



JENS ENGBERG
FLYVERLIV

A 7

FLYVERLIV

ET AAR PAA HÆRENS
FLYVESKOLE

AF

JENS ENGBERG

K. F. U. M.s Soldatermission har udgivet en række smaa Skildringer af Soldaterlivet ved de forskellige Vaaben. I denne Serie skrev min Broder som rekrut ved Ingeniørregimentet et lille Hefte "Med Karabin og Spade", omhandlende Soldaterlivet ved Ingeniørerne. Da han senere som Løjtnant kom paa Flyver-skolen, lovede han Forlaget lidt om Flyverlivet. Det er dette Hefte, skrevet Paa "Rejsen til Amerika", som her foreligger.

Selv om Flyverkorpsset jo er en Institution, i hvilken ikke alle og enhver kan blive optaget, har det dog - mente han - sin Betydning, al der blandt Soldater al alle Vaaben er et almindeligt Kendskab til »det femte Vaaben«, »Luftvaabnet«. Og igennem K.F.U.M.s Soldatermission har et saadant Hefte særlige Betingelser for at blive udbredt saavel blandt Soldater som imellem andre interesserede.

Februar 1918.

Gunner Engberg.

FLYVERSANG

Der er Farer paa Land, og paa Søen, baade i Krig og i Fred,
Og hver Maskine, vi finder paa, bringer ny Farer med;
Men Jordens og Storchavets Farer kan aldrig den Spænding naa,
Som den dristige Flugt over Lufthavets Slut paa Vinger i Æte-
ren blaa.

Der er Fryd ved at glide for Vinden i en Kutter med hvide Sejl
Eller pløje i Uvejr og Mørke med Banden det oprørte Spejl.
Der er Fryd ved at suse til Hest i Galop, saa Vinden fløjter
forbi,
Men langt mere værd er Flyverens Færd og Glæden i Luften fri.

Blandt Klipperne brøler Floden med Sprøjt af Skum i sit Fald,
Fra Bjergsiden Vandfaldet styrter med Drøn som et Torden-
skrald,
Det brager fra Ildens Tunger, naar et brændende Hus styrter
ind,
Men Himmelens Brus i Vindenes Sus har stærkere Magt i mit
Sind.

Uden Grænser frit synes Havet, naar Land du i Sigte ej faar,
Og Jorden har endeløst Udsyn for den, der paa Bjærgtoppen
staar.
Men enten Stjernerne blinker eller Skyerne driver for Blæst,
Dog langt mere frit end Sejlads eller Ridt er at sejle Himlen
næst.

Saa syng om de ubundne Vidder, syng Æterens Frihedssang,
Som Sfærerne spiller i Rummet paa deres Tusindaarsgang.
For den Trolddrøm, der kalder paa Mandens Mod fra Jordens
døsig Fred,
Er Trolddommen ny, over Bjerge og Sky, af Rummets Uende-
lighed.

Aéroplane song, oversat af K. H. A.



**Premierløjtnant Hammelev
Dræbt ved Nedstyrning d. 22. Juni 1917**

DA KALDET KOM.

En ung, tjenstivrig Løjtnant kan være nok saa optaget af sin anstrængende Gærning som Rekrutopdrager, hvis der byder sig en Chance for ham til at blive Elev paa Hærens Flyveskole, sætter han alt andet til Side - endog Udsigt til Hjemsendelse. Derfor, da der en skønne Dag i Sommeren 1916 var et Punkt i Armédagsbefalingen om Antagelse af en halv Snes nye Flyvere, strømmede Ansøgninger ind i hundredevis, fra Officerer, Underofficerer og Menige, og der ventedes med stor Spænding paa Afgørelsen.

Endelig kom der en Dag Tilsigelse til en Snes Stykker af os om at møde paa Flyvepladsen til Prøve, og vi ventede os de frygteligste Torturer i retning af Nerveprøver med overraskende Affyring af Pistoler o. lign. samt vidtgaende Syns- og Høreprøver.

Det slap vi imidlertid for; man vilde bare se os og saa prøve os i Luften, om vi ikke straks tabte Lysten ved at blive vippet lidt rundt i Fuglenes Element. Selvfølgelig var vi alle enige om, at det smagte efter mere, - og 12 Stykker af os var lykkelige, da der en Maanedstid senere kom Besked om vor Antagelse som Elever. Kort Tid efter tog vi Afsked med vore Stamafdelinger og var nu udelukkende tjenstgørende ved Flyveskolen.

Vi var en lille Skare unge Løjtnanter fra ethvert af de fire Kampvaaben - gennemgaaende Folk, der i Kraft af deres civile Uddannelse var »med paa Noderne«, Maskinister, Konstruktører, Polyteknikere og Radiotelegrafister, - enhver af os med en eller anden Interesse, der giver Berettigelse til Betegnelsen Sportsmand. For nogle var det fri Idræt eller Fodbold, for andre Skydning eller Væddeløbsridning, for ikke at tale om Motorsporten; den kastede vi os i hvert Fald alle over, idet vi meget hurtigt fik os anskaffet hver en Motorcykle.

DEN FØRSTE SKOLETID

var ikke lystelig. Det var Efteraar nu, og vi fik ikke straks vore Drømme opfyldt ørn himmelhøj Flugt; paa denne Aarstid var Vejret sjældent gunstigt for Elevflyvning; - endelig havde et Uheld kort Tid forinden foraarsaget Ødelæggelse af en Skolemaskine, og der gik et Par Uger, inden en ny var færdigmonteret. Vi maatte pænt begynde fra neden af; vi fordeltes til Motorværkstedet, Monteringshallen og Tegnestuen. Som andre Lærlinge maatte vi møde Kl. 7 om Morgenen -, og det var først Fyraften Kl. 4! Et Lyspunkt var den daglige Fodboldtræning; der sled vi i det med Liv og Lyst. Soldaterfodbold har Ry paa sig for at være kraftig, og vi lagde sandelig heller ikke Fingrene imellem. Et Par Gange havde vi endog rigtig Kamp med nogle sværlemmede Artillerister, som selvfølgelig fik Klø. Fodboldspil er en glimrende Fortræning for Flyvning; det udvikler Snarraadighed og Beslutsomhed, fremelsker An-

grebsaand og Paagaahed og afvænder Ømskindhed.

Selvfølgelig er det af den allerstørste Betydning, at Flyveren har et intimt Kendskab til og en indgaaende Forstaaelse af Flyvemaskinen og dens Virkemaade. Endnu er Flyvekunsten jo saa ny! - det er saamænd ikke saa mange Aar siden, at det Hele blev betragtet som en Art Hekseri; Flyverne antoges for en Slags Overmennesker, og flyvemaskinkonstruktører regnedes for Fusentaster. Det giver Flyveren Tryghedsfølelse, at han har den rigtige ingeniørvidenskabelige Indsigt saavel i det egentlige Flyveproblem som i Motoren, hvis paalidelige Gang betinger Flyvningen -; men først og fremmest er det alligevel Sportsmodet eller Sportsaanden, der skaber den dygtige Flyver.

Dygtighed i Sport kræver saavel fysiske som moralske Egenskaber.

At gribe en haard Kricketbold er ikke alene et Spørgsmaal om et sikkert Blik og veltrænede Armmuskler, men om Mod og Selvtillid.

