

A. E. V. Grandjean:

Meddelelser fra Flyvevæsenet.  
(3 Eksp.)

18. 3. 1930.

Foredrag afholdt den 18' Marts 1930 i

Sølieutnant-Selskabet

af

Orlogskaptajn Grandjean

Meddelelser fra Flyvevæsenet.

Ved Afslutningen af 1929, det var hvortil disse Meddelelser i Hovedsagen refererer, stod Flyvevæsenet med et samlet Personel af 123 Mand nemlig:

- 13 Søofficerer o. l.
- 17 Dækofficerer o.l.
- 27 Midlertidige Befalingsm.    Mekanikere
- 15 Mekanikerelever
- 2 Civile og
- 49 Værnepligtige.

Dette Tal varierer noget efter de Skoler, der afholdes og efter Aarstiden.

Om Sommeren har vi 15 værnepligtige mere end om Vinteren, og som Regel ogsaa flere flyvende Befalingsmænd, idet Vinterhalvaarets forskellige Skoler og Udkommandoer gør et dybt Indgreb i Luftpersonnellets Antal.

#### Flyverne.

Som det vil være mine Tilhørere bekendt erholder Flyvevæsenet sine Flyvere alene fra Flaadens faste Personel og altsaa ikke blandt værnepligtige, og dette medfører, at Udvalget selvsagt er begrænset. Naar hertil kommer, at Fordringerne maa være meget høje henset til, at der ved Flyvevæsenet anvendes baade Land og Søluftfartøjer baade Jagertype og Recognosceringsmaskiner og at selvstændige Opgaver tit frembyder sig til Løsning af den enkelte Flyver - vil det forstaas, at man stadig har større Vanskeligheder med at faa et tilstrækkeligt Antal Flyvere.

Den Flyveskole, som endte i Efteraaret, begyndte med 12 Elever, hvoraf kun 4 slap igennem alle Prøver og Bedømmelser.

Erfaringerne har vist, at Søofficerer er det bedste Materiale, medens Dæksofficerer viser større Mandefald procentvis. Dette forklares ganske naturligt ved, at Kadetterne i højere Grad indstilles paa Selvstændighed og Ansvar end Dæksofficerseleverne.

Selvom dette er Reglen, har vi dog adskillige udmærkede Dæks-officersflyvere, og har ogsaa fra sidste Hold faaet 2 nye gode Folk,

Een Ting, som har forbausset, er Dæksofficersassistenternes ganske mærkelige Mangel paa geografisk Viden og Stedsans indenfor deres eget Land, ja indenfor Sjælland.

Det fortner ikke paa Uddannelsen, naar Læreren maa undervise i Verdenshjørner og Barneskolens Geografi.

Vanskeligheden med at faa fornødne Flyvere har givet Anledning til adskillige Overvejelser men uden tilfredsstillende Resultat, thi i Marinen kan vi ikke som ved Hærens Flyverkorps lade Folk avancere under deres Lufttjeneste.

Deres Uddannelse ved Flyvevæsenet kan ikke give dem Adkomst til en anden Stilling.

Virksomheden heraf er bl. a., at vi ikke kan paaregne særlig stor Tilgang fra Reserveløjtnanterne, som naturligvis ikke vil kunne afse Tid til baade Reservekadetskoleuddannelse, Flyveruddannelse og 1 Aars Eftertjeneste, ialt 3 Aar; ej heller kan det nytte at tænke paa at faa værnepligtige til at gaa til Flyvevæsenet, hvor der ikke kan gives dem en Chargé efter endte Uddannelse, som svarer til deres Foruddannelse og hele Niveau.

Man faar ikke en Student eller en ung Polytekniker til at blive Dækskonstabel-Flyver eller Reserveunderofficersflyver, og omvendt er Flyvevæsenet ikke tjent med saadanne Folk fra de værnepligtiges Kreds, for hvem en saadan Stilling er tillokkende.

Den nuværende Lov tilstræber - efter min Formening - ikke en saadan Fortolkning, at man kan gøre dem til Reserveløjtnanter efter at Flyveskolen er gennemgaaet, og saalænge den gælder, er vi henvist til de nuværende, meget begrænsede Kilder for Flyverrekrutteringen.

Dette er forsaavidt en Kamalitet som vi faktisk ikke kan besætte vort Materiel under Mobilisering. I Øjeblikket kan Flyvevæ-

senet under saadanne Forhold præstere 12 Flyvere nemlig:  
7 Søofficerer, 2 Dækofficerer, 2 Dækofficersassistenter og  
1 Overkonstabel til 2 Luftflotiller med ialt 22 fuldt udrustede  
Luftfartøjer.

Uddannelse af Flyvere er baade dyr og tager Tid og Personer  
fra militært Arbejde; og denne Side af Flyvevæsenets Virksomhed har  
derfor Krav paa den største Opmærksomhed.

En passende Afvejning vil - efter mit Skøn - findes ved et  
Princip, i Følge hvilket man opstillede Besætning til samtliche  
Luftfartøjer (fraset Skoleluftfartøjer og lign.) altsaa militært  
anvendelige Enheder; men heri mangler vi altsaa ca. 45 %.

