

Kaptajnlojtnant Prip.

Marinestaben, Februar 1939.

Foredrag i Søe-Lieutenant-Selskabet 7 Februar 1939.

Nogle Betragtninger vedrørende dansk Flyvevæsen.

Det første man maa stille sig klart, dersom man vil trænge ind til Sandheden om dansk Flyvevæsens Vilkaar er, hvilke Opgaver, der under forskellige Forhold - vil blive paalagt Luftstyrkerne. Her maa det, der set fra et militært Standpunkt, maa blive det afgørende, være hvilke Opgaver, der under Krigsforhold paalægges Luftstyrkerne.

Danske Luftstyrkers Opgave under Krigsforhold kan vist generelt omtrentlig defineres saaledes, at de skal medvirke til at forøge den samlede Forsvarsmagts Mulighed for kampmæssig Indsats.

Denne generelt udtrykte Opgavestilling vil differentieres ud i de talrige Opgaver, der forudsattes Bekendt, men hvoraf nogle dog skal nævnes. Hjelpearbejde for Søværnet ved Rekognoscering, Luftdækning, Taageudlægning, Artilleriobservation, Angreb mod Overflademaal etc. Tilsvarende Hjelpearbejde for Hæren; Deltagelse i Forsvar af Baser, Byer eller lignende. (F. Eks. Københavns Luftforsvar, hvorom senere) samt Overvaagning af Luftterritoriet.

En nærmere Betragtning af Opgaverne maa kunne gi

ve en et <sup>u</sup> grundlag for at bedømme, hvorledes danske Luftstyrker bør organiseres, og dette Grundlag skal jeg ganske kort forsøge at trække op.

En naturlig Forudsætning for at faa størst Effektivitet af sine Luftstyrker maa være, at de er organiseret paa Grundlag af dens ~~ø~~ Hovedopgaver, medens mindre betydende og i Omfang mindre Opgaver maa løses saa godt som det er muligt med den af Hovedopgaver dikterede Organisation.

D.v.s. saafremt selvstændige Operationer, er Hovedopgaven for Luftstyrkerne, bør disse organiseres i et selvstændigt Luftvaaben paa Siden af og uafhængigt af de andre Værn, medens, hvis Hjelpeopgaver for Søværns og Hær er Hovedopgaven for Luftstyrkerne, disse bør indgaa som Dele af henholdsvis Søværn og Hær og underlagt disses Ledelse i Administrativ og kommandømæssig Henseende.

For danske Luftstyrkers vedkommende synes det indlysende klart, at Hjelpeopgaverne for Søværn og Hær er det mest magtpaaliggende.

De selvstændige Opgaver, der kan tænkes for danske Luftstyrker vil være Jagerforsvar af vigtige Omraader samt en Overvaagning af Luftterritoriet, idet man - med dansk Opfattelse af Militærvæsen - kan se bort fra Anvendelse af danske Luftstyrker til Angreb mod ikke - militære Maal i fjendtlig Omraade. - De nævnte selvstændige Opgaver vil yderligere hyppigt komme til at foregaa i mere eller mindre intim Kontakt med Søværn eller Hær. -

Betragter man endvidere Muligheden for - selv med et meget omfattende Materiel - at løse de ovennævnte selv-

stændige Opgaver, vil man se, at den er meget ringe, hvilket jeg skal prøve at paavise.

Først Københavns Luftforsvar. Det har tidligere været paavist, at Københavns geografiske Beliggenhed gør den let erkendelig Dag - som Nat, at der for Angreb fra NE-E-SE- og S kun foreligger meget daarlige Varslingsmuligheder. Supplerer man disse Kendsgerninger med Oplysninger vedrørende Præstationer af Projektør- og Lyttmateriel faar Billedet af Forsvarsmuligheder om Natten et endnu tristere Udseende. Som bekendt forelagdes i Folketinget i 1936 et Forslag gaaende ud paa Etablering af et vist Luftforsvar af København. Søværnskommandoen og Generalkommandoen havde i den Anledning et vist Samarbejde, hvorunder der bl.a. blev udset Stedet for Opstilling af Lys- og Lytteposter. Den yderste Kreds af disse/<sup>var</sup> i den østlige Sektor Middelgrundsfortet, Flakfortet, 2 Punkter paa Saltholmens Østside, Drogden Fyrbaake og Kongelundsbatte-riet. Disse Punkter er de længst fremskudte, man kan faa for Anbringelse af Projektører og Lytteapparater, idet Lytteapparaternes Funktionering er betinget af, at der ikke er f.Eks. Søstøj, hvorfor de ikke vil kunne anbringes paa Skibe; isvrigt vil der være nogen Tvivl om, hvorvidt Lytteapparat vil kunne anbringes paa Drogden Baaken. Paa den opskaaede Skitse er disse Projektør-og Lyttestationer-~~ne~~ markeret. I <sup>H</sup>enhold til Lieutenant-Colonel Grove-White, R.E., der anses for en af de største engelske Kapaciteter paa dette Omraade, vil det normalt i Praksis ikke være muligt - selv med det bedste Lys og Lyttmateriel - at belyse et angribende Luftfartøj før det befinder sig lodret

