



PROPEL

Februar 2021

78. årgang
Nr. 1

Medlemsblad for Flyvevåbnets Soldaterforening



Foto: Ernst Kronvold



FSF kalenderen

Mød op, når din forening kalder
) betyder tilmelding nødvendig



PROPEL denne gang

Forsiden - Bedste Kammerat på august-november-holdet 2020
MG Jeppe Holmen Andersen med Wingman og diplom

Deadlines 2021

PROPEL nr. 2	søndag den 7. marts
PROPEL nr. 3	tirsdag den 4. maj
PROPEL nr. 4	fredag den 9. juli
PROPEL nr. 5	mandag den 6. september
PROPEL nr. 6	lørdag den 6. november



Find seneste nyt her:

PROPEL udkommer kun hver anden måned - (i lige måneder).
Derfor er det en god ide at du holder dig orienteret om aktuelle nyheder og arrangementer på følgende hjemmesider:

Landsforeningen:	www.propel.dk
Værløse-Jonstrup:	www.fsfvaer.dk
Karup:	www.fsfkarup.dk
Aalborg:	https://www.facebook.com/Flyvevåbnets-Soldaterforening-Aalborg-Afdeling

Følg FSF på [facebook.com/flyversoldater](https://www.facebook.com/flyversoldater)

Her kan du f.eks. efterlyse soldaterkammerater, indlægge billeder o.s.v.



Til alle, der modtager PROPEL

Husk at meddele adresseændring

Har du fået ny adresse, så husk at meddele det til forretningsføreren.
Hvis du flytter, videresender postvæsenet automatisk PROPEL til din nye adresse, men det sker kun i få måneder.

Derfor

Har vi din rigtige adresse? Er du i tvivl, så kontakt forretningsføreren.

Med venlig hilsen
Elly



Skaf et nyt medlem

Scan QR-koden og kom direkte ind på formularen på vores hjemmeside, hvor du kan tilmelde et nyt medlem.
Prøv det!

PROPEL

udgives af Flyvevåbnets Soldaterforening.

Medlemsbladet leveres til PostNord senest 6 dage før den første hverdag i månederne februar, april, juni, august, oktober og december.
Aktuel deadline for stof til næste blad oplyses tydeligt på side 2.

Artikler optaget under navn kan ikke tages som udtryk for redaktionens eller FSF's mening. Indsender er ansvarlig for indhold og tilladelse til brug af fotos.
Redaktionen forbeholder sig ret til **ikke** at medtage artikler, der indsendes uopfordret, samt til at redigere i indsendte artikler under behørig hensyntagen til, at betydningsfuldt indhold ikke udelades.

Hjemmesiden www.propel.dk

Aktuelle informationer, f.eks. aflysning af arrangementer, der hurtigst muligt ønskes indrykket på hjemmesiden, sendes til E-mail adressen: pr@propel.dk

Stof til PROPEL

Tekst

Send din tekstfil vedhæftet en E-mail til bladet@propel.dk

Billeder

Digitale fotos i JPG-format i højeste opløsning (originaler).

Vedhæftet en eller flere e-mail til bladet@propel.dk

Obs! Ved mange fotos brug helst <https://wettransfer.com/>

Papirbilleder (returneres kun på forlangende) med post til:

Bladet PROPEL, c/o Ernst Kronvold Frederiksen, Højvangsalle 29, 8700 Horsens





Kære medlemmer af Flyvevåbnets Soldaterforening

Indledningsvis et godt nytår til jer alle – håber, at helbredet er på toppen og I alle er sluppet nådigt igennem eller udenom CV-19 fortrædelighederne.

I forlængelse af ovenstående, håber jeg også at fingre, øjne og ører er i god behold – for I får brug for dem alle til de forestående opgaver i Flyvevåbnets Soldaterforening.

Mens vi venter på det lille stik

Ligesom så mange andre foreninger og alle de andre små og store aktiviteter, der styrker det sociale, historiske og faglige sammenhold, er også vores Soldaterforening påvirket ganske voldsomt af den tilsyneladende utrættelige Corona virus, der i flere bølger og med nye ukendte mutationer skyller ind over os og ikke ser ud til at ville slippe sit tag i Danmark foreløbig.

Da jeg sad og skrev klummen til det seneste nummer af Propel, var de pålagte restriktioner netop blevet forlænget og skærpet yderligere med det resultat, at alle de nordjyske kommuner lukkede ned – denne gang er det så hele Danmark og store dele af Europa, der nu er lukket ned i forsøget på at få reduceret smittetrykket til nogle håndterbare størrelser. Vi håber nok alle sammen og ser frem til, at de pålagte restriktioner sammen med den igangsatte udrulning af vaccinationsprogrammer, må få det ønskede resultat i løbet af de kommende vinter- og forårsmåneder.

Håb forude?

Statsministeren nævnte i sin nytårstale, at Påsken 2021 for hende fremstod som et sigte- eller vendepunkt i kampen mod Corona, men også, at de næste par måneder bliver hårde at komme igennem. Der er mørkest lige før solen bryder frem, som statsministeren udtrykte det og dette var også en af grundene til, at jeg i indledningen var så egoistisk at håbe på at jeres fingre, øjne og ører fortsat var og er intakte ovenpå fejringen af nytåret. Disse redskaber er nemlig de kommende måneder nok nogle af vores bedste værktøjer til at bevare sammenhængskraften i Flyvevåbnets Soldaterforening. Det er ikke mindst i de kommende mørke måneder vi alle skal huske at ringe, skrive og kommunikere med hinanden for at bevare bånd og relationer i foreningen og det er nu man for alvor skal tænke kreativt eller ud af boksen som man siger. Kunne man måske ringe til dem, der bor i nærheden og aftale en gåtur i den danske natur – en oplagt mulighed for at få klaret nogle af hverdagens mange små udfordringer og ikke mindst huske at få vendt nogle foreningsrelevante emner i samme ombæring.