For at formindske denne Procent paaregnes der oprettet en  
Flyveskole til Efteraaret, og man maa da haabe, at der kommer rige-  
lig Tilgang til denne Uddannelse, som jo vedblivende er frivillig,  
og dette Princip vil sikkert ikke blive ændret for Flyvernes Ved-  
kommende.

Derimod vil det være mine Tilhørere bekendt, at man med Hen-  
syn til Observatorer ikke mere betragter denne Tjeneste som fri-  
villig, idet hele den fra Kadetskolen sidste Efteraar afgaaede  
Klasse blev tilkommanderet Flyvevæsenet som Elever paa Observa-  
torskolen rimeligvis ud fra den Betragtning, at disse var traadt  
ind i Marinen paa et Tidspunkt, da Lufttjeneste indgik som en ved  
Lov forlangt Del af Flaadens Virksomhed. Om Ministeriet overfor  
en direkte Ansøgning om Fritagelse vil staa fast paa nævnte Stand-  
punkt, skal jeg lade være usagt.

Indledningen af dette nye Princip syntes i hvert Fald at være  
heldig. Jeg havde Indtryk af, at samtliche unge Søofficerer var  
glade ved at komme til Lufttjeneste, og at de havde godt Udbytte  
af Uddannelsen paa dette 3 Maaneders Kursus.

Ved Skolens Afslutning - umiddelbart før Jul - havde alle  
35 - 37 Timers Lufttjeneste og faaet et godt Grundlag for For-  
staaelse af Luftvaabnet, som vil komme baade dem selv, og Flaaden  
til Gode, hvadenten de senere maatte komme tilbage til Flyvevæse-  
net eller komme til at virke andetsteds indenfor Søværnet.

Forhaabentlig bliver det et Princip, at de unge begynder deres Løbebane som Søofficerer med et 3 Maaneders Kursus ved Flyvevæsenet.

#### Flyvemekanikere.

Efterhaanden som Kravene til vore Luftfartøjer er stegne og Udstyr og Udvikling er forøget, har man set sig henvist til at udvide Flyvemekanikernes Færdigheder og Funktioner. Disse Folk har vi nu haft saa længe, at man kan sige, at de paa udmærket Maa-  
de udfylder deres Plads ved Flyvevæsenet. De er som bekendt lige-stillede med midlertidige Befalingsmænd, og man har ved Flyvevæsenet netop lagt Vægt paa det midlertidige udfra den Opfattelse, at man i det lange Løb staar sig ved at skille sig af med dette Personel saa betids, at de ikke bliver for gamle i Tjenesten og dog unge nok til at vende tilbage til det civile Liv. Dette medfører selvsagt et større Elevantal, som dog modvejes af, at man har ynge og raske Folk.

Af de 24 Mekanikere, vi raader over, er 5 uddannede som Radiotelegrafister, 4 som Spledsere, 2 som Vaabenmekanikere, 12 har gennemgaaet Signalkursus og Halvdelen som Skytter med Observatorgeværer.

Det maa indrømmes, at disse Funktioner spænder over et stort Felt navnlig naar det tages i Betragtning, at selve Mekanikertjenesten ogsaa er forskellig i Værksted, Hangarer og ved Flotillerne. Hidtil har man i Hovedsagen kunnet undgaa fast Specialisering, men det er vel muligt, at Udviklingen gaar i <sup>den</sup> Retning. Baggrunden for det hele er, at naar et Luftfartøj kun har 2 a 3 Mands Besætning, maa alle kunne gøre Nytte paa de flest mulige Omraader.

Navnlig for Søluftfartøjer, der i længere Perioder kan komme til at operere vfra forskellige, rent midlertidige Baser, er det nødvendigt at medføre Mekaniker til mellem Flyvningerne at udføre det stadige Tilsyn med Materiellet, som i det lange Løb medfører den ønskede høje Grad af Driftsikkerhed, og man er derved ganske selvfølgelig kommet ind paa - ogsaa under Flyvningen - at udnytte denne stadig medfølgende Mekaniker til de andre Funktioner.

Adskillige af disse Folk har aldrig tidligere været paa Søen, medens de nu manøvrerer en Motorbaad med Rutine, og ror en Jolle med 2 Aarer.

Af disse særlige Funktioner er Uddannelsen i Radio den mest omfattende, idet den i hvert Fald tager 2 Vinterhalvaar forinden Færdigheden er saa stor, at den efter Omstændighederne kan betegnes som tilfredsstillende. At Færdigheden skulde blive saa stor som Fagtelegrafistens, kan vist kun paaregnes i Undtagelsestilfælde. Imidlertid gør Rutine sig formentlig i høj Grad gældende, og med den stadig voksende Radiokorrespondance til og fra Luftfartøjer, vil Forholdet muligvis bedre sig.

Med O.V., som indtil nu har leveret ialt ca. 80 Luftfartøjer til Flyvevæsenet, er der blevet etableret en Ordning, i Følge hvilken O.V. udøver en selvstændig Fabrikationskontrol, paa hvilke Flyvevæsenet kan gøre Stikprøver, medens der paahviler Flyvevæsenet en fuldstændig Montagekontrol d.v.s., at vi helt og holdent overvaager Samling og Opstilling af de forskellige Hoveddele.