over Projektøren, saafremt Luftfartøjet befinder sig i en Højde af over 3000 m.

Den mest saarbare Del af Byen omfattende Holmen, Hærens tekniske Korps Anlæg, Hovedbanegaard og Slotsholmen er indkredset i den midterste Cirkel. For at ramme med Bomber indenfor denne Cirkel, skal de med Kurs mod den nævnte kastes i en vis Afstand fra denne; denne Afstand er i Hovedsagen afhængig af det kastende Luftfartøjs Hastighed og dets Flyvehøjde; jo større disse er, jo længere fra Maalet skal Bomberne slippes. Der er vist 2 forskellige Flyvehøjder og 2 forskellige Hastigheder for et angrihende Luftfartøj og indtegnet de Cirkler paa hvilken Luftfartøjer med Kurs mod den lille Cirkel skal slippe dens Bombelast for at ramme indenfor den lille Cirkel. Den fuldt optrukne Cirkel angiver den stiplede 6000 m Flyvehøjde med 320 km/t, 4400 m Flyvehøjde med 240 km/t, hvilke Flyvehøjder og Hastigheder med moderne Bombeluftfartøjer maa anses for meget moderate, især Hastighederne. Endelig er - ogsaa i Henhold til Grove-White- indlagt de Linier paa hvilke 1'Skud mod Luftfartøjer kommende udefra med Kurs mod Centrum og fortsættende videre, vil kunne naa disse, idet den Tid <sup>er</sup> der/nødvendig for Afstandsbestemmelse m.v., Indstilling af Korrektører m.v. Opnaelse af Sigte etc. efter at Angriberen er belyst, Affyring af 1'Skud samt Projektilets Flyvetid til Angriberen, er lig med den Tid, der medgaar fra Luftfartøjers Passage af Belysningsgrænsen til Passage af 1'Skudkurven, med de nævnte Flyvehøjder og Farter.

Det vil fremgaa, at overfor det laveste og langsomste af de nævnte Angreb staar man magtesløs overfor An-

greb kommende fra Retninger mellem N og E og overfor det højeste, hurtigste Angreb magtesløs overfor Angreb fra alle Retninger, undtagen SE - dog kun Angreb herfra kan afværges saafremt Lys- og Lyttestationen kan installeres paa Drogden-Baaken. Iøvrigt er der regnet med den paatænkte Lys- og Lytteopstilling, der for Landfrontens vedkommende dog formentlig kan forbedres væsentligt.

Hvordan vilde Forholdet have været, hvis der havde været Jagere med i Luftforsvaret?

Ja, Jageren kan jo heller ikke angribe om Natten før Maalet er belyst, og man kan vel ikke regne med at Jageren kan komme hurtigere i Angreb end 1' Skud fra et A.L.-Batteri paa Jorden kan naa Luftfartøjet. o: Jageren yder ingen forøget Sikkerhed. Yderligere er Lytteapparater paa deres nuværende Udviklingsstandpunkt ikke å Stand til at udskille Motorstøj fra egne fra Motorstøj fra fjendtlige Luftfartøjer, hvilket vil medføre en endnu senere Belysning af angribende Luftfartøjer, saa Resultatet maa i Øjeblikket blive, at man i Mørkeperioden maa holde sine Jagere paa Jorden.

