

O m F l y v e v æ s e n e t.

Foredrag af Kommandørkaptajn A. Grandjean
i Søsløjtnant-Selskabet den 14' Marts 1933.-

I den gamle Lov af 1922 om Søværnets Ordning var fastsat, at Flyvemateriel indgik i Flaadens Skibsmateriel, at Chefen for Flyvevæsenet i Reglen er en Kommandørkaptajn og ved Ændring i denne Lov af 29' Marts 1924 - denne Ændring, som tilvejebragte Nyordningen af Orlogsværft og Flaadestation - blev det fastlagt, at det nye etablerede Skibstilsyn skulde udføre det statslige Tilsyn ogsaa med Søværnets Luftfartøjer. Rent bortset fra, at den sidste organisatoriske Bestemmelse aldrig blev realiserede kan det vist med Rette siges, at det lovmæssige Grundlag, hvorpaa Flyvevæsenet fra dets Etablering 15' September 1923 indtil 23' Marts 1932 gennemgik en særdeles betydelig Udvikling, var behageligt elastisk, og gav Mulighed for, at Tiden og Erfaringer sely, kunde være vejledende for de Retninger, der burde følges for at gavne saavel Sø-Flaaden som Lufttjenesten.

I Lov af 23' Marts 1932 om Søværnets Ordning blev Linierne trukket anderledes skarpt op for Flyvevæsenets hels Organisation.

I § 1 ~~ser~~ man, at Flyvevæsenet - ligesom Kystflaaden - er en Bestanddel af "Flaaden" der atter er en Hovedbestanddel af Søværnet, ligesom Kystdefensionen.

Heraf kan man forresten aflede den mærkelige Slutning, at Kystflaaden ikke er en Hovedbestanddel af Søværnet.

I §§ 3 og 5 omtales Flyverofficerer og Flyverkadetter, som jeg skal komme tilbage til senere.

§ 6 giver Hjemmel for Fastsættelse af særlige Regler for Flyvevæsenet med Hensyn til Overtagelse af Kommando ved Forfald eller Fravær, og i § 7 har man - ved at udelade Luftfartøjer i Angivelsen af Skibatilsynets Opgaver - tilvejebragt Overensstemmelse mellem Loven og de faktiske Forhold ved Flyvevæsenet, hvor det statslige Sikkerhedstilsyn udøves

af Ledelsen ved Flyvevæsenet.

§ 13 fastsætter en Kommandør eller en Kommandørkaptajn som Chef og en Kommandørkaptajn eller Orlogskaptajn som Stabschef. Flyvevæsenet Stab har i Praxis eksisteret i mange Aar, men først ved den nye Lov er den lyst i Kald og Næn. Den bestaar - foruden af Stabschefen - af tilkommanderet Personel, herunder 1 Ingeniør I, 1 Ingeniør II, og 1 Ingeniør. Disse tekniske Herrer varetager bl.a. i Praxis det statslige Sikkerhedstilsyn med Materiellet; en lignende Ordning, som nu ogsaa er indført for den øvrige Flaade, ved Skibstilsynets Optagelse i Marineetaben.

Som noget nyt fastslaaes § 14, at Flyvevæsenets Luftmateriel bestaar af en Luftjagerflotille og 1 Recognosceringsflotille, foruden Luftfartøjer til Skolebrug og særlige Formaal. Dette Materiel er til Stede saaledes, at man ikke med Rette kan paastaa, at Luftmateriellet er blevet udvidet ved den nye Lov, og Luftstyrken har i en Aarrække været organiseret paa netop 2 Luftflotiller, nemlig 1' Luftflotille (Recognoscering) i København og 2' Luftflotille (Jagere) i Ringsted.

I § 15 er der Hjemmel for at ændre Luftmateriellets Sammensætning, og § 16 bestemmer ¹⁾ at Luftmarinestationerne henhører umiddelbart under Chefen for Flyvevæsenet, ²⁾ at Chefen for Hovedstationen er en Søofficer, medens de andre Stationer kan have en Søofficer eller en Flyverofficer som Chef, og at Flotillernes og Flyveskolens Personel og Materiel udlægges paa Stationerne. Man lægger her Mærke til, at Loven - i Modsætning til hvad der gælder for Søværnets øvrige Skoler - fastsætter dels hvor den skal nedlægges, dels under hvilken Myndighed den henhører.