Generalforsamlinger tvangsudsættes

Mange af vores afdelinger og lokalafdelinger har været og er i fuld gang med at planlægge de kommende generalforsamlinger. Disse skal, ifølge vores vedtægter, afholdes hvert år inden udgangen af februar måned.

Dette kan med de pålagte restriktioner sandsynligvis ikke gennemføres og vi har derfor taget vedtægternes §14 i anvendelse. Her står nemlig, at Landsformanden (som den eneste) kan dispensere for tidspunktet for afholdelse af generalforsamlinger.

Som det allerede er meddelt afdelingsformænd og tillige fremgår af et friskt opslag på vores hjemmeside, anmodes afdelinger og lokalafdelinger, der ønsker deres generalforsamlinger udskudt til efter den 28. februar 2021, om at rette skriftlig henvendelse til mig og indhente den nødvendige tilladelse.

Uklar horisont

Da krystalkuglen ikke entydigt tilkendegiver en slutdato for samlingsforbuddet, er det mest nærliggende selvfølgelig blot at anmode om udsættelse af generalforsamlinger og de andre afledte emner på ubestemt tid. Det er desværre min erfaring, at dette ofte ender med at blive en sovepude, og man derfor uforvarende kommer bagud med planlægningen når samlingsforbuddet ”pludseligt” ophæves. Alle de nærmeste datoer for afvikling af generalforsamlinger og bestyrelsesmøder er typisk allerede afsat til indhentning af andre udskudte aktiviteter.

Vi må derfor også på dette område prøve at tænke en smule fremadrettet og alternativt – alternativt ikke mindst fordi vores vedtægter jo i sagens natur ikke er beregnet til at håndtere disse usædvanlige situationer med nye udskiftelige datoer, forkortede terminer, andre kontakt- og oplysningsmedier end PROPEL og et særdeles udtalt behov for fleksibilitet som nok vil være forskellig fra afdeling til afdeling.

Vi finder løsninger

Jeg vil derfor sammen med Hovedbestyrelsen drøfte løsningsforslag til hvorledes den aktuelle situation kan håndteres bedst muligt og hvorledes vi bedst muligt efterfølgende kommer tilbage til de i vedtægterne anførte forretningsgange og terminer. Et oplagt medie til at fastholde, sprede og med kort varsel også opdatere lokale datoer, tidspunkter, mødested og nye forholdsregler, er selvfølgelig foreningens hjemmeside, så der skal herfra lyde en opfordring til alle om at holde sig orienteret på vores hjemmeside www.propel.dk

Afslutningsvis vil jeg benytte lejligheden til at runde mit indlæg af med igen at ønske jer alle og jeres familier et fortsat godt helbred og ikke mindst ønske jer et godt og lykkebringende nytår.

Jeg håber, at vi snart ses derude i virkeligheden.
Leif G

Brug hjemmesiden

Som supplement til landsformandens opfordring anbefaler jeg, at du besøger AKTUELT på hjemmesiden (<http://propel.dk/seneste-nyt>) med jævne mellemrum indtil vi atter har normale tilstande. Her bliver meddelelser fra din afdeling/lokalafdeling viderebragt så hurtigt som muligt.



Augustholdet valgte bedste kammerat og fik et flot Black Friday tilbud

De værnepligtige på augustholdet på OSW i Karup blev hjemsendt den sidste fredag i november – den dag, butikkerne kalder Black Friday.

Det benyttede formanden for PR-udvalget Ernst Frederiksen sig af, idet han gav holdet et Black Friday-tilbud, de ikke kunne sige nej til. Det er simpelthen ikke muligt.

Flere medlemmer?

Som nævnt i forrige PROPEL vedtog repræsentantskabet at animere til medlemskab ved at give hele holdet et års prøvemedlemskab af Flyvevåbnets Soldaterforening.

Ernst viderebragte tilbuddet og orienterede om foreningen, og fortalte blandt andet den velkendte historie om at FSF er 10 år ældre end Flyvevåbnet, som fejrede 70-års fødselsdag den 1. oktober.

Vi håber, - sagde Ernst, - at I, når året er gået, får lyst til at betale de kun 295 kroner et medlemskab koster for et helt år.



Foreningens formål er at bevare forbindelsen og kammeratskabet mellem personer, der er eller har været tjenstgørende ved Flyvevåbnet, og netop for at påskønne en god soldaterkammerat belønner Flyvevåbnets Soldaterforening den person på holdet, som alle har udpeget som den bedste kammerat.

Ham I har valgt, modtager belønningen fordi

- Han har et stort hjerte og er en god lytter, når andre har brug for opmærksomhed.
- Han er altid parat til at hjælpe andre uanset opgavens art.
- Han udviser godt kammeratskab på øvelser og lange SKYT-dage.
- I dårligt vejr vender han kammeraternes mundvige opad med sin humor.
- Her i COVID-19 tiden har han fra start været en seriøs daglig afspritter af alt, hvad vi rører ved.
- Af hans mange kvaliteter fremhæver vi især hans bestræbelse på, at alle omkring ham, har det godt.