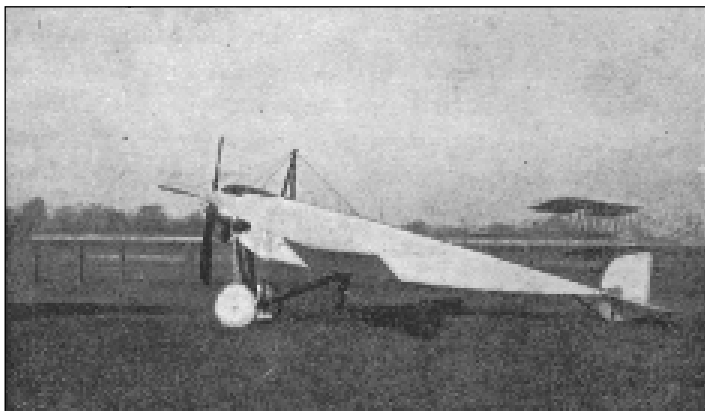
At lave et Maal i en Fodboldkamp er ikke alene et Spørgsmaal om Muskelkraft i Benene og Ligevægt i Kroppen, men om lynsnar Beregning og Beslutsomhed. Flyvning kræver visselig ogsaa en Del fysiske Egenskaber, saasom Modstandsdygtighed overfor Temperaturforandringer, skarpe Sanser, hurtigt reagerende Nerver; men vigtigst er de moralske Egenskaber. For Flyveren maa det være saadan, at Fornøjelsen, Velværet og Initiativet vokser, jo farligere Situationen er. Paa en ganske bogstavelig Maade sidder man i en Flyvemaskine "med Livet i Hænderne". Flyveren maa i alle Tilfælde bevare Fat-

ningen og Herredømmet over sig selv; det er selve Livet, der er Indsatsen; for saa vidt kan man kalde Flyvning for noget, der er højere end Sport.

FLYVEMASKINEN OG DENS BYGNING.

En Flyvemaskine er jo i Modsætning til en Luftballon tungere end Luften. Naar Maskinen kan hæve sig fra Jorden, er det betinget af, at Benzinmotoren trækker Luftsruen eller Propellen (Fremdriveren) rundt med stor Hastighed.

Til at begynde med holder Flyvemaskinen som et mærkværdigt Køretøj nede paa Jorden. Naar Motoren er i Gang, vil Propellen, der saa at sige skruer sig ind i Luften, trykke eller trække i Flyvemaskine, saa



Monoplan (Endækker), set fra Siden.

at den med voksende Fart kører hen over Jorden. Naar Farten er blevet saa stærk som et Iltogs, d.v.s. omtrent 80 km. i Timen, vil den Modvind, der rejser sig paa Grund af Bevægelsen, virke saa stærkt opad paa Bæreplanerne, at Maskinen løfter sig fra Jorden. Bæreplanerne er nemlig ikke, som det maaske umiddelbart ser ud for Tilskueren, indstillet vandret, men lidt skraat, saa Vinden ligesom fanges af Undersiden.

For at Opdriften paa Bæreplanerne stadig skal kunde overvinde Vægten, maa Flyvemaskinen derfor stadig have den tilstrækkelige Fart gennem Luften, det vil sige, Propellen maa stadig af Motoren hvirvles rundt, saa at den driver fremad paa Maskinen. Hvis Motoren gaar i Staa, vil Propellen ophøre at drive Maskinen fremad; den mister da hurtig sin Fart gennem Luften; Opdriften bliver for lille til at bære Vægten, og Maskinen falder ned. Saa galt behøver det dog ikke at gaa, idet man godt kan flyve uden Motorkraft, nemlig i Glideflugt, i hvilken Tyngdekraften trækker Flyvemaskinen fremad og nedad i en skraat nedadgaende Flugtretning. For Flyveren gælder det derfor om i Tilfælde af Motorstandsning straks at styre Maskinen ind i Glideflugt; saa kan han bevare fuldt Herredømme over den til hvad Side han lyster, og lade den glide mere eller mindre stejlt nedad, og altsaa indenfor en vis Begrænsning naa, hvorhen han vil; men nedad gaar det hele Tiden, og det gælder altsaa om at finde en god Landingsplads, hvor man tilsidst kan naa ned til Jorden. For de forskellige Flyvemaskiner kan den saakaldte mindste Glidevinkel variere noget, sædvanlig ligger den omkring ved 1:5, hvorved forstaas, at en

Flyvemaskine, der f. eks. i 1000 m's Højde faar Motorstandsning, ved Glideflugt kan naa ud til et Punkt, der ligger i 5000 m's vandret Afstand fra det Punkt, over hvilket Motorstandsningen indtraf. Flyveren har altsaa i dette Tilfælde et Omraade, der begrænses af en Cirkel med 5000 m's Radius, indenfor hvilken han frit kan udsøge sig en Landingsplads.

En Flyvemaskine styres dels ved Hjælp af Hænderne og dels ved Hjælp af Fødderne. Foran Førersædet er anbragt en lodret Styrestang, hvis nederste Ende er befæstet saaledes til Førerhusets Bund, at den øverste Ende kan bevæges frit til alle Sider. Styrestangen er ved tynde Staaltraadsliner i Forbindelse dels med Højderoret (en vandret bevægelig Styreflade, der er anbragt paa Flyvemaskinens Hale), dels med de bevægelige Klapper, der sidder paa det yderste Stykke af Hovedbæreplanernes Bagkant. Naar den øverste Ende af Styrestangen fores fremefter, indstilles Højderoret saaledes, at Flyvemaskinen styres i nedadgaaende Retning, og omvendt, naar den føres bagud. Føres den til venstre Side, indstilles Klapperne saadan, at den venstre Vinge vil sænke sig, medens den højre Vinge vil hæve sig, saa Maskinen kommer til at flyve skævt gennem Luften. Denne Ordning er i Samklang med de Bevægelser, som Flyveren instinktmæssig vil udføre, naar Flyvemaskinen kastes rundt i urolig Luft. Lad f. Eks. et Vindstød pludselig løfte den højre Vinge, Flyveren vil da være tilbøjelig til at hælde sig til højre for stadig at holde Kroppen lodret; han vil derved føre Styrestangen med sig over til højre, hvilket, som omtalt, vil have til Følge, at den højre Vinge sænker sig, medens den venstre bæver sig, saa Flyvemaskinen

igen kommer til at ligge lige paa Vingerne.

Fodstyringen bestaar af en Tværstang, der i ringe Højde over Førerhusets Gulv er anbragt lidt længere fremme foran Førersædet, saaledes at den kan dreje sig om sit midterste Punkt. Paa Enderne af denne Stang, der kaldes Hammelen, anbringer Flyveren sine Fødder, og den staar saaledes i Forbindelse med Sideroret (en lodret bevægelig Styreflade, der er anbragt paa Halen), at Flyvemaskinen svinger til venstre, naar Flyveren "træder i" med den venstre Fod, og til højre, naar den »faar højre Fod«. -

Skal man f. Eks. i Luften ændre Kursen 90 grader til venstre, maa man ikke alene give Sideror til venstre, men man maa ogsaa - ved at føre Styrestangen til venstre - jægge Maskinen noget paa Højkant, saa den hælder ind imod det Punkt, man svinger om; ellers vil Centrifugalkraften trække Maskinen udefter i Svinget, saa at Luften kommer til at stryge paa langs henunder Bæreplanerne. Dette kalder man "Vingeglidning" og Flyveren kan vanskelig beherske denne Bevægelse, der let kan have Nedstyrning til Følge.

DE FØRSTE FLYVETIMER

Man skelner mellem to forskellige Maader at lære at flyve paa: Køremetoden og Dobbeltstyringsmetoden.

Ved den første Metode lærer Eleven først at styre Maskinen paa Jorden. Til at begynde med indstilles Bæreplanerne saaledes paa Flyvemaskinen, at den overhovedet slet ikke kan hæve sig fra Pladsen. Efterhaanden som Eleven vænner sig til Farten, til i det Hele taget at sidde i Maskinen og til at betjene Motoren og Flyvegøjrerne, faar han Lov til at foretage ganske korte Flyviture, lavt hen over Flyvepladsen og stadig i lige Retning. Det næste Øvelsestrin er Svingninger, og saaledes gaar det videre frem. Den ene Ting skal kunnes fuldstændig, inden man maa prøve den næste. Paa Hærens Flyveskole anvendes imidlertid Dobbeltstyringsmetoden, - saaledes kaldes den, fordi Øvelsesmaskinen er udstyret med et dobbelt Sæt Styregøjrer, et for Læreren og et for Eleven.