Efter min Mening er her opnaaet en god Sikkerhed mod Fejltagelser og Fabrikationsfejl. Systemet omfatter Udfærdigelse af et meget stort Antal Besigtigelseskemaer og Kontrolsedler, som ganske vist kræver Tid og Personel, men sikkert svarer Rente.

Vor nuværende Heinkel-Type kræver mange Svejsninger, til Kontrol af hvilke man har benyttet det nye Røntgeanlæg paa kemisk Laboratorium - og med udmærket Resultat.

I de 2 Aar vi har haft Heinkel-Tyepn, har det været nødvendigt at foretage forskellige Ændringer og Førstærkninger bl.a. af Sideror og Brændstoftanke, som har medført en omtrentlig Vægtforøgelse af 70 kg.

I Maj i Fjor havde Flyvevæsenet Lejlighed til at Samarbejde med Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt ider en Heinkelmaskine ført af Ing.ass. Prytz i Adlershof ved Berlin blev underkastet en lang Række Belastningsprøver til Bestemmelse af de Hastigheder,

hvorved Plansvingningerne begynder at indtræde, og ved Paavirkningerne kan naa Brudgrænsen.

Nævnte Hastighed fandtes at ligge omkring 340 - 370 km/T., men da Flyvevæsenet i Forvejen havde fastlagt 275 km som største tilladte Hastighed i Fredstid, har Samarbejdet forsaavidt kun givet Anledning til at høste mange Erfaringer og større Kendskab og Tillid til Typen.

Da det forlanges, at alle Luftfartøjer til egentlig militært Brug til Stadighed bærer fuld Armering, hvilket i nogen Grad influerer paa Luftmodstanden og dermed paa Præstationerne, har der været afholdt Prøver til Bestemmelse af disse neden nævnte Forhold og iøvrig fuldt normalt udrustet (Vægt 2365).

Ved normale Maximumsømdrejninger er Farten 190 km, Stigning til 5000 m paa 33 min. Aktionsradius ligger omkring 900 km., og Flyvetiden er 5 & 5½ Time afhængig af Omdrejningerne.

Heinkel-Typen - eller som den hedder H.M.II - er forsynet med Geværer fra Rekylriffelsyndikatet saavel til Fører som til Observator.

Afbrydergearet til Førergeværet er mekanisk i Modsætning til Jagernes, hvor der anvendes et hydraulisk System, og dette mekaniske Gear er konstrueret ogsaa af Rekylriffelsyndikatet. Gearet kan kobles fra og til, men da man ikke havde Kendskab til Gearets Slidtid, har man siden sidste Sommer ladet Gearet til Stadighed været koblet til, saaledes at det fik samme Brugstid som Motoren. I de sidste Dage har man udtaget samtlige Gear, som allerede efter ca. 40 Timers Brug viser tydeligt Tegn paa Slid, hvorfor man foreløbig formentlig maa regne med kun 25 Timers Brugstid før Eftersyn, evt. Udskiftning.

H.M.II Typen har som bekendt 3 Sæder, som navnlig er af Betydning i Flotille og Gruppeluftfartøjer, og det har vist sig meget vanskeligt at etablere Forbindelse mellem 3' Sæde og Flyveren. For at undgaa Kombinationer af Talerørshætter og Telefonhætter, har man med godt Resultat gennemført et System, i Følge hvilket alle 3 Personer har Telefonmodtager og Sender, altsaa Tragte og

Mikrofon, og saaledes at der mellem 2' og 3' Sæde paa et Sted, hvor begge de dér placerede kan naa hen, er anbragt en Omskifter, ved Hjælp af hvilken der kan opnaas Samtaleforbindelse mellem 1 og 2 og mellem 1 og 3. Da der er fri Passage mellem 2' og 3' Sæde paaregnes Forbindelse mellem 2' og 3 ved Skrift. Nævnte System er indført i 3 - 4 Fartøjer, og Resten vil faa det snarest muligt.

Typens Præstationer paa Is er formentlig saa velkendt, at det er overflødig at omtale det her, blot vil jeg nævne, at vi for ganske nylig har købt en oppustelig Gummibaad med 2 Aarer, som kan tage 3 Mand, og som vejer ca. 15 kg., nærmest med Isflyvning for Øje, men ogsaa for at se, om en saadan med Fordel kan anvendes i en Gruppe, som Forbindelsesmiddel mellem Land og Luftfartøjer til Ankers.

Vi er for Tiden i Færd med at forbedre Lanternesystemet og at udstyre Fartøjerne bedst muligt med Instrumenter, der angiver dets Stilling om en langskibs og tværskibs Akse og dets Drejningstendens, alt for at begunstige Fartøjets Brug i Mørke, Skyer og Taage.

Man har i den senere Tid lagt megen Vægt paa den saakaldte Blindflyvning. Et Kursus heri er begyndt for ca. 1 Maaned siden under Ledelse af Kaptajnløjtn. Jensen, som i Paris har faaet en Instruktøruddannelse i saa Henseende, og udføres ved Hjælp af et Luftfartøj med Dobbeltstyring, hvis Førerrum er ganske overdækket, og saaledes ikke tillader Orientering paa sædvanlig Maade. Det er Meningen at alle Flyverne skal gennemgaa dette Kursus snarest, og formentligt vil et saadant indgaa som et fast Led i Uddannelsen, ud fra den Betragtning, at den derved erhvervede Rutine til at flyve alene paa Instrumenterne og deraf følgende Selvtillid, er et meget værdifuldt Moment i Flyvningens Sikkerhed under alle Forhold. Ved førstkommende Flyveskole vil man evt. gøre et Forsøg med at lade enkelte Elever begynde deres Uddannelse paa denne Maade til Sammenligning med de andre, som uddannes i omvendt Rækkefølge.