Ernst overrakte herefter en Leatherman Wingman og et diplom til Jeppe Holmen Andersen.



En flyversoldats beretning om soldatertiden og tiden der fulgte

Af Hans Olesen

Det er aldrig for sent



Jeg blev indkaldt til Flyvevåbnet i 1965 og fik nr. 677116, og det er jo et nummer som man aldrig glemmer.

Efter 2 mdr. i Frøslevlejren gik turen til Sigerslev ved Stevn, et raketbatteri FLD533.

Det havde ikke meget med flyvning at gøre, men da jeg gik på efterløn som 60 årig efter et 40 år som elektriker på Odense sygehus, manglede jeg godt nok en udfordring i hverdagen. Så begyndte at studere teori til privatfly.

Det var spændende læsning, lærte om ting jeg ikke kendte til. Efter bestået teori, startede den praktiske del i Fyens UL-klub. De havde et Savannah skolefly, alle UL (*Ultra Light red.*) fly er 2 sædet, og det lykkedes hurtigt da vi har gode instruktører. Klubben har i dag 4 fly til skoling og udlejning. Klubben holder til ved formanden for Flyvevåbnets Soldaterforenings Odense afdeling Erik Krogsriis. Han har hangar og super fin græsban. Jeg købte selv fly, en CTSW, som fik nr. OY-9390. Det giver mange muligheder for at komme både til småøer med fiskestang og længere ture på kort tid. Jeg har nu kontakt med mange spændende mennesker på den måde, også teknisk. Vi må selv vedligeholde flyet, der er udstyret med en 4 cyl. 100 hk Motor, som bruger 95 bilbenzin og giver en fart på 200 km i timen, så en billig måde at flyve på. Jeg har nu 1200 timer i luften, så det er aldrig for sent at føre sine drømme ud i livet.





Tusind tak 730

Jeg startede på Rekrutskole Sjælland 1. Esk. 4 deling i februar 1959 som flyversoldat 428361. Kortklippet, kæft trit og retning i tre måneder og så kom det spændende.

Jeg blev nok på grund af min uddannelse som smed på landet udtaget til flymekaniker-medhjælper og skulle derfor på kursus i en måned på flyvestation Værløse for at kende forskel på hoved og hale på sådan nogle flyvende bæster, og vide noget om ammunition og håndtering af samme.

Jeg kunne ikke undgå at bemærke undervisernes opmærksomhed på min person, de var så søde og hjælpsomme og gav mig en plads på første række. Da kurset var nær sin afslutning skulle vi ud at besøgte en rigtig flyver - en Catalina. Desværre var den låst og nøglen var ikke lige at få fat i. Jeg så at oppe under vingen stod der en lille luge åben vistnok flymekanikerens plads i flyet og hurtigt hævdede jeg mig op i armene og kravlede ind på sædet under mig. Her tabte jeg imidlertid min lille øretelefon som jeg altid gik med i øret for at kunne høre radio på min hjemmebyggede mini transistorlommeradio. I det samme kom underviserne ind og spurgte hvad jeg lå og rodede efter og jeg fortalte dem om mit tab.

"Jamen kan De godt høre uden den i øret 61???"

"Ja ja det er bare til at høre radio med svarede jeg som sandt var. Der blev en kæmpe opstandelse, de havde forestillet sig at jeg var dårligt hørende og havde insisteret på at blive soldat, derfor havde de talt højt og tydeligt og sat mig op på første række, alt imens jeg havde siddet og lyttet til radio medens de underviste. De var målløse. Nå men jeg bestod, så noget må der have hængt ved, og jeg blev overflyttet til afgivelses ESK på FSN Karup.

Her kom jeg til at arbejde i ESK 730 først med at pudse og polere F84G som vi havde en del af. Senere som tuttemand i hangaren hvor jeg bestyrede den lokale kaffestue en halv time formiddag og eftermiddag. Det var et fulltime job mente man, der skulle jo også vaskes op og gøres lidt rent.

Hurtig begyndte jeg at kede mig og slentrede ind på motorværkstedet og spurgte om de havde noget jeg kunne lave. Jeg glemmer aldrig deres ansigtsudtryk, - de så på hinanden og sagde så "Han vil sgu arbejde, utroligt, har vi noget han kan lave" efter kort tid vejede jeg turbineblade af og undersøgte dem med ultralyd. Skiftede lejer, pumper mm. Jeg lærte en masse og når der ikke var nok at lave spurgte jeg på våbenværkstedet og de andre afdelinger. Som kvittering for min hjælpsomhed var chefen flink til at ringe til Afgivelses ESK når vi havde landmilitær uddannelse og sige at 61 kunne de ikke undvære, så ingen jordfræs i dag og glad var jeg.

Det var en herlig tid og pludselig var der kun 150 dage tilbage og mine soldaterkammerater gik med deres målebånd og klippede en cm af hver dag. Jeg var lidt trist for det havde været en kæmpe oplevelse for mig som udlært smed fra landet at få lov at arbejde med så avanceret mekanik som et jettfly.