Efterhaanden overlader Læreren mere og mere af Styringen til Eleven, saa at denne faktisk har fløjet alene, inden Læreren lader ham gaa op første Gang alene i Maskinen. Denne Metode har givet udmærkede Resultater. Havarier og Uheld er yderst sjældne paa dette første Øvelsesstadium; og Metoden vil ogsaa i Tide afsløre manglende Anlæg for Flyvning hos Eleverne. Til at begynde med maatte vi kun "faa Dobbeltstyring" i fuldstændig Vindstille. Naar vi var sikre i lige vandret Flugt, fik vi Lov "at være med i Svingene", og senere selv at udføre disse; og tilsidst deltog vi i Start og Landing.

Det var spændende Dage. Det gjaldt jo: kan Du

blive Flyver eller ikke! Man slugte begærligt Lærens Undervisning og lod sig dybt nedtrykke af hans Dadel. Sædvanlig var vi 4, der skiftedes til at have Dobbeltstyring med samme Maskine. Hver Tur i Luften varede i Almindelighed 10 Minutter.



Skolemaskine og en Lærer.

Paa den Tid naaede man et Par Gange rundt omkring Flyvepladsen i ca. 100 m's Højde. Normalt regner vi, at 30 á 40 Dobbeltstyringsture skulde gøre Eleven dygtig nok til at flyve alene. Vi talte efter i Flyvejournalen og ventede spændt paa, om vi maatte »blive af med Læreren«; thi faktisk var vi længe inden de 30 Ture overbeviste om, at vi sagtens kunde klare den alene; men det kneb for os ved vores Præstationer i Luften at overbevise Læreren derom.

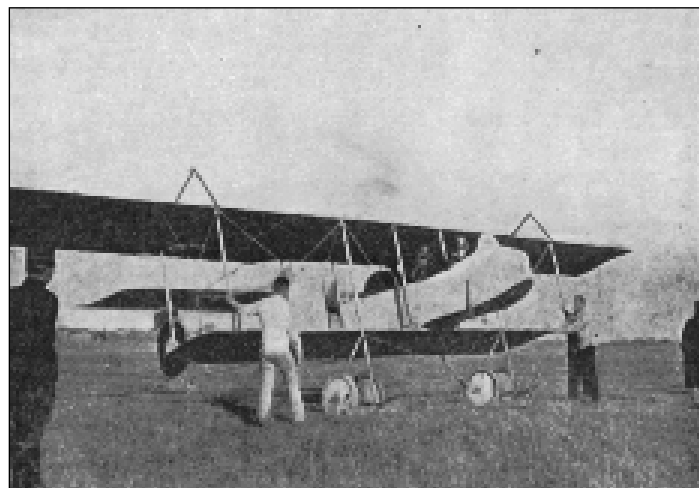
Gang paa Gang alvorlige Irettesættelser! Enten havde vi »lagt den« for lidt eller for meget i Svinget, eller Landingen var "for høj", eller vi lod den »stige i Svinget«. Ja, det kunde ske, at Læreren i sin Vrede i Luften stoppede Motoren og lagde Maskinen i Glideflugt, saa han bedre kunde faa Ro til at skælde Eleven ud. I vor Selvtillid syntes vi ofte, at Lærerne var ubillige imod os, - men vi passede paa ikke at sige det til dem!

Det var en kold Vinter. Sneen laa højt fra Januar til April. Skønt vældigt indpakkede frøs vi paa vore Ture, som vi aldrig før havde frosset; men det var glimrende Flyve - vejr. - Og endelig en mindeværdig graa Martsdag kom det store Øjeblik, da det omsider lød: »Ja, gaa saa op alene!« - og da var der heller ingen Vaklen; rolig satte man sig paa Lærerens Plads, gav fuld Gas og susede afsted, -- ja, Starten gik lidt i Slangebugtninger, men snart havde man fuld Føling med Maskinen, og saa gik det sikkert Pladsen rundt en Gang og derpaa - en fin Landing.

Hvor var man glad ved Kammeraternes Hurra og hjærtelige Haandtryk! Nu var det Hele kun et Tidsspørgsmaal, syntes man, - og sandelig - allerede samme Dag, efter et Par heldige Landingsøvelser efter et udlagt Mærke, - tog man fat paa det saakaldte internationale Certifikat. Dette stammer fra 1903 og er ikke vanskeligt. To Gange skal man i ca. 100 m's Højde flyve rundt i 5 Ottetal omkring to Punkter med ca. 500 m's vandret Afstand; og efter hver af de to Flyvninger skal man lande saaledes, at Maskinen holder stille paa Jorden i en Afstand af mindre end 50 m fra et mærket Punkt; dernæst skal man foretage en Opstigning og en paafølgende Lan-

ding i Glideflugt med stoppet Motor fra over 100 m's Højde.

Det Hele var overstaet paa tre Kvarter. Saa maatte man rigtignok ogsaa give Portvin til Lærerne, Kammeraterne, - og hvem der ellers holdt sig til - og man var det lykkeligste Menneske i Verden!



**Bilan (Todækker). Motoren prøves før starten.
Der ligger Klodser foran Hjulene.**

DET MILITÆRE CERTIFIKAT

var det næste, der stod paa Programmet. Det omfatter to Rundflyvninger over Sjælland, den ene Tur med Landing i Hillerød og Vordingborg, den anden med Landing i Slagelse og Næstved. Dernæst skal man i mindst 45 Minutter uafbrudt flyve i over 1000 m's Højde, og man skal stige til over 2000 m's Højde.

Der er et mægtigt Spring fra det internationale til det militære Certifikat. Flyvning tude over Terrænet er vidt forskellig fra at kredse rundt i 100 m's Højde over Flyvepladsen, hvor der er rigelig med Landingsplads, og hvor man kender hver en Jordknold og hver en Sænkning i Terrænet.

Det er aldeles ikke vanskeligere at styre en Flyve-maskine i 2000 m's Højde end i 100 m's Højde; men man maa langsomt lære at orientere sig rigtig fra de forskellige Højder og at beregne Landingerne rigtigt; man skal opøve Bedømmelseevnen af den "tredje Dimension" Afstandsbedømmelse er man i det Hele taget ikke født med; "Fugleblikket" faar man kun ved Øvelse. Træningen til det militære Certifikat er lang og grundig; blandt andet skal man lære at lande i Spiraler. Naar man f. Eks. fra 600 m's Højde skal lande paa en Plads, der ligger lodret under En, kan det selvfølgelig ikke gaa an at gaa ned i lodret Styrteflugt. Man maa stoppe Motoren og glide passende stejlt, og, for ikke at komme væk fra Landingspladsen, maa man samtidig svinge rundt i Kreds med Maskinen, saa man i Virkeligheden nærmer sig Jorden i en Skruelinie. Først øver man sig fra 75 m's Højde i at lande i en Kvartspiral, d.v.s. man afbryder Motoren og lægger Maskinen i Glideflugt, mens man flyver i en Retning vinkelret paa den, man skal lande i; under Glidningens første 50 m nedad, gælder det om at faa Maskinen svinget rundt 90 grader, saa man tilsidst har 25 m's »lige Glidning« til selve Landingen. Dernæst kommer Halvspiralen fra 125 m's Højde, Helspiralen fra 250 m's Højde - og Dobbelt-, Tre- og Firdobbelt Spiralen o. s. v. Selvfølgelig kan man lave frie Spiraler med større ja endog