Det var det ene Tilfælde, hvor Luftstyrkerne ikke opererer som Hjelpevaaben for Søværn eller Hær; den anden selvstændige Opgave var Overvaagen af Luftterritoriet.

Her maa man straks erkende, at der skulde et kolossalt - nærmest astronomisk - Antal Luftfartøjer til at foretage en virkelig Overvaagen af dansk Territorium med Henblik paa Observation, evt. Imødegaaelse af fremmed eller fjendtlig Luftvirksomhed Vanskelighederne forsøges

ved de meteorologiske Forhold efter min Opfattelse til det umulige, selv om man har en velorganiseret Luftmeldetjeneste og er en saadan Virksomhed nu særlig sandsynlig?

Under Krig vil fjendtlig Luftvirksomhed selvfølgelig være at forudse i den Udstrækning den er nødvendig for Krigsførelsen, men her maa man erkende, at den i Almindelighed ikke vil kunne hindres og indrette sig derefter.

Under Neutralitetsforhold, hvor Søværnets Opgave saa udpræget er en Overvaagningstjeneste - i første Omgang i det mindste - og hver Neutralitetskrænkelser paa Søterritoriet maa forudses, stiller Forholdene sig paa Luftterritoriet efter min Anskuelse saaledes.

Efter at Adgangsbestemmelserne under Neutralitetsforhold nu tillader Passage paa langs af vore Gennemsejlingsfarvande, kan der - medmindre det skulde være Indledningen til et Fredsbrud - ikke med Sandsynlighed forventes Passage af Luftterritoriet bortset fra Gennemsejlingsfarvandenene, idet de Fordele, der er forbundet med saadan Passage er smaa, medens Ulemperne kan blive betydelige, f.Eks. ved Protester ad diplomatisk Vej, tilfældigt Møde med danske Luftstyrker etc.

At andre Lande har organiseret deres Luftstyrker paa en anden Maade end vi har, bør der herhjemme ikke tages Hensyn til, idet Danmark nødvendigvis - ogsaa paa det luftmilitære Omraade maa have sin egen Strategi, derfor bør heller ikke den Udbygning med Typen, som andre Lande foretager nødvendigvis kræve et tilsvarende Typevalg hos os, idet de danske Forhold ene kan være bestemmende for hvordan vort Luftværn bør opbygges.

En Redegørelse for Søværnets Flyvevæsens Luftfartøjtyster er udsendt af Søværnskommandoen i August Maaned 1938, og denne forudsættes bekendt. Redegørelsen optrækker visse Hovedretningslinier, men gaar selvsagt ikke i Detailer; jeg skal tillade mig at berøre et par Spørgsmaal i denne Forbindelse.

Man kan i Øjeblikket ikke høre Militære tale om Danmarks strategiske Forhold uden allerede blandt de første Sætninger at høre saadan noget som: under tysk Magtomraade, i Tysklands Skygge, Dette hørtos ogsaa før Verdenskrigen, og var det sandt dengang, er det endnu sandere i Dag - efter 1935. Og er det sandt for Hær og Søværn er det endnu sandere for Luftstyrkernes vedkommende.

Landets geografiske Beliggenhed og dets ringe Udstrækning giver det en umiskendelig Saarbarhed overfor Luftstyrker, og denne Saarbarhed gælder ikke mindst de danske Luftstyrker, hvorfor der maa stilles særlige Krav til disse paa forskellig Vis.

Det danske Omraade er saa lille, at man fra Baser i Tyskland og Sverige kan overflyve det samlede danske Omraade med Luftfartøjer af alle Typer, selv fremmede eller fjendtlige Luftjagere kan man forvente at møde overalt.

Dette stiller Krav til vore Luftstyrker om at de maa være operationsduelige, d.v.s, de maa trods fjendtlig Luftvirksomhed have Handlefrihed til Løsning af de dem paa-hvilende Opgaver.

For at dette Krav kan opfyldes maa flere forskellige Faktorer tages i Betragtning.