En dag stod der på opslagstavlen, at de startede et kursus i meteorologi for vordende svæveflyvere. Man kan aldrig tage skade af at lære noget nyt, så jeg meldte mig til kurset og det blev en oplevelse som jeg med glæde kan se tilbage på.

30 år i luften med eget svæveplan det meste af tiden, og en kort flirt med motorflyvning i KZ3 på Kirstinesminde ved Århus.

Og ikke mindst 40 år som Ballonskipper på Varmluftballon.

Det har været og er et herligt liv i luften, - alt sammen takket være min soldatertid i ESK730.

Tusind tak.



En nypudset F84G står startklar i Karup



Første solo i 2G 1960



Aarhus Ballonteam balloner. Mogens Høegs længst til venstre.



Prominente passagerer i ballonen. Prinserne Henrik og Joachim ombord.



Jagerpilot i 1917



Klip fra PROPEL 2008/nr. 5

For en del år siden faldt jeg på internet over **FLYVERLIV**, Jens Frederik Engbergs bog om militærflyveruddannelsen i 1917. Bogen findes ikke på nettet længere, men med tilladelse fra Jens Engbergs søn Ole Engberg og velvillig bistand fra sønnesønnen Jens Engberg kan PROPEL nu gengive bogen som føljeton i de kommende numre.

Jeg har valgt at beholde datidens retskrivning og oprindelige fotos for at bevare lidt af den atmosfære og entusiasme, der lyser ud af Jens Engbergs spændende fortælling. God fornøjelse.

Ernst Krønvald Frederiksen

JENS ENGBERG FLYVERLIV

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 Armedagsbefalingen 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 og lignende samt vidtgaaende 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.



Skolefly og instruktør

DEN FØRSTE SKOLETID

var ikke lystelig.

Det var Efteraar nu, og vi fik ikke straks vore Drømme opfyldt om 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 nede af; vi fordeltes til Motorværkstedet, Monteringshallen og Tegnstuen.

Som andre Lærlinge maatte vi møde Kl. 7 om Morgen, 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 Angrebsaand og Paagaenhed og afvænner Ømskindethed.

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 Cricketbold 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 Fatningen 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.



Biplan (Todækker) Motorafprøvning før start

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 Flyvemaskinen, saa 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 hurtigt 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.

MANØVRERING AF FLYVEMASKINEN

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 Staaltraadslinier 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.



Monoplan (Endækker) set fra siden

Naar den øverste Ende af Styrestangen føres fremefter, indstilles Højderoret saaledes, at Flyvemaskinen styres i nedadgaende 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 hæver 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 - lægge 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 Nedstyrtning til Følge.



*Den tragiske ulykke i Ermelunden den 22. juni 1917
hvor flyveskolechefen premierløjtnant Hammelev omkom*

PROPEL - GENUSENDELSE fra 2008-2009

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 Flyvegrejerne, faar han Lov til at foretage ganske korte Flyvture, 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 Styregrejer, 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 bliver Flyver eller ikke! Man slugte begærligt Læreren 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. 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 Flyvevejr. - 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 Læreren 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 hjertelige 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 Landing 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!

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. Flyvningstiden 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 Flyvemaskine i 2000 m's Højde end i 100 m's Højde; men man maa langsomt lære at orientere sig rigtigt fra de forskellige Højder og at beregne Landingerne rigtigt; man skal opøve Bedømmelsesevnen 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, Helsingørsspiralen 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 nævnte, 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 levnede 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 Flyveruddannelse er noget med System i.

Saadan 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 saamænd smukt nok oppe fra Luften; Amagers Fladhed 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 kært og gammelt kendt for En! - men altid maatte man jo dreje rundt og skifte Kurs og passe paa Højdemaalet for i rette Tid at styre ind i den rigtige Landingsretning. Nej! nu i Foraarstiden rigtig at flyve ud over Danmarks grønne Lunde, det

PROPEL - GENUSENDELSE fra 2008-2009

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 gerne gaa paa Certifikattur 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 Kammerat laver imens Barografen ”den selvregistrerende Højdemåler” i Stand -, saa pakker man sig ind: Skindtøj, Halstørklæde, Handsker, Hjelm, Brillen, - 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 Oliebunk bundet paa Passagersædet bag sig.

Styregrejerne prøves, - »Klar« - Mekanikeren svinger Propellen, Motoren starter, - et Par Minutter fuld Gas paa Stedet, et Blik paa Omdrejningstælleren: ”820, ja, den er fin;” - Højdemåleren er paa Nul, Kompasset viser rigtigt, - man nikker, og Klodserne for Hjulene fjernes, - 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 forstaa, 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 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 skyldes 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 Fabrikstønstene o. s. v.; København selv - ”Byen med de mange Taarne” - den tager man selvfølgelig ikke Fejl af.

Over Køge gaar Turen langs Jærnbanen 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 fastslaaer 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 udspejle en god Landingsbane; den skal være ca. 150 m lang og helst bestaa af jævn Græsmark. Det vrirler 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 Højdermåleren, i 400 m's Højde skal man være kommet en Gang rundt og igen befinde sig lodret over Landingspladsen; - 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 Motoren; den trækker ikke mere, idet der er lukket af for benzintilførslen. Det rareste er dog, naar Lufttrykket 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 forkert. 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 Landingsretning, 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 stirrer 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 urokkelig 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 Hjulene ved Jorden; det bremser; Farten mindskes ydermere; - større og større Part af Vægten kommer til at hvile paa Hjulene, tilsidst sænker Halen sig, Bæreplanerne bærer nu slet ikke mere, og et Øjeblik efter holder man for Fronten af en eksercerende Infanteribataillon. I Virkeligheden er jo hele Landingens foregaaet meget hurtigere, end man kan fortælle det.