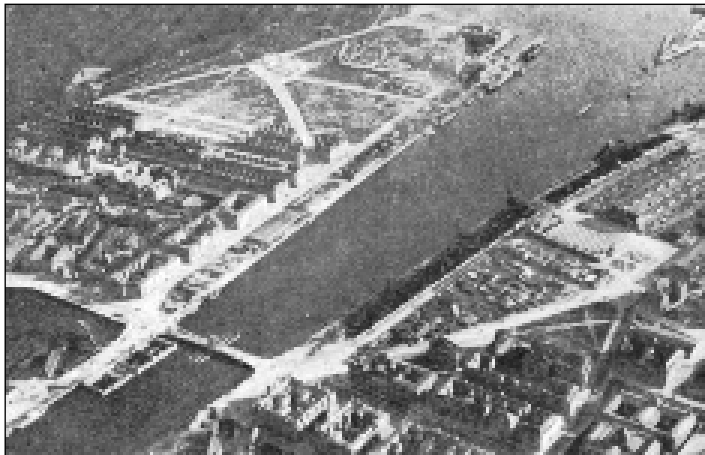
med mindre Højder end de ovenfor nevnte, men disse er de skolemæssige. Alle disse Øvelser foregaar under streng Ledelse. Før Erhvervelsen af det militære Certifikat fik vi overhovedet ikke Lov til at gaa i Luften, uden vi i Forvejen havde faaet en ganske bestemt Opgave: stige til en bestemt Højde, lande paa en bestemt Maade, paa et bestemt Sted; - og der var sandelig rig Lejlighed for os til at lave gale Ting: det kneb at faa Maskinen rundt i Spiralen, inden man var ved Jorden, man satte den for stærkt paa Næsen, saa det blev en livsfarlig Styrteflugt -; man levede for ringe Højde til den sidste Spiral og - man landede aldrig, hvor man skulde! Alt det og meget andet fik man forklaret af Læreren, og han havde en egen farverig Maade at sige det paa! Ja - mange Gange fik man at vide, at man i det Hele taget hellere maatte søge sig en anden Bestilling! - Det tog nu ikke Modet fra En; man holdt sig Instruktionerne efterrettelig og lod Tilgiften virke som Vand paa en Gaas, - og Lærer og Elev var lige gode Venner for det: og takket være Læreren, fik man - Trin for Trin, ikke hurtigere end Ens Evner og Anlæg strakte til, - uden Uheld af nogen Art lært, hvad man skulde. Hærens Flyvertiddannelse er noget med System i.

Saaan gik April og Maj, - næsten daglig Flyvning, især Morgen og Aften. Til de omkringboende Folks Rædsel begyndte vi Kl. 5 om Morgenen og hængte i til Kl. 10 Aften; det var et raskt og anstrængende Liv.

Saa begyndte Udlængslen, altid holdt vi os jo over Pladsen, - men Verden er saa stor og saa vidunderlig især for en Flyver!

Landskabet nærmest omkring Flyvepladsen er saarnænd smukt nok oppe fra Luften; Amagers Flad-

hed skæmmer ikke i Fugleperspektivet; Stadsgraven omkring Christianshavn, Udsigten over Havnen og Langelinie, Øresund med de nette smaa Kystforter, Sundby med Køkkenhavefelterne omkring, Skydebanerne og Kalvebodstrand, det er alt sammen saa



Langebrog og Kalvebodstrand.

kært og gammelkendt for En! - men altid maatte man jo dreje rundt og skifte Kurs og passe paa Højdermaaleren for i rette Tid at styre ind i den rigtige Landingsretning. Nej! nu i Foraarstiden rigtig at flyve ud over Danmarks grønne Lunde, det var vor Higen, - og til sidst kom det ogsaa. Først et Par mindre Terrænflyvninger til Eremitagesletten og Dragørs Strand-Enge -; da det var klaret pænt og forskriftsmæssigt, lød Chefens Ord: »Ja, hvis Vejret er fint i Morgen tidlig, maa De gærne gaa paa Certifi-

kattur i Morgen; De kan selv aftale Tiden med Mekanikeren.«

KL 4 næste Morgen ringer Vækkeuret, - ud af Sengen »Hurra, skyfri Himmel, næsten vindstille!« en halv Time senere suser man paa Motorcykle gennem de mennesketomme Gader. Paa Flyvepladsen er Mekanikeren netop kommen; han har gjort Maskinen klar Aftenen forud; nu er der bare at trække den ud og prøve Motoren. Man faar lige Tid til en Kop Kaffe i Marketenderiet, en morgenduelig Kamerat laver imens Barografen "den selvregistrerende Højdermaalere" i Stand -, saa pakker man sig ind: Skindtøj, Halstørklæde, Handsker, Hjelm, Briller, - Barografen spændes fast paa Maven, Uhr paa Haandleddet.

Man ser Maskinen efter og spørger til Motorens Omdrejninger, - »820, den er fin!« er Svaret, og et Øjeblik efter sidder man vel fastspændt i Førersædet med en vældig Oliebung bundet paa Passagersædet bag sig.

Styregrejerne prøves, - »Klar« - Mekanikeren svinger Propellen, Motoren starter, - et Par Minutter fuld Gas paa Stedet, et Blik paa Omdrejningstællen: "820, ja, den er fin;" - Højdemaalet er paa Nul, Kompasset viser rigtigt, - man nikker, og Klodserne for Hjulene fjærnes, - igen giver man fuld Gas, og saa suser man hen over Pladsen vinkende til de tilbageblevne misundelige. Pladsen tre Gange rundt, saa er man i 600 fods Højde og tager Retning mod Køge; man ser den allerede nede i Sydvest med den store, røde Kirke som en altoverskyggende Landkending: man skærer tværs over Bugten ud over det dybe, blaa Vand. Det er ganske vindstille og klart.

Maskinen flyver sig selv, og man nyder Udsigten, - og hvor er der smukt: -»Jeg elsker de grønne Lunde« - ja, man kan ikke andet end synge - den Sang, og alle andre Sange man holder af. Man forstaar, hvorfor Fuglene synger: fordi Livet i Luften er det gladeste af alt! Naar en Ko, der græsser paa Kløvermarken, staar og brøler, saa er det fordi, den er sulten eller



Et hjørne af Gentofte.

tørstig, eller fordi den vil hjem og malkes, eller den hilser maaske paa andre Kreaturer. Naar derimod Lærken stiger lodret i Luften over Kløvermarken og synger sin jublende Sang, saa skvides det ikke, at den er sulten eller tørstig, ej heller kalder den paa sin Mage - nej! den synger Livets glade Sang og »priser sin Skaber, saa godt den formaar«, som Digteren udtrykker det.

Som et Tæppe med spraglede, afvekslende Felter breder sig det fede danske Agerland dernede. Hver mark har Farve efter sin Plantevækst; som fine gule Traade tegner Veje og Jærnbaner sig paa Tæppet - forbindende Dukke-Landsby med Dukke-Landsby, - og dette Billede faar Forskellighed af himmelblaa Bugter, Sunde, Bælter og Indsøer.

I klart Vejr kan man fra 1000 m's Højde over Roskilde se hele Sjælland ligge under sig som et Landkort. For hver Købstad har man sin særlige Landkending. I Ringsted, Roskilde, Kallundborg er det Kirkerne, i Sorø Akademiet, i Hillerød Slottet, i Vordingborg Gaasetaarnet, i Næstved to høje Fabrikskorstene o. s. v.; København selv - "Byen med de mange Taarne" - den tager man selvfølgelig ikke Fejl af.

