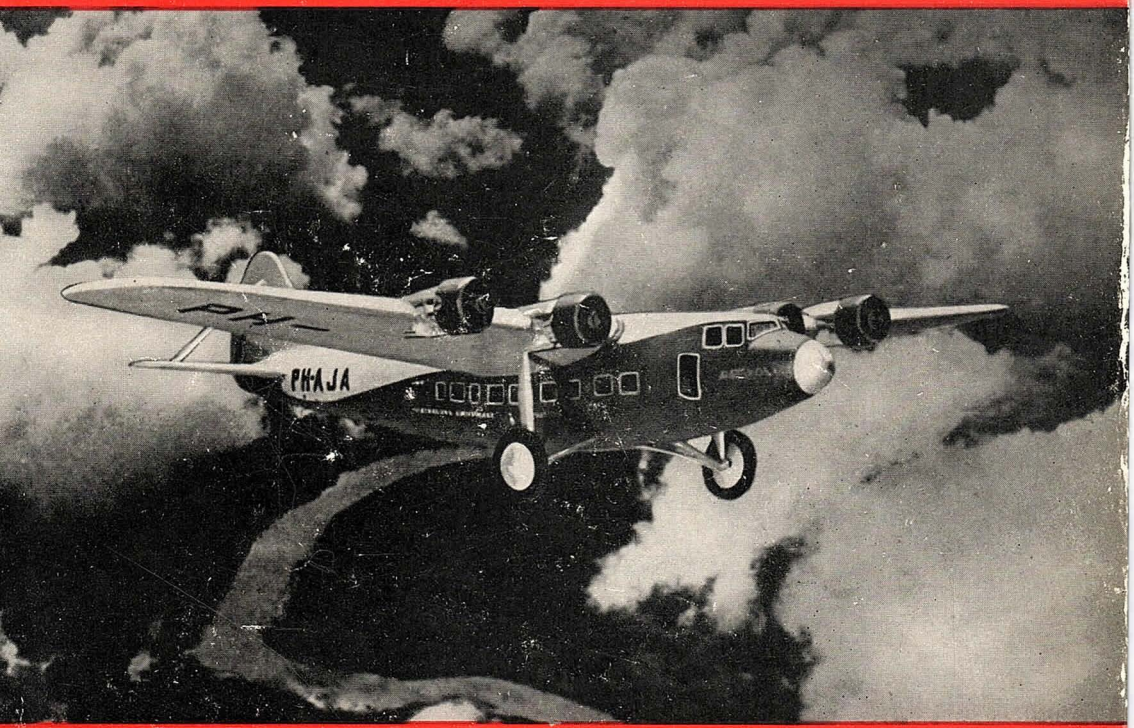
Eventyret om Flyvemaskinen



af

Bendt Rom

Jespersen og Pios Forlag.

EVENTYRET OM FLYVEMASKINEN

2. UDGAVE

FORORD TIL ANDEN UDGAVE.

Ganske uventet for mig er min Bog »Eventyret om Flyvemaskinen« blevet saa stor en Succes, at Forlaget har besluttet sig til at udsende anden Udgave af Bogen — med delvis nyt Billedstof bestaaende hovedsagelig af hypermoderne hurtiggaaende Flyvemaskiner.

Selve Bogens Indhold er — fraset nogle mindre væsentlige Rettelser og Tilføjelser — ganske det samme som i den første Bog.

Jeg udtalte i Forordet til den forrige Udgave Haabet om, at Ungdommen vilde følge mig ind i Eventyret, og det har Ungdommen altsaa virkelig gjort.

At der fra enkelte Sider indenfor de ældres Kreds ikke er vist mit Eventyr den Overbærenhed, som Eventyr i Almindelighed har Krav paa, har ikke gjort noget Skaar i den Glæde de unge har beredt mig ved at læse og forstaa min Bog.

Bendt Rom.

BENDT ROM

EVENTYRET OM FLYVEMASKINEN

ILLUSTRERET

JESPERSEN OG PIOS FORLAG
KØBENHAVN :: MCMXXXIV :: OG OSLO

Tegninger af forhenværende Militærflyver
Løjtnant *Jørgen Christiansen*.

SPECIALBOGTRYKKERIET, KBHVN.

Den kommercielle Luftfarts Nestor, Direktør A. Plesman, Chef for Det Kongelige Hollandske Luftfartselskab, K. L. M., tilegner jeg denne Bog i dyb Beundring for hans storslaaede og fremsynede Indsats i Kampen for Luftens Erobring.

BENDT ROM.

ICARUS OG DÆDALUS.

Hvem kender ikke Sagnet om Icarus?

Har vi ikke alle opmærksomt lyttet til Beretningen om, hvorledes Icarus' Fader, Dædalus, ved Hjælp af smeltet Voks og Fuglefjer paa kunstfærdig Vis forarbejdede to Par store Vinger, som han fastgjorde paa Sønnens og sine egne Skuldre.

Indespærret i den berygtede Labyrint vilde de flygte og paakalde et venskabeligt Folks Hjælp. For at undgaa Forfølgerne var det saa, at den gamle Dædalus med stor Kløgt og Snilde valgte Luftvejen.

Inden de startede paa deres farefulde Færd, beretter Sagnet, advarede den gamle og erfarne Fader sin Søn imod at flyve for vildt og for højt. Han kendte Ungdommens Ubesindighed.

»Fremfor alt, min Søn,« sagde han, »undgaa Solen, thi kommer du for nær til den, da smelter Vokset i dine Vinger, og du styrter uhjælpeligt i Afgrunden.«

De fløj over Lande og Riger baaret af deres mægtige Vinger.

Men da den unge Icarus for Alvor mærkede, hvilken Fest det var at bevæge sig frit omkring i Lufthavet, hvor vidunderligt det var at kunne tumle sig mellem Skyerne fri som en Fugl, blev han dog for overmodig og kaad. Højere og højere steg han, nærmere og nærmere Solen, indtil med et Fjerene begyndte at løsne sig fra hans Vinger. Med Sorg og Rædsel saa den gamle Fader sin Søn styrte i Havet. Han

forsøgte selv at redde sit Barn, men fik dog aldrig mere sin elskede Søn at se.

Saaledes beretter Sagnet, og saaledes har Eventyret om Menneskets Flugt i Æteren staaet igennem Aartusinder, omgivet af en stadig Higen efter Himmelrummet, blandet med Angst for det grufulde Fald.

1. KAPITEL.

FLYVNINGENS HISTORIE I UDLANDET.

Flyvningen før Verdenskrigen.

I Aarene 1890—96 læste man i Verdenspressen nogle fantastiske Beretninger om en Tysker ved Navn Otto Lilienthal, der med et Par spinkle Vinger, bygget af Bambus og Lærred, spændt paa Ryggen, skulde have foretaget nogle Flyveforsøg nede i Tyskland ved Rinow og Stölten.

Nogle Steder hed det, at han havde hævet sig til svimlende Højder, at han fløj rundt mellem Skyer og Bjerge, — og at en verdensrevolutionerende Opfindelse var blevet gjort.

Andre Steder blev der berettet om den gale Mand, der var saa vanvittig at tro, at det var muligt for et Menneske at flyve, og man spaaede ham Icarus' Skæbne.

Lilienthal selv beretter følgende om sine Flyveforsøg:

»Da jeg første Gang prøvede mit Flyveapparat ved Stöltenhøjderne, blev jeg overfaldet af en ængstelig Følelse, idet jeg sagde til mig selv: Herfra skal du nu sejle ud i det vidt udstrakte Land, som ligger dernede under dig, svæve som en Fugl i Luften, saaledes som intet Menneske tidligere har gjort det. Men de første forsigtige Spring gav mig snart min vante Sikkerhedsfølelse tilbage; thi Sejleflugten forløb herfra gunstigere end de tidligere Flyveforsøg fra mine »Flyvetaarne«. Vinden slog mig ikke saaledes til Vejrs som foran disse, hvor jeg hver Gang, naar jeg passerede Afspringskanten, fik

et uregelmæssigt Vindstød fra neden, hvad der ofte truede med at blive skæbnesvangert for mig.

Der kan ikke tænkes nogen Forlystelse i det Fri, der i saa høj Grad opøver Behændighed, Sanseskarphed og Aandsnærværelse som denne dristige Gliden gennem Luften. Jeg kan i Minutvis opholde mig i Luften, gennemskære den med Iltogshastighed paa Strækninger af flere Hundrede Meter, og derefter atter sænke mig blidt og farefrit til Jorden.«

Saa ganske »farefrit«, som Lilienthal skriver, var disse første Flyveforsøg nu slet ikke. En senere Beretning viser dette med al Tydelighed. Lilienthal fortæller herom videre:

»Da jeg sejlede gennem Luften i 20 Meters Højde med en Hastighed af 15 Meter i Sekundet, rejste det bagtil for stærkt belastede Apparat sig stadig i Vejret og skød til Slut ved sin levende Kraft lodret opad. Jeg holdt mig krampagtigt fast, men saa intet andet end den blaa Himmel med hvide Skyer over mig og ventede paa, at Apparatet skulde slaa bag over og dermed maaske for bestandig gøre Ende paa mine Flyveforsøg. Pludselig holdt Apparatet dog op med at stige og gik atter nedad, bragtes herved af dets skraat nedad rettede Hale til nu at sætte Bagpartiet til Vejrs, og med Forenden forrest susede det fra en Snes Meters Højde lodret ned mod Jorden. Med klar Bevidsthed styrtede jeg med Armene og Hovedet foran, stadig holdende fast paa Haandtagene, mod det grønne Græs. — Et Stød, et Brag, og jeg laa med Apparatet paa Jorden. Et overfladisk Saar paa venstre Side af Hovedet, der var slaaet mod Stellet, og et forstuvet Haandled var de eneste slemme Følger af dette Uheld.«

En verdensrevolutionerende Opdagelse var det imidlertid, Lilienthal havde gjort, men han skulde aldrig selv opleve at se Resultaterne af sit Værk.

Den 9. August 1896 styrtede han atter ned med sit primitive Flyveapparat, ramt af et pludseligt Vindstød. Haardt kvæstet blev Lilienthal draget frem under Ruinerne af Luft-

glideren og bragt paa Hospitalet, hvor han Dagen efter døde uden at være kommet til Bevidsthed.

Men Lilienthal havde ikke levet forgæves.

Rundt omkring i Verden havde fremsynede Mennesker læst om hans Forsøg. Den menneskelige Trang til at underlægge sig Naturen, den menneskelige Higen efter Skyerne, Drømmen om Friheden i Himmelrummet var større end Frygten for Faren, som maatte lure paa de formastelige, der vovede at trænge sig ind i det hidtil for Mennesker bandlyste Luftrige.

Mange af Pionererne maatte da ogsaa lade deres unge Liv i Kampen for at fravriste Naturen Eneretten i Luften, men ogsaa mange blev det forundt at opleve Menneskets Sejr.

Navne som Wright, Santos Dumont og Ellehammer vil til evige Tider være prentet med Ildskrift i Verdenshistorien ligesom Sagnet om Icarus og Dædalus.

Ikke 10 Aar efter Otto Lilienthals sørgelige Død rygtedes det imidlertid i Europa, at Amerikanerne allerede for Aar tilbage havde gennemfløjet store Distancer med motordrevne Flyveapparater, og fantastiske var de Beretninger, som man hørte om de to amerikanske Brødre Wrights Flyvninger.

At disse Beretninger fuldt ud svarede til Virkeligheden, fik man senere Beviser paa ved de første internationale Flyvestævner rundt om i Europa, idet Brødrene Wright i mange Aar formaaede at hævde sig som de dygtigste Pionerer indenfor Flyvningen.

Det var saaledes Brødrene Wright, der opfandt »Gauchissementet«, Balanceroret, hvorved Flyvemaskinen kunde holdes i Tværskibsstabilitet.

De første Flyvemaskiner havde kun Højderor og Sideror og kunde som Følge deraf kun flyve, naar det var absolut vindstille, thi den mindste Luftning vilde uvægerlig kæntre Maskinerne.

Saaledes maatte Alfred Nervø i lang Tid flyve rundt med en mægtig Skruenøgle bundet fast i den venstre Vinge, fordi

Maskinen af en eller anden mystisk Aarsag stadig krængede over til højre.

Ved Hjælp af Brødrene Wrights Balanceror formaaede man imidlertid snart at opretholde en vis Tværskibsstabilitet, saaledes at Flyvning var mulig selv i en svag Brise, noget den Gang hidtil uhørt.

Brødrene Wilbur og Orville Wright var Cykelfabrikanter i Dayton i Ohio og begyndte ligesom Otto Lilienthal deres Forsøg med Glideflyvere. I Aaret 1900 flyttede de ud til et afsides liggende Sted, Kitty Hawk i Nord Karolina, hvor de kunde arbejde i Ro og Fred uden at blive forstyrret af den store Offentlighed.

Ganske langsomt arbejdede de sig frem med forskellige Modeller og Typer, indtil de naaede at kunne faa Glideflyveren til at løfte et Menneske. De Glideflyvere, som Brødrene Wright brugte, var Todækkere, og paa nederste Glideflade var der en Aabning, hvor Føreren laa vandret udstrakt.

Efter at de saaledes var blevet fuldt fortrolige med Glideflyvninger, begyndte Brødrene Wright at sysle med motordrevne Flyvemaskiner. De byggede selv paa deres Cykelværksted i Dayton en 16-Hestes Motor, der blev indbygget i Flyvemaskinen. Motoren trak to langsomt gaaende Skruer ved Kædetræk, og disse var anbragt bagtil, saa at de »skubbede« Maskinen frem. Flyvemaskinen var ligesom Glideflyveren en Todækker paa Meder, og da disse ikke egnede sig særlig godt til Starten, havde Brødrene konstrueret et lille Apparat, der ved Hjælp af en Faldvægt trak en Vogn, hvorpaa Flyvemaskinen var anbragt, og saaledes gav denne tilstrækkelig Fart til at starte.

I December Maaned 1903 var man saa klar til Forsøgene, og den 14. December var Dagen, paa hvilken Verdens første Motorflyvning skulde finde Sted. Da Maskinen kun kunde tage een Mand om Bord, spillede Brødrene »Plat og Krone« om, hvem der skulde være den første til at gaa i Luften.

Wilbur vandt, men Maskinen krængede over ved Starten,

saa at man maatte opgive Flyvningen for den Dag og i Stedet for gaa i Gang med at reparere den.

Det blev saaledes ikke Wilbur, der fik Æren af at være det første Menneske i Luften med en Maskine, der var tungere end Luften. Det blev Broderen Orville, der den 17. December 1903 blev den første, der fløj med Maskinen i 12 Sekunder.

Til denne Flyvning var der inviteret ikke faa Folk fra Nabolaget, men paa Grund af det daarlige Vejr, der den Dag herskede over Egnen, kom der næsten ingen. Heller ikke Aviserne, som ellers nok plejer at være paa Færde, naar der sker noget sensationelt, ofrede denne Begivenhed mange Linjer. Først flere Dage efter kom der en kort Notits i New York-Bladene om Flyvningerne.

Men dette passede Brødrene Wright rigtig godt, for var der noget, de ikke brød sig om, saa var det nysgerrige, der ønskede at se Maskinen og fotografere den.

I de følgende Aar fortsatte de Forsøgene, og stadig blev Maskinen forbedret og Strækningerne, der blev gennemfløjet, længere og længere, saaledes at de i 1905 naaede op paa at flyve 38 km i 38 Minutter.

Men nu begyndte man ogsaa at røre paa sig i Europa, og det var navnlig i Frankrig, at man naaede de store Resultater. I 1906 fløj saaledes Brasilianeren Santos Dumont 65 m med en Flyvemaskine, som han selv havde bygget. Interessen for Flyvningen var vakt, og Navne som Farman, Voisin, Blériot, Fokker og Graham White dukkede op og blev verdensberømte ved deres forskellige Flyvninger.

Farman vandt saaledes en stor Pengepræmie, der var udsat for den Flyver, som først fløj i en Rundkreds paa en Kilometer, og Aaret efter, i 1908, udførte han en ny Bedrift, idet han fløj den første Flyvning mellem to Byer, fra Mourmelon til Reims, en Distance paa 20 km.

Wilbur Wright var imidlertid kommet til Frankrig og havde forbavset alle ved sine udmærkede Flyvninger.

I Aaret 1909 udsatte nu det store engelske Blad »Daily

Mail« en større Pengepræmie — 25.000 Frc. — til den Mand, der først kom over Kanalen mellem England og Frankrig i Flyvemaskine.

Dette vakte naturligvis en mægtig Interesse, og i Sommeren 1909 var der derfor ogsaa stationeret tre kendte Flyvere ved den franske Kyst, der alle ventede paa godt Flyvevejr, saa de kunde komme over til England. Ved Wissant laa Grev Lambert med en fransk Todækker, samme Type som den, med hvilken Orville Wright havde foretaget den første Flyvning i Verden. Ved Sangatte havde Hubert Latham indrettet sig med sit smukke Antoinette-Monoplan, og endelig laa udenfor Calais ved Les Baraques Blériot med sit lille 25-Hestes Monoplan.

Dagene forløb i Spænding; man ventede paa Vejrforhold, saa man kunde komme af Sted, inden Konkurrenterne var lettet.

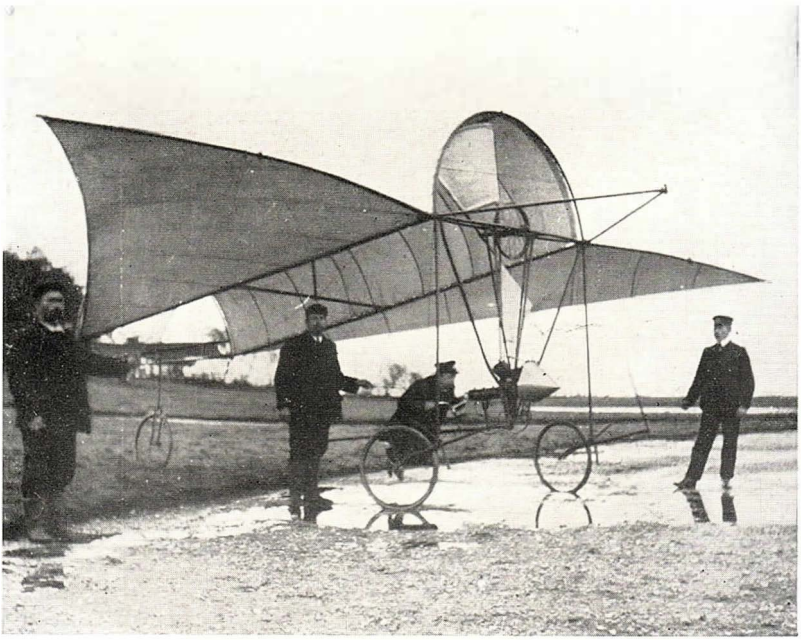
Den første, der blev sat ud af Spillet, var Grev Lambert. Under Træningen gik hans Maskine i Stykker, og han maatte opgive sit Forehavende.

Saa kom Turen til Latham med den smukke Antoinette-Maskine, der blev drevet af en ottecylindret Motor, som var anbragt helt forude lige bag ved Propellen. Motoren var vandkølet, og Styringen foregik ved Hjælp af to Rat, der sad paa Siderne af Maskinen.

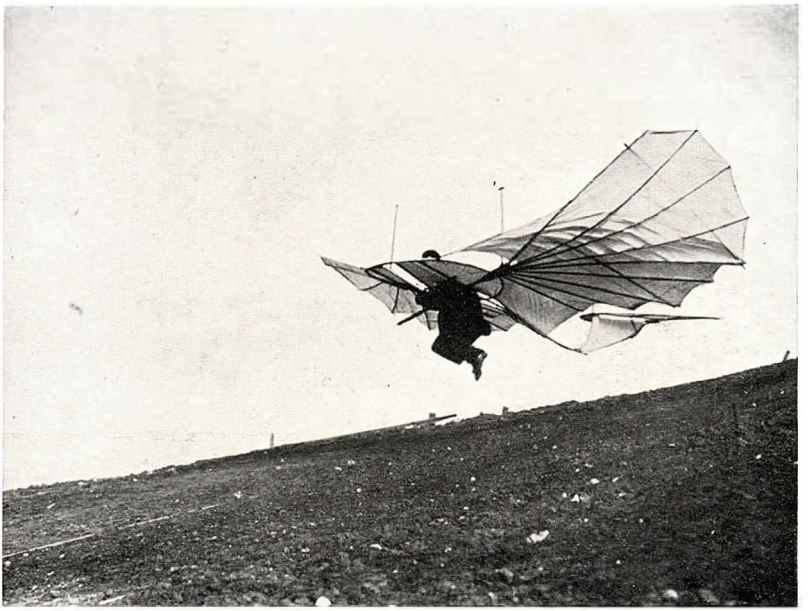
I Juli Maaned forsøgte Latham at flyve over Kanalen. Vejret var fint, og Starten forløb ogsaa udmærket, men ude over Kanalen fik Latham Motorskade, og han gled ned paa Vandet, hvor han ventede paa den Torpedojager, der skulde have ledsaget ham paa Turen over Kanalen.

Imidlertid var Blériot blevet parat til Forsøget. Hans Maskine var et Monoplan med en trecylindret, luftkølet »Anzani« Motor, der udviklede ca. 30-Hestes Kraft og gav Maskinen en Hastighed af ca. 60 km i Timen. Han havde imidlertid aldrig fløjet mere end en halv Time med Motoren, og da Turen over Kanalen mindst vilde vare 40 Minutter, var han ikke saa lidt bange for, at Motoren skulde blive overhedet.

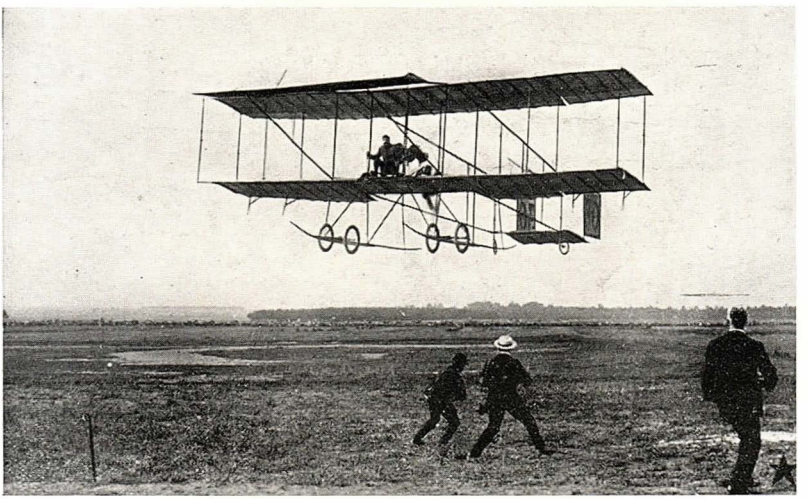
Saa kom Krigen i 1914 —



Ellehammer paa Øen Lindholm 1906.



Otto Lilienthals Flyveforsøg ved Stöltenhøjderne
i Tyskland 1896.



Farmans første Flyvning i lukket Kreds 1909.

Tidlig om Morgenen den 25. Juli startede Blériot, uden at nogen anede det, og efter 37 Minutters Forløb landede han uden for Dover, hvor kun en Betjent var til Stede. Blériot vandt de 25.000 Francs, som »Daily Mail« havde udsat, og Frankrig hædrede ham ved at udnævne ham til Ridder af Æreslegionen.

Om Flyvningen over Kanalen fortæller Blériot selv, at da han var midtvejs, begyndte Motoren at blive overhedet, og han var bange for, at den skulde gaa i Staa. Til alt Held kom der et stærkt Regnvejr, der afkølede Motoren og hjalp ham til at naa Englands Kyst.

Samme Aar fandt ogsaa det første store internationale Flyvestævne Sted, og det er morsomt at se, hvad Alfred Nervø beretter om dette internationale Flyvestævne i Reims i Sommeren 1909:

»I alt var der anmeldt 38 Maskiner, nemlig af Biplaner 8 Wright, 7 Voisin, 4 Farman, 2 Heering-Curtiss, 1 Farnandez og 1 Breguet, medens der af Monoplaner var 5 Blériot, 3 Antoinette, 4 Esnault Pelterie, 1 Santos Dumont og 2 ikke nærmere angivne.

Saa godt som alle Maskinerne var ogsaa paa Pletten, og blandt Flyverne var en hel Række, hvis Navne allerede var eller meget snart skulde blive verdensberømte.«

Om selve Flyvningerne ved Stævnet fortæller Nervø videre:

»Majestætisk, rolig og sikker gled den første Flyvemaskine hen over Hangarernes Tage ind over Pladsen og Startlinien. Den var uset af os Tilskuere startet ovre bag Hangarerne, saa den allerede var godt tilvejrs, da den over dem dukkede frem foran Tribunerne.

Og nu var Flyverbyen derhenne en myldrende Tue. De store Hangarporte sloges op overalt, travle Hjælpere trak Maskinerne ud, der fyldtes Benzin og Olie paa, den ene Motor efter den anden sprang i Gang og summede med i det stigende og dalende Kor. Flyverne smøgede Hætterne ned over Ørerne, en Haand raktes i Vejret, og en efter en satte

Maskinerne i Løb, hurtigere og hurtigere strøg de hen over Grønsværen, og se, nu er den fri og svæver, og den, og den. Det suser og bølger hen over den ophidsede Tilskuermængde, der ser denne Sværm af Menneskefugle flagre ud over Sletten. Det var et Syn, intet menneskeligt Øje havde set før, ja de fleste, der saa det, havde utvivlsomt ikke før set en Flyvemaskine hæve sig fra Jorden. Der var det solidest mulige Grundlag for Begejstring og Henrykkelse!

Vi sad oppe paa Restaurationstribunen om Mandagen og spiste Frokost, da der blev Røre i den store Tilskuermængde, der atter opfyldte Pladsen. Alle stirrede til højre ind mod Reims, der laa der i en let sløret Dis med Domkirkens mægtige Masse ragende op som en graa Klippe over de lave Huse. Og der paa Baggrund af den lyse Himmel saa jeg for første Gang Flyvemaskinens store Bror, Luftskibet, glide frem som en stor gul Hval, der sindig pløjede sig Vej gennem Lufthavet, medens vi Smaakravl hernede paa Bunden saa den komme nærmere og antage stadig større Former, til den majestætisk gled hen over vore Hoveder, drejede ud over Banen og rundede dens 10 Kilometer for derefter atter at sætte Kursen ind mod Reims, hvor vi havde set dens store Hal i Skovkanten udenfor Byen. Det var det franske Militærluftskib »Colonel Renard«, der aflagde denne Visit og ved at runde de 10 Kilometer vandt den udsatte Præmie for Luftskibe.

Det var ellers morsomt at aflægge et Besøg i Flyvernes Lejr, medens Luftskibet var paa Visit. Stemningen her i Hangarerne stod i den pudsigste Modsætning til Begejstringen og Imponertheden ovre paa Tilskuerpladserne. Flyvere, Konstruktører, Mekanikere og Mandskab, alle havde de daarlig nok et Øjekast tilovers for »Ballonen«, og faldt der en Bemærkning, var den haanlig og overlegen: De Gassække har ingen Fremtid for sig. Nej, Flyvemaskinen —! Straks den nævntes, var alle Fyr og Flamme. Alle lige til Manden, der fejede Hangar, hentede Benzindunke og Vand, alle var de hvidglødende Fanatikere, og som altid blandt rigtige Fanatikere taalte de ingen Afvigelse fra Ritualet, saa Frænde blev Frænde værst. Men man maa ogsaa lade dem, at de baade i

Maskinerne i Løb, hurtigere og hurtigere strøg de hen over Grønsværen, og se, nu er den fri og svæver, og den, og den. Det suser og bølger hen over den ophidsede Tilskuermængde, der ser denne Sværm af Menneskefugle flagre ud over Sletten. Det var et Syn, intet menneskeligt Øje havde set før, ja de fleste, der saa det, havde utvivlsomt ikke før set en Flyvemaskine hæve sig fra Jorden. Der var det solidest mulige Grundlag for Begejstring og Henrykkelse!

Vi sad oppe paa Restaurationstribunen om Mandagen og spiste Frokost, da der blev Røre i den store Tilskuermængde, der atter opfyldte Pladsen. Alle stirrede til højre ind mod Reims, der laa der i en let sløret Dis med Domkirkens mægtige Masse ragende op som en graa Klippe over de lave Huse. Og der paa Baggrund af den lyse Himmel saa jeg for første Gang Flyvemaskinens store Bror, Luftskibet, glide frem som en stor gul Hval, der sindig pløjede sig Vej gennem Lufthavet, medens vi Smaakravl hernede paa Bunden saa den komme nærmere og antage stadig større Former, til den majestætisk gled hen over vore Hoveder, drejede ud over Banen og rundede dens 10 Kilometer for derefter atter at sætte Kursen ind mod Reims, hvor vi havde set dens store Hal i Skovkanten udenfor Byen. Det var det franske Militærluftskib »Colonel Renard«, der aflagde denne Visit og ved at runde de 10 Kilometer vandt den udsatte Præmie for Luftskibe.

Det var ellers morsomt at aflægge et Besøg i Flyvernes Lejr, medens Luftskibet var paa Visit. Stemningen her i Hangarerne stod i den pudsigste Modsætning til Begejstringen og Imponertheden ovre paa Tilskuerpladserne. Flyvere, Konstruktører, Mekanikere og Mandskab, alle havde de daarlig nok et Øjekast tilovers for »Ballonen«, og faldt der en Bemærkning, var den haanlig og overlegen: De Gassække har ingen Fremtid for sig. Nej, Flyvemaskinen —! Straks den nævntes, var alle Fyr og Flamme. Alle lige til Manden, der fejede Hangar, hentede Benzindunke og Vand, alle var de hvidglødende Fanatikere, og som altid blandt rigtige Fanatikere taalte de ingen Afvigelse fra Ritualet, saa Frænde blev Frænde værst. Men man maa ogsaa lade dem, at de baade i

disse berømte Reimsdage og i hele Udviklingen siden hen har haft et godt Grundlag for deres fanatiske Begejstring for »deres« Flyvemaskine.

Tredie Dag, Tirsdag, var paa Forhaand udset til en af de store Dage, idet Frankrigs Præsident Fallières ledsaget bl. a. af Ministrene Briand og Millerand skulde overvære Flyvningerne. Hele det officielle Apparat, der, selv om Frankrig er Republik, dog er nok saa pompøst som adskillige Kongerigers, virkede ogsaa godt nok. Præsidenttoget blev, da det ankom til den interimistiske Jernbanestation, modtaget baade af Infanteri og Kavaleri, og Kyrassérernes Harnisker blinkede, og de sorte Hestehaler paa Hjælmene flagrede, som de skulde bag Vognen op til Tribunerne.

Men da man først var kommet der, syntes Blæsten paa det drilagtigste at ville fastslaa, at det først og fremmest var den, der afgjorde, om M. le président kunde faa nogen Flyvning at se. Det blæste ganske godt, 7—8 Meter i Sekundet, en Blæst, som ikke nutildags generer en Flyver, men dog en Vindstyrke, som den Gang endnu ingen Flyver havde vovet sig ud i.

Der maatte gøres noget alvorligt for at redde Situationen, og Paulhan bestemte sig til at vove Forsøget. Det var ikke ufarligt. Voisinmaskinen, han fløj, havde hverken »Ailerons«, Balanceklapper eller »Gauchissement«, Vingevridning, saa hele Sidebalancen var afhængig af Sideroret, der ikke var egnet til at udligne alt for voldsomme Paavirkninger. Og de store Sideflader, der var anbragt mellem Planerne, gav Sidevinden en stor Angrebsflade.

Det blev ogsaa en spændende Kamp, der udkæmpedes mellem Mennesket og Elementet her for Titusinders Øjne. Vinden ruskede i Maskinen, den sprang og duvede, og da den passerede hen forbi Tribunerne, maatte Paulhan uafladelig tvinge den udefter for at udligne den stærke Afdrift, saa den bevægede sig sidelæns fremefter omtrent som en modvillig Hest, der spores frem. Men det blev Mennesket, der sejrede over Elementet. Paulhan fuldendte sin Flyvning,

disse berømte Reimsdage og i hele Udviklingen siden hen har haft et godt Grundlag for deres fanatiske Begejstring for »deres« Flyvemaskine.

Tredie Dag, Tirsdag, var paa Forhaand udset til en af de store Dage, idet Frankrigs Præsident Fallières ledsaget bl. a. af Ministrene Briand og Millerand skulde overvære Flyvningerne. Hele det officielle Apparat, der, selv om Frankrig er Republik, dog er nok saa pompøst som adskillige Kongerigers, virkede ogsaa godt nok. Præsidenttoget blev, da det ankom til den interimistiske Jernbanestation, modtaget baade af Infanteri og Kavaleri, og Kyrassérernes Harnisker blinkede, og de sorte Hestehaler paa Hjælmene flagrede, som de skulde bag Vognen op til Tribunerne.

Men da man først var kommet der, syntes Blæsten paa det drilagtigste at ville fastslaa, at det først og fremmest var den, der afgjorde, om M. le président kunde faa nogen Flyvning at se. Det blæste ganske godt, 7—8 Meter i Sekundet, en Blæst, som ikke nutildags generer en Flyver, men dog en Vindstyrke, som den Gang endnu ingen Flyver havde vovet sig ud i.

Der maatte gøres noget alvorligt for at redde Situationen, og Paulhan bestemte sig til at vove Forsøget. Det var ikke ufarligt. Voisinmaskinen, han fløj, havde hverken »Ailerons«, Balanceklapper eller »Gauchissement«, Vingevridning, saa hele Sidebalancen var afhængig af Sideroret, der ikke var egnet til at udligne alt for voldsomme Paavirkninger. Og de store Sideflader, der var anbragt mellem Planerne, gav Sidevinden en stor Angrebsflade.

Det blev ogsaa en spændende Kamp, der udkæmpedes mellem Mennesket og Elementet her for Titusinders Øjne. Vinden ruskede i Maskinen, den sprang og duvede, og da den passerede hen forbi Tribunerne, maatte Paulhan uafladelig tvinge den udefter for at udligne den stærke Afdrift, saa den bevægede sig sidelæns fremefter omtrent som en modvillig Hest, der spores frem. Men det blev Mennesket, der sejrede over Elementet. Paulhan fuldendte sin Flyvning,

og medens Præsidenten komplimenterede ham, gik hans Navn gennem Kablerne Europa over.

Den sjette Dag, Fredag, kom endelig Henri Farman frem i første Plan. Tredie Dag i Træk gik det ud over Verdensrekorden, og denne Gang sloges den af den Mand, der halvandet Aar før havde foretaget den første Rejse i Flyvemaskine netop her til Reims, fra det 20 Kilometer længere borte liggende Mourmelon. Og han fløj Rekorden ind med den Maskintype, der gjorde ham til de kommende Aars Førstemand blandt Konstruktørerne, den største Storfabrikant i Branchen, Leverandør til de fleste Hære. En Maskine, der, forbedret og forfinet dog, trods den mægtige Udvikling siden da, i de principielle Hovedtræk er den, der bruges den Dag i Dag. Og med den fløj da Farman i 3 Timer og 16 Minutter og naaede at tilbagelægge 189 Kilometer, en Distance som fra København til paa den anden Side Odense, den længste Distance et Menneske endnu havde fløjet, den længste Tid et Menneske endnu havde været i Luften med en Flyvemaskine.

Men forøvrigt var der jo Maade baade med Farten og Højden. Hvad Farten angik, saa var den syvende Dag, Lørdagen, helliget den.

Flyvningen gik over 20 Kilometer, Banen to Gange rundt, og Spændingen blev stor, da det viste sig, at Forskellen mellem Franskmændenes bedste Mand, Blériot, og Amerikaneren Curtiss under alle Omstændigheder maatte blive meget lille. Blériot fløj sin store 50 Hestes Maskine, som man vidste kunde opnaa Hastigheder omkring 75 Kilometer i Timen, en Hastighed, som man da ansaa for frygtelig for en Flyvemaskine og meget tvivlede paa vilde blive overgaaet.

Men Curtiss tog det nødvendige Par Sekunder, han brugte 15 Minutter $50^{3}/_{5}$ Sekund og Blériot 15 Minutter $56^{1}/_{5}$ Sekund. De andre kom langt bagefter, Latham brugte 17 Minutter, Lefebvre 20 Minutter. Dermed gik Sejren og Gordon Bennett Flyvningens Afholdelse det næste Aar til Amerika, hvilket var en stor Skuffelse for Franskmændene, der saaledes i denne ene internationale Konkurrence blev slaaet ud

af omtrent den eneste Flyver, der fandtes udenfor deres eget Land.

Det var altsaa den egentlige Hastighedsprøve, og hvad Højden angik, havde man gemt denne særlige Lækkerbisken til den ottende og sidste Dag, Søndagen. Og her blev Resultatet, at Paulhan naaede 200 Meter tilvejrs, Latham 155 Meter. Desuden bragte Dagen endnu et bemærkelsesværdigt Resultat, idet Farman, der med sin Rekordflyvning om Fredagen havde vundet Stævnets største Præmie »Grand prix de la Champagne« paa 50.000 Francs, nu tillige satte Vægtrekord ved at flyve 10 Kilometer med 2 Passagerer ombord, en Præstation, der viser, at man nu ogsaa saa smaat var ved at forøge Maskinernes Bæreevne.«

Nervø var imponeret og begejstret, og det var sikkert de storslaaede Flyvninger i Reims, der først og fremmest fik ham til at fatte Beslutningen om at blive Flyver. Han anede dog sikkert ikke ved Stævnet i Reims, at han blot nogle faa Aar efter skulde overvælde sine Landsmænd ved at foretage den berømmelige Byflyvning ind over København, — en af de første Byflyvninger i Europa.

Nogle faa Aar senere overværede jeg selv et af de den Gang mest berømte Flyvestævner paa Hendon Aerodromen ved London. Jeg var sendt derover af Direktøren for Skandinavisk Aerodrom — eller Amageraerodromen, som den mere prunktløst kaldtes — dels for at studere moderne Flyveopvisninger, dels for at engagere nogle engelske Flyvere til København.

Flyveopvisningerne paa Hendon formede sig helt forskelligt fra de fleste af de store internationale Flyvestævner. Man arrangerede ikke Højdeflyvninger eller Tidskonkurrencer, sendte heller ikke Flyverne ud paa »Overlandsflyvninger« udover Aerodromens Grænser. Det hele var lagt an paa at more Publikum, og hvad Glæde kunde man i Længden have af at se en Flyver i Timevis lave »Karruselflyvning« over Pladsen eller presse sin Maskine et Par Hundrede Meter eller tre op over Hovedet paa sig? Maaske Bevidstheden om at være

Vidne til et Rekordforsøg, men ellers kunde et almindeligt Flyvestævne allerede den Gang godt virke lidt ensformigt. Kunstflyvning var der nemlig endnu ikke Tale om, at man havde opfundet. Et skarpt Sving, i hvilket Flyvemaskinen hældede lidt indad, var allerede da en Sensation, der bragte det til at løbe koldt ned ad Ryggen paa Tilskuerne.

Det var derfor regulære Aeroplan-Races, man arrangerede i Hendon, Flyve-Dirt-Track, under de mest halsbrækkende Former.

I alle Flyvepladsens Yderpunkter var der rejst nogle mægtige Trætaarne — Pyloner — og ved hvert enkelt var der posteret Vagtmandskab, der nøje skulde overvaage, at Flyverne ikke snød, men rundede Pladsen udenfor Pylonen. Heller ikke over Pylonen maatte Flyveren komme, men da disse var ca. 15 m høje, var Risikoen for, at Flyverne skulde gaa saa højt tilvejrs, ikke overvældende.

»Løbene« foregik over forskellige Distancer, — fra 10 til 50 Omgange rundt om Aerodromen. Da det kun yderst sjældent hændte, at man havde flere Flyvemaskiner af samme Type og Hurtighed, maatte næsten alle »Løb« »flyves« i Handicap.

De store langsomme Voisin-Maskiner blev først sendt afsted, saa fulgte Farman'erne, Blériot og endelig Antoinette og Graham White-Maskinerne som Skratsch, indtil hele Pladsen genlød af den uregelmæssige Knalden fra de primitive Motorer, der kun hvad Larmen angaar var de moderne Flyvemotorer overlegen.

Den Gang syntes man, det var frygtelig interessant og meget spændende at se Maskinerne komme rasende op imod Tilskuerne i 10—12 Meters Højde for at svinge rundt om Pylonerne med Vingespidsen en Meter eller to fra Trætaarnet.

I vore Dage vilde man finde et saadant Skuespil forargeligt, en letfærdig Leg med Døden, hvad det naturligvis ogsaa har været. Men den Gang vidste man endnu ikke, hvilken enorm Udvikling, der skulde komme indenfor Flyvningen,

man betragtede det hele som en Slags Cirkus, — Luft-Dirt-Track.

Og jeg skal love for, det kunde gibbe i Maven paa Tilskuerne, naar en 3—4 af de hurtigste Maskiner i Klump nærmede sig Opløbslinjen foran Tilskuerpladserne med en »rasende« Fart af helt op til 50—60 km i Timen. Ved den sidste Pylon bliver den største af Farmanmaskinerne hængende med den ene Vingespids. Den snurrer en halv Omgang rundt om Trætaarnet og skærer skraat ned mod Vagtmandskabet paa Jorden, som flygter rædselslagne. Et Brag, en Støvsky og et Skrig, — og saa er der en Konkurrent mindre i Løbet.

— Dagen efter var jeg en Tur inde over London med Graham White selv i hans Racer-Dobbeltdækker, imens han udviklede en storslaaet Reorganisationsplan for mig, efter hvilken Skandinavisk Aerodrom kunde blive en Verdensattraktion i Lighed med Hendon. Han vilde sørge for at sende 8 hypermoderne Flyvemaskiner med Flyvere og Mekanikere til København, opføre Pyloner og arrangere Handicap. Jeg skulde blot angive ham Gennemsnits-Vindstyrken paa Amager. Da han hørte den, rystede han betænkelig paa Hovedet, i et Land med saa usandsynlig megen Blæst havde Flyvningen ingen større Udsigt, mente han.

De 5000 £, som skulde garanteres ham for et to Ugers Besøg, mente han ikke var nogen Hindring. — Direktionen for Skandinavisk Aerodrom mente noget helt andet.

Flyvestævnerne rundt om i Europa begyndte dog nu at florere. Snart var det ikke alene »artistiske« Formaal, disse Stævner havde, men militære Interesser kom efterhaanden i Forgrunden. Jeg husker saaledes et stort Flyvestævne i Kiel 1913, lutter Uniformer overalt, unge Flyverløjtnanter, der kun tænkte paa Flyvemaskinens Anvendelse som Krigsvaaben. Publikum blev der ikke taget meget Notits af. Fik man Flyvning at se, var det godt, hvis ikke, naa, saa maatte man komme igen en anden Gang. Store Konkurrencer var der udskrevet for indviklede Flyvninger over Land efter Kort og

nærmere indtegnede Ruter, Bombekastningsprøver og andre militære Øvelser.