Her i Næstved er der imidlertid kun kort Ophold. Barografens Kontrolstrimmel paategnes af en tililende 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, hidrørende fra det bakkede 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!

KRIGSFlyVNING

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, store, langsomtgaende Todækkere af den franske Type, »Maurice Farman«. Nu skulde vi lære at flyve med de egentlige Flyvemaskiner, der gennemgaende 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 Efteraarsmanøvrer 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 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 Rekognoscering) og Fjernrekognoscering (den strategiske Rekognoscering). 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 (*løbegange red.*) 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 gennemhulles Bæreplanerne, og skæbnsvangert er det, naar Maskinens ældre 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 Glideflugt 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 Reservemandskab. 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-Observatørens 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, Dækningsrum 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 Granaternes Nedslag, og retter nu efterhaanden paa Indstillingen, indtil Batteriet tilsidst har faaet sig »indskudt«.

3. Til Bombekastning 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, som man ikke andensteds genfinder i denne Krig. Ved Kaptajn 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 FARER

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 urokelig 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 Gummistropperne, der binder Akslen til Skierne eller Understativerne, 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 Paavirkninger, som Lufturo eller en for voldsom Manøvrering 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 Motorkonstruktionen, - 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 med 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 med sin Passager, Kaptajn Munter, 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 Morgenens 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 sandsynligvis besluttet sig til at lande; man saa ham i det mindste ændre Kurs. Det var lige over Kanalen ved den 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 pligtopfyldende til det yderste. Med sin høje, smukke Skikkelse vil han staa for os som den noble Officer med alle de bedste Soldateregenskaber. Hans Begravelse hører ogsaa til de Minder, der brænder sig fast.

En anden Nedstyrtning 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 Rorene; 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 tørt, 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. »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 om paa Højkant saa den begynder at falde nedad med Vingeglidning; da maa 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 en 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 Snemarken. Morsomt er det ogsaa at flyve omkring imellem store drivende Klodeskyer, at suse ind i en Bjærgekluft 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 gennemsigtig 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 Holdepunkt for Øjet, og vil have al sin Selvbeherskelse Behov for ikke at tabe Ligevægtsansen. Man kan ikke bedømme, om man stiger 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 Øvelsesflyvning, 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 en Uendelighed.

Lyspunktet paa en saadan graa Dag er Frokosten. 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. Morsomt 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 Aerodromens Tid - sammen med andre forføjne 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 Jærnbanelog kører af Sporet, en Damper støder paa de undersøiske Rev. Naar undtages Undervandsbaade og underjordiske Jærnbaner foregaar al Trafiken i et 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; Provinstrafiken 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, - »Luftlinien, 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 Dampfærge. 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, men 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 Tilløkkelse 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 Uvej 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.*



Certifikat No. 25

som Dansk Militærflyver af 2^e Klasse
for Sekondløjtnant af Ingeniørkorpsset
Jens Frederik Engberg
der ved følgende flyvninger

1. Den 31/5 1917 København - Hillerød - Vordingborg - København med Landing ved Hillerød og Vordingborg, ialt ca. 230 km i 5 Timer og 37 Min., heraf 1 time i over 1000 m's Højde.
2. Den 1/6 1917 København - Næstved - Slagelse - København med Landing ved Næstved og Slagelse ialt ca. 200 km i 5 Timer.
3. Den 31/5 1917 2000 m's højde
har opfyldt de af Generalstabens stillede Fordringer på Erhvervelse af nævnte Certifikat
Generalstabens, København, d. 6/6 1917
Palle Berthelsen, Generalmajor,
Chef for Generalstabens
?? Jørgensen, Kaptajn, Chef for Hærens Flyveskole

Redaktørens bemærkninger til Jens Engbergs ”FLYVERLIV”

Hvilke flytyper fløj Jens Engberg?

Jens Engberg skrev bogen FLYVERLIV på amerikabåden på vej til job hos Ford i USA. Han fortæller levende om livet som elev og pilot i Hærens Flyvetropper. Men hvilke flytyper man fløj, hører vi kun lidt om. Bogens fotos giver kun en svag og uskarp antydning, men adskillige hjemmesider viser, at rigtig mange typer var i brug i den periode. Jeg har fundet data på 3 af de sandsynligste. Deres ydeevne falder man ikke just på halen over, men man undres måske lidt over, at de i det hele taget kunne flyve.