For det første Luftfartøjerne selv. For disse

naar vi Operationsdueligheden ved at give dem saa høje Præstationer som muligt, helst saadanne at de - ved Møde med fjendtlige Luftstyrker - kan unddrage sig disse og uhindret løse dens Opgave. Med et højt Præstationsniveau vil de danske meteorologiske Forhold hyppigt være en Forbunds-fælle for en faatallig dansk ~~Luftstyrke~~ Luftstyrke, medens mindre ydedygtige Typer ikke vil kunne opnaa en tilsvarende Fordel. Endvidere er der Mulighed for - med hurtige Luftfartøjer til Løsning af en given Opgave at løse denne uden Møde med fjendtlige Luftstyrker, medens Muligheden bliver mindre jo langsommere danske Luftfartøjer er. - Ved et uundgaeligt Møde med fjendtlige Luftstyrker bør danske Luftfartøjer have en saadan Manøvreevne og en saadan Armering, at dem har Mulighed for at slaa sig igennem og gennemføre Løsningen af disse Opgaver.

Er dette Tilfældet maa danske Luftstyrker siges at være operationsduelige, saafremt nogle andre Faktorer, som jeg skal vende tilbage til er i Orden.

Besiddelsen af Fart, Stigeevne og Manøvreevne bliver altsaa Umgængelige Krav til danske Krigsluftfartøjer. Disse Krav opfyldes imidlertid i Øjeblikket kun af Luftfartøjer med Hjulunderstel.

En Sammenligning mellem Sø- og Landluftfartøjer vil vise dette.

Tager man to Luftfartøjer, 1 Sø. et Landluftfartøj med Fuldvægt ca. 4000 kg og Motor HK ca. 1000 har Søluftfartøjet en Maxhastighed af ca. 320 km/t, medens ~~Luft~~ Landluftfartøjet haar 480 km/t. Den store Overlegenhed for

Princippet i Basering maa være, at Hovedbaser hvor større Eftersyn, Fabrikation etc. af Luftfartøjsmateriel m.v. foregaar, maa ligge udenfor fjendtligt Virkeomraade, eller ogsaa maa de findes i saa stort Antal, at Ødelæggelse af en Del af dem ikke kan virke kompromitterende for Luftstyrkernes Effektivitet.

Saaledes skal anføres, at Tyskland angives at raade over ca. 750, Frankrig over ca. 300 og England over ca. 200 militære Flyvepladser foruden hvad der findes af Lufthavne m.v. Af de militære tyske Flyvepladser er en ikke ringe Del beskyttet mod Angreb fra Luften ved Bombesikre Konstruktioner.

Ingen af disse Fordringer er opfyldt for Danmarks Vedkommende. Som det er i Øjeblikket er de faa Hovedbaser, hvorover Hærens Flyvertropper og Søværnets Flyvevæsen raader indenfor Rækkevidde fra fremmede Kyster, de er lette at finde, der er kun faa af dem, og de er ganske ubeskyttede. Selvom vi altsaa i Morgen fik det præstationsmæssigt bedst mulige Luftfartøjsmateriel, havde vi ikke opnaaet Operationsdueligheden. Vi prøver imidlertid at skaffe os den - i et kortere Tidsrum - ved at have forberedt en Udstationering af vore Luftfartøjer under Mobilisering og evt. ogsaa ved Sikringsstyrkens Formering. Disse udstationerede Enheder rephierer sig paa - for Søværnets vedkommende - Luftmarinestationerne KØBENHAVN og AVNØ, der jo som bekendt baade ligger meget udsat for Angreb og uden Varslingsmuligheder. Her er altsaa ikke den Sikkerhed, der alene kan føre videre fremover. -

Straks ved et Fredsbrud maa man forvente, at de Luftfartøjer, der befinder sig ved Luftmarinestationerne KØBENHAVN og AVNØ vil blive ødelagt ved Angreb paa Stationerne, ligesom udstationerede Luftfartøjer maa forvente Angreb, saafremt Fjenden har Kendskab om deres Plads; dette maa forventes saafremt der ikke umiddelbart forinden har fundet en Basisforlægning Sted, og i saa Fald kan der ikke hengaa lang Tid før ogsaa den nye Plads er lokaliseret. Fremmede Magter, der kan have Interesse deraf, ved utvivlsomt de kan bla. a. læse det i Aviserne, hvilke Steder, der under Eskadreøvelser m.v. har været anvendt, og har allerede her - uden at anvende deres Efterretningsvesen - et Grundlag for, hvor de skal søge danske Luftstyrker. Iøvrigt byder den mobile Basing kun paa daarligere Vedligeholdelsesmuligheder for Materiellet, ligesom man maa forvente Vanskeligheder ved Brændstofforsyning og andre Forsyninger.