I det hele taget har man lagt megen Vægt paa at skaffe gode Betingelser for at kunne præstere Lufttjeneste i Mørke, og takket være H.M.II Typen, med dens Radio og dens driftsikre Jaguar Motor, er man allerede kommet et godt Skridt frem, hvilket mine Tilhørere sikkert selv har kunnet danne sig et Indtryk af ved Eskadreøvelserne sidste Sommer.

Selvom man er kommet saa vidt, at der ikke kræves just ideelle Vejrforhold for at udføre Natflyvning, maa det dog i Hovedsagen erkendes, at man har søgt og benyttet de gunstigske Omstændigheder, og i Tvivlstilfælde ladet Natflyvningen bortfalde, henset til den derved forøgede Risiko.

Paa Natflyvningens Omraade staar Flyvevæsenet i Øjeblikket paa lignende Maade, som overfor Dagflyvningen umiddelbart efter Krigen.

Nu som da har man ikke fuld Erfaring for, hvad der kan præstere paa vedkommende Omraade, idet Hensynet til Sikkerhed virker til at hæmme Erhvervelsen af Rutine og af de Erfaringer, som i sig indeholder det bedste Middel til at opnaa det ønskede Resultat: Sikkerhed.

Der hersker næppe Tvivl om, at Natten maa benyttes til Flyvning, og at et maritimt Flyvevæsen maa være lydhør overfor et saadant Krav. Selvom det i Øjeblikket kan indvendes, at militære Resultater næppe kan paaregnes under ugunstige Vejrforhold, maa det ikke glemmes, at Luftkræfternes Flytning og Sammendragning - altsaa Marchen - med Fordel kan foregaa om Natten, men iøvrigt er der al Grund til at antage, at man ved større Rutine, med bedre Hjelpe<sup>naa</sup> midler, vil kunne bedre og flere militære Resultater om Natten end nu.

Hvor hurtigt man skal drive Udviklingen frem er naturligvis et Skøn, men det skal dog paaregnes at udpræget Forsigtighed - naar man ikke helt vil afstaa fra Mørkeflyvning - ikke udelukkende virker til Fremme af Sikkerheden. At lade en rutineret og erfaren Besætning flyve i ugunstigt Vejr byder formentlig ofte mere Sikkerhed end en famlende Flyver under gode Vejrforhold. Iøvrigt er Forholdene om Natten jo saaledes, at man uforvarende kan løbe ind i

svære Skyer og Byger, som man om Dagen kan gaa udenom.

Natflyvere er derfor udsat for flere overraskende Momenter end Dagflyveren, hvilket understreger Betydningen af en overlegen Behandling af Luftfartøjets Føring.

Som det vil erkendres udførte Marinens Flyvevæsen i 1919 - i et Tidsrum af 2 Maaneder - daglige Flyvninger mellem København og Stege, som det første danske Forsøg paa regelmæssig Flyvning med Postbefordring for Øje. Denne Indsats, som iøvrigt saa temmelig er gaaet i Glemmebogen, betød utvivlsomt den Gang meget, idet dens gode Resultat viste Offentligheden, som paa det Tidspunkt havde meget lidt Tillid til Flyvemaskiner, at der kunde præsteres regelmæssigt Arbejde i Luften, hvilket naturligvis kom den kommercielle Luftfart, som nu er et <sup>fast</sup> Led i dansk Samfærdselsliv, til Gode.

Men bortset fra den Side af Sagen, er der ingen Tvivl om, at den - for Marinens Flyvevæsen selv - betød en væsentlig og betydelig Forandring fra den tidligere, i Hovedsagen lejlighedsvis Flyvning, og bragte en stærkt forøget Tillid til, hvad der kunde præsteres med det forhaandenværende Materiel.

Efter Flyvevæsenets Skøn er man nu kommet saa vidt i de gradvise Forberedelser, at man - for at komme over et dødt Punkt i Udviklingen af Mørkeflyvningen, - bør stille Personellet over for en Opgave af regelmæssig Art, dels for at byde det saadanne Vanskeligheder, som en baade pligtopfyldende og ansvarsbevidst Gennemførelse af Opgaven vil stille.

I Vinter har der ved Flyvevæsenet været afholdt adskillige Pejlforsøg fra Landstation til Luftfartøj under Medhjælp fra Radiostationerne i Gøteborg, Hamborg, Malmø og Kastrup Lufthavn. Resultaterne <sup>var</sup> interessante og muliggjorde Udarbejdelse af en complet Deviationstabel for Kastrup, som ikke fandtes før. Bortset fra Gøteborg, var alle de andre Stationer meget interesserede og villige til Medvirken. I de sidste Maaneder er man gaaet videre og udført de tilsvarende Forsøg om Natten, med Rundflyvninger om Sjælland med Pejlinger over kendte Steder, og faaet bekræftet For-

modningen om, at Betingelserne i Mørke er betydelig daarligere end om Dagen. Forsøgene er ikke afsluttede, men vil tilmed blive supplerede med Pejlinger fra Rønne, hvor Radiotelegraftjenesten med stor Beredvillighed og Interesse er i Færd med til Forsøg at opstille 1 å 2 Pejlapparater, idet man fra Flyvevæsenet har paapeget Betydningen heraf for en sydgaaende Rute. Pejlinger fra en Pynt og over Vand vil sikkert vise sig særlig gode.

