	40 HK

Navn	Registremærke	Luftfartøjstype	Motortype	Styrke
Cub Aircraft Co., Ltd.	OY-DIT	Cub J. 3.	Continental A-40-5	40 HK
Fabrikant Helge Jensen.	OY-DAU	K. Z. II Sport	Hirth 504 A. 2.	85 HK
Direktør Bohnstedt Petersen.	OY-DIU	Caudron	Renault	140 HK
Løjtnant P. H. A. Perch & Automobil- forhdl. Østergaard Vejvad.	OY-DES	Cub J. 3.	Continental A-50-3	45 HK
A/S Skandinavisk Motor Co.	OY-DOT	Cub J. 3.	Continental A-50-3	45 HK
A/S Skandinavisk Aero Industri.	OY-DOU	K. Z. II Sport	Hirth H. M. 504. A. 2.	85 HK
Kaptajn Chr. Viuff	OY-DIS	Cub J. 3.	Continental A-50-3	45 HK
Automobilforhdl. Magnus Christiansen.	OY-DUT	Cub J. 3.	Continental A-50-3	45 HK
Ingeniør Gunnar Larsen.	OY-DYS	Focke Wulf »Weihe«	Hirth 508	200/270 HK
Løjtnant N. V. Jepsen.	OY-DEV	Fokker F. VII a.	Gnome et Rhone Jupiter IV til VI	420/480 HK
Sportsflyveklubben.	OY-DUU	K. Z. II Sport	Hirth H. M. 504. A. 2.	85 HK
A/S Skandinavisk Aero Industri.	OY-DYU	K. Z. II Sport	Hirth H. M. 504. A. 2.	85 HK
Forskønnelsesselskabet for Slagelse og Omegn.	OY-DUP	Cub J. 2.	Continental A. 40	40 HK
Aalborg Flyveklub.	OY-DOV	K. Z. II	Gipsy Minor	80 HK
Direktør Bohnstedt Petersen.	OY-DAV	Cub J. 4.	Continental A-65-3	65 HK
Hr. S. A. R. Jacobsen.	OY-DEZ	Hornet Moth	Gipsy Major	120 HK

LITTERATURFORTEGNELSE

Denne Bog om danske Flyvere er ikke udtømmende, der er selvfølgelig foregaaet betydligt mere i Luften herhjemme, end hvad jeg har kunnet faa med.

Meget af dette vil man finde i følgende Bøger, som jeg anbefaler enhver, der nærer Interesse for Flyvning, at læse:

1. »Jeg fløj« af *J. C. H. Ellehammer* (1931).
2. »Vore Flyvere. Nervø — Cederstrøm — Svendsen« af *Jens Ervø* (1911).
3. »Ti Aar bag Rattet« af *Alfred Nervø* (1918).
4. »København—Tokio gennem Luften« af *A. P. Botved* (1926).
5. »Vi flyver over Isbjørnens Land« af *Lauge Koch* (1934).
6. »43.000 km gennem Luften« af *Michael Hansen* (1934).
7. »Mellem Himmel og Jord« af *John Tranum* (1935).
8. »Dansk Flyvnings Historie«. Udg. af Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab (1936).
9. »25 Aars Flyvning ved Hæren« (Red. *C. C. J. Førstev*) (1937).
10. »Hvordan flyver man?« af *John Foltmann* (1938).
11. »Fra Lissabon til Pearyland« af *Lauge Koch* (1939).
12. »Døden har Vinger« af *Jørn Ulrich* (1940).
13. »En Flyvetur paa 42.000 km med *Bent Rom*« (1940).
14. »Paa danske Vinger i Syd og Nord« af *Michael Hansen* (1941).
15. »Bjærgene brænder« af *Jørgen Sandvad* (1941).
16. »Lystige Luftsipperhistorier« af *Bent Rom* (1941),
og saa er der
17. »Et Liv i Luften« — af mig selv (1940).

For unge Mennesker, som spekulerer paa at blive Flyvere, kan særlig anbefales:

- »Saa flyver vi« skrevet af vore førende Flyveeksperter, hver paa sit Omraade. 1943.
- »Haandbog for Flyvere« I (Flyvemaskiner) af Oberstløjtnant *T. P. A. Ørum*. 1935.
- »Haandbog for Flyvere« II (Motorer) af Civilingeniør *S. A. Jaensson*. 1941.
- »Lærebog for Flyvepersonel« 2. Udg. af Ingeniørerne *M. P. Eskildsen* og *C. V. Thymann*, 1935.