Flyveskolen, der først omtales senere i Lovens §§ 51-52 og 53, er en lovmæssig Nyskabning, selvom Loven i det allervæsentligste kun udformer en Del af Flyvevæsenets Virksomhed, som har bestaaet i mange Aar uden nogen Lovhjemmel. Imidlertid er der sket en særdeles vigtig Forbedring af Personeltilgangen til Lufttjenesten, idet Loven af 1932 - som omtalt - indfører den nye Kategori, der hedder Flyvekadetter og Flyverofficerer.

Flyveskolen består af:

- 1) Flyverklasse,
- 2) Observatorklasse og
- 3) Mekanikerklasse.

Som Elever i Flyverklassen kan - foruden Søofficerer - optages unge Mænd, som har bestaaet Studentereksamen, eller faaet en tilsvarende Uddannelse. Elever, der ikke er Søofficerer, benævnes Flyverkadetter i Reserven og kan - efter bestaaet Afgangsprøve - udnevnes til Flyverløjtnant II Grad i Reserven med Forpligtigelse til at gøre Tjeneste i 2 Aar. I Bemærkningen til Loven er anført, at Tilgang til Flyvere i en meget lang Aarrække med Tydelighed har vist sig at være højst utilstrækkelig. Jeg skal gerne bekræfte dette og udtale, at man ved Flyvevæsenet ser hen til den nye Flyverklasse som et længe savnet Middel til at fjerne den allerstørste Svaghed ved vor Lufttjeneste, nemlig Flyvermangelen.

Siden Lovens Vedtagelse har man ved Flyvevæsenet gjort et stort Arbejde for at forbinde denne Sag, hvis lykkelige Start og Paabegyndelse utvivlsomt vil være afgørende for Systemets Skæbne og Værdi i Fremtiden. Det drejer sig ikke mere at lære Sømilitære Personer at flyve, men at skabe egentlige Luftofficerer ^{berede} barBund, og da vi endnu ikke ejer en Station, hvor saavel den teoretiske Undervisning som Uddannelse paa baade Land- og Søluftfartøjer kan finde Sted, maa Undervisningen klippes i flere Dele, og Eleverne maa flyttes fra en Station til en anden.

Gennem en meget lang Aarrække mener Flyvevæsenet at have høstet den Erfaring, at den teoretiske Undervisning, som danner det egentlige Grundlag for den praktiske Flyveuddannelse, maa gaa forud for Skoleflyvningen, da Eleverne, i modsæt Sald er tilbøjelig til at betragte Theorien som overflødig, til Skade for dem selv og Flyvevæsenets Udgifter tålb Havarier. En ikke ringe Del af Eleverne viser sig ikke egnede til Lufttjenesten og afgaar fra Skolen, hvis Teori derfor tilsyneladende er spildt. Men hidtil har alle Flyverelever tilhørt Flaaden, i hvis senere Tjeneste de erhvervedes Kundskaber vil kunne komme til Nytte.

I Fremtiden vil Forholdet stille sig anderledes, idet uegnede Elever, ikke gaar tilbage til Flaadens Tjeneste, men til

deres civile Beskæftigelse, og det syntes derfor betænkeligt at fastholde det gamle gode Princip ganske uforandret. Man har derfor tænkt sig, at prøve Kieverne netop saa meget i Luften, at man, inden den theoretiske Skoles Begyndelse, har kunnet udskille Stærstegarten af de uskikkede. Denne Udtagen skulde falde indenfor de første 2 Maaneder, da Flyverkadet aspiranterne gennemgaa Økserserskole, dels i København, dels paa Avnø. De næste 6 Maaneder anvendes til Theori i København, og den afsluttende Examen er Betingelsen for at blive forfremmet til Flyverkadet. Efter 4 Maaneders praktisk Flyveskole paa Avnø med Landluftfartøjer og 2 Maaneder i København paa Søluftfartøjer, faar Flyverkadet 2 Maaneders supplerende Theori, der nærmest tager Sigte paa militære Fag, omfattende Luft, Sø og Land. I alt bliver det 16 Maaneder, og paa Grundlag af de samlede Bedømmelser fastsættes Flyverløjtnantens Avancement. Inden 2 Aar efter Udnævnelsen til Flyverløjtnant af II Grad, vil de saa Lejlighed til at gennemgaa et saakaldt "Flyverløjtnantskursus", hvis Bestaaen skulde være Betingelsen for fortsat Tjeneste paa de 2 næste pligtige Tjenestested. Dette Kursus skulde bringe Eleven Certifikat som Luftnavigator af II Klasse, og udbygge deres Videnskab i militære Fag, Folkeret, Økonomi og Administration m.m.