Hele den københavnske Flyvepresse fra den Tid var samlet i Kiel og telegraferede hver Aften de sidste Rekorder fra Stævnet hjem til Bladene. Og saa samledes vi om Aftenen ved et godt Glas Øl og drøftede Fremtidsudsigterne. Der var Kringelbach fra »Ferslewerne«, der var Carl Th. Dreyer fra »Ekstrabladet«, Nervø fra »Politiken« og Bing fra »Berlingske«, tror jeg. Imponerede af alt, hvad vi hørte og saa, optagne af Planer og Fremtidsmusik, skaalede vi i det ene Glas Øl efter det andet, til Stemningen og Flyvebegejstringen steg til Højder som de sidste Flyve-Rekorder.

Saa sluttede Flyverne sig til os, og med Sang og Klang festede vi Natten igennem for ud paa Morgenen at svale de hede Hoveder paa en hasarderet Flyvetur over Kiel og Kielerfjorden.

Det var Førkrigstidens Sturm- und Drangperiode i Luftfarten, hvor Wein, Weib und Gesang var uadskilligt knyttet til det gæve Flyverliv. Da kunde det hænde, at en tidlig Morgenvandrer forfærdet flygtede ned i en Kælderhals, naar en morgenfrisk Flyver kom dundrende ind over Byens Tage i hidsig Karruselflyvning omkring det højeste Kirkespir. At en Flyver den Gang havde »en lille Fjer paa«, ja det fandt man lige saa naturligt som Fjerene paa Himlens vilde Fugle.

Ak, hvor forandret er alting ikke blevet siden!

I Kiel traf jeg Robert Thelen, den første Flyver, der viste virkelig Flyvning i Danmark ved at flyve fra Aarhus til København. En den Gang fantastisk Præstation, der gjorde Thelen og hans Wright-Flyvemaskine berømt over hele Skandinavien. Han var blevet Direktør for en af Tysklands største Aeroplanfabrikker »Albatros«.

Blandt alle de europæiske Landes Regeringer var der opstaaet en levende Interesse for Flyvemaskinen som Kampvaaben, og selv om de nordiske Lande næppe vilde give større Summer ud til Militærflyvning, var der dog Chancer for at sælge nogle Maskiner heroppe, saa meget mere som »Alba-

trossen« allerede havde vundet stor Anerkendelse ved de forskellige Konkurrencer rundt om i Europa. — Thelen spurgte om Chancerne i Skandinavien.

Thelen fortalte, at han netop eksperimenterede med en stor Militærflyvemaskine, der baade skulde kunne starte og lande paa Vand og Land. Den var forsynet med mægtige Ponton'er og et Hjulunderstel til at sænke ned under Ponton'erne, naar Maskinen skulde lande paa almindelig Vis eller køres i Hangar. Saasnart Prøveflyvningerne var tilendebragt, vilde »Albatros« bygge to ens Maskiner, som til Sommer skulde deltage i et stort internationalt Flyvestævne ved Heiligendamm ved Warnemünde.

Det var naturligvis ovenud interessant at høre Thelen, den berømte tyske Flyver og Konstruktør, fortælle om alt dette. At en Flyvemaskine kunde starte og lande paa Hjul, var man jo efterhaanden blevet vant til, at den kunde starte med Ponton'er fra Vandfladen var imidlertid noget helt nyt, og nu kom Thelen og fortalte, at han havde konstrueret en Flyvemaskine, der baade kunde starte fra Vand og Land — og ovenikøbet med Passagerer ombord! Det var vidunderligt!

Men da Thelen spurgte mig, om jeg ikke havde Lyst til at være »Albatros«s Repræsentant i Skandinavien og flyve med rundt paa en Salgstournée til København, Kristiania og Stockholm med de to nye Vidundermaskiner, saa troede jeg, at jeg drømte.

— Vi mødes ved Flyvestævnet i Warnemünde i August Maaned, sagde Thelen, og saa er De parat til at flyve med til Stockholm.

Abgemacht! Du store Kineser, saa skulde mine inderste Forhaabninger dog gaa i Opfyldelse, jeg skulde komme rigtigt ud at flyve. Om det dog nu blot vilde være teknisk muligt at gennemføre en Flyvning over saa mægtige Distancer som til Stockholm og Kristiania! Men vi havde jo hele to Maskiner, saa skulde den ene havarere, havde vi jo den anden. Desuden — naar det havde været Thelen muligt et Par Aar i Forvejen at flyve fra Aarhus til København, saa skulde han

vel nok være Mand for at klare Turen til Sverige og Norge nu.

I Slutningen af Juli Maaned 1914 pakkede jeg saa min Kuffert og løste Billet til Warnemünde. Men just som jeg stod i Entrédøren og skulde afsted, kom der et Telegrafbud med et Telegram fra Tyskland til mig. Jeg brød det og læste:

»Flugwoche abgesagt, abwarte weitere Order.«

Det var Krigen, der kom!

Der laa de skønne Forhaabninger! Jeg prøvede at trøste mig selv ved Tanken om, at den Krig dog kun kunde vare nogle faa Maaneder med de enorme Fremskridt, som Tyskerne gjorde, — og saa vilde Chancerne for »Albatros« blot blive større.

Jeg ventede og ventede og saa med Sorg, hvorledes mine stolte Fremtidsdrømme fortonedes mere og mere i det fjerne, medens Tysklands Chancer gik samme Vej i den heroiske Kamp mod snart sagt Alverdens Nationer.

Flyvningen under Verdenskrigen.

Den alt revolutionerende Fremgang og Udvikling, der under Verdenskrigen skete indenfor Flyveindustrien, fik Fabrikkerne til at fremstille Specialmaskiner, og der fremkom under Krigen de fire kendte Typer: Rekognoscerings-, Artilleriobservations-, Bombekastnings- og Kampmaskiner.

Rekognosceringsmaskinerne gik hver Dag ind over Fjendens Land for at undersøge Troppebevægelser, nye Skyttegrave o. s. v. Det var en farlig Tjeneste, da Maskinerne maatte gaa ned i en lav Højde over Fjendens Terrain, ofte var de udsat for at blive angrebet af de fjendtlige Kampflyvere eller beskudt af Luftskyts. Allerede i Verdenskrigens første Aar kom Radioen Flyverne til Hjælp, og fra Maskinen kunde Observatøren nu fortælle om de fjendtlige Troppers Bevægelser. Ogsaa Fotografiapparatet blev brugt i udstrakt Grad; Skyttegravenes Stillinger, Krudtmagasinernes Beliggenheder og Indretningen af de forskellige Forter blev foto-

graferet, saaledes at man altid var klar over, hvorledes Fjenden havde indrettet sig.

Ogsaa Hydroplanerne spillede under Verdenskrigen en stor Rolle som Rekognosceringsmaskiner langs Kysterne og over Havet. Selv fra en ret stor Højde var det nemlig muligt for Observatøren at opdage en Undervandsbaad under Vandet.

Mens Rekognosceringsmaskinernes Virkefelt saaledes var meget stort, havde Artilleriobservationsmaskinerne en mere begrænset Opgave, idet de skulde bestemme, hvor de fjendtlige Batterier var beliggende. Naar Maskinen havde faaet eftersporet et Batteri, blev det straks meddelt til Artilleriledelsen, og Maskinen kredsede saa over Stedet, mens Batteriet blev beskudt, saaledes at man kunde signalisere tilbage, hvorledes Skuddene faldt.

Den tredje Gruppe af Krigsflyvemaskiner, Bombekastningsmaskinerne, gennemgik en rivende Udvikling, og baade Tyskerne og Englænderne byggede nogle mægtige Maskiner, der kunde føre flere Tons Sprængstof med sig. Allerede i Krigens første Maaneder viste der sig tyske Maskiner over Paris, som nedkastede Bomber, uden at der skete større Skade, men det var dog først mod Slutningen af Krigen, at de rigtig store Maskiner kom frem. Mere vigtige var dog de Angreb, der blev gjort paa Broer, Havne, Banegaarde o. s. v. Saaledes har Englænderne foretaget store Bombeangreb paa Cuxhaven og den belgiske Kyst, ligesom de var inde over de tyske Zeppelinhaller i Düsseldorf, Köln og Friedrichshafen.

Sammen med denne Gruppe kan nævnes Luftskibene. Før Krigen var man udenfor Tyskland meget bange for Zeppelinerne, som man ventede vilde spille en stor Rolle, men det viste sig hurtigt, at de næsten intet udrettede i Forhold til de Tab, de led.

London blev flere Gange besøgt af tyske Luftskibe, men som Regel uden at større Skade skete. Enkelte Steder i London kan man i Dag finde en lille Plade indmuret i Muren til Minde om Besøget, og det fremgaar deraf, at Luftskibene

har været helt inde ved Byens Centrum. Men militær Betydning havde disse Togter ikke, dertil udrettede de altfor lidt, hvorimod Befolkningen ofte blev opskræmt ved deres Besøg, og saavel i Paris som i London var Belysningen om Natten indskrænket til Minimum, for at Lysene ikke skulde lokke fjendtlige Flyvemaskiner eller Zeppelinere ind over Byen.

Medens de tre nævnte Grupper af Krigsflyvemaskiner helst ikke skal give sig i Kamp med andre Maskiner, er denne Opgave forbeholdt Kampmaskinerne, der derfor maa have meget kraftige Motorer og være bygget ualmindelig stærke, saa de kan taale det mægtige Lufttryk fra deres lodrette Styrt Tusinder af Meter gennem Luften under en Luftkamp.

Kampflyvemaskinerne er gerne smaa, lette Maskiner med Plads til en eller to Flyvere og med Maskingeværer, der kan skyde i alle Retninger. Naar man saaledes ønsker at skyde lige frem, kan man sætte Maskingeværet i Forbindelse med Motoren, saaledes at Skuddene bliver affyret mellem Propelbladene.

Utvivlsomt den mest kendte af Verdenskrigens Kampflyvere er den tyske Baron von Richthofen, der ialt nedskød ca. 100 fjendtlige Maskiner. Han begyndte Krigen som Kavaleriofficer og deltog i Kampene paa den russiske Front. Men da han savnede Spænding, meldte han sig ved Flyverkorpset og blev optaget paa Flyverskolen i Köln i 1915, hvor han blev uddannet til Observatør hos Tysklands den Gang bedste Flyver, Løjtnant Zemmer.

De kom begge to til Vestfronten, hvor de udførte forskellige Rekognosceringstogter, idet man endnu ikke var begyndt at udkæmpe Kampe i Luften, men Baron von Richthofen indførte da Revolvere, Rifler og Haandgranater til at skyde mod fjendtlige Flyvemaskiner, og da Englænderne begyndte at installere Maskingeværer i deres Maskiner, forlangte Richthofen ogsaa at faa et af disse monteret paa sin Maskine.

Imidlertid viste Englænderne sig at være Tyskerne overlegne i Luftkamp, og man oprettede derfor en Kampeska-

drille og udnævnte Richthofen til Chef for denne. Nu begyndte de sejrrige Kampe, som hele Tyskland talte om, og som gjorde Richthofen til alle Tyskeres Helt.

Uden Frygt udkommanderede han sin Eskadrille i Kamp, altid selv forrest og midt i Kampens Hede, hvor det gik haardest til. I en ildrød Fokkermaskine kæmpede han og vandt den ene Sejr efter den anden. Han angreb tre Maskiner paa een Gang, jagede dem rundt i Luften i en vanvittig Fart, indtil han fandt deres saarbare Punkt, og straks var han der og nedskød Maskinerne.

I November Maaned 1916 havde han sin berømte Kamp med Englands bedste Flyver, George Hawker. De mødte hinanden over Skyttegravslinierne, og da von Richthofen begyndte at aabne Ilden mod Englænderen, dykkede denne og drejede skarpt til venstre og forfulgte Richthofen. For fuldt Drøn fløj de to Flyvere i en Cirkel, medens Maskingeværernes uhyggelige Tap-Tap-Lyd ustandselig lød. Mens de fortsatte deres Cirkelflyvninger, var Flyvemaskinerne imidlertid kommet over de tyske Skyttegrave, og da Hawker opdagede det, begyndte han at loope, for til sidst — kun hundrede Meter over Skyttegravene — at sætte Kursen mod de engelske Linier. Men her fik von Richthofen Ram paa ham, idet en af Maskingeværets Patroner ramte Hawker selv, der mistede Kontrollen over Maskinen, som begyndte at spinde, hvorefter den styrtede til Jorden.

Men naturligvis kunde Heldet ikke blive ved med at følge den tapre tyske Flyver, og en skønne Dag lykkedes det Englænderne at faa skudt deres værste Fjende ned.

En Dag, da von Richthofen var ude paa et Rekognosceringstogt, mødte han en engelsk Eskadrille paa 11 Maskiner, hvoraf de 7 var Kampflyvere. Han gav straks Ordre til at angribe, og han søgte selv at komme i sin Yndlingsstilling, idet han dykkede ned under en Maskine for at kunne skyde den fjendtlige Flyvemaskines Hale i Brand — en Manøvre, der ofte havde gjort sin Virkning. Det saa ogsaa ud til, at det skulde lykkes denne Gang, men kun 50 m fra Maalet

kom der pludselig en anden engelsk Flyvemaskine, ført af Kaptajn Brown, farende under Richthofens Maskine og gav ham det glatte Lag, hvorefter den hurtig drejede om og gik hen over ham og fyrede løs. Von Richthofens Maskine styrtede, og i et Spind knustes den i et Granathul lige ved de engelske Linier.

Tysklands Mesterflyver havde fundet sit Waterloo.

I Verdenskrigens sidste Periode benyttede Englænderne ogsaa Flyvemaskinerne direkte til Angreb, idet de lod dem stryge ganske lavt hen over de tyske Skyttegrave og beskyde disse med Maskingeværerne. Navnlig under Tyskernes Tilbagetog gjorde disse Infanteriflyvere stor Virkning, idet de bragte Uro og Forvirring i de fjendtlige Rækker.

Flyvningen efter Verdenskrigen.

Ligesom Militærflyvemaskinerne under Krigen havde gennemgaaet en vældig Udvikling, saaledes skulde Trafikflyvemaskinen i de nu kommende Aar gennemgaa en Udvikling, som fuldtud kan sidestilles med Militærflyvemaskinens Udvikling under Krigen.

De gamle, aabne Krigsflyvemaskiner blev hurtigt afløst af de første lukkede Kabinemaskiner.

I denne Udvikling var Fokker's Navn ogsaa et af de betydeligste, fulgt af andre store Konstruktører som Junkers, Dornier og mange andre.

Fokker's første Kabinemaskine, F 2, kom allerede i Aaret 1920.

Mens man tidligere med en 220 Hestes Motor kun havde kunnet flyve med to Passagerer i Rutemaskinerne, vel at mærke, hvis de to Passagerer ikke var for tykke og ikke havde for megen Bagage, saa kunde F 2'en med den samme Motorstyrke befordre 3 à 4 Passagerer uden større Hensyn til deres legemlige Omfang.

F 2 blev snart efterfulgt af andre Typer, bl. a. den berømte F 7a.

Denne Maskine var konstrueret saa fordelagtigt, at den med en Motorstyrke paa 440 HK kunde tage indtil 10 Passagerer.

I Løbet af disse faa Aar havde det altsaa været muligt at bringe det Antal HK, som var nødvendigt for at befordre en Passager, ned fra ca. 100 HK pr. Passager til ca. 40 HK pr. Passager. Naturligvis et overmaade betydningsfuldt Resultat.

Da samtidig Stabiliteten og Manøvredygtigheden i de nye Maskiner var de gamle Maskiners uhyre overlegen, er det klart, at man stod over for en Udvikling af den største Betydning.

Ved Konstruktion af den moderne Trafikflyvemaskine var der mange Faktorer, som maatte tages i Betragtning.

For det første naturligvis Soliditeten og Stabiliteten, kort sagt: Maskinens Flyveegenskaber, og her er man naaet saa vidt, at man kan sige, at den moderne Trafikflyvemaskine næsten er fuldkommen. Dens Flyveegenskaber er saa fremragende, at al Snak om, at man burde have mekanisk eller automatisk Styring for at holde sig i Ligevægt, al Snak om at burde kunne holde stille i Luften, eller Flyvemaskinen burde kunne gaa lodret op og ned, slet ingen Steder hører hjemme.

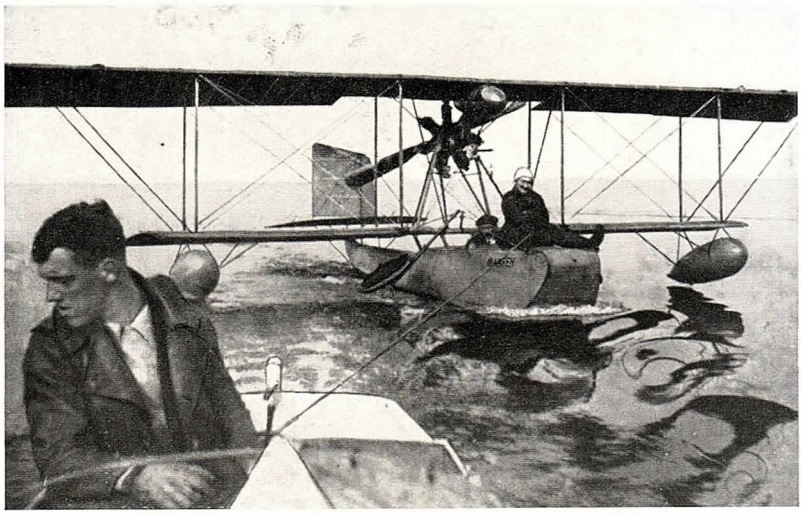
Ved de store Hastigheder, som den moderne Trafikflyvemaskine er oppe paa, nemlig 200 til 300 km i Timen, er Luftens Tryk paa Rorene saa stærkt, at selv den største Super-Airliner kan styres i den haardeste Storm ved Hjælp af et fingerlet Tryk paa Maskinens Rat. En ringe Bevægelse af Balanceroret afbøder selv den haardeste Kastevind.

Medens Alfred Nervø for en Snes Aar siden maatte binde en tung Skruenøgle i den ene Ende af Planerne for overhovedet at holde Balancen, saa spadserer nu Stewarden frem og tilbage og serverer Forfriskninger for de rejsende inde i de moderne Flyvemaskiner. Passagererne kan flytte sig fra den ene Stol eller fra den ene Side af Maskinen til den anden, uden at Flyveren overhovedet mærker den ringeste Bevægelse.

Det har ofte moret mig, naar jeg under mine hyppige Flyverejser kom til at sidde ved Siden af en Nybegynder.

Allerede inden Starten ser man let paa en Passager, om det er første Tur i Luften. Saa sætter han sig tungt i Stolen, holder sig krampagtigt fast med begge Hænder og hæfter Blikket stift frem for sig. Han tør daarligt dreje Hovedet for at kigge ud ad Vinduet af Angst for, at Maskinen skal miste Ligevægten. Rejser man sig saa op og gaar over til »Nybegynderen« for at vise, at han godt kan vende Hovedet og kigge ud ad Vinduet eller ogsaa flytte sig over i den anden Side af Maskinen for at se, om Landskabet der ikke er morsommere, end hvor han sidder, saa stirrer han uroligt og forskræmt op paa en og tænker: »Ak, blot det gale Menneske dog vilde sætte sig igen, det ender jo med, at vi styrter ned, saaledes som han traver frem og tilbage i Kabinen; var jeg dog blot aldrig taget med paa denne Tur«. Og først efterhaanden som Flyverejsen skrider frem, lykkes det at faa Passageren overbevist om, at han sidder lige saa roligt og sikkert her, som han sidder i en 1. Kl. Pullman-Car. — Ja, prøv engang at sætte en Blyant paa Enden i Vindueskarmen i et Jernbanetog, et Eksperiment som i hvert Tilfælde kun kan lykkes, naar Toget holder stille. Men sætter man Blyanten i Flyvemaskinens Vindueskarm straks efter Starten fra København f. Eks., da bliver den staaende, som om den var skruet fast til Karmen, indtil Maskinens Hjul atter tager Jorden ved Landingen.

H. M. Kongen faar den gamle »Maurice« forklaret af Prins Axel.
Yderst til højre Ulrich Birch. 1912.



»Maagen« bugseres til Start. I Motorbaaden til venstre Prins Axel,
paa Flyvebaadens Dæk Ulrich Birch 1912.

Robert Svendsen i »Badeanstalten« Voisinen 1910.

Den første Flyvning i Skandinavien med 3 Personer i Maskinen.
Fra venstre til højre, Bendt Rom, Søren Severinsen
og Charles Severinsen — i »Kolonihaven« 1911.

2. KAPITEL.

FLYVNINGENS HISTORIE I DANMARK.

I Flyvningens Historie vil Danmarks Navn altid staa paa en Hædersplads. Vi var med fra Begyndelsen, og Navne som Ellehammer, Nervø og Robert Svendsen havde engang internationalt Ry. Det var Ellehammer, der hæftede Udlandets Øjne paa det lille Danmark ved at være den første, der formaaede at hæve sig op fra Jorden med et mekanisk fremdrevet Flyveapparat, tungere end Luften.

Ellehammer.

Ellehammer er født nede i det skønne Sydsjælland ved Vordingborg. Allerede da han var tre Aar gammel, flyttede Familien over til Nordfalster ved Vaalse Vig, hvor Faderen, der var gammel Skibstømrer, fik overdraget et stort Indtørringsarbejde. Faderen var nemlig lidt af en Opfinder; han havde selv konstrueret en Vandløfter, der skulde bruges ved det store Indtørringsarbejde.

Ialt var der 9 Børn, og herude paa Landet fik de alle rigtig Lov til at røre sig. Der var nok af Materialer til forskellige smaa Konstruktioner, og Drengene var ikke sene til at benytte disse. De lavede Isslæder, der i strygende Fart fo'r hen over Isen, og naar Sommeren kom, blev Slæderne forsynet med Hjul, og saa gik det atter for fulde Sejl hen over Engene. Faderen lærte dem Skibskunsten grundigt at kende,

og Drengenes Hjerner kom rigtig i Sving ved alt det, de lærte og saa.

Navnlig alt, hvad der vedrørte Vinden, interesserede Ellehammer meget, og da Legen med Drager den Gang ikke var saa ualmindelig, fik han rigtig sin Lyst styret. Dragerne blev bygget af gamle Møllesejl, og Konkurrencen blandt Drengene var haard. Man konkurrerede særlig om, hvis Drage der kunde bære de tungeste Byrder.

Ellehammer fortæller selv om disse Drageeksperimenter i sin Bog »Jeg fløj —«. Dragerne var meget store og havde Form af en retvinklet Trekant med den rette Vinkel bagud og nederst. Trekantens Midterlinie var markeret af en tynd Stang, der var syet til Sejldugen, og i hver af Trekantens Hjørner og i Midten af den lange Side var der fæstet Barduner. Naar nu Dragen skulde til Vejrs, løsnede man lidt i Bardunerne og sørgede for, at Sejldugen havde den rette Vinkel op imod Vinden. Var det nu en Dag et rigtigt haardt Blæsevejr, og fik Dragen den rette Indstilling — hvilket reguleredes ved Hjælp af de forskellige Barduner — saa kunde den bære en ret stor Byrde. Derfor var der ogsaa i Midtpunktet ophængt en Rebstige, som Ellehammer af og til klatrede op i for at prøve, hvor stor en Vægt Dragen kunde bære.

Drageeksperimenterne var naturligvis kun Drengeleg, men Ellehammer fik senere i Livet Brug for de Erfaringer, han her havde høstet.

Straks efter at Ellehammer var blevet konfirmeret, blev han sat i Urmagerlære i Nykøbing paa Falster. Her fik han rig Lejlighed til at udnytte sine mekaniske Interesser, der nu fuldstændig havde opslugt ham. Efter udstaaet Læretid rejste han baade her i Landet og i Sverige — men København trak dog mest. Her var noget at lære saavel indenfor det mekaniske Felt som indenfor Elektrotekniken, der netop i de Dage var begyndt at spille en stor Rolle. Det var ikke faa Ting, Ellehammer fik Lov at beskæftige sig med i Hovedstaden. Han var med til at bygge de første Telefoner her i Landet, han installerede de første Buelamper, og ude paa Finsens

Lysinstitut var han med til at bygge de første Lysbueapparater til Brug i Lægevidenskabens Tjeneste.

Midt i en Grotid for alle mulige Opfindelser arbejdede Ellehammer med paa alt nyt, og da han selv arbejdede paa smaa Opfindelser, hørte han i 1896 op med alt andet og hengav sig til det ene: at opfinde.

Da Eksplosionsmotoren kom frem, arbejdede Ellehammer ivrigt med den, idet han havde stillet sig den Opgave at forsyne en almindelig Cykel med en driftssikker Motor. Dette lykkedes ogsaa fuldkomment, idet »Elleham«-Motorcyklen snart blev kendt over hele Landet, og dette Arbejde fik stor Betydning for hans senere Opfindelser indenfor Flyvningens Omraade. Til Brug for en Cykel var det jo nemlig nødvendig at gøre Motoren saa let som mulig, men akkurat den samme Opgave maatte han senere stille sig, da han begyndte at arbejde med Flyvemotoren.

Rundt om i Verden var man jo begyndt at flyve. Det var ganske vist kun med Balloner og Luftskibe efter Systemet lettere end Luften, men Interessen for Luftens Erobring var vaagnet, og mange dygtige Folk maatte i den kommende Tid lade Livet i Kampen med Lufthavet. Tanken om at konstruere virkelige Flyvemaskiner, der var tungere end Luften, dukkede frem. Det var i Virkeligheden Drageprincippet om igen, men desuden krævedes der, at man kunde styre Dragen og gøre den uafhængig af de lange Snore, der forbandt den med Jorden. Rundt om i Europa svirrede Rygterne om Brødrene Wrights eventyrlige Flyvninger i Amerika, og i Frankrig begyndte man ogsaa at røre paa sig.

For Ellehammer var Problemet derfor givet, og han tog fat paa Opgaven med en mægtig Energi og en ukuelig Vilje til at gennemføre sit Foretagende.

Motoren var det første, Ellehammer gik i Lag med. Han var klar over, at skulde det overhovedet lykkedes for ham at faa Maskinen i Luften, saa maatte Motoren være meget let. Hans Erfaringer fra Motorcykelkonstruktionen kom ham her til gode. Ellehammer fik da Ideen til den første stjernefor-

mede, luftkølede Motor. Han anbragte tre Cylindre stjerneformet, saa de arbejdede paa samme Krumtap. Derved blev der sparet en Del Materiale, og Kraftpaavirkningen var hele Tiden konstant. Ellehammer blev saaledes Fader til den stjerneformede Motor, der nu bliver brugt over hele Verden. Selv Lindbergh havde paa sin Maskine en stjerneformet, luftkølet Motor, da han fornylig besøgte København.

Endvidere benyttede Ellehammer Hjul under sin Flyvemaskine — den Gang brugtes ellers kun Meder. Han fik patentbeskyttet en Anordning til efter Pendulprincippet automatisk at bevare Aeroplanets Stilling i Luften og mente dermed at have løst det den Gang saa vanskelige Stabiliseringsproblem.

De første Eksperimenter blev foretaget i Ellehammers Værksted i Istedgade, og da han mente, Modellen nu var i Orden, byggede han sin første Maskine i fuld Størrelse. Materialerne til Stellet var Staalrør, til Planernes Afstivning lette og elastiske flade Lister, mens selve Bæreplanerne var af Sejldug. En kegleformet Tragt førte Luften ind mod Cylindrene i Motoren, saa de kunde blive godt luftkølede. Propellen, der var anbragt oppe udfor Planets Midte, blev drevet af et Remtræk fra Motoren, der kun var paa smaa 9 HK og sad nede ved Førersædet.

Paa en lille afsides beliggende Ø Lindholm Nord for Lolland, som Grev Knuth, Knuthenborg, velvilligst havde stillet til Raadighed for Ellehammers Flyveforsøg, blev der nu eksperimenteret paa Kraft. Paa Øen, der for største Delen var ganske flad, blev der bygget en cirkulær Startbane paa en Længde af ca. 1 km i Omkreds. I Midten af Startbanen blev der rejst en Mast, hvorfra der udgik en Staalwire til at holde Maskinen nogenlunde i Kurs under Flyveforsøgene.

I Begyndelsen af Aaret 1906 begyndte saa Flyveeksperimenterne, og de første Resultater var yderst vellykkede, saaledes at Ellehammer allerede troede, at Maalet var naaet. Forsøgene var dog foretaget uden Fører med den automatiske Pendulstyring, og Maskinen hævede sig gentagne Gange fra

Jorden. Hjemme paa Værkstedet i Istedgade blev der nu arbejdet under Højtryk. Det gjaldt jo om at faa lavet en saa kraftig Motor, at den baade kunde løfte Flyvemaskinen og Ellehammer. Det lykkedes virkelig at konstruere en Motor paa 20 HK og samtidig endog at gøre denne forholdsvis lettere end den gamle paa 9 HK.

Spændingen var overalt i Landet stor. Der gik ikke en Dag, uden at Bladene skrev om Ellehammers Flyveforsøg. Samtidig meddelte Telegrammerne imidlertid ogsaa om Forsøgene i Frankrig og i Amerika, saa det gjaldt om at skynde sig. Der blev arbejdet under Højtryk nede paa Lindholm. Der var altid noget at forandre, saa var Bæreplanerne for smaa, saa skulde Propellen gøres større o. s. v. Naar saa endelig Flyveforsøgene kunde begynde, endte det gerne med Havari. Ialt blev der den Sommer bygget 14 Maskiner paa Lindholmen og knust omtrent lige saa mange.

Den 12. September 1906 lykkedes det endelig. Maskinen kørte Banen rundt, og idet den gik op imod Vinden, svævede Maskinen godt 40 Meter 1½ Fod over Jorden. For os lyder det som en daarlig Vittighed, men det var første Gang, en Maskine, der var tungere end Luften, præsterede det Kunststykke at flyve.

Telegrafen tikkede Meddelelsen herom ud i den vide Verden, og Danskeren Ellehammers Navn fløj Jorden rundt med den.

At Brasilianeren Santos Dumont i Frankrig allerede Dagen efter slog Ellehammers Rekord ved en Flyvning paa 200 Meter i Længden og 1½ Meter i Højden, fordunklede ikke Ellehammers Navn i Danmark.

Da det første tyske Flyvestævne blev udskrevet, blev Ellehammer indbudt til at deltage. Det var i Kiel i Juni 1908. Der var ganske vist ikke ret mange Deltagere, nogle faa Tyskere og en Dansker, Ellehammer, men det var jo ogsaa det første Stævne i sin Art.

Betingelserne, hvorunder der skulde flyves, var ikke indviklede, men derimod, syntes man den Gang, meget fordrings-

fulde. Der forlangtes en Flyvning paa mindst 1 Minut — skriver eet Minut — og for den bedste Flyvning var der udsat en Præmie paa 5000 Mark. Det lyder jo ganske latterligt nu, men den Gang var en Flyvning paa 1 Minut en virkelig Præstation.

Flyvestævnets Ledelse havde heller ikke gjort Opgaven lettere for Flyvestævnets Deltagere ved at udvælge en »Flyveplads«, der kun havde en Udstrækning paa ca. 300 Meter og var omgivet af høje Træer. Den Gang havde man jo ikke noget rigtigt Begreb om, hvor meget Plads en Flyvemaskine behøver for at kunne starte og lande.

Ellehammer fortæller selv:

»Da jeg saa denne Plads, var jeg ikke begejstret over at skulle benytte den, men jeg tænkte, at saa længe der ingen Tilskuere var tilstede, gik det vel nok. Men Flyvestævnets Ledelse havde tværtimod tænkt sig, at Pladsen skulde fyldes saa meget som muligt med Tilskuere. Alene det at se en Flyvemaskine var i sig selv en Begivenhed for ikke at tale om den eventyrlige Mulighed, at man maaske ogsaa kunde faa at se, hvorledes den hævede sig fra Jorden. Man gjorde derfor Regning paa et meget stort Publikum, en Beregning, der ogsaa slog godt nok til.

Den 28. Juni var der samlet op imod 30.000 Mennesker paa Flyvepladsen med Prins Heinrich i Spidsen. Da jeg saa denne vældige Menneskemængde, vægrede jeg mig først ved at foretage noget som helst Flyveforsøg, men Stævneledelsen bad mig saa mindeligt om ikke at skuffe de mange Tilskuere, saa der var ikke andet at gøre end at forsøge.

Jeg fik min Maskine trukket ud af Hangaren. Det var et Biplan som det, jeg benyttede ved min første Flyvning paa Lindholmen, forsynet med en 30 Hestes Motor. Hele Apparatet vejede kun ca. 150 kg. Jeg tog Plads i Sædet, Motoren blev startet, og saa kørte jeg nogle Gange frem og tilbage over Grønsværen for at vænne mig lidt til Pladsen. Efter en halv Times Forløb besluttede jeg mig til at vove et Startforsøg. Jeg meddelte dette til Flyvestævnets Ledelse; Prins Heinrich

kom ilende, trykkede mig varmt i Haanden og ønskede mig Lykke paa Turen.

Da jeg havde kørt nogle Meter hen over Jorden, trak jeg forsigtigt i Højderoret, og Maskinen hævede sig. Efter 11 Sekunders Flyvning landede jeg atter, kun en Snes Meter fra Tilskuerpladsen.

Publikum brød ud i en endeløs Jubel, man svingede med Hatte og Stokke og raabte Hurra. Hele den samlede Stævneledelse omringede mig, trykkede mine Hænder og gratulerede mig, og knap var jeg kommet ud af Maskinen, før jeg fik overrakt Præmien paa de 5000 Mark.

Ganske vist havde jeg ikke opfyldt de foreskrevne Betingelser, at opholde mig i Luften et helt Minut, men jeg havde reddet Flyvestævnet fra fuldkommen Fiasko. Det lykkedes nemlig ingen andre af Flyvestævnets øvrige Deltagere at komme i Luften under Stævnet, saa man har vel ment, at de 5000 Mark var ærlig fortjent. Og jeg maa sige, kunde man altid tjene et lignende Beløb for at flyve en halv Snes Sekunder, vilde jeg ikke have bestilt andet i hele mit Liv end at flyve.«

Det er dog sikkert baade første og sidste Gang, en Flyver har oppebaaret en saa mægtig »Timebetaling«. Snart efter kom der ogsaa vanskelige Tider for Ellehammer, og hans lovende — men desværre ogsaa ret kostbare — Flyveforsøg maatte efterhaanden indstilles.

Skandinavisk Aerodrom.

De første Aar.

Det var ved det store Flyvestævne i Reims, at Robert Svendsen og Alfred Nervø blev saa interesseret i Flyvningens Mysterier, at de besluttede sig til at lære den vanskelige Flyvekunst. Allerede i Vinteren 1910 skaffede de sig Midler til Køb af hver sin Flyvemaskine, som de straks lod sende pr. Bane til København. Her havde et Aktieselskab »Skandina-

visk Aerodrom« lejet Fælleden ved Kløvermarksvej for at lave Flyvestævner i Lighed med Flyvestævnerne i Udlandet.

I Aarene 1910/1914 oplevede man da den interessanteste og mest spændende Tid i dansk Flyvnings Historie.

Det var herfra Nervø's dristige Flyvning ind over København fandt Sted, den første Flyvning over Hovedstaden. Det var herfra Robert Svendsen foretog sin berømte Sundflyvning. Det var her internationale Flyveberømtheder som Pegoud, Chanteloup og Chevellard lavede deres halsbrækkende Kunststykker under mægtig Tilstrømning af hele det flyveinteresserede København.

Ingen drømte dog dengang om, at Flyvemaskinen kunde blive et Transportmiddel. Man var ude af sig selv af Begejstring, blot en Flyvemaskine kunde hæve sig et Hundrede Meter fra Jorden og holde sig svævende nogle enkelte Timer.

Flyvemaskinen regnedes ikke for en Opfindelse af større praktisk Værdi, men den blev beundret som et interessant, omend meget farligt Redskab for Artister.

Rundt om Flyvepladsen spændte den smarte Direktion for A/S Skandinavisk Aerodrom et højt Hegn af Sækkelærred med det Formaal at lokke betalende Publikum igennem Tælleapparaterne ind paa Pladsen. — En særdeles praktisk Foranstaltning, eftersom Datidens Flyvere kun sjældent formaaede at hæve sig op over Sækkelærredet. Nervøs Byflyvning og Svendsens Sundflyvning var revolutionerende Bedrifter, der var enestaaende i lange Tider.

Naar ellers en særlig modig Flyver af en Fejltagelse forvildede sig op i større Højder, kunde man næsten altid være sikker paa, at han faa Sekunder efter — saaledes som enkelte af Billederne her i Bogen viser — landede paa Grønsværen med knust Maskine eller blev saa forvirret, at han havnede paa Taget af en Telthangar.

I mange Tilfælde kunde disse »Smaauheld« være ret farlige, men i de fleste Tilfælde slap Flyverne dog uskadt fra deres halsbrækkende Manøvrer.

Efter saadanne drastiske Flyveopvisninger var der gerne

stor Søgning til Flyvepladsen, og Pengene strømmede ind til Gavn og Glæde baade for Flyverne og for Flyvepladsens Ledelse.

Men saa mange Flyvemaskiner var der jo heller ikke for Haanden, at man kunde tillade sig at »smadre« en Flyvemaskine, hver Gang der var Opvisning, — hvorfor der ofte var ret længe imellem Opvisningerne.

En anden Ting kneb det frygteligt med, og det var Vejret.

Alle Flyveeksperter dengang var enige om, at Danmark aldrig vilde byde Flyvningen større Udviklingsmuligheder, dertil var Klimaet for barskt og blæsende.

Hvor ofte maatte en Flyvesøndag ikke aflyses, blot fordi der rørte sig en svag Brise, for slet ikke at tale om, hvis der faldt en lille Regndraabe, for det kunde Flyvemaskinerne aldeles ikke staa for.

Naar ikke Røgen paa Christianshavns Skorstene gik lodret til Vejrs og Himlen var klar og blaa, var der ingen af Flyverne paa Kløvermarksvej, der skulde i Luften.

Men naar en stille, varm Sommeraften Luften laa klar og høj og Sundet blankt og roligt, saa klappede Hangarportene ned, og Maskinerne kom frem.

De store Attraktioner i det daglige Program var naturligvis Svendsen og Nervø, men Severinsen og Peter Nielsen paa deres danskbyggede Maskiner vakte ogsaa stor Begejstring med deres smukke Flyvninger. Naar man tager i Betragtning, hvor primitivt det Materiale var, som Datidens Flyvere arbejdede med, var det virkelig ogsaa overraskende, hvad de kunde præstere.

Flyvemaskinerne dengang saa mærkelige ud, nærmest komiske, og Christianshavner-Ungdommen havde da ogsaa Øgenavne for dem alle sammen.

En hed »Sandgraveren«, en anden »Græsslaamaskinen« — det var vistnok Ellehammers. Robert Svendsens hed »Badeanstalten« og Severinsens »Kolonihavelysthuset«, allesammen Kælenavne, som antydede en adskilligt mere jordbunden Til-

værelse for Flyvemaskinerne end den, deres Ejermænd haabede paa.

Men det alvorligere Publikum, som vilde se praktiske Resultater af Flyvningen, det skeptiske Publikum, de, der skulde betale, naar de gik igennem Tælleapparaterne og derved yde deres Bidrag til Luftfartens Udvikling, de viste ikke altid den samme Interesse og Begejstring som Christianshavner-Ungdommen, og det var ofte trange Tider for Flyverne saavel som for Ledelsen af A/S Skandinavisk Aerodrom.

Nervøs Byflyvning.

Den første Flyvning fra Aerodromen ind over København den 3. Juni 1910 har Nervø skildret uhyre interessant. Han fortæller selv:

»Jeg kom af en eller anden Grund temmelig sent ud paa Flyvepladsen, først ved Halvnitiden var Maskinen klar, og jeg startede. Den kom hurtig fri og steg usædvanlig rask, saa jeg allerede efter at have gjort en Runde over Pladsen var godt tilvejrs..... Jeg lod den saa stige saa rask, den kunde, og Pladsen sank under mig, den saa helt lille ud nu, Skure og Mennesker synede ikke noget, jeg var højere tilvejrs, end jeg havde været før, konstaterede jeg med tilfreds Glæde.....

Allerede faa Minutter efter, at jeg havde forladt Flyvepladsen, saa jeg dybt nede under mig Orlogsværftets Kaserne som en graa Stenblok. Jeg var her vistnok det højeste, jeg var under Flyvningen, jeg anslaar det til, at jeg var et Par Hundrede Meter tilvejrs, det er lidt vanskeligt at bedømme, som det ogsaa var lidt vanskeligt at skønne, om jeg holdt Højden. Selv havde jeg Følelsen af, at jeg stadig holdt samme Højde paa hele Turen, og i saa Fald skulde jeg ikke have været mere end godt hundrede Meter tilvejrs, men jeg tror alligevel, jeg har tabt noget af Højden paa Turen videre frem.

Saasnart Kasernen var blevet borte inde under mig, var jeg ude over Inderreden, idet jeg drejede ganske svagt til venstre, og nu havde jeg for Alvor Følelsen af at være trængt

ind i en ny og ejendommelig Verden, intet Menneske før havde betraadt.

Det, jeg saa dernede, det kendte jeg for saa vidt, som jeg opdagede Enkeltheder, jeg kunde stedfæste. Det derovre var Langelinie med de lyse, graagule Gange og grønne Græsstrimler om, og der var en lille Legetøjsklods, det maatte være Pavillonen, og minsandten om der ikke løb nogle smaa, sorte Udyr i fuldt Firspring i Gangene, hvor de Myrer pludselig havde faaet travlt, jeg havde nok rigtig rørt rundt med Kæppen i Tuen.

Under mig havde jeg nu Reden og Sundet glat som en mægtig Glasplade, lysende klar som Aftenhimlen. Under mig gled en stor Damper bort, den stod kulsort som en skarptskaaren Silhouet paa det lyse Vand.

Saa skifter Lyset voldsomt, dernede foran mig ligger en ny Egn helt indhyllet i et tæt, sortegraat Taageslør, det er Østerbro. Det er et af de ejendommelige Fænomener, jeg ser paa denne Tur, de bratte Overgange mellem Lys og Mørke, det lysende Vand, de skarpt tegnede Spadserestier og Veje, Anlæggenes og Fælledernes kraftige, friske Grønne; og mod det Røgtaagen, der fødes af Byens Tusinder af Skorstene og i det stille Vejr svøber sig som et Slør om Stenblokkene dernede.

Se nu, ude til venstre har jeg atter grønt med hvid-graa Gange og sorte, løbende Menneskeprikker, det er Østre Anlæg. Men lige for og til højre er den uldne, graa Masse, jeg faar lige akkurat set et Par Klodser skille sig lidt ud derfra, det er de store Silopakhuse i Frihavnen, og lige i sidste Øjeblik, da jeg har det nede lige foran mig, ser jeg ligesom nogle halvt udviskede Blyantstreger blive til de svage Omrids af Glaciskarréerne. Jeg er ogsaa lidt ude af min Plan, hvorefter jeg skulde have været langs Østerbrogade, men nu er det jo ligemeget, det gaar udmærket med at gaa tværsover.

Og nu ligger Søerne lysende foran mig, og bag dem frister Fælledernes store, grønne Flade, og for eneste Gang paa Turen betænker jeg mig et Sekund og spørger mig selv: skul-

de du ikke fortsatte det lille Stykke ligeud og lande fremfor at vove dig videre paa Eventyr, du kan jo lande der om et Par Minutter.