Hvis man kan komme til - med rimelig Grad af Nøjagtighed - at faa sin Position i Luften under Blindflyvning, har man gode Kort paa Haanden for at naa praktiske Resultater.

Vore H.M.II Luftfartøjer har Slæbeantenne af ca. 60 m Længde, hvilket jo hindrer Flyvning i lav Højde, og selvom de just omtalte Midler til at frigøre sig fra terrestriske Observationer til Bevarelse af Luftfartøjets Normalstilling og til Pladsbestemmelse opfordrer til at gaa højt, vil Heinkelmaskinen af defensive Grunde kunne have Fordel ved at gaa lavt.

Med saadanne Forhold for Øje er man ved Søværnet i Færd med at fremskaffe en Antenne til fast Anbringelse paa Hale og Planer.

Forsøg hermed forestaar.

Lad mig ende Omtalen af H.M.II med at sige, at vi ejer 10 af dem og om 1 Maaned faar vi een til nemlig Nr.88 fra O.V.

Det vil sikkert ogsaa have Interesse at oplyse, at Betalingen for dette Luftfartøj for en stor Del dækkes af Refusion for Isflyvningen i Fjor.

A propos Isflyvning, skal jeg ganske kort nævne, at Flyvevæsenet i Efteraaret har samarbejdet i et Udvalg med Postvæsenet for Tilrettelæggelse af Istjenesten ligesom der er blevet etableret et forberedt Samarbejde med Handelsministeriet under samme Forhold.

## 2' Luftflotille L.B.II

Vore Jagere, der udgør 2' Luftflotille, har som bekendt Station i Ringsted.

Denne Type - L.B.II - deltog sidste Sommer for første Gang i Eskadreøvelserne med 1 Gruppe, og havde herunder Lejlighed til

at vise sig særdeles egnet til Formaalet. Det har maaske undret en og anden, at Jagerne først saa sent kom med i Flaadens Øvelser, men Forklaringen herpaa er, at Flyvevæsenet - da vi 1926 fik disse Dan-  
kokker - stod som Pionerer herhjemme paa dette Omraade. Man havde ingen Erfaring paa det taktiske og kun ringe paa det tekniske og det rent flyvemæssige. At bygge en Jagerflotille op paa bar Bund maa tage Tid, selv om man raader over 1'Klasses Materiel og Personel.

Aand og Tradition skabes ikke paa en Studs, Dygtiggørelsen maa ske jævnt. Efter min Mening har der ved 2' Luftflotille i Aarene, der er gaaet, været udfoldet en udmærket Aktivitet paa at dygtiggøre sig til Opgaverne. Den i Generalrapport for sidste Sommer fremsatte Anerkendelse af Luftfartøjernes Virksomhed, havde jo ogsaa Adresse til Jagerne.

Dette er ved Flyvevæsenet blevet saa meget mere paaskønnet, som der ikke fra Hærens Side - paa officiel Maade - blev fremsat nogen Anerkendelse efter, at Jagerflotillen med 6 Fartøjer i Efteraaret 1928 paa kort Varsel blev tilkommanderet Korpsøvelserne paa Sjælland, og der- efter min Mening - gjorde en Indsats med Eclat og reel Effekt.

Vanskeligheden ved Anvendelse af Jagere ved Flaaden ligger i den ringe Benzinbeholdning til kun ca. 2 Timers Flyvning, og i at Operationsomraadet forlægges med Eskadrens Fart. Drejer det sig ikke om en kortvarig taktisk Situation, vil en Basisskiftning kunne blive nødvendig, og der vil kun blive Tale om feltmæssig Udlægning. En saadan blev sidste Sommer prøvet, bl. a. paa Avnø, hvor 5 Luftfartøjer samt 11 Mand underbragtes, henholdsvis under aaben Himmel og under Telt i 2½ Døgn. Helt feltmæssig var Udlægningen ikke, idet Mød bragtes ad Luftvejen fra Ringsted. Vejret var godt og Aarstiden gunstig.

Meddelel~~se~~stjenesten foregik over Flyvevæsenets transportable Radiostation, og kun i et Tilfælde indtraf der Forsinkelse i Modtagelse af et Telegram paa Grund af Stationens Driftvanskelighed,

Jeg skal iøvrigt ikke komme nærmere ind paa Eskadregøvelserne, bortset fra at konstatere, dels at Jagernes Nærværelse har givet Flyvevæsenets Personel meget værdifulde taktiske Erfaringer, dels at Jagernes Fartoverskud over H.M.II Typen følte meget ringe, hvilket er en god Illustration af de to Typers Forskel i Aargang.