Flyverklassen paataenkes afholdt hvert Aar, begyndende 15^e August og sluttende midt i December. Man har tænkt sig at antage Flyverkadet aspiranter, som har de i Loven nævnte Eksaminer, ^{eller} ~~ikke~~ Afgangseksamen til Polyteknisk Læreanstalt, og som er i Alderen mellem 20 - 26 Aar.

I Observatorklassen kan optages Søofficerer af Linien og Reserven. Som det vil være bekendt har man i de sidste 3 - 4 Aar fulgt den Regel, at sætte saetlige nyudnævnte Søløjtnanter af II Grad til Tjeneste ved Flyvevæsenet som Observatøreløber - et Princip, som har vist sig udmærket. Saa vidt jeg har forstået paataenkes det nu at sende ogsaa nogle af de nyudnævnte Søløjtnanter til Reserven paa Flyveskolens Observatorklasse. Ved denne Foranstaltning vil man formentlig kunne faa en tilstrækkelig Mobiliseringsstyrke af uddannede Observatorer uden at maatte gribe ind i Linien's Beholdning af Søofficerer.

Uddannelsen i Observatorklassen varer c. 3 Maaneder, og

den hviler i Hovedsagen paa det samme Undervisningsgrundlag som tidligere.

Ved at granske den gældende Søvernslov vil man finde, at Loven fastsætter 4 Stillinger, som skal beklædes af Søofficerer: nemlig Chefen, Stabschefen, Chefen for Flyveskolen og Chefen for Hovedstationen; og selvom alle Søofficerer - som omtalt - nu faar en Observatoruddannelse, men man dog vedblivende regne med, at der vil være adskillige, som ogsaa ønsker at uddannes som Flyvere.

I det udrbejdede Udkast til Flyveskolen er det blevet arrangeret, at visse Afarit i Flyveklassen ikke behøver at gennemgaa af Søofficerer, som i Forvejen har gennemgaaet Observatorklassen.

I Mekanikerklassen er Uddannelsen tænkt at være i det væsentlige uforandret fra det bestaaende. Af Hensyn til at Mekanikerne efter den nye Lov - i et bestemt antal ganske vidst - kan blive Flyvermekanikere, er det planlagt at supplere Uddannelsen med Fag som: Retsskole, Pædagogik og Regnskabsføring.

Sine Tilhører vil af det, jeg har fremsat her vedrørende Flyvekadetter og Officerer, have faaet et Indtryk af, at Flyvevæsenet har faaet en betydningsfuld Opgave, og i første Række er man blevet tvunget til at skaffe Udveje for Indkvarteringsspørgsmaalet, der i Forvejen byder saa mange Vanskeligheder.

Ved Kystartilleriets Overgang til Marinen fik Flyvevæsenet Tilsagn om dels den af 3^e Bygningsdistrikt benyttede Administrationsbygning i Kvinti Bastion, sols en Vagtbygning og en Magasinbygning i Kvinti Lynetten, lige ved Lossepladsen, nord for Luftmarinestationen København. Disse Bygninger er nu i Værd med at blive indrettet og afpasset til Flyvevæsenets Brug. Administrationsbygningen vil blive brugt som Flyvekadet- Kaserne, med Soverum til 24 Personer, Messe og Opholdsstue, samt Kontorer til Skolechef, Skoleofficerer og Skriver.