Endvidere i Maanedstidningen »Flyv«, som faas ved Indmeldelse i »Det kgl. Danske Aeronautiske Selskab« eller en af de Selskabets tilsluttede Klubber (Sports-, Svæve-, og Model-flyveklubber, idet det er Medlemsblad for samtlige disse).

INDHOLD

Forord af Chefen for Flyvertropperne Oberst C. Førslev	7
Forfatterens Forord	9
I. Krøniker fra gamle Dage	11
II. Historier fra Hæren	15
III. Flyveruddannelsen ved Hæren	22
IV. Historier fra Marinen	38
V. Flyvningen og Offentligheden	46
VI. Historier fra Trafikflyvningen	49
VII. Sportsflyvning, Svæve- og Modelflyvning. Ballonsport	60
VIII. »Smedene« fortæller	71
IX. Hvad man maatte gennemgaa, før man blev Flyver	81
X. Hvad Flyvere saadan oplever	88
XI. Caterpillar-Klubben	133
XII. De faldt for Finlands Frihed	151
De der gik forud	156
Mærkedage i dansk Flyvnings Historie	164
Danske Flyvercertifikater	174
Hærens, Marinens, D.D.L.'s og private Flyvemaskiner	185
Litteraturfortegnelse	189



Løjtnant Knud Clauson Kaas

har oplevet adskilligt mere end de fleste danske Flyvere. Han har været Jordan rundt, han deltog i den finske Frihedskrig og i Vinterkrigen, og han har sat Livet paa Spil mangfoldige Gange som Flyver, Observatør og Faldskærmsudspringer. Han elsker en god Historie og forstaar at fortælle den, og derfor har de to Bøger „Et Liv i Luften“ og „Med Benene paa Jordan“, hvori han beretter om sine mange Oplevelser, ogsaa haft betydelig Sukces. Han har, som han selv siger, hele sit Liv været paa Jagt efter Eventyrets blaa Blomst, og det er en baade prægtig og farvestraalende Buket, han paa sin muntre og uhøjtidelige Maade overrækker Læserne i de to Bøger.

GYLDENDAL

„Danske Flyvere paa Vingerne“

Knud Clauson Kaas' tredje Bog handler ikke om ham selv, han nævnes overhovedet ikke i den. Den skildrer, hvorledes andre danske Flyvere har øvet deres Gerning, adskillige af dem med Livet som Indsats. Bogen savner saaledes ikke Alvor. Lykkeligvis har dog ogsaa Flyvere flest lykkelige Oplevelser, og det er især dem, Clauson Kaas dvæler ved. Bogen er optimistisk og lys, og den vrimler af saa mange spændende og fornøjelige Episoder, er saa rig paa morsomme Anekdoter, at den tør kaldes en munter Bog.

„Danske Flyvere paa Vingerne“ kan ikke rumme alt, hvad der er sket i Luften herhjemme, men den giver et Tværsnit fra alle Flyvningens Omraader: Hæren, Marinen, den civile Luftfart, Sportsflyvningen. Læseren møder Flyvningens store Navne i ældre Tid: Ellehammer, Nervø, Birch, Robert Svendsen, Ullidtz, Koch, Foltmann, Botved, Bjarkov, Herschend, Larsen — han lærer de Mænd at kende, der som Flyvere, Observatører eller paa anden Maade satte Livet til i Flyvningens Tjeneste — han hører om Caterpillarklubben d. v. s. Flyvere, som gennem Aarene har reddet Livet ved Spring med Faldskærm — om de fire danske Mænd, der i Vinterkrigen 1939—40 ofrede deres Liv for Finlands Sag o. s. fr. Der er et Kapitel om de mange mærkelige, lægemæssige og psykotekniske Prøver, som den unge Mand maa gennemgaa, før han kan blive Flyver, om Flyveruddannelse og meget andet.

Materialet til Bogen, der er ført helt op til Krigen og altsaa ogsaa har de unge Navne med, er dels Clauson Kaas' egne Oplevelser med Kammerater, dels hvad disse har fortalt ham. Generalinspektøren for Flyvertropperne, Oberst C. C. J. Førslev, har skrevet Bogens Forord.