



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskeres Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>



E. Prins

DER VAR ENGANG EN FLYVEPLADS

Lundtofte Flyveplads 1916-1959

LYNGBY-BOGEN 1985

E. Prins

DER VAR EN GANG EN FLYVEPLADS

Lundtofte Flyveplads 1916-1959

Lyngby-Bogen 1985

Historisk-topografisk Selskab for Lyngby-Taarbæk Kommune

LYNGBY-BOGEN 1985

er udgivet af

Historisk-topografisk Selskab for Lyngby-Taarbæk Kommune.

Papiret er 120 g tonet Micha.

Sat og trykt hos A. Rasmussens Bogtrykkeri, Ringkøbing,
i 2000 eksemplarer.

ISBN 87-87298-13-9

ISSN 0107-7848

*Omslaget viser på forsiden en Cub-maskine over Eremitagesletten
og på bagsiden bygningerne på Lundtofte Flyveplads i 1938.*

Ved udgivelsen af denne bog har Bohnstedt-Petersen AS
ydet støtte til Danmarks Flymuseum.

Bikuben i Lyngby's Fond har ydet støtte til restaurering
af mindepladen for Lundtofte Flyveplads (jfr. s. 14-15).

INDHOLDSFORTEGNELSE

Forord	7
Indledning	8
I. DEL. TIDEN FRA 1916 TIL 1937	
Begyndelsen til Lundtofte Flyveplads	18
Jeff Hammelevs nedstyrtning	22
Frieses nedstyrtning 17.10.1918	30
Første Verdenskrig slutter	34
Dansk Luft Rederi	38
Opvisningerne på Lundtofte Flyveplads	43
Smugleraffæren og luftrederiets ophør	58
Perioden fra 1923 til 1926	66
Militær flyveskole igen. Det første flyverhold 1926	70
Undervisningen på Lundtofte Flyveplads	78
Flyverhistorier fra 1930-holdet	86
Nye flyvemaskiner – modernisering af uddannelsen	90
Flyveruddannelsen flyttes til Værløse	95
II. DEL. CUB AIRCRAFT CO. LTD. FRA 1937 TIL 1940	
Fra militær flyveplads til center for sportsflyvning	99
Min ansættelse som indflyver og flyvelærer i 1938	101
Piper Aircraft Co. og samlefabrikken i Lundtofte	106
Den første flyvemaskine samlet i Lundtofte	111
Sportsflyveklubben og Cub-Flyveklubben Activ	114
Flyvemaskiner til Finland og Belgien	121
Undervisning og opvisninger	133
Nye Cub-modeller	146
Reklamer for Cub-maskinerne	152
Anden Verdenskrig bryder ud	158

III. DEL.

TIDEN UNDER OG EFTER ANDEN VERDENSKRIG

Trafikflyvning fra Lundtofte Flyveplads 1940-1941	163
Episoder lige efter befrielsen	167
Militæret på Lundtofte Flyveplads igen	169
Lundtofte 1946-1949	174
Afviklingen af Lundtofte Flyveplads.	
Modelflyvning og svæveflyvning 1949-1959	178
Register	182

Forord

Det har taget en række år at samle materialet til denne bog. Til at begynde med var der kun tænkt på et foredrag til Dansk Flyvehistorisk Forening, som havde bedt mig derom, men det blev mig hurtigt klart, at der var vældigt meget stof gemt i det tema, som altså nu er kommet til at fylde en hel bog.

Hele tiden er der kommet nyt tekst- og billedstof til, og efterhånden måtte der så ske en udvælgelse. Derfor vil mange ældre læsere nok komme i tanker om både det ene og det andet, som de mener burde have været med. Til dem vil jeg sige, at tidsskrifter som f. eks. Flyv, Flyvehistorisk Tidsskrift og Veteranflyveklubben's blad sikkert med glæde vil modtage supplerende materiale i form af billeder og tekst. Hvad angår materiale, som har tilknytning til militæret, er Flyvevåbnets historiske Samling liebhaver – ikke mindst med henblik på ting til anbringelse på det kommende Danmarks Flyvemuseum, som denne bog er tilegnet.

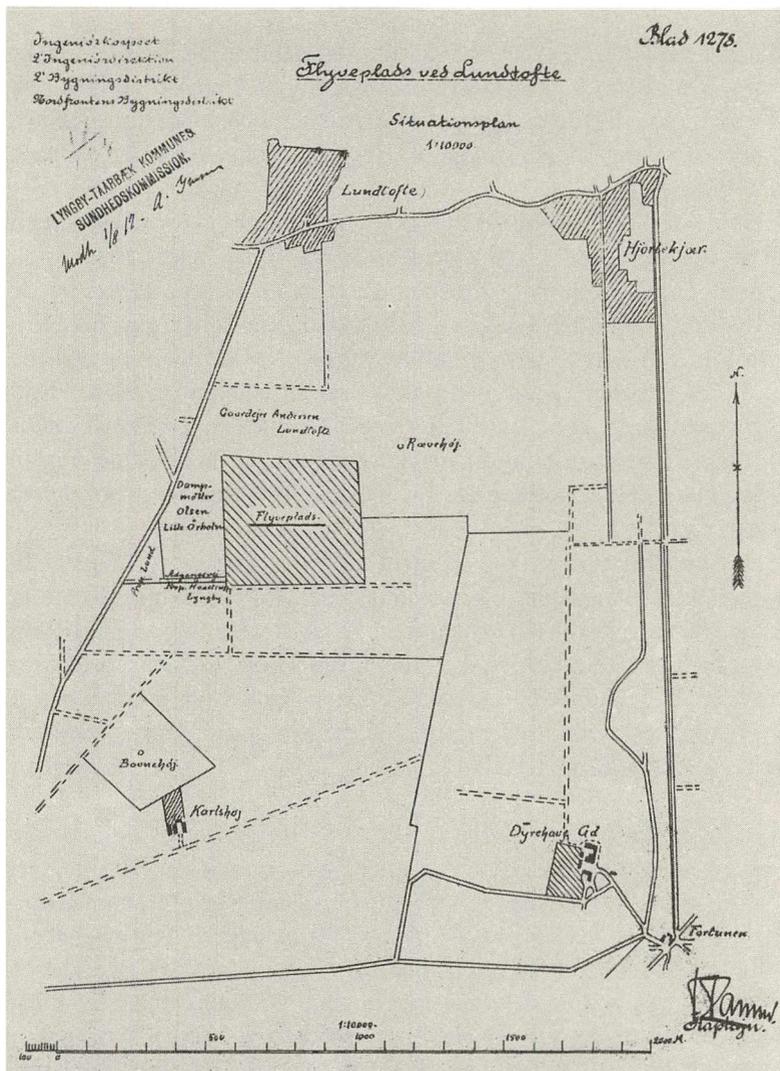
Der er mange, som har bidraget med oplysninger og billeder til bogen, og som jeg hermed retter min tak til. En helt uvurderlig støtte har jeg fået af lederen af Flyvevåbnets historiske Samling overassistent Lennart Ege, redaktør ved bladet Flyv Hans Kofoed, professor dr.techn. B. J. Rambøll, min gamle kollega Arne Svensson, lederen af Byhistorisk Samling for Lyngby-Taarbæk Kommune Jeppe Tønsberg og K. E. Danielsen, Aerodan Luftfoto.

Eigil Prins

Ved Eigil Prins' død i slutningen af 1984 forelå der et omfattende manuskriptmateriale til denne bog. E. Prins' medarbejdere, Lennart Ege og Hans Kofoed, påtog sig at afslutte manuskriptet, som Historisk-topografisk Selskab havde påtaget sig at udgive. For at koncentrere fremstillingen om Lundtofte Flyveplads er der ved den endelige redigering udeladt en del materiale om andre lokaliteter og om Danmarks tekniske Højskole, ligesom enkelte tidligere trykte passager er udeladt. Derimod er den sproglige formulering uændret. Det originale manuskriptmateriale findes nu i Flyvevåbnets historiske Samling.

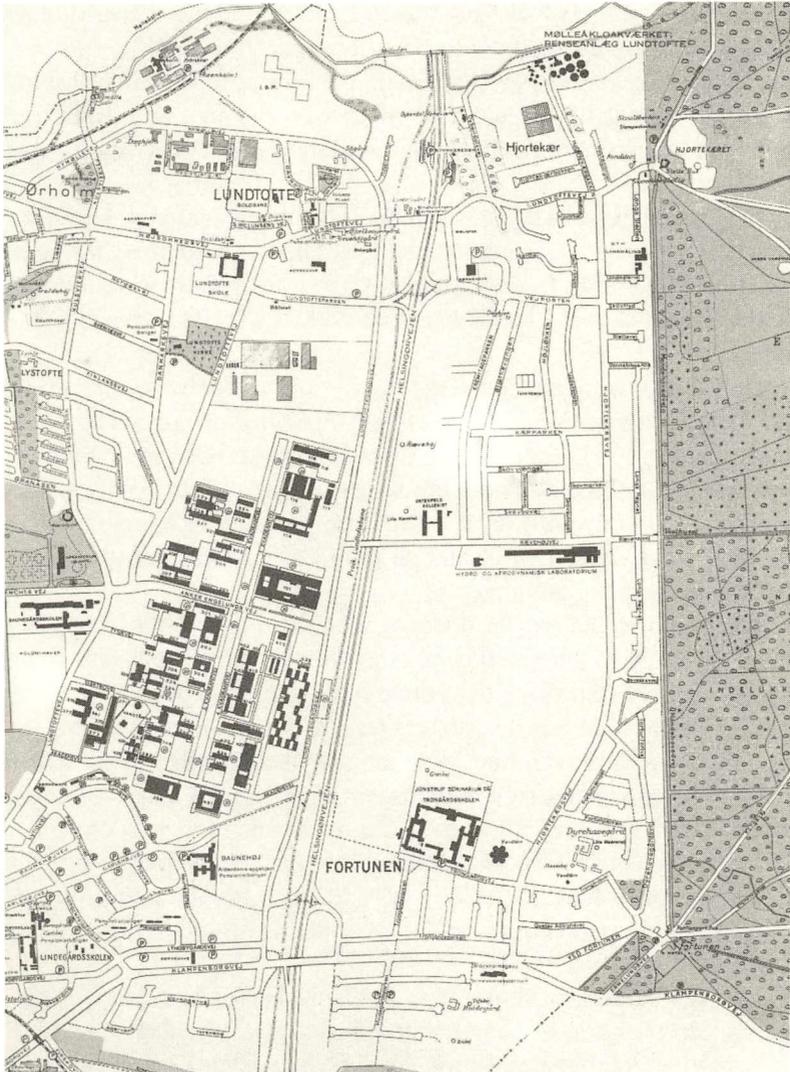
Jeppe Tønsberg

Indledning



Kort over Lundtofte Flyveplads og omgivelser i 1917.

Lyngby-Taarbæk Kommune



Kort over Danmarks tekniske Højskole og omgivelser i 1975. Lyngby-Taarbæk Kommune

Indledning

En dag, da jeg fra Lyngby kørte ud ad Lundtoftevej på vej til Ørholm, slog det mig, hvor meget der var blevet bygget og forandret i de seneste årtier – det var mig simpelthen ikke muligt at fastslå, hvor Lundtofte Flyveplads havde ligget. Det har været et sted inde til højre, hvor Danmarks tekniske Højskole nu ligger indpakket bag hække og træer.