Vagtshuset vil blive indrettet saaledes, at Flyvevæsenets Ledelse kan skilles ud fra Sællesskabet med Luftmarinestationens Københavns trænge Kontorrum, og give Plads for Chefen for Flyvevæsenet, Stabschefen, ældste Ingeniør, Intendanten med Hjælpere; og Magasinbygningens Gavleude, som - i gamle Dage - blev anvendt som Kontor for Frontkommandoen, vil blive indrettet

med 3 Skolestuer, ⁴ ^{6.} Løseverelse m.m. til Brug for Flyveskolens forskellige Klasser. Det er Tanken at lade de omtalte Bygninger og Terrainet indgaa ^U Under Luftmarinestationens Omraade.

Hele Ordningen er beskeden, men vil forhaabentlig vise sig at være tilfredsstillende for alle moderate Krav. For det Beløb, der anvendes til Modernisering og Ordning af Bygningerne vilde man ikke saa langt nær have kunnet faa samme omfattende anvendelse af en Nybygning som med de gamle.

Det hele skal være færdig 1^e Juli i Aar.

Den nye Lov - som i Hovedsagen - siges at have ^{fastslaaet} ~~foretaget~~ den Ordning og Organisation som Flyvevæsenet havde, da Loven blev vedtaget.

Visse Personalspørgsmaal, med Hensyn til Ingeniører og Flyvemekanikere har givet anledning til, at Lovens, noget uklare Ordlyd har ~~h~~ gjort forskellige Fortolkninger mulig.

Sortset fra de omtalte forbedrede Betingelser for ^{premie} ~~fortrin-~~ dig at tilfredsstille det personelle Mobiliseringsbehov, ses der ikke at kunne afledes ændrede strategiske Slutninger af den nye Lov.

For ca. 1 Aar siden havde jeg Lejlighed til her i dette Selskab at Belyse Flyvevæsenets taktiske og Strategiske Opgaver og at vurdere dets Evne til at læse dem, og da min Frygt for at trætte ved Gentagelser er større end min Beskedenhed med Hensyn til Foredragets Uforglemmelighed, skal jeg forudsætte, at Hovedparten af mine Tilhørere ikke nu behøver nogen Orientering i den Retning; men der er dog i denne Forbindelse Anledning til at fastslaa, at Flyvevæsenets normal Budget er nedsat med c. 150,000 Kr. om Aaret, et Faktum, som maaske i det indeværende og næste Finansaar ikke vil give sig isjæfnaldende til Kende, da Flyvevæsenet - med Hensyn til Materiel - har et lille Overskud, men der er for mig ingen Tvivl om, at Flyvevæsenet i det lange løb ikke vil kunne opretholdes saavel med Hensyn til Standard som til Omfang med de stipulerede Midler.

For at imødegaa Virkningerne, dels af de mindre Bevillinger og dels af de forøgede Driftsudgifter, som Flyveskolen vil foranledige, har Flyvevæsenet i Efteraaret foretaget at faa en mere rational Ordning af dets Luftmarinestationer ved et Forsøg om

7.

at ophæve Ringsted mod at gøre Avns egnet til Helearsvirksomhed og til at optage saavel Flyveskolens praktiske Virksomhed som 2' Luftflotille (Jagere), der nu har Station i Ringsted. Planen gik ud paa at faa Landbrugsministeriet til - efter Køb af Gaard og Jorder paa Avns - mod en aarlig Afgift fra Flyvevæsenet at udleje et - for vort Formaal nødvendigt areal, samt at faa Finansministeriet til at give et Loan, som skulde forrentes og afdrages af Flyvevæsenets aarlige Driftsmidler. Planen, som syntes ~~fortrinlig~~ ^{delagtig} baade for Staten og Flyvevæsenet, blev dog afvist af Finansministeren med Motivering, at man ikke kunde gaa med til en Udvidelse af det militære Flyvevæsen. En saadan Udvidelse var imidlertid slet ikke tilsigtet, men til Trods for, at der altsaa foreligger et Afslag paa feilagtige Premisser, er der vist ikke store Usigter til, at Sagen gennemføres paa omtalte Maade.

Det hurtigt efter den nye Søværnslovs Vedtagelse fik Flyvevæsenet en helt ny Opgave paa Vestgrønland, men da der har været afholdt Foredrag om denne, første Indsats af danske Luftfartøjer paa Grønland, skal jeg ikke komme ind herpaa, men blot henviser særligt interesserede til den meget udførlige Rapport, som er udfærdiget om dette Emne, en Rapport, som utvivlsomt ogsaa en gang vil faa betydelig historisk Interesse. Marinens Flyvevæsen blev i 1932 om jeg saa maa sige "oversøisk".