Da Landet ikke naturligt giver Mulighed for at anlægge Baser udenfor fjendtlig Rækkevidde, maa man tage Konsekvensen heraf og hjælpe Naturen lidt og ad kunstig Vej gøre den upaavirkelige af fjendtlig Virksomhed o: man maa gaa til Anlæg af beskyttede Baser, hvor Hangarer, Værksteder, Depoter, Magasiner m.v. er underbragt bombe- og sprængsikkert. Baserne bør anlægges saaledes, at de ikke er lette at finde om Natten, paa saadanne Steder, at de ikke er udsat for andre Former for Angreb end Luftangreb, samt hvor der er gode Varslingsmuligheder og endelig bør de forsvares ved kraftigt A.L.-Forsvar. Landet byder ikke paa særlig gode Forhold for Anlæg af saadanne

Baser, saadan som f.Eks. Lande med Klippeformationer, hvor Hangarer m.v. kan spærres inde i Klippesiden, men Konstruktion af Bombesikrede Hangarer kan dog ikke siges under danske Forhold at være økonomisk uoverkommelig; eksempelvis kan anføres, at en almindelig Hangar koster ca. 125 Kr./m<sup>2</sup> Gulvflade, medens en sikret Hangar koster 500 Kr./m<sup>2</sup>, altsaa ca. 4 Gange saa meget; alle andre Anlæg vil formentlig blive fordyrede i omtrentlig samme Forhold, saa ogsaa her tvinger de specielt danske Forhold os ind paa noget dyrt.

Den faste beskyttede Basis giver os alt, hvad den mobile nægter os. De Indvendinger mod den <sup>faste</sup> beskyttede Basis jeg har kunnet finde er følgende:

1. Fjenden ved, hvor den ligger og vil kunde hæmme Luftvirksomhed fra den ved en Koncentration af Styrker i Nærheden af Basen.

Dette kan afhjælpes ved kraftigt A.L.-Forsvar og ved at vore Luftfartøjer har Maximalpræstationer.

2. Fjenden vil sikkert prøve at ødelægge den til Basis hørende Flyveplads. Dette kan afhjælpes ved et kraftigt A.L.-Forsvar og en Organisation der tager Sigte paa hurtig Udbedring af Flyvepladsen samt ved at have en stor Flyveplads.

Med Hensyn til Bombemængde, Udbedringstider m.v. vedrørende Flyvepladser skal følgende oplyses. Til Ødelæggelse af en Flyveplads anses 50 kg Bomber for det mest hensigtsmæssige; der paaregnes til Ødelæggelse af en Plads, der er 1000 X 1000 m = 100 ha en Bombevægt af 25 - 40 ts d.v.s. 4 - 5 Bombekastere á 3 m Radius pr. ha.

vet Fald kan blive truffet ~~BEKENDTE~~ Beslutninger af den videstrukkende Betydning. Søværnets strategiske Rekognoscering sker jo ikke alene for Søværnskommandoen men er samtidig Hærens og Regeringens strategiske Efterretningstjeneste. - I Samarbejdet med Søværnet og ogsaa til Løsning af Opgaver af ovennævnte Art maa rent Flaadepersonel - Søofficerer - være det, der har de bedste Betingelser for at naa det bedste Resultat. Man bør ~~gærlig~~ gærlig stræbe henimod at faa tilvejebragt et saa stort Antal Søofficerer, at den meget vigtige Lufttjeneste udøves af Søofficerer. Dette vil ogsaa paa anden Maade svare Regning, idet Søofficerer, der har gjort Tjeneste ved Flyvevæsenet, vil kunne tilføre det øvrige Søværn, Stabe, Skibe, Forts m.v. et efterhaanden ganske uundværligt <sup>til</sup> Kendskab/og Forstaaelse af Luftvaabnets Anvendelsesmuligheder og Begrænsninger og dets Taktik, i en ganske anden Grad end det hidtil har været Tilfældet. Endelig forekommer det ikke rationelt, efterhaanden som Priserne paa Luftfartøjsmateriel er steget til svimlende Højder, ikke at ville sætte Prikken over i'et ved den rigtige Bemanding af Luftfartøjsmateriellet. - For at give et lille Indtryk af den Prisstigning Luftfartøjsmateriel har været underkastet kan jeg iøvrigt lige nævne, at under Sikringsperioden 1914-19 byggede Orlogsværftet 26 Luftfartøjer til en samlet Pris af 560,000 Kr. ; for det samme Beløb kan man i Dag ikke engang faa 2 moderne Rekognosceringsluftfartøjer.