Men lige saa hurtigt Tanken er der, slaar jeg den ud af Hovedet og er kun optaget af, hvad jeg ser. Jeg ser et Glimt af Holmens Kirkegaard og bag den ud mod Søen en Række parallelle Striber, det er Byggeforeningens Gader med de lave, smaa Huse.

Saa er jeg ude over Søen, jeg drejer svagt til venstre og har Kurs lige midt over den, den ligger under mig som en stor, blank Spejlflade. Og midt paa Spejlfladen piler et sort Insekt travlt afsted med to lange, tynde, sorte Følehorn slæbende ud til Siden. Det er en af Motorbaadene med de lange Bølgestriber, den sætter i det ellers glatte Vand.

Fredensbro er forsvundet ind under mig, jeg ser nede til venstre nogle mørke Blokke, det er Bygningerne ved Sødorvet, nu er jeg altsaa lige over Dronning Louise-Broen og ser Frederiksborggade som en dunkel Spalte i Stenvæggen.

Men i det samme krænger Maskinen voldsomt og giver et Par voldsomme Spring. Det kommer pludselig og uventet, det maa have været et Vindsug, der har dannet sig nede i den lange, lige Gade, eller et »Lufthul« fremkaldt af Dagens Varme og den nu indtrædende Afkøling. Jeg tager et Par voldsomme Tag i Rattet, slaar Roret haardt ud til den yderste Grænse, det er lige akkurat, at det lykkes mig at bevare Herredømmet over det store Udyr og faa det i Ro igen.

Alligevel er jeg egentlig ikke urolig, snarere forbavset, jeg tænker et Sekund ret forsorent noget som: Det er en køn én, du skal have »Spektakler« nu midt i det, efter at alt hidtil er gaaet saa udmærket. Og jeg gør mig klart, nu er jeg midt i det, der er ikke Tale om at kunne trække sig tilbage, jeg er saa langt ude i Ildlinien, at det er mindst lige saa farligt at vende om som at fortsætte. Altsaa er det klogeste, jeg kan gøre, at tage den med Ro og fortsætte.

Og saa er det ogsaa ovre, Maskinen glider atter roligt som en Automobil, Motorens rasende Brum, der hele Tiden

har lydt lige bag mig, er lige ensformig beroligende, det lyder regelmæssigt som et Vandfalds ustandselige Torden.

Jeg drejer atter til venstre, jeg har nu Studenterforeningens nye Bygning nede paa højre Haand, den synes at rage højt op over og langt frem for Omgivelserne, de store røde Murflader vender lige mod Solnedgangsskæret og lyser i det..... Og jeg faar ogsaa et Glimt af Dagmarteatrets og Badeanstalten Kjøbenhavns Skorstensnaale, der stikker op af Stenpuden dernede

Saa passerer jeg Raadhustaarnet. De sidste Sekunder, inden jeg er ud for det, er jeg svært spændt paa, om jeg nu ogsaa er højt nok til at gaa oven over de lange Metaltraade, der gaar fra Spiret ned til Industribygningen og anvendes til traadløs Telegrafering. Jeg vidste, at de var der, jeg havde set dem paa min Rundtur, hvor jeg havde lagt Ruten for Flyvningen. Men jeg havde nu i »Stridens Hede« ikke faaet Tid at tænke paa dem, før det var for sent at vige ud til højre eller gaa mere tilvejrs. Jeg havde paa den øvrige Del af Turen følt mig højt nok tilvejrs til at være klar af alle Hindringer, nu opdagede jeg i sidste Øjeblik, at jeg maatte være omtrent paa Højde med Spiret, saa Traadene kunde ikke være langt borte. Og de vilde sikkert yde tilstrækkelig Modstand til at tage Farten af Flyvemaskinen, bringe den ud af Ligevægt, knække Højderoret eller lave en lignende uafvendelig Ulykke.

Men jeg kom altsaa over, selv om det næppe har været saa meget om at gøre, kastede et Blik paa Taarnet, men fik saa, jeg ved ikke rigtig hvorfor, Opmærksomheden fanget af de smaa Hjørnetaarne, der var nærmest, og sad og tog Øjemaal af Afstanden ned til dem.

Og atter gik det saadan, som det hele Tiden gik under denne Flyvning, at ude af Øje var ude af Sind. Jeg maa have fløjet lige over Udkanten af Tivoli, jeg havde Raadhuset et Stykke til venstre for mig. Men Tivoli eksisterede slet ikke for mig, fordi jeg nu var optaget af at se til den anden Side og ikke fik set det. Jeg tænkte ikke et Øjeblik paa det og

den Hurlumhej, jeg lavede dernede, og som det ellers kunde have været meget fornøjeligt at se et Glimt af eller forestille sig.

Saasnart jeg havde den sidste Kant af Raadhuset ude af Sigte, saa jeg fremefter, og nu traadte allerede Flyvepladsen meget tydeligt frem som en stor, grøn Plet, hvor jeg tydeligt kunde se de smaa Grupper Tilskuere omkring Hangarerne. Jeg saa paa dette, saa jeg atter glemte adskilligt andet, jeg saa ikke noget til Langebro eller Havnen, daarligt nok til Christianshavns Vold. Nu var jeg blot utaalmodig efter at blive færdig, nu var baade det mærkelige og det farlige overstaaet. Pladsen der forude fik mere og mere det fra Øvelsesturene velkendte Udseende, nu skulde jeg blot over Kolonihaverne, jeg havde allerede Kurs godt nedefter.

I sidste Øjeblik havde jeg dog nær forregnet mig. Det var min Mening at gaa en Gang rundt over Pladsen, saa jeg kunde lande som sædvanligt oppe ved Hangaren. Men jeg havde uvilkaarligt sat den lige Kurs mod det nærmeste Hjørne, saa jeg, da jeg inde over Amagerbrogade og Kolonihaverne fik lidt Afdrift, maatte svinge til højre for overhovedet at naa ind paa Pladsen. Det var noget, hverken Maskinen eller jeg var vant til, og jeg mærkede paa Rattet, hvor usikker Ligevægten var. Rattet gav ikke længere det svage Modtryk, der melder Nerverne, at alt er i Orden, det glippede som et Automobilrat gør det, naar Hjulene skrider i fedtet Føre.

Men jeg faar dog tvunget Maskinen tilstrækkeligt over til, at jeg naar ind over Pladsen, jeg stryger langs Kløvermarksvej og lander omtrent midt mellem Hangarerne og Kysten lige ved Siden af Vejen. Byflyvningen er lykkelig fuldført!«

Robert Svendsens Sundflyvning.

Medens Nervøs Byflyvning nu efterhaanden er ved at gaa lidt i Glemme, saa staar Mindet om Robert Svendsens berømmelige Sundflyvning endnu tydeligt for alle. I Dage og

Uger forinden talte man ikke om andet i København, og næppe har nogen Flyvebegivenhed optaget Sindene saa stærkt som Robert Svendsens Flyvning over Øresund; end ikke Blériots Flyvning over Kanalen eller Lindberghs berømmelige Togt over Atlanterhavet har vakt tilnærmelsesvis den Begejstring herhjemme som den første Flyvning over Sundet.

Det var i Sommeren 1910, at den svenske Baron Carl Cederstrøm, Alfred Nervø, Robert Svendsen og Aarhusianeren Knud Thorup »trænede« ude paa Amager Aerodromen, alle med det samme Maal for Øje, — at blive den første, der krydsede Øresund ad Luftvejen.

At der skulde megen Træning til for at fuldføre en saadan Kæmpe-Præstation er ikke saa underligt, eftersom de Maskiner, man den Gang havde til Raadighed, kun sjældent kunde holde sig svævende mere end nogle faa Minutter ad Gangen, og Flyvningen til Malmø vilde med disse langsomme Flyveapparater sikkert tage mindst ½ Time, da Maskinernes Fart næppe laa højere end ca. 50 km i Timen.

Desuden maatte man afvente fuldkommen stille og klart Vejr, thi den mindste Krusning af Sundets blanke Flade betød Blæst, og i Blæst kunde der ikke flyves. Regn frygtede Flyverne mere end noget, og da Vejrforholdene i vort ellers saa dejlige lille Land for største Delen er sammensat af Blæst og Regn, vil man forstaa, at Ventetiden og »Træningen« paa Kløvermarksvejens Fælled blev langvarig.

Men den Gang var der ikke noget, der hed Bellevue Solbad eller Dragør Strandhotel; man var i det hele taget ikke saa vild efter at gaa i Vandet som nu. De mange Tusind Københavnere, der i vore Dage som afsindige styrter sig over hver Kvadrattomme Strandbred i Byens Nærhed, samledes i Sundflyvningens Dage ude paa Kløvermarksvejens Fælled. Ikke nede ved Stranden, hvor man nu om Dage slaar Teltene op og gaar i Vandet ved Badeanstalten Helgoland, men ude paa Grønsværen oppe ved Hangarerne. Ingen drømte om at fordrive Tiden med et Bad i det rædselsfulde Vand langs

Amager-Strand, end ikke en Soppetur drev man det dengang til.

Nej, man veg ikke fra Hangarerne, man vilde have hvert Glimt af Flyverne at se; man kamperede Dag og Nat under aaben Himmel for ikke at gaa Glip af en eneste Chance til at se en Flyver i Luften, for slet ikke at tale om den Chance at blive Vidne til den første Flyvning over Sundet.

Det var store Dage og spændende Timer, man oplevede den Gang, og vi unge, der havde den enorme Ære at optræde indenfor Afspærringerne som Robert Svendsens eller Alfred Nervøs »Luksus-Mekanikere«, var mere end vigtige over »at kende Flyverne«. Og den Dag, da Svendsen sagde til mig: »Du maa ikke pille ved Maskinen, dit frække Dyr«, var jeg stolt som en Spanier.

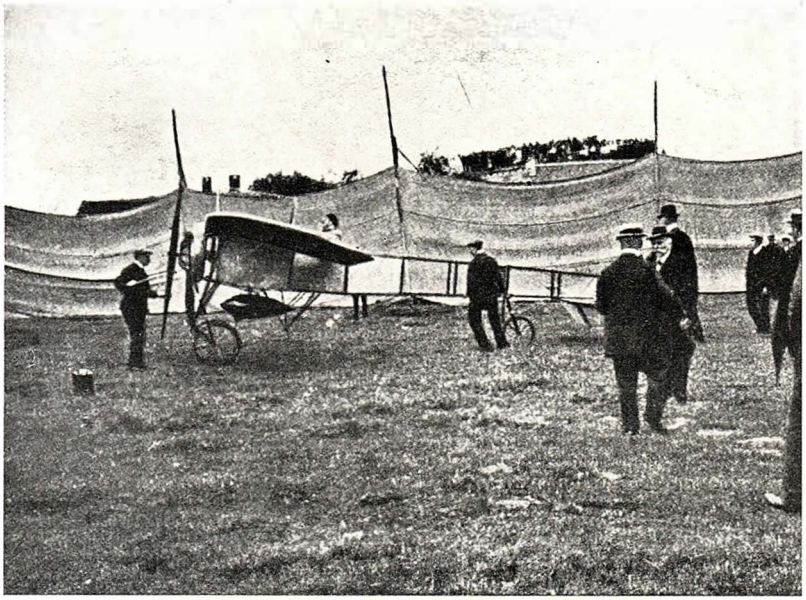
Hvorledes jeg var til Mode, da jeg engang senere som Belønning for min »Luksus-Mekaniker«-Tjeneste fik min første Flyvetur af Svendsen, kan jeg overhovedet ikke beskrive, det vilde fylde Resten af Bogen til Trods for, at Flyveturen ikke var mere end ca. 250 Meter i Længden og ½ Meter i Højden.

— — Det var Meningen, at Flyvningen over Sundet skulde finde Sted i det allerførste Morgengry, da Vejret paa den Tid af Døgnet var roligt og Luften sval og »velbærende«.

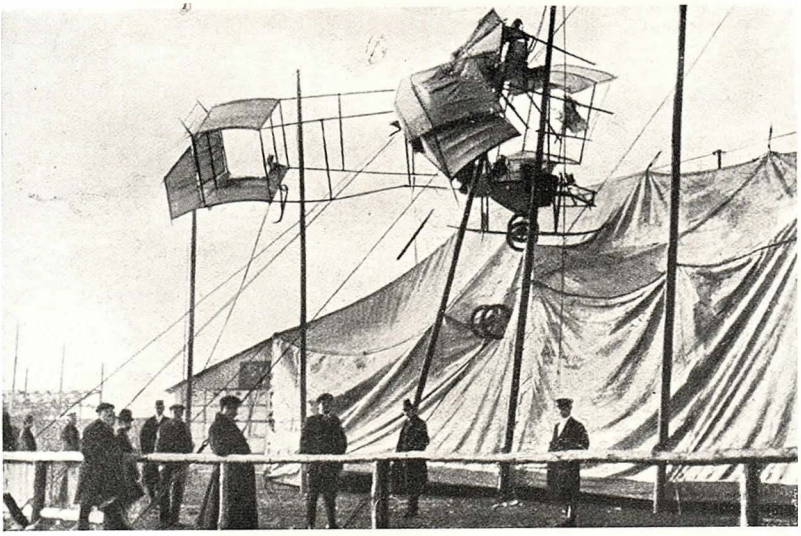
Naar Flyverne ved 3-4-Tiden om Morgenen kom ud til Hangarerne efter et kortvarigt, men ikke mindre effektivt »Hvil« i Sommervariétéen »Vennelyst« — senere kaldet »Den hvide Stær« — omgivet af Venner og »Luksus-Mekanikere«, Beundrere og Beundrerinder, saa gik der som et Ryk over hele Lejrpladsen derude: Publikum vaagnede, rejste sig fra det haarde Leje, kløede de utallige Myggestik, som man havde faaet i Nattens Løb, og ilede over mod Startpladsen.

Og stor var Spændingen, om det skulde blive den svenske Baron Cederstrøm, Svendsen eller Nervø, der kom først over.

Der skulde imidlertid blive stort Mandefald blandt Flyve-



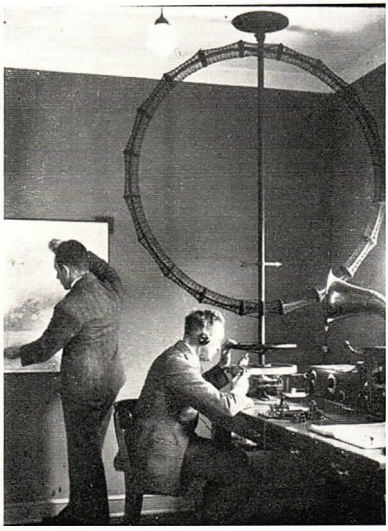
Den smarte Direktør for Skandinavisk Aerodrom spærrede Flyvepladsen af med Sækkelærred 1912.



En uheldig Landing 1912.

Kabine-Interiør fra en svensk Fokker paa Ruten København—Amsterdam.

En Flyver ved Mikrofonen.



Den hollandske Stationschef Herr de Jong og Telegrafkontrollør Mosdal pejler i Kastrup Lufthavn.

maskinerne, inden den hasarderede Flyvning blev lykkeligt gennemført.

Nervøs Motor vilde ikke arbejde, som den skulde, og Cederstrøm naaede ikke længere end til Saltholm, hvor Maskinen maatte demonteres og sendes tilbage pr. Baad. Svendsen havde et Par Gange været halvvejs ovre, men maatte hver Gang vende tilbage igen.

Endelig den 17. Juli 1910 om Morgenen var det et herligt Flyvevejr paa Kløvermarksfælleden. Baade Svendsen og Nervø startede, men efter en Snes Minutters Forløb var Nervø tvunget til at nødlande grundet paa Motorvanskeligheder.

Svendsen havde imidlertid sat Kursen direkte mod Malmø, og denne Gang vendte han ikke om. En Timestid efter kom der Telefonmelding om, at han var landet i god Behold paa Limhamnsfeltet, Syd for Malmø.

Han havde brugt nøjagtig 30 Minutter om den ca. 23 km lange Flyvning, og naturligvis blev han hyldet, som han fortjente det, for sin Bedrift.

Han fik Lykønskningstelegram fra Kongen og en stor Sølvpokal af Marineministeriet, og Tilbagerejsen med Sunddamperen under Ledsagelse af en Masse skandinaviske Journalister formede sig som et Triumftog, som kunde have været Lindbergh værdigt. Paa Flyvepladsen blev der rejst Æresport og pyntet med Blomster overalt, og Panoptikon forevigede ham i Voks og fuld Flyveruniform.

Paa Vingerne.

Jeg var selv en ung Flyverelev og »Luksus-Mekaniker«, som det hed den Gang. Min Ven og Velynder, Direktør Loewenstein fra Berlitz School, havde købt en Flyvemaskine af den berømte belgiske Flyver Cozic, og med denne Maskine, et Biplan af Farman-Typen, trænede vi begge med lige stor Iver, omend med mindre Held. Men et Par smukke Flyvninger fik vi da gennemført, ligesom det ogsaa lykkedes os at undgaa at knuse Maskinen et Par Gange.

En Dag, bedst som jeg stod og arbejdede paa Maskinen inde i Hangaren, hørte jeg Flyveren Severinsen kalde paa mig ude fra Flyvepladsen, og jeg løb straks derud.

Jeg havde inde fra Hangaren lagt Mærke til, at han havde holdt forskellige Prøver med sin Motor ude ved Barrièren, og det anede mig, at han vilde opfylde sit gamle Løfte og give mig en Flyvetur.

Maskinen stod og snurrede ude paa Pladsen, men til min store Skuffelse saa jeg allerede Severinsens unge Broder entre op paa Motorfundamentet bag ved Severinsen.

Naa, der røg den Chance, tænkte jeg. Men nej, Severinsen vinkede ad mig og kaldte endnu engang: »Op ved Siden af min Broder, Motoren trækker saa godt i Dag, at jeg vil prøve at sætte en ny skandinavisk Rekord ved en Flyvning med to Passagerer; men skynd dig, det er ikke godt at vide, hvor længe Motoren gaar.«

To Passagerer i een Flyvemaskine var aldrig set paa vore Breddegrader.

Som et Lyn eller maaske rettere som en Edderkop var jeg oppe i Maskinens Net af Barduner og paa Plads paa Motorfundamentet bag Severinsen.

Kommandoen »Giv los« gjaldede ud i Motorlarmen, og saa begyndte »Lysthuset« at rulle ned over Pladsen.

Severinsen gav fuld Gas til Motoren, og alt hvad Propellen kunde trække fo'r Maskinen ud over Grønsværen ned imod Stranden. Vildere og vildere blev Hastigheden; vi maa mindst have været oppe paa 60 km i Timen. Men Maskinen hævede sig ikke een Tomme.

Da vi nærmede os Stranden, stoppede Severinsen Motoren og belavede sig paa at sætte os af, for at han lettet for den svære Vægt — men dybt skuffet — kunde flyve Maskinen op til Hangaren igen. Den unge Severinsen og jeg protesterede. Vi vilde ikke tradske den lange Vej hjem igen tværs over Fælleden, den Tur var vi for vant til. Vi var to imod een, saa vi beordrede Severinsen til at køre os tilbage samme Vej, som han havde kørt os ud.

Vi vendte »Lysthuset«, satte os atter op bag ved Severinsen, og saa gik det for fuldt Drøn tilbage ud over Grønsværen op imod Hangarerne.

Hvad enten nu Motoren har trukket et Par Omdrejninger mere paa Opturen end paa Nedturen, eller om der har staaet en lille Luftning fra Hangarerne ud imod Stranden, det vil aldrig blive opklaret. Pludselig hævede Maskinen sig, og vi fløj — 123 Meter i Længden og ½ Meter i Højden. Da vi landede oppe ved Hangarerne, strømmede Mekanikere og Pressefolk sammen om Maskinen, og Jubelen vilde ingen Ende tage. Vi blev fotograferet og interviewet. Telegrafen meldte over hele Skandinavien om den enestaaende Rekord. Vi var pludselig berømte Folk.

At vi var lykkelige er ikke til at undre sig over.

Publikumstilstrømningen til Kløvermarksvej havde i de sidste Maaneder været ringe, og Aerodromens Pengekasse var slunken. Dette var vel nok en god Reklame, og naar vi næste Søndag kunde annoncere med en Gentagelse af Rekordflyvningen, vilde der sikkert strømme Tusinder af flyveinteresserede Københavnere ud til Aerodromen.

Men den efterfølgende Søndag blæste det, og Søndagen efter regnede det, og da endelig den tredie Søndag oprandt med fint Vejr og mange Tilskuere paa Pladsen, vilde Severinsens Motor ikke gaa. Sandsynligvis er den blevet overanstrengt af den vældige Præstation under Rekordflyvningen, for den har, saa vidt jeg ved, aldrig gaaet siden.

Jeg tror dog ikke, nogen Begivenhed i mit Liv har prentet sig saa dybt i min Bevidsthed som min første Eneflyvning — i hvert Tilfælde staar ingen af de mere glædelige Begivenheder, jeg har oplevet, saa tydeligt for mig som hin Sommeraften ude paa Kløvermarksvejens Fælled, hvor jeg, alene i Flyvemaskinen, foretog min første Runde over Pladsen.

At lære at flyve, eller rettere at lære sig selv at flyve, er en yderst vanskelig Sag. De primitive Flyveapparater, man den Gang havde til Raadighed, kunde ikke tage mere end een Mand i Luften ad Gangen, nemlig Flyveren selv. Det var saaledes ikke muligt at lære Flyvningens vanskelige Kunst, som man gør det nu om Stunder ved Dobbeltstyring og en erfaren, gammel Flyver som Lærer foran sig ved Hovedrattet. Den Gang var man helt og holdent henvist til sig selv. Ofte vidste man ikke engang, om den Flyvemaskine, man skulde flyve med, overhovedet kunde flyve, eller om den vilde hænge blot nogenlunde lige i Luften, naar man kom til Vejrs med den.

Jeg begyndte mine første Forsøg, som man den Gang gjorde, med at køre frem og tilbage over den store Fælled, idet jeg saavidt muligt søgte at holde lige Kurs paa Maskinen. Dette var imidlertid slet ingen let Sag, thi i Sideretningen kunde man jo kun styre med Sideroret, og den mindste Ujævnhed i Marken bragte straks Maskinen til at svinge til højre eller venstre, alt eftersom Ujævnheden ramte det højre eller venstre Hjul. For overhovedet at faa Pres nok paa Sideroret til at holde nogenlunde Styr paa Maskinen, maatte man have fuld Kraft paa Motoren, og ofte rullede Maskinen saaledes for fuld Fart ud over Fælleden i nogle fæle Kurver og Sving, omtrent som om der sad en fuld Mand ved Rattet. Jeg tror roligt jeg tør sige, at den største Kunst ved at lære sig selv at flyve den Gang bestod i at lære at holde Maskinen i Kurs, naar man kørte med fuld Speed ud over Marken. Men efterhaanden fik jeg dog lært at køre i lige Linie, og dermed var allerede et stort Resultat opnaaet.

En stille Sommeraften besluttede jeg mig da til at forsøge mig i Luften. Med fuld Fart paa Motoren kørte jeg ned over Grønsværen langs med Amagerbanen.

Jeg havde paa Forhaand lagt Mærke til, hvor langt omtrent jeg skulde køre for at have fuld Fart paa Flyvemaskinen, idet netop paa det Sted et gabende Hul i Plankeværket ind til Banelinien viste, hvor en Militærflyver nogle Dage i

Forvejen havde knust en Maskine. I det Øjeblik jeg passerede Hullet i Plankeværket med fuld Fart, trak jeg ganske forsigtigt i Højderoret, og i samme Øjeblik var det, som om Plankeværk og Amagerbane sank under mig. Jeg fløj.

En eneste Tanke gik igennem mit Hoved: »Du flyver, du flyver.« En jublende Glæde og en uendelig Stolthed fyldte mig. Nu skulde jeg egentlig lande igen oppe i Pladsens anden Ende, saaledes som de andre gør, tænkte jeg, men Maskinen fløj saa støt og sikkert og laa meget roligere i Luften end paa Køreturene hen over Grønsværen, saa jeg besluttede mig til straks at forsøge at kredse Pladsen rundt et Par Gange. Det var maaske lidt frækt paa den første Eneflyvning, men jeg havde en saa sikker og god Fornemmelse og frydede mig saadan over, at Maskinens Ror lystrede min mindste Bevægelse, at jeg straks gik i et Sving ned over Pladsens østlige Hjørne.

Idet jeg passerede den Fodsti, som fører tværs over Pladsen mod Burmeister & Wain, saa jeg Arbejderne, som var paa Vej hjem, staa stille og vinke op til mig, og jeg skulde lige til at slippe Rattet med den ene Haand og i et Anfald af overstadig Glæde vinke igen, da Motoren pludselig gik betydeligt ned i Omdrejningerne, for næsten at gaa i Staa. Foran mig laa Flyvepladsens farligste Terræn, en Række Jordvolde, en Slags Hurdler, som Kavaleriet brugte til at springe over, naar de havde deres Rideøvelser paa Pladsen. Hvis Motoren stoppede her, vilde Maskinen i det mindste blive totalt Vrag. Omdrejningerne paa Motoren blev stadig færre og færre, og Maskinen nærmede sig med betænkelig Hastighed Jordvoldene. Automatisk, uden at jeg overhovedet reflekterede derover, slap jeg Rattet med den ene Haand for at faa Tag i Gashaandtaget til Motoren, som sad nede paa Siden af Sædet. Men hvor var det? — Det var rystet tilbage ved Vibrationerne fra Motoren og havde standset Propellens Omdrejninger. Jeg førte Gashaandtaget tilbage paa fuld Fart, og Motoren brølede øjeblikkelig op. Maskinen blev igen levende under mig, steg atter, og jeg kom med et Lettelsens Suk klar

af Hurdlerne. Men nu var jeg ogsaa paa Vej tværs over Kløvermarksvejen og ud over de store Lossepladser, der ligger mellem Flyvepladsen og Christianshavns Voldgrav, og da det var min første Soloflyvning, saa syntes jeg, at Eventyret passende kunde være Slut. Jeg maatte se at faa Maskinen drejet ind over Flyvepladsen igen.

Om Siderorene nu har været for smaa, eller hvad der ellers har været i Vejen, kan jeg ikke afgøre, men den gamle Flyvemaskine havde ikke megen Lyst til at gaa ind i venstre Sving med saa stor Fart, som den gerne skulde, for at jeg kunde naa ind over Pladsen igen. Jeg kunde naturligvis have taget lidt Højde paa og rundet Pladsen endnu engang for at faa lagt an til Landing paa Langsiden, men nu havde jeg faaet nok. Det ærgrede mig, at jeg skulde sidde og holde krampagtig fast paa Gashaandtaget for at faa Motoren til at trække, og jeg var ikke rigtig rolig ved, at Maskinen ikke vilde lystre Sideror i venstre Sving, som den skulde.

Da jeg skønnede, at jeg kunde faa Maskinen ind over Barrièren for en snæver Landing paa tværs af Pladsen, besluttede jeg at gaa ned.

Jeg kom ind over Pladsen med temmelig stor Fart og Kurs direkte over imod det berygtede Hul i Plankeværket om Amagerbanen. For ikke at gaa samme Vej som Militærflyveren, der knuste sin Maskine, traadte jeg Sideroret godt i Bund til højre med det Resultat, at Understellet ikke kunde staa for det haarde Pres. Der lød en Knagen og et Krak, og saa sank Maskinen lige saa stille ned paa Vingerne, Understellet var brudt sammen. Men Plankeværket undgik jeg, og efter en Reparation paa nogle Dage var Understellet atter klart, og jeg kunde igen paabegynde Flyveforsøgene.

Jeg fik imidlertid aldrig mit Certifikat som Flyver. Direktør Loewenstein, der ejede Skandinavisk Aerodrom, udnævnte mig til Inspektør og Leder af den daglige Drift paa Flyvepladsen, hvorefter jeg blev sendt til Udlandet, dels for at engagere berømte Flyvere til Aerodromen og dels for senere at

fungere som Impresario for disse, baade herhjemme og i Udlandet.

Modgangsaarene og Verdenskrigen.

Der oprandt nu en vanskelig Tid for Luftens Pionerer i Danmark.

Lidet hjalp det, at Ulrich Birch kom hjem fra Frankrig med en hypermoderne Maurice Farman, hvormed han præsterede de smukkeste Flyvninger, der nogen Sinde var set paa Aerodromen. Og han kunde rigtig flyve med Passagerer.

Lidet hjalp det, at Direktør Loewenstein sendte mig paa dyre Rejser til Udlandet for at engagere fremmede Kunstflyvere.

De store Dage var uigenkaldeligt forbi.

Publikum og dermed Indtægterne svigtede, og dersom ikke Militæret var begyndt at interessere sig for Flyvemaskinen som Krigsvaaben, er det ikke godt at vide, om ikke Udviklingen foreløbig var stoppet op her.

Robert Svendsen fik Ansættelse som Flyvelærer i Marinen, der samtidig overtog hans Maskine, og længe varede det ikke, førend Ulrich Birch og »Mauricen« samt Peter Nielsen med B & S Monoplanet ogsaa overgik til Militæret.

Og saa kom der en frodig, men kort Opblomstring af Flyvningen herhjemme i Danmark.

En Stab af modige og dygtige unge Militærflyvere blev uddannet. Iblandt dem Prins Axel og den nuværende Havnedirektør Laub.

Vældige Bedrifter, som spurgtes viden om, blev udført. For Eksempel var Ulrich Birchs Flyvning fra Aerodromen paa Kløvermarksvej og ud til Eremitagesletten med Prins Axel og Søløjtnant Christiansen ombord en Præstation, som blev omtalt i hele den skandinaviske Presse.

Nu vilde en saadan Flyvning jo gaa fuldkommen upaaagtet hen, men at det den Gang var muligt at transportere tre voksne Mennesker gennem Luften fra Amager tværs over

Havnen og Byen med de høje Taarne, ud over Skovene og ned paa Eremitagesletten, ja, det var en Sensation, som forbløffede selv de mest skeptiske. Og da Hans Majestæt Kongen en Dag beærede Aerodromen med sit Besøg og under Prins Axels kyndige Førerskab inspicerede »Luftvaabnet«, ja, saa var det klart, at Flyvningen nu var i Færd med at overgaa i de mere alvorlige Opfindelsers Række. Det kom dog ikke saa vidt, at Hans Majestæt selv vilde prøve at flyve; det havde vi ellers alle haabet.

Saa købte Marinen den første Vandflyvemaskine.

Naar man i Dag taler om Vandflyvemaskiner, forekommer det fuldkommen naturligt, at en Flyvemaskine kan starte og lande paa Vand, men den Gang var det en Mærkværdighed af Rang.

Ulrich Birch blev udset til at foretage de første Prøveflyvninger med Maskinen, som i Daaben havde faaet det pompøse Navn »Maagen«. Det havde passet adskilligt bedre, dersom man havde kaldt den »Hønen«, for den havde alle denne iøvrigt fortræffelige Fugls Egenskaber baade paa Vandet og i Luften. Men Marinens dygtige Konstruktører forbedrede den og byggede nye Flyvemaskiner af Maagetypen, der efterhaanden kom til at svare bedre til sit Navn.

Under Verdenskrigen saa vi herhjemme i Danmark sjældent noget til Flyverne, og ingen havde rigtig Lejlighed til at følge Udviklingen.

Naar en enkelt Gang en af de krigsførende Magters Flyvere blev tvunget til en Nødlanding paa dansk Omraade, brændte de som Regel Maskinerne, inden de forlod dem, og kun sjældent fik en snæver Kreds af danske Militærsagkyndige Lejlighed til at se en moderne Krigsflyvemaskine paa nærmere Hold.

Man læste Beretningerne om de fænomenale Præstationer, man fulgte med Gru og Undren det frygtelige Skuespil ved Fronterne, men stod nærmest uforstaaende overfor det.

Alle Tilførsler af Flyve- og Motormateriel til Danmark

var naturligvis lukket. Den mindste Møtrik til et Propelnav var Krigskontrabande.

De gamle Flyvemaskiner fra før Krigens Tid var derfor stadig den danske Hærs og Marines Øvelsesapparater.

En og anden Fabrik forsøgte, uden nævneværdigt Held, at bygge danske Flyvemaskiner og danske Motorer, og man flikkede sammen paa det gamle Materiel, saa godt det lod sig gøre.

I denne Periode har vi det største Mandefald i dansk Flyvnings Historie.

Med Mod og Dygtighed gik de unge Flyvere til deres farefulde Gerning under Øvelserne med det forældede og daarlige Materiel, og mangen en ung rask Flyverofficer maatte ogsaa herhjemme ofre Livet.

Efter Verdenskrigen.

Da Krigen omsider var Slut og Grænserne atter blev aabnet, da var Flyvemaskinen ikke mere en »Græsslaamaskine« eller et »Kolonihavelysthus«, men et virkeligt Luftfartøj.

Da de første Krigsflyvemaskiner efter Krigens Afslutning i Efteraaret 1918 landede ude paa Kløvermarksvej, vakte de udelt Begejstring.

Det var en tysk Flyver, Lorinzer, der kom med en af de første, direkte fra Berlin. En hurtig L. V. G. Rekognosceringsmaskine, Type C IV, som alle naturligvis gerne vilde prøve en rigtig Flyvetur i Luften med.

Denne Maskintype egnede sig naturligvis ikke saa godt for Passagerflyvninger, hvorfor Lorinzer til alles store Forbavselse en Formiddag meddelte, at han vilde stikke ned til Berlin og hente en anden.

Han sagde det saa jævnt og naturligt, som naar vi andre siger, at vi vil tage med Sporvognen hjem og hente vor Frokostmadpakke, og man troede i Grunden, at han var en stor Pralhals.

Men Lorinzer stak om Formiddagen af til Berlin og var

om Eftermiddagen tilbage igen med den nye Maskine, en L. V. G. Skolemaskine, »B 3«. I Passagersædet sad min gode Ven, den bekendte Sportsmand, Direktør Henrik Tholstrup, der havde købt Maskinen samt et halvt Dusin af samme Slags til senere Levering.

Der var stor Begejstring og trespaltede Artikler i alle Landets Aviser.

Lorinzer maatte foretage den ene Demonstrationsflyvning efter den anden for Militæret, og utallige var de Ansøgninger, som han modtog om blot at faa en lille Rundtur i Luften.

Imidlertid blev der nedlagt Forbud imod at lave Passagerflyvninger fra Kløvermarken, som nu var Militærflyveplads, og Lorinzer og jeg drog paa Tournée i Provinsen for at tjene Penge ved Passagerflyvning der.

I Løbet af 14 Dage havde vi taget 15.000 Kr. ind, hvorefter vi solgte Maskinen, og Lorinzer rejste ned for at hente en ny.

Men der kom snart Konkurrence i Foretagendet, og en Mængde danske og tyske Flyvere turede i de kommende Aar Provinsen rundt som en Slags omrejsende Gøglere for at forlyste Provinsboerne med Passager- og Kunstflyvning.

Den første »kommercielle« Luftfart.

I Foraaret 1920 stiftede en Kreds af fremsynede Mænd Aktieselskabet Det danske Luftfartselskab.

Der blev indkøbt nogle brugte Krigsflyvemaskiner af forskellige Typer og straks paabegyndt nogle Forsøgsflyvninger.

Atter var Danmark blandt de første Nationer i Luften, og Det danske Luftfartselskab er, sammen med Det kongelige hollandske Luftfartselskab (K. L. M.), et af de ældste Luftfartsforetagender i Verden.

Det viste sig imidlertid hurtigt, at uden Statstilskud vilde det foreløbig ikke være muligt at drive nogen regelmæssig

Luftfart, og da Staten ikke var særlig tilbøjelig til at understøtte Ruteflyvningen, maatte ogsaa Luftfartselskabets Maskiner ud paa Flyveturné i Provinsen, for at tjene Penge der.

Jeg husker tydeligt fra den Periode, hvor jeg var ansat som Chauffør og Altmuligmand i det nystartede Luftfartselskab, at jeg blev sendt over til Fanø Vesterhavsbad, hvor vi skulde have Station, for at bygge en Hangar.

Sammen med en anden af Luftens Pionerer, »tykke Hansen«, der nu er avanceret til Vagtmester i Statens Lufthavn, rejste jeg en tidlig Foraarsdag til Fanø.

Vi havde selv baade tegnet og konstrueret Hangaren, og da denne 2 Maaneder efter stod fuldt færdig oppe bag Klitterne i Læ for Vestenvinden, havde vi ogsaa selv opført den.

De smukke Flyvemaskiner vakte stor Opsigt, da de kom over paa Stranden, og vi gjorde gode Forretninger ved Rundflyvninger over Øen med Badegæsterne. Men det var ogsaa et festligt Optog at se os komme kørende med Flyvemaskinen, der ligesom en Bil i Bilernes Barndom blev trukket ned ad Gaderne og ud gennem Klitterne af et Par mægtige Bryggerheste.

Vi reklamerede med Tilslutning til Englandsdamperen og tilbød at befordre Passagerer fra Englandsbaaden ekspres til København. Jeg tror, vi havde een Passager paa den Tur i de to Aar, vi laa derovre. Men vi havde dog andre interessante Opgaver, som der var mere Udbytte ved.

Under Træningen til det store Motorløb paa Fanø Strand havde en af Racer-Automobilerne sprængt sin Gearkasse, og en ny maatte fremskaffes fra Fabrikken i Stettin. Det var Militærflyveren Leo Sørensen, den nuværende Havneleder i Lufthavnen, som den Gang fløj med den ene af Maskinerne paa Fanø.

Sent om Natten inden det store Motorløb startede han og jeg paa den lange Flyvning, kun udrustet med et almindeligt Jernbanekort fra Fabers Køreplan.

Naar man nu taler om en Flyvning Fanø-Stettin og tilbage og kalder den lang, saa smiler man, men den Gang var

en saadan Distance, og tilmed delvis gennemfløjet om Natten, en ganske uhørt Præstation.

Fabrikkens Direktør havde lovet at iltelegrafere til Stettin, saaledes at Gearkassen kunde være klar, naar vi kom for at hente den, men da vi ganske tidligt om Morgenen landede i Stettin tæt ved Automobil-Værkstederne, var der ikke en levende Sjæl at se nogen Steder, endsige en Gearkasse.

Vi maatte ind og vække baade Portner, Underdirektør og Chef-Ingeniør og forklare vor Mission, thi vi var kommet længe før til Stettin end baade Iltelegram og Telefonsamtale.

I største Hast blev Gearkassen fremskaffet og indladet, hvorpaa Leo og jeg startede Tilbageflyvningen med nogle mægtige Hop hen over den ujævne og interimistiske Flyveplads bag Fabrikken.

Ved hvert Spring, Maskinen tog i Starten, troede jeg, at den tunge Gearkasse vilde forsvinde ud igennem Bunden af Maskinen og jeg med den. Kun Leos eminente Dygtighed gjorde Starten fra den forfærdelige Flyveplads mulig.

Da vi hen paa Formiddagen ankom hele og velbeholdne til Fanø Strand, blev vi hyldet for den storslaaede Bedrift.

Med Hangaren paa Fanø som Basis foretog vi utallige Afstikkere om i Jylland for at lave Flyveopvisninger.

Efter Tur — eller rettere efter som de fik Orlov — skiftedes Militærflyverne til at komme over og flyve, og jeg var en Slags Impresario for dem alle, Erlind, Sætter-Lassen, Bjarkov og mange andre. Utallige er de mere eller mindre morsomme Beretninger, der kunde fortælles fra denne Flyvningens Cirkusperiode, hvor vi som omvandrende Gøglere rejste omkring med vort flyvende Cirkus, snart tilsmilet af Heldet og med fyldt Pengekasse, snart forfulgt af Uheldet og med knuste Maskiner.

For det hørte ikke til Sjældenhederne, at der — som det hedder i Flyvernes Terminologi — blev »klunset en Kasse«. En Flyver »styrter« aldrig ned; han »havarerer« ikke en Flyvemaskine endsige »slaar den itu«. — Han »klunser Kassen«, og jeg skal love for, at der blev klunset adskillige Kasser i

denne Periode. Vi var Stor-Kunde hos Statsbanerne, naar Resterne af en »Rok« (her kan man ikke sige »Kasse«) blev fejet op fra Marken og transporteret ad Skinnevejen hjem til Værkstederne i København.

Sandheden i Ære var det dog fortrinsvis de mere brutale udenlandske Krigsflyvere, der »omformede« Maskinerne, men Faktum er, at Bestanden efterhaanden skrumpede betænkelig ind.

For Luftfartselskabet var der ikke noget trist ved alle disse Havarier, saa længe der blot ikke kom nogen til Skade, thi Maskinerne var alle godt forsikret. Men for os, der havde vort daglige Brød ved det lille Cirkus, var det en ret betænkelig Historie, og det var efterhaanden ikke nogen særlig lys Fremtid, vi gik i Møde.

En skønne Dag, just som Udsigterne var allermørkest, kom der Telegram fra Luftfartselskabets Direktion med Ordre til omgaaende at komme hjem med alt flyveklart Materiel og feje Resten op i en Jernbanevogn og sende efter.

Staten, eller rettere Postvæsenet, havde bevilliget det første Tilskud til en Forsøgsrute København—Hamburg.

At vi var lykkelige er ikke Ordet.

For blot faa Aar tilbage havde vi ikke turdet haabe, at Flyvningen kunde komme saa vidt. Vi havde end ikke troet, det var muligt, at vi skulde faa Flyvemaskinen at se som praktisk Transportmiddel. Og nu gik altsaa vore stolteste Drømme i Opfyldelse.

Med faa Timers Varsel brød vi op og fløj hjem til København, hvor alt disponibelt Mandskab straks gik i Gang med at udbedre og genopbygge den engang saa stolte Luftflaade.

Den 15. September 1920 afgik saa den første Postruteflyver til Hamburg.

Der meldte sig ogsaa af og til en Passager til Trods for, at Prisen for Flyveturen København—Hamburg var 500 Kr., men det var naturligvis ikke mange Passagerer, vi havde til den Pris. Da Maskinerne kun kunde tage to Personer — for-

udsat at de ikke var for tykke og ikke havde for stor Bagage — saa kunde vi jo i det hele taget ikke befordre saa forfærdelig mange.

Udrustet med mægtige Pelse, med Styrthjelm og Flyverbriller, med Kikkerter og store Skindhandsker tog de modige Plads paa Sæderne bag ved Føreren.

Det var ikke saa lidt af en Begivenhed, naar en Mand betalte sin Billet med 500 Kr.; den samlede Presse blev straks alarmeret og sendte deres Fotografer og Interview'ere ud for at forevige Foregangsmændene.

En Luftrejse til Hamburg var heller ikke nogen Spøg den Gang.

Radio ombord i Maskinen var et ukendt Begreb, saa Flyverne startede saa nogenlunde paa maa og faa i Forvisningen om, at den Vejrmelding, som man mange Timer i Forvejen havde modtaget fra Endestationen, stadig vilde vise sig at holde Stik.

Blev Vejret saa for daarligt undervejs, vendte Flyverne i bedste Tilfælde om, eller de nødlandede med Maskinen.

En saadan rask lille Nødlanding hørte den Gang med til Krydderiet for Trafikflyvningen.

Man kendte alle de store Gaarde undervejs, vidste, hvor de bedste Græsmarker fandtes, velegnede til Nødlanding, og fremfor alt — man vidste, hvor man blev trakteret med de største Bøffer, serveret af de sødeste Piger.