Paa Baggrund af mine Udtalelser her i Aften om, at den nye Lov - i alt væsentligt - ^{fastslaar} ~~forstaar~~ den Tilstand, som bistod ^{ved} ~~vort~~ ^{et} Flyvevæsen ^{et} sidste Foraar, vil maaske adskillige i Tankerne forme det Spørgsmaal: Hvorledes forholder det sig med de nye Topedoplaner? Falder de indenfor den nye Lov? Jeg kan straks besvare saadanne Spørgsmaal med Henvisning til § 14, som omtaler Luftfartøjer til særlige Formaal, og Formaalet med de nye Luftfartøjer er alene at foretage Forsøg og Prøver, samt indhøste Erferinger med Kastning af Topedoor fra saadanne Enheder. Endvidere er der som omtalt i § 15 Hjemmel for at ændre Luftmateriellets Sammensætning, hvis en saadan Foranstaltning - ad Aare - maatte anses for ønskelig. Men iøvrigt var Torpedoplanerne bestilt et halvt Aar, inden Lovens Vedtagelse, og de Overvejelser,

paa Grundlag af hvilke Købet blev foretaget, gaar 12 - 13 Aar tilbage i Tiden.

Adskillige vil sikkert erindre, at Marinen i 1926 fik bygget det saakaldte "Nanok" Torpedoplan hos "^{Marin}Super-Aviation Co." i Southampton. Det var et Luftfartøj med et Skrog som en Baad, forsynet med 3 Stk. 400 H.K. Motorer og to Torpedoer. det blev ogsaa dengang fremhævet, at selve Problemet vedrørende Torpedoenes Fald fra Luftfartøjet og dens Gang efter Faldet var med adskillige ukendte Momenter, og at man derfor maatte regne med en Arrækkes Forsøg. Saadanne Forsøg maatte selvsagt finde Sted over Vand, og man skønnede da, at Luftfartøjet hvormed Forsøgene skulde gøres, i hvert Fald maatte være en Søflyvemaskine, idet man i Modsætning til f. Eks. England, Frankrig, Italien, U.S.A. m. flere - helt maatte se bort fra Muligheden af at anvende Aerodromskibe, paa hvilke Torpedoplaner lander med Hjulunderstel. Paa det daværende Tidspunkt eksisterede der ingen gennemprøvet Motor af saa stor Hestekraft, at den - monteret i et Pontonluftfartøj - kunde transportere den militære Last, som er nødvendig for en krigsmæssig Transport og Udkast af een Torpedo, og det var derfor mere en Nødvendighed end en Lyd at vælge en Flermotorstype til Formålet. Men man saaledes sigte, at Motorfabrikationens daværende Stade var den egentlige Aarsag til, at man fra dansk Side - maatte gaa sine egne Veje i denne Sag, thi - indtil da - havde man ikke kendt noget Luftfartøj med 2 Torpedoer. Det vil erindres at "Nanok" ikke tilfredsstillende Fordringerne, og at Flyvevæsenet havde haft Held til at forme en Kontrakt, som muliggjorde, at vi kunde afslaa Modtagelse og et erholde den indbetalte 1' Kate tilbagebetalt. Fra 1927 til 1931 var Flyvevæsenets Midler optaget af Udbygninger af 1' Luftflotilles Høvel Maskiner, af hvilke vi - som bekendt - ejer 17 i complet og fin Stand, men derefter kunde man vende tilbage til Torpedoenes ^{plansager} opgaver.

Det kan da straks siges, at de daværende Forudsætninger ikke mere var til Stede, forsaavidt som der nu findes Enkeltmotorer som er tilstrækkeligt stærke til i en Pontonmaskine at yde de fornødne Præstationer med Hensyn til Transport og Udkast af en Enkelttorpedo.