Ernst Kromvold Frederiksen

Morane-Saulnier

Ensædet fransk skolefly. 1. flyvning 1912

Spændvidde:	10,2 meter
Længde:	6,5 meter
Højde:	2,55 meter
Tomvægt:	370 kg.
Max. last/fuldvægt:	212/582 kg.
Motor (træk):	50 hk Gnome
Topfart:	135 km/t

Henri Farman

Tosædet fransk bombefly. 1. flyvning 1912

I hæren anvendt som skolefly

Spændvidde:	16,3 meter
Længde:	9,84 meter
Højde:	3,2 meter
Tomvægt:	625 kg.
Max. last/fuldvægt:	305/930 kg.
Motor (skub):	79 hk Renault R80
Topfart:	85 km/t
Stig til 1500 m	17 min.
Tophøjde/rækkevidde:	4/300 km.
Max. flyvetid:	5 timer
Bevæbning:	1 eller 2 maskingevær

Vickers F.B. 5 ”Gun Bus”

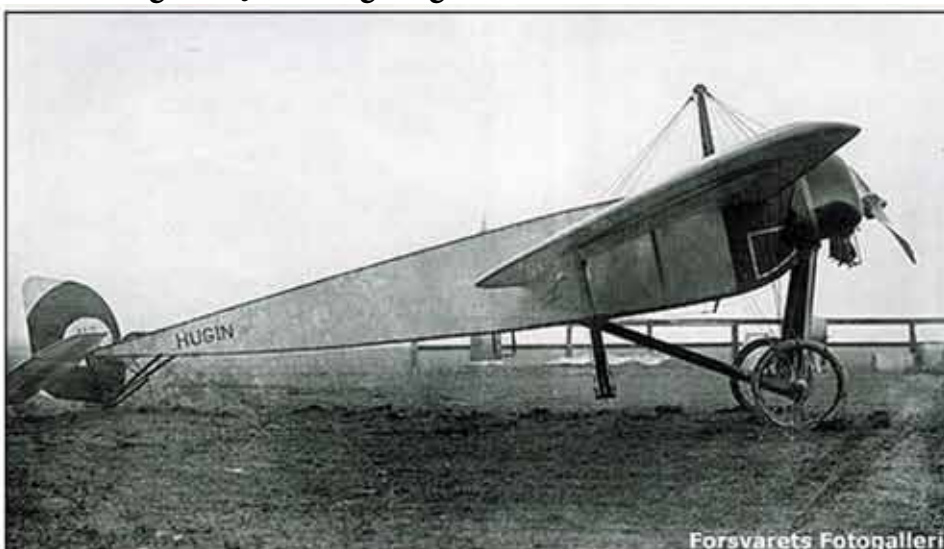
Tosædet engelsk jagerfly. 1. flyvning 1916

Spændvidde:	11,13 meter
Længde:	8,28 meter
Højde:	3,35 meter
Tomvægt:	555 kg.
Max. last/fuldvægt:	375/930 kg.
Motor (skub):	100 hk 9cyl. Gnome
Topfart:	113 km/t
Stig til 1500 m	16 min.
Tophøjde/rækkevidde:	2.743 m./403 km.
Max. flyvetid	4 t. 30 min.
Bevæbning:	1 maskingevær

F-16 data (til sammenligning)

1/2 sædet amerikansk multi-role kampfly fra 1974

Spændvidde:	9,45 meter
Længde:	14,52 meter
Højde:	5,09 meter
Tomvægt:	7.070 kg.
Max. last/fuldvægt:	8.980/16.050 kg.
Motor:	65.825 N Pratt&Whitney
Topfart:	2.145 km/t
Stig til 15.000 m	1 min. 12 sek.
Tophøjde/rækkevidde:	15.240 m./1.930 km.
Bevæbning:	20 mm maskinkanon bomber, raketter og missiler



Morane-Saulnier



Henri Farman



Vickers F.B. 5

Jens Engbergs CV

Jens Frederik Engberg født 2. 2. 1892.

1915 cand. polyt.

1916 sekondløjtnant i ingeniørkorpset.

1917 certifikat som dansk militærflyver.

1918 ingeniør i USA ved Amerikanske

Flyvemaskine- og automobilfabriker (Ford) .

1920 driftsingeniør ved De forenede
Automobilfabriker i Odense.

1925 til 1945 selvstændig virksomhed som
rådgivende ingeniør og arkitekt, og samtidigt
motorsagkyndig i Horsens

1945 direktør Dansk Automobilbyggeri i
Silkeborg.

1950 til sidst i 60'erne retur til sin egen
virksomhed i Horsens, som rådgivende
ingeniør og arkitekt og samtidigt
byggesagkyndig i Hatting-Torsted kommune.

Jens Engberg blev 87 år og døde 10.12.1979.



Bliv medlem af Flyvevåbnets Soldaterforening eller skaf et nyt medlem!

Flyvevåbnets Soldaterforening (FSF)

er stiftet den 11. april 1940 og er foreningen for nuværende og forhenværende tjenstgørende i

**Flyvevåbnet, Flyverhjemmeværnet
og Tjenestekorpsens "blå enheder"**

FSF's 4 afdelinger dækker hele Danmark

FSF Aalborg afdeling dækker Region Nordjylland

FSF Karup afdeling dækker Region Midtjylland

FSF Skrydstrup afdeling dækker Region Syd

FSF Værløse-Jonstrup afdeling alt øst for Storebælt

12 lokalafdelinger varetager den direkte kontakt til medlemmerne - driver flyverstuer, arrangerer møder, skydning, udflugter, spændende foredrag og meget mere som medlemmerne ønsker.

Medlemsbladet PROPEL

udkommer i februar, april, juni, august, oktober og december.

www.propel.dk

er foreningens hjemmeside, som løbende ajourføres.

www.facebook.dk/flyversoldater

er FSF's side på Facebook, hvor medlemmerne chatter indbyrdes.

Årgangsjubilæer

Hvert år indkalder FSF og Flyvevåbnet til jubilæer på flyvestationerne, hvor gamle kammerater fra tjenestetiden mødes.