Det var en romantisk Tid, og en Luftrejse til Hamburg kunde med lidt Held godt vare en 3-4 Dage, saafremt Maskinerne ikke var totalt havareret forinden, for der forekom jo ogsaa alvorligere Nødlandinger end dem for daarligt Vejr.

Pludselig, bedst som man sad oppe i Maskinen, — maaske tilmed en Dag, hvor der var lidt »lavt til Loftet«, det vil sige med lavtgaaende Skyer — kunde det hænde, at der mærkedes et voldsomt Ryk, en frygtelig Klirren fra Motoren, der pludselig gik i Staa. Saa var der ikke Tid til at tænke paa, om man var over Marken med de store Bøffer, saa var det om at faa kastet Maskinen rundt og se at faa den nogenlunde

velbeholden ned paa en eller anden Tallerken af en Græsplæne.

Det hændte ikke saa sjældent, at man havde Nødlanding for totalt Motorstop.

De gammeldags Motorer kunde godt finde paa at jage Plejlstangen ud igennem Krumtaphuset paa Motoren eller sende en Cylindertop lodret til Vejrs over Hovedet paa Flyveren med et mægtigt Drøn.

Og dog blev Forsøgsruten paa Hamburg gennemfløjet med forbløffende Dygtighed, naar man tager Hensyn til det primitive Materiel.

Paa en saadan dramatisk Nødlanding var det, at den senere saa berømte hollandske Flyver Geysendorffer traf sin Skæbne i Form af en blid, ung, dansk Godsejerdatter. De er nu gift og bor som lykkelige Ægtefolk i Holland, hvor Geysendorffer flyver for K. L. M. i fast Rutefart paa hollandsk Indien.

Ligesaa gik det en anden af K. L. M.'s Flyvere, den ikke mindre berømte Smirnoff. Ogsaa han hjemførte en ung dansk Pige som Brud.

Den Gang var man i Flyverkredse klar over, at en Flyvers »farefulde og anstrengende« Gerning vilde slide selv den bedst udrustede Mand op i Løbet af faa Aar. Man regnede, at en Flyver maaske kunde holde i 5 Sæsoner, men efterhaanden som Aarene gik, saa mødte man hinanden med et gemytligt: »God Dag, gamle Dreng, kan du holde en Sæson endnu?«

Nu er der ingen, der tænker paa, at gamle Luftkaptajner som Harald Hansen, Steinbeck, Geysendorffer eller Smirnoff skulde være »opslidt«, endsige trætte af deres Gerning. De flyver endnu glade og veltilfredse paa op imod det 20. Aar og har forlængst passeret deres halve Million Flyvekilometer. De store Luftfartselskaber søger derfor ogsaa stadig de ældste og mest erfarne Flyvere ud til de længste og vanskeligste Ruter. —

For 10 Aar siden var der ikke megen Lufttrafik i Verden.

Amerika havde slet ingen Luftruter, og her i Europa var der kun nogle enkelte, hvoraf de vigtigste var Ruten mellem London, Paris og Amsterdam samt Luftruten København—Hamburg og nogle enkelte tyske indenrigske Luftforbindelser. Ingen tænkte den Gang paa at drive Luftfart hele Aaret rundt. Overalt laa Luftfarten stille i det mørke, kolde og blæsende Vinterhalvaar.

Hvor ofte hørte man ikke den Gang nedsættende Ord om Luftfarten, som ingen tillagde nogen Betydning, og som kun fik det første Statstilskud af Naade og Barmhjertighed.

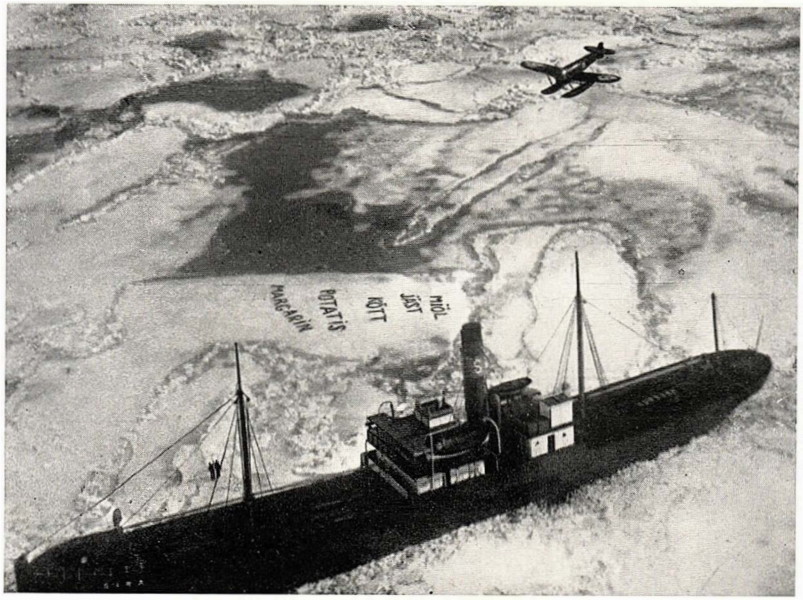
Men Luftfarten var et Barn af Tiden, ikke altid lige artig og velopdragen, men et raskt Barn fuld af Energi og Levedygtighed. Det er ikke alle, der paa 10 Aar kan drive det saa vidt.

Betragter man nu et Luftrutekort over Europa, saa ser man et Net af Cirkler og Streger, der viser Hundreder af Luftruter over hele Kontinentet, og se paa omstaaende Skema over alle de Byer, der kan naas fra København paa een Dag. Sommer og Vinter flyver man i Storm og Regn, ved Dag og Nat med næsten lige stor Sikkerhed. Hundredtusinder af Kilometer daglig med Tusinder af rejsende ombord. Og saa er vi endda kun i den første Begyndelse af Udviklingen.

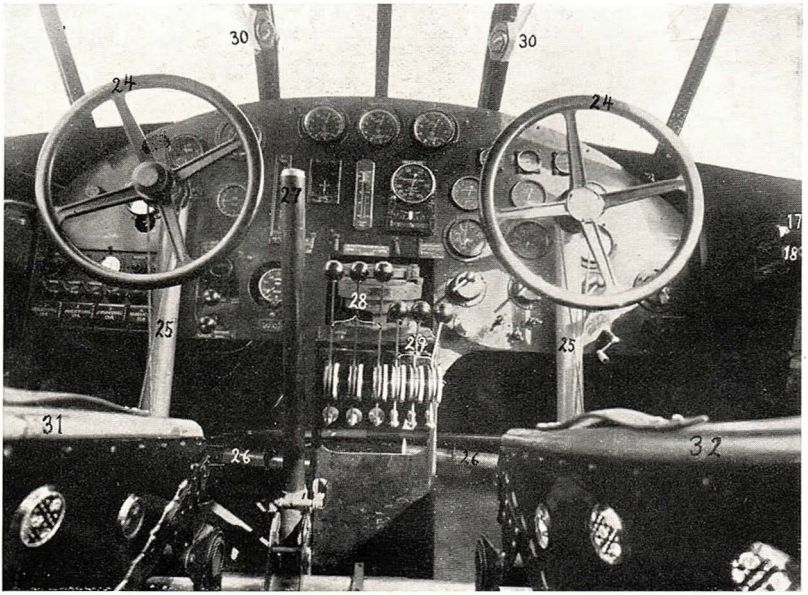
Endnu er »Barnet kun en halv Snes Aar«, men vent blot, til det naar sin bedste Alder om 10—20 Aar eller maaske 30 Aar.

Det danske Luftfartselskab har, efter stormfulde og svære Tider, atter arbejdet sig op blandt de mest ansete — omend ikke blandt de største — Luftfartselskaber i Europa, og Direktør Krebs, som har ledet Luftfartselskabet frelst gennem de vanskelige Overgangsaar, vil sikkert vide at skabe en Fremtid i Luften ogsaa for Danmark.

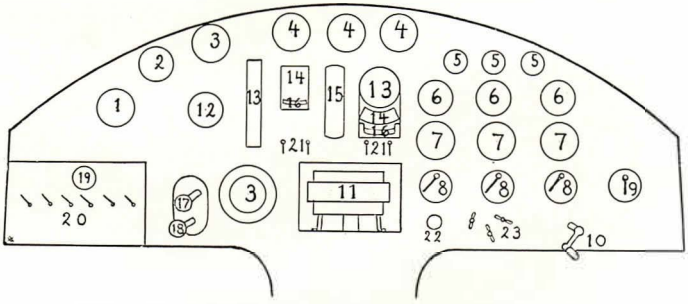
Statsminister Stauning venter taalmodigt paa Flyveren i Marslev 1929.



En indefrosset svensk Damper averterer efter Mel, Gær,
Kød, Kartofler og Margarine 1929.



Plan over Instrumenttavle i K. L. M. — Fokker F XVIII.
(Se Teksten Side 75).



Plan over Instrumenttavle i K. L. M. — Fokker F XVIII.
(Se Teksten Side 75).

Daglige Flyveforbindelser fra Statens Lufthavn i København til nedenstaaende udenlandske Byer.

Til	Afg. fra København	Ankomst Bestemmelsessted	Pris Enkelt Tur Kr.	Tur-Retur Kr.
Amsterdam	9⁰⁰	12⁴⁵	155,00	294,50
„	15¹⁵	19⁰⁵	„	294,50
Antwerpen	11⁰⁰	16²⁵	185,00	351,50
Baden-Baden	9⁰⁰	15¹⁵	77,00 + Rm. 76,00	
Basel	9⁰⁰	17⁴⁰	322,00	573,50
„	9⁰⁰	15³⁵	77,00 „ „ 90,00	
Berlin	10¹⁵	12¹⁰	80,00	152,00
Bern	9⁰⁰	18⁴⁰	350,00	621,00
„	10¹⁵	18⁴⁵	80,00 „ „ 111,00	
Borkum	15¹⁵	19⁴⁵	77,00 „ „ 40,00	
Bremen	15¹⁵	17⁴⁵	77,00 „ „ 5,00	
Bremerhaven	15¹⁵	17⁵⁵	77,00 „ „ 10,00	
Breslau	10¹⁵	18⁵⁰	80,00 „ „ 30,00	
Brüssel	11⁰⁰	15⁵⁰	185,00	351,50
Chemnitz	10¹⁵	15⁰⁵	80,00 „ „ 30,00	
Danzig	10¹⁵	15⁵⁵	80,00 „ „ 50,00	
Darmstadt	9⁰⁰	15²⁰	77,00 „ „ 59,00	
Dresden	10¹⁵	15⁴⁰	80,00 „ „ 22,00	
Erfurt	10¹⁵	17²⁵	80,00 „ „ 28,00	
Flensborg	15¹⁵	18⁴⁰	77,00 „ „ 18,00	
Frankfurt a/M ...	9⁰⁰	13⁵⁵	77,00 „ „ 55,00	
Genf	9⁰⁰	18⁰⁰	342,00	607,50
Görlitz	10¹⁵	16²⁵	80,00 „ „ 31,00	
Göteborg	17⁰⁵	18¹⁰	55,00	93,50
Halle/Leipzig	10¹⁵	13⁰⁵	80,00 „ „ 20,00	
Hamburg	9⁰⁰	10⁴⁰	77,00	146,30
„	11⁰⁰	12⁴⁰	77,00	146,30
„	15¹⁵	16⁴⁰	77,00	146,30
Hannover	9⁰⁰	12¹⁰	77,00 „ „ 20,00	
Hirschberg	10¹⁵	17⁰⁰	80,00 „ „ 38.00	
Hull	9⁰⁰	15²⁰	215,00	408,50
Karlsruhe	9⁰⁰	16¹⁵	77,00 „ „ 71,00	
Kiel	15¹⁵	18⁰⁰	77,00 „ „ 10,00	
Konstanz	9⁰⁰	16⁵⁰	77,00 „ „ 96,00	
Köln	9⁰⁰	18¹⁰	77,00 „ „ 45,00	
„	11⁰⁰	18¹⁰	77,00 „ „ 45,00	
Königsberg	10¹⁵	17⁰⁰	80,00 „ „ 60,00	
Langeoog	15¹⁵	19⁰⁰	77,00 „ „ 31,00	
Lausanne	9⁰⁰	18⁴⁵	362,00	641,50
Liverpool	9⁰⁰	16⁴⁰	250,00	475,00
London	9⁰⁰	15¹⁵	215,00	408,50
„	11⁰⁰	18⁰⁰	215,00	408,50
„	15¹⁵	20⁵⁰	215,00	408,50
Malmö	8⁰⁰	8¹⁵	10,00	17,00
„	12⁴⁰	12⁵⁵	10,00	17,00

Til	Afg. fra København	Ankomst Bestemmelsessted	Pris Enkelt Tur Kr.	Tur-Retur Kr.
Malmø	16⁰⁰	16¹⁵	10,00	17,00
„	16³⁰	16⁴⁵	10,00	17,00
„	16⁵⁵	17¹⁰	10,00	17,00
„	19⁰⁰	19¹⁵	10,00	17,00
Mannheim	9⁰⁰	14²⁵	77,00 + Rm. 64,00	
Marienburg	10¹⁵	18³⁵	80,00 „ „ 55,00	
München.....	9⁰⁰	16⁴⁵	77,00 „ „ 99,00	
„	10¹⁵	19²⁰	80,00 „ „ 70,00	
Norderney	15¹⁵	19²⁰	77,00 „ „ 36,00	
Nürnberg	9⁰⁰	15³⁰	77,00 „ „ 78,00	
„	10¹⁵	18¹⁰	80,00 „ „ 49,00	
Oslo	17⁰⁵	19⁴⁵	110,00	187,00
Paris.....	9⁰⁰	14⁵⁵	220,00	400,00
„	11⁰⁰	17³⁰	220,00	400,00
„	15¹⁵	21³⁵	220,00	400,00
Plauen.....	10¹⁵	17⁵⁰	80,00 „ „ 33,00	
Posen.....	10¹⁵	17⁰⁰	80,00 „ „ 28,00	
Prag	10¹⁵	16⁴⁵	80,00 „ „ 42,00	
Pressburg.....	10¹⁵	19²⁵		
Rotterdam	9⁰⁰	13⁴⁰	162,00	307,80
„	15¹⁵	19⁵⁵	162,00	307,80
Saarbrücken	9⁰⁰	16¹⁰	77,00 „ „ 70,00	
Stettin	10¹⁵	15⁵⁰	80,00 „ „ 15,00	
Stolp.....	10¹⁵	17¹⁵	80,00 „ „ 37,00	
Stuttgart	9⁰⁰	15¹⁰	77,00 „ „ 76,00	
Wangerooge	15¹⁵	18³⁵	77,00 „ „ 26,00	
Warschau.....	10¹⁵	19⁰⁰	80,00 „ „ 50,00	
Westerland	15¹⁵	19⁴⁵	77,00 „ „ 33,00	
Wien	10¹⁵	18³⁰	80,00 „ „ 82,00	
Wyk.....	15¹⁵	19²⁰	77,00 „ „ 33,00	
Zwickau	10¹⁵	17³⁰	80,00 „ „ 29,00	
Zürich	9⁰⁰	18³⁰	342,00	607,50

Ovenstaaende Tider og Priser var gældende i Sommeren 1934. Om faa Aar vil denne Tabel vises frem som et Bevis paa, hvor langt tilbage vi var dengang, og Flyvetiderne og Priserne vil til den Tid fylde lige saa meget som hele Bogen her.

3. KAPITEL.

LIDT OM MOTOREN OG DE TEKNISKE HJÆLPEMIDLER.

Konstruktionen.

FORUDEN at have de bedste Flyveegenskaber maa den moderne Trafikmaskine, for at den ikke skal blive for kostbar at flyve med, være konstrueret saaledes, at den kan tage det størst mulige Antal Passagerer med de mindst mulige HK.

Samtidig maa der imidlertid tages Hensyn til, at Hastigheden bliver saa stor som overhovedet mulig. Hastigheden er nu engang et af Flyvemaskinens væsentligste Fortrin fremfor alle andre Transportmidler. Tager man to Flyvemaskiner af samme Størrelse og med det samme Antal HK og lader dem flyve mellem København og Hamburg, da er det indlysende, at den Flyvemaskine, som har tilbagelagt Strækningen i den kortest mulige Tid, ogsaa har været den mest økonomiske paa Turen, idet den har brugt det mindst mulige Kvantum Benzin og Olie.

Der er altsaa tre Hovedfaktorer, som maa tages i Betragtning ved Konstruktion af den moderne Trafikflyvemaskine:

1) Flyveegenskaberne først og fremmest.
2) Hastigheden i Forhold til HK, og
3) Bæreevnen (den betalende Nyttelast) i Forhold til Hastigheden og HK,

og ud fra disse Formler udvikler der sig nu forskellige Typer indenfor Trafikflyvningen.

Der er de hurtige Post- og Passagermaskiner, beregnet for store Afstande, hvor det er mere vigtigt at udnytte de mange Hestes Kraft til Hastighed end til den størst mulige Vægt.

Der er de store Passager- og Gods-Maskiner til Befordring over kortere Distancer, hvor Bæreevnen er mere vigtig end Hastigheden, og hvor det hovedsagelig drejer sig om at faa den størst mulige Vægt transporteret pr. HK. Men ens er det alligevel for alle Typer, at det gælder om baade at udvinde den største Fart og den største Nyttelast pr. HK., hvad enten man saa har mest Brug for Fart eller Nyttelast.

Spørgsmaalet om en-motors eller flere-motors Flyvemaskiner spiller i denne Sammenhæng ikke nogen afgørende Rolle.

Naar man i Stedet for et enkelt Motoraggregat anvender flere Motorer — sædvanligvis tre, men indtil baade ti og tolv — saa er det dels for at skabe den størst mulige Sikkerhed og dels, fordi man endnu ikke er kommet saa vidt i Motortekniken, at man kan bygge enkelte Motoraggregater, der yder mere end op imod 1000 HK.

Vil man bygge meget store Trafikmaskiner, som f. Eks. den store DOX, som har 6 til 8000 HK, er man altsaa tvunget til at bygge flere Motorer ind i den samme Flyvemaskine.

De mange Motorer i den samme Flyvemaskine har dog en væsentlig Gêne, idet de forøger Mulighederne for Driftsforstyrrelser samtidig med, at de forringer Maskinens Driftsøkonomi.

Den moderne Trafikflyvemaskine, som er i Brug f. Eks. paa Verdens længste Luftrute, Amsterdam—Batavia, og som drives af Det Kongelige Hollandske Luftfartselskab K. L. M., eller det engelske Selskabs Maskiner, som gaar paa Britisk Indien, er alle forsynet med tre Motorer.

Skulde en af disse Motorer lide Havari under Flyvningen, er Maskinerne saaledes konstrueret — og fremfor alt ikke haardere lastet end — at de kan gennemføre Flyvningen med de to Motorer.

Det er dog kun paa de store oversøiske Ruter samt for en Del ogsaa paa Natruterne, at man alene af Hensyn til Drifts-

sikkerheden bruger flere-motors Flyvemaskiner, een Motor er under normale Forhold fuldtud tilstrækkelig.

Den moderne Motor er saa himmelvid forskellig fra Flyvemotoren blot for 10 Aar siden, at der slet ingen Sammenligning er med Hensyn til Driftssikkerheden nu og da.

Dengang var en Flyvemotor nærmest konstrueret som en lettere Automobilmotor, 4 til 6 Cylindre i Række efter hinanden. Benzin var ogsaa dengang ligesom nu Brændstoffet, hvormed Motoren blev drevet. I de første Aar eksperimenteredes meget med forskellige Principer, og særlig Totakts- eller Firetaktsprincipet kæmpede en Tidlang om Førerstillingen. Nu har Firetaktsmotoren sejret overalt i Flyveindustrien, ligesom den ogsaa har gjort det i Automobilindustrien.

Nu begynder derimod Kampen mellem Benzin- og Raaoliemotoren, og selv om Benzin-Flyvemotoren endnu stadig er Diesel-Flyvemotoren langt overlegen, kan det dog ikke nægtes, at Raaolien har store Fordele som Brændstof til Flyvemaskinen — bl. a. Oliens ringe Brandfare.

I Øjeblikket deler Flyve-Motorerne sig i mange Grupper, hvoraf to Hovedgrupper er: den luftkølede Motor og den vandkølede. Om disse to Grupper Motorer gælder det, som iøvrigt for de fleste af Undergruppernes Vedkommende, at de anvendes alt efter Flyvemaskinernes Formaal. I de store Trafikmaskiner f. Eks. anvendes fortrinsvis luftkølede, stjerneformede Motorer, fordi disse som Regel er lettere og mere driftssikre end de vandkølede. Hele det ret indviklede Vandkøleanlæg med Pumpe og Radiator giver ofte Anledning til Driftsforstyrrelser, som helt falder bort ved den luftkølede Motor, og særlig da under tropiske eller arktiske Forhold, hvor henholdsvis Varmen eller Frosten kan bringe Uorden i Køleanlægget.

Ved Flyvemaskiner, hvis Hovedegenskab skal være Hastighed, altsaa ved hurtige Jagere og andre Kampflyvemaskiner aller ved Racerflyvemaskiner, anvender man som oftest vandkølede Motorer med Cylindrene bygget i Række efter hinanden.

»Frontmodstanden«, som det hedder i Fagsproget, er naturligvis ikke saa stor ved en Motor med Cylindrene i Rækkeform som ved en Motor i Stjerneform. Men dertil kommer, at man — endnu — kan bygge langt større Motorenheder, eller »Aggregate«, af vandkølede end af luftkølede Motorer.

At Driftssikkerheden ved disse »Racer-Motorer« ikke er fuldt saa stor som ved de luftkølede, kan naturligvis være uheldigt nok, men paa den anden Side maa man jo være forberedt paa, at baade en Jager og en Racerflyvemaskine paa op imod et Par Tusind HK ikke er ufarligt Legetøj.

Der bygges ogsaa luftkølede Motorer med Cylindrene i Række efter hinanden, men det er kun mindre Maskiner til Sport og Træning. Ved større rækkeformede, luftkølede Motorer har man næsten altid Vanskeligheder med Kølingen af de bageste Cylindre.

Med den luftkølede, stjerneformede Motor — saaledes som Ellehammer i sin Tid opfandt den — er man i Virkeligheden meget nær det fuldkomne.

Medens et Motorstop ikke hørte til Sjældenhederne for en halv Snes Aar siden, saa er et Motorstop nu om Stunder et næsten ukendt Begreb.

Den moderne Flyvemotor bliver forarbejdet med den samme Omhyggelighed og Nøjagtighed som det fineste og mest kostbare Schweizer-Ur. Inden Motoren forlader Fabriken, har den gennemgaaet alle de Prøver, er blevet underkastet alle de Belastninger, der paa nogen Maade kan tænkes at forekomme ved praktisk Brug. Motoren er efter disse Prøver atter blevet skilt ad og efterset, samlet og atter prøvet, inden den forseglet og plomberet gaar ud fra Fabriken for at indgaa i Passagertrafiken.

Naar en Flyvemaskine derefter har fløjet ca. 350 Timer i regelmæssig Rutefart, skal den have Hovedeftersyn.

Det nytter ikke, at Flyveren kommer og fortæller, at Motoren aldrig har gaaet saa godt, som den gaar just efter de 350 Timers Flyvning.

Motoren bliver demonteret, den kommer paa Værksted,

bliver skilt ad, efterset og eftermaalt med de fineste Mikrometre. Visse af de bevægelige Dele i Motoren bliver udskiftet, selv om de overhovedet ikke udviser Slitage eller Defekt af nogen Art, medens de Dele af Maskinen, som ikke er fuldkommen i Orden, selvfølgelig bliver udskiftet og erstattet med nye.

Efter dette gennemgribende Eftersyn samles Motoren atter og bliver monteret i Prøvestand paa Jorden, hvor den faar en Fuld-Kraftprøve. Her faar den Lov til at spadsere, alt hvad Motoren kan trække. Gas- og Tændingsreguleringen bliver sat paa det højeste Maksimum. I den Tid Prøven varer, maa Motoren gaa med en Omdrejningshastighed, som den ellers aldrig faar Lov til at arbejde med oppe i Flyvemaskinen, og der er ustandselig Vagt ved Prøvestanden, som overvaager, at Temperaturen i Olien eller Vibrationerne i Motoren ikke skal foraarsage Katastrofer og Sprængninger.

Naar Motoren har gennemgaaet denne Ildprøve, bliver den stoppet, kommer atter paa Værkstedet og bliver skilt ad i de mindste Enkeltheder. Atter bliver den paa det omhyggeligste undersøgt og eftermaalt, om alle Dele har holdt til den vældige Prøve. Er alt i Orden, bliver Motoren samlet for anden Gang og indbygget i Flyvemaskinen, dog endnu ikke for at gaa ind i Rutefarten, men for endnu en Gang alene med Flyveren og Mekanikeren i Maskinen at foretage en Prøveflyvning paa op imod 1 Time. Saa først er den klar til at gaa paa de næste 350 Timers Flyvning med Passagerer.

Nu kunde det maaske være helt interessant at faa et lille Kig ind i Førerhuset paa en moderne Trafikflyvemaskine og se, hvor mange Instrumenter og Grejer Flyverne har at passe under Flyvningen. Man faar derved ogsaa et godt Indblik i alle de tekniske Foranstaltninger, der er truffet for at gøre Flyvningen lige saa sikker og stabil som al anden Trafik.

Der er først og fremmest Sæderne til de to Flyvere, som afvekslende fører Maskinen. Saa er der de to Rat med Ratsøjler og Hamlerne, hvormed Flyverne hver for sig kan styre Maskinen.

Instrumenterne.

Andetsteds i Bogen har jeg forklaret, hvorledes Styringen af en Flyvemaskine foregaar, saa det er ikke nødvendigt at gentage det her. Derimod kræver de forskellige Instrumenter nok en mere indgaaende Forklaring.

Instrumenterne kan passende deles i to Hovedgrupper. En Gruppe, som alene vedrører Motor- og Belysningsanlægget, og en Gruppe, som alene vedrører Styringen og Navigeringen af Flyvemaskinen.

Til den første Gruppe hører Motorernes Omdrejningstællere, Olietryksmaalerne, Termometre, Benzin- og Oliestandsmaalere, Jalusikontrol etc. etc. Hele denne Gruppe kræver ikke megen Forklaring, de fleste af Instrumenterne er Gengangere fra Automobilet.

Derimod kræver Styrings- og Navigeringsinstrumenterne nærmere Omtale.

Om Dagen, i fint, højt, klart Vejr, er der ikke megen Brug for disse Instrumenter, maaske lige med Undtagelse af Kompasset. Enhver blot nogenlunde øvet Flyver kan under almindelige Forhold let flyve uden baade Krængnings- og Hældningsmaaler, Højdemaaler og Drejningsviser.

Men naar Vejret er »møsket« og usigtbart — naar det regner og er mørkt — naar Flyveren skal til at flyve »Blindflyvning« — saa er alle disse Instrumenter af afgørende Betydning.

Saa er der først og fremmest Fartmaaleren, som viser Flyveren, om der er tilstrækkelig Hastighed paa Maskinen til at have fuld Styrbarhed over den; at f. Eks. Maskinen lavt over Jorden ikke efterhaanden har mistet saa meget Fart, at den pludselig »synker igennem«, »dykker« paa Næsen, »skrider ud« eller foretager sig andre i lav Højde farlige Bevægelser grundet paa for ringe Hastighed. Thi Farten er — som andetsteds nævnt — det halve Liv for Flyveren. Med fuld Fart paa Maskinen er der fuldt Tryk paa Rorene, og disse kan da holde Maskinen paa ret Køl og bringe den i Balance fra snart sagt enhver unormal Stilling. Men uden Fart er det Slut, og

derfor har en veludrustet Flyvemaskine altid en à to gode Fartmaalere ombord.

Men saa er der den »tværskibs« Balance; den skulde man tro ikke var noget større Problem, og dog er den tværskibs Stabilitet ikke saa lidt vanskelig. Ikke i klart Vejr naturligvis, naar man kan styre efter Horisonten og Landskabet under sig. Men naar Taage og Mørke lukker for Sigten om Maskinen, er det ikke altid lige let at vide, om Maskinen i et givet Øjeblik befinder sig i et skarpt Sving, eller om den blot krænger stærkt over. Fornemmelsen er nemlig den samme for Flyveren.

Dersom f. Eks. Maskinen krænger stærkt til venstre, bliver Flyveren naturligvis derved trykket over mod den venstre Side af Sædet i Førerhuset. Men nøjagtig det samme sker, dersom Maskinen af en eller anden Aarsag drejer lidt af til højre, saa bliver Flyveren ogsaa trykket over i venstre Side af Sædet. Men Fornemmelsen er for begge Bevægelserne, baade ved Krængningen og i Svinget, ganske den samme. Selv »Libellen«, d. e. Vaterpasset, reagerer ganske ens i begge Tilfælde.

Tænker man sig f. Eks., at Maskinen krænger stærkt over til venstre, men at Flyveren tror, Maskinen er i Færd med at dreje til højre, saa vil han naturligvis reagere med en Kontrabevægelse af Sideroret, d. v. s. dreje til venstre.

Maskinen, der i Virkeligheden hænger til venstre, vil saa gaa ind i et ganske normalt Venstresving og blive der, indtil Flyveren paa Kompasset opdager, at hans Rorkorrektion var forkert.

Og sætter vi nu, at Maskinen af sig selv, ved et pludseligt Vindstød, giver sig til at dreje af til højre, medens Flyveren tror, at Maskinen krænger venstreover, vil han naturligvis give Kontraror med Klapperne, altsaa lægge Maskinen til højre, hvorved Maskinen i Virkeligheden blot fortsætter det Sving, den selv har paabegyndt.

Libellen, d. e. Vaterpasset, siger intet om disse Fejlmanøvrer, den reagerer kun, saafremt Maskinen hænger til en af Si-

derne, naar man flyver ligeud — eller dersom Maskinen hænger for meget, respektive for lidt i et Sving. Ved normalt Sving saavel som ved normal Ligeudflyvning staar Libellen paa 0.

Indtil man opfandt »Gyrorektoren«, var det da ogsaa meget vanskeligt at holde en Flyvemaskine i Kurs og paa ret Køl i tæt Taage eller i Mørke. Ofte kunde man i tidligere Tid se en Flyver, der under en Øvelsesflyvning var fløjet ind i en Sky, pludselig komme tumlende ud af Skyen med Maskinen i Spind. Han havde mistet Ligevægtsfornemmelsen deroppe i »Mælken« og kunde først rette Maskinen op igen, naar han kom klar af Skyen og fik Jorden og Horisonten at styre efter.

Men »Gyrorektoren« ændrede med et Slag dette Forhold, og nu flyver man lige sikkert og lige stabilt under alle Forhold.

»Gyrorektoren« eller Gyroskopet reagerer nemlig kun for Krængning, den staar til enhver Tid lodret, og Flyveren kan derved let konstatere, om Maskinen »hænger« i Luften, eller om Maskinen drejer, ogsaa naar Maskinen baade drejer og krænger samtidig. Gyrorektoren er saa at sige Flyverens kunstige Horisont.

De samme Vanskeligheder, som man tidligere havde med den tværskibs Stabilitet i Taage og Mørke, havde man nemlig ogsaa i den langskibs Retning. Libellen reagerer heller ikke korrekt her, thi den vil selv i et ganske normalt Loop ogsaa stadig vise 0. Men ogsaa for langskibs Bevægelser reagerer Gyrorektoren øjeblikkelig og viser straks enhver Stigning eller Dykning af Maskinen.

Da det er af stor Vigtighed, at Flyveren straks kan korrigere enhver forkert Bevægelse i Flyvemaskinen, er det imidlertid ikke tilstrækkeligt at have Gyroskoper i Forbindelse med den langskibs og den tværskibs Styring, der findes ogsaa en gyroskopisk Drejningsviser i de fleste Maskiner.

Kompasset er naturligvis en god Retningsviser, men det tjener hovedsagelig til at holde Kurs efter. Til Styring af Ma-

skinen i sideværts Retning og under særlig vanskelige Forhold reagerer Kompasset imidlertid for langsomt, der har man den gyroskopiske Retningsviser.

Et øvet Blik paa Instrumentbrættet, og Flyveren kan altsaa straks se, om Maskinen drejer, om den krænger, stiger eller dykker, og derefter straks give den Ror-Reaktion, der kræves.

Førerrum Fokker F XVIII.

Se Billederne Side 65.

1. Ur.
2. Viser om Maskinen ligger vandret langskibs (Gyroskop).
3. Højdemaaler.
4. Omdrejningstæller for Motor.
5. Benzinmaaler.
6. Olietryksmaaler.
7. Thermometer.
8. Tændingsafbryder.
9. Hovedafbryder.
10. Startmagnet.
11. Kompas (magnetisk).
12. Viser om Maskinen gaar op eller ned.
13. Fartmaaler.
14. Drejningsviser (Gyroskop).
15. Som 2, men ved Vædske i Stedet for med Gyroskop.
16. Krængningsmaaler (Libelle).
17. Jalusikontrol.
18. Karburator-Varmekontrol.
19. Ampèremeter.
20. Belysningsafbrydere.
21. Igangsætter til 2, 12 og 14.
22. »Snapsehaner« til Motorer.
23. » » »
24. Rat til Balanceklapperne (52).
25. Ratsøjle (Pinden) til Højderoret.
26. Hammel til Sideroret.

27. Haandbremse.
28. Gashaandtag.
29. Tændingshaandtag.
30. Automatisk Vinduesvisker.
31. Førersæde.
32. Sæde for Reservepilot og Telegrafist.

Radioen.

Hvad kunde det imidlertid nytte, at vi havde en Flyvemaskine saa stabil, at den laa som et Bræt i Luften selv i den værste Storm, at man havde Motorer saa driftssikre som en Dampmaskine, dersom man ikke havde faaet Radioen til Hjælp til at finde Vej igennem Taage og Mørke.

Radioen — sammen med Flyvemaskinen den mest vidunderlige af alle Opfindelser — vil i de nærmeste Aar fuldkommengøre Lufttrafikken og Haand i Haand med Flyvemaskinen revolutionere Verdenstrafikken.

Faa Sekunder efter at en Trafikmaskine er startet fra Lufthavnen, ruller Flyveren Luft-Antennen ud og har da øjeblikkelig Radioforbindelse med den Lufthavn, som han lige forlod. Og nu kan Vejret være regnfuldt eller taaget, eller det kan være mørk Nat, Flyveren vil stadig gennem Radioen være underrettet om, hvilken Kurs han skal holde, og hvilken Rute han skal følge.

Skulde Vejrforholdene under Flyvningen forværres, og Taagen eller Mørket efterhaanden hvile tæt over den Lufthavn, Flyveren skal lande paa, vil det endog igennem Radioen være muligt at dirigere ham over til en anden Lufthavn eller til en Nødlandingsplads, saaledes at Maskinen altid kan komme sikkert i Havn.

Dette foregaar hovedsagelig ved Hjælp af den moderne Radiopejling. For at opnaa nøjagtig Pejling af et Luftfartøj er mindst to Radiopejlere nødvendige. For Eksempel en i Kastrup og en i Odense.

Naar Natflyveren befinder sig et eller andet Sted nede over Østersøen, f. Eks. paa Vej fra Amsterdam til København, men i Mørket og Taagen mener at være kommet ud

af Kurs, da kalder han Pejlestationen i København og beder om at faa opgivet sin Position. Radiopejlerne i Kastrup og i Odense træder saa i Funktion. Og medens Flyveren udsender stadige Signaler, finder begge Stationer ved Hjælp af en Søge-Rammeantenne ud af, i hvilken Retning de hører Signalerne. København naturligvis i Sydvest og Odense Syd-Sydvest, 1 Streg til Syd. Efter at København og Odense indbyrdes har konfereret disse Kurser, er det en let Sag for Radiotelegrafisten i København at finde Flyveren paa sit Pejlkort, og ca. 50 Sekunder efter at Flyveren har anmodet om sin Position, er Kastrup i Stand til at opgive ham denne.

Saaledes ligger der spredt over hele Europa, ja, snart sagt over hele Verden, Radiopejlere og Radiostationer, som korresponderer indbyrdes, og som altid er til Disposition for Ruteflyverne.

Hele dette Pejlesystem betyder for Flyveren det samme, som Fyrtaarnet og Fyrskibet betyder for Sømanden. Endnu er alle disse Anlæg kun i deres Vorden, men engang om en 10—20 Aar vil Radiopejlere og Radiofyr lede de store Super-Linere saavel som de smaa Sportsflyvemaskiner frem ad Luftvejene Verden over.

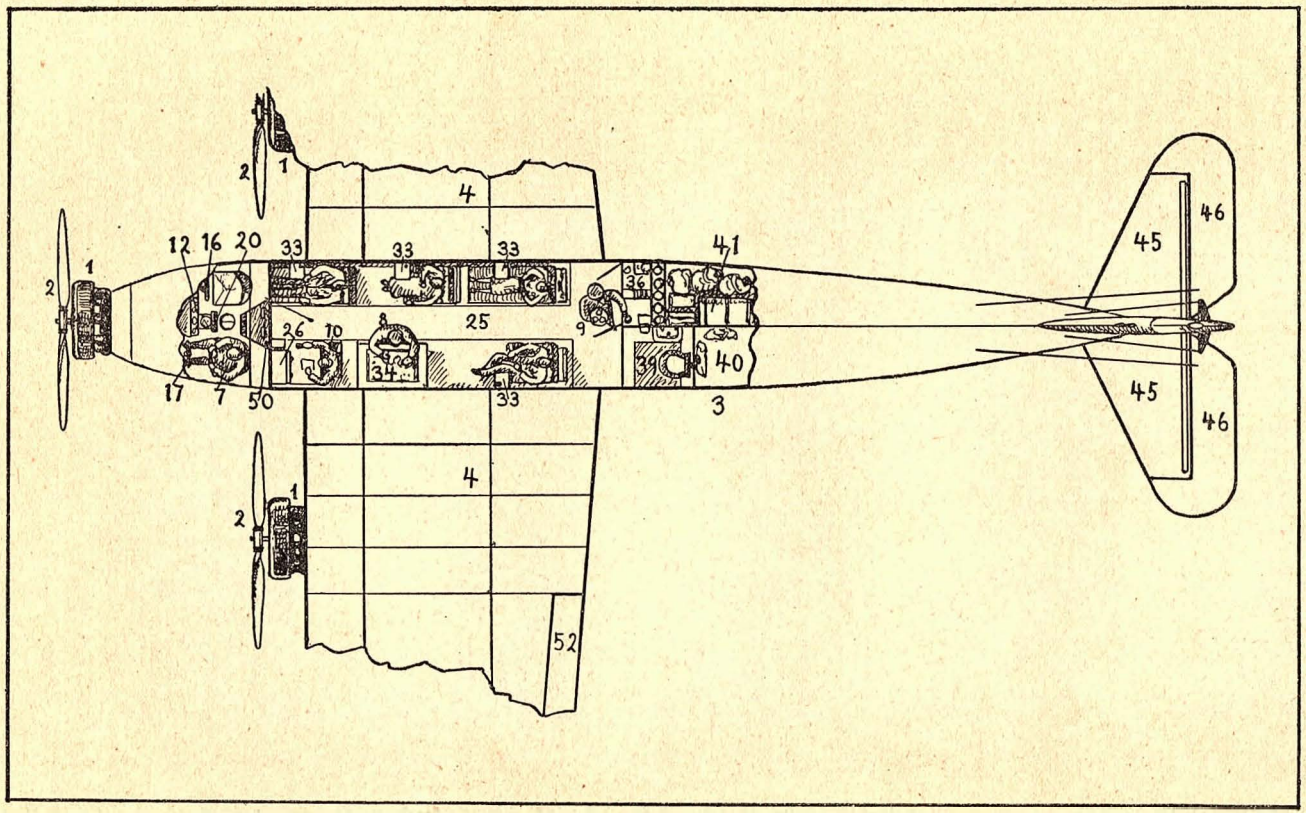
Fjernsynet vil til Slut fuldkommengøre Lufttrafikken, saaledes at de mægtige Luftfartøjer Sommer og Vinter, ved Dag og ved Nat — og selv i tæt Taage vil afgaa og ankomme planmæssigt og uden den ringeste Driftsforstyrrelse.

Fjernsynet vil blive Natflyverens Øje.

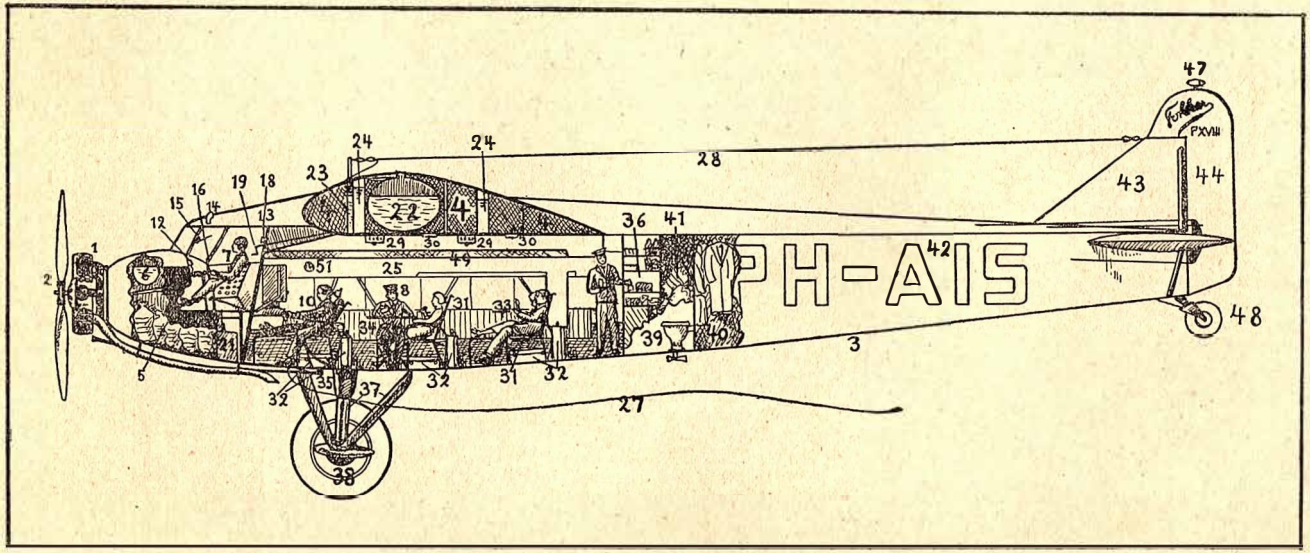
Snit af K. L. M.s Ruteflyvemaskine Amsterdam—Batavia.

Se Billederne Side 78 og 79.

1. 3 amerikanske Pratt & Whitney »Wasp Motorer« paa 425 HK hver. — For at formindske Luftmodstanden er Motorerne monteret med »Townend Ringe«.
2. 2-bladet Metalpropel.
3. Fuselage, konstrueret af Staalrør.
4. Bæreplan.
6. 3 Olietanke, hver paa 60 Liter.