Man var da klar paa, at man burde vælge en Flyvemaskine med 1 Motor, for ikke at lægge for mange Kg i en Kuv og man garderede sig mod den Mulighed - som ikke er overvejende sandsynlig - at Vanskelighederne med at kaste Torpedoer fra Luftfartøj i danske Farvandedybder skulde blive uoverstigelig, ved fra første Færd - at indrette den nye Type til ogsaa at medføre Bomber. Man fastholdt - som nævnt - Ønsket om under Forsøgene at kunne anvende en Søma-
skine for at opretholde en umiddelbar Forbindelse mellem Luftfar-
tøj og det assisterende og observerende Overfladefartøj, men -
naar man har overstaaet Begyndervanskelighederne - ses der ingen-
somhelst Hindring for at transportere Torpedoer med Landflyve-
maskiner, der - som bekendt - aerodynamisk er at foretrække fremfor
de noget mindre ydedygtige Søflyvemaskiner. Med de Opgaver, der
paahviler det danske Militærvæsen, ses Umuligheden af at kunne
disponere over Aerodromskibe ikke at være en skæbnssvanger Mangel,
henset til de geografiske Forhold og til de begrænsede Områder,
hvor Varnene - formentlig under et ret intimt Samarbejde - vil
komme til at virke. I mange Tilfælde og ikke mindst under visse
Perioder med Igforhold, vil det føles som en Udvidelse af Handle-
frihed for Ledelsen, om de Luftfartøjer, som er udsat til at ope-
rere med Torpedoer eller Bomber, kan starte og lande paa hensigts-
mæssigt anbragte Flyvepladser, i Lighed med, hvad der gælder for
vore Jagere, der som bekendt er Landmaskiner. Ved Flyvevæsenet
er det en velkendt Erfaring, at - alle Forhold isvrigt lige -, er
Vedligeholdelsesudgifterne meget mindre for Landflyvemaskiner end
for Søflyvemateriel, hvilket sidste er stærkt udsat for Virkning
af Rust og Tæring, og det vil derfor forestaa, at de nye Torpedo-
planer er forlangt leveret med saavel Pontonunderstel som Hjul-
understel til Omskiftning.

"Dantorp" - som er Typens Navn - er et Biplan, fremstil-
let af Hawker Engineering Co. Ltd. Det er et 3-Sædet Luftfartøj
forsynet med en 820 Hk. luftkølet "Leopard" Motor af Armstrong
Siddeleys Fabrikat.

Fuselagen er helt af Staalrør, samlede ved Beslag uden
Svejsning. Planerne er udført af Træ, med Beslag af rustfrit
Staal. Halefiner og Siderø† er Staalkonstruktion, hvorimod Hale-

plan, Højderor og Klapper er udført af Træ, med Staalbeslag. Bensin og Oliestanke er af Staal. Af Hensyn til Haveri paa Søen er Fuselagens agterste Del fyldt med Luftsække til at gøre Opdrift. Underplanet er smalt for at forøge Synsfeltet. Pontonerne er af Duraluminium, og er forsynet med Vandrom for at lette Manøvrer paa Vandet.

Flyveren sidder i første Sæde og har - foruden Styringen ogsaa den Opgave at slippe Torpedoen. Han betjener Førergeværret, der skyder fremefter gennem Propellens Rotationsplan, og kan i øvrigt betjene samtlige Bomber.

Skytten til det bagerste Gevær sidder i agterste Sæde, og paaregnes altid at være het, til Forsvar agterover og til Udkig.

Imellem de to nævnte Sæder er indrettet et Rum til Radiotelegrafisten, der ogsaa er Bombeskytte. Naar Bombekastningen skal finde Sted, begiver han sig fremefter i Fuselagen, hvor der i Bb' Side er indrettet en Gang forbi Flyverens Stol, hen til en Liggeplads i Bunden af Fuselagen, bag Motorens Brandskod. Igennem en Aabning er der frit Udsyn fremefter og nedefter, og - ved Hjælp af det der anbragte Bombesigte og de andre Instrumenter samt Aftryk, kan Bombelasten nedkastes paa Tøstet.

Førergeværret er et 8 mm. D.H.S. Model, 1922 B. med Fremløbsstop, til Forhindring af Selvbrander ved, ved et de bevægende Dele, samt Patron, fastholdes i bagerste Stilling. Der kan medføres 340 Skud. Sigtet er konstrueret for Højfart af 200 km h h.

Observationsgeværret er et 8 mm. D.H.S. Model 1927 A. Sigtet konstrueret for: seem Højt 130 km 1 T, Højfart 200 km T.