Ser man nu paa, hvilke Konsekvenser de Faktorer, der betinger Operationsduelighed, har paa det nuværende Ma-

teriel m.v. kommer man til et trist Resultat.

Af de nuværende Luftfartøjer er der ingen, der opfylder de stillede Fordringer, hvorimod den Bombe-Rekognosceringsflotille, hvis Bygning snart paabegyndes paa Orlogsværftet, maa siges at være fuldt tilfredsstillende. For disse Luftfartøjer skal jeg give nogle omtrentlige Data:

Landluftfartøj - lavtbærende Monoplan - med optrækkeligt Understel, 1 Stk. 1030 HK Rolls Royce Merlin II Motor, Max. Ydelse: 5330 m, 2 Mandes Besætning i lukket Cockpit, Max. Flyvedistance  
Timers Flyvetid, Max. Flyvedistance med Bomber. km  
ved km/t, Landingshastighed km/t, Max. Hastighed 480 km/t i ca. 5000 m Højde. Den planlagte Armering omfatter 4 fast indbyggede Førergeværer, 1 fast indbygget 20 mm Rekylkanon samt 1 Observatorgevær. Der kan medføres 4 Stk. Bomber indtil 135 kg's Størrelse, og disse kan kastes under Dykning. Denne Bombearmering skulde give Luftfartøjet en betydelig Slagkraft overfor alle Skibsmaal, idet der dog kun mod Krydsere og lettere Fartøjer kan paaregnes tilføjet katastrofal Skade. Luftfartøjet er udstyret med flaps = Bremsklapper, der kan anvendes under Dykning, og som giver en konstant Dykkehastighed der ved 60° Dykning ikke er over 440 km/t. Luftfartøjerne paaregnes at være særdeles velegnede til Dykkeangreb og til Rekognoscering, og endvidere vil de - saafremt den paatænkte 20 mm Kanon kan installeres have særdeles gode Muligheder for offensiv Anvendelse overfor Motortorpedobaade og U-baade i Overfladen. Medens Typen saaledes er

absolut kvalificeret til krigsmæssig Optræden, hvorledes stiller det sig saa med dens Anvendelighed til Neutralitetstjeneste? Der maa man straks stille sig klart, at medens Luftfartøjer er de bedste Instrumenter til en Observations- og Overvaagningstjeneste paa Søterritoriet og isøvrigt i dansk Interessesomraade i tilstødende Farvande, har Luftfartøjer ingen Mulighed - udover Vaabenanvendelse - til at afgive Protest eller foretage Afvisning eller lignende ved indtrædende Neutralitetskrænkelser. En krigsførende Magts Krigsskibe vil nemlig aldrig turde lade et fremmed Luftfartøj nærme sig uden at beskyde det, hvorved Uegnheden til Optræden under Neutralitetsforhold træder frem. Det vil følgelig ikke være noget Savn, at Luftfartøjet ikke er i Stand til at lande paa Vand. Med sin betydelige Fart og store Aktionsradius vil Typen betyde en væsentlig forbedret Mulighed for at holde Søterritoriet under effektiv Observation, og alle Forhold taget i Betragtning, maa Typen betegnes som særdeles vel-egnet til Neutralitetstjeneste, idet den ogsaa med sin stærke Armering betyder en væsentlig Forøgelse af den Magtfaktor, der altid maa staa bag ~~ved~~ en Neutralitetsbevogtning; en Magtfaktor, der i givet Fald vil kunne sættes ind med meget kort Varsel overalt paa Søterritoriet.