Jeg lovede mig selv, at jeg ville få fat i et nyt og et gammelt kort over området, og prøve ved sammenligning at finde frem til noget fælles at gå efter. Det eneste faste holdepunkt lige i øjeblikket var Lundtofte Kirke, og hangarerne havde ligget ca. 1400 m. derfra i sydøstlig retning.

Denne uigenkendelighed af et terræn, hvor jeg før besættelsestiden havde min daglige dont både hverdage og helligdage, og færdedes så meget både gående, kørende og flyvende, chokerede mig, og tanke-rækken fortsatte med, at det faktisk er på høje tid, hvis nogen skal påtage sig at skrive om det liv, der rørte sig på den flyveplads, hvis område i dag ikke er til at ane på grund af jordarbejder, vejanlæg, bebyggelser og beplantninger.

I de ca. 45 år, der er gået siden jeg sidst slog mine volter i området, er så meget gået i glemmebogen, at jeg næppe ville være i stand til at skrive tilstrækkeligt til, at det kunne blive til en bog. Der melder sig også det spørgsmål, om det, der er at skrive om, er interessant nok, og et endnu vigtigere: om man er i stand til at skrive det på en sådan måde, at andre mennesker gider ofre tid på at læse det. Helst skulle de blive fængslede af indholdet og også gerne kunne more sig derover.

Jeg er dog overbevist om, at emnet Lundtofte Flyveplads i sig selv er så interessant, at det nok er værd at få nedfældet noget om på papiret, medens det endnu er muligt at få fat i førstehåndsberetninger.

En dag i 1961 tog luftfotograf K. E. Danielsen fra Aerodan Luftfoto en tur hen over det, der havde været Lundtofte Flyveplads. Det eneste, som han kunne identificere, var skolebygningen og den ene hangar – den anden var brændt nogle år tidligere under mystiske omstændigheder. Han har nok haft en fornemmelse af, at tiden var ved at løbe



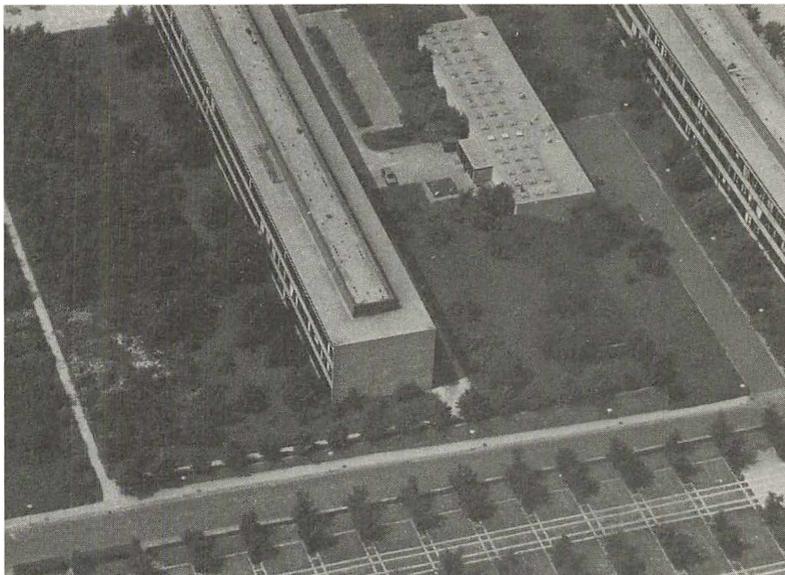
Det enestående fotografi af de sidste rester af Lundtofte Flyveplads taget i 1961 af Aerodan Luftfoto lige før skolebygningen og hangaren blev fjernet. Støttemuren står færdigstøbt i sin fulde længde, og mureren på stilladset er ved at lægge forskallingssten på. Der er otte meter mellem skolebygningens sydøstlige hjørne og støttemurens afslutning, hvor der i dag er indgang fra 2' Kvadrantvej til stien ved bygning 204.

Aerodan Luftfoto

ud for disse to bygningers eksistens. Faktisk faldt de for bulldozernes angreb kort tid efter.

Det billede, som han tog fra sit fly, og som bringes herover, viser til fulde, at hans anelser var berettigede. Hele vejen rundt om bygningerne er der jordarbejder i gang – overalt er flyttet om på jorden og foretaget planering, som har efterladt et ejendommeligt mønster af spor efter bulldozere og vogne. Lige øst for bygningerne ses støttemurene allerede rejst til den vej, som fra nord til syd skal løbe midt igennem hele det nye område, og bl.a. tjene til at afgrænse forskellige niveauer. Det er den vestlige stump af denne støttemur med den karak-

Indledning

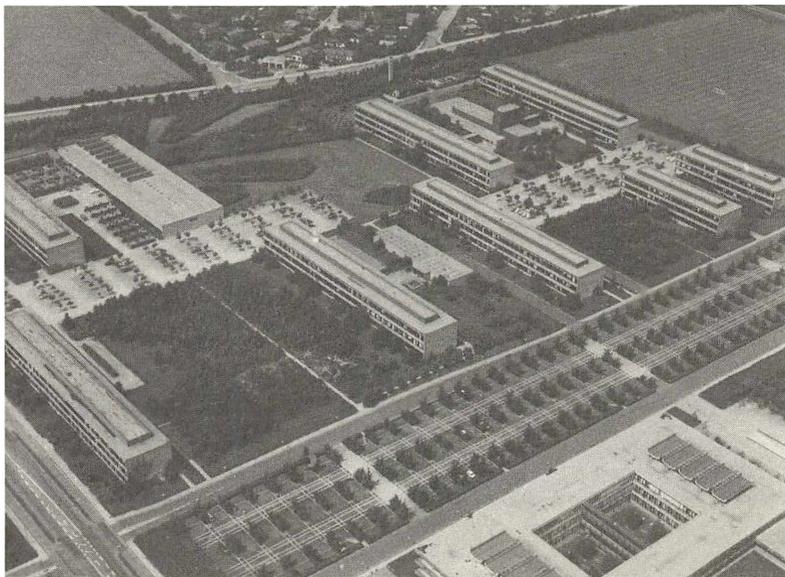


Nøjagtigt det samme sted som på det enestående fotografi, men 20 år efter i sommeren 1981. Der er plantet en række træer tæt op ad murens vestside, hvorfor muren ikke ses så skarpt som på fotografiet fra 1961. Indgangen fra 2' Kvadrantvej til stiområdet ved bygning 204 ses tv. i billedet, og der lå skolebygningen på Lundtofte Flyveplads. Aerodan Luftfoto

teristiske vinkelformede afslutning i den nordlige ende, og som ses passere tæt op ad de gamle bygninger i en vinkel på ca. 20°, der let kan genfindes på det nye kort over Danmarks tekniske Højskole lige øst for bygning 204.

Ved hjælp af dette enestående fotografi kan skolebygningens og hangarens helt nøjagtige placering i alt det nye påvises. Når de fik lov at stå så længe trods alle aktiviteterne rundt omkring, skyldes det, at skolebygningens lokaler blev anvendt til tegnestuer og hangaren til opbevaring af materialer og værktøj.

Nu ville det jo lige være sagen, at få taget et luftfotografi af det samme sted, som det ser ud i dag, og det var K. E. Danielsen ikke længe om at præsentere, og jeg skal love for, at det billede gav syn for



Samme sted som de to tidligere fotografier, men taget højere oppe, hvorved næsten hele Kvadrant 2 er kommet med. Midt i billedet er bygning 204, og øverst ses Lundtoftevej tværs hen over billedet og med sidevejene Granåsen t.v. og Danmarksvej lidt længere nede i Kvadrantvej. Disse to veje danner tilsammen den brede boulevard med spredt træbevoksning in mellem for parkering. Den store bygning nederst i højre del af billedet er bygning 101, som bl.a. rummer administration og kantine for 2000 personer.

Aerodan Luftfoto

sagen – landskabets forandring er slående (side 12). Det eneste, som er fælles for de to billeder, er de to støttemure og vejen derimellem. For en ordens skyld skal der gøres opmærksom på, at det nye billede er taget fra en lidt lavere højde end det gamle fra 1961, og det er grunden til, at målene på de to billeder ikke er helt ens. Detaljerne på det gamle billede er jo fortræffelige – man ser bl.a. tydeligt mureren, som står på stilladset ved nordenden af muren i færd med at lægge forskalingssten på.

Det havde kostet en del tid og arbejde og flere menneskers indsats for at nå så vidt, at stedet, hvor de gamle bygninger havde stået, var

Indledning



Lundtofte-veteranerne i DtH's kantine 101 ved mindeplade-højtideligheden den 14.12.1981. Personerne er fra venstre: Emil Damm, Peter Abkjær, Eigil Prins, Arne Svensson, Ludvig Bjarkov. Oberst Bjarkov er ved at demonstrere et venstresving med en Maurice Farman maskine. I forgrunden en tro model af bygningerne på Lundtofte Flyveplads.

A. Gitlesen, De Berlingske Omegnsblade A/S

blevet så nøje fastlagt, og så ville det også være rimeligt at få dette ordentligt markeret ved en passende mindeplade.

En sådan mindeplade viste sig imidlertid ikke at være sådan lige at gå til. Placeringen skulle der først være enighed om, og her var der først tale om anbringelse på en granitstander lige netop hvor skolebygningen havde stået, men den ville blive af ret små dimensioner og derfor ikke synlig nok. Så var østmuren af bygning 204 på tale, men her måtte en temmelig stor mindeplade anvendes, og den ville blive for dyr. Slutteligt valgtes selve støttemuren ud mod 2'Kvadrantvej, bag hvilken de gamle bygninger havde ligget. Danmarks tekniske Højskole gav tilladelse til opsætningen, og bronzestøberfirmaet Brdr. Grage ApS. gik i gang med opgaven. Det tog ret lang tid at omregne målene fra skitseforslaget, som var baseret på, at hvis støttemuren for-



Lundtofte-veteranerne efter afsløringen af mindepladen på 2' Kvadrantvej den 14.12.1981. Mindepladen viser grundridsene af de to hangarer og af skolebygningen samt af støttemuren, som er den mindepladen er sat op på. A. Gitlesen, De Berlingske Omegnsblade A/S

længedes med 8 meter mod syd, ville den netop tangere det sted, hvor den gamle skolebygning sydøstlige hjørne havde stået. Såvel grundridsene af de tre gamle bygninger som af den nye støttemur skulle nemlig med på mindepladen.

Danmarks tekniske Højskole kom til hjælp bl.a. med opsætningen af mindepladen på støttemuren ud for bygning nr. 204 på 2'Kvadrantvej. Den 14.12. 1981 kunne der så holdes en kort højtidelighed i glassalen til Danmarks tekniske Højskoles kantine i bygning nr. 101.