1
2
12
16
20
33
33
33
4
41
36
25
9
26
10
8
34
39
40
17
7
50
33
3
45
46
45
46
4
1
2
52


PH-AIS
FXVIII

13. Førerhuset er fuldkommen lukket og monteret med Skydevinduer.
16. Rattet bevæger ved Drejning Balanceklapperne (52). Ved Bevægelse frem og tilbage i Flyveretningen bevæges Højderoret (40).
17. Hamlen til Sideroret (44).
22. 3 Benzintanke med en Kapacitet paa tilsammen 2010 Liter, giver Maskinen en Aktions-Radius paa ca. 1800 km i ca. 8 Flyvetimer.
25. Kabinen er helt lukket og forsynet med Skydevinduer.
26. Radioinstallation, baade til Telefon og Telegraf (Transmission og Reception).
31. Magelige Klubstole, som Passagererne selv kan indstille efter Behag.

1. Motor.
2. Propel.
3. Fuselage.
4. Plan.
5. Postrum.
6. Olietank.
7. Chefpilot.
8. Reservepilot.
9. Mekaniker-Steward.
10. Radiotelegrafist.
11. Reservepilotens Plads.
12. Instrumentbræt.
13. Førerhus.
14. Ventilator til Førerhuset.
15. Vinduesvisker.
16. Rat til Balanceklapper.
17. Hammel til Sideroret.
18. Instrumentbelysning.
19. Indstillingsmekanisme til Haleplanet.
20. Gas- og Tændingsregulering.
21. Startbatteri.

Junkers G. 38 »Den flyvende Vinge« 1931.

Moderne tre-motors Junkers med Spaltevinger. Flyver paa Stockholm—Helsingfors Ruten. 1932.

80 B

K. L. M.-Natpost-Flyvemaskine. Tre-motors hollandsk Fokker, F XII 1932.

Engelsk de Havilland »Dragon«. Hurtig to-motors Trafikmaskine til 8 Personer. Hastighed 260 km. 1934.

22. Benzintank.
23. Benzinstandsglas.
24. Planbjælker.
25. Kabine.
26. Radiostation.
27. Rulleantenne.
28. Fast-Antenne.
29. Kabine-Ventilation.
30. Kabine-Lys.
31. Indstillelige Klubstole.
32. Haand-Bagage.
33. Klapbord.
34. Skrivebord.
35. Centralvarme.
36. Køkken.
37. Understel.
38. Hjul med Bremser.
39. Toilet og Haandvask.
40. Garderobe.
41. Fragtrum.
42. Registreringsbogstaver.
43. Halefinne.
44. Sideror.
45. Stabilisator.
46. Højderor.
47. Positionslanterne.
48. Halehjul.
49. Bagagerum.
50. Dør til Førerhuset.
51. Ur.
52. Balanceklapper.

Hvorledes styres en Flyvemaskine?

Paa de store Luftlinere er der baade Haandbremse, Pedaler og Rat, omend de bruges noget anderledes end paa en Automobil.

Paa en Sportsflyvemaskine er der kun sjældent Rat. Der foregaar Styringen ved Hjælp af en lodret staaende Styrestang, »Pinden«, og en Hammel, som man betjener med Fødderne. Med »Pinden« betjenes Højderoret og Balanceklapperne.

I Trafikflyvemaskinerne er »Pinden« kun i Forbindelse med Højderoret. Her bevæges Balanceklapperne med et Rat, der er anbragt lodret i den øverste Ende af »Pinden«.

Naar man fører »Pinden«, respektive Rattet, fremover, gaar Maskinen paa Næsen, den gaar altsaa nedad, og naar man fører »Pinden« tilbage ind imod sig, da stiger Maskinen.

Lægger man »Pinden« over til venstre, eller drejer Rattet til venstre, vil Maskinen øjeblikkelig krænge over til denne Side, og omvendt, naar man lægger Roret den modsatte Vej.

Samtidig med Sidebevægelserne i »Pinden« maa Benene følge efter paa Hamlen.

Strækker man f. Eks. venstre Ben ud, saa drejer Sideroret Maskinen til venstre, og strækker man højre Ben ud, gaar Maskinen til højre. Altsaa omvendt Cykelstyrets Virkning.

Hvis man vil foretage et Sving til venstre, maa man derfor foretage følgende Manøvre:

Ved at skyde »Pinden« over mod venstre Knæ lægger man Maskinen over paa venstre Side, idet man samtidig strækker venstre Ben ud og derved drejer Sideroret ligeledes til venstre. Maskinen gaar da, saafremt Bevægelsen er rigtig udført, smukt ind i Svinget.

Drejer man Sideroret for stærkt, saaledes at Svinget bliver for skarpt i Forhold til Maskinens Krængningsvinkel, rutscher Maskinen grundet paa Centrifugalkraften udad i Svinget. Den kurer, siger man.

Omvendt, saafremt man lægger »Pinden« for meget over til venstre og derved faar Maskinen til at hælde for stærkt til denne Side, uden at man trykker Sideroret tilsvarende kraftigt ud med venstre Ben, vil Maskinen glide indad i Svinget; en begyndende »Vingeglidning«. En rigtig »Vingeglidning« — eller »sideslip« som det hedder i Flyversproget — laver

man ved at give »omvendt Ror«, man trykker »Pinden« over til venstre samtidig med, at man giver Sideroret højre Ben, Maskinen vil da rutsche sidelæns nedad.

Denne Manøvre er f. Eks. af stor Værdi, naar en Flyvemaskine skal lande paa ganske lille Plads, eller i Landingen er kommet for langt ind over Begrænsningen. Saa kan man, uden at Maskinen faar nogen nævneværdig Hastighed fremad, tabe Højde og derved komme ned paa Landingspladsen under en uden at løbe den Risiko at komme for langt. I det Øjeblik Maskinen er nogle Meter over Jorden, retter man den op fra Vingeglidningen ved at give venstre Ben og højre »Pind« — forudsat Maskinen ligger til venstre — og lander Maskinen paa normal Vis.

Ellers er den normale Bevægelse for Rorene, baade naar man flyver i Sving, og naar man skal afparere en »Bø«, venstre »Pind«, venstre Ben og omvendt.

Det er uhyre enkelt og let, selv om man naturligvis ikke alene ved at læse denne Bog kan lære at styre en Flyvemaskine.

Det første, man lærer, er ikke — som mange maaske vil tro — Start og Landing, men derimod at flyve lige ud og dreje nogle smukke Kurver.

Dette læres ikke alene ved opmærksom Læsning om Maskinens og Rorenes Bevægelser og indbyrdes Korrespondance, men oppe i Luften hos Flyvelæreren. Man maa have praktisk Undervisning i en Skoleflyvemaskine.

Enhver Skoleflyvemaskine har dobbelt Styring, saaledes at Eleven, naar Læreren har foretaget den første Start og bragt Maskinen i Sikkerhed i en passende Højde, kan overtage Føringen, eller i alle Tilfælde gøre Forsøg derpaa.

Til at begynde med kan det nok falde lidt vanskeligt baade at skulle holde Maskinen i Tværskibs- og i Langskibs-Stabilitet og samtidig passe Sideroret.

Pludselig opdager man maaske, at Maskinen hænger forfærdeligt til højre, og mens man korrigerer Krængningen, opdager man, at Maskinen med rasende Fart er paa Vej næ-

sten lodret mod Jorden; det er nogle forfærdelige Krumspring, en Begynder kan slaa paa den Maade.

Men længe varer det ikke, inden man har den rette Følelse for Rorenes indbyrdes Virkning og Maskinens Stabilitet, og saa kan man begynde at tage fat paa Start og Landing.

Først ruller Eleven Maskinen helt over til Flyvepladsens Begrænsning for at tage Tilløb op imod Vinden. Det er en letsindig og daarlig Flyver, der ikke til sin Start gør Brug af Flyvepladsen i hele dens Udstrækning. Jo mere Højde Maskinen har faaet, inden den naar Flyvepladsens Begrænsning, desto bedre og mere sikker er Starten.

Efter at Eleven har kørt Maskinen op imod Vinden og overbevist sig om, at han starter nøjagtigt i Vindretningen, giver han fuld Gas paa Motoren og trykker »Pinden« godt langt frem under den første Del af Starten. Derved gaar Halen til Vejrs. Maskinen forlader i denne Stilling ikke Grønsværen, selv om den kommer op paa fuld Flyvehastighed.

Naar Hastigheden er stor nok til, at Maskinen kan flyve, det vil sige ikke alene flyve, men naar Hastigheden er stor nok til, at Maskinen er fuldt manøvredygtig i Luften, trækker Eleven »Pinden« langsomt til sig, hvorved han sænker Halen paa Maskinen og den begynder at hæve sig.

Paa Hastighedsmaaleren foran sig kan Eleven til enhver Tid se, om han har tilstrækkelig Flyvehastighed, om han trækker Maskinen for meget til Vejrs, hvilket naturligvis sætter Hastigheden ned, eller om han holder »Pinden« for langt fremme, dykker for stærkt og derved giver Maskinen for stor Fart.

Særlig i Start og Landing er det nødvendigt at have den rette Hastighed paa Maskinen, thi kommer man ned under en vis Fart, gaar Lufttrykket af Rorene, og de mister da deres Virkning; Maskinen hænger som en »død Sild« i Luften, krænger maaske over paa Siden og gaar i Spind eller gaar paa Næsen i lodret Dykning.

Dersom Maskinen har tilstrækkelig Højde, spiller dette

naturligvis ingen Rolle, da Flyveren saa har Tid nok til at tage Maskinen ud, baade af Dykningen og af Spindet, men i ringe Højde er det farligt, og derfor indprenter enhver Flyvelærer sin Elev tidlig og silde, at Hastigheden er det halve Liv.

En Flyvemaskine kan ikke saaledes som en Automobil eller et Skib holde stille i Luften eller sætte Maskinen paa halv Kraft, medens Føreren overvejer en vanskelig Situation.

Til Gengæld har Flyvemaskinen uendelig større Manøvredygtighed, idet den foruden at dreje til venstre og til højre baade kan gaa op og ned, men Hastighed maa der til, Hastigheden giver Tryk paa Rorene, Hastigheden holder Maskinen i Balance.

Naar nu Eleven har lært at lave en fin Start og kan holde Maskinen ikke alene paa ret Køl, men ogsaa paa Kurs, saa begynder Landingerne.

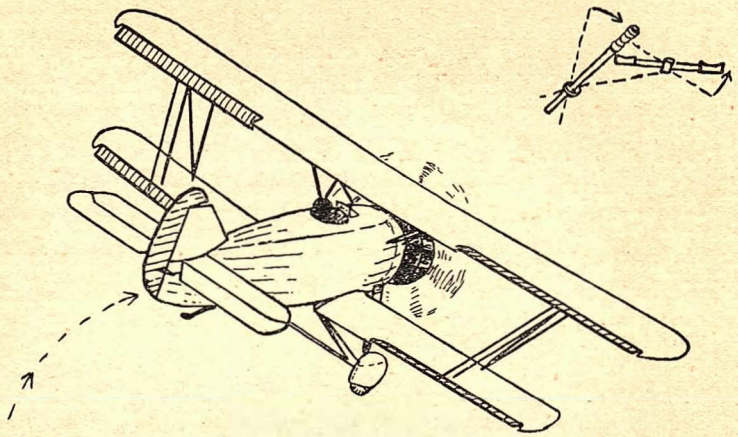
Man nærmer sig Pladsen i en passende Højde, og i en passende Afstand fra Landingsfeltet stopper man Motoren, hvorefter »Pinden« skydes frem. Halen løftes, og Maskinen begynder sin Glideflugt ned mod Jorden.

Jo længere man skyder »Pinden« frem, desto mere paa Næsen gaar Maskinen, og desto større bliver Hastigheden. Jo mere man trækker »Pinden« til sig, desto fladere bliver Glidningen, desto mindre Hastigheden. Her gælder det først og fremmest at passe paa, at man ikke »flader« saa meget ud, at Hastigheden gaar for meget af Maskinen, inden Hjulene er ved at tage Jorden.

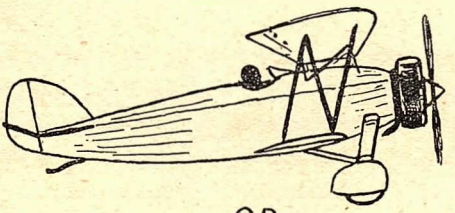
Naar Eleven med jævn Hastighed er kommet ind over Begrænsningen, og Hjulene nærmer sig Marken, trækker han langsomt og forsigtigt »Pinden« til sig, og efterhaanden som Hastigheden gaar af Maskinen, synker den igennem, og snart tager Hjulene Jorden.

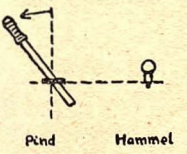
Der hører en ikke ringe Beherskelse og Ro til at foretage en god Landing, og man maa have en fin Føling med »Pinden«.

Kommer Maskinen ned med for stor Hastighed, er den tilbøjelig til at springe til Vejrs igen og lave nogle lange Hop

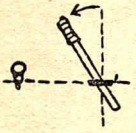


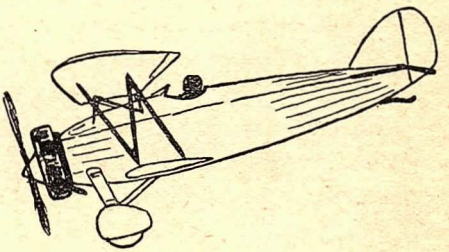
HØJRE SVING



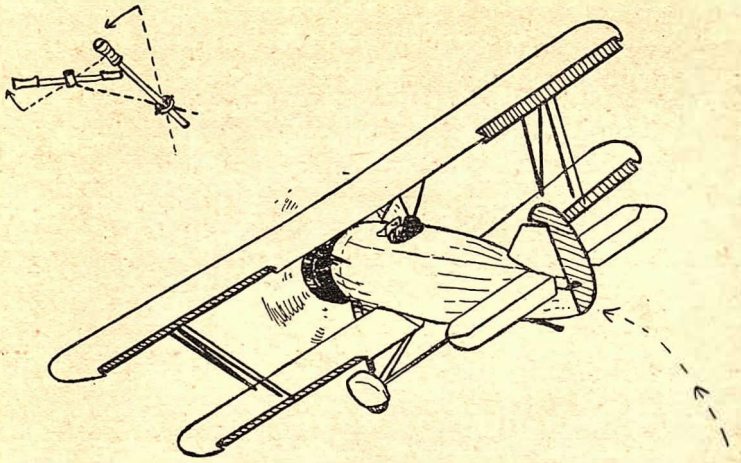


OP

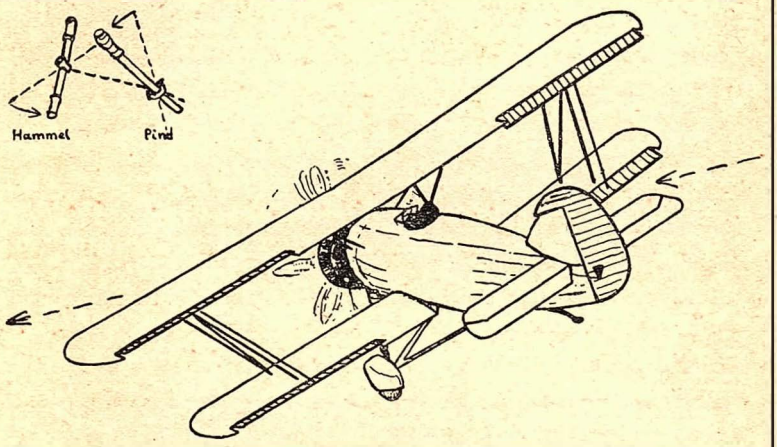




NED



VENSTRE SVING



VINGEGLIDNING TIL VENSTRE

*

hen over Grønsværen. Det hedder at »høne«. Og tager man Hastigheden helt af Maskinen, medens man endnu har for stor Højde paa, saa falder den »igennem« og lander med et Bump paa Hjulene. Det hedder en »Pandekage«.

Den fineste Landing faar man ved at komme ind over Begrænsningen efter allerede at have taget en Del af Farten af Maskinen, for i nogle ganske faa Meters Højde at svæve Maskinen af og saa efterhaanden nærme sig Marken med mindre og mindre Hastighed, idet man gradvis trækker »Pinden« nærmere og nærmere til sig.

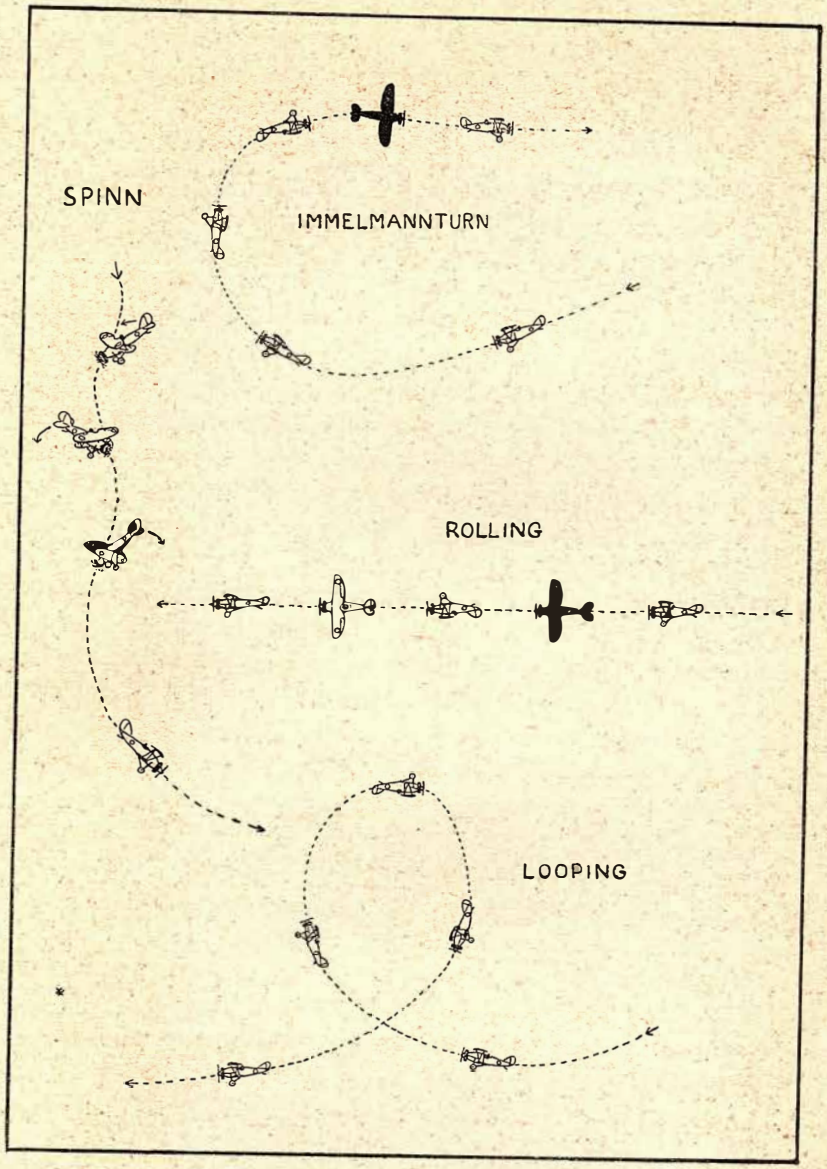
I det Øjeblik Maskinen kommer under sin Flyvehastighed, maa man saa beregne det saaledes, at Halen og Hjulene tager Jorden samtidig — en saakaldt »Trepunktslanding« — saa er man sikker paa Ros af Flyvelæreren og Beundring af Kammeraterne, for Trepunktslandingen er den øvede og erfarne Flyvers Form for Landing.

Hvad den erfarne og øvede Flyver iøvrigt kan lave af indviklede Manøvrer, er der næsten ingen Grænser for. Jeg skal blot nævne: Looping, Spinding, Rolling, Immelmannturn, Rygflyvning og meget andet. Men her at forklare, hvorledes disse Manøvrer udføres, vilde være alt for vanskeligt.

Det er imidlertid kun Militær- og Kunstflyvernes Sag at præstere alle disse kunstfærdige Manøvrer, og selv om Trafikflyverne paa de store Trafikflyvemaskiner saa godt som alle er rekrutteret blandt de ældste og bedste Militærflyvere, risikerer man ikke at komme ud for den Slags Manøvrer med en Trafikflyvemaskine. De gamle Trafikflyvere kender alle disse Manøvrer ud og ind og vil paa et hvilket som helst Tidspunkt være i Stand til at klare en hvilken som helst Situation, men deres Opgave er ikke at udføre de mest halsbrækkende Manøvrer; deres Opgave er ikke Kampflyvningens nervepirrende og farlige Leg.

Naar man ser paa Billedet fra Førersædet, med dens Mængder af Instrumenter og Visere, er det indlysende, at det ikke er enhver ung Flyvers Sag at føre en Trafikflyvemaskine.

Som Regel bliver Trafikflyver-Aspiranterne udvalgt blandt


SPINN
IMMELMANNTURN
ROLLING
LOOPING

de dygtigste Militærflyvere med Hundreder af Flyvetimers Erfaring bag sig. Vanskelige Kursus i Navigering, Telegrafi og Blindflyvning maa de unge Trafikflyvere gennemgaa, inden de bliver betroet en Rutemaskine.

»Men hvordan kan det da være, at man saa tit hører om Flyveulykker, naar Flyvning er saa sikker, som vi her læser?« vil mange spørge.

Ja, det har mange Grunde. Intet kan være mere sikkert end den moderne Trafikflyvning. Men der er lige saa stor Forskel paa Trafikflyvning og Militær- eller Kapflyvning, som der er paa at køre i Sporvogn og sejle med Undervandsbaad.

Naar man læser om et Flyveuheld, saa fæster man sig ikke ved, om det er en Militærflyver, en Rekordflyver eller en Trafikflyver, der har haft Uheld..... En Flyver er for de fleste, og navnlig for ældre Mennesker, en Flyver. —

Men Faktum er, at man næsten aldrig hører om alvorlige Uheld for Trafikflyvemaskiner i fast Rutefart. Det er næsten altid Militærflyvere, der rammes af Ulykken, naar de under Udøvelsen af deres farlige Haandtering maa byde sig selv og Materiellet den yderste Belastning. Ligesaa er det med Rekord- og Konkurrenceflyvningen og desværre ofte ogsaa med Sportsflyvning.

Hertil kommer saa, at et mindre Flyveuheld i Kina eller i Sydamerika for Pressen ofte er bedre Stof end en større Jernbaneulykke i Sønderjylland.

Faldskærmen betyder for Militærflyveren en meget stor Hjælp, og utallige Militærflyvere kan takke »Paraplyen« for, at de endnu er blandt de levendes Tal.

Hvem husker ikke vor egen populære Pioner Bjarkovs modige Daad, da han »jumpede« ud af Maskinen, efter at Vingerne var sprængt? Jeg maa vist hellere fortælle, hvordan det gik til.

Der havde vist sig nogle Vanskeligheder med en bestemt Flyvemaskinetype hos Militæret, en Slags Planvibration, ved Hastigheder paa over 250 Kilometer. Det havde nær kostet den unge Flyver Clauson-Kaas Livet nede i Sønderjylland.

Da besluttede »Kov« selv at undersøge, hvad der var i Vejen med Maskinerne. Med sin Faldskærm snøret til Ryggen startede han en høj, klar Sommerdag og tog straks Højde paa. Stadig opad lod han Maskinen trække, 1000 — 2000 — 3000 Meter, højere og højere ud over Kalvebod Strand.

Saa med et satte han Maskinen lodret paa Næsen, gav Motoren fuld Gas og drønede med alle 350 HK paa Motoren for fuld Fart nedad mod Jorden. Hastighedsmaaleren røg øjeblikkelig i Vejret, 200 Kilometer, 250 Kilometer, 300 Kilometer. Farten lød som et rasende Vræl i Stag og Ror. Saa paa een Gang mærkedes en sagte Rysten i Styrepinden, en ubetydelig Vibration, der pludselig eksploderede op til et Brag, et Skrald, idet begge Planerne formelig blev revet af Kroppen paa Maskinen, der fortsatte det rasende Fald nedad, hvirvlende rundt som en vingeskudt Fugl.

Naar Bjarkov selv beretter om denne Tur, hvad han forøvrigt kun ugerne gør, saa plejer han, naar han kommer til dette Punkt i Beretningen, at sige:

»Nu er det vist paa Tide at staa af, tænkte jeg, hvorefter jeg overlod Resten til »Paraplyen«. Og her er jeg.«

Hvor dybt Flyvemaskinen borede sig ned i Kalvebod Strand, og om den nogen Sinde blev fundet igen, ved jeg ikke. Men Bjarkov fandt ud af Fejlen ved Maskinen, en brav Daad for sine Kammerater.

Bjarkov blev derved Medlem af den berømte og enestaaende »Caterpillar Club«, en international Forening, som kun optager Flyvere, der saa at sige med Døden i Hælene har forladt Maskinen i Luften og reddet sig med Faldskærmen.

Foruden Bjarkov er herhjemme kun Søløjtnant Harms og Poul Olsen Medlem af »Caterpillar Clubben«, der iøvrigt kun tæller nogle faa Hundrede Medlemmer Verden over — altsaa en meget eksclusiv Klub.

4. KAPITEL.

STORE PRÆSTATIONER.

1) *Isflyvningerne 1929.*

En ganske lille Forsmag paa Flyvemaskinens praktiske Betydning og Anvendelighed fik man i Isvinteren 1929. Det var en ganske usædvanlig haard Vinter.

I Dage, Uger og Maaneder viste Termometret næsten til Stadighed 15° Frost, og ofte drog hærgende Snestorme hen over Land og Rige.

Man læste i Aviserne om Trafikvanskeligheder overalt, saavel paa Landjorden som paa Søen.

Jernbanelinierne føg til i Stormen, og Togene sneede mange Steder inde. Paa visse Strækninger kunde Jernbanefarten overhovedet ikke gennemføres.

Stort bedre gik det ikke i vore mange Sunde og Bælter. Frosten meldte sig med en saadan Pludselighed, at den straks lammede hele den mindre Skibsfart, og efterhaanden som Kulden tog til i Styrke og Varighed, lagde Ismasserne ogsaa den store Skibsfart, Færgerne og Rutebaadene de største Hindringer i Vejen.

Alt, hvad Staten og Havnevæsenet raadede over af Isbrydermateriel, blev taget i Brug, men kun de allervigtigste Hovedhavne- og Ruter lykkedes det foreløbig at holde aabne, og længe varede det ikke, inden Ismasserne ogsaa her blev det forhaandenværende Materiel for mægtige.

Der blev telegraferet til Rusland efter Hjælp fra de umaadelig stærke, russiske Isbrydere, som er vant til at kæmpe med Isen oppe i den botniske Bugt.

Det var den berømte Isbryder »Krassin«, der blev sendt til København.

I Kampen mod Isen var man efterhaanden tvunget til helt at koncentrere sig om Københavns Havn, Sundet og de vigtigste Kattegat-Ruter. Alle andre Vande havde Isen forlængst tillagt med ubrydelig Magt.

Situationen var meget alvorlig.

Mange Landsdele — særlig Smaaøerne — var i Ugevis afskaaret fra Omverdenen uden Adgang til de mest nødvendige Levnedsmidler, for ikke at tale om Medicin og Lægehjælp.

Ligesaa gik det mange af de indefrosne Skibe rundt omkring paa Havene; ogsaa her meldtes om alvorlige Vanskeligheder for de indefrosne Mandskaber.

Flere af Fragtdamperne, som ikke havde Radio om Bord, maatte med Resterne af deres Kulbeholdning avertere paa Isen efter Levnedsmidler i Haab om, at en tilfældig forbipasserende Flyver vilde opdage deres Nød.....

Saaledes skrev Mandskabet fra den svenske Damper »Siva« med Kulstykker paa Isen og bad om »Mjöl, Jäst, Kött, Potatis och Margarin«. Mandskabet var i den Grad udgaaet for Levnedsmidler, at de maatte have Mel og Gær for at kunne bage Brød, Kød, Kartofler og Margarine til den nødvendige Føde. En tilfældig forbipasserende Militærflyver opdagede Nødraabet, og faa Timer efter vendte han
til de nødstedte med de rekvirerede Levnedsmidler.

Paa Smaaøerne rundt omkring i Danmark, hvor det
særlig galt, blev der ogsaa sendt Flyvere med Medikamenter og Levnedsmidler til syge. Læger blev befordret til Patienter i farlige Sygdomstilfælde, ja, endog en Jordemoder
der rekvireret fra Saltholm for at hjælpe en lille Medborger
til

Det blev til at begynde med overdraget Hærens og Marinens Flyvevæsen at udføre de fleste af disse Undsætnings-

ekspeditioner. Marinens og Hærens Flyvemateriel kunde mobiliseres med kortest mulige Varsel og straks træde i Funktion.

Vanskeligere stillet var Det danske Luftfartselskab. De fleste af Selskabets Maskiner var til den sædvanlige Vinteroverhaling paa Værkstederne, og der vilde hengaa nogen Tid, inden man kunde faa dem samlet og gjort flyveklar.

I den Tid var Hærens og Marinens Flyvere i stærk Aktivitet.

Marinen havde simpelthen forsynet Pontonerne paa Vandflyvemaskinerne med Skinner og brugte Pontonerne som Ski. De var som Følge deraf bedre stillet end Hærens Flyvere, hvis Maskiner alle var forsynet med Hjulunderstel, og derfor kun kunde lande, hvor Sneen ikke var blæst sammen i Driver eller laa alt for højt paa Markerne.

I mange Tilfælde maatte Flyverne derfor nøjes med at flyve hen over de nødstedte Landsdele og kaste de rekvirerede Levnedsmidler ned til Befolkningen; men en Læge eller en Jordemoder kunde man jo ikke saa godt kaste over Bord paa den Maade. Heller ikke de mange Folketingsmænd, der netop i denne Periode maatte ind til Rigsdagssamlingen i København.

Imidlertid blev Kulden stadig værre, Snemasserne væltede ned fra Himlen, og mægtige Storme satte Isen i Drift og skabte yderligere Vanskeligheder for al Trafik.

Særlig kritisk var Situationen for det danske Postvæsen. Ikke alene var Hovedstaden afskaaret fra Udenlandsforbindelsen baade via Gjedser og via Sverige, men hele den danske Hovedpost, ca. 1500 kg daglig i hver Retning, Brevposten mellem København og Jylland var forlængst afbrudt grundet paa Issituationen i Storebælt.

En Tid lykkedes det vel Militærflyverne at befordre en ringe Del af denne Post mellem Sjælland og Fyen, men længe varede det ikke, inden Snemasserne blev saa voldsomme, at Flyvemaskinernes Hjul sank i, og Maskinerne kunde kun starte og lande med den allerstørste Risiko.

Det danske Luftfartselskab var nu ogsaa blevet mobilise-

ret, men havde de samme Start- og Landingsvanskeligheder at kæmpe mod som Militæret, og det saa en Tid lang ogsaa ud, som om Lufttrafikken maatte give op for de vrede Vejrguder, ligesom Jernbanen og Skibsfarten havde maattet give op.

For i det mindste at befordre den vigtigste Del af Posten havde Postvæsenet ladet indrette en Nødflyveplads paa Fyen ved Marslev Jernbanestation, hvor det var Meningen at Flyveposten til og fra København via Jernbanestationen skulde befordres videre pr. Bane tværs over Fyen til Jylland. Men Snemasserne paa Marslev Flyveplads blev efterhaanden saa mægtige, at Maskinerne — selv om de kun var lastet med nogle faa Hundrede Kilo Post — kun med den yderste Fare kunde starte og lande.

Posten hobede sig Dag for Dag op paa den lille Jernbanestation, og der var en ustandselig Trængsel af Mennesker, som øjnede en Chance for at komme over Bæltet med en af Flyverne.

Just som Vanskelighederne var paa sit højeste, blev jeg af Det danske Luftfartselskab sendt over til Flyvepladsen ved Marslev for at bringe Orden i Sagerne vedrørende Fordelingen af Post og Passagerer i Maskinerne, der fløj mellem den fynske Nødflyveplads og Kastrup Lufthavn.

Jeg skulde flyve derover med H. P. S. Hansen i en af de smaa Fokker-Trafikmaskiner.

Vi var knap startet fra Lufthavnen, førend H. P. S. kaldte mig ud i Førerrummet og fortalte mig, hvor vanskelige, ja, næsten umulige Landingsforholdene var paa Marslev Flyveplads.

Jeg maatte love ham, at min første Gerning i Marslev skulde være at se mig om efter en anden Flyveplads.

Han vidste vel, at dette vilde blive uhyre svært, da Snemasserne laa tæt overalt, men han bad mig indtrængende om hurtigst muligt at tage til Nyborg Fjord, hvor Marineflyverne havde Station, for at undersøge, om Start og Landing paa Isen der ikke skulde være bedre. H. P. S. mente, at ude

paa Isen var Sneen ikke samlet i saa store Driver, at det kunde virke generende for Start og Landing.

»Dersom ikke Pladsen i Marslev er bedre, end da jeg sidst landede paa den, saa vil jeg ikke tage Ansvaret for at lande der mere,« sagde H. P. S. »En enkelt Snebyge, som den vi nu flyver igennem, kan fuldstændig stoppe al Flyvning paa Nødhavnen.

Inden vi lander, vil jeg kredse et Par Gange over Pladsen og Omegnen for at se, om der muligvis skulde findes en anden Nødlandingsplads i Nærheden. Og spænd dig saa for Resten godt fast, naar vi lander, for vi maa regne med den Mulighed, at Maskinen slaar over.«

Det var hyggelige Udsigter. Mere opmuntrende blev det ikke, da det efter en Runde over Marslev og Omegn stod mig klart, at der kun var een Mulighed for at opretholde Posttransporterne, og det var, at vi havde umiddelbar Forbindelse med en Jernbanestation paa Hovedlinien Nyborg—Odense.

Skulde Posten først transporteres fra Jernbanen med Rutebiler ud til Flyvepladsen og omvendt, vilde der hengaa alt for lang Tid. Det vilde være alt for upraktisk et Arrangement.

Forøvrigt fik jeg ikke Tid til at tænke ret meget, for saa lagde H. P. S. Hansen an til Landing.

Jeg spændte mig godt fast i Stolen og stemte Hænder og Fødder imod det foranstaaende Stolesæde.

Maskinens Hjul tog snart efter Jorden, og efter nogle svære Ryk igennem et Par lange Driver stod Maskinen stille paa forbløffende kort Afstand og i Sne op til begge Nav. Vi var landet ca. 500 Meter fra Jernbanestationen.

Ude i Sneen blev jeg modtaget af en energisk udseende Herre, der præsenterede sig som Postassistent A. V. Hansen, og som spurgte, hvad jeg vilde her.

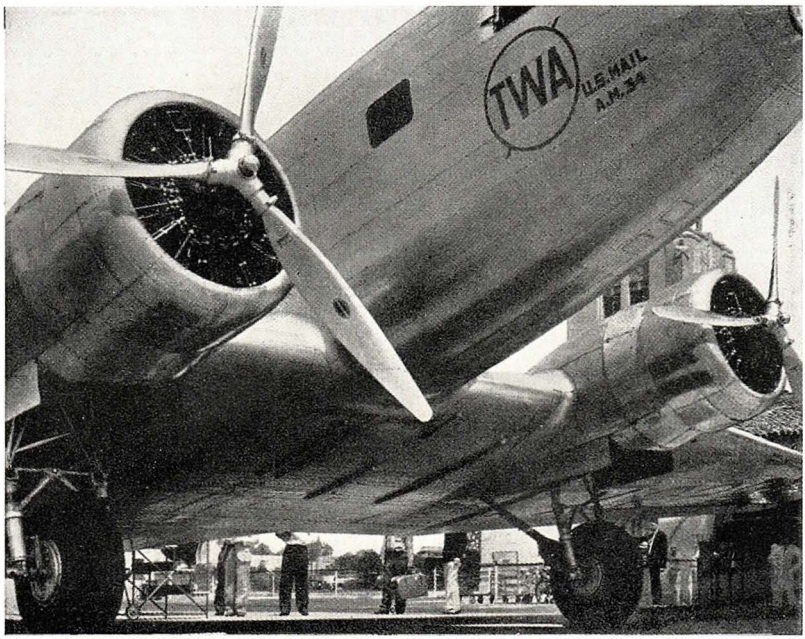
Jeg sagde mit Navn og forklarede, hvorfor jeg var kommet, hvad der ikke lod til at gøre noget synderlig behageligt Indtryk paa ham.

Imidlertid var det, ligesom han fik lidt mere Sympati for mig, da jeg forklarede, hvilke alvorlige Vanskeligheder, der

Verdens hurtigste tre-motors Trafikflyvemaskine, en K. L. M. Fokker med Forsvindingshjul. Hjulene er trukket op i Maskinen under Farten. — 300 km i Timen med 14 Passagerer. 1933.

Det elektriske Køkken i en K. L. M.-Indien-Flyvemaskine.

Over Pyramiderne paa K. L. M.s Indienrute.



To-motors amerikansk Kæmpeflyvemaskine »Douglas Airliner« med Forsvindingshjul. 1933. Benyttes her i Europa af det hollandske Luftfartselskab K. L. M.

»Northrop Delta« en-motors amerikansk Post- og Passagermaskine til store Hastigheder. 1933.

truede hans Posttransporter, og vi blev enige om at gaa op paa Jernbanestationen og drøfte Situationen sammen.

Dette var nu lettere sagt end gjort. De 500 Meter op til Stationen igennem meterhøje Snedriver tog os omtrent lige saa lang Tid at tilbagelægge, som det havde taget H. P. S. Hansen og mig at flyve fra København til Marslev. Dette kunde naturligvis ikke gaa i Længden.

Oppe paa Jernbanestationen blev vi modtaget af en Skare utaalmodige Passagerer, der flokkedes om Flyveren og mig for at spørge, hvorledes Udsigterne var for at komme med den Dag. Hverken Passagererne eller Postassistenten kunde rigtig forstaa, at Trafikmaskinen, der dog ellers laster op imod 1000 kg, her fra Marslev ikke kunde starte med mere end en Brøkdel af denne Vægt, og det beroligede dem ikke nævneværdigt, at jeg fortalte, at det tunge Føre — Sneen — var Skyld deri.

Men hvad skulde vi gøre?

Der maatte handles og handles hurtigt.

Svære Snebyger trak op, og det kunde godt se ud, som om Snefaldet til Natten vilde sætte endelig Stopper for al Flyvning.

Efterkommende H. P. S. Hansens Ønske satte jeg mig op i Postassistentens Bil, som han venligst stillede til Raadighed, for at køre ud og se, om det var muligt at finde en anden Flyveplads.

Vi havde ikke stort Haab om, at det vilde lykkes, for ogsaa Postassistenten havde straks forkastet Tanken om en Landingsplads, der ikke laa i umiddelbar Nærhed af Jernbanestationen.

Vi var ikke kommet ret langt, førend vi passerede en Landsbysmedie, hvor der stod en Sneplov og en meget stor Vejtromle.

Jeg bad Postassistenten om at holde stille og stod af for at snakke med Smeden.

I Løbet af et Øjeblik var min Plan lagt. Jeg vilde forsøge at lave en Startbane i Sneen ved Hjælp af Vejtromlen. Med

Sneploven alene vilde det naturligvis ikke være muligt, da den kun vilde lave en smal Fure og taarne Sneen op paa begge Sider, endnu højere end den laa.

Men Vejtromlen og Sneploven tilhørte Odense Kommune og var ikke at faa til Leje for almindelig dødelige. Med en umaadelig Energi og Beredvillighed lykkedes det imidlertid Postassistenten i Løbet af nogle faa Timer at fremskaffe Kommunens Tilladelse til at laane begge Dele, og tidligt den næste Morgen, næsten inden det endnu var blevet lyst, gik vi i Gang med Arbejdet.

Ude paa Nødlandingspladsen blev der tromlet en stjerneformet Startbane, saaledes at Flyvemaskinerne kunde starte med alle Vindretninger, og mellem Startbane og Jernbanestation satte vi Sneploven i Gang for at lave en smal Kørevej til Posten og til Spadseresti for Passagererne.

Et slidsomt Arbejde var det, for Tromlen gik kun tungt igennem Sneen. Det var med Nød og næppe, at seks svære Heste kunde trække den. Men hen paa Formiddagen, da Postflyveren skulde lande, var den første Startbane klar, blank som et Spejl og haard som et Cementgulv.

Flyverne var lutter Lovord, og havde en og anden med Skepsis betragtet det mærkelige Optog, der tromlede Sne med en mægtig Vejtromle ude paa den aabne Pløjemark, saa forandredes denne Skepsis nu til Beundring.

Flyvemaskinerne, der før kun havde kunnet starte og lande med yderste Besvær og med en ringe Del af deres virkelige Nyttelast, hævede sig nu uden Vanskelighed lastet til Randen med den vigtige Post.

Nu kom der Gang i Flyvningen. Saa ofte som det var muligt at sende Det danske Luftfartselskabs Maskine frem og tilbage mellem Marslev og København blev det gjort, fuldt lastet hver Gang, og dog tømte det ikke meget i Postbeholdningerne. Der strømmede 30—40, ja, ofte 50 til 60 Mennesker sammen om Maskinen, naar den landede, for at faa en Chance til at komme til København. Det var ofte helt faretruende, og baade Postassistent A. V. Hansen og jeg var flere

Gange ved at blive lynchet af de utaalmodige Passagerer, naar vi fortalte dem, at Posten maatte gaa frem for Passagererne.

De stod alle sammen ude paa den aabne Mark i 15° Kulde og ventede paa en Chance fra tidlig Morgen til sen Aften, saa en og anden af dem saa nok ud til at kunne have Lyst til at bringe lidt Cirkulation i Blodomløbet ved at varme vore Øren, men alt gik dog nogenlunde roligt, selv om vi en enkelt Gang maatte bede det stedlige Politi om at assistere os.

En hyppig Gæst paa Flyvepladsen var nuværende Statsminister Stauning, der ofte benyttede Luftvejen til sine Rejser, men aldrig hørte vi eet utaalmodigt Ord fra ham, aldrig eet udtalt Ønske om at komme frem før Posten; roligt og elskværdigt ventede han ofte i Timevis paa den kolde Lufthavn, til det blev hans Tur.

Da Trængslen var paa sit højeste, var der en af Omegnens Bønder, der syntes, det var Synd for os, at vi skulde gaa og fryse ude paa Pladsen i Kulde og Blæst, og han laante os et stort Hønsehus, som vi kunde bruge til interimistisk Post- og Passagerkontor.

Uden for »Posthuset« anbragte vi saa efter bedste Pariser-system en Papirsblok med Numre, som Passagererne selv kunde rive af, efter som de meldte sig. Rækkefølgen af Numrene gav dem saa Adgang efter Tur til en Plads i Flyvemaskinen, naar ikke Posten fyldte den helt — og naar de havde betalt deres Billet.

Inde i »Hønsehuset« anbragte vi os selv og et Par store Petroleumsovne. Men da Skuret efterhaanden blev opvarmet, vaagnede alle de smaa Hønselopper af deres Vinterhi, og saa maatte vi fortrække ud i Kulden igen.

Det viste sig snart, at Det danske Luftfartselskabs Fokker ikke var tilstrækkelig til at klare den vældige Trafik, og Luftfartselskabet rekvirerede derfor Hjælp hos det hollandske Luftfartselskab, K. L. M., der i hurtig Rækkefølge afsendte 3 Maskiner til Marslev.

En smart Kromand indrettede en interimistisk Krostue ved

Siden af Hønsehuset, og saa oplevede Marslev en Lufttrafik af en Intensitet, som selv en Verdenslufthavn havde maattet misunde den.