Dankok Typen er af Anno 1925, og siden da er Jagerfarten sat betydelig op i Udlandet, hvilket Forhold bør tages i Betragtning, hvis Spørgsmaalet om Bygning af flere Jagere bliver aktuelt. For efter Evne at raade Bod paa dette Tegn paa Alderdom, har man gjort Forsøg med at formindske Luftmodstanden ved Paasætning af en særlig Ringskærm om Motoren.. Forsøget er endnu ikke afsluttet, men der er en Mulighed for at forøge Farten med  $\frac{1}{2}$  <sup>c.</sup> 10.Km.

Der er med Typen iøvrigt ikke foretaget væsentlige Ændringer, kun har man af Hensyn til Skydning om Natten og til Formindskelse af Luftmodstanden, til Forsøg købt et specielt Zeiss Prismsigte, som er baseret paa en - baade Dag og Nat - lysende Ring. Forsøgene hermed er ej heller afsluttede.

Paa Foranledning af Kollisionsulykken ved Gedser, hvor Aarsagen formentlig maa føres tilbage til en Misforstaaelse af Signal, har man ved Flyvevæsenet taget hele dette Spørgsmaal op, og jævnsides med Forsøg paa gennem f, Eks. hvide Overtrækshandsker at tydeliggøre Signaleringen, har man paabegyndt Arbejdet med et udfærdige en Slags Evoleringsbog. Det gældende System er baseret paa det tilsvarende engelske, og gjort til Genstand for udtømmende Undervisning saavel teoretisk som praktisk paa de adskillige taktiske Kursus, som har været afholdt. Det kan imidlertid siges, at Problemet er uhyre vanskeligt at løse ideelt, idet bl.a. en stiv Formaalstaktik ikke vil være en god Forskole for den - i Følge Forholdenes Natur- spontane og improviserede Angrebstaktik, hvor Intuition er det afgørende, Efter min Mening maa man først og fremmest stræbe efter, i Personellet, at holde den Pligtfølelse uforanderlig og usvækket levende, som tager Sigte paa Agtpaagivenhed og spændt Concentration.

Tanken om Installation af Radiotelefon i Jagerne er ikke opgi-

vet, men Vejen er vanskelig farbar og giver endda ikke lutter Fordele, ej heller den fulde Sikkerhed.

### Flyvepladsforholdene.

Lige siden Flyvevæsenet i 1920 indførte Landflyvemaskiner har man med Hensyn til Flyveplads ført en meget omtumlet Tilvarelse, og det er endnu ikke lykkedes at finde en tilfredsstillende Ordning. Flyveskolen begyndte med at benytte et Terræn ved Avedøre, som var daarligt og for lille. Vi fik derefter Lov til at benytte Kastrup Lufthavn, men <sup>i</sup>1926 ophævede Ministeriet for offentlige Arbejder den givne Tilladelse, idet Kastrup da var blevet aabnet for den civile Flyvning som Grænselufthavn. Herved opstod en meget vanskelig Situation, At vælge Ringsted Eksercerplads var forsaavidt let, som der ikke var nogen anden Udvej, men det var tungt at gøre sig klart, hvor daarlig denne Flyveplads var til Elevuddannelse. Efter flere Ulykker bestemte Ministeriet i Efteraaret, at Elevflyvning paa Ringsted er forbudt, og dermed stod vi uden Muligheder for at uddanne Elever, og denne Situation er ikke ændret.

I det hele taget er Spørgsmaalet om de militære Flyvevæseners Flyvepladsforhold, kommet ind i en Sump. hvor det næsten uhjælpe-  
ligt stikker.

Naar man tager i Betragtning, hvor nøje Sikkerhed er knyttet til netop Landings - og Startbetingelserne, kan man - efter min Mening - ikke finde Undskyldning for den nuværende Tingenes Tilstand, men vel nok en Forklaring som i første Række er, at Administrations og Bevillingsmyndighederne viger tilbage for en rational Løsning af Sagen, saalænge Forsvarsspørgsmaalet som Helhed ikke er løst.

Naar man ikke ved, om Militærvesenet skal udføre Forsvar eller Bevogtning, eller om man skal have en selvstændigt eller en delt Lufttjeneste, er der - ikke mindst for Finansministeriet - en kærkommen Anledning til at udskyde hele Sagen, og henwise til allehaande administrative Krumspring for lige at klare Vejen og

Dagen. Jeg røber vist ingen Hemmeligheder ved at oplyse, at Ministeriet for offentlige Arbejder ikke vil have militært Flyvevæsen baseret paa Kastrup, at Hæren netop vil til Kastrup og have Elevflyvning i Jylland, og at Krigsministeriet gerne ser hele Hærens Flyverkorps henlagt til Jylland.

Der er mellem Min. f. off. Arb. og Flyvevæsenet fuld Enighed om, at man til en civil Lufthavn ikke kan henlægge militære Eskadriller, som man lader udføre Skydninger, Natøvelser, Bombekastning, Faldskærmsøvelser, Evolutioner i samlet Formation paa eller i umiddelbar Nærhed af en Storby, hvis Befolkning før eller senere vil kræve sig fritaget for de deraf følgende Gæner.

Jeg mener, at man bør tilstræbe at faa den fuldkomne Arbejdsro til at udføre alle Slags militære Opgaver, og at faa de bedst mulige Terrænforhold og Omgivelser.