Blandt de fremmødte var bl. a. fem gamle Lundtoftéveteraner, som pressen forevigele. Et af billederne er taget i den flotte kantine 101 med en nøjagtig model af de gamle flyvepladsbygninger i forgrunden, bygget af Morten Grønbech. Til højre i billedet ses oberst L. Bjarkov, som kort tid forinden havde fejret sin 90 års fødselsdag, i færd med at

Indledning

demonstrere et sving med den Maurice Farman MF1, hvormed han og sergent H. A. Ehlers den 22.6.1917 landede på Lundtofte (mere herom senere). Ved siden af Bjarkov ses Arne Svensson, flyvelærer ved Cub Aircraft Co. Ltd. Næste mand er mig selv, Eigil Prins, flyveleder og indflyver ved samme firma. Derpå P. Chr. Abkjær, elev fra flyverholdet 1926. Helt til venstre er Emil Damm, elev fra flyverholdet 1928.

På udendørsbilledet ses mindepladen på sin plads på muren, og foran den de førnævnte fem gamle gutter. Lige før afsløringen blev der givet følgende orientering:

»Ved afsløring af mindeplade for Lundtofte Flyveplads mandag den 14. december 1981.

Den flyveplads, som engang lå her på dette sted, er af udviklingen blevet så totalt udslettet, at ikke den ringeste ting er blevet ladet tilbage for old-timers til erindring, eller for de unge til oplysning om det, der var engang.

Som det fremgår af Danmarks tekniske Højskoles kort, er området nu delt op i fire kvadranter med hver sit niveau – der er kort sagt flyttet rundt med tusindvis af kubikmeter jord, og således er ethvert spor af flyvepladsen væk.

Luftfotografering har i mange år været en stor støtte for arkæologer i deres søgen efter oldtidsbebyggelser, men den metode ville ikke have en chance for at finde, hvor Lundtofte Flyveplads lå.

Alligevel blev det en luftfotograf, som engang i 1961 tog et fantastisk billede, der skaffede muligheden for en nøjagtig stedfæstelse af bygningerne i forhold til alt det nye. Fotografiet blev faktisk fundet på et museum, og det viste den mur, hvorpå mindepladen er sat op, samt de gamle bygninger endnu på deres plads lige bag muren, og grundridsene af muren og bygningerne kunne således direkte fra fotografiet overføres til en mindeplade.«

For mange af de mennesker, som færdes på Danmarks tekniske Højskole i dag, må stedets glørværdige forhistorie sikkert have en vis interesse. Med mindepladen er der således for alle skabt et holdepunkt.

Med dens oplysninger om de gamle bygningers beliggenhed i forhold til det totalt ændrede landskabsbillede af i dag, er der ligesom lidt bedre mulighed for i fantasien at følge med i den historie, som nu skal tage sin begyndelse.

Nogen komplet historie bliver det ikke, bl.a. fordi flere andre har skrevet bøger og artikler, hvori Lundtofte Flyveplads omtales. Enkelte uddrag derfra kommer med i denne bog, idet der er stræbt efter at få mest muligt med fra de forskellige perioder. Imidlertid vil nogle læsere måske mene, at de ved en hel del, som også burde have været med. Jeg selv, som er i halvfjerdserne, vil imidlertid gerne se det foreliggende bragt på tryk, inden jeg risikerer det sidste udkald.

I. DEL. TIDEN FRA 1916 TIL 1937

Begyndelsen til Lundtofte Flyveplads

Det var premierløjtnant J. H. A. Hammelev, som startede det, der blev til Lundtofte Flyveplads. Som øvelsesleder ved Hærens Flyveskole på Kløvermarken (Christianshavns Fælle) – Danmarks første lufthavn – kørte premierløjtnant Hammelev personligt rundt i Københavns omegn, mod vest og mod nord, og vurderede mulige arealer til en ny flyveplads til afløsning af den gamle, der efterhånden som København voksede, blev noget af en prøvelse af flyve fra – både for piloterne og de omkringboende.

Under sin rekognoscering fandt Hammelev frem til tre emner: Ca. 21 tdr. land ved Lundtofte, ca. 14 tdr. land på Karlshøjplateauet og ca. 20 tdr. land vest for Mørkhøjgård.

Af disse tre områder gik Hammelev ind for de 21 tdr. land lidt syd for landsbyen Lundtofte. Hammelevs indberetning herom dateret 11.11. 1916 med udførlig begrundelse for at flytte flyveskolen og hans faglige bemærkninger i den forbindelse er herlig og spændende læsning. Dette for eftertiden så værdifulde dokument fandt redaktør Hans Kofoed efter megen søgen i Rigsarkivet, og det gengives i sin helhed:

Premierløjtnant H. A. Hammelev, Øvelsesleder ved Hærens Flyveskole.
Kjøbenhavn, den 11.11.1916.

Bemærkninger

i Anledning af de Dags Dato udførte Rekognosceringer af Terrain til Brug ved Øvelsesflyvning.

For at kunne bedømme de faglige Bemærkninger, der vil blive fremsat i Anledning af den udførte Rekognoscering, vil en forudgaaende Omtale af den nu havende Flyveplads – Christianshavns Fælle – være nødvendig.

Denne, der til Dato har været vor eneste Øvelsesplads ved Flyvning, er ikke egnet til Brug ved *Uddannelse af Elever*. Selve Fællede er ikke saa meget Skyld heri, selv om den kun paa ca. $\frac{1}{4}$ af Omraadet er virkelig anvendelig til Landingsøvelser, idet de ca. $\frac{3}{4}$ af

Fælleden er saa ujævn og opkørt, at Flyvemaskinerne udsættes for Havari ved Landing. Den egentlige Grund til dens Uanvendelighed ligger i Flyvepladsens nærmeste Omgivelser, der overalt er af en saadan Art, at Nødlanding uden for Fælledens Grænse er forbunden med Livsfare og Fare for Ødelæggelse af Maskinerne. Under de første Elevflyvninger, der foregaa som Kurveflyvning inden for Fælledens Omraade og i ringe Højde er der ingen Fare paa Færde; denne fremtræder først, naar den videre Uddannelse i Spiralnedgang paabegyndes, idet Frygten for ikke at kunne dirigere Maskinen ind paa Pladsen gør Eleverne nervøse, hvilket atter medfører Usikkerhed i Styringen og Havari i Landingen. For uddannede Militærflyvere er Pladsen god nok, saalænge der anvendes Maskiner, hvis Flyvehastighed ikke overstiger 110-120 km/Timen, men selv for disse Flyvere har Pladsens Omgivelser bevirket, at de i Tilfælde, hvor Motoren ikke i Starten har virket tilfredsstillende, har maattet udføre farlige Manøvrer for at holde Maskinen inden for Flyvepladsens Omraade. Da man imidlertid vanskelig finder ideelle Flyvepladser, kan det siges, at Christianshavns Fæled er egnet til Start-, Landings- og Øvelsesplads for Militærflyvere, men uegnet til Øvelsesflyvning med Elever og ved Øvelsesflyvning med Maskiner, hvis Flyvehastighed overstiger ca. 120 km/Timen. En eventuel Planering af hele Fælleden vil selvfølgelig betyde en Fordel, men vil ikke ændre de anførte Anker mod Fælleden som Øvelsesplads for Elever.

At de anførte er begrundede, viser bedst følgende *Opgørelse*:

Skolemaskinen – Maurice Farman – har lidt *helt Havari 3 Gange* efter Spiralnedgang, udført fejlagtigt af Frygt for at komme uden for Pladsen
delvis Havari 7 Gange

en Gang Landing mod Telefonledningen paa Kystvejen

en Gang Landing mod Amagerbanens Plankeværk

to Gange Landing mod Barrieren foran Hangarerne

en Gang Landing i Kolonihaverne ved Amagerbanen

en Gang Landing i et af Fælledens Vandhuller og

en Gang Landing i Voldgraven N. f. Kløvermarksvej

Øvrige Maskiner

delvis Havari 3 Gange

en Gang Landing i Strandkanten ved Strickers Batteri

en Gang Landing i Kolonihaverne ved Kløvermarksvej og

en Gang tørnet mod Amagerbanens Plankeværk.

Disse Havarier vilde sikkert være undgaaet, hvis man havde haft en frit beliggende Øvelsesplads, og at de ikke har medført Tab af Menneskeliv, maa betragtes som et usædvanligt Held. I de anførte Tilfælde er tilmeldt ikke nævnt de Landinger i Flyvepladsens nærmeste Omgivelser, som ikke har medført Havari paa Maskinen.

I de nævnte Forhold maa ogsaa søges Grunden til, at Uddannelsen af vore Flyvere er bleven stærkt hæmmet ved den Ventetid, der er medgaaet til Nyfremstilling og Reparation af Skolemaskinerne.

Der er ingen Tvivl om at Uddannelsen af Flyvere vil kunne foregaa baade hurtigere

Begyndelsen

og mere rationelt, hvis der anvises Skolen en *frit beliggende Øvelsesplads*. En hurtig Forøgelse af Antal Militærflyvere er tilmeldt for Tiden særlig paakrævet.

Det har været paatænkt, at henlægge de omhandlede Øvelsesflyvninger til Eksercerpladserne ved de faste Øvelseslejre, men denne Udvej er ikke formaalstjenlig, dels af Hensyn til de paagældende Pladers ujævne Terrainforhold og dels af Hensyn til den Fare, man vilde udsætte de paa Eksercerpladsen værende Militærpersoner for.

De Dags Dato udførte *Rekognosceringer* omfatter:

Ca. 21 Tdr. Land V. f. Lundtofte

Dette Terrainomraade er forholdsvis plant og frit beliggende mellem aabne Marker, og der menes ikke at være Udsigt til Bebyggelse af det omgivende Terrain. Arealets Størrelse og Form er udmærket egnet for *Øvelsesflyvning med Elever* og ganske særlig egnet for *Flyvning med Jagere*. Pladsen ligger passende afsides, saa man af den Grund undgaar Sammenstimlen af Tilskuere, hvilket ogsaa spiller en væsentlig Rolle. Endvidere er Afstanden fra Kjøbenhavn saa ringe, at man undgaar tidsspildende Transporter af Materiel og Personer, og netop ved Øvelsesflyvning med Elever maa man regne med en stadig og intim Forbindelse med Flyvepladsens Værksteder.

Ca. 14 Tdr. Land paa Karlshøjplateaue

Dette ligger delvis frit, men Terrainet er mere bakket end ved Lundtofte og Gaarden Karlshøj med en til denne førende Stærkstrømsledning vil være til delvis Gøne ved Øvelserne. I Mangel af det bedre Terrain er dette dog meget anvendeligt og kan sikkert faas til Leje. Pladsen ligger forholdsvis nær ved alfar Vej og nær Lyngby og derfor ikke at foretrække fremfor Terrainet ved Lundtofte.

Ca. 20 Tdr. Land V. f. Mørkhøjgaard

Hele Terrainet V. f. Mørkhøj vilde egne sig ypperligt til Øvelsesplads, idet dette Terrain paa det nærmeste opfylder de Betingelser, der maa stilles til samme, men da Mørkhøjgaards Ejer ikke vil udleje det Terrainomraade, der er bedst egnet til Øvelsesplads, er man henvist til at leje en Strimmel Jord ca. 200 M. bred, paa hvis hele ene Langside findes Jordvold med levende Hegn; paa den modsatte Langside vil der til næste Sommer gro Havre, der er farlig for Landing. Terrainet vil dog med Udbytte kunne benyttes til næste Sommer og er naturligvis langt at foretrække frem for Christianshavns Fælled.