De fire Trafikmaskiner kom og gik bogstavelig talt saa hurtigt som vi kunde faa vendt Maskinerne, og mange Militærflyvemaskiner gjorde ogsaa Brug af den glimrende Startbane.

Vi havde op imod 100 Passagerer om Dagen og en 20 til 30 Starter og Landinger.

Det var et mærkeligt Syn at se denne Trafik ude i Snemarkerne under de interimistiske Forhold; men Situationen var reddet, vi beherskede fuldkommen Overfarten mellem Fyen og Sjælland.

Hele den danske Hovedpost og næsten alle de rejsende blev i de kommende Uger befordret med fuldkommen Regelmæssighed til Trods for, at Vejret ofte lod meget tilbage at ønske.

Ikke sjældent hændte det, at Taagen kom snigende og lagde sin klamme Haand over Omegnen. Vi stod da nede foran Hønsehuset og kunde høre Maskinerne brumme afsted i Taagen over Hovedet paa os, snart med standset Motor for at søge nærmere ned mod Jorden efter Landingspladsen, snart atter søgende til Vejrs med fuldt Drøn paa de mange HK.

Saa tændte vi Baal og fyrede Signalpistolens Magniumsbomber af op i Taagen for at angive Flyveren, hvor han var, og hvor han skulde lande. Kun en enkelt Gang var Forholdene saa daarlige, at Flyveren maatte vende om og lande ude paa Fjorden for at ankomme til Marslev med et Par Timers Forsinkelse.

Aldrig skal jeg glemme den Energi og den organisatoriske Dygtighed, hvormed Postvæsenet og Statsbanerne klarede den vanskelige Situation i Marslev. De store Eksprestog, som ellers farer forbi Marslev Jernbanestation med fuldt Drøn, maatte i denne Periode ofte holde halve Timer og vente paa Posten, foraarsagende de mest indviklede Krydsningsproblemer paa hele Strækningen.

Stationsforstander Redeker og Postassistent A. V. Hansen administrerede det hele med beundringsværdig Ro og Dygtighed. Postassistenten med Statstelefonen for Øret for at faa de sidste Startmeldinger fra Kastrup Lufthavn. Stationsforstanderen med Telegrafnøglen til Trafiksektionen i Odense.

Vi havde alle mødt hinanden med en vis Skepsis, da jeg ankom til Marslev, uden rigtig at vide Besked med hinandens Kvalifikationer. Men under Samarbejdet lærte vi at forstaa, hvor uundværlige vi var for hinanden. Ikke mindst om Aftenen, naar Dagens Slid var endt, og Romtoddyerne kom paa Bordet.

Men efterhaanden som Foraaret nærmede sig, og Solen fik mere Magt, mildnedes Kulden. Sneen og Isen smeltede. Isbulletinerne fra Storebælt lød mere og mere gunstige, og en skønne Dag fik vi Meddelelse om, at den første Isbryder atter havde forceret Storebælt, og længe varede det ikke, før Færgen kom i regelmæssig Drift og selv kunde overtage Posten.

Flyvemaskinetransporterne holdt derefter op, og en herlig Foraarsmorgen med blændende Sol over Markerne forlod den sidste Flyvemaskine Marslev efter en hjertelig Afsked med alle, der havde deltaget i det interessante Eventyr.

Flyvemaskinen havde i en for vort Samfund uhyre vanskelig Trafikperiode vist sig som de andre Trafikmidlers Jævnbyrdige og havde dermed dokumenteret, at den allerede paa sit nuværende Stadium var andet og mere end et Stykke Legetøj.

2) *Polarflyvninger.*

Menneskets Trang til at kende den Klode, hvorpaa de lever, har altid været stor. Aldrig har Forskertrangen hvilet; nye Egne, nye Verdensdele og nye Have har lokket Eventyrerne ud paa vovelige Togter til ukendte Steder, hvor intet Menneske tidligere har været.

Men aldrig har Midlerne været saa ideelle, som de er i

vore Dage. Tænk paa Columbus' besværlige Rejser til Amerika eller Livingstones og Stanleys Rejser ind i Afrikas dybeste Jungle, hvor hvert Skridt kostede flere Timers Arbejde.

Anderledes i Dag! Flyvemaskinen staar parat til at føre de kække Forskere over de uudforskede Egne. Afstandene bliver kortere, og Arbejdet tager ikke mere den Tid, som man brugte i gamle Dage.

Det er derfor ogsaa ganske naturligt, at de moderne Polarforskere har taget Flyvemaskinerne i deres Tjeneste. Det er nu sjældent at læse i Aviserne om vovelige Slæderejser eller Vandringer ind over de mægtige Isørkener, som findes saavel paa den nordlige som sydlige Del af vor Klode.

Her skal vi høre lidt om de store Flyvninger, der har fundet Sted i de sidste ti Aar i de ødeste Egne af vor Jord. Mens Sydpolaregnene kun sjældent har haft Besøg af Flyvemaskinerne, kan man ikke netop sige det om Egnene omkring Nordpolen. Her har der ligefrem været Masseinvasioner i Forhold til, hvad der ellers plejede at komme i de tidligere Aar.

Det første Forsøg paa at naa Nordpolen ad Luftvejen blev allerede udført i 1897. Det var den svenske Ingeniør Salomon August Andrée's Ekspedition med Luftballon. Svenskeren mente, at han med dette Fartøj, som han troede, han kunde styre ved Hjælp af Slæbetov, kunde naa Polen og holde sig i Luften i 3—4 Uger. Planen var faktisk dødsdømt paa Forhaand, idet Datidens Luftfartøjer slet ikke havde naaet en saadan Udvikling, at de kunde hamle op med de Vanskeligheder, der er forbundet med Flyvninger i Isregionerne.

Ekspeditionen havde Station paa »Danskøen« ved Svalbard, og herfra startede Andrée med sine to Fæller, Fränkel og Strindberg, den 11. Juli 1897 paa den dumdristige Færd.

En Maaned efter fik man et Brev fra Andrée, som han havde afsendt den 13. Juli med en Brevdue, og hvori han meddelte: Alt vel. Duen var fanget af en Skipper paa et Fiskerfartøj, og det var det sidste Livstegn, man skulde høre fra Andrée og hans Kammerater i mange Aar.

Først i 1930 i August Maaned fik man at vide, hvorledes

det var gaaet Ekspeditionen. Det var Kutteren »Terningen«, der kom ind til Tromsø med Meddelelse om, at Resterne af Andrée-Ekspeditionen var fundet paa Hvideøen mellem Svalbard og Franz Josefs Land.

Ved Undersøgelser og fra Andrée's Dagbog fik man at vide, at »Ørnen« — Luftballonen — havde holdt sig svævende i 65½ Time, ganske vist tit under store Besværligheder, inden den gik paa Isen. Det var lykkedes Ekspeditionens Medlemmer at naa ind til Hvideøen, men det var ikke muligt at komme derfra, og de kække Forskere maatte lade deres Liv i den kolde, ubarmhjertige Is.

Tanken om at naa Polen ad Luftvejen var naturligvis ikke dermed skrinlagt. Netop i de kommende Aar havde jo Luftskibene en mægtig Udvikling. Amerikaneren Wellman forsøgte da ogsaa i Aarene 1906, 1907 og 1909 at naa Nordpolen med et styrbart Luftskib fra »Danskøen«, men han var afgjort uheldig, idet Luftskibet styrtede ned ved Starten.

Det blev Roald Amundsen, den første, der naaede Sydpolen, der først begyndte paa de moderne Nordpolstogter pr. Luftfartøj. Han havde syslet med Tanken i flere Aar og havde ogsaa et Par Gange været nær ved at faa Planen realiseret, men hver Gang stødte han paa Hindringer og Uheld.

I 1925 startede Amundsen sammen med Amerikaneren Ellsworth paa den første rigtige Flyvetur mod Nordpolen. Ekspeditionen foretoges i to Dornier-Wall Flyvebaade, men desværre maatte Flyvemaskinerne gaa ned paa 87° 23' nordlig Breddegrad. I nogen Tid var man uden Vished om Ekspeditionens Skæbne, men heldigvis lykkedes det at faa den ene Maskine til at starte, efter at man i flere Dage havde arbejdet paa at faa en ordentlig Startplads lavet.

Næste Aar tog Amundsen og Ellsworth atter mod Nord, men denne Gang var det om Bord paa det i Italien byggede Luftskib »Norge«. Man havde fast Station i Kings Bay paa Svalbard, og herfra startede de berømte Forskere den 11. Maj 1926 med Luftskibet. Man naaede Polen og

fortsatte videre over til Alaska, hvor »Norge« næsten blev ødelagt ved Landingen ved Teller den 14. Maj. Her fik Amundsen imidlertid at vide, at det ikke denne Gang var lykkedes ham at blive den første, der var fløjet over Polen.

Den 9. Maj var nemlig den unge amerikanske Søofficer Richard E. Byrd startet fra Kings Bay sammen med Flyveren Floyd Bennett paa en Flyvetur over Polen. Byrd naaede Nordpolen, og efter en Flyvetid paa smaa 16 Timer var han atter tilbage.

Aaret 1928 blev for Polforskningen og Luftfarten et sørgelig berømt Aar. Vel lykkedes det for Amerikanerne Eielson og Wilkins at gennemføre en udmærket Flyvning over Polbassinet fra Point Barrow til Svalbard i Dagene 15. og 16. April, men Interessen var dog samlet omkring den store italienske Ekspedition med det nye Luftskib »Italia«. Det var »Norge«s kendte Fører, General Umberto Nobile, der ledede Ekspeditionen, og den 6. Maj ankom Luftskibet til dets Udgangspunkt paa Svalbard. Herfra foretog man ogsaa nogle heldige Flyvninger ud over de vældige Ismasser, men den 24. Maj startede Nobile med Nordpolen som Maal. Han passerede Polen, hvor det italienske Flag blev nedkastet sammen med et af Paven indviet Kors, og alt forløb udmærket. Paa Vejen hjem mod Svalbard mødte Luftskibet imidlertid Taage og Snestorm. Et tungt Isdække lagde sig paa Lærredet (jfr. Lindberghs Beretning om Atlanterhavsflyvningen, hvor han flere Gange var nede ved Vandets Overflade paa Grund af Isdækkets Tyngde) og pressede Skibet mere og mere mod Jorden. Pludselig tørnede Gondolen mod Ismasserne, og den blev slynget ned paa Isen sammen med Nobile og tre andre af Ekspeditionens Medlemmer, hvoriblandt Meteorologen, Svenskeren Malmgren, der senere døde af Udmattelse. Resten af Mandskabet gik atter til Vejrs med »Italia«, der dog senere gik ned igen paa Isen. Over hele Verden blev dette Drama fulgt gennem Radioen, og en storstilet Hjælpeaktion blev sat i Gang.

Det blev den dygtige svenske Flyver Lundborg, der fandt Nobile og fik ham reddet den 24. Juni, medens syv andre af Ekspeditionens Medlemmer blev optaget af den russiske Isbryder »Krassin« i Juli Maaned.

Dette frygtelige Drama skulde imidlertid kræve endnu flere Ofre. Norges, ja, vel Verdens største Polarforsker, Roald Amundsen, begav sig den 18. Juni i den franske Flyvemaskine »Latham« sammen med seks andre paa Vej mod Nord for at komme de nødstedte Italienere til Hjælp. Starten foregik fra Tromsø i Nordnorge, og Amundsen vendte aldrig tilbage. En smukkere Død, paa Vej for at hjælpe sine Kammerater, er vel sjældent givet et Menneske.

Mens Nordpolen saaledes er naaet flere Gange af Udlændinge, maa man dog ikke derfor glemme, at ogsaa vi Danskere har ydet en stor Indsats paa Flyvningens Omraade i de nordlige Regioner.

De danske Flyvere har her haft rig Lejlighed til at vise deres store Dygtighed. De har udforsket vor store Koloni Grønland ved Hjælp af Flyvemaskinen, og de Resultater, der her er naaet, har været af den største praktiske Værdi.

I et Par Aar har vore to store Polarforskere, Knud Rasmussen og Lauge Koch, gjort udstrakt Brug af Flyvemaskinen til deres videnskabelige Ekspeditioner i Grønland.

Saaledes foretog Knud Rasmussen i 1932 sammen med Kaptajn Gabel Jørgensen og Søløjtnant Erik Rasmussen flere Flyvninger ved Grønlands Sydøstkyst. Det var navnlig Landet Nord for Umivik og ned til Kap Farvel, der blev gennemfløjet med Kortlægningsformaal for Øje. Der blev taget et Utal af Luftfotografier med særlig dertil indrettede Kameraer. Ogsaa til arkæologiske Formaal blev Flyvemaskinen i Grønland brugt, idet der blev foretaget flere Flyvninger i Egnen omkring Iyalico.

Endvidere var man paa denne Tur med til at undsætte en Flyvemaskine, der havde lidt Havari paa Grønland.

Foruden ovennævnte Flyvning foretog Knud Rasmussen ogsaa en Flyvning fra Lindehavs Fjord over Indlandsisen til

Julianehaab, ligesom der blev foretaget flere vellykkede Togter paa Vestkysten, hvor Opgaven var at fremskaffe et ordentligt Besejlingskort til Julianehaab.

Mens Knud Rasmussen saaledes undersøgte den sydlige Del af Grønland, var vor anden store Polarforsker, Lauge Koch, travlt beskæftiget med at kortlægge det Stykke af Østgrønland, der ligger mellem Scoresbysund og Danmarkshavn. Naar man hører, at der blev fløjet ialt 3000 Kilometer med Marinens to Hydroplaner, og at der blev fotograferet flere Tusind Billeder fra Luften i 4000 Meters Højde, vil man forstaa, hvilken praktisk Betydning Flyvemaskinerne har faaet for de store Polarekspeditioner.

Ogsaa i 1933 har Lauge Koch været oppe i Nordøstgrønland sammen med Løjtnant Victor Petersen og Mekaniker Kramme — de tre Navne, som alle Danmarks Indbyggere kender saa godt fra de korte Telegrammer, der blev afsendt til Grønlands Styrelse efter en vellykket Flyvning. Denne Gang var Ekspeditionens Arbejdsfelt Strækningen fra Lambertsland og op til Peary-Land, den Strækning, hvor Mylius Erichsen, Hagen og Brændlund blev lukket inde i 1907, og som Ejnar Mikkelsen i 1910 kortlagde. Naar man læser om sidstnævntes besværlige Rejse med Hunde og Slæder, forstaar man først rigtig, hvor epokegørende et Fremskridt Flyvemaskinen er for Polarforskernes Gerning.

Som tidligere nævnt har det særlig været de nordlige Polaregne, der har været besøgt af det moderne Trafikmiddel, Flyvemaskinen. Sydpolarterritoriet har ikke rigtig været Genstand for Flyvernes Interesse. Det er, ligesom det er for langt borte. Men nogle Flyvninger har der naturligvis været foretaget, og blandt disse bør nævnes Wilkins og Eielsons dristige Flyvninger ind over de sydlige Polaregne. De konstaterede bl. a., at Grahamslandet ikke var en Halvø paa Autaklis, som man tidligere havde antaget, men at det var en Samling Øer, der var adskilt fra hinanden ved meget snævre Kanaler.

Det var den »flyvende Familie« Hutchinson, der uden Til-

ladelse af Grønlands Styrelse og uden videre Kendskab til Flyvning i det hele taget havde begivet sig ud paa et Togt over Atlanterhavet med Mellemlandinger bl. a. i Grønland. Det er den Slags Flyvninger, der gør, at Folk ofte ryster mistroiske paa Hovedet og siger, at Flyvning i det hele taget er Galmandsværk.

Endvidere er det her værd at nævne Admiral Richard E. Byrds store Ekspedition i 1928—29, der var udrustet med alle mulige moderne Hjælpemidler og deriblandt naturligvis Flyvemaskinerne. Ialt havde Ekspeditionen 3 Flyvemaskiner med. Den ene var et 3-Motors Ford Monoplan med en Cyclonmotor paa 525 HK og 2 Whirlwinds under Planerne, der ialt udviklede ca. 1000 HK, da al overflødig Vægt blev fjernet fra Maskinen (Vinduernes Glas blev saaledes erstattet med Celluloid), havde den en meget stor Lasteevne og gjorde udmærket Fyldest paa Turen over Sydpolen.

De to andre Maskiner var henholdsvis et Fokker Universal Monoplan med en 425 HK Pratt & Whitney »Wasp« Motor og et »Fairchild« Monoplan med sammenfoldelige Planer.

Fire Skibe førte den store Ekspedition ned til Isbarrieren, hvor der ude paa Isen blev bygget en veritabel By, Little America, med Hangarer og en kraftig Radiostation. Herfra blev der foretaget flere Flyvninger ind over Ismarkerne, og mange geografiske Opdagelser blev gjort, ligesom en Del Depotflyvninger fandt Sted for at forberede Flyvningen til Sydpolen.

Selve Flyvningen over Sydpolen fandt Sted den 28. November 1928 med Ford Monoplanet, og om Bord var der, foruden Byrd selv, Flyveren Balchen, Radiotelegrafisten June og Fotografen Mc. Kinley, der havde det store Hverv at fotografere Ruten, idet Ekspeditionens Formaal var at kortlægge Passagen fra Little America til Polen.

Kabinen var stoppet med en lille Slæde, Soveposer, Proviantsække, Ovne, Telte, Klæder og naturligvis en Mængde Benzindunke. Man var forberedt paa alt.

Vanskeligheden ved at naa Sydpolen er at komme over de høje Bjerge, der findes tæt ved selve Polen, men ved at ofre en Del Proviantsække lykkedes det at presse Flyvemaskinen op over Bjergkammen, og selve Polen laa nu kun 300 engelske Mil foran. Kl. 1,14 naaedes Sydpolen, og i nogle Minutter kredsede Flyvemaskinen over Stedet, medens Byrd nedkastede det amerikanske Flag. Hjemrejsen forløb til alles Tilfredshed med en Mellemlanding ved et af Depoterne for at indtage Benzin. Den første Flyvemaskine havde været over Sydpolen, et af de Punkter, der endnu var tilbage paa vor Klode, inden man kunde sige, at Flyvemaskinen har været overalt.

K. L. M.'s Indienlinie — Verdens længste Luftrute.

Da de danske Kaptajner Botved og Herschend for nogle faa Aar siden udførte deres berømmelige Togt til det fjerne Østen, var der ingen Ende paa Begejstringen herhjemme. Botved modtoges med stormende Ovationer af en tusindtallig Menneskemængde, da han landede ude paa Kløvermarken. Selv den danske Atlanterhavsflyver Højriis's Modtagelse paa Statens Lufthavn ved Kastrup var ikke mere storslaaet end Botveds Modtagelse, da han vendte hjem til København fra Tokio.

Det var en Sportspræstation saa kolossal, at den stod i Rang med de smukkeste Langflyvninger, som ellers er foretaget ude i Verden.

Ser man — kun faa Aar efter Botveds og Herschends farefulde Togt til det fjerne Østen — paa en international Luft-Fartplan, kan man overbevise sig om, at der nu er ugentlig Flyveforbindelse mellem København og Athen, Kairo, Bagdad, Karachi, Kalcutta, Bangkok og Batavia, ialt ca. 15.000 Kilometer, en Distance saa enorm, at selv den kommende Luftrute til Amerika via Island og Grønland

med sine 8—9000 Kilometer kun synes ringe i Forhold til Indien-Ruten.

Hver Uge tilbagelægger K. L. M.s veltrænede Flyvere de 15.000 Kilometer frem og tilbage med en Driftsregelmæssighed og Sikkerhed, som ikke giver de europæiske Luftliniers noget efter. Og det varer ikke længe, inden Forbindelsen bliver udvidet til to Gange ugentlig.

Det er endnu hovedsagelig Post, der befordres paa Indienruten. Maskinerne skal have saa store Brændstofbeholdninger med for at kunne tilbagelægge de vældige Dagsrejser, at der kun bliver Plads tilovers for 4 à 5 Passagerer. Men de har det til Gengæld ogsaa som Blommen i et Æg.

Besætningen bestaar af Flyveren, Reserveflyveren, Mekanikeren og Radiotelegrafisten, der alle fire kappes om at betjene Passagererne paa bedste Maade under den lange Flyvning.

Lad os da tage med paa en saadan Eventyr-Rejse, lad os pakke »den flyvende Kuffert« og flyve med over 1001 Nats Eventyrbyer til Mads Langes Eventyrrige i Hollandsk Indien.

Vi starter en trist, stormfuld Oktobermorgen fra Schiphol Aerodromen i Amsterdam. Det Kongelige Hollandske Luftfartselskab, K. L. M.s Air Liner »*Valk*« (Falken) — en Studie i blaat og Sølv — staar parat paa Lufthavnens Cementplatform.

Føreren, Reserveføreren, Mekanikeren og Radiotelegrafisten drikker Kaffe i Lufthavnens Restaurant, tilsyneladende fuldstændig upaavirket af straks at skulle starte paa en halv Jordomflyvning. Paa Slaget 7 gaar Passagererne og den stoute Besætning ombord, og efter et kort Tilløb gaar »Falken« graciøst i Luften — Rejsen er begyndt. Saa først gaar det op for en, hvilken umaadelig Distance, der skal tilbagelægges.

Vi sætter os mageligt til Rette i de behagelige Klubstole med en Følelse af, at alt er i Orden, idet vi glæder os ved Udsigten til at skulle opleve noget usædvanligt. Og vi bliver ikke skuffet!

Snart forlader Maskinen Holland og gaar ind over Tyskland; der er intet irriterende Ophold ved »Grænsen«, i Luften er der ingen Toldeftersyn eller andre Ubehageligheder.

Klokken 10,00 lander vi i Leipzig, og efter et kort Ophold for at paafylde Benzin og Olie fortsættes Rejsen i Solskin, højt oppe over et mægtigt, hvidt Skytæppe, gennem hvilket man skimter de smukke, skovklædte Højder under os, skinnende Floder og smukke Byer.

Klokken 13,00 øjner vi forude den blaa Donau i majestætiske Slyngninger, og nogle faa Minutter efter lander vi i Budapest. — En herlig By, som man meget betegnende kalder Donaus Dronning, og hvis pompøse Bygninger og Pladser der er rigelig Tid til at se paa, efter at vi er installeret i Hotel Hungaria for Natten.

Klokken 6 næste Morgen er vi igen paa Vingerne i stille, klar Frostluft — over udtørrede, brune Sletter, hvor man ikke øjner nogen Landeveje og kun faa mindre Landsbyer.

Ca. to Timer senere gaar Maskinen ind over et Højdedrag, og vi skimter Jugoslaviens ensomme Bjerge, som hist og her er dækket af Sne. Saa stiger vi lidt, og i to Timer kan vi slet ikke se Jorden under os. — Vi flyver over et mægtigt Skydække, blændende hvidt i Solen.

Klokken 10,30 gaar Flyveren ned gennem Skyerne, og vi nærmer os Saloniki. Adskillige Steder ses de gamle Løbegrave fra Verdenskrigen endnu.

Medens vi flyver over Salonikibugten, har vi til højre for os Olympen, kranset af hvide Skyer, der delvis skjuler de vidunderlige Bygningsværker under os.

Kort efter Lunch lander vi i Athen. Lufthavnen ligger et godt Stykke fra Byen, og Chaufføren, som kører os ind, kører, som om en vis Mand var i Hælene paa os. Det er meget ubehageligt og ikke helt ufarligt. Fordømt, dersom man skulde komme galt afsted i en ganske almindelig Automobil, naar man er ude paa en Flyvetur halvvejs rundt om Jorden! En uvilkaarlig Angstfølelse melder sig, for første og eneste Gang paa Rejsen.

Vi ankommer i god Behold — og hurtigt — til Hotel Grande Bretagne og tilbringer en fornøjelig Eftermiddag med at besøge Olympen, Akropolis, Jupiters Tempel og andre herlige Mindesmærker fra det antike Grækenland. I Hotellet er der fuldt af Flyvere og Passagerer af alle Nationaliteter. Det synes, som om Athen er et Knudepunkt for Lufttrafikken paa Orienten. Næste Morgen Klokken 6,15 er vi atter i Lufthavnen klar til Afgang, samtidig med at en anden af K. L. M.s Indien-Maskiner, »Oehoe« (Slør-Ugle), er ved at starte for vestgaaende. Faa Minutter efter er Sløruglen en Prik i Skyerne, og vi er selv i Luften over Athen for østgaaende med Cairo som Bestemmelsessted. Solen gaar først nu op og aabenbarer et herligt Panorama af Bjerge, blaat Hav, Øer og lette, rosa Skyer. Ca. Klokken 8 passerer vi de barske Kreter Bjerge, og Klokken 11,45 flyver vi over det yderste af Nord Afrikas Ørkenkyst efter i næsten fem Timer at have fløjet over Middelhavet.

Efter at have krydset Ørkenen, som ligger skinnende i Solen under os, kommer det grønne, frugtbare Nildelta til Syne.

Klokken 13,30 lander vi paa Lufthavnen ved Heliopolis og tager straks ind paa Hotellet, som ligger lige ved Lufthavnen. Efter et kort Hvil gaar vi paa Opdagelse i Cairo, hvortil vi kører med et hurtigtgaaende elektrisk Tog paa 20 Minutter.

Klokken 5 om Morgenen den tredie Dag er vi igen paa Vingerne.

Et Blik paa Kortet viser, at den lige Luftlinie mellem Budapest og Bagdad gaar via Istambul (Konstantinopel), men der er forskellige Forhold, som gør det nødvendigt at fortsætte via Cairo. Som Følge deraf gaar vi Syd-Øst over Cairo og Nord-Øst igen til Bagdad.

Ved El Kantara passerer vi Suez Kanalen, der ligger skinnende under os som en Strimmel poleret Metal. En P & O-Liner og en engelsk-persisk Tankbaad passerer vi lige hen over. Jernbanen til Palæstina over Ørkenen kan vi følge, indtil den forsvinder bag os i den blaa Dis.

Klokken 9 passerer vi Jerusalem, Bethlehem og Det Røde Hav, eller Det Døde Hav. »Død« er virkelig et godt Navn ikke alene for Havet, men for hele det omliggende Landskab, Jerusalem ser ikke ud til at være velsignet med Mælk og Honning. Set fra Luften er Byen kun en Samling graabrune Bygninger, der ser ud, som om de var bygget af det triste graa Sand, som omgiver dem. Ikke en eneste Smule grønt, intet andet end den evige Ørken, sitrende i Solen, skrækindjagende i dens fuldkomne Forladthed. Jordan — en mudret Rende — dukker op af Disen — næppe til at adskille fra Sandet. Den bugter sig i fantastiske Slyngninger gennem de sandede Høje og forsvinder i Det Døde Havs snehvide Saltrev.

Vi flyver videre i nordøstlig Retning, indtil vi atter ser Tegn paa moderne Civilisation. Det er Irak Petroleum Company's Rørledninger, som strækker sig i lige Linie, saa langt Øjet rækker. Nu og da angiver sorte Prikker efterfulgt af smaa Støvskyer, hvor et Automobil kravler hen ad Vejen.

Henimod Middag bliver Ørkenen mere flad, og Klokken 13 kan vi se Eufrat, der vrider sig igennem Sandet, paa nogle Steder kantet af smaa Klatter halvvissent Grønt. Nogle faa Minutter senere faar vi Øje paa Tigris, som ser mindre mudret og mere imponerende ud end Eufrat, og som har en friskere Vegetation.

Et Par lækre Sandwich og en Kop varm Suppe serveret fra Mønster-Køkkenet i Flyvemaskinen er en særdeles tiltalende Afbrydelse, hvorefter et lille Blund i de magelige Liggestole gør vældig godt.

Saa lander Maskinen i Bagdad.

Alle de, der forestiller sig Bagdad som en Drømmeby, rig paa smukke, orientalske Bygninger, plaskende Fontæner og alle de eksotiske Attraktioner, som man i Almindelighed forbinder med Byens Navn, bliver ikke skuffet.

En af vore behageligste Erindringer fra Bagdad er dog en udmærket Middag, serveret paa Hotellets Terrasse over Tigris, som ligger badet i Lys foran Hotellet.

Næste Morgen ryster vi bogstavelig talt Bagdads Støv af vore Fødder. Vi flyver op i den svale, friske Luft og fortsætter Flyvningen over den dejlige Tigris Flod.

»Falken« sluger Kilometer efter Kilometer, og stadig ser vi, saa langt Øjet rækker, smukke, men ufrugtbare Bjerge, det blaa Hav og den staalblaa Himmelhvælving.

Maaske den mest interessante Strækning paa hele Turen har vi nu for os, nemlig det arabiske Forbjerg »Ras Sharitch«, som adskiller den persiske Bugt fra Oman Bugten, og som udgør en Del af den sydlige Grænse til Ormuz Strædet. Dette Forbjerg bestaar af en Samling kløftede, takkede Bjerge, Klipper og Øer, fantastisk formet, og danner utallige smaa Bugter og Vige. Vi flyver saa højt, at »Ras Sharitch« ser ud som et mægtigt Relief af Sand og Klipper paa en dybblaa, malet Baggrund — Havet. Konturerne ses lige saa skarpt som Konturerne paa et Kort.

Pludselig tror vi, at Flyveren vil nødlande. Han sætter Kursen mod en plan Flade i Ørkenen, hvor der tilsyneladende ikke findes Spor af Mennesker. Da Maskinen er ved at tage Jorden, opdager vi dog et Par enkelte Huse, og saa lander Maskinen glat. Det er Stationsflækken Jask, hvor vi skal overnatte.

Klokken er 14,30, og vi har god Tid til at se paa »Byen«, hvis Kvinder ikke blot gaar med Slør, men desuden bærer en Maske for Ansigtet. Det er Jask's største Attraktion.

Klokken 5 næste Morgen starter vi, medens det endnu er mørkt. I den gryende Dag dukker den persiske Kyst, Beluchistan, op forude. Den ligner meget den Kyststrækning, som vi har fulgt hele den foregaaende Dag. Efter som Solen kommer højere paa Himlen, maa man tænke paa Kiplings Digt: »Brændende Jord og brændende Sky«. Saaledes er i Sandhed Stemningen over den sandede Ørken under os.

Klokken 9,30 passerer vi K. L. M. Maskinen »Kwartel« (Vagtlen) for vestgaaende. Den stryger forbi os i nøjagtig samme Højde og er i et Nu forsvundet i Horisonten agterude. Lige før Klokken 10 faar vi Øje paa nogle Landeveje og

grønne Klatter under os. Og saa kommer Karachi, hvor vi lander præcis Klokken 10,30. Her bliver ikke alene Posten til selve Karachi, men ogsaa Posten til alle andre Dele af Indien udlosset.

Klokken 12,30 staar vi ud over det frugtbare Indus Delta, som strækker sig over et betydeligt Areal. I 3000 Meters Højde passerer vi Hyderabad, der er beliggende i et ret fladt Terræn, karakteristisk fremtrædende med snorlige Veje og Jernbaner. Grønne Rismarker opliver den ellers helt brune Jordbund. Saa flyver vi igen et Stykke over Ørkenlandskab for atter at glide ind over mere frugtbare Landskaber med Træer og Landsbyer. Jodhpur, Klokken 15,00.

Denne smukke By er som en stor Ring af hvide Huse og grønne Træer — og i Midten af Ringen, som en herlig Juvel, højt hævet over de hvide Huse, knejser en mægtig, gammel Borg. Vi lander og tager ind for at se paa Byen.

Næste Morgen tidlig, lige efter at den østlige Horisont er begyndt at rødme, starter vi atter, og i Dæmringen kan vi dunkelt skimte Floder og Sletter under os. Nordlig, udenfor vor Rute, ligger berømte Byer som Delhi, Cawnpore og Agra, men ak, der naar vi ikke at komme hen. Hvem der havde en lille privat Flyvemaskine og Masser af Tid og Penge!

Klokken 10,15 krydser vi Jumma-Floden, og næsten lige efter Ganges, i hvilken Jumma udmunder ved Allahabad. Her lander Maskinen Klokken 10,25 paa den første »Græsplæne-Lufthavn«, siden vi forlod Budapest. Hurtigt tanker vi Benzin, og snart er vi igen til Vejrs højt oppe over Allahabads hvide Huse og grønne Træer. Det gamle Fort paa Jumma-Siden giver det hele et meget malerisk Udseende.

Klokken 11,45 er vi over Benares; de berømte Vadesteder ved den hellige Ganges kan tydeligt ses. En nøgtern Jernbanebro til højre for Byen ser helt uvirkelig ud her oppe fra.

Det næste vi faar Øje paa i det noget monotone Landskab, der nu passeres, er »Sen«, et uhyre, halvt udtørret Flodløb Nord for Ganges; man kan tydelig se Dæmningerne, som benyttes ved Overrisling af de tilstødende Distrikter.

Snart efter glider vi ind over grønne Rismarker og Landsbyer, og saa dukker Calcutta's Havn — en af de største i Verden — op forude.

Vi lander paa Dum-Dum Lufthavnen Klokken 15,00. I Calcutta har man Valget imellem at tilbringe Natten paa Grand Hotel i Byens Centrum eller i et europæisk Privathus i Nærheden af Lufthavnen. Vi vælger det sidste, og efter at vi har taget Bad og drukket Te, tager vi en Automobil ind til Byen igennem en Masse Gader og Stræder, i hvilke de hellige Køer driver uforstyrret omkring paa Kørebanen eller paa Fortovet. Derefter en Rundkørsel om den berømte »Maiden« og Middag paa »Firpos«; saadan forløber vort Besøg.

En fransk »Air Orient« Maskine — en Route for Saigon — staar ved Siden af »Falken«, da vi den næste Morgen tidlig, endnu inden det bliver lyst, kommer ud paa Lufthavnen. Ved Daggry er vi over Ganges Deltaet, og kort efter, ved Syvtiden, kommer Havet til Syne langt nede under os. Klokken 7,30 passerer vi Akyab. Efter at have fløjet et Stykke Tid langs Kysten af Junglen ved Birma Kysten, gaar vi atter ind over Land, klatrer over Skove og Bjerge. Hist og her er grønne Rismarker og bugtende Floder. Maskinen stiger stadig, indtil vi er oppe i over 4000 Meters Højde. Over os har vi stadig den dybblaa Himmel, og under os spredte, hvide Skyer, som man godt kan tage for et bedre Skiterræn i Schweiz. Det virker helt forfriskende efter den utaalelige Hede i Calcutta.

Klokken 10,30 gaar vi ned gennem Skyerne og kommer ud over fladt og øde Land i byget og uroligt Vejr. Et Blik paa Kortet siger, at det bugtede Vandløb foran os er »Irrawaddy«, Vandvejen til Mandalay — skildret af Kipling i hans berømte Digt.

Vi krydser »The Road« faa Minutter efter Klokken 11, og præcis 11,20 viser det gyldne Spir paa Swe Dago Templet, at vi nærmer os Rangoon.

Efter en meget velkommen Lunch paa »Strand Hotel« og et kort Hvil gaar vi paa Opdagelse i Byen, ser Templerne

med de gyldne Tage, de smukke Parker og fine offentlige Bygninger. Til Trods for, at Rangoon — som enhver Skoledreng ved — ligger i Birma, ser vi slet ingen Birmeserinder. Maaske »de søde Piger« gemmer sig i Mandalay, sikkert og vist er det, at vi ikke ser dem i Rangoon.

»Air Orient«-Maskinen, der er fulgt efter os fra Calcutta, er igen paa Siden af »Falken«, da vi kommer ud til Lufthavnen paa Rejsens niende Morgen.

Efter at have krydset Martaban Golfen gaar vi over »De forbudte Bjerge«. I 4500 Meters Højde er vi oppe over Regnvejret. I saa stor Højde har man ingen Følelse af Fart; det er ligesom man hænger ubevægeligt i Luften, medens Jorden nedenunder drejes langsomt rundt. Saa gaar vi ned til et Par Tusind Meter og flyver der over et grønt Tæppe, som strækker sig saa langt Øjet rækker. Det grønne bliver kun nu og da brudt af Floder med Overrislingsanlæg. En Tid lang flyver vi meget lavt gennem svære Regnbyger.

Saa kommer Bangkok, og efter at vi er passeret den siamesiske Bugt, flyver vi langs Østkysten af Siam, forbi grønne Højder, sandede Vige og Bugter.

Klokken 10,40 lander vi paa Kohluk Flyvepladsen, som ligger meget smukt ved Kysten. Vi er lidt forsinket af Modvind, og da det er en ufravigelig Regel ikke at flyve senere end en Time før Solnedgang, maa vi skynde os, hvis vi skal naa de ca. 2000 Kilometer, som udgør Afstanden fra Rangoon til Medan paa Sumatra.

Der findes ingen Benzinpumpe paa Flyvepladsen i Kohluk, men de siamesiske Soldater fylder med utrolig Hurtighed Flyvemaskinens Tanke ved at lade Benzinspandene gaa fra Haand til Haand. Posten til Siam bliver ogsaa udlosset her.

I de næste to Timer flyver vi over roligt, blaat Hav, inden vi atter gaar ind over Land og krydser »Malay Peninsula« til »Alor Star«, hvor vi lander Klokken 15,00 for at udlade Singapore Posten. Klokken 15,15 starter vi igen; vi forlader det smukke Penang og flyver mod Havet for at krydse Malacca-Strædet. Klokken 17,00 ser vi Land, og nogle faa Minutter

efter er vi inde over Belawan. — Vi har naaet Hollandsk-Indisk Territorium!

Klokken 17,15 lander vi paa Medan Flyvepladsen, som støder op til en stor Væddeløbsbane. Hotel de Boer er meget indbydende efter en saa lang Dagsrejse, men det er alligevel med vemodige Følelser vi gaar i Seng, ved Tanken om, at Rejseeventyret snart er forbi.

Vi starter næste Morgen tidlig under temmelig lavtgaaende Skyer. Time efter Time flyver vi over den tætteste Jungle, hvor der ikke synes at være en eneste Fodsti. Klokken 10,00 passerer vi Ækvator. Med Undtagelse af en tilfældig ryddet Plads er alt stadig Jungle under os.

Saa krydser vi Syd-Øst Sumatras flade Kyst og staar ud over det rolige Hav.

Til højre for os i det Landskab, vi nu forlader, har vi Bjergene i Nærheden af »Telok Betong« og »Sunda Strædet«. Vi kan straks skimte Java's Bjerge forude, medens »Krakatoa«s Kegle kommer til Syne forude i den blaa Dis. Vi passerer »de tusind Øers Land«, og faa Minutter efter begynder Batavia's velkendte Landmærker at vise sig, Java Bank, Batavia's sølvtoppede Stationsbygning, Aneta Bygningen, Katedralen, Koningsplein og K. L. M. Bygningen.

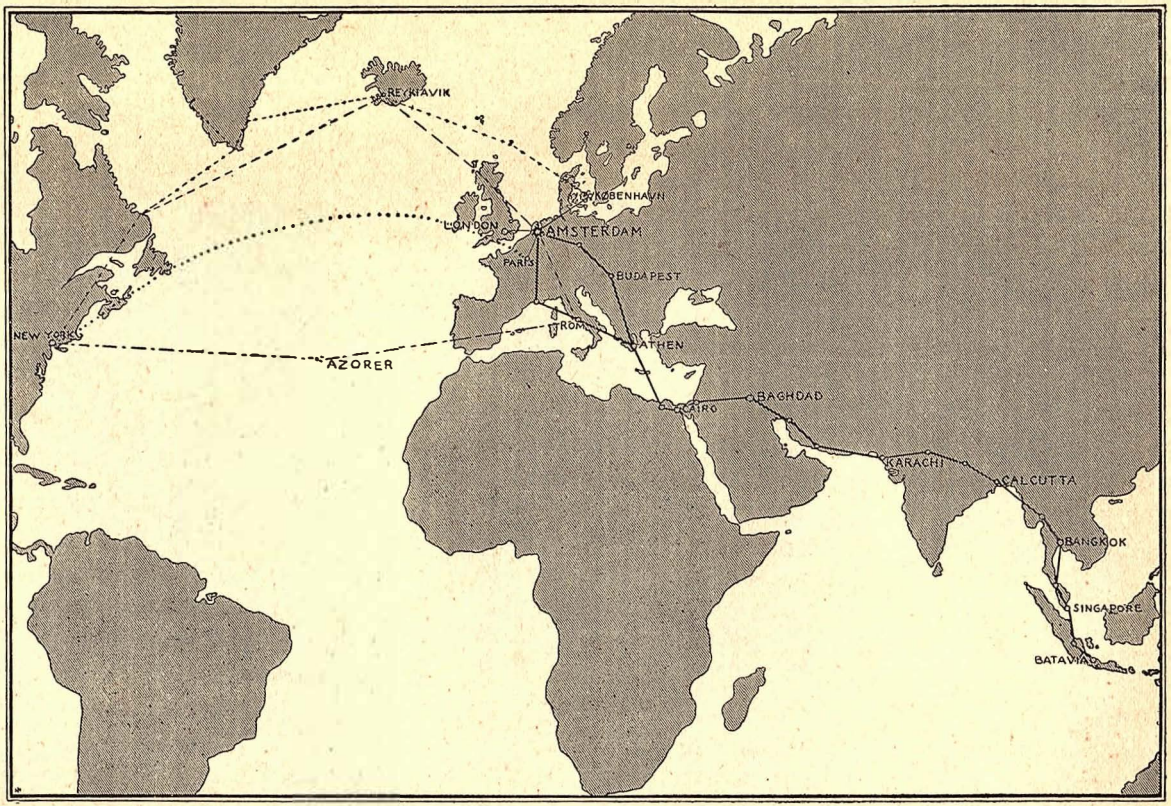
Vi lander paa »Tjililitan« Flyvepladsen ved Batavia Klokken 14,30 præcis. Rejsen er endt. Eventyret er ude. Vi har været i Luften nøjagtig i 76 Timer — paa en Rejse, der ellers tager 5—6 Uger.

Holland er kun et lille Land, hvis samlede Befolkning næppe overstiger Indbyggerantallet i London. Men takket være Hollændernes Energi og Foretagsomhed, deres kolonisatoriske Dygtighed, besidder de et Kolonirige, der maa regnes for at være det næststørste i Verden. Deres Luftrute til Indien er Verdens længste, og Direktør Plesmans Navn vil uløselig være knyttet til Luftfartens Udvikling med Baand saa faste som dem, han ved Indienluftruten har forstaaet at knytte mellem Moderlandet og Nederlandsk Indien.

Kaster vi et Blik paa Verdenskortet paa næste Side, hvor enkelte af de store Luftruter og Rejser er indtegnet, vil det med al Tydelighed staa klart, hvilken enorm Distance K. L. M.'s Flyvere hver Uge, Sommer og Vinter, gennemflyver med absolut Driftsregelmæssighed.

Den øverste punkterede Linie fra København via Island og Grønland til Amerika er Lindberghs sidste Rute. Den stiplede Linie fra Rom via Amsterdam og Island er Balbo-Eskadrens Rute for vestgaaende. Den punkterede Linie mellem Paris og New York direkte er Lindberghs første Rute, og den stiplede Linie via Azorerne er Balbo-Eskadrens Rute for hjemgaaende.

Men den længste Rute af dem alle bliver nu paa 3. Aar fløjet en Gang ugentlig i hver Retning, det er K. L. M.'s Rute til Hollandsk Indien, Verdens længste Luftrute.