Paa Underplanerne kan anbringes 3 Bombebærere, der kan tage samme Antal 50 kg Bomber eller samme Antal 12,5 kg Bomber eller 3,6 kgs Løvelsbomber. Vi ejer dog endnu ikke 50 kg Bomber, man har altsaa regnet med saadanne. Jegvel Flyveren som Manden paa Liggepladsen i Bunden - ham fra mellemste Sæde - kan - hver for sig - kaste Bomberne 1) samlede, 2) i vilkaarligt Antal, eller 3) enkeltvis. Bomberne kan kastes armede eller uarmede, og Trækkene til denne Foranstaltning paavirkes af Flyveren.

Under Fuselagen kan ophænges en 45 cm. forstærket Mine-torpedo af Type K, af en Vægt af c. 710 kg. Ophængningen sker ved et mekanisk Slippeapparat paa et Fundament, der danner en Vinkel paa $3\frac{1}{2}^{\circ}$ med Luftfartøjets Akse, saaledes, at Torpedoen - med Luftfartøjet vandret - efter et Fald vil tage Vandet med Næsen først. Torpedoen fastholdes til Fundamentet ved Hjælp af 2 Wirestopper, som fra hver sin Side er smeltet rundt om Torpedoen, ved dens Tyngdepunkt, og fastgjort til Slippeapparatet. En Tap i Fundamentet, der træder ned i en tilsvarende Udskæring i Torpedoens Overside, hindrer Torpedoen i at forfæresig i Længderetningen, og en fjederbelastet Stang hindrer Krigspistolens Propellersikkerhed i at blive drejet ud, før Torpedoen slippes. Gangsætningshanen lægges - ved Faldet - ned ved Hjælp af en paa Fuselagen fastgjort Wire, Dybdeindstillingen kan varieres fra Fuselagen under Flyvningen. Hæmmerpladen virker paa sædvanlig Maade. Der findes elektrisk Installation for Opvarming af Vand og Oliebeholderne i Torpedoen, til Brug i stor Højde og om Vinteren. Sigteapparatet er et ring og Folksigte. Torpedoen kan ikke indbjergeres fra Luftfartøjet.

Navigationmidler.

I Flyverens Rum findes

1 Uhr.

1 aperiodisk Kompas.

1 Fjerntkokpas med Kursgiver og Kursindikator.

1 Fartmaaler.

1 Højdemaler.

1 Variometer til angivelse af smaa Højdevariationer.

1 Krængnings- og Drejeviser.

I 2' Sæde findes

Uhr.

Radiostation

I 3' Sæde findes

Uhr.

Højdemaler.

Fartmaaler.

samt 1 Fejlkompas, der kan anbringes 3 Steder; nemlig udenbords paa hver Side og indenbords; Kompenseringsmidlerne er anbragt paa de respektive Sokler til Kompasset, der altsaa er flytteligt.

I Bumbeskyttens Liggeplads i Bunden findes

Uhr.

H. Jødemåler.

Fartmåler.

tverskibs Krængningsmåler.

Bombesigteapparat.

Luftfartøjet er vel udrustet til Blindflyvning og Natflyvning, takket være ¹⁾ de gode Instrumenter, ²⁾ den gode indenbords Belysning og ³⁾ de gode Flyveegenskaber. Ved de forskellige Farter kan Siderør og Haleplan indstilles, saaledes, at Luftfartøjet flyver sig selv, hvilket bade letter og forbedre Instrumentflyvningen.

Ydre Meddelelsesmidler.

Luftfartøjet er forsynet med en Telefunken Radio, Model 262 F. med Bølgeomraade fra 300 - 1300. til Brug under Flyvning bl. a. i smaa Højder, og en Slæbeantenne paa 70 m. I Sommer blev en lignende Station tydeligt hørt paa ca. 1300 km., og da Luftfartøjet forleden startede fra Holland, havde Luftmarinestationen strax Forbindelse. Det var en Afstand paa ca. 500 km.

Lyskugler.

Depesheholdere.

Top-og Bund Blinklanterne.

Nødreketter.

Håndflag.

Indre Meddelelsesmidler.