Over Køge gaar Turen langs Jernbanen til Næstved. Set fra Luften har det smukke Bregentved en vidunderlig Beliggenhed mellem Søer og Skove. En Time efter Starten er man trods voksende Modvind over Næstved. Eksercerpladsen, som man skal ned paa, er ikke svær at finde, og den er saa stor og jævn, som man kan forlange det af en god Landingsplads. Efter Skorstensrøgen bedømmer man Vindretningen og fastslaar for sig selv, i hvilken Retning nede paa Pladsen man skal lande; det skal altid være lige mod Vinden -; saa kredser man i 600 m's Højde Pladsen rundt et Par Gange, for at udspejde en god Landingsbane; den skat være ca. 150 m lang og helst bestaa af jævn Græsmark. Det vrimler med eksercerende Soldater dernede, men der er dog god Plads alligevel. Naar saa hele Planen for Landingen er lagt, styrer man Maskinen ind i Landingsretningen; og

idet man befinder sig lodret over det Punkt, hvor Maskinen til sidst skal staa, stopper man Motoren, saa man kommer i Glideflugt, giver straks efter »venstre Ben« og "lægger Maskinen paa Højkant", saa den skruer sig ind i Spiralen, - og saa sidder man og passer paa: Spiralen maa ikke være for stejl og ikke for snæver, - men heller ikke for »flad« eller for rummelig -; med Øjnene følger man Højdermaale- ren, i 400 m's Højde skal man være kommet én Gang rundt og igen befinde sig lodret over Landingsplad- sen; - saa skærer man ind i den anden Spiral, - der er god Fart paa, det synger i Bardunerne og er ganske herligt. I Glideflugt er man fri for Støjen fra Moto- ren; den trækker ikke mere, idet der er lukket af for Benzintilførslen. Det rareste er dog, naar Luftryk- ket stadig kan holde Propellen i Bevægelse rundt; saa kan man nemlig faa Motoren til at trække paany, naar man igen aabner for Benzinen, og det kan faa Betydning, hvis man har beregnet sin Landing for- kert. Naar Propellen først er gaaet i Staa, kan man ikke faa Motoren i Gang igen. I 200 m's Højde er man igen lodret over sit Landingspunkt, - og saa kommer den sidste, den »kriminelle« Spiral. Her gælder det: hurtig rundt i den første Halvdel, godt bagud, og i Tide Svingning ind i den rigtige Lan- dingsretning, saa man, som sagt, tilsidst har en lige Glidning fra mindst 25 m's Højde. Paa dette sidste Stykke begynder man langsomt at "rette Maskinen op", d.v.s. at flade Glidningen ud. Forsigtigt trækker man Styrestangen til sig, medens man anspændt stir- rer paa Jorden og bedømmer Afstanden. Tilsidst skal Maskinen »svæves ud« med Hjulene i højst en halv Meters Højde over Grønsværet, saa det gælder

om at holde urokelig fast ved Højderoret, medens Maskinen langsomt taber Hastigheden og synker ned igennem den sidste halve Meter. »Svæve - svæve svæve!« sidder man og hvisker til sig selv. - Tilsidst mærker man, at man ganske blødt rører med Hju-



En Bondegaard, set fra 600 m's Højde.

lene ved Jorden; det bremses; Farten mindses yder- mere; - større og større Part af Vægten komier til at hvile paa Hjulene, tilsidst sænker Halen sig, Bære- planerne bærer nu slet ikke mere, og et Øjeblik efter holder man for Fronten af en eksercerende Infante- rillataillon.

I Virkeligheden er jo hele Landingen foregaaet meget hurtigere, end man kan fortælle det.

Her i Næstved er der imidlertid kun kort Ophold. Barografens Kontrolstrimmel paategnes af en tili-

lende Befalingsmand; der veksles Hilsen med et Par Officerer; mens nogle Soldater holder fast i Maskinen, svinger man selv Propellen, saa Motoren starter: saa kravler man igen op, giver fuld Gas og stryger væk med Kurs imod Slagelse. Vinden er nu frisket godt op, saa der er en Del Uro i Luften, hydrørende fra det hakkede Terræn; man bliver vippet godt omkring, men finder dog allerede i 400 m's Højde rolige Luftlag. I Slagelse, der maa naaes paa mindre end en halv Time, skal der fyldes Benzin og Olie paa Motoren; det tager et Par Timers Tid, idet der er langt fra den som Flyveplads daarligt egnede Eksercerplads til Depotet.

Til Slut sættes Kursen igen mod København. Ruten gaar over Sorø, Ringsted, Zoologisk Have, Raadhuspladsen, og saa er man igen hjemme over den kære, gamle Flyveplads, som ligger dernede og smiler til En med de tre smaa Vandhuller. Fra 1200 m's Højde styrter man sig syngende ud i Lufthavet, suser rundt i saa mange Spiraler, at man er ved at blive rundtosset, og lander endelig - hjærteligt hilst af Kammeraterne.

For Flyvning over Terrænet gælder den Regel, at man altid skal være saa højt til Vejrs, at man sikkert kan glide hen i en eller anden Landingsplads, naarsomhelst man faar Motorstandsning, og man skal altid i Terrænet under sig have udspejdet en Landingsplads, som man straks og uden Vaklen kan styre ned imod. Det er især Herregaardsmarkerne, der egner sig, og paa en Herregaard er man jo ogsaa altid sikker paa at blive godt beværtet hvis man eventuelt skulde vente paa Hjælp hjemmefra! - saa man sidder deroppe i Flyvemaskinen og spejder fra Herregaard til Herregaard!

KRIGSFYVNING.

Nu var man altsaa Militærflyver, og det betød saa meget! - Nu blev man regnet med, nu maatte man have en Mening om Tingene: nu var man saa at sige Frisvømmer i Luften, og man fik større Lønning. Men Uddannelsen var langt fra Slut! Hidtil havde vi kun fløjet med Skolemaskinerne, støre, langsomt-gaaende Todækkere af den franske Type, »Maurice-Farman«. Nu skulde vi lære at flyve ned de egentlige Flyvemaskiner, der gennemgaaende er hurtigere og vanskeligere.

I 1907 fløj Danskeren Ellehammer, som den første i Europa; men Aaret 1908 regner man ellers for Flyvningens Fødselsaar, da var det Amerikaneren Wright viste sin Flyvefærdighed i Frankrig. I 1911 ved de franske Efteraarsoverøvelser anvendtes for første Gang Flyvemaskiner af Militæret, og nu er det femte Vaaben mindst ligesaa vigtigt som ethvert af de andre Kampvaaben. De store krigsførende Lande har Maskiner i Tusindvis, ja, Amerika er endda begyndt paa at skabe en Lufthær paa 100.000 Maskiner. Dertil kommer, at Flyvekunsten har udviklet sig enormt, og man er langt fra ved Toppen endda.

For Øjeblikket kan Krigsflyvernes Virkefelt deles i fire Opgaver; 1. Rekognosceringsflyvning, 2. Artilleriobservation, 3. Bombekastning og 4. den egentlige Luftkamp. For hver af disse Opgaver har der efterhaanden udviklet sig en bestemt Flyvemaskintype og en bestemt Praksis.

1. Der er to forskellige Slags rekognoscerings- eller Spejder-flyvning, nemlig Nærrekognosceringen (den taktiske Rekogn.) og Fjærnekognoscering (den strategiske Rekogn.).

Sædvanlig anvendes tosædede Maskiner. Observatøren, i Almindelighed en Generalstabsofficer, har Kommandoen; Flyveren har kun at styre i den Højde og Retning, som Observatøren finder det nødvendigt. Som en taktisk Opgave skal de to f. Eks. udspejle et bestemt Afsnit af Fjendens Front. Alle nye Anlæg skal fotograferes og kortlægges; det kan være Maskingeværstandpladser, Skyttegravsbatterier, Ammunitionsrum, Dækningsrum, Færdselsgange, Pigtraadshegn, Saper og Mineringsanlæg; eller det gælder om at faa Besked om, hvor stærk Besætningen er. - Selvfølgelig gør Fjenden alt for at skjule disse Ting, og mange Skinanlæg udføres for at skuffe Observatøren, - og uafbrudt beskydes han, mens han kredser over Stillingen, med særligt monterede Kanoner og Maskingeværer. Der er fuldt op af hvide Granatskyer omkring ham; og tit mærker han Suset af Skrapnellkuglerne og Geværprojektilerne; ofte gennernhulles Bæreplanerne, og skæbnsvangert er det, naar Maskinens ædlere Dele træffes, d. v. s. Propellen, Motoren, Benzinbeholderen - for ikke at tale om Flyveren selv. Han maa holde sig i mindst 2000 m's Højde, hvis han vil være nogenlunde sikker for at blive ramt. Og sker det, at Motoren af en eller anden Grund gaar i Staa, da gælder det i Glidflugt at naa hjem og lande bag hans egne Linier. - Den strategiske Rekognoscering gaar ud paa at udspejle, hvad der foregaar paa Fjendens Etappelinier, d. v. s. de Hovedlandeveje og Jærnbaner, der fra Frontafsnittet fører bagud til saadanne Byer og Pladser i Hjemlandet, der er Fjendens Basis, hvorfra han faar sine Forsyninger af Ammunition, Livsforraad og Reserveruandskab. Maaske skal Flyveren udforske

Trafiken paa Færdselsvejene 100 km eller mere bag Fjendens Front. - Selvfølgelig er Rekognosceringsflyvning yderst farlig. Foruden Beskydningen fra Jorden, kan Flyveren uvægerligt vente Angreb af fjendtlige Kampflyvere, - derfor er hans Maskine armeret med Maskingevær, som Observatøren betjener; helst maa han dog være eskorteret: af egne Kampflyvere. Sit bedste Forsvar har han i sin Maskines Hurtighed og Stigeevne.