Vi vil gerne være mange

Jo flere vi er, jo større vægt har det, når vi som soldaterforening deltager i debatten om Forsvarets stilling i det danske samfund.

Ved indmeldelse på kuponen herunder

indbetales et indmeldelsesgebyr på 40 kr. samt et års medlemskontingent, som er på 295 kr., i alt 335 kr.

Navn: _____

Adresse: _____

Postnr: _____ By: _____

Fødselsdato og år: _____

Telefon: _____ Mobil: _____

E-mail: _____

Evt. soldaternr.: _____

Indkaldelsesdato: _____

**Vi glæder os til at byde dig velkommen som medlem af
Flyvevåbnets Soldaterforening - også din forening.**

Med venlig hilsen
Leif Giebel, Landsformand

Den udfyldte kupon indsendes til:

Forretningsfører Elly Due, Krumsovej 6, 4894 Øster Ulslev



Unikt nyt bogværk for hardcore flyfolk og andre med interesse for FLV-fly

Af Sten Weidinger

En genudgivelse af alle Ole Rossels 56 meget detaljerede skalategninger fra bogserien DAN MIL 1971-1983, som nogle kender og mange andre aldrig har set. For første gang efter omkring 40 år, er tegningerne samlet i én bog i stort B4 tværformat.

Tegningerne omfatter:

- Lockheed T-33A-10-LO
- Republic RF-84F-26 Thunderflash
- Hawker Hunter F Mk. 51-T. Mk. 53-T. Mk. 7,
- North American F-86D Sabre
- Saab RF-, TF- & F-35 Draken
- Skandinavisk Aero Industri KZ VII
- Piper L-18C Super Cub
- de Havilland Chipmunk T. Mk. 20
- North American F-100D-40NH.
- Douglas C-47A.

Den trykte udgave har spiralryg, hvor hvert opslag giver 2 plane sider over for hinanden med en bredde på 70 cm!

Bogen tilbydes også som digital pdf via mail, hvor man kan zoome ind på detaljer og udprintet i format efter eget ønske.

Priser:

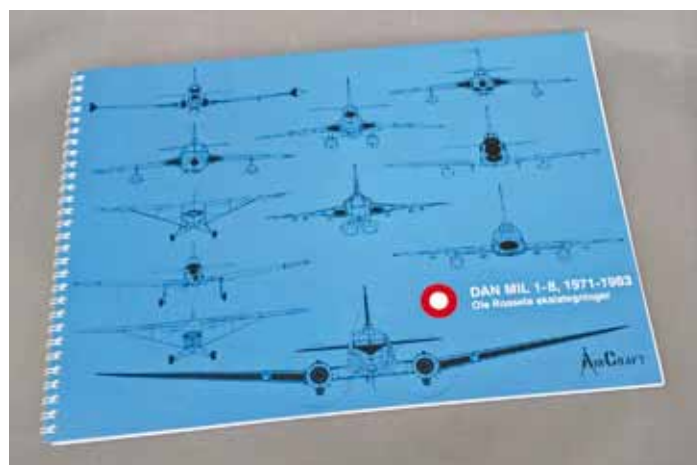
Trykt udgave i B4 tværformat, inkl. forsendelse via GLS overalt i DK, introduktionspris 250,- kr.

Pdf udgave i A3 tværformat, 19 Mb, leveret pr. mail, 125,- kr.

Bestilling:

Send mail til: planeplansforlag@gmail.com, og der kommer svar med info om nødvendige modtageroplysninger, betaling og forsendelse.