Tilbage bliver saa at betragte de Fredsopgaver, der paahviler Søværnets Flyvevæsen. Hovedfredsopgaven maa være en Forberedelse til Krig, med den herhenhørende Uddannelse. Af Biopgaver kan nævnes Eftersøgnings-tjeneste, Fiskeriinspektionstjeneste og Udrykningstjeneste af forskellig Art samt Person- og Godstransport for Søværnets

Skibe m.v. Af Specialopgaver kan nævnes Deltagelse i arktiske Ekspeditioner, Pionerflyvninger og Opmaalingsflyvninger for Institutioner udenfor Søværnet. Det er indlysende at Løsning af Bi- og Specialopgaverne sker paa Bekostning af den egentlige militære Flyvning og endvidere, at de bedst løses ved Søluftfartøjer. Biopgaverne paahviler Søværnet og skal løses, men de bør indskrænkes til det mindst forsvarlige, idet de lægger Beslag paa en ikke ringe Del af Flyvevæsenets Personel - saavel Flyverne som Mekanikerne - og altsaa unddrager dette Personel Muligheden for at deltage i Øvelser; kun saafremt man raader over tilstrækkeligt Personel og Materiel til at tilfredsstille Søværnets Behov, vil man med glad Sind kunne tage Biopgaverne til sig, men man har vist endnu ikke set den militære Myndighed, der har faaet nok, saa den Dag er vist fjern. Hvad angaar Specialopgaverne, er Deltagelse i disse særdels ønskelig, hvis det kan ske i Form af et Kraftoverskud; indtil det er Tilfældet bør de i Principet afvises eller i det mindste nedskæres med haard Haand, da de ikke falder ind under Søværnet paahvilende Fligter, og da der hvad angaar Personel og Materiel kan gøres samme Synspunkter gældende som for Biopgavernes vedkommende.

Søluftfartøjer til Løsning af disse Opgaver vil imidlertid - saafremt Luftfartøjer til egentlig militær Anvendelse bør være Landluftfartøjer - i en nærmere Fremtid komme til at danne et Problem.

Saafremt Luftfartøjer til militær Anvendelse bør være Landluftfartøjer, vil man fremtidig ikke militært

kunne forsvare at anbefale Nyanskaffelser af Søluftfartøjer for de til Søværnets Flyvevæsen paa det militære Budget bevilgede Midler, og der maa anvises andre Veje.

Sammenligner man Flyvevæsenets Hoved-, Bi- og Specialopgaver med Flaadens Opgaver, vil saavel en overfladisk som en mere indgaaende Betragtning hurtigt side- stille Flyvevæsenets Bi- og Specialopgaver med Flaadens Fiskeriinspektions- og Opmaalingstjeneste, hvortil Midlerne som bekendt stammer fra den civile Del af Marineministeriets Budget, og selvom man altsaa til denne Tjeneste - til Skade for krigsmæssig Uddannelse - skal afse Personel, saa afholdes dog samtlige med ovennævnte Tjeneste forbundne Udgifter udenfor Søværnets Budget. Kunde man ikke tænke sig en tilsvarende Ordning for Flyvevæsenets Bi- og Specialopgaver, saaledes at Bekostningen ved de mere eller mindre civile Opgaver, der fuldstændig kan identificeres med Flaadens Fiskeriinspektions- og Opmaalingstjeneste blev overført til den civile Del af Marineministeriets Budget med Personellønninger, Nybygning, Vedligeholdelse og Drift ~~hvorefter~~ tilsvarende som for Fiskeriinspektions- og Opmaalingstjenesten dog med den Forøgelse, at en væsentlig Del af Luftmarinestationen KØBENHAVN's Drift - udover Luftfartøjernes Drift - ogsaa burde betaales af ikke militære Midler, idet denne Station for Størstedelen vilde faa en civil Karakter. Søluftfartøjerne maa jo selvom de anskaffes etc. for civile Midler - ligesom det er Tilfældet med Inspektions- og Opmaalingsskibe - kunne udstyres med passende Armering alt efter deres

Størrelse og Art og i en Nødsituation kunne indgaa i Sø-  
vernets Styrke og anvendes med de Begrensninger deres  
særlige Karakter sætter.

En Afklaring af dette betydende Punkt trænger  
sig stærkt paa, idet man jo i en ikke for fjern Fremtid  
staar overfor at maatte begynde en Erstatningsbygning af  
Søluftfartsjer, og paabegyndes en saadan indenfor de mili-  
tære Midler vil man i Princippet have forladt den saglige  
Linie og formentlig faa betydelige Vanskeligheder ved se-  
nere at faa Midler udenfor det militære Budget til denne  
civile Gren af Flyvevesenets Virksomhed.