Der er Telefonforbindelse mellem 2 og 3' Sæde, og fra begge disse Steder kan der sendes Radiotelegrammer eller Radiotelefoni. Desforuden er der ~~der~~ Telefonforbindelse mellem

Flyveren - 3' Sæde og

Flyveren - Liggepladsen i Bunden;

men iøvrigt vil jeg gerne sige, at vi paaregner, at dette ^{interne} ~~interne~~

Meddelelsessystem næppe vil faa fast Form, før vi gennem længere Tid, har faaet Erfaring for, hvordan det bedst ordnes. I hvert Fald kan det siges, at der er gode Muligheder for at faa en tilfredsstillende Forbindelse mellem Besætningens Medlemmer.

For at gøre Beskrivelsen nogenlunde udtømmende skal jeg oplyse, at Dantorperne til Stadighed medfører:

Anker.

Drivanker med Tilbehør.

Kasteender.

Nødproviant.

Hanfod til Hejsning.

Hanfod til slæbning og Fortøjning.

Et Minimaxanlæg til Slukning af Korburetorbrand.

1 ^{l/ve} Pyrinde Ildslukker i 2' Sæde.

1 Akkumulatorbatteri til Drift af Lanterner
naar Generatoren ikke er i Gang.

Jeg tror at kunde sige, at Luftmarinen - med Dantorperne - har faaet et godt og hensigtsmæssigt Materiel til at udføre Topedoforsøg med. Disse Forsøg vil blive udført i intim Samarbejde med Søminevæsenet og vil gaa frem i følgende Række:

Først øves Flyverne i at flyve med Luftfartsøjet og navnlig i at flyve i ganske lav Højde, mod og med Vinden og med Vinden tværs. Over blankt Vand skal der særlig vises Agtpaaagivenhed.

Dernæst overgaaes til Kast af Instruktionstorpedo af væsenlig samme Form og Vægt som Øvelses og Krigstorpedoen.

Her gælder det for Flyveren at vælge den rette Højde og Stilling i Luften, naar Torpedoen udløses. Faldet filmes og kritiseres fra Motorbaad. Naar fornøden Færdighed er opnaaet, kan Skridtet gøres videre til et ukompliceret Kast af Øvelsestorpedo- det kritiske Punkt i Forsøget. Det paatænkes udført N.E. for for Middelgrunden, paa 20 m Vand for at give rum for større Afvigelser fra Dybdebanen end de sædvanlige.

Naar det torpedoteknisk Problem er sikkert løst, vil man kunne overgaa til mere taktiske Opgaver, men der er næppe Anledning til at komme ind paa dette Forhold allerede i Aften. I den kommende Sommereskadre vil der nok blive - Lejlighed til - paa indledende Vis - at belyse denne interessante Side af Sagen.

Som et Supplement, og for ogsaa at kommentere det, jeg har fremsat, vil jeg gerne vise nogle Lysbilleder.

Inden jeg slutter, vil jeg bløt omtale, at for c 14 Dage siden er der sluttet kontrakt med det samme Firma, som har leveret vore Torpedoplaner og vore Dankok Jagere, om dels Køb af to Stykker Nimrod Jagere med Kestrel 2. S. Motorer paa 525 HK. dels Byggetilbedelse af samme Type paa Orlogsværket.

Arbejdet paa den hjemlige Fremstilling paaregnes at begynde i Slutningen af Mai, og i Løbet af Oktober ventes de 2 engelske Jagere at være færdige.

Emnet kan imidlertid gøres til Genstand for udførlig Omtale i et Foredrag af en Flyver næste Saison, og jeg skal derfor i Aften kun paapege, at i den nye Jagertype vil vi få vandkølede Motorer. Dette Valg er truffet efter mange, lange og svære Overvejelser, da Flyvevæsenet - som bekendt - i 6-7 Aar har været en overbevist Tilhænger af ^{et} Vensartet, luftkølet Motorsystem. Afgørelsen er foranlediget af Ønsket om at forøge Flyvetiden for vore fremtidige Jagere, og hviler forøvrigt paa det Skøn, at man vedblivende vil være i Takt med Svingningen i Motorudviklingen, naar man nu begynder at forlade de Luftkølede Motorer, som har ydet fortræffelig Tjeneste.

Nimrod vil ganske sikkert vise sig at være en værdig Afløser af Dankok.