——— K. L. M.'s Luftrute til Hollandsk Indien, Verdens længste Luftrute.
..... Lindberghs første Flyvning New York—Paris.
—·—·— Balbos Eskadreflyvning til Amerika.
-------- „ „ fra „
-·-·-·- Lindberghs anden Flyvning til Europa.

5. KAPITEL.

SÆRLIGE OPGAVER.

1) *Ambulanceflyvning, Kortlægning og Reklameflyvning.*

Der er efterhaanden uhyre mange Anvendelsesmuligheder for Flyvemaskinen.

Det er ikke alene i Trafikken, at Luftfartøjet spiller en afgørende Rolle for ikke at tale om Flyvemaskinen som Krigsvaaben, men til mange andre Formaal er Flyvemaskinen forlængst ophørt at være Legetøj.

I mere øde Egne af Verden, som for Eksempel Nordsverige og Finland eller i Canada finder Flyvemaskinen udstrakt Anvendelse som Ambulance og som Befordringsmiddel for Læger, og ikke faa Menneskeliv er blevet frelst ved, at Flyvemaskinen har skaffet hurtig og god Hjælp.

Jeg husker en sen Efteraarsdag i den finske Skærgaard; jeg var om Bord i en af de første Vandflyvemaskiner paa Stockholm—Helsingfors Linien, da vi pludselig maatte foretage en Nødlanding for totalt Motorstop i en ganske øde og ubeboet Egn midt i Skærgaarden. Vor Nødlanding var imidlertid blevet observeret af en finsk Rigsdagsmand, der havde sin Sommerbolig paa et af de yderste Skær, og som efter en Times Sejlads fandt frem til os.

Det lykkedes i Løbet af Aftenen at faa telefonisk Forbindelse med Helsingfors, og man lovede at sende os Maskiner til Undsætning med Reservemotor og Værktøj.

Timerne gik, men der viste sig ingen Flyver i Horisonten. Pludselig ud paa Natten hørte vi Motorlarm over vore Hoveder, og ganske svagt skimtede vi oppe i Mørket Flammerne fra Udblæsningsrøret paa en Flyvemaskine over os. Det var naturligvis udelukket, at Maskinen deroppe kunde finde os, hvorfor Flyveren paa vor havarerede Maskine sendte et Par Lysraketter til Vejrs op imod Nattehimlen. Øjeblikkelig hørte Motorstøjen op, og i store Spiraler gled Natflyveren ned imod os. Endnu et Par Raketter for at vise, hvor han kunde lande, og Maskinen kom sejlende hen over den stille Bugt ind imod Stranden. Da den kom os paa Prajehold, raabte vi spøgende ud til Flyveren: »Det var nok lige ved, at De ikke havde fundet os,« hvortil han ganske uforstaaende raabte tilbage, at han aldeles ikke ledte efter nogen Flyvemaskine, men havde set vore Nødblus og troede, her var Fare paa Færde. Om der var noget, han kunde hjælpe os med, han havde Læge om Bord.

Det var altsaa ikke en af Undsætningsmaskinerne fra Helsingfors, vi havde »kaldt ned«, men en vildfremmed Flyver med en berømt Læge fra Helsingfors, som havde været kaldt til en farlig Operation oppe ved Haparanda i Bunden af den botniske Bugt.

Da han hørte om vor Nødlanding og fik at vide, at der intet var passeret, og at vi alle befandt os i god Behold, tilbød han at tage et Par Stykker af os samt Posten med tilbage til Helsingfors og samtidig give Undsætningsmaskinerne nøjagtig Besked om, hvor de skulde søge os, og saa »gled han«.

Hen paa Morgenstunden landede Undsætningsekspeditionen med Reservemotor og Værktøj, saaledes at vi allerede ud paa Eftermiddagen den næste Dag kunde være flyveklare og starte til Stockholm.

Det var en mærkelig Følelse ude i den øde Skærgaard fjernt fra al Kultur pludselig at møde denne Læge, bogstavelig talt dalende ned fra Himlen. Han havde frelst et Menneskeliv oppe i det høje Nord og var lutter Begejstring over

det moderne Transportmiddel, som han spaaede en mægtig Fremtid indenfor Hospitalsvæsenet i Finland.

Men ogsaa ved store Katastrofer kan Ambulanceflyvningerne gøre megen Nytte. Ved Jordskælv, Stormfloder og Hvirvelstorme har man i de sidste Aar altid benyttet Flyvemaskinerne til hurtigst muligt at bringe den første Hjælp. Man befordrer Læger, Sygeplejersker og Medikamenter ud til de betrængte Steder i en saadan Fart, at mange Mennesker bliver reddet, som ikke kunde have levet de mange Timer, det ellers tog med de gamle Trafikmidler.

I den moderne Krig spiller disse Flyvninger en stor Rolle, navnlig hvor man kæmper i vilde og øde Egne. Saaledes har Spanien gjort megen Brug af Ambulanceflyvemaskiner i deres Kamp mod Rifkabylerne i Marokko, og det er ikke saa faa Tusind haardt saarede, der er blevet ført fra de vilde Bjergegne i Marokko til Operationsbordet i et spansk Hospital paa denne Maade. Ogsaa ved Epidemier er Flyvemaskinen blevet anvendt, bl. a. da der i Sydpersien udbrød en stor Koleraepidemi. Omgaaende blev der sendt Serum afsted med Flyvemaskiner, saa at man undgik videre Udbredelse af denne frygtelige Sygdom.

Videnskaben har i det hele taget ikke været sen til at opdage Flyvemaskinens praktiske Brug. Meteorologerne undersøger de forskellige Luftlag, Geologerne besøger hidtil ukendte Egne, og Zoologerne flyver ud over Havet og undersøger Fiskestimerne, hvilket vi kender herhjemme fra, hvor Dr. Blegvad tager med Marinens Flyvemaskiner over Kattegat for at finde Sildestimerne og underrette Fiskerne derom.

Men ogsaa indenfor andre Felter har Flyvemaskinen sin store og gode Betydning. For Eksempel til Kortlægning og Fotografering fra Luften. Landstrækninger, som det ellers vilde tage Maaneder, ja, Aar at opmaale og kortlægge, er det muligt for Flyvemaskinen at overflyve paa Uger eller Dage. Med specielt konstruerede Kameraer kan man fotografere enorme Strækninger selv paa meget kort Tid og med en Be-

kostning, der er mange Gange ringere end Bekostningen ved Kortlægning paa gammeldags Vis.

Hvor mange ved monstro, at næsten hele Danmark allerede nu er fotograferet fra Luften; de fleste større Byer, ja, selv mange af vore smukke Landsbyer og næsten alle Danmarks større Gaarde er fotograferet af et særligt Luftfotograferings-Aktieselskab, Nordisk Luftfoto. Tusinder og atter Tusinder af Optagelser findes her registreret i alfabetisk Orden, saaledes at man til enhver Tid kan fremskaffe de mest glimrende Luftfotografier fra hele Landet.

Ved Flyvemaskinens Hjælp bliver vore geografiske Kundskaber forøget snart hver eneste Dag, og Landkortene bliver forandret ustandseligt. Tænk paa de store Grønlandsflyvninger, der stadig bringer nye Opdagelser for Dagens Lys, eller paa de eventyrlige Mount Everest Flyvninger, der blev foretaget i 1933, og som kastede nyt Lys over de kæmpemæssige Bjergegne i Himalaya.

Selv Landbruget og Skovbruget har taget Flyvemaskinen i sin Tjeneste. Hvor tidligere frygtelige Insektangreb hærgede Marker og Skove, uden at større Hjælp var mulig, sender man nu Flyvemaskinen til Vejrs for at bekæmpe Insektangrebene fra Luften. I Timevis, Dag ind og Dag ud flyves der frem og tilbage over de mægtige Arealer, medens Flyvemaskinen udsender en fin Taage af insektdræbende Giftstoffer. Korn- og Skovarealer, som før ikke stod til at redde, frelses paa denne Maade fra Undergang.

At ogsaa Reklamen har taget Flyvemaskinen i sin Tjeneste er jo næsten en Selvfølge, og har vi ikke alle beundret Røgflyveren, naar han Tusinder af Meter oppe paa den blaa Himmel skrev sine kæmpemæssige Røgbogstaver? At »Persil« Vaskepulveret eller »Alfa« Margarinen var højt hævet over alle konkurrerende Produkter maatte jo være indlysende, naar man saa de mægtige Bogstaver højt oppe mod den dybblaa Himmel.

Men denne Art af Reklameflyvning kræver jo en speciel Uddannelse, der er meget svær. Det er jo nemlig ikke saa lige til at faa Bogstaverne til at staa paa den rigtige Maade højt

oppe under den blaa Himmel. Næh, saa er det ulige lettere at kaste Brochurer eller Sedler ud oppe fra en Flyvemaskine, og dette oplever vi ikke saa sjældent herhjemme. Vi har ofte modtaget Reklamesedler, der er kommet dalende ned fra Himmelen, om »Verdens bedste Cigaret« o. s. v. ligesom man ved sidste Valg til Folketinget fik Opfordringen til at stemme paa et bestemt Parti fra en Flyvemaskine, der højt over København nedkastede Opfordringen.

Ogsaa Pressen har naturligvis taget dette moderne Trafikmiddel i sin Tjeneste, saa at den hurtigst muligt kan betjene det nysgerrige Publikum med de allersidste Nyheder. Navnlig til Fotografering er Flyvemaskinerne hyppigt blevet benyttet. Hvem husker ikke de udmærkede Fotografier fra det svenske Krigsskib, der førte Andrées Lig hjem fra Norge til Stockholm, da det passerede igennem Øresund, eller fra den Kæmpebrand, der hærgede en af de store Amerikalinere for et lille Aars Tid siden uden for Frankrigs Kyst? Foruden at selve Fotograferingen foregaar fra Luften, benytter Bladene ogsaa Flyvemaskinerne til at befordre Billederne fra det ene Sted til det andet, og ofte bliver Fotografierne fremkaldt og kopieret i selve Maskinen, saaledes at de er parate til lige at blive afleveret paa Clichéanstalten, naar Maskinen har naaet sit Maal.

I Amerika benytter endog Brandvæsenet Flyvemaskinerne til at udføre deres farefulde Hverv. Det er navnlig i de udstrakte Skovegne, hvor mægtige Strækninger er dækket af Skov og atter Skov. Hvorhen man vender Blikket, knejser de stolte Træer, og selv om der er bygget store Udsigtstaarne, og Vagtposter ustandseligt staar paa deres Post med Kikkerter, varer det dog alligevel en lang Tid, inden man naar hen til Brandstedet. Her kommer Flyvemaskinen rigtig paa sin Plads. Paa en Dag kan den naa milevidt omkring og undersøge Terrænet, og er der et Sted udbrudt en Brand, kan man gennem Radioen tilkalde Hjælp af andre Maskiner, der saa kan begynde at overdænge det brandhærgede Sted med Skum, saa

at Branden kan blive begrænset foreløbig, indtil Brandkorpset er naaet frem til Stedet.

Indenfor Politiet er man heller ikke blind for Flyvemaskinernes store Nytte, og navnlig i Udlandet har man taget disse i Korpsets Tjeneste til Patruljeflyvninger, til natlige Ekspeditioner langs Kysterne for at undersøge, om der finder Smugling Sted, ja, endog til Trafikregulering er de blevet benyttet, idet man ved store Begivenheder, hvor der erfaringsmæssig møder flere Hundrede Tusind Mennesker op, og Vejene saaledes til det Sted, hvor der nu skal finde en Opvisning eller Sportskamp Sted, er fuldstændig blokeret, sender Flyvemaskiner op fra Politiets Hovedkvarter. Disse kredser saa over Vejene og rapporterer igennem Radioen til Stationen, hvor Trafikken er brudt sammen, saaledes at Politiet kan sende Mandskab derhen for at regulere Færdselen.

I Radioen har vi ofte hørt Flyvemaskinernes Propeller suse forbi Mikrofonen, naar der var Transmission fra Ankomsten af en eller anden berømt Flyver. Men ogsaa fra Luften har Lytterne fulgt Flyvemaskinens Flugt ind over København, fortalt af Speakeren, der sad oppe i Kabinen. Ikke nok med det. Lytterne har endog en Gang været med en Flyvemaskine, der var paa Vej til Amerika. Det var den bekendte svenske Speaker Sven Jerring — Farbror Sven — der for nogle Aar siden tog med en svensk Flyver paa den første Strækning mod Amerika. Turen gik til Bergen, og mens Maskinen fløj hen over Sverige, Bjergene i Norge og de skønne norske Fjorde, fortalte Speakeren ved Hjælp af en Strubemikrofon — da Støjen ellers vilde have ødelagt hele Udsendelsen — Lytterne om Turens Forløb, Landskabets evindelige Skiften og Maskinens Indretning.

Men næst efter Passagerflyvninger finder Flyvemaskinerne dog den største Anvendelse indenfor Postvæsenet. Overalt i Verden bliver nu Breve ført af Flyverne gennem Luften, og megen Tid bliver sparet. Her i Landet bruger vi jo endnu ikke Flyvemaskinerne til Postforsendelse indenfor Landets Grænser, men hver Sommer deltager vore Flyvere i de natlige

Postflyvninger fra Skandinavien til det sydlige Udland, ligesom naturligvis de almindelige Trafikmaskiner tager Posten med om Dagen. Men ikke alene indenfor Europas Grænser kan man nu sende Posten med Flyvemaskiner. Hurtige Ruter forbinder de forskellige europæiske Stater med Landene i Asien, Afrika og Australien. Og hvor det før tog flere Uger at sende et Brev af Sted til en kær Slægtning eller til en Forretningsforbindelse i de oversøiske Lande, kan man nu naa disse i Løbet af ganske kort Tid ved Hjælp af Flyvemaskinerne.

Selv til Amerika kan man nu faa et Brev besørget af Postflyveren, men dette foregaar paa en lidt ekstraordinær Maade. Siden Verdenskrigen har jo Konkurrencen mellem de forskellige Staters Amerikabaade været meget haard, og man har derfor maattet ty til alle Midler for at tilfredsstille det kræsne Publikum. Ligesom alle andre Steder er det ogsaa her, at Hurtigheden har den afgørende Betydning. Derfor medbringer de nye tyske Atlanterhavsbaade »Bremen« og »Europa« ogsaa deres egen Postflyver, som, naar man nærmer sig Kysten, bliver sendt ud med Postsækkene, saaledes at Brevene kan blive delt omkring 36 Timer før, end det ellers vilde ske, hvis Posten var blevet bragt helt ind til Havnen med Skibet. Øverst oppe paa Soldækket har de to Atlanterhavsbaade installeret Katapulter, hvorfra man kan udskyde Flyvemaskinerne. En Katapult er indrettet saaledes, at den kan drejes ud over Skibssiden, og Flyvemaskinen staar paa den lille Vogn, der kan køre hen ad Katapulten. Ved Hjælp af et Udskydningsapparat bliver den lille Vogn nu i en rasende Fart skudt hen ad Katapulten, og derved faar Maskinen saa meget Fart paa, at den med det samme kan svinge sig op i Luften. Ved Udskydningen fra Katapulten har Maskinen gerne en Hastighed af ca. 100 Kilometer i Timen, mens Gennemsnitsfarten for disse Heinkel-Hydroplaner ellers er godt 200 Kilometer i Timen.

Postflyveren forlader gerne Skibet Dagen før Ankomsten. Udskydningen finder Sted om Formiddagen, saa at Flyverne

kan naa Land, inden det bliver Aften, og Posten kan blive besørget videre med det samme. Det længste, man hidtil har fløjet med disse Postflyvemaskiner, er 1200 Kilometer.

Disse Flyvninger vender jo imidlertid Tanken hen paa Atlanterhavsflyvninger med faste Stationsskibe ude i Havet. Naar man kan flyve 1200 Kilometer ude fra Havet og ind til Land, kan man lige saa godt flyve 1200 Kilometer fra det ene Skib til det andet ude i selve Atlanterhavet.

Indenfor Militærflyvevæsenet kender vi jo disse Moderskibe, hvoraf det amerikanske Marinevæsen har flere. Skibene er her overbygget med en mægtig Flade, der buer en lille Smule op ude ved Siderne. Denne Flade virker da som Start- og Landingsplads, og det er muligt for et saadant Moderskib at medtage et anseligt Antal Maskiner. Ogsaa Filmen har taget Problemet op til Behandling i den kendte tyske Film »F. P. I. svarer ikke —«, hvor vi saa en kunstig Ø bygget midt ude i Atlanterhavet. At Teknikerne arbejder rundt om i Verden med dette Problem er givet, og maaske er vi slet ikke saa langt fra dets Løsning, som vi tror.

2) *Rekorder og Bedrifter.*

Rekordflyvningen, de aarligt tilbagevendende Atlanterhavs- og Jordomflyvninger er vel nok de Præstationer indenfor Luftfarten, der vækker mest Opmærksomhed og mest Diskussion. Nogle begejstres, andre forarges. Og dog har disse Rekordflyvninger deres store Mission. Om »Sam Brown« kommer over den store Dam 3 Minutter hurtigere end »Sam White« kan i og for sig maaske være ligegyldigt. Og falder den ene Sam i Havet og forsvinder, forarges den store Offentlighed og forkætrer disse vanvittige Rekordforsøg som dumdristige og ganske overflødige. Men naar Sam kommer over Dammen en halv Dag hurtigere end sine nærmeste Konkurrenter, modtages han af en Verden af Begejstring. Men bagved det hele ligger Teknikkens stadige Stræben efter at fuldkommengøre Flyvemateriellet. Bag Jagten efter Rekor-

derne ligger Fabrikkernes umaadelige Interesser for at fremstille det bedste og mest driftssikre Materiel. Bag Kampen om Rekorderne ligger Flyvernes Ærgerrighed og Stræben efter at være den bedste Mand. Vækker ikke Navne som Lindbergh og Balbo den største Beundring hos os alle, og er vi ikke stolte af vore egne berømte Flyvere Botved, Johansen og Højriis?

Vi glemmer vel aldrig dem, der faldt i Kampen, og vi ærer deres Minde. Men deres Navne, som bragte os Sejren hjem, vil lyse med Guldskrift gennem evige Tider.

Blandt de utallige Rekordpræstationer, der finder Sted hvert Aar, hefter det store Publikum og Aviserne sig særlig ved Atlanterhavsflyvningerne. Hvert Aar er der en Flok raske Mænd, der forsøger det store Hop over Dammen. Men ikke alle naar at komme over. Atlanterhavet har krævet sin Part af Rekordflyverne.

Atlanterhavsflyverne kan deles i to store Grupper: De, der har foretaget Flyvningen i et Stræk, og de, der har benyttet de nordlige eller de sydlige Øer som Mellemlandingsstationer, Grønlandsruten eller Ruten over Azorerne.

Den 14. Juni 1919 startede Englænderne Alcock og Brown fra New Foundland i en to-motors Vickers Landflyvemaskine paa den første Atlanterhavsflyvning. I Løbet af 16 Timer naaede de til Irland, hvor Maskinen blev delvis ødelagt ved Landingen. Men Forsøget var lykkedes, og utallige er de Flyvere, der har fulgt efter i Alcocks og Browns Fodspor. At nævne alle de Flyvninger, der har fundet Sted mellem Europa og Amerika, er ikke paa sin Plads i denne Bog, men nogle af de mest kendte skal dog nævnes her.

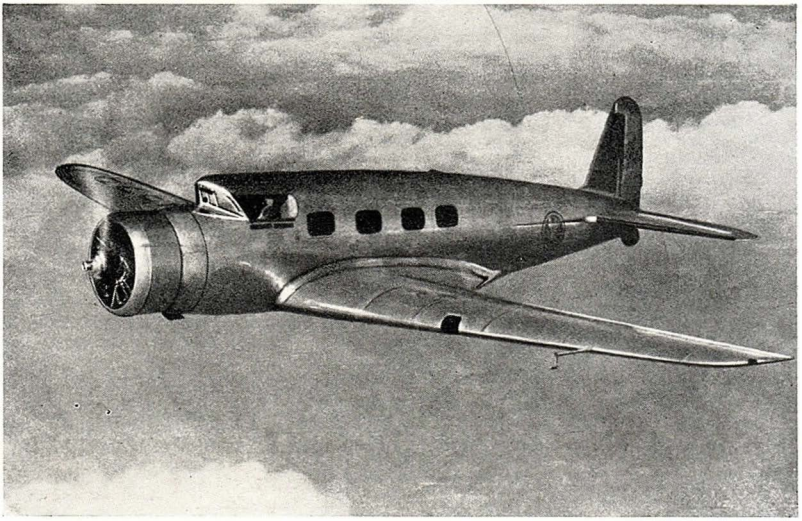
Ruten fra Vest til Øst har altid været den letteste, idet den er begunstiget af gode Vindforhold. Derimod har Turen fra Europa til Amerika været ikke saa lidt vanskeligere paa Grund af Modvind. Den første Flyvning, der blev udført i øst-vestlig Retning, blev udført af det engelske Luftskib R 34, der i 1919 med 30 Passagerer fløj fra England til New York og retur.

Engelsk »Klemm«, en af de mest moderne Sportsflyvemaskiner med lukket Kabine og Plads til 3 Personer. Maskinen har Forsvindingshjul og gør en Fart paa 280 km. 1934.

»Autogyro«. De roterende Planer, — som holdes i Gang ved Lufttrykket, ikke af Motoren, — holder Maskinen svævende. Motoren giver ved en alm. Propel Maskinen sin Fremdrift. 1934.

130 A

Den største og mest moderne Ruteflyvemaskine i Europa. En fire-motors K. L. M.-Fokker F 36 med Plads til 36 Passagerer og 5 Mands Besætning. 1934.



»Vultee« en-motors amerikansk Post- og Passagermaskine med Forsvindingshjul. Maximumsfart 376 km. 1934.

I de efterfølgende Aar blev det gentagne Gange forsøgt at forcere Oceanet, men Lykken var ikke rigtig med Flyverne før i 1927, da en ung ukendt Postflyver fra Amerika uden nogensomhelst Forhaandsreklame pludselig startede fra New York til Paris og naaede sit Maal. Det var Charlie Lindbergh.

Starten foregik fra Long Island ved New York den 20. Maj 1927. Ganske ubemærket havde den unge Svensk-Amerikaner faaet udrustet sit 220 HK-Wright-Ryan-Monoplan for den lange Rejse. Lindbergh havde gjort Tjeneste i Staterne som Postflyver, og derfra havde han et udmærket Kendskab til lange Flyvninger. Alene i sin Maskine gav han sig ud paa sin vovelige Færd og uden det Reklamehyl i Aviserne, som man efterhaanden var blevet saa vant til ved de store Flyvninger.

Turen varede 33½ Time, og Lindbergh landede glat den 21. Maj om Aftenen paa Le Bourget Flyvepladsen ved Paris. Om Turen fortæller Lindbergh selv:

»Den 12. Maj var jeg ankommet til Curtis Field paa Long Island uden for New York fra San Diego, hvor jeg havde hentet min Flyvemaskine. Her gik jeg nu og ventede paa Vejrmeldingerne, samtidig med at Maskinen blev efterset for sidste Gang inden Atlanterhavsflyvningen.

Den 19. Maj regnede det lidt, og alle Rapporterne meldte om Taage og Skydække, saa jeg havde bestemt mig for at gaa i Teatret om Aftenen. Men hen paa Eftermiddagen fik jeg fra Vejrbureauet Meddelelse om, at Vejret var ved at klare op, og Taagen lettede. Jeg tog straks ud til Flyvepladsen for at gøre alting klar, hvorefter jeg tog ind paa mit Hotel for at sove i et Par Timer.

Den næste Morgen (d. 20. Maj) allerede før Daggry vendte jeg tilbage til Pladsen, men Klokken blev alligevel næsten 8, inden jeg var færdig. Maskinen var blevet kørt over paa Roosevelt Field, og herfra startede jeg Klokken 7,52 for Paris. Jorden var tung af den nylig faldne Regn, saa Maskinen fik meget lidt Fart paa. Men jeg kom dog i Luften

og satte straks Kursen mod Havet. Turen gik op over Novia Scotia til New Foundland, og paa denne Strækning var Vejret udmærket. Jeg fløj meget lavt, somme Tider kun 3—4 Meter over Træer og Vandet og mødte mange Skibe og Fiskerfartøjer paa min Vej, ligesom jeg heroppe mod Nord saa Sne og Is mange Steder.

Da det begyndte at blive mørkt, mødte jeg Taage, saa jeg maatte flyve over 3000 Meter oppe, og da Maanen ikke var fremme, blev det efterhaanden meget mørkt. Da jeg forsøgte at gaa igennem en af Skyerne, begyndte der at komme Isdække paa Planerne, saa jeg maatte hurtigt stige igen og søge op i renere Luftlag. Efter 2 Timers Mørke kom Maanen endelig frem i Horisonten, og Flyvningen foregik da meget lettere.

Efter Daggry steg Temperaturen atter, og Faren for Isdække var væk igen. Samtidig begyndte der at blive Huller i Taagen, men det varede ikke længe, saa maatte jeg atter flyve efter mine Instrumenter i en Højde af godt 500 Meter.

Naa, det hørte jo op igen, og nu gik det rask fremad i de kommende Timer. Det første Tegn paa, at jeg nærmede mig Europa, var en enlig Fiskerbaad, men snart kom der flere, og jeg kredsede da over en af dem, for at Mandskabet kunde vise mig Vej, men det lykkedes mig ikke at gøre mig forstaaelig. En Time senere fik jeg imidlertid Land i Sigte. Det var Irlands Vestkyst, og nu gik Ruten videre til Sydengland, over Kanalen til Cherbourg i Frankrig. Mørket begyndte nu at falde paa, men snart lyste London—Paris-Rutens Fyrtaarne, og jeg naaede Paris ved Titiden om Aftenen. Efter at have fløjet rundt om Eiffeltaarnet, landede jeg ude paa den oplyste Le Bourget Flyveplads, hvor hundrede Tusind Mennesker ventede mig.«

Lindbergh fik en begejstret Modtagelse i Paris, hvor han boede hos den amerikanske Gesandt. Der blev ikke sparet paa nogen Udmærkelse, og overalt hvor han kom, blev han hilst og tiljublet af alle. Senere drog Lindbergh til Belgien og England, hvor han ligeledes fik en begejstret Modtagelse.

Den amerikanske Regering havde imidlertid sendt Kryd-

seren »Memphis« til Frankrig for at hente Lindbergh, og den 11. Juni ankom han til Washington og fik her den største Modtagelse nogen Mand nogen Sinde har faaet i Historien.

Aaret 1927 var i det hele taget et gunstigt Flyveaar. I Juni lykkedes det Chamberlin og Levine at komme over Atlanterhavet og endda et godt Stykke ind i Tyskland. Senere paa Aaret kom den berømte Polarflyver Byrd sammen med Acosta, Balchen og Noville ogsaa til Europa fra Amerika.

I 1928 kom saa den første Aeroplan-Flyvning fra Øst mod Vest. Tretten Gange var Forsøget tidligere gjort, men først den 12.—13. April 1928 lykkedes det for Tyskerne Köhl, v. Hünefeld og Irlænderen Fitzmaurice. I en Junkers Maskine med Junkers L. V.-Motor startede de fra Irland og naaede til Greenley-Øen, der er beliggende mellem Labrador og New Foundland.

I de senere Aar er der blevet udført forskellige udmærkede Flyvninger over Atlanterhavet, men Glansen er dog ved at gaa lidt af disse Sportspræstationer.

Ogsaa Danmarks Navn har været repræsenteret ved Atlanterhavsflyvningerne. Hvem husker ikke Sønderjyden Chr. Johansen's og Holger Højriis' Flyvning over Dammen.

Det var i Sommeren 1931, at Højriis sammen med Hilling foretog sin Atlanterhavsflyvning. Maskinen var et Bellanca Monoplan med en Wright-Whirlwind-Motor paa 300 HK. Holger Højriis har selv fortalt om de enorme Forberedelser, inden Starten fandt Sted.

Maskinen, en seks Personers Rutemaskine, blev bygget om paa mange væsentlige Punkter. Vingerne og Halepartiet blev gjort længere og Understellet stærkere.

Motoren blev skilt ad flere Gange, og hver enkelt Del blev nøje undersøgt, inden den fik Lov til at starte til Atlanterhavstogtet. Passagerernes Plads bag Førersædet blev erstattet af en stor Tank med Plads til 380 Gallon Benzin, og oven paa denne Tank laa yderligere to 5 Gallons Dunke.

Maskinen blev ombygget i Wilmington, Delaware, og da den var færdig, fløj Højriis og Hilling til Florida i eet Stræk,

en Tur paa 11 Timer. Igennem flere Uger foretog Højriis saa her Prøveflyvninger. Toogtyve Nætter i Træk foretog han Blindflyvningsforsøg i Brandmørke. Først tog han en Tur paa en Time ud over Atlanterhavet, vendte og tog tilbage igen. Uanset Vejret, i Storm og i Regn, startede Højriis hver Nat sin Maskine til disse Blindflyvninger, der naturligvis var en fortræffelig Træning til selve Atlanterhavsflyvningen.

Alle de her omtalte Flyvninger har været non-stop Flyvninger, men Atlanterhavet er jo ogsaa blevet underlagt af mange andre, der har benyttet sig af de geografiske Forhold og brugt saavel Færøerne, Island og Grønland som Madeira, Azorerne og Bermudaøerne som Mellemlandingsstationer.

Medens de første Flyvninger jo mere har Karakteren af Sportspræstationer, maa de sidstnævnte Flyvninger, hvor der er gjort Mellemlandinger, absolut siges at have megen praktisk Værdi. Deres Betydning maa ikke undervurderes, thi de giver alle deres Bidrag til Fremtidens Flyveruter over Atlanterhavet.

Af kendte Flyvere skal her nævnes Tyskeren von Gronau, der flere Gange har foretaget Turen fra Tyskland til U. S. A. over Færøerne, Island og Grønland og vist, at denne Rute — i hvert Fald om Sommeren — er meget sikker og farbar for Flyvemaskiner. Atter her støder vi paa Navnet Lindbergh, der for ganske nylig aflagde Besøg i København efter en vel overstaaet Flyvning over vore nordlige Besiddelser.

Charles Lindbergh havde efter sin Atlanterhavsflyvning erhvervet sig en fast Position indenfor Amerikas Flyvevæsen. Han havde foretaget flere opsigtsvækkende Flyvninger, bl. a. til Mexiko, hvor han traf sin Hustru og Flyvekammerat Anne Lindbergh, der er Datter af den i 1931 afdøde Senator Dwigh W. Morrow — den Gang U. S. A.'s Gesandt i Mexiko.

Som Konsulent for det store amerikanske Selskab »Pan-America-Airways« blev Lindbergh i Sommeren 1933 udsendt til de nordlige Egne af Atlanterhavet for at undersøge Mulighederne for en fast Ruteforbindelse mellem U. S. A. og Europa.

Sammen med sin Hustru, der fulgte med som Observatør og Radiotelegrafist, startede Lindbergh i Juli Maaned fra Amerika. Turen gik over Halifax, Cartwright til Grønland, hvor de blev i længere Tid og foretog flere Flyvninger til forskellige Pladser for at undersøge Landingsmulighederne og Vejrforholdene. Fra Grønland gik Turen videre til Island, Færøerne, Shetlandsøerne og til København, hvor Lindberghs landede den 26. August ved Femtiden. Ankomsten staar endnu i frisk Erindring hos os alle, der i et Par Dage havde gaaet i spændt Forventning, og man maa smile ved Tanken om den Skuffelse, mange Mennesker led, der i flere Timer havde ventet ude ved Langeliniemolen, medens den menneskesky Flyver foretog Indtoget til Raadhuset igennem de menneskетomme Gader paa Amager fra Luftmarinestationen.

Lindberghs Forsøgsflyvning gav gode Resultater, og han mener, at om Sommeren vil den kommende Rutefart mellem Amerika og Europa komme til at gaa over Grønland, Island, Færøerne og Shetlandsøerne til København, mens Vind- og Vejrforholdene om Vinteren vil gøre det nødvendigt at fastlægge Ruten til det sydlige Atlanterhav over Azorerne og Bermudasøerne.

Samtidig med at Lindberghs undersøgte Mulighederne for en fast Ruteforbindelse mellem den gamle og den nye Verdensdel, viste den italienske Nation sin Dygtighed ved atter at imponere Verden med en ny Eskadreflyvning.

Den første Eskadreflyvning blev gennemført for et Par Aar siden over den sydlige Del af Atlanterhavet til Sydamerika under Ledelse af General Balbo. Allerede den Gang viste Italienerne, hvor langt de var naaet frem paa Flyveteknikkens Omraade, men i Stedet for at hvile paa deres Laurbær gik de straks i Gang med at planlægge en ny gigantisk Flyvning, som kom til Udførelse i 1933.

Den 1. Juli startede General Balbo med sin Luftarmada paa 24 Hydroplaner fra den italienske Flyvebaadsstation i Ostia. Den første Etape gik over Land, idet man tog Ruten op over Alperne, der blev forceret i Formationsflyvning i

4500 Meters Højde, Tyskland til Amsterdam. Herfra gik Turen videre over Irland, Island, Labrador til Canada. Den 15. Juli naaede Armadaen frem til Chicago — Rejsens Maal — en Præstation af højeste Rang, der viser, hvor langt man er naaet frem paa Flyvningens Omraade. De største Vanskeligheder, som Eskadren mødte, fortæller General Balbo, var Taagen. Paa den vanskeligste Del af Ruten, Etapen fra Island til Labrador, fløj Armadaen i over to Timer gennem Taage saa tæt, at man ikke kunde se Vingespidserne; det var et fuldstændigt Mareridt, siger Generalen.

Efter Opholdet i Amerika var det Meningen, at de italienske Flyvere vilde have fløjet direkte fra New Foundland til Island, men paa Grund af Vejrforholdene og det korte Dagslys saa Balbo sig nødsaget til at ændre Kursen, og Hjemturen foregik da over Azorerne, Lissabon til Rom, hvor Balbo og hans Mænd blev modtaget af hele det italienske Folk, akkurat som i det gamle Rom, naar Sejrherrerne vendte hjem fra Krigen.

Det store Flyvetogt med de 24 Hydroplaner — hvoraf de 22 vendte hjem — idet to maatte opgive, henholdsvis i Amsterdam og paa Azorerne — har vist, at Tanken om en fast Ruteforbindelse mellem Amerika og Europa nu er nær ved at blive en Realitet.

Der er allerede her i Bogen nævnt mange Flyvere, hvis Bedrifter er kendt af alle, men ligesom paa andre Omraader er det ogsaa her kun det nye, man hefter sig ved. Nye Flyvninger, nye Rekorder og nye Bedrifter læser vi om hver Dag i Aviserne; hvad der i Gaar var en Begivenhed over hele Verden, er i Dag kun en jævn god Sportspræstation. Men derfor har Rekorderne alligevel gjort deres til, at vi er saa langt fremme. At nævne alle vil være umuligt, og det vil slet ikke høre inden for Bogens Rammer, men jeg vil dog nævne enkelte gode Sportspræstationer og Rekorder sat af bekendte Piloter, hvis Navn stadig har en god Klang indenfor Flyvningen, og af hvem vi endnu kan vente nye Bedrifter.

Den første Jordomflyvning blev allerede foretaget i 1924

af fire amerikanske Flyvere i lige saa mange Maskiner. Turen gik fra Kalifornien, Aleuterne, Kamschatka, Japan, Bagindien, Forindien, Lilleasien, over Paris, England, Skotland og Færøerne til Amerika. Ialt brugte de 6 Maaneder, og de naaede kun hjem med 2 Maskiner. Denne Rekord er naturligvis blevet slaaet flere Gange, sidst af Amerikaneren Wiley Post, der i Juli Maaned 1933 med sin Bellanca-Maskine fløj Jorden rundt paa 7 Dage, 19 Timer og 15 Minutter. Ruten gik fra New York over Atlanterhavet til Berlin og derfra videre gennem Rusland, Sibirien, over Stillehavet til New York, som han fuldkommen udaset naaede.

Navnlig Englænderne har haft mange Navne med blandt de kendte Verdensflyvere. Amy Mollison (tidligere Amy Johnson) er et Navn, som alle, selv ikke-flyveinteresserede, kender. Det er heller ikke Smaating, den Dame har overkommet. Det var hendes fænomenale Flyvning fra England til Australien, der fik os til at nævne hendes Navn med Respekt, men hun lod det ikke blive ved det. I 1931 fløj hun saaledes sammen med Humphreys fra England til Tokio paa 10 Dage, og i 1932 foretog hun en opsigtsvækkende Flyvning til Syd-Afrika og tilbage. Efter sit Bryllup med den kendte Flyver Mollison foretog hun sammen med ham i Juli 1933 en Flyvning over Atlanterhavet fra England til New York, for derfra at flyve direkte til Bagdad. Imidlertid maatte dette opgives, da de ved Landingen — der foregik midt om Natten — forulykkede med Maskinen, der blev fuldstændig knust, mens Ægteparret slap med nogle faa Skrammer.

Strækningen England—Australien er blevet gennemfløjet mange Gange, og det hurtigste det hidtil er gjort paa, er 8 Dage og 20 Timer, hvilket skete i April 1932 af Englænderen Scott i Gipsy Moth. Ogsaa Ruten England—Syd-Afrika er blevet livligt befløjet, og ogsaa her er det Englænderne, som indehaver Rekorden. I en Fairey-Napier-Maskine fløj Gayford og Nicholetts i et Stræk 5309 miles — hvilket ogsaa er Verdensrekord i Længdeflyvning — paa 57 Timer og 27 Minutter. I denne Maskine var der indbygget automatisk Sty-

ring, hvilket muliggjorde, at Flyverne ikke behøvede at passe de forskellige Instrumenter hele Tiden, men faktisk kunde sidde og »lege Passagerer i deres egen Maskine« under Turen.

Det er heller ikke en helt ringe Højde, man i Flyvemaskine er naaet. Englænderen Ulwin var i September Maaned i 1932 oppe i en Højde af 43,976 engelske Fod, hvilket ikke er langt fra Professor Piccards berømte Opstigninger til Stratosfæren med en dertil særlig konstrueret Ballon, i hvilken han naaede en Højde af 54,450 Fod i 1932. Den rent praktiske Side ved Stratosfæreflyvninger er endnu ikke naaet, og Spørgsmaalet er ogsaa, om man i det hele taget naar den. Fordelen ved Flyvninger i disse høje Luftlag skulde jo være, at Luftmodstanden var saa ringe, at man kunde sætte Farten betydelig op. Teoretisk var det vel heller ikke umuligt, men praktisk faar det sikkert ikke foreløbig nogen Betydning.

Næh, lad os hellere holde os ved »Jorden«. Det er slet ikke nødvendigt at sætte Fantasien saa meget i Bevægelse. Kendsgerningerne taler jo allerede deres for, at vi snart skal til at opleve en mægtig Udvikling med Hensyn til Flyvemaskinernes Hastigheder.

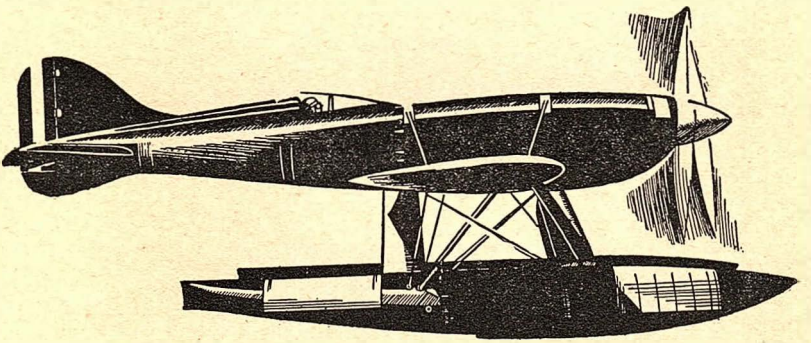
Medens man i 1922 naaede 280 Kilometer som den højeste Hastighed, er man nu helt oppe paa næsten 700 Kilometer i Timen, og derved bliver det sikkert ikke staaende. Udviklingen fra 1922 til i Dag er gaaet støt frem, hvilket fremgaar af følgende Tabel:

Dato	Hastighed km i Timen	Navn	Maskin-Type	Motor
29. 12. 22.	280,155	Passaleva	Savoia Marchetti	Hispano Suiza
25. 10. 24.	302,684	Cuddihy	Curtiss C. R.	Curtiss
13. 9. 25.	364.924	Biard	Supermarine	Napier
27. 10. 25.	395,439	Doolittle	Curtiss	Curtiss
17. 11. 26.	416,618	De Bernardi	Macchi M. C. 39	Fiat
4. 11. 27.	479,290	De Bernardi	Macchi M. C. 52	Fiat
30. 3. 28.	512,776	De Bernardi	Macchi M. C. 52	Fiat
10. 9. 29.	551,100	Stainforth	Gloster	Napier
12. 9. 29.	585.700	Orlebar	Supermarine S. 6.	Rolls Royce
29. 9. 31.	655,000	Stainforth	Supermarine S. 6. B.	Rolls Royce
10. 4. 33.	683,403	Agello	Macchi Castoldi 72	Fiat A. S. 6.

Flyveindustrien bygger stadig bedre og bedre Maskiner og Motorer for at forøge Hastigheden. Det er navnlig ved de berømte Kapflyvninger om Schneider Cup, at Selskaberne præsenterer deres nyeste Modeller, og mange af Hastigheds-Rekorderne er da ogsaa blevet sat ved disse Stævner.

Den sidste Hastighedsrekord blev sat paa en 3 Kilometer lang Maalestrækning ved Desenzano ved Garda-Søen i Italien af den italienske Underofficer Agello, der gennemfløj Banen to Gange i hver Retning med en Gennemsnitsfart af 683,403 Kilometer i Timen, med en Højestehastighed af 692,529 Kilometer.

Den Maskine, hvormed Agello slog Hastighedsrekorden, var oprindelig bygget til at deltage i Kampen om Schneider Cup, men den naaede ikke at blive færdig. Den er konstrueret af Ingeniør Mario Castoldi og bygget af »Aeronautica Macchi« i Varese i Italien. Maskinen er en En-Dækket Hydroplan med en Fiat Motor, der er paa 24 Cylindre, vandkølet i V-Form, og som udvikler 2800 HK ved 3200 Omdrejninger. Motoren er delt i to Dele, og det interessanteste af det hele er, at der findes to Propeller, som gaar modsat hinanden. Maskinens Planer er af Duraluminium og fungerer som Vandkøler, ligesom Pontonerne, der er af Træ og Duraluminium, ogsaa fungerer som Køler for Vandet og Olien.



Den italienske „Macchi" Verdensrekord-Flyvemaskine, der gør en Fart af lige ved 700 km i Timen.

Tempo er Tidens Løsen, og man kan sandelig sige, at Flyvemaskinen har fulgt med i Udviklingen. Selv om vi naturligvis ikke i Dag har Rutemaskiner med en saa fantastisk Fart, saa bliver dog Hastigheden for hver Dag, der gaar, stadig større og større. Den Dag er derfor sikkert ikke fjern, da vi naar frem til at kunne foretage Rejser til fjerntliggende Steder paa Jordkloden i samme Tid, som vi nu bruger om at komme fra det nordlige Jylland til København.

6. KAPITEL.

SVÆVEFLYVNING OG SPORTSFLYVNING.