Resultatet af de udførte *Rekognosceringer* konkluderer i følgende Forslag:

1. Køb af Terrainet ved Lundtofte, idet øjeblikkelig Leje af samme ikke kan anbefales, da de ca. $\frac{3}{4}$ af Omraadet henligger i Pløj, hvilket dog ved eventuelt Køb vil kunne jævnes.
2. Leje af Markerne ved Karlshøj.
3. Leje af Markerne V. f. Mørkhøj.

sign.

Hammelev.

Det næste der foreligger om flyvepladsplanerne er en skrivelse fra krigsministeriet, som lyder således:

KRIGSMINISTERIET
Kjøbenhavn, den 5.3.1917

A.I.K. 438/1917
D 318

Til Overkommandoen.

Efter Modtagelsen af Overkommandoens Skrivelse Fl. 5 af 24.1 d.A. meddeler Krigsministeriet herved med Tilslutning fra begge Rigsdagens Finansudvalg sit Samtykke til, at der ved Lundtofte erhverves et Areal til Brug som Flyveplads af ca. 22 Ha's (ca. 40 Td. Lands) Størrelse til en Pris af indtil 2000 Kr. pr. Td. Land, og man stiller i denne Anledning følgende Beløb til Raadighed for Armeingeniørkommandoen paa forventet Tillægsbevilling, Sikringsstyrken, nemlig:

- Til Flyvepladsens Erhvervelse ca.	80.000 Kr.
- Til Arealets Besaaning med Græs og til Adgangsvej indtil	9.700 Kr.
- Til Opførelse af en Barakke med Vagtlokale og forskellige for Undervisningen nødvendige Rum indtil	20.000 Kr.
- Til Opførelse af 2 Dobbeltthangarer indtil	80.000 Kr.

189.700 Kr.
signeret
P. Munch

Allerede den næste dag sender Overkommandoen den citerede skrivelse videre med følgende påtegning:

Tilstilles Armeingeniørkommandoen med Anmodning om at afslutte Købet af det omhandlede Areal, og bringe dette i passende Stand samt om at lade de omhandlede Bygninger opføre efter Forhandling med Flyverskolen med Hensyn til Beliggenhed og Indretning.

Overkommandoen Proviantgaarden den 6.3.1917.

Dette var altså resultatet af premierløjtnant Hammelevs indberetning af 11.11.1916, som ad den sædvanlige kommandovej havnede på højeste sted. Som det fremgår, drejer det sig nu om 40 tdr. land. Set med nutidige øjne synes denne sag at være rutschet hurtigt igennem bevillingsmaskineriet. Nu må man imidlertid huske på, at dette skete midt under den Første Verdenskrig, hvor alle nok kunne se det indlysende i flyveskolens udflytning til Lundtofte.

Jeff Hammelev

22/6	8m	M.F.1	4-6 om 24/6 Skjult vedlyst flyvning for hundeløbe for Jantzen med Bjarkov's skand. V
23/6	8m	M.F.1	4-6 om 23/6 skjult vedlyst V flyvning fra hundeløbe om Bjarkov's skand. V
23/6	8m	---	6-8 om 23/6 letskyt vedlyst
24/6	7.10	---	Start til flyvebane S
24/6	7.15	---	Landing i " " " "
24/6	7.20	---	Start fra " " " " med Res hvide
24/6	7.25	---	Landing i Res hvide
24/6	7.30	---	Start om Flyvepladsen
24/6	7.35	---	Landing paa Flyvepladsen
24/6	7.40	---	Start til Res hvide fra hvide V
24/6	7.45	---	Start til Res hvide fra hvide V
24/6	7.50	---	Start til Res hvide fra hvide V
24/6	7.55	---	Start til Res hvide fra hvide V
24/6	8.00	---	Start til Res hvide fra hvide V
24/6	8.05	---	Start til Res hvide fra hvide V
24/6	8.10	---	Start til Res hvide fra hvide V
24/6	8.15	---	Start til Res hvide fra hvide V
24/6	8.20	---	Start til Res hvide fra hvide V
24/6	8.25	---	Start til Res hvide fra hvide V
24/6	8.30	---	Start til Res hvide fra hvide V
24/6	8.35	---	Start til Res hvide fra hvide V
24/6	8.40	---	Start til Res hvide fra hvide V
24/6	8.45	---	Start til Res hvide fra hvide V
24/6	8.50	---	Start til Res hvide fra hvide V
24/6	8.55	---	Start til Res hvide fra hvide V
24/6	9.00	---	Start til Res hvide fra hvide V
24/6	9.05	---	Start til Res hvide fra hvide V
24/6	9.10	---	Start til Res hvide fra hvide V
24/6	9.15	---	Start til Res hvide fra hvide V
24/6	9.20	---	Start til Res hvide fra hvide V
24/6	9.25	---	Start til Res hvide fra hvide V
24/6	9.30	---	Start til Res hvide fra hvide V
24/6	9.35	---	Start til Res hvide fra hvide V
24/6	9.40	---	Start til Res hvide fra hvide V
24/6	9.45	---	Start til Res hvide fra hvide V
24/6	9.50	---	Start til Res hvide fra hvide V
24/6	9.55	---	Start til Res hvide fra hvide V
24/6	10.00	---	Start til Res hvide fra hvide V
24/6	10.05	---	Start til Res hvide fra hvide V
24/6	10.10	---	Start til Res hvide fra hvide V
24/6	10.15	---	Start til Res hvide fra hvide V
24/6	10.20	---	Start til Res hvide fra hvide V
24/6	10.25	---	Start til Res hvide fra hvide V
24/6	10.30	---	Start til Res hvide fra hvide V
24/6	10.35	---	Start til Res hvide fra hvide V
24/6	10.40	---	Start til Res hvide fra hvide V
24/6	10.45	---	Start til Res hvide fra hvide V
24/6	10.50	---	Start til Res hvide fra hvide V
24/6	10.55	---	Start til Res hvide fra hvide V
24/6	11.00	---	Start til Res hvide fra hvide V
24/6	11.05	---	Start til Res hvide fra hvide V
24/6	11.10	---	Start til Res hvide fra hvide V
24/6	11.15	---	Start til Res hvide fra hvide V
24/6	11.20	---	Start til Res hvide fra hvide V
24/6	11.25	---	Start til Res hvide fra hvide V
24/6	11.30	---	Start til Res hvide fra hvide V
24/6	11.35	---	Start til Res hvide fra hvide V
24/6	11.40	---	Start til Res hvide fra hvide V
24/6	11.45	---	Start til Res hvide fra hvide V
24/6	11.50	---	Start til Res hvide fra hvide V
24/6	11.55	---	Start til Res hvide fra hvide V
24/6	12.00	---	Start til Res hvide fra hvide V

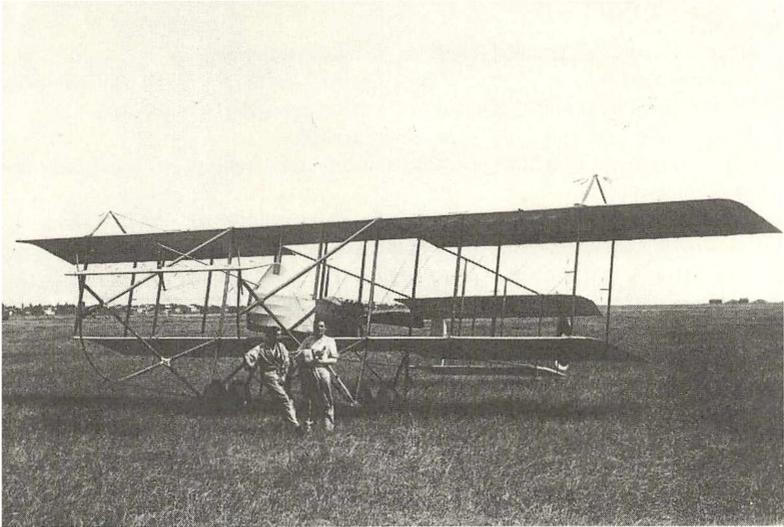
Flyvejournel 1914-17
(se teksten).

Flyvevåbnets historiske
Samling

Jeff Hammelevs nedstyrning

Så rykker vi frem til den 22. og 23.6.1917, hvor der igen foreligger noget skriftligt om Lundtofte Flyveplads. Det var Flyvevåbnets historiske Samling, som sendte mig et blad fra en flyvejournel, hvoraf det fremgik, at landinger havde fundet sted på flyvepladsen.

Oberst Bjarkov var passager i M.F.1 (Maurice Farman), og han har jo skrevet en bog med erindringer fra et langt liv i flyvningens tjeneste, så det kunne da være, at hans bekendte »datamat« kunne svare på nogle spørgsmål, som straks trængte sig på ved læsning af flyvejournalens få stikord (Ludvig Bjarkov: Kløvermarkens lykkelige flyvere med deres skrabede fly, 1973). Altså for jeg i blækkhuset og stillede nogle spørgsmål, og vedlagde en fotokopi af den spændende side. Jeg skal love for, at jeg fik et svarbrev fra Bjarkov, der var alle pengene værd – hør bare:



Maurice Farman Maskine. 2-sædet skolefly konstrueret af Sociéte Henri & Maurice Farman i Frankrig. Motor: 70 HK Renault (100 HK Mercedes). Tomvægt: 450 kg. Maks. flyvehastighed 85 km/t. Det var M.F.1, som købtes i Frankrig i 1913, medens M.F.2, M. F.3 og M.F.4 byggedes af Tøjhusværkstederne – den sidste udgik i 1926.

Flyvevåbnets historiske Samling

22.9.1981.

Kære Prins,

Jeg har gennemført mit noget rodede arkiv for at finde støtte for hukommelsen og dermed en chance for at svare på dine spørgsmål ang. forhold og hændelser i flyvningens oldtid – derfor min ugelange tavshed. Hvorledes har du forøvrigt fundet frem til M.F.1's flyvejournal?

Har du været i forbindelse med Lennart Ege i Vedbæk? Han kan skaffe svar på næsten ethvert spørgsmål om personer, materiel, hændelser o.s.v. inden for dansk flyvning (vel især den militære flyvning) fra Flyvevåbnets historiske Samling, som han er chef for, og som er ret omfattende, takket være Ege's ivrige opsporing og indsamling af »oldsagerne«.

Du kan svare, når vi træffes igen.

Flyvejournalen, hvorfra dit udmærkede fotoaftryk stammer, har formentlig siddet i en lille lærredslomme anbragt (som alle andre flyvejournaler i de respektive fly) i den Maurice Farman – M. F. 1 – som startede fra Kløvermarken den 22.6.1917 med sergent H. A. Ehlers som pilot og sergent Ludvig Bjarkov som navigatør og time-keeper ved

Jeff Hammelev

den forestående hastighedsprøve på tidligere anvendt bane mellem Dyrehaven og Lundtofte fly-plads.

Mauricen landede på Lundtofte fly-plads efter 40 min. flyvning.

Her var netop landet en H. F'er – Henri Farman – ført af premierløjtnant Hammelev og med en menig flyversoldat (dengang benævnt: arbejdssoldat) som passager.

Prml. Hammelev var Hærens Flyveskoles øvelsesleder.