I dette Land maa det synes naturligt, at man - uden at glemme de strategiske Hensyn - vælger et Sted, hvortil man kan komme baa-  
de med Land- og Søluftfartøjer.

Som jeg sagde før, er der meget ringe Sandsynlighed<sup>i Øjeblikket</sup> for, at faa en rational Løsning af Flyvepladsspørgsmaalet som Helhed - Hæren skal jo væk fra Kløvermarksvej og i 1931 fra Kastrup Lufthavn - men en Mulighed for, at der skaffes en midlertidig Skoleflyveplads. Hæren vil gerne bort fra Lundtofte, hvor de næppe er taalt, og vil til Renparken ved Viborg eller til Varde. Flyvevæsenet har henledet Op-  
mærksomheden paa Agnø, der som bekendt er en Halvø i Smaalandsfar-  
vandet, omtrent S W for Byen Kjæng.

Halvøen er ca. 400 Tdr. Land stor, og udgør Jorden til Agnø Gaard, hvis Bygninger ligger paa Halvøens Forbindelse med Hovedlandet.

Dens største Længde er 2,3 Km., som falder i Rethingen N W - S E. En Mindstetdistance af 1200 m vil kunne opnaas i enhver Retning.

Halvøens varierer fra 0,1 m til 5 m, idet W-Siden og S-Siden ligger højest med fast og god Bund. I den ugunstigste Aarstid træffer man paa sine Steder Fugtighed og ligefrem Vand, uden at Grunden i og for sig er blød.

Hedeselskabet har skønnet at en effektiv Afdræning af hele Arealet vil andrage 70 - 90000 .

Arealet ligger aldeles frit med overordentlig gode Betingelser for Flyvning.

Ad en 5 Km. lang Bivej er der Forbindelse med Hovedvejen fra Vordingborg til Næstved.

I Sommeren 1927 og 1928 blev der af Søkortarkivet foretaget en Søopmaaling af Agnø Fjord. Farvandet er stærkt opfyldt af Sten, som paa det snævraste Stykke samler sig i en Barriere, der deler Løbet i en nordlig og sydlig Rende, af hvilke kun den sydligste kan komme i Betragtning ved Besejling af mindre Skibe.

Fjordens Bund danner en god Vandflyveplads, hvor der i en hver Rething vil kunne opnaas en Startlængde paa 2,5 Km. paa en Vanddybde af mindst 2 m.

Chefen for Opmaalingseskibet "Marstrand" udtaler bl.a. følgende: I Opmaalingsrapporten for 1927 er nævnt, at Fjorden næppe vil kunne besejles med et Dybtgaaende af mere end 2,2 & 2,3 m. ved dgl. Vande. Jeg skal tilføje, at det vil kræve en Del Uddybningsarbejder og en effektiv Afmærkning for at skaffe en bekvem Sejlrende til Bunden af Fjorden. Vandstanden i Fjorden varierer iøvrigt temmelig meget".

Af denne Udtalelse fremgaar jo tydeligt, at en egentlig Besejling med Skibe ikke kan komme i Betragtning.

Agnø Fjord er efter min Mening et fortrinligt Virkefelt for smaa og mellemstore Søluftfartøjer, som her har udmærket Læ for de fremherskende S W - og W- lige Vinde til Trods for Beliggenheden paa Luvsiden af Sjælland, og det vil være svært paa Sjælland at finde et Sted, som, foruden frie og gode Omgivelser, gunstig Beliggenhed for saavel Land - som Søflyvning og passende Læ for hyppigste Vindretning ogsaa har Mulighed for Skibsbesejling.

For at undersøge Taaageforekomsten paa Agnø i Forhold til andre Steder paa Sjælland, har der af meteorologisk Institut i hele 1927, der betegnes som et omtrent normalt Taageaar, været oprettet særlige Stationer paa Agnø, Knudskovgaard, i Svinø, Kostrøde og i Kjøng.

Desuden er Observationer foretaget hele Aaret paa Togene langs Masnedsund - Kallehavebanen, og fra Februar til December paa Næstved - Præstø Banen.

Det fremkomne Materiale, sammenholdt med Gennemsnitstal fra Vejrs Fyr, Bogø samt Møen og Stevns Fyr, har givet Instituttet Anledning til at udtale, at Taagehyppigheden har været mindst paa Agnø og ved Knudskovgaard, og at Taagehyppigheden tiltaget navnlig ud mod Østersøen.

Hvad angaar Agnø<sup>s</sup> strategiske Beliggenhed kan jeg oplyse, at den ligger med lige stor Afstand (40 Km) til Omø Sund og Agnø Sund til Omø Staalgrunde, til Grønsund og til Faxebugt.

Overfor Observation og Angreb fra Søen er det af Betydning, at den ligger vel tilbagetrukket i Smaalandsfarvandet, som maa forudsættes lukket med Minespærringer og dækket af Flaaden.

Med Hensyn til Angreb fra Luften er det en Fordel, at Agnø ligger midt i en Cirkel af Observationspunkter.

Som Helhed maa det siges, at Agnø har gode Betingelser som Basis for Luftfartøjer under saadanne Forhold, hvor det af Hensyn til Neutraliteten er af stor Vigtighed at observere og med Luftfartøjer at kunne optræde som Udtryk for den siddende Regerings Beslutninger paa de Dele af dansk og internationalt Omraade, som under kritiske Perioder har størst strategisk Betydning.