2. Til Artilleriobservation anvendes i Almindelighed samme Slags Maskiner som til Rekognoscering; ensædede Maskiner kan dog ogsaa bruges. Nutildags anvender Artilleriet næsten udelukkende indirekte Skydning. Batterierne er anlagte nedgravede i Jorden f. Eks. bag Toppen af Højdedrag. Kanonerne indstilles udelukkende efter Artilleri-Observatorens Ordre; han kan f. Eks. sidde i sin Flyvemaskine; pr. Telefon eller traadløs Telegraf er han i Forbindelse med Batteriet. Først skal maalet for Batteriets Skydning kortlægges; det kan være et fjendtligt Batteri, Ammunitionsdepot, Dækningsruin eller lign. Fra Luften kan Observatøren da nedkaste en Meldingspose med en Kortskitse; eller han kan traadløst telegrafere Beliggenheden af Maalet. Efter Kortlægning udregner Batterichefen da sin foreløbige Opsats d. v. s. Indstilling af Kanonerne. Flyveren observerer fra Luften Granaterries Nedslag, og retter nu efterhaanden paa Indstillingen, indtil Batteriet tilsidst har faaet sig »indskudt«.

3. Til Rombekastning anvendes sædvanlig større, langsomtgaende Maskintyper, der kan bære en stor Last af Bomber. Tit optræder disse Maskiner i hele Eskadrer, der sædvanlig eskorteres af et Antal

Kampflyvere. Som gode Maal for Bombekastning kan nævnes: fjendtlige Ammunitionsdepoter, Flyvepladser, Luftskibshaller, Soldaterlejre, Jærnbane-knudepunkter, Fabriksbyer, Broer og Rigshovedstæder.

4. Til den egentlige Luftkamp anvendes særlige Kampflyvemaskiner. En saadan Luftkamp maa jo uvægerlig udvikle sig, naar to Modstandere, der ligger overfor hinanden, begge har Flyvemaskiner til at opfylde de ovennævnte Hverv. Alle Flyvemaskiner, der anvendes i krigen, er derfor nutildags bevæbnede og kan altsaa kæmpe i Luften; men der har udviklet sig en særlig Type udelukkende med Luftkampen for Øje, nemlig den saakaldte Jagertype. Det er smaa, lette, yderst hurtige Maskiner med enorm Stigeevne. Flyveren, der er alene, betjener selv Maskingeværerne.

Disse er i fast Forbindelse med Maskinen, saa Flyveren saa at sige maa sigte med hele Maskinen. Bedst faar han Ram paa Fjenden, naar han som en Høg kan holde sig ovenover og bagved Fjenden. Kampflyvere har ofte nedkæmpet en Modstander ved uset at overhale ham bagfra og skyde ham ned, uden at han vidste en Smule af det.

Forøvrigt hævdes det, at der i Luftkrigen opretholdes visse ridderlige Principper, soni man ikke andensheds genfinder i denne Krig. Ved Kapt. Boelcke's Begravelse fløj en engelsk Flyver, med Fare for sit eget Liv, over de tyske Linier og nedkastede en Krands til hans Grav fra de engelske Flyvere, som en Anerkendelse fra hans Modstandere. Det fortælles ogsaa, at man gensidig ved at nedkaste Meldinger underretter hinanden om de i Luftkamp overvundne

Fjender, om hvorvidt Flyveren er dræbt eller fangen.

Efter bedste Evne søger de danske Militærflyvere at uddanne sig til at udfylde disse sammensatte og vanskelige Opgaver. De øver Rekognoscering og Fotografering af Fæstningsanlæg, Artilleriobservation paa Skydebanerne eller ved Jægerspris, traadløse Telegrafi-Øvelser med ingeniørregimentets Stationer, Maalkastning over Flyvepladsen med Øvelsesbomber af Træ - livsfarlig for de ulykkelige Markører, som man til Tider ikke kunde dy sig for at sigte lidt efter, da det fra Luften er utrolig festligt at se Markøren stejle af Sted for at undgaa Bomben, - fingeret Luftkamp mellem Jagerne o. s. v. Alt saadant er Militærflyverens Arbejde - de ældre som Lærere for de yngre, efterhaanden som de lærer at flyve de vanskeligere Maskiner.

Første Gang i en ny Maskine er en nervepirrende Forestilling saavel for Flyveren som for Tilskueren, for ikke at tale om Indflyvning, hvor en Flyver for første Gang gaar i Luften med en helt ny Flyvemaskine, der aldrig har fløjet før, maaske er det endda en ny uprøvet Type! Endelig, skønt det jo egentlig ligger udenfor de militære Opgaver, hændte det jo ogsaa, at en af de ældre Flyvere (hvem den Slags var forbeholdt), satte en eller anden ny Rekord, det være sig for Højde-, Tids- eller Distanceflyvning.

LUFTENS FARE

Paa nærværende Tidspunkt maa Flyvning vel nok kaldes en farlig Sport. Paa Trods af al Forsigtighed og fornuftig og omsorgsfuld Ledelse, hænder der jo i

Løbet af et Aar ikke saa helt faa Uheld, Havarier, ja, endog Ulykker.

Mest almindelige var Landingsuheld. Hastighederne er jo saa store, at en tilsyneladende lille Fejl resulterer i haardere Paavirkning af Landingsstellet, end det kan taale. Man kan »rette op« for sent, saa Maskinen ligefrem støder imod Jorden; eller man kan lade Maskinen »svæve ud« i for stor Højde, saa den tilsidst, efter at Farten er gaaet af den, falder tungt ned paa jorden; man kan lave en »Hønelanding«, hvis man ikke efter at have »rettet op« holder urokkelig fast paa Højderoret; og endelig kan man lande med mer eller mindre Sidevind, saa Maskinen kommer til at kure sidelæns. De haarde Stød kan have til Følge, at Hjulakslen bøjes eller knækkes, at Gummistopperne, der binder Akslen til Skierne eller Understaterne, springer, Hjulene kan punktere og bryde sammen; endelig kan endog Skierne og Understelsstiverne knække. I visse Tilfælde kan Brud i Landingsstellet have til Følge, at hele Maskinen vipper forover og slaar en Koldbøtte; da vil der ofte ske alvorligt Haveri paa selve Flyvemaskinen og Motoren. For Flyveren er det heller ikke ganske ufarligt at gaa med rundt i en saadan Saltomortale; bedst klarer han sig, hvis Remmen, hvormed han er fastspændt til Sædet, holder. Vi havde et gammelt Fuglebur af en Flyvemaskine, som ikke var videre indbydende at flyve med; den laa en Morgen som en død Muldvarp paa Ryggen med Hjulene i Vejret og Flyveren hængende uskadt i Remmen med Hovedet nedad - det var næsten til at le af!