Der var yderligere et par fly på pladsen – samt en lille skare uniforms- og civilklædte personer ankommet pr. bil.

Denne stimlen sammen ad luft- og landeveje har ikke gjort noget stort indtryk på mig, for jeg husker ikke anledningen, og det er nærmest gættteri, når jeg skriver, at der foregik en slags indvielse af flyvepladsen og rejsegilde for de to hangarer – som formentlig har været smykket med de obligatoriske kranser på bygningen. – I Hærens Bygningstjenestes arkiver findes sikkert data for opførelsen af de to hangarer og beboelsesbygningen.

Det var en varm sommerdag – i flyvejournalen har Ehlers noteret: »4-6 m NØ, skyet, roligt«, og kort tid efter landingen trak mørke tordenskyer op, og luften følte lummer og elektrisk.

Af frygt for, at et uvejr – torden- og stormskyer – skulle bryde løs og afskære os fra at returnere til Kløvermarken, afbrød Hammelev »mødet« og startede for hjemflyvning for at nå et vigtigt møde. Vi andre blev, så ham starte og afventede opklaring af vejret.

Hammelev blev fanget af uvejret ved Ermelunden og forsøgte at nødlande på en af Hvidegårds marker, men landingsproceduren mislykkedes (formentlig tab af hastighed i en (for) snæver halvspiral), og H. F'en styrtede fra lav højde.

Hammelev blev dræbt – den menige slap med hårde kvæstelser, men kunne efter et længere hospitalophold udskrives som helbredt – blev efter udløbet af sin tjenestetid ansat ved værkstederne.

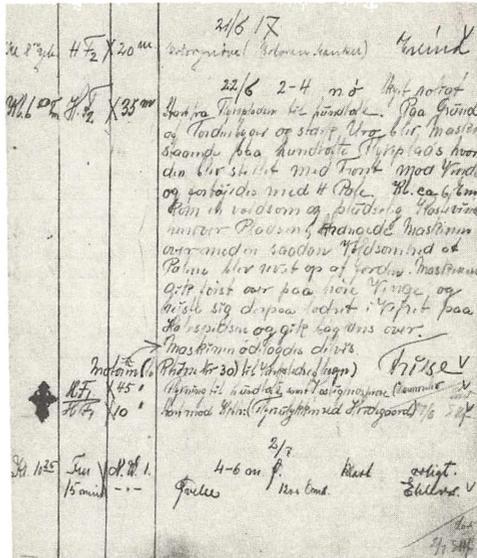
Hvilken mission havde M.F.1, spørger du? Hvis det foran anførte er rigtigt, skulle besætningen deltage i åbning af Lundtofte Flyveplads og foretage en hastighedsprøve – muligvis som afslutning på indflyvning af flyet efter dets opbygning ved værkstederne efter stort havari.

Og ulykken ved Hvidegård forklarer, hvorfor M.F.1 overnattede på Lundtofte og ligesom de øvrige fly først returnerede den følgende dag, den 23.6. 1917. [...]

Ludvig Bjarkov.

Så kommer endnu et blad fra en journal frem fra arkiverne. Efter indholdet at dømme, ser det ud til at være en slags dagbog for flyvninger fra Kløvermarken, som oftest blot benævnt Flyvepladsen. Der figurerer nemlig tre forskellige maskiner på bladet: Maurice Farman = MF1, og Henri Farman = HF1 og Henri Farman = HF2. Teksten er i høj grad alarmerende. For den 22.6.1917 kommer først en redegørelse af premierløjtnant G. Friese – som efter 35 min. flyvning var landet på

Flyvejournale for Kløvermarksgruppen 1916-18 med omtale af begivenhederne på Lundtofte Flyveplads 22.6. 1917. Flyvevåbnets historiske Samling



Lundtofte med HF2 – om vejrets udvikling i løbet af dagen, og som kulminerede med hans maskines delvise ødelæggelse trods det, at den var tøjret til fire pæle. Friese skriver, at den blev stillet med front mod vinden – altså i startposition, hvilket kan have medvirket til, at maskinen rev sig løs, og det kan da godt være, det var af dette havari, at man høstede den erfaring, altid at stille en maskine med halen mod vinden ved stærk blæst – så bliver den af vinden trykket mod jorden.

For komplettering af journalen den dag har en anden indført bemærkningerne om Hammelev's flyvning til Lundtofte med HF1 og senere tilbageflyvning, som efter ca. 10 min. flyvning endte med nedstyrtningen ved Hvidegård, sådan som også Bjarkov beretter i sit brev. Til yderligere markering har vedkommende t.v. for teksten tegnet et kors.

Hvidegård findes stadig med en del af de grønne marker grænsende lige op til Ermelunden og til Klampenborgvej, medens hovedparten af jorden er udstykket og i dag udgør et smukt villakvarter.



Premierløjtnant J. H. A. Hammelev, initiativtager til etableringen af Lundtofte Flyveplads. Hammelev er i fuldt reglementeret flyverpåkledning. I højre hånd holder han de forede læderhandsker og under venstre arm læderhelmen med flyvebriller. Det uldne halstørklæde og læderfrakken gav god beskyttelse i de åbne maskiner. Frakkens krave har på hver spids en vinge. Ridebenklæder og ridestøvler var praktiske til flyvning – de gav mindst mulighed for de forskellige håndtag og dimser til at hage sig fast i noget. Billedet er taget på Kløvermarken, og efter påkledningen at dømme, kunne det godt være taget før starten til overdragelseshøjtideligheden på Lundtofte Flyveplads den 22. Juni 1917.

Flyvevåbnets historiske Samling

Kaptajn L. Bjarkov, da han i 1936 var min chef ved 1' Jagereskadrille.

Flyvevåbnets historiske Samling.



Fra endnu en kilde – mekaniker Thorup, som havde sit virke på Kløvermarken – gives følgende beskrivelse i bogen »25 Års Flyvning ved Hæren« om Hammelev's skæbnesvangre flyvning til Lundtofte den 22.6. 1917, som dermed opridses et billede af dagens hændelse, som den tog sig ud for de mennesker, der befandt sig på startstedet (25 Aars Flyvning ved Hæren. 1937):

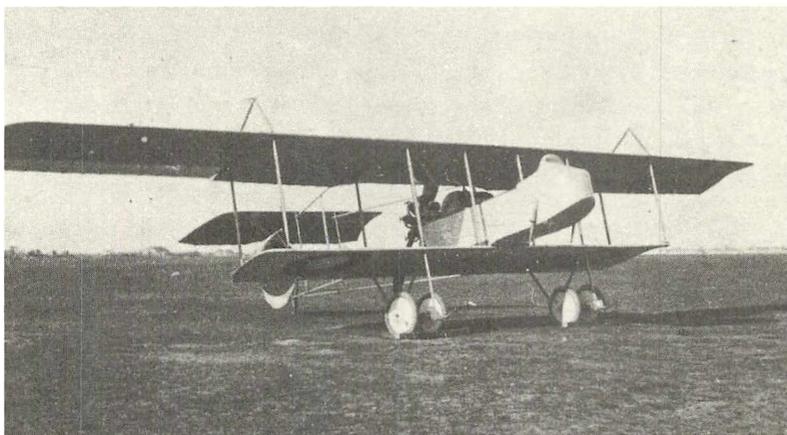
En smuk Sommermorgen skulde 5 Maskiner flyve fra Kløvermarken til Lundtofte. En af dem, en Svensker (Henri Farman fremstillet i Sverige), skulde Premierløjtnant Hammelev føre, og Mekaniker C. Olsen skulde flyve med ham.

Jeg havde afprøvet Motoren og efterset Apparatet, og alt var i Orden, da Hammelev kom. Han var en meget rolig og vel afbalanceret Mand, men den Morgen forekom det mig, at et eller andet optog ham stærkt. Han gik rundt om Maskinen et par Gange, og stod nu og da stille og saa frem for sig uden at se paa noget bestemt. Jeg spurgte ham, om der var glemt et eller andet. »Nej« sagde han, »det er der ikke, men,« tilføjede han ligesom for sig selv, »Kvinder er nu mærkeligt overtroiske,« og lidt efter henvendt til mig: »Ja, tænk, min Kone drømte i nat, at jeg sammen med nogle Fugle fløj hen over vort Hus, og saa pludselig faldt jeg ned og var død. Naa, nu gaar jeg lige op og ringer hjem, at jeg om et Øjeblik vil flyve hen over vort Hus og vinke ned, og saa starter vi.«

Jeff Hammelev



Premierløjtnant Hammelev's havarerede Henri Farman maskine ved Hvidegård, den 22.6.1917. Flyvevåbnets historiske Samling



Henri Farman Maskine. 2-sædet skolefly konstrueret af Societé Henri & Maurice Farman i Frankrig. Motor: 80 HK Gnome (90 HK Thulin). Tomvægt: 350 kg. Maks. flyvehastighed 100 km/t. Det var H. F. 1, som købtes i Frankrig i 1913, medens H. F. 2 og H. F. 3 købtes i Sverige fra Södertälje. Udgået 1919. Flyvevåbnets historiske Samling

Premierløjtnant Hammelev havde ellers altid et venligt Smil tilovers for den, han talte med, men den Morgen var Smilet ikke fremme.

Nogen tid efter Starten trak et Uvejr op, og Regn og Hagl piskede ned. Midt i Uvejret hører vi en Motor brumme og faar øje paa en Jager, som lægger an til Landing. Vi skynder os ud for at hjælpe til ved Indkørslen i den stærke Storm, der efterhaanden havde faaet en orkanagtig Karakter. Det var Cowboy (kaptajn M. H. Kofoed-Jensen), og idet han stiger ud, siger han: »Jeg tror, de Herrer morer sig skidt.« Et øjeblik efter kimede Telefonen: »Hammelev styrtet ned og dræbt, Mekaniker Olsen haardt kvæstet.«

Da Koch overbragte Fru Hammelev det tunge Budskab, modtog hun ham med ordene: »Jeg ved, hvad De kommer for.«

Det var sørgeligt, at vi mistede denne omgængelige og retfærdige Mand, som vi alle holdt saa meget af, og til hvem alle kunne betro sig med Tillid.

Premierløjtnant Jeff Hammelev var ved sin død 35 år, og havde en lang militær uddannelse bag sig. Han var yderst aktiv inden for dansk militær flyvning, hvilket bl. a. fremgår af hans initiativ til etablering af Lundtofte Flyveplads. I november 1916 udarbejdede han forslag til bestemtere, præcisere og mere omfattende indflyvningsprøver, hvilket forslag kom til at danne grundlag for nye bestemmelser til anvendelse når flyvemaskinernes egenskaber skulle prøves i praksis.

Det var også Jeff Hammelev som – efter at løjtnant Ekmann i februar 1917 foretog en uheldig hjemflyvning fra Nyborg med H F 1 i mørke – foranledigede, at det besluttedes, at hver maskine skulle udstyres med fartmåler, hældningsmåler, belysningsmidler til hjælp til landing om natten og redningsveste, samt at motorernes karburatorer skulle ændres, så de kunne funktionere tilfredsstillende ved lav temperatur. Det har nok taget en rum tid inden alt dette er blevet bevilget og udført – det blev sikkert lidt efter lidt – men det er tankevækkende, hvor primitive flyvemaskinerne hidtil havde været uden dette udstyr.