1) *Svæveflyvning.*

Det var først mange Aar efter Otto Lilienthals sørgelige Nedstyrtning med sit Glideplan, at der atter skulde komme Fart over Udviklingen af de motorløse Flyvemaskiner.

Brødrene Wright i Amerika eksperimenterede ganske vist nogle Aar med Glideflyvning, men det var kun som indledende Forsøg til deres vellykkede Eksperimenter med motordrevne Planer.

I det hele taget var man i Flyvningens første Barndom alt for optaget og imponeret af de motordrevne Flyvemaskiner til at interessere sig videre for Glideflyvning.

Denne Gren af Flyvningen stod saaledes i mange Aar ganske i Stampe, og man tillagde den ikke større Betydning. Hist og her byggede nogle unge Mennesker sig selv et Glideplan, og det lykkedes vel ogsaa en og anden at gøre nogle Smaahop paa et Hundrede Alen eller saa. Men det var og blev en ret farlig Leg, som kun de fattigste flyvebegejstrede indlod sig paa i Mangel af tilstrækkelig Kapital til at anskaffe sig en Motorflyvemaskine.

Ogsaa jeg selv har i mine Drengeaar forsøgt mig som Glideflyver. Jeg havde omsat min — iøvrigt ikke særlig værdifulde — Møntsamling i Aluminiumsbeslag, Klaverstreng,

Bardunstrammere, Lærred og Trælister og selv bygget mit første Flyveapparat. Det var i Aarene 1910—11, og de første Forsøg fandt Sted paa nogle Smaabakker ude ved Klampenborg Væddeløbsbane, hvor den senere saa berømte »Sandgraver« foretog sine imponerende Flyvninger. Min »Maskine« var en saakaldt Hængeglider; det vil sige, man hang i Armhulerne under Planerne — det var et Biplan. Der var ingen Ror til at styre med. Man hang og svingede med Benene i Luften som Pendulet paa et Bornholmerur og styrede paa den Maade »Maskinen«, naar den var i Luften, hvad den Gudskelov kun sjældent var.

Som oftest havarerede det lette Glideplan allerede, medens man løb ned ad Bakken for at faa Luft under Vingerne — selv et ringe Vindstød kunde den ikke modstaa.

Da hele Møntsamlingen efterhaanden var opbrugt til Flyveforsøg, forærede jeg — medens der endnu var noget tilbage af Glideren — Maskinen til Det danske Aeronautiske Selskab, i det Haab derigennem at opnaa mine Drømmes Opfyldelse. Men heller ikke Det aeronautiske Selskab raadede over tilstrækkelige Midler til Flyveforsøgenes Gennemførelse.

Efter Verdenskrigens Afslutning paalagde de allierede gennem Versaillestraktaten Tyskerne de alvorligste Restriktioner med Hensyn til al Flyvning indenfor Tyskland.

Tysklands Flyvemaskineindustri, der hidtil havde været blandt de førende; Tysklands Flyvere, der hidtil havde været blandt Verdens fremmeste, saa sig pludselig sat helt ud af Spillet.

Men Tryk avler som bekendt Modtryk, og derfor kastede Tyskerne sig over Glideflyvningen, — den motorløse Flyvning. Der kunde deres Skabertrang frit udfolde sig, uafhængigt af Versaillestraktaten.

Man kom hurtigt efter at forsyne Glideplanerne med Ror, saaledes at de kunde styres. Ligeledes genoptog man Brødrene Wrights Startmetoder, forsynede Maskinen med Meder som en Kælk og startede ved at trække den hurtigt hen over Jorden med et stærkt Gummitov.

Glideplanet med Glideflyveren paa Førersædet bliver anbragt oppe paa Toppen af en høj Bakke, og et svært Gummitov, hægtet fast i V-Form i Næsen paa Glideren. Startmandskabet, 6—8 Mand, griber fat i Tovet, 3—4 i hver Ende, og begynder at stramme det ud foran Glideren, medens et Par Mand holder fast i Halen paa Maskinen, saaledes at den ikke kan gaa frem efter Tovet.

Naar Gummitovet staar spændt som Strengene paa en Violin, kommanderer Glideflyveren først »klar«, dernæst »løb« til Mandskabet ved Gummitovene og endelig »slip« til dem, der holder fast i Halen.

Paa Kommandoerne »klar«, »løb« og »slip« glider Maskinen saa frem over Grønsværen og bliver slynget ud i Luften med en mægtig Kraft af det svære Gummitov, hvorefter den begynder Flyvningen ned ad Bakkeskraaningen.

Jo højere Bakken var, og jo bredere Landingsterrænet nede i Dalen, desto længere kunde Maskinen holde sig svævende. Det var en Slags Skisport i Luften, uden anden praktisk Betydning end den, som enhver god Sport har.

En af de dygtigste af de unge, tyske Glideflyvere var en Skolelærer ved Navn Ferdinand Schultz. Han havde selv bygget sin primitive Flyvemaskine, der alt ialt ikke havde kostet ham mere end 30—40 Mark.

Det var lykkedes ham nede i Sydtyskland paa nogle store bjerglignende Bakker ved Rhön at præstere Flyvninger paa en 2 til 3 Kilometers Længde.

Hidtil var der kun fløjet i ganske stille Vejr, men Ferdinand Schultz vilde prøve, om det ikke var muligt ogsaa at flyve i Blæst, for maaske derigennem at holde Maskinen svævende noget længere Tid end de faa Minutter, det tog at tilbagelægge Strækningen fra Bakkens Top til Bakkens Fod.

En Dag, da der blæste en ret kraftig Vind op over Bakkerne, forsøgte han at starte et Stykke oppe bagved Bakkens Top for derved at faa Maskinen i Luften, inden Nedturen mod Vinden skulde paabegyndes. Men idet Maskinen blev slynget i Luften udover Skrænten, blev den grebet af den

stærke opadgaaende Luftstrøm, der kom op ad Bakkeskraaningen, og ført en 30 til 40 Meter til Vejrs op over det Sted, hvorfra Starten var foregaaet, inden den begyndte sin Flyvning ned i Dalen.

Ferd. Schultz forsøgte om og om igen og lærte sig efterhaanden at holde sin Maskine svævende i de opadgaaende Luftstrømninger, der stod overalt over Bakketoppene. Time efter Time kunde han hænge oppe i Luften med sin Maskine, omtrent som Guldæblerne hænger paa Vandstraalen i Springvandet paa Gammel Torv, naar Kongen har Fødselsdag. Men Guldæblerne kan ikke styres, de falder ned, naar de mister Balancen, for atter at blive slynget til Vejrs, naar de falder ind i den opadgaaende Vandstraale.

Ferdinand Schultz's Maskine kunde styres; den mistede ikke Balancen. Time efter Time kunde han sidde i Luften. Han kunde flyve fra den ene Bakketop over til den anden, hvor der maaske stod kraftigere og mere opadgaaende Luftstrømme. Det var hele Smaature, han kunde flyve, balancerende Maskinen fra Bakketop til Bakketop. Med særlige kraftige Vinde kunde han endog arbejde sig nogle Hundrede Meter op over det Sted, han var startet fra, for derefter at lande adskillige Kilometer borte paa en anden Bakketop, hvis han da ikke foretrak at udstrække Flyvningen og gaa ned i en af Dalene.

Det var en interessant og morsom Sport, som hurtig samlede mange unge Sportsmænds Interesse.

Alle de mange unge Flyvere, som efter Krigen var blevet brødløse, byggede sig Glideplaner og begyndte at optage denne Form for Flyvning.

Der blev lavet Klubber, som konkurrerede indbyrdes, baade hvad Flyveresultater angaar og med Hensyn til Konstruktion af Maskinerne.

Det var særlig de gänske unge, som deltog i denne Sport.

En Dag med stærk, hed Sol og spredte Skyer var Schultz startet med sin Maskine og havde i den kraftige Blæst arbejdet sig nogle Hundrede Meter til Vejrs over Startstedet.

Han fløj i den kolde Vind i Skyggen af en stor Sky, der gled forbi. Idet Schultz kom ud af Skyggen og fløj ind i det klare Solskin, mærkede han pludselig, at Maskinen med voldsom Kraft blev suget til Vejrs. Med rasende Hastighed steg Maskinen. Schultz saa paa sin Hastighedsmaaler, men den viste stadig fuld Flyvehastighed, og han havde fuld Manøvredygtighed over Rorene.

Højere og højere steg Maskinen, fjernere og fjernere blev Jorden under ham. Det var, som om al Tyngdekraft var ophævet.

Den store Sky, som han nylig var fløjet hen under, kom nærmere og nærmere.

Schultz forsøgte at lægge Roret haardt om og foretage en Drejning med Maskinen. Han var nu henimod 1000 Meter oppe. Glideplanet lystrede Rorene ganske udmærket, og Maskinen gik i en stor Bue ind under Skyen og ind i den kolde Luft.

Med et mægtigt Ryk blev Schultz pludselig trykket nedad, og Maskinen begyndte atter at synke mod Jorden, men i samme Øjeblik, den atter kom ind i den stærke Sol paa den anden Side af Skyen, blev den suget til Vejrs med den varme Luft. Flyveren prøvede fra den store Højde at naa Kanten af en anden Sky nogle Kilometer borte, idet han fladede Maskinen ud saa meget som muligt for ikke at miste for meget Højde.

Det samme gentog sig herovre. I den varme opadgaaende Luftstrøm ved Skygrænsen blev den suget til Vejrs og vandt atter Højde.

Nede fra Jorden havde man med Spænding set Schultz's mærkværdige Manøvre uden ret at forstaa, hvad det var, der foregik, og da Schultz landede efter et Par Timers Flyvning paa det samme Sted, hvorfra han var startet, blev han omringet af Kammerater og Tilskuere, hyldet og udspurgt; ingen forstod rigtig, hvad der egentlig var sket.

Det viste sig imidlertid, at Schultz tilfældig var kommet ind i de varme, opadgaaende Luftstrømme, som paa skyede og urolige Dage overalt findes i Luftlagene under og imellem

Skyerne. Det var lykkedes ham at udnytte disse Luftstrømninger til at holde sig svævende og saa at sige vandre fra Sky til Sky.

Det var den første Svæveflyvning, der var præsteret, og Udviklingen kom nu Slag i Slag. Det ene Svæveplan finere end det andet blev konstrueret, og det var ganske imponerende Resultater, der opnaaedes, hvad der bedst kan ses, naar man hører om de Rekorder, der i Øjeblikket er sat:

Over 37 Timer er det lykkedes at holde en Svæveflyver i Luften uafbrudt uden Mellemlanding.

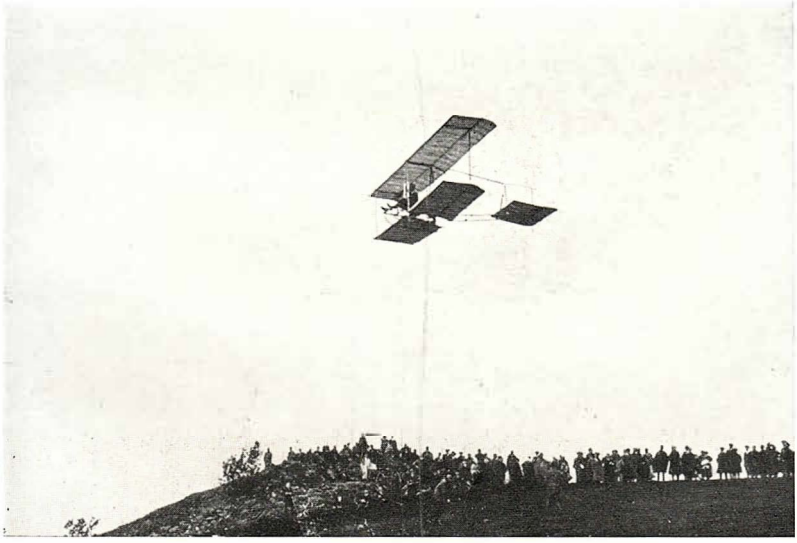
Henved 3000 Meter til Vejrs har det været muligt at arbejde Maskinen op, og næsten 200 km i lige Linie er der fløjet uden Motor, uden Propel, uden noget som helst Fremdrivningsmiddel, kun ved at benytte de forskellige Luftstrømninger i Lufthavet.

Og endnu er der Mennesker, der frakender Svæveflyvningen enhver praktisk Betydning, som om det ikke var praktisk Betydning nok, at Svæveflyvning er en sund og udviklende Sport. Maaske den ædleste Sport af alle.

Tro nu ikke, at disse imponerende Flyvninger kun er mulige for ganske lette og sportstrænede unge Mennesker, der efterlader al overflødig Vægt i Form af Støvler eller Sko, Nøgler og Lommeur paa Jorden for at lette Maskinen saa meget som muligt. Nej, selv med Passager er Svæveflyvning mulig. Rekorden er her ca. 9 Timers uafbrudt Flyvning.

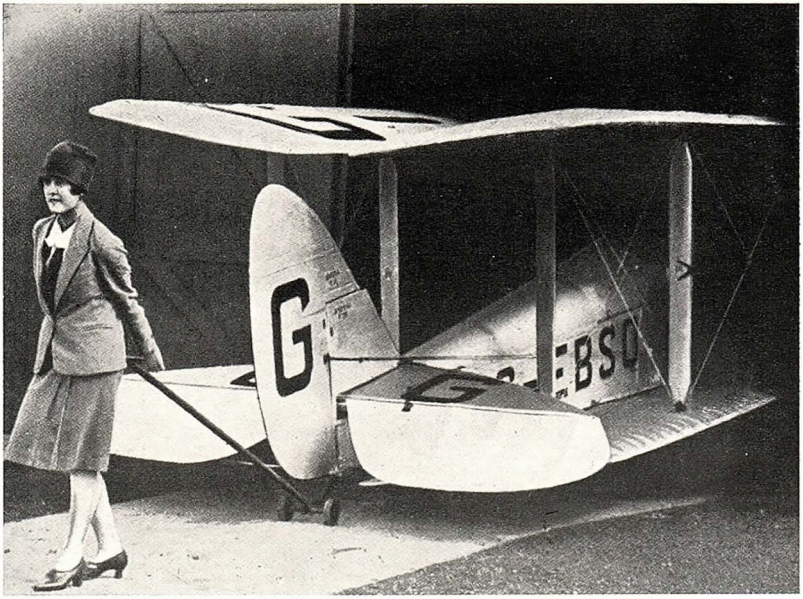
Ligesom de store Sportssteder nede i Tyskland om Vinteren reklamerer med storartede Kælke-, Ski- og Skøjtebaner, saaledes reklameres der nu af mange Bjerghoteller og Udflugtssteder med »Lejlighed til Svæveflyvning«, og mange Steder, f. Eks. i Riesengebirge, kan Sommergæsterne baade faa sig en Tur som Passager i Luften, eller de kan under Sommeropholdet lære den interessante og ingenlunde vanskelige Kunst at styre en Svæveflyver.

Dansk Skole-Glideplan i Start. 1931.



Svæveflyver i »Opvinden« over en Bakkekam i Rhön i Tyskland. 1928.

John Tranum umiddelbart efter et Udspring over Saltholm fra en de Havilland »Moth«. Faldskærmen er endnu ikke begyndt at udfolde sig.



Engelsk Sportsflyverske trækker sin Maskine ud af Hangaren. 1930. Vingerne er paa Billedet sammenklappet.

2) *Sportsflyvning.*

Jeg husker tydeligt, da jeg fik min første Cykel; det var en begivenhedsrig Dag i mit Liv. Hvor var jeg stolt. Min første længere Cykeltur gik til Dragør, og hvor var jeg øm i Halen, da jeg kom hjem. Ved de efterfølgende Udflugter maatte jeg stjæle en Pude fra min Søsters Dukkevogn og binde paa Sadlen for min ømme Hales Skyld. Mange Uger varede det dog ikke, før jeg havde trænet mig op til at kunne cykle helt op til Helsingør. Men da befandt jeg mig ogsaa, som havde jeg foretaget en længere Udenlandsrejse.

Naar jeg sad paa min Cykel og kørte hen ad Landevejen, var det med en Følelse af, at hele Verden stod mig aaben; jeg kunde bare køre og køre, der eksisterede ingen Distancer mere, Verden var min.

Det var den Gang. — Nu forleden, da jeg fløj til London, mødte jeg der min Ven, den bekendte Sportsflyver, Direktør Thielst, og hans unge Datter til Frokost hos den store engelske Flyvemaskinefabrikant Handley Page. Thielst var samme Dag fløjet derover med sin lille Sportsflyvemaskine for at deltage i Frokosten og se det store »Royal Airforce Display«, og han fløj hjem igen Dagen efter.

Jeg havde gjort Turen over sammen med min Kone i en af Det Hollandske Luftfartselskabs store Ruteflyvere. Vi havde været ca. 5 Timer undervejs.

I London var vi sammen med forskellige af de berømte engelske Langdistanceflyvere og en Masse Sportsflyvere.

Sportsflyvningen i England er jo meget mere udbredt end i noget andet Land.

Der taler de om Weekendture fra London til Rom og om Sommerudflugter til Athen og Konstantinopel, paa samme Maade, som jeg i mine Drengeaar talte med mine Venner om en Cykeltur til Køge eller Stevns. Og Flyveturen London-Kap virker ikke mere afskrækkende paa de fleste veltrænede Sportsflyvere i England end en Cykeltur København—Korsør i sin Tid virkede afskrækkende paa mig.

Det er ufatteligt, man forstaar det ikke, det er Eventyret, der er ved at blive til Virkelighed. Det er Verden, der nu i Ordets egentlige Forstand staar Sportsflyveren aaben.

Overalt i England har man Sportsflyveklubber, overalt findes der private Flyvemaskiner.

Prinsen af Wales har selv en hel Maskinpark, og hvem der ikke er saa godt beslaaet, slutter sig sammen i Klubber og køber i Fællesskab en eller to brugte Maskiner. Saa flyver de Skoleflyvning, laver Smaature over Flyvepladsen og rundt omkring i den smukke Natur, foranstalter store Kapflyvninger etc.

De mange engelske Flyveopvisninger og Væddeløb er kendt over hele Verden: The King's Cup Race, The Royal Airforce Display o. m. a.

Men ikke alene Sportsmanden trækker sit lille »Møl« med de sammenfoldede Vinger frem af Garagen, spænder den bag paa Bilen og kører ud til den nærmeste Flyveplads for at tage sig en Flyvetur, ogsaa Forretningsmanden gør det. Næsten hver Uge i Sommerens Løb gæstes Kastrup Lufthavn af smaa private Flyvemaskiner, der bringer deres Ejermænd hurtigt og sikkert frem gennem Luften, et Hestehoved foran alle Konkurrenterne, der bruger de mere gammeldags Befordringsmidler, og meget billigere.

En Sportsflyver maatte for nogle Aar siden se ud som en ung, veltrænet Sportsmand, der svang sig op ved Rattet i et elegant Spring, og som efter hver Landing kunde slaa et Par Kraftspring henover Grønsværen, inden han satte Maskinen i Hangar.

Nu hænder det ikke sjældent, at en ældre, graaskægget Sportsflyver langsomt og forsigtigt kravler ud af sin Flyvemaskine for at overgive den til Mekanikeren, inden han selv lister til Byen i den ventende Automobil.

Om nogle faa Aartier vil der være flere Mennesker, der kan føre en Flyvemaskine, end der nu kører Bil eller Motorcykel.

De fleste behøver ikke mere end ti Timers Undervisning, før de kan faa deres Certifikat som Sportsflyver.

Kaptajnerne paa de store Luftlinere naa naturligvis have en ganske anderledes Uddannelse, men der er jo ogsaa Forskel paa at føre en Lystkutter og en Atlanterhavsdamper.

Men endnu er vor Generation bange for Luften, ligesom vore Bedsteforældre var bange for Jernbanen og Automobilen.

Gang paa Gang høres den Udtalelse, at man vil hellere være i en Bil eller i et Tog, naar der sker en Ulykke, for saa er man da ved Jorden.

Man er forøvrigt ogsaa ved Jorden, naar der hænder noget i en Flyvemaskine, for det er endnu aldrig set, at der er nogen, der er blevet deroppe. Men det kommer forresten nok! Den Tro, som mange af vor Tids Mennesker har, at hvis der endelig hænder et Uheld med en Flyvemaskine, saa er alt Haab ude, den er ganske fejlagtig. Der kan hænde lige saa alvorlige Uheld for en Flyvemaskine som for en Bil eller et Tog, uden at der i Flyvemaskinen er større Fare paa Færde end i noget af de andre Befordringsmidler.

Naar man ser Billederne, som findes her i Bogen, af alle de mere eller mindre morsomme Havarier, saa skal det tilføjes, at ikke et af disse Havarier har forvoldt nogen Skade paa Mennesker, endsige kostet Menneskeliv. Man hører vel ofte om en og anden Sportsflyver, der »klunser en Kasse«, men sjældent om en, der kommer noget til, og paa de store, statsautoriserede Luftlinier kan Sikkerhedsprocenten sammenlignes med et hvilket som helst andet Transportmiddels.

FLYVNINGENS TERMINOLOGI.

Læserne er i den foregaaende Del af Bogen stødt paa forskellige specielle Flyverudtryk som f. Eks.: »Bø«, »Høne«, »Pandekage« o. s. v. Saadan er der ved at udvikle sig en Mængde for Luftfartens Folk specielle og ejendommelige Udtryk, som det maaske kunde være morsomt at høre lidt om.

Enhver, der beskæftiger sig med Sejlsport, kender dog ogsaa de Udtryk, som er specielle for Søens Folk.

Endnu er Luftfarten saa ung, at der ikke kan skrives nogen større Afhandling om Flyvernes Terminologi, men jeg skal dog nævne nogle af de morsomste og mest almindelige Flyverudtryk, idet jeg undgaar alle specielle Fagudtryk for Maskindele og Instrumenter.

En Flyver kaldes ikke altid «Flyver«. Der er »Marineflyvere« i Marinen, og »Militærflyvere« i Hæren. Indenfor den kommercielle Luftfart hører man ofte Betegnelsen »Fører« eller »Luftkusk« for Flyveren. Det hedder »Sportsflyver«, »Kunstflyver« o. s. v., men kun sjældent hører man Ordet »Pilot« og aldrig »Luftskipper«.

Flyvemekanikeren hedder kort og godt »Smeden«.

En Flyvemaskine, som i det mere højtidelige, ministerielle Sprog kaldes et »Luftfartøj«, vil ingen Flyver falde paa at kalde et »Aeroplan« eller et »Flyveskib«. For Flyveren er og bliver »Luftfartøjet« en Flyvemaskine eller kort og godt »Maskinen«.

Flyvemaskinen »gaar i Luften« naar den starter, den »letter« ikke. Man siger heller ikke, at en Flyvemaskine »gaar op«, eller at den »gaar tilvejrs« — det er kun Balloner, der gør det. Derimod siger man om en Militærflyver, at han »skal op«, og er Maskinen højt oppe, hedder det at den har »Højde paa«.

Men Flyvemaskinen har igen ligesom Automobilen sine Kælenavne. Naar de unge Flyvere sidder og beretter om deres Bedrifter, saa taler de ikke om deres Flyvemaskine, men om »Kassen« eller »Rokken«. Hærens gamle »O«-Maskiner af Fokkertypen lystrer Kælenavnet »O-Potte«. Lystrer de ikke Kælenavnet, saa bliver de skældt ud for »Møgkasse«.

At havarere med en Flyvemaskine, har vi allerede hørt, hedder »at klunse Kassen«.

Det hedder heller ikke altid at flyve, men derimod ofte »at cykle«, og det lyder helt pudsigt, naar en Flyver, der lige skal starte til Amsterdam med en stor 3-Motors Super Air-

liner med en 16—18 Passagerer om Bord, siger: »Saa »cykler« vi af til Holland«.

Man siger heller ikke at sætte sig op i Førersædet. Nej, Førersædet hedder »Bukken«, ligesom Bukken paa en gammel Droske. »Kom op paa Bukken til mig,« siger Flyveren, naar der er en ung, videbegærlig Passager om Bord, der gerne vil op at sidde i Reserveførersædet ved Siden af Flyveren og se, hvorledes Instrumenterne virker.

Forøvrigt kaldes Førersædet hos Militærflyverne for »Cockpittet«.

Flyveren siger ikke til Mekanikeren: »Vil De hælde lidt Olie paa Luftfartøjet«, men derimod: »Giv Kassen en Gang Sovs«. Benzin hedder »Saft«.

Naar der er meget lavtgaaende Skyer, saaledes at Flyveren ikke kan komme mere end 30—40 Meter til Vejrs uden at gaa igennem Skyerne, saa siger man: »Der er lavt til Loftet«, og er Vejret helt usigtbart med Regntykning eller Dis, saa er »den møsket«, eller »det ser lidt møsket ud«.

Er der noget uroligt i Luften, saaledes at Maskinen bevæger sig en Del op og ned, saa vilde det aldrig falde en Flyver ind at sige, at »Luftfartøjet gynger«, eller at der er »Huller i Luften«. Det sidste Udtryk med Hullerne er endda meget foragtet i Flyverkredse. Det er noget Vrøvl. Der kan selvfølgelig ikke være Huller i Luften. Nej, »der er godt med Bø'er«, siger Flyveren, eller kort og godt: »der er Uro«.

En »Høne« og en »Pandekage« har tidligere været nævnt, det er ureglementerede Landingsformer: »at høne«, naar Maskinen hopper i Landingen, og »Pandekage«, naar den synker igennem fra for stor en Højde.

Alle ureglementerede og daarlige Landinger kaldes iøvrigt under et for »Skidehuslandinger«.

En »Bø« (Marineflyveren kalder det »en Gems«) er en Lufthvirvel, — ikke et Lufthul, som der altsaa ikke er noget, der hedder. En »Bø« kan træffe Maskinen fra oven og trykke den lidt nedad eller fra neden og trykke den lidt opad. Det

mærkes som et svagt Ryk i Maskinen og kan hæve eller sænke den et Par Meter i Luften.

»Bø'en« kan ogsaa træffe Maskinens ene Vinge og derved bringe den til at krænge svagt over til den ene eller til den anden af Siderne.

Enhver »Bø«, selv de stærkeste, »afpareres«, som det hedder, imidlertid let blot ved en svag Bevægelse af Rorene. Som Regel »afparerer« Flyveren slet ikke, men lader Maskinen »flyve sig selv«. Den »springer« saa maaske lidt, hvis det er meget uroligt. — En Flyvemaskine gynger nemlig ikke, den »springer«.

Er det roligt Vejr, og Flyvemaskinen flyver ganske støt, saa »ligger den som et Bræt« i Luften.

Landingsstellet eller Hjulstellet hedder altid »Understellet«; — det kan ogsaa »klunses«. Ja, det er slet ikke ualmindeligt, at en ung Flyver klunser et Understel uden i øvrigt at beskadige Maskinen eller selv at komme noget til.

Har en Flyver lidt for tykke Ben, eller hans Kone har det, saa siger Kammeraterne om dem, at de har et »svært Understel« eller omvendt et spinkelt ditto.

Man siger ikke, at en Flyvemaskine slaar Kolbøtter i Luften, eller at den laver »Looping the loop«; den »looper« simpelt hen.

Er en Flyver meget glad over et eller andet, — en Fødselsdagsgave f. Eks., saa »looper« han af Glæde, siger man, selv om han slet ikke sidder i en Flyvemaskine.

Man kan godt sige, at en Flyvemaskine skal køres i Hangar, men lyder det ikke langt morsommere, som de fleste Flyvere siger, at den skal »i Stald«.

En Flyver beder ikke om sin Flyverdragt, naar han skal ud at flyve, nej, han tager »Flyverklunset« paa.

Naar en Flyver, der vil lande, kommer for langt ind over Pladsen til at han tør »sætte Maskinen« og maa »give Motor« for paany at »lægge an til Landing«, saa siger man, at han »skød forkert« til Pladsen, eller at han maa gøre »en Æresrunde«.

Maaske kan Flyveren ogsaa klare en saadan Situation, — naar han altsaa i Landingen er ved at komme for langt, — med en skrap Vingeglidning. Man siger da, at »han gi'r den Skulderen«.

En Flyvemaskine kan opnaa meget stor Hastighed, naar Flyveren »trykker« Maskinen lidt, d. v. s., at han giver ganske lidt Højderor nedad. Saa kommer der »fuldt Drøn paa Kassen«, og man siger, at Flyveren »gi'r den Kniven«.

Har en ung Flyver haft et Par Uheld under sin Uddannelse, saaledes at der er Fare for, at han ikke kan faa Lov til at fortsætte, saa hedder det, at han er »paa Slidsken«, eller at han har »faaet grøn Sæbe«. Faar han Karantæne og et Stykke Tid maa holde op med at flyve, saa siger man med et mindre pænt, men raskt og morsomt Udtryk, at han har faaet »Luftlokum«.

Saadan er der et Utal af morsomme Udtryk, og for hvert Aar, der gaar, kommer der stadig flere til.

Maaske har jeg glemt et og andet Ord eller Udtryk, eller maaske er nogle af de her anførte blevet forældede, maaske er der ogsaa i Færd med at dukke nogle nye Ord op, som jeg ikke kan naa at faa med i denne Bog, men i det store og hele kan man dog, efter at have sat sig ind i de foregaaende Sider om Flyvningens Terminologi, ikke alene let følge en Samtale mellem Fagfolk, men maaske ogsaa et Øjeblik deltage i Samtalen, uden at man behøver at afsløre sig selv som en uhjælpelig »Landkrabbe«.

FREMTIDSMUSIK.

Ligesom Jernbanen fortrængte Diligencen, og Rutebilerne nu er ved at fortrænge Jernbanen, saaledes vil Lufttrafiken ad Aare erobre Passager-Trafiken fra de rullende og sejlende Befordringsmidler, *paa alle Afstande udover ca. 100 km Landrejse og ca. 25 km Søreise.*

Vi staar overfor en Epoke i Trafiklivet, den mest betydningsfulde, Verden nogen Sinde har oplevet.

Det vilde klinge for fantastisk og usandsynligt at fortælle om nye Verdensbyer, der skal gro op, om nye Storhoteller, nye Handelspladser, skabt af og baseret paa Fremtidens Luftfart.

Men det vil ikke desto mindre komme, mere storslaaet og fantastisk end selv Jules Verne havde kunnet tænke sig.

Dog hermed et Par tørre Tal.

En god, gammeldags Jernbanelinie med dobbelt Spor koster at anlægge pr. løbende Kilometer ca. 200.000 Kr.

Et godt, solidt, gammeldags Lokomotiv koster mellem 150—200.000 Kr. En bekvem og blødt polstret Sovevogn op imod 100.000 Kr.

En jævn stor Passagerdamper eller en Færge løber op i Millioner.

Hvad Landeveje og Skinneveje, Havne og Broer koster i Anlæggelse og Vedligeholdelse, løber selv for et lille Land som Danmark ligeledes op i mange, mange Millioner.

For hvert Lokomotiv, for hver Vogn, der er i Drift, staar der saa og saa mange i Reserve, kostende Millioner i Anskaffelse, Millioner i Vedligeholdelse.

Ja, saa uhyre Summer er der bundet i Verdenstrafiken, at man har anslaaet, at ca. 1/5 af hele Jordens Værdi staar bundet i Trafikmidler, altsaa Milliard paa Milliard.

Flyvemaskinen bruger ingen Skinner, Flyvemaskinen har ikke Broer og Landeveje nødig. Flyvemaskinen gør ingen Omveje for at komme uden om et Bjerg eller et Hav. Den følger den lige Linie mellem to Punkter. Den er oppe paa sin Maksimum-Fart fra det Øjeblik, den starter, til det Øjeblik, den lander, dens stilleliggende Reservemateriel er begrænset til et Minimum.

I Forhold til det Antal Passagerer, som den moderne Trafikflyvemaskine befordrer, og den Hastighed, hvormed den gaar, vil Flyvemaskinen foruden at være det hurtigste ogsaa blive det billigste Trafikmiddel.

Der er allerede nu bygget Flyvemaskiner, hvis Driftsomkostninger er saa smaa, at de paa visse Strækninger er uden Konkurrence fra noget andet Befordringsmiddel.

Rundt omkring i Verden — ikke mindst i Holland og England — har man da ogsaa Øjnene aabne for, hvilken uhyre Betydning Fremtidens Luftfart vil faa.

Store Jernbaneselskaber begynder at drive deres egne Luftruter, dels som Supplement, dels som Forsøg. Inden en Menneskealder er gaaet, vil de Fantasterier, som ikke engang en Jules Verne turde have skrevet, forlængst være nøgtern Virkelighed.

Vi staar i Øjeblikket indenfor en ny Udvikling i Luftfarten.

Hidtil har man kun indset Flyvemaskinens Brugbarhed paa de store udenlandske og særlig de oversøiske Ruter, og det er her, Super-Airlineren har faaet sin Udbredelse.

Luftfartøjerne er blevet større, sværere, hurtigere og kraftigere. De er bygget med det Maal for Øje at flyve saa lange Distancer som muligt paa en enkelt Dag, og den Tid vil ikke være fjern, da Radiofyrene, som efterhaanden bygges over hele Jorden, vil være i Stand til ogsaa at lede Super-Airlineren frem om Natten gennem Taage og Mørke.

I Flyvningens første Aar var det paa en enkelt Dag kun muligt at naa frem mellem København og Hamburg.

Senere forøgedes den daglige Distance til København—Amsterdam, og nu er Maskinerne saa hurtige, at vi selv i Vinterens korte Dage kan tilbagelægge Strækningen København—London paa en enkelt Dag, eller om Natten.

Snart vil Hastigheden vokse saa meget, at Stockholm, Helsingfors, Göteborg og Oslo ogsaa kan faa daglig Forbindelse med de store centraleuropæiske Hovedstæder.

Dette er Super-Airlinerens Udvikling.

Men om faa Aar vil Flyvemaskinen ogsaa erobre Trafiken over de korte Afstande.

Her vil Lufttrafiken komme til at udvikle sig efter ganske andre Principper.

Det vil ikke blive de store, kostbare Linere, der flyver kun een Gang om Dagen mellem København, Odense, Aar-

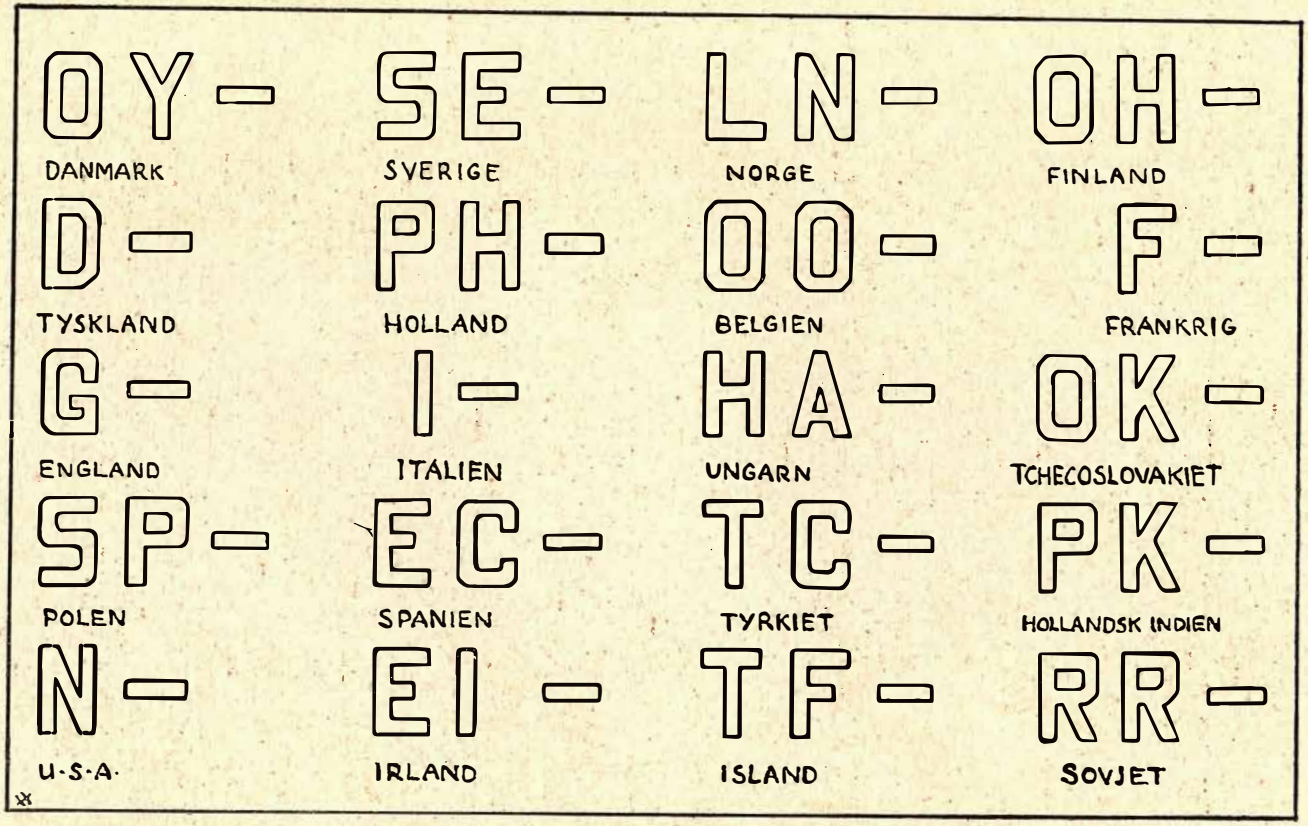
hus, Randers eller Aalborg. Det vil blive smaa, lette, hurtige Maskiner med Plads til en halv Snes Passagerer, der hvert Kvarter eller hvert 10. Minut afgaar i hver Retning.

Flyvemaskinen vil blive »Sporvognen«, eller endnu bedre, »Luftrutebilen«, der forbinder København med alle de større Byer i Provinsen paa samme Maade, som Sporvognen nu forbinder Klampenborg og Charlottenlund med Frederiksberg eller Sundbyerne.

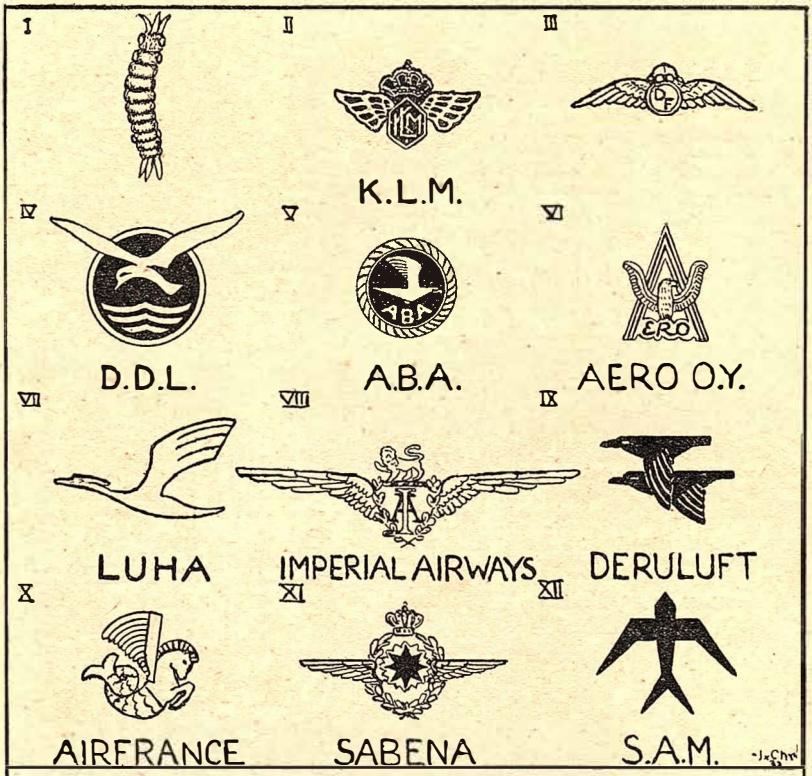
Det bliver en »Sporvognsflyvning« over hele Danmark, som vi nu har Sporvognskørsel i København og Omegn. Og den kommende Generation vil undre sig over, at vi Nutidsmennesker kunde holde ud at rumle en hel Dag i Toget mellem København og Esbjerg, eller tilbringe en hel Nat i en fremmed Køje paa Vej til Aarhus eller Aalborg.

De kommende Generationer vil tænke med Medlidenhed paa os paa samme Maade, som vi tænker med Medlidenhed paa vore Bedsteforældre, som var 8 Dage undervejs med Diligencen mellem København og Hamburg, den samme Strækning, som vi i Dag kan gøre paa mindre end 2 Timer.

Fremtidsmusik, javel, men ikke mere Fremtidsmusik, end at de unge, der nu vokser op, skal komme til at opleve den Fremtiden er Flyvemaskinens.



Nationalitets-Bogstaver for Flyvemaskiner; danner sammen med tre efterfølgende, vilkaarlig valgte Indregistrerings-Bogstaver, Flyvemaskinens Indregistreringsmærke. - F. Eks. Ph-AFL og PH-AFU o. s. v. eller OY-DIG og OY-DAP o. s. v., o. s. v. næsten i det uendelige.



EMBLEMER

I. Caterpillar-Klubben; II. Det Kongelige Hollandske Luftfartselskab; III. Foreningen danske Flyvere; IV. Det danske Luftfartselskab; V. Det svenske Luftfartselskab; VI. Det finske Luftfartselskab; VII. Deutsche Lufthansa; VIII. Det engelske Luftfartselskab; IX. Det tysk-russiske Luftfartselskab; X. Det franske Luftfartselskab; XI. Det belgiske Luftfartselskab og XII. Det italienske Luftfartselskab.

INDHOLD:

ICARUS OG DÆDALUS 9

1. KAPITEL.

FLYVNINGENS HISTORIE I UDLANDET . . . 11
Flyvningen før Verdenskrigen 11
Flyvningen under Verdenskrigen 26
Flyvningen efter Verdenskrigen 30

2. KAPITEL.

FLYVNINGENS HISTORIE I DANMARK . . . 33
Ellehammer 33
Skandinavisk Aerodrom. (De første Aar) . . . 39
Nervøs Byflyvning 42
Robert Svendsens Sundflyvning 46
Paa Vingerne 49
Modgangsaarene og Verdenskrigen 55
Efter Verdenskrigen 57
Den første »kommercielle« Luftfart 58
Daglige Flyveforbindelser fra Statens Lufthavn . . . 65

3. KAPITEL.

LIDT OM MOTOREN OG DE TEKNISKE HJÆLPEMIDLER . 67
Konstruktionen 67
Instrumenterne 72
Radioen 77
Hvorledes styres en Flyvemaskine 81

4. KAPITEL.

STORE PRÆSTATIONER 92
Isflyvningerne 1929 92
Polarflyvninger 101
K. L. M.'s Indienlinie — Verdens længste Luftrute . . 108

5. KAPITEL.

SÆRLIGE OPGAVER 120
Ambulanceflyvning, Kortlægning, Reklameflyvning . . 120
Rekorder og Bedrifter 127

6. KAPITEL.

SVÆVEFLYVNING OG SPORTSFLYVNING . . . 139
Svæveflyvning 139
Sportsflyvning 145

FLYVNINGENS TERMINOLOGI 147
FREMTIDSMUSIK 151

OY-DAC
Uvedkommende
forbydes Adgang
Startpladsen