Luftfartøjer har en ret begrænset Flyvetid, hvorfor den Tid, der medgaar til Flyvning til og fra Virkeomraadet er af stor Betydning. Det er umuligt at skaffe en Luftmarinestation baade en naturlig Beskyttelse, ved en stærkt tilbagetrukken Position, og gode Betingelser for under alvorlige Forhold at virke som et hensigtsmæssigt og nærliggende Støttepunkt for Luftfartøjerne, og drejer det sig - som i dette Tilfælde - om Sjælland, vil det paa Grund af denne Ø<sup>s</sup> Form og Størrelse let ses, at en tilbagetrukken Position alligevel kun vil kunne opnaas i begrænset Omfang.

Hvis Fremtiden maatte vise, at Princippet : Bevogtning skal være Grundlaget for dansk Militærvæsen, forekommer Agnø mig at have en særdeles gunstig Beliggenhed.

Men, som jeg sagde før, en rationel Løsning af Flyvepladsproblemet ligger end ikke for i Øjeblikket, og naar jeg i Aften er kommet nærmere ind paa Agnø, er det fordi jeg er bekendt med, at der i disse Dage søges Udvej for der at leje et Areal paa ca. 40 h., at opføre 2 Barakker og 1 Hangar til Brug for Marinens Flyveskole.

Sker det, vil vi faa gode Muligheder for nærmere at undersøge Forholdene dernede, og vil - selv under navnte midlertidige Arrangement - desuden faa et Tilholdssted for Jagerflotillen under Skydning og andre militære Øvelser, som ikke kan udføres i Ringsted.

### Grønland.

I denne Tid for et Aar siden var man ved Flyvevæsenet i travl Virksomhed for at forberede Materiel og Personel til at kunne assistere med en luftfotografisk Opmaaling af Disko fra Basis i Godhavn, en Opgave, som vilde tilfredsstille et meget gammelt Ønske ved Flyvevæsenet, om at komme til at virke under arktiske Forhold.

Da næsten alt var klappet og klart, kom Meddelelsen om, at Finansudvalget ikke vilde bevilge de søgte 28,000 Kr. til Formaalet, under Hensyn til de økonomiske Konsekvenser; en Motivering, som maa forekomme mærkelig, da det udtrykkelig drejede sig om et Forsøg. Efter Forlydende blev Afslaget givet efter, at Finansudvalget havde raadført sig med en Sagkyndig, som fraraadede denne Form paa Opmaaling, der dog i Udlandet har faaet en meget stor Anvendelse.

I Fredags talte jeg med Direktøren for geodætisk Institut, som sidste Sommer var paa Disko, og han udtalte sin store Beklagelse af Planens Opgivelse, idet der, efter hans Mening, i sidste Sommer havde været et stort Antal Arbejdsdage for Luftfarten.

Det maa haabes, at økonomiske og andre Hindringer, som maatte stoppe et saadant Forsøg, maa blive fjernede, saa at Flaaden ogsaa i Luften kan fortsætte sine grønlandske Traditioner.

### Fiskeriinspektion.

I 1929 har der været præsteret ca. 80 Timer Fiskeriinspektion,

og det Spørgsmaal kan efterhaanden melde sig til Løsning, hvorvidt der <sup>kan</sup> tilbagesendes et maritimt Luftfartøj samme Beføjelse som Inspektionseskibet i Retning af Anholdelse.

I bekræftende Fald vil der nok være Anledning til at udvide den ne Anvendelse af Luftfartøjer, i modsat Fald bør man formentlig helt gaa bort fra den, for ikke at skabe uholdbare Situationer.

---

#### Jupiter - Jaguar.

Nogle af dette Selskabs Medlemmer har maaske hørt om Hærens sammenlignende Forsøg mellem en af vore Jaguar Motorer og en Jupiter Motor, hvilken Type Hæren nu har valgt. Sagen er ret omfangsrig, og kan ikke refereres her i Aften paa udførlig Maade. Kun skal jeg sige, at Flyvevæsenet foreslog Flyverkorpsset at anvende Armstrong Siddely Motorer, af hvilke vi ejer ca. 30, og som er vor Standard, idet vi vidste, at Hæren stod overfor et Valg af luftkølet Motor.

At et saadant Fællesskab i Motormateriel har store Fordele behøver ikke nærmere Paavisning.

Hæren stillede sig straks kontrær, og ved den omtalte Prøve valgte man en Motor fra os paa 385 HK, og denne sammenlignedes da med en Bristol Motor paa 440 HK.

At denne Sammenligning gav et Resultat, som man ønskede, kan ikke undre.

Hæren er nu i Færd med at indføre Bristol Motorer som Standard, men paa mange andre Omraader er der nu et godt og let Samarbejde.

Jeg skal slutte med at give nogle Tal fra 1929:

250,000 l Benzin      10 ts Olie

3015 Flyvetimer i 1929

2010      -      - 1928

987      -      - 1925

Af de 3000 Flyvetimer falder 250 paa Isflyvning og ca. 680 paa Flyveskolen og ca. 560 i Eskadre (Eskadre 1928 kun 140)

Der er skudt ca. 22000 Skud med Bevæbningen.

---