Mere information: mail til sten@weidinger.dk





Tillykke til FSF-fødselarer i marts og april 2021

OBS! Meddel forretningsføreren hvis din mærkedag ikke må bringes i PROPEL

85 år		
22. april	286109/1956	Carl Kristian Michaelsen, Vennebjergvej 277, Lønstrup, 9800 Hjørring
80 år		
03. marts	447882/1960	Mogens Billekop, Flintemarken 71, 2. th., 2950 Vedbæk
07. marts	44713/19601	Henning Christensen, Thuresensvej 16, st. tv., 9400 Nørresundby
18. marts	447575/1960	Poul Erik Andersen, Aarup Byvej 19, Aarup, 7752 Snedsted
26. marts	432650/1959	Bent Dyring, Rævskeervej 25, Tornby, 9850 Hirtshals
14. april	447598/1960	Poul Hjort, Engholm 1, 7470 Karup J
26. april	446547/1960	Jørgen Taulov Jørgensen, Fåborgvej 23, 4700 Næstved
75 år		
01. marts	729359/1966	Niels K. K. Jensen, Gramsvej 10, 7700 Thisted
08. marts	771976/1967	Aage. H. Jensen, Holmslundsvej 2, Espe, 5750 Ringe
09. marts	771043/1967	Aage Bjerring Idskov, Haslundparken 57, V-Hassing, 9310 Vodskov
10. marts	812764/1968	Carl Chr. Rabech Rose Andersen, Lille Strandgård 34, 9370 Hals
11. marts	770857/1967	Ole Skøtt, Nyvej 10, 1. tv., 2600 Glostrup
19. marts	812469/1968	Mogens Møldum, Chr. Hansensvej 4, 4520 Svinninge
20. marts	771310/1967	Lars Farving, Mirabellevej 15, Mejdal, 7500 Holstebro
23. marts	730408/1966	Ole Steen Jensen, Konvalvej 13, st. tv., 2770 Kastrup
23. marts	JULI 1969	Nils Kr. Dahl Jensen, Algestrupvej 1, 4593 Eskebjerg
25. marts	727970/1966	Bent Nielsen, Dalagervej 25, Dalager, 7884 Fur
29. marts	557493/1962	Vagn Kristian Aalling, Højeloft Vænge 13, 3500 Værløse
09. april	726554/1966	Jørgen Erik Nielsen, Hedeparken 69, 1. th., 2750 Ballerup
10. april	726409/1966	Henning Jensen, Vittarpvej 30, 6855 Outrup
17. april	726404/1966	Holger Pedersen, Tøngervej 2, Gjerlev, 8983 Gjerlev J
18. april	726338/1966	Svend Vexby, Amsterdamvej 11, st. th., 2300 København S
22. april	644423/1964	Tom Stadsbjerg Nielsen, Bysvalevej 15, 8800 Viborg
26. april	770577/1967	Peter Gerner H. Sørensen, Spættevej 1, 3000 Helsingør
70 år		
03. marts	AUG 1971	Bent Aasand, Vestervang 30, Ulkebøl, 6400 Sønderborg
11. marts	MAJ 1971	Holger B. Krog, Farre Hedevej 50, 8472 Sporup
11. april	MAJ 1970	Flemming Lundorff, Gl. Silkeborgvej 3, Helstrup, 8920 Randers NV
14. april	AUG 1970	Jens Rindom Nielsen, Kirsebærvej 8, 7100 Vejle
65 år		
13. marts	NOV 1976	Johnny William Jespersen, Nordre Ringvej 17, 6500 Vojens
20. marts	NOV 1977	Preben Pedersen, Lyrskovgade 22, 3. th., 1758 København V
10. april	MAJ 1977	Michael Andersen, Gammel Dalbyvej 14, Lyngstrup, 3630 Jægerspris
60 år		
29. marts	NOV 1982	Henrik Støvring Jensen, Marienborgvej 100, 8930 Randers NØ
02. april	NOV 1981	Christian Marius Poulsen, Sasserbrovej 23, 4173 Fjenneslev
30. april	AUG 1982	Morten Skov Jensen, Langvadvej 10, Holbæk, 8950 Ørsted
50 år		
16. april	MAJ 1992	Henning Larsen, Vinkelhøjvej 13, Hostrupskov, 6200 Aabenraa



Glæd dig selv eller en soldaterkammerat med en FSF-gaveartikel

Kan købes i din afdeling eller i Kiosken på www.propel.dk, hvor der er flere varer

Vejledende pris eksklusiv eventuel fragt



Nøglering med indkøbsvognpolet 15,- kr.



Slipsenål 65,- kr.



Pennesæt 75,- kr.



Glas øl, rød, hvid, cognac: 39,- kr. Dram: 15,- kr.



Kaffekrus 45,- kr.



Keramikkrus 200,- kr.



Blazermærke 40,- kr.



Slips 100,- kr.



Karaffelsæt i gaveæske 295,- kr.



T Shirt, tryk for og bag, S,M,L,XL,XXL 90,- kr.



Pilotskjorte, hvid el. blå, S,M,L,XL,XXL 150,- kr.



Poloshirt, S,M,L,XL,XXL 200,- kr.



Cap, fleksibel 45,- kr.



Mulepose, tryk for og bag 50,- kr.



Regnjakke, S,M,L,XL,XXL 150,- kr.

Flyvevåbnets Soldaterforenings protektor: Hendes Majestæt Dronning Margrethe

Ærespræsident: Chefen for Flyverstabens Generalmajor Anders Rex

Landsformand

Næstformand

Forretningsfører

Jubilæumsudvalget

Redaktionsudvalget - Ansv. redaktør

PR-udvalget (fung)

Skydeudvalget

Effektudvalget

Redaktion af PROPEL

Leif Giebel, Blommevej 14, 8800 Viborg. Tlf.: 41 22 99 37, E-mail: LF@propel.dk

Helge Hoff, Lisedalsvej 40, 9200 Aalborg SV. - Tlf.: 98 18 61 82, E-mail: LNF@propel.dk

Elly Due, Krummevej 6, 4894 Øster Ulslev. - Tlf.: 60 71 14 16, E-mail: fsf@propel.dk

Arne Slej, Allerød Have 6, 2. tv., 3450 Allerød, Telefon 48 14 04 02, E-mail: jubilar@propel.dk

Ernst Kronvold Frederiksen, Højvangsalle 29, 8700 Horsens. - Tlf.: 40 833 466, E-mail: bladet@propel.dk

Ernst Kronvold Frederiksen, Højvangsalle 29, 8700 Horsens. - Tlf.: 40 833 466, E-mail: pr@propel.dk

Finn Schjoldager, Skelbækvej 35, 9800 Hjørring. Tlf.: 98 90 92 02, E-mail: skyd@propel.dk

Knud Bisgaard, Agertoften 3, 9460 Brovst. - Tlf.: 98 24 33 99, E-mail: eff@propel.dk

Ernst Kronvold Frederiksen, Højvangsalle 29, 8700 Horsens. - Tlf.: 40 833 466, E-mail: bladet@propel.dk

www.propel.dk - [Facebook.com/flyversoldater](https://www.facebook.com/flyversoldater) - E-mail: fsf@propel.dk