I Flyvningens første Dage var Maskinerne bygget saa svage, at de ikke altid kunde modstaa de Paa-

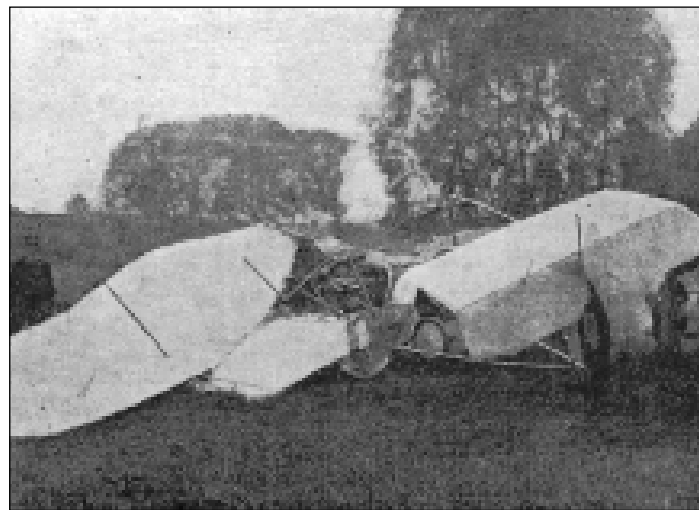
virksomheder, som Lufturo eller en for voldsom Manøvring udsatte dem for, - og flere ulykkelige Nedstyrtninger har været Følgen. Nu er Motoruheld de almindeligste og de farligste i Luften. Der er selvfølgelig arbejdet meget med Motor konstruktionen, - det gælder om at faa den saa stærk og samtidig saa let som mulig, og til Tider er det gaaet ud over Driftssikkerheden. En »Nødlanding« efter en Motorstandsning kan kun blive helt lykkelig, hvis man kan finde en god Landingsplads. Naar man har set en Kammerat, der havde faaet Motorstandsning, komme glidende lavt nedover Hustagene i Sundby for til sidst med vældigt Rabalder at brase ned i en Kolonihave ined Radiser, saa hele Maskinen laa i Stumper og Stykker som en Bunke Skrammel omkring den vidunderligt nok endnu levende, ja, uskadte Flyver, - saa bliver man omhyggelig med at prøve Motoren, inden man gaar i Luften. Flyveren bør i det hele taget altid iagttage alle mulige Sikkerhedsforanstaltninger og aldrig med Vilje indlade sig paa »Galskaber«. Der vil endda være Situationer nok, hvor man maa tage sin Chance, frimodigt give sig sin Gud i Vold - og vise at han ikke er bange for sætte Livet paa Spil. Forøvrigt har den danske Luftsport kun krævet forholdsvis faa Ofre. Marineflyveren Ulrich Birch styrtede fra ringe Højde ned paa Flyvepladsen, hvorved han kvæstedes saa haardt, at han døde af det. Marineflyveren Premierløjtnant Aksel Hoeck styrtede sammen i-ned sin Passager, Kaptajn Münter, ned paa Strandkanten udfor Søfortet Prøvesten; begge dræbtes paa Stedet. Løjtnant Ludvigsen og Korporal Jørgensen omkom ved Ballonulykken i Sommeren 1916, og endelig oplevede vi

i Juni 1917 vor afholdte Chef, Premierløjtnant Hammelev's ulykkelige Nedstyrtning og øjeblikkelige Død. En Eskadre paa 5 Maskiner, der tidlig om Morgenen var fløjet ud til den nye Flyveplads ved Lundtofte, blev derude overfaldet af et mægtigt Uvejr- Regn

og Torden. Saasnart Bygen var drevet over, startede premierløjtnant Hammelev som den første for at flyve hjem. Da en ny Byge trak op indefra København, har Hammelev andsynligvis besluttet sig til at lande; man saa ham i det mindste ændre Kurs. Det var lige over Kanalen ved deri vestlige Udkant af Ermelunden, - og uden at man fuldt forstaa Grundene, mistede han Herredømmet over Maskinen i ca. 1000 m's Højde og styrtede til Slut lodret mod Jorden; sandsynligvis har voldsom Lufturo over Skovkanten og over Kanalen været Aarsagen. Maskinen knustes fuldstændigt; Hammelev, der sad forrest, dræbtes paa Stedet, medens Mekanikeren, der var Passager, kvæstedes haardt. Aldrig vil nogen af os glemme den Morgen, da vi modtog Meddelelsen paa Flyvepladsen, og da efterhaanden Kammeraterne kom hjem derudefra. Premierløjtnant Hammelev var en udmærket Chef; han var Kammerat med os, men dog saadan, at vi aldrig glemte, at han var vor overordnede.

Han var rolig og besindig som faa, forstaaende, velvillig og hjælpsom overfor sine undergivne, i alle Forhold retsindig og pligtopyldende til det yderste. Med sin høje, smukke Skikkelse vil han staa for os som den noble Officer med alle de bedste Soldater-egenskaber. Hans Begravelse hører ogsaa til de Minder, der brænder sig fast. – En anden Nedstyrt-

ning havde vi hjemme mellem Kolonihaverne lige ved Siden af Flyvepladsen. En dristig Manøvre mislykkedes; Maskinen kom i en saadan Stilling og befandt sig i saadanne Vindforhold, at den ikke vilde lystre Rørene; Motoren var gaaet i Staa, saa der var ikke noget at gøre. »Nu falder vi!« raabte Flyveren bagud til Passageren. »Ja, det kan jeg se«, svarede den anden tort, og et Øjeblik efter laa de paa Jorden, lige paa Kanten af Stadsgraven - nedenunder en vældig, sammenfiltret Bunke af den knuste Flyvemaskine. Det tog et helt Kvarter at udfri dem Føreren havde slemme Læssioner paa det ene Knæ paa Hænderne og i Ansigtet.; Passageren slap med Hudafskrabninger og almindelig Forslaaethed.



Ulykken i Ermelunden 22. juni 1917

"Lufthuller", "Kastevinde", "det tomme Rum" er misvisende Betegnelser hvortil Folk i Almindelighed knytter ganske forkerte Begreber. Selvfølgelig kan der ikke i Atmosfæren nogetsteds være lufttomt eller Hul i Luften; men hvis man pludselig suser ind i en nedadgaende Luftstrøm, vil Maskinen falde igennem et Stykke, indtil der paany er Luft under Vingerne. Omvendt kan man ogsaa blive kastet voldsomt opad eller til Siden, - disse Bevægelser kan godt beløbe sig til mange Meter - eller en opadgaende Luftstrøm under den ene Vinge kan pludselig vælte Maskinen øm paa Højkant saa den begynder at falde nedad med Vingeglidning; da inaa man være rap paa Fingrene (og ikke tabe Besindelsen!) saa man igen hurtigt kan faa Maskinen paa rette Køl. - Endnu en Fare i Luften er Skyerne. Naar man én Gang har svævet over et fuldstændig jævnt og snehvidt Skyhav, hvor over der hvælver sig en fuldstændig klar Himmel med den mest straalende Sol, der i Horizonten forgylder det smukkeste Skybjerglandskab - saa glemmer man det aldrig. Maaske fløj man lige henover Overfladen og blev greben af en afsindig Lyst til at springe ud og danse omkring paa Snerarken', Morsomt er det ogsaa at flyve omkring imellem støre drivende Klodeskyer, at suse ind i en Bjærgkløft med vildt forrevne kridhvide Sidevægge, - men at flyve rundt inde i selve Taagesækken, det er ikke nogen ubetinget Nydelse Naar man er højt til Vejrs over Jorden, har man ikke noget rigtigt Indtryk af Farten, idet man sædvanlig er vel beskyttet af en lille gennersigtig Skærm mod Lufttrykket i Ansigtet. Kommer man derimod ind i Skyen og ser den hvide Damp suse forbi En, som om

man var i en Heksekeddel, saa føler man sig nærmest uhyggelig til Mode. Man mangler ethvert fast Holdpunkt for Øjet, og vil have al sin Selvbeherskelse Behov for ikke at tabe Ligevægtssansen. Man kan ikke bedømme, om man sti er for stærkt eller om Maskinen gaar for stærkt paa Næsen, om den hænger til den ene eller den anden Side; ofte er det sket, at Maskinen fuldstændig har mistet Ligevægten og er faldet ned gennem Skyen paa en eller anden sær Maade; da kræver det stor Dygtighed og stor Forsigtighed lempeligt at faa Maskinen paa ret Køl igen, inden man naar Jorden.