Til minde om denne for dansk flyvning meget værdsatte mand, er en vej senere blevet opkaldt efter ham nemlig *Jeff Hammelevs Allé*, en sidevej til Oberst Kochs Allé ved Kastrup Station og Kastrup Havn.

Hvad angår mekaniker Olsen, så blev han kendt indenfor dansk flyvning. Det var C. J. C. Olsen, der senere blev forfremmet til maskinofficiant, og som sådan var den mekaniker, der fulgte med kaptajn A. P. Botved på den berømmelige flyvning til Tokio og tilbage i 1926.

Frieses nedstyrning

C. J. C. Olsen boede i en periode til og med 1933 i skolebygningen på Lundtofte Flyveplads.

Frieses nedstyrning 17.10.1918

I tiden der fulgte, er Lundtofte Flyveplads jævnlgt blevet benyttet som led i øvelser, der udgik fra Kløvermarken, som fortsat blot benævnes Flyvepladsen.

En sådan øvelse, men af noget større omfang, fandt sted den 17. oktober 1918 under deltagelse af seks maskiner. I den anledning var premierløjtnant Førslev, løjtnant Yde og mekanikerne C. Olsen og H. Olsen samt tøjhuskonstabel no. 745 Friis-Hansen kørt til Lundtofte i automobil. Flyvemaskinerne var:

N & W jager Nr. 1 ført af sgt. Bjarkov

N & W jager Nr. 3 ført af sgt. Erlind

N & W jager Nr. 4 ført af prml. Sætter-Lassen

N & W jager Nr. 6 ført af prml. Friese

H. F. 3 ført af lt. Larsen (passager prml. Zimsen)

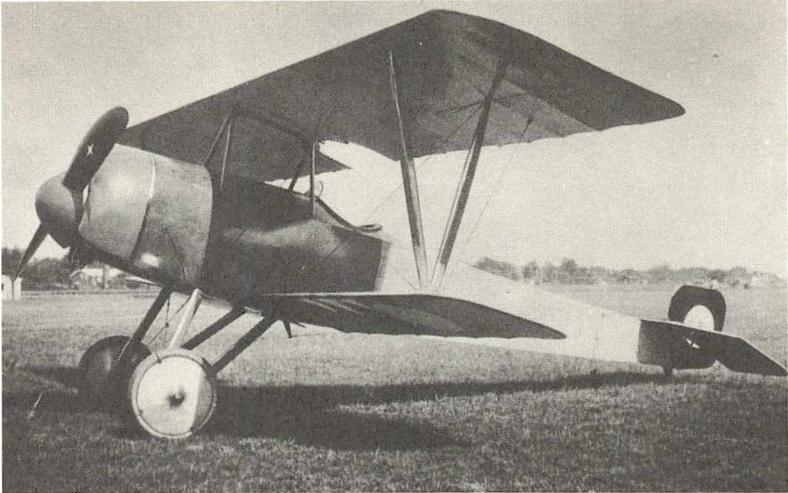
M. S. 1 ført af prml. Jacobsen

Det fremgår af jagernes journal, at der efter øvelsens afslutning under tilbageflyvningen til Kløvermarken (Flyvepladsen) skete en ulykke, idet prml. Friese med N & W jager nr. 6 styrtede ned ved Ravnholm og dræbtes på stedet.

Der foreligger en fire sider lang indberetning om ulykken dateret 18.10. 1918, underskrevet af oberst J. P. Koch, en skrivelse fra kommandanten i København samt en udskrift af Københavns Garnisonsjurisdiktions justitsprotokol – ialt otte maskinskrevne sider med detaljeret beskrivelse af omstændighederne ved ulykken.

Nogle uddrag fra Koch's indberetning skal citeres her, idet flere øjenvidner afgiver deres forklaring. Disse forklaringer afviger en del fra hinanden. Koch beretter, at foruden syv militærpersoner, hvoraf fire piloter på pladsen, var der også et halvhundrede civile personer, som fulgte flyvernes start.

Løjtnant Yde var den af flyverne, der først lagde mærke til at der var noget galt med premierløjtnant Friese's maskine. N & W 6 maskinen



Nielsen & Winther jager byggedes af A/s Nielsen & Winthers Aeroplanafdeling på Blegdamsvej i København. Motor: 90 HK Thulin A. Tomvægt: 350 kg. Maks. Flyvehastighed 150 km/t. I 1917 leveredes seks af disse maskiner til Hæren – Nr. 1 til 6 – men på grund af motorens ringe driftssikkerhed skete der flere havarier, hvorfor de i 1919 fik flyveforbud, og senere ophuggedes de.

Flyvevåbnets historiske Samling

gik lodret ned fra 1200-1400 m. højde, tog derefter horisontal retning mod Eremitagen, atter lodret, men opadgående retning og derefter vandret retning mod vest. I sidstnævnte retning begyndte maskinen at rotere langsomt med solen om sin længdeakse. Kort efter faldt maskinen lodret ned under vedvarende rotation. Under den sidste del af faldet forsvandt maskinen bag en bakke; sammenstødet med jorden kunde ikke ses. Løjtnant Yde mener bestemt at have set, at planerne allerede under retningen mod Eremitagen dannede udpræget V-form (N & W planer ligger normalt nøjagtig i forlængelse af hinanden).

De øvrige beretninger varierer m. h. t. den nedstyrtende maskines rotationsretning, men maskinen var altså gået i spin. Mere afvigende er beretningen om forløbet set fra luften, som sergent Erlind beskriver det – med indledning af Koch:

Frieses nedstyrting



Premierløjtnant G. Friese erhvervede militært flyvecertifikat nr. 15 i 1916, og var blandt de piloter, der deltog i luftøvelser, som udgik fra Kløvermarken med Lundtofte Flyveplads som mellemlandingsplads, hvor i nærheden han mistede livet. Her ses han fordrive ventetid med at nulre pladshunden Elg, der var almindeligt elsket af alle på Kløvermarken.

Flyvevåbnets historiske Samling

Sergent Erlind, der var startet fra Lundtofte med N&W3 kort efter premierløjtnant Friese, passerede N&W6 i ca. 300 m afstand. N&W3 havde da ca. 900 m højde; N&W6 ca. 800 m. Sergent Erlind var straks klar over, at der var noget galt med N&W6; han anspændte derfor sin opmærksomhed for at forstå, hvad der foregik. Hans beskrivelse lyder således:

N.&W.6 styrtede lodret ned under langsom hvirvlende bevægelse, dog således, at halen stedse var højere end propellen. Han så udtrykkelig efter, hvorledes planerne stod, og hævder bestemt, at de var på plads og i normal stilling. Han fulgte med øjnene maskinen, lige til den slog mod jorden og har ikke kunnet se noget, der tydede på brud af planerne. Sammenstødet med jorden fulgtes af en røgsky som af en eksplosion. En sådan har dog ikke fundet sted.

Umiddelbart efter nedstyrtingen kørte premierløjtnant Førsløv, løjtnanterne Larsen og Yde, begge mekanikerne og konstabel 745 i automobilen til nedstyrtningsstedet. Premierløjtnant Zimsen løb derhen over markerne.

Kl. 4,50 nåede bilen ulykkesstedet. Premierløjtnant Friese var da allerede taget ud af maskinen af Peter Nielsen og Valfred Johansen af Ravnholm pr. Lyngby samt af fru

Sørensen, elektricitetsværket i Holte, og lå død på marken. Der var på dette tidspunkt ringet efter Falck af en af de civile.

Premierløjtnant Førslev gik straks ind på Ravnholm Garveri for at telefonere til Flyveskolen, hvis chef gav ordre til at premierløjtnant Friese skulle køres til Garnisons-sygehuset i Kjøbenhavn. Løjtnanterne Larsen og Yde, de to mekanikere og konstabel Friis-Hansen blev ved den ødelagte maskine.

De nævnte personer hævder alle sikkert, at maskinen var trængt ca. ½ meter ned i jorden; en del af halen med højderor var ubeskadiget, resten var totalt ødelagt. Alle har navnlig lagt mærke til, at højderor og sideror var ubeskadigede.

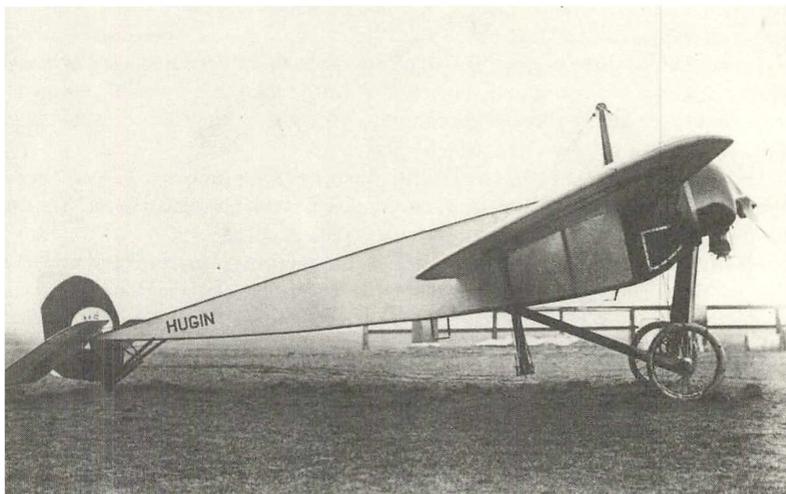
Pludselig brændte maskinen, uden at nogen af de militære personer eller mekanikere ved, hvorledes ilden opstod. Benzinbeholderen var sprængt, så det må have været benzindampe ved den havarerede maskine. En brændende tændstik eller en bortkastet cigaretstump kan have tændt ilden. Hverken de militære personer eller mekanikerne røg. Der var 150 à 200 civile personer til stede.

Det kan betragtes som udelukket, at premierløjtnant Friese af fri vilje skulle have indladt sig på looping, tønding eller andre lignende kunstflyvningsmanøvrer, da han, ligesom alle flyverne, vidste, at jagerne ikke er byggede med sådanne manøvrer for øje, og at det derfor måtte være tvivlsomt, om de kunne svare til det præs, kunstflyvningen fremkalder. På den anden side er det usandsynligt og lidet stemmende med ulykkens forløb, at en af de bærende konstruktioner *under normal flyvning* skulle give efter på en sådan måde, at maskinens flyveevne kompromitteredes. Skolen må under disse forhold anse det for ikke usandsynligt, at premierløjtnant Friese under flyvningen er blevet ramt af et pludseligt ildebefindende af en så alvorlig art, at han har tabt kommandoen over maskinen. En obduktion ville under disse forhold muligvis være på sin plads.

Indberetningen er signeret J. P. Koch. Den senere obduktionserklæring siger, at der ikke er forefundet sikre tegn på sygdom hos afdøde.