Ser man paa Konsekvenserne af Operationsduelig-  
hedskravet for vore eksisterende Luftmarinestationer, op-  
fylder - som allerede nævnt - disse ikke Fordringerne om  
Tilbagetrukthed eller Beskyttelse. De vil dog altid ud-  
gøre fortrinlige Fredsbaser for henholdsvis Søluftfartsjer  
og Flyveskolen medens Søvernets krigsduelige Luftfartsjer  
bør forlægges til en ny, sikret Basis. Denne bør forment-  
lig lægges paa Sjælland og de ved denne Station beroende  
Luftstyrker bør gøres ganske uafhængige af andre Anlæg,  
d.v.s. Beholdninger af Ammunition og Bomber, Reservedele  
og Reservemotorer, Beredskabsbeholdninger af enhver Art,  
Brændstoftankanlæg af betydelig Størrelse bør tilligemed  
Hangarer, Værksted og Depot anbringes Gas- og sprængsik-  
ret.

Beboelsen bør enten skjules i Skov og være eta-  
bleret ved en spredt Pavillonbebyggelse eller ogsaa bør  
ogsaa den sikres. Stationen burde staa færdig den Dag vi

har vor nye Bombe-Rekognosceringsflotille, saaledes at vi - fra det Tidspunkt - kunde paaregnes at have en lille, men operationsduelig Luftstyrke, - en Kerne der kan bygges videre paa. En meget betydelig Del af de med Bygning af en saadan Station forbundne Arbejder vilde sikkert kunne udføres som Nødhjælpsarbejder, og saa at sige den samlede Bevilling vilde blive her i Landet, for en stor Del som Arbejdsløn. - Luftmarinestationen AVNØ vilde ved Sidenaf at være Skolestation ogsaa faa en Mission som Øvelsesstation for de egentlige militære Flotiller for Skydeuddannelse og Uddannelse i Bombekastning, hvilket vilde kunde foregaa udenfor Skolens Brugsperiode af Stationen.

Betragter man endelig Operationsduelighedskravets Indflydelse overfor Personellet skal jeg supplere det tidligere anførte vedrørende Søofficerer som Flyvere med nogle Punkter vedrørende den øvrige Besætning. I Landluftfartøjer, med hvilke man ikke her i Landet kommer ud for Landinger paa ubeboede Steder, maa det forekomme urimeligt at medføre Mekaniker som Radiotelegrafist. Sker der noget med Motor eller Luftfartøj, der ikke kan bringes i Orden af Flyveren ~~selv~~ efter Landing, maa der tilkaldes Assistanter fra nærmeste Luftmarinestation. Mekanikerne vil ved ikke at indgaa i Luftfartøjsbesætningerne kunne udnyttes fuldt ud til tekniske Arbejder, hvilket maa lette Dispositionerne væsentligt for de tekniske Ledere. Under Krigsforhold maa man jo paaregne, at Luftfartøjsbesætningerne, naar de ikke er i Luften har fuldstændig fri, og man holder altsaa ved den skitserede Ordning

saa meget teknisk Personel som muligt disponibelt til  
de 2-sædede  
Eftersynsarbejder m.v. I/Luftfartøjer er 2'Mandens Op-  
gave i første Række Betjening af Luftfartøjets Radiosta-  
tion, og det vil da være naturligt at lade 2'Manden være  
Specialist paa dette Omraade, altsaa Radiotelegrafist.

2'Manden skal endvidere indgaa som Betjener af Observator-  
geværet, hvorfor Telegrafisten skal have en grundig Uddan-  
nelse i Skydning i Luften. Der opnaas, at den overordent-  
lig vigtige Radiotjeneste udføres saa godt som muligt, og  
der vil være bedre Tid for Radiotelegrafisten end for Me-  
kanikeren til at faa den tilstrækkelige Skydeuddannelse  
og opretholde denne Rutine.

Saafernt disse 3 Faktorer, der betinger Opera-  
tionsdueligheden, Luftfartøjspræstationerne, Baseringerne  
og Personelstandarden, bringes til Udførelse ad Linier  
der tangerer de anførte Synspunkter, er jeg ikke i Tvivl  
om, at det første, besværlige Skridt af en lang Vej er  
taget.