De to sidste norske Flyveulykker f. Eks. skyldtes netop for kraftig Manøvrering efter et Fald ud af en Sky.

LIVET PÅ JORDEN

Over alt dette glemmer Flyverne dog ikke Tilværelsen paa Jorden. Vort Klima byder os jo ikke hver Dag Solskin og fint Flyvevejr. Flyverlivet har ogsaa sine kedsommelige Dage, hvor Regn og Storm umuliggjorde al Øvelsesf lyvning, og hvor den daglige Tjeneste fra Kl. 9 til Kl. 4 syntes utaalelig lang. Værkstederne er jo ikke mere storslaaede, end at man hurtig kan sætte sig ind i, hvad interessant der foregaar der; og snart har man ogsaa gennemdrøftet alle mulige Emner med Kammeraterne; saa trøster man sig med sin Motorcykle. Tiden gaar saa hurtigt og nyttigt, naar man arbejder med den! Den skal renses, pudses og prøves; der kan altid være lidt at rette paa Indstillingen, saa at Gangen bliver endnu

finere; man adskiller den, og samler den paany og eksperimenterer med den paa alle mulige Maader. Eller man kaster sig over Fotografering, klipper Billeder af alt muligt og fremkalder og kopierer i én Uendelighed.

Lyspunktet paa en saadan graa Dag er Frokoslen. I en Messe, hvor en Snes unge Løjtnanter daglig holder Maaltid sammen, gaar det muntert til. Ja, til at begynde med var der selvfølgelig et Svælg imellem Piloternes, d. e. Militærflyvernes Bord og Elevernes. Med hviskende Stemmer førte vi Elever Samtale indbyrdes - altid parat til at lytte, naar en af Piloterne udtalte sig om Flyvning eller andre interessante Emner. Morsomst var det vistnok, naar de allerældste af Flyverne fortalte om gamle Dage, den Gang da de som vor hjemlige Luftsports Pionerer og Banebrydere dyrkede Flyvesporten paa Fælleden i Aerodrørnens Tid - sammen med andre forfløjne Skandinaver og med de franske Luftakrobater paa Besøg. Da der kun blev fløjet i blikstille Vejr og - maaske af og til i Taage - Champagnetaage. Da Robert Svendsen og Baron Cederstrøm fra hvert sit Hjemlands Kyster kappedes om at komme først over Sundet pr. Flyvemaskine. - Tit havde vi morsomme Besøg: Svenske Militærflyvere, der tyede til København for at holde Ferie, kom og fortalte om Vinterflyvning Nord for Polarkredsen.

Baron Cederstrøm aflagde os af gammel Vane Besøg og fortalte om sine haarrejsende Oplevelser i Amerika, hvor han blandt andet som Passager havde været i Luften med en Flyvemaskine, der var udrustet med Gyroskopstyring, og pludselig til sin Rædsel saa Flyveren rejse sig og tage sig en Spadseretur ud

paa Bæreplanerne. Officerskammerater tyede ud til os for at faa en god Dag i Flyvernes muntre Lag. Vi vil ogsaa alle huske vore hyggelige Certifikatfrokoster, hvor Flyvernes bekendte taktfaste Hurra rungede til Hyldest for den lykkelige, som havde naaet sit Maal.

FLYVNINGENS FREMTID.

Flyvning har alle Betingelser for at blive det sikreste Transportmiddel. Et Automobil tørner mod et Landevejstræ, et Jærnbantog kører af Sporet, en Damper støder paa de undersøiske Rev. Naar undtages Undervandsbaade og underjordiske Jærnbaner foregaar al Trafiken i ét Plan, og Sammenstød hører jo ogsaa til Dagens Orden. For

Flyveren er der derimod intet at støde paa kun den bløde Luft! - og i den er der Plads nok! Hver Trafik- Art kan foregaa i sin bestemte Højde: Kontinentalekspresmaskinerne f. Eks. i 2000 m's Højde; Provins- trafikken f. Eks. i 1000 m's Højde; Turist- og Sportstrafikken begrændset f. Eks. til mellem 12 og 1600 m's Højde. Kun Flyveren kan rejse ad den korteste Vej mellem to Punkter, - »Luftliniem, kaldes den jo ogsaa. - »Tid er Penge!« gælder jo i vor Tid mere end nogensinde før, - og i Hastighed kan Flyvning slaa alle Rekorder; 250 km i Timen er allerede præsteret, og man kan sikkert naa endnu højere op. Man kan let tænke sig den Forretningsmand, der gerne vil betale 50 Kr. for at komme fra København til Aarhus paa halvanden Time, i Stedet for at betale 10 Kr. for en 7 Timers Rejse med Jærnbane og Damp-

færge. Ekspres-Passager- og Post-Trafik pr. Flyvemaskine og Zeppeliner er sikkert en Gave, som Fremtiden har til os i den kommende Menneskealder. Flyvemaskiner, der skal benyttes til Luftkamp, har som omtalt deres bedste Forsvar i stor Hurtighed og Stigeevne; for at faa dem saa lette som mulige er man tilbøjelig til at lægge mindre Vægt paa Styrken. Men Ingeniørkunsten vil sikkert, naar denne Opgave engang i Fremtiden foreligger, forstaa at bygge Flyvemaskiner til Fredsbrug, der i selve deres Bygning og især i Ordningen af Landingsstel. frembyder den største Sikkerhed mod Ulykker. I første Række afhænger hele Spørgsmaalet af Motorens Driftssikkerhed, og i den Retning er man alene i Flyvningens første Tiaar naaet overordentligt vidt. I den første Tid var det virkelig ogsaa livsfarligt at sejle med Dampskib og køre med Jærnbanelokomotiv. Der har allerede været bygget Flyvemaskiner med indtil 1500 Hestes Motorkraft, som har fløjet med over 20 Passagerer i 2000 m's Højde, - og foreløbig er der ikke nogen Grænse for Størrelsen. - Det vil aldrig blive billigt at flyve. Fremdrivningsmodstanden er og vil blive ved at være større for Flyvning end for de fleste andre Transportmidler, nien Bekostningen ophæves af Hurtigheden. - Danmark er et ideelt Flyveland! Paa dets Marker kan man overalt finde gode Landingspladser for Landflyvemaskiner, og overalt i Sunde, Bælter, Fjorde og Vige kan Vandflyverne gaa ned paa Vandet.

I andre Lande er der oprettet særligt Ministerium for Luftværnet, sideordnet med Krigs- og Marine-Ministerierne. Herhjemme kommer vi efterhaanden ogsaa med,

men kun altfor langsomt. - Vi glæder os i det smaa, hver Gang (og det sker ikke saa sjældent) vi kan trække en ny Maskine ud for første Gang, og hver Gang, der bliver bygget os en ny Hangar. Men der er langt igen til det Antal Flyvemaskiner, der er nødvendige til et virkekraftigt dansk Luftværn.

Flyvere kan vi sagtens faa! Bestillingen har med Rette ganske særlig Tillokkelse for det unge Mod, og enhver der har "smagt luften" vil give Dig ret naar han siger:

Det er fryd at glide for Vinden i en Kutter med hvide Sejl

Eller pløje i Uvejr og Mørke med Baaden det oprørte Spejl.

Der er Fryd ved at suse til Hest i Galop, saa Vinden fløjter forbi,

Men langt mere værd. er Flyverens Færd og Glæden i Luften fri.