Blandt de tidligere nævnte seks maskiner, som startede mod Lundtofte den 17.10.1918 var en Morane Saulnier M.S.1. Som navnet angiver, var den af fransk oprindelse, og var på licens bygget af AB Enoch Thulins Aeroplanfabrik i Landskrona. Som så mange af hærens maskiner dengang var den financieret af indsamlede midler. Det drejede sig om en kreds af forsvarsvenlige kvinder på Sjælland, som gik rundt med indsamlingslister. De fik samlet 18.000 kr., som de med en adresse den 7.10.1915 sendte til Hærens Overkommando. Dette fik en anden kreds af forsvarsvenlige kvinder i Jylland til at gøre det samme – de fik indsamlet 20.000 kr. Hærens Overkommando takkede for pengene, som anvendtes til køb af 2 stk. Morane Saulnier monoplaner, som leverede

Første Verdenskrig slutter



Morane Saulnier maskinen HUGIN. Ensædet øvelsesmaskine. Oprindelse: Firma Morane Saulnier, Frankrig. Bygget på licens af AB Enoch Thulins Aeroplanfabrik, Landskrona. Motor: 50 HK Gnome. Tømvægt: 370 kg. Maks. flyvehastighed: 135 km/t.

Flyvevåbnets historiske Samling.

des fra førnævnte fabrik i oktober 1915 og juni 1916. Maskinerne blev døbt M. S. 1 »Hugin« og M. S. 2 »Munin«. Navngiverne må have været godt inde i nordisk mytologi. Hugin og Munin var Odin's to ravne, der hver morgen fløj ud fra hans skuldre for at vende tilbage og berette for ham, hvad der foregik i verden – netop rekognosceringsmaskiners opgave.

Første Verdenskrig slutter

Ikke engang eet år efter at byggeriet på Lundtofte Flyveplads var meldt klar til brug, var der nogen, som i fuldt alvor havde lagt detailleerede planer om bygningernes bortsprængning og alt opretstående som store træer nedlagt. Det var Arméingeniørkommandoen som stod bag dette, og årsagen var den, at der i tilfælde af en mobilisering skulle skaffes frit skudfelt, ikke bare her, men talrige andre steder også.



C. J. C. Olsen og hans kone boede i skolebygningen på Lundtofte Flyveplads til sidste militærflyverhold udklækkedes i 1933. Den her viste L. V. G. maskine, med den til maskinofficiant udnævnte C. J. C. Olsen stående ved siden af og med tillemor i cockpittet, kan være en havarist efter en hård landing, hvorunder bardunerne er blevet trykket i ulave. Så var det jo praktisk, at teknikeren boede på stedet og kunne give den en kærlig omgang.

Flyvevåbnets historiske Samling

Under den Første Verdenskrig var Sikringsstyrken indkaldt, og de mange forter og militære anlæg, som dengang fandtes rundt om hele København, f. eks. Garderhøjfortet, var bemandede og intakte, og det var fra disse anlæg, at der skulle være frit skudfelt. Heldigvis blev der ikke gjort brug af forslaget. Tidspunktet var jo også ret fremskredent – kun ca. 2½ måned til våbenstilstandens indgåelse.

Nu skulle man tro, at den herlige flyveplads, som man med så stor entusiasme havde set frem til at tage i brug, snart ville blive befolket med flyvelærere og flyveelever fra Hærens Flyveskole – at flyveskolen fra Kløvermarken ville flytte på landet, men det skete ikke før otte år senere. Årsag?

Første Verdenskrig slutter

Den Første Verdenskrigs rædsler hørte endeligt op med underskrivelsen af våbenstilstandsbetingelserne i jernbanevognen i Compiègne – skoven nær Paris den 11.11 1918, og så hed det »aldrig mere krig«. Der startedes faktisk en pacifistisk forening med dette navn, hvis formål var at bekæmpe anvendelsen af våbenmagt.

Efter krigsafslutningen begyndte man at afvikle de forskellige skyttegravsstillinger og afmontere de mindre betonanlæg hele vejen rundt om København. Selv i dag findes imidlertid flere af disse anlæg endnu rundt om i skovene godt groet til – f.eks. ved Klampenborgvej i Ordrup Krat og i Ermelunden ved Ermelundsvej. De er rester fra Københavns Nordfront, hvori også indgik et omfattende oversvømmelsessystem, hvis effektivitet afhang meget af sluserne ved Frederiksdal, ved hjælp af hvilke vandstanden i Furesøen og Farumsøen m. fl. kunne styres. Derfor blev disse sluser sat under skarp bevogtning. Jeg husker fra mine drengeår, at der på bakken oven for Frederiksdal, omtrent hvor »Jægerhuset« ligger, på den modsatte side af Nybrovej var anlagt skyttegrave, hvorfra man kunne beherske området omkring sluserne, som der var dobbeltvakter ved.

Det militære udstyr fra disse anlæg blev nu bl.a. opmagasineret midlertidigt i den ene af hangarene på Lundtofte Flyveplads, hvilket også angav, at interessen eller nok snarere den økonomiske baggrund på det tidspunkt stod på nul.

Hele forsvarssystemet under fællesbetegnelsen Københavns Nordfront er detaljeret beskrevet af fabrikant A. N. Hvidt i Lyngby-Bogen 1962.

Hvad skete der da med den fine flyveplads? Jo – den blev såmænd lejet ud til en privatmand i sommeren 1919. De nærmere omstændigheder var følgende:

Den hollandske flykonstruktør Anthony G. Fokker, som ejede Fokker-fabrikken i Schwerin, der havde leveret nogle af Første Verdenskrigs kendteste tyske krigsfly, som bl.a. blev anvendt af »Den røde Baron« Manfred von Richthofen, ønskede at se at slippe ud af det slagte Tyskland med så meget som muligt af vigtigt grej fra fabrikken, og også at medbringe færdige maskiner i størst muligt omfang. Tysk krigsmateriel skulle ellers have været ødelagt.

Fokker havde forskellige følere ude for at finde ud af, hvorledes han kunne få sine værdier ud af Tyskland. En af hans medarbejdere hr. Markscheffel fik kontakt med den senere så kendte danske militærflyver daværende løjtnant John Foltmann, som fik forelagt de planer Fokker havde, gående ud på at finde en egnet flyveplads med faciliteter i Danmark. Foltmann skriver i sin bog følgende herom (Kaptajn Foltmann fortæller. Udgivet af Hans Kofoed, FLYV's Forlag 1964):

»Jeg talte med flyveskolens chef daværende oberstløjtnant Koch om sagen, og han rådede mig til at tage Fokkers repræsentant med ud for at se på Lundtofte Flyveplads, der lå ubenyttet hen. Hr. Markscheffel forsikrede, at når pladsen var fundet, ville resten gå af sig selv, og virksomheden ville højst sandsynligt antage meget store internationale dimensioner, idet der også var tale om at lægge Fokkers flyvemaskinfabrik på den samme plads.

Da flyvepladsen ved Lundtofte, der ejedes af Krigsministeriet, blev fundet egnet til formålet, blev der truffet den aftale, at jeg skulle leje den af Krigsministeriet. Jeg slog mig sammen med kaptajn E. Sætter-Lassen, der som flyver og tekniker var særlig egnet til at gå med i ledelsen af den projekterede flyveskole, som jo også skulle omfatte fremstilling af flyvemateriel. Ved velvilje fra flyveskolens chef og krigsministeriet lykkedes det mig privat at leje hele flyvepladsen med beboelsesbygning og hangarer, og det meddelte jeg Fokkers repræsentant, som var meget glad for det opnåede resultat.

Derefter hørtes aldrig nogen sinde et eneste ord mere, hverken fra hr. Markscheffel eller fra Fokker til trods for gentagne henvendelser, og en skønne dag kunne man læse i bladene, at Fokker havde flyttet hele sin virksomhed til Holland. De store planer faldt til jorden, og dér stod jeg tilbage med en stor flyveplads – foruden de økonomiske forpligtelser, jeg var gået ind på. Den eneste sikre indtægtskilde var salget af hør, når pladSENS sparsomme græs var blevet slået«.

Ifølge Versailles-traktaten måtte Tyskland fremtidig kun have en hær på 100.000 soldater, men hverken U-både eller krigsfly, så man forstår godt Fokker's bestræbelser for at finde en løsning til en fremtidig eksistens.

Der er næppe nogen tvivl om, at det lå hollænderen Anthony Fokkers hjerte nærmest at flytte sin fabrik til sit eget land. Det lykkedes ham da også med lodder og trisseværk at få listet et helt godstog lastet med grej fra fabrikken ud af Tyskland og ind i Holland, hvor han opbyggede en ny fabrik ved Schiphol Flyveplads i nærheden af Amsterdam. Og derfor blev John Foltmann ladt i stikken.

Dansk Luft Rederi



L.V.G. B III. 2-sædet skolefly bygget af Luft-Verkehrs-Gesellschaft-m.b.H., Berlin-Johannisthal. Motor: 120 HK Mercedes. Tomvægt: 805 kg. Maks. flyvehastighed: 120 km/t. På billedet ses en lille anordning på stiveren ud for pilotens hoved. Det er hastighedsmåleren, som er anbragt uden for propellens slipstrøm. Flyvevåbnets historiske Samling

Dansk Luft Rederi

Men John Foltmann lod sig ikke slå ud, og noget viste sig, hvorom han i sin bog skriver følgende:

Til alt held viste der sig en anden mulighed for at udnytte pladsen. I sommerens løb havde direktør Henrik Tholstrup importeret et antal udmærkede flyvemaskiner, som han havde købt i Tyskland, og da det kneb med at skaffe plads til maskinerne, etablerede vi et samarbejde, der resulterede i starten af A/S Dansk Luft Rederi. Det var i august 1919. Selskabets ledelse kom foruden mig selv til at bestå af militærflyveren løjtnant Axel Rasmussen og senere også af nuværende oberst Bjarkov. Flåden udgjordes af 3 stk. L.V.G. BIII og 2 stk. Fokker DVII, hvortil senere kom 2 stk. Rumpler CI.

Allerede ved starten havde Dansk Luft Rederi planlagt et omfattende program, som efterhånden blev udvidet med flere aktiviteter. Flyveopvisninger med kunstflyvning og akrobatiske øvelser efter ameri-

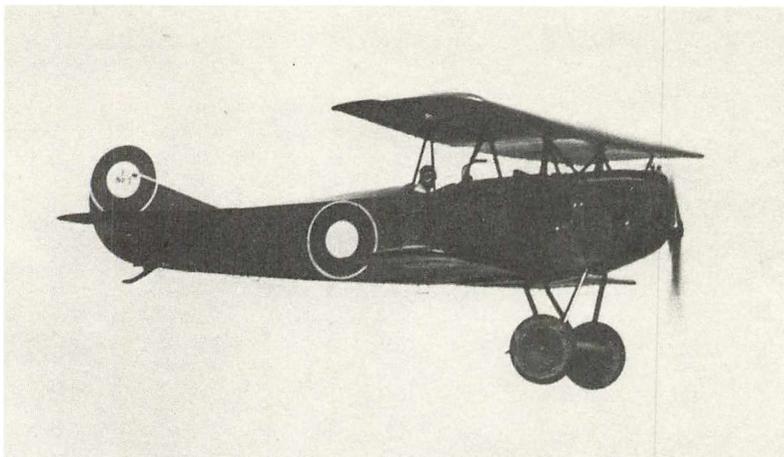


Rumpler CI. Som allerede anført, fik A/s Dansk Luft Rederi også to Rumpler CI maskiner, som havde følgende data: 2-sædet recognosceringsfly bygget af Rumpler Werke G.m.b.H. Berlin-Johannisthal. Motor: 160 HK Mercedes. Tomvægt: 790 kg. Maks. flyvehastighed: 160 km/t. I pilotsædet L. Bjarkov, bagest kaptajn Herschend og frue på vej til kirke for at blive viet.

SAS' billedsamling

kansk forbillede ville være noget, som kunne trække folk til. Det skulle foregå ikke blot fra Lundtofte, men også rundt omkring ved provinsbyerne, og da gerne i forbindelse med andre aktiviteter såsom udstillinger og byfester, som arrangørerne ville være interesserede i som ekstra trækplaster. Sådanne arrangementer viste sig at få en vældig god dækning af pressen. Opvisningerne skulle kombineres med rundflyvninger, hvor mange mennesker kunne få deres luftdåb, og det var jo noget aldeles enestående dengang.

Foltmann havde den opfattelse, at hvis man ville have at vide, hvordan det er at flyve, så skal man ikke spørge flyvere og heller ikke de mere helbefarne passagerer på luftruterne, men derimod de mennesker, der for første gang i deres liv har været oppe på en rundflyvning. For de fleste af dem har en flyvetur haft noget af eventyrets glans over sig; det har været noget, de enten ikke rigtigt turde binde an med, ikke



Fokker D VII. 1-sædet jager bygget af Fokker, Schwerin (v. Lübeck). Motor: 160 HK Mercedes. Tomvægt: 700 kg. Maks. flyvehastighed: 190 km/t. – Den af de allierede mest respekterede tyske jagermaskine var Fokker D VII, som blev sat ind i krigen i april 1918. Den kunne stige hurtigere end de bedste af de allieredes maskiner og var usædvanlig manøvreedygtig. De to Fokker D VII, som Dansk Luft Rederi fik i 1919 var forsynede med 185 HK B.M.W. motor, og kunne bl.a. præstere større hastighed og stigeevne, hvorfor de var fortræffelige til kunstflyvning ved de mange flyveopvisninger. Flyvevåbnets historiske Samling

havde råd til, eller måske ikke havde lejlighed til at prøve, men som de inderst inde alligevel længtes efter at opleve, indtil drømmen en skønne dag er gået i opfyldelse. De mennesker, sagde Foltmann, kan fortælle om, hvordan det er at flyve.

Af ^{Ås}Dansk Luft Rederi's mange aktiviteter skal også nævnes skoleflyvning, nedkastning af reklamesedler, taxifyvning, ruteflyvning (på forsøgsbasis) og avisflyvning til provinsen.

Instrumenteringen i datidens flyvemaskiner var yderst beskednen – bl.a. var mangelen af kompas følelig. Foltmann fik flere gange stillet det spørgsmål, hvordan flyverne i det hele taget bar sig ad med at finde vej under ugunstige vejrforhold. Så røbede han den blandt flyvere almindeligt kendte hemmelighed, at man simpelthen med et kort i skødet under flyvningen prøvede at følge en jernbanelinie. Skete det så,



En af Dansk Luft Rederi's L.V.G. maskiner under klargøring til en tur – det er Bjarkov i skjorteærmer siddende på kanten af det åbne passager-cockpit. Jernstigen, som ses på siden af maskinens krop, var specialudstyr beregnet for passagerer, så de lettere kunde komme ombord. Flyvevåbnets historiske Samling

at man kom i tvivl om, hvorvidt man nu fulgte den rigtige jernbanelinie eller ej, så gik man bare så lavt ned, at man kunne læse, hvad der stod på perronskiltene. Hvis det passede med kortet, var man endnu ikke kommet ud af kurs. Det var en lidt primitiv navigationsmetode, men den var bombesikker.

At det var meget småt med bevillinger til militærflyvning, fremgik af den lejekontrakt, som Foltmann indgik med Krigsministeriet, da han lejede Lundtofte Flyveplads. Der blev nemlig indføjet følgende passus i kontrakten: »Den private Flyveskole forpligter sig til at antage enhver tjenestgørende dansk Militærflyver, imod at de hermed forbundne Udgifter til Benzin, Olie og Reparationer godtgøres«.

En officiel bekræftelse på at Dansk Luft Rederi nu var en realitet, blev bragt af Dagens Nyheder den 10.9.1919:

Dansk Luft Rederi

Akts. Dansk Luft Rederi med Direktør Tholstrup som Leder og tre af Hærens Flyvere: Foltmann, Sætter-Lassen og Rasmussen i Bestyrelsen er nu en Kendsgerning. Aktiekapitalen er foreløbig 60.000 Kroner.

Selskabet raader over 5 »L. V.G.« Maskiner og har Flyveplads paa Lundtofte.

Der er kommet Masser af Forespørgsler, blandt andet fra en estisk Officer, om at blive uddannet – hvilket koster 3000 Kroner pro persona.

Den tidligere nævnte passus i lejekontrakten medførte, at adskillige af de tjenstgørende militærflyvere fik lejlighed til at supplere deres uddannelse ved flyvning med de moderne flyvemaskiner, som Dansk Luft Rederi disponerede over.

Dette mærkelige forhold skyldtes, at en kommission havde foranlediget, at flyvning med maskiner udrustede med Gnome-, Monosou-pape-, Thulin- eller Argus-motorer blev forbudt i foråret 1919 på grund af disse motorers ringe driftssikkerhed, som havde forårsaget så mange nedstyrtninger.

De gode muligheder for at købe de udmærkede, billige maskiner, som de stater, der havde deltaget i krigen, solgte ud af i store mængder, havde myndighederne i Danmark ikke benyttet sig af.

Som følge af det førnævnte flyveforbud var danske militærflyvere meget småt flyvende, og der kunne ikke være tale om at indkalde nye elevhold, før materiellet blev forøget, og det var der ikke penge til foreløbig.

Tværtimod skete der afskedigelser, og det skrev Politiken den 1.10.1919 følgende om:

Indskrænkningen af Hærens Flyvevæsen har haft til Følge, at følgende militære Flyvere har modtaget deres Opsigelse: Premierløjtnant Koefoed-Jensen, Løjtnant Rasmussen, Løjtnant Gundel, Sergent Rasmussen, Sergent Bastian, Korporal Erlind og Korporal Steinbeck. Koefoed-Jensen og Bastian gaar tilbage til deres militære Afdelinger; de øvrige Flyvere søger over i civilt Erhverv.

De tilbageværende militærflyvere skulle – som anført i den tidligere omtalte lejekontrakt – have videre træning hos Dansk Luft Rederi. Denne træning skulle nu til at begynde, hvilket Berlingske Tidende den 5.9.1919 bringer følgende notits om:

Lundtofte Flyver-Institution. – Nu aabner den. – Efter hvad vi erfarer, staar nu Lundtofte-Flyveprojektet foran sin Virkeliggørelse. Idag eller imorgen begynder Flyvnin-

gerne derude, og Skolen aabner sine Porte under Ledelse af Hübricht, som specielt vil forestaa den videre Uddannelse af Militærflyverne. I en Samtale, som vi i gaar havde med Løjtnant Foltmann – der sammen med Militærflyverne Sætter-Lassen og Rasmussen samt Direktør Tholstrup udgør Lundtofte-Konsortiet – ønskede denne sin Udtalelse forleden om Skolen præciseret derhen, at hvad Staten maatte yde af Benzin og Olie til Militærflyvernes Uddannelse, selvfølgelig kun vil blive anvendt hertil.

En supplerende bekræftelse på, at militærflyverne nu er rigtigt i gang på Lundtofte bringer Dagens Nyheder den 3.10.1919 som følger:

Flyvningerne. Militærflyverne uddannes paa »L. V. G.'erne«. – Dansk Luft Rederi har i de sidste Dage haft sine første militære Elever i Luften med Start fra Lundtofte Flyvepladsen. Da Hæren jo kun lejlighedsvis raader over brugbar Maskine, skal Militærflyverne lære at føre Luftrederiets »L.V.G.'er«. Foreløbig har Løjtnant Foltmann, der leder Lundtofte-Flyveskolen, haft Premierl. Førstlev, Løjtnanterne Herschend, Botved og Falkmar, Sergeanterne Johanssen og C. C. Larsen med paa »L. V. G.'erne«, der er forsynet med Dobbeltstyring.

Det var åbenbart en del af eliten af de daværende danske militærflyvere, som således fik mulighed for at vedligeholde deres flyvning og udvide den med andre og mere moderne maskiner.

Opvisningerne på Lundtofte Flyveplads

Dansk Luft Rederi gjorde sig store anstrengelser, for at gøre sig bekendt ude i befolkningen ved at gøre programmet sensationelt, og derved få pressen til at skrive derom. Den 18.10.1919 skriver Dagens Nyheder:

Et nyt og farligt Trick i Luften. – Et nyt Trick paa Flyvningens Omraade har et Par af vore Militærflyvere og den tyske Chefmekaniker Bölter, der er knyttet til Dansk Luft Rederi, tænkt at anvende.

Et Aeroplan gaar til Vejrs med en Rebstige hængende under sig. Et andet Aeroplan, paa hvilket Luftakrobaten Bölter har anbragt sig ude paa Planet, stryger tæt ind under den første Maskine, og Bölter vil saa søge at faa fat i Rebstigen og klatre op i den anden Maskine.

Det er selvfølgelig en yderst farlig – og derfor ikke helt forsvarlig – Leg; men i Amerika er den udført – og gaaet godt. Og nu tænker Flyverne paa Lundtofte Aerodromen som sagt paa at ville gøre Forsøget.

Om det bliver allerede i Morgen er ikke godt at sige – der kræves bl.a. yderst roligt Vejr til denne vovelige Luftakrobatik. Men Flyverne Løjtnant Foltmann og Sergeantene



Teksten til dette billede er hentet fra bogen »Foltmann fortæller« (Kaptajn Foltmann fortæller. Udgivet af Hans Kofoed, FLYV's Forlag 1964): »Vi fandt på at arrangere en række mere eller mindre halsbrækkende akrobatnumre i luften. Vovehalsen, der skulle give publikum den spænding, det gerne ville have, var en af vore mekanikere, tyskeren Bölter, der havde været flyvemekaniker under hele krigen, og som ikke gik af vejen for noget som helst. Han stillede sig op på overplanet af maskinen, holdt fast i et tov, der var bundet til planbukken, og stod der som en romersk kører, der farer arenaen rundt i sin vogn.«

Thv. Larsen. Byhistorisk Samling for Lyngby-Taarbæk Kommune

Erlind og Bjarkov vil i alle Tilfælde vise Kunstflyvning i Morgen Eftermiddag ved 2-3 Tiden over Lundtofte Aerodromen hver med sin Maskine, bl.a. vil Bjarkov udføre looping-the-loop med Fokker-Jageren.

Et spændende intermezzo i Dansk Luft Rederi's aktiviteter var besøget af den store franske passagermaskine »Goliath«, som kom til Danmark på en demonstrations-turné, og herunder også benyttede Lundtofte Flyveplads.

»Goliath« fik en glimrende omtale i aviserne, og bl.a. Dagens Nyheders flyvejournalist »Rane« benyttede superlativer som luftkæmpen

»Goliath«, kæmpeaeroplanet, luftomnibussen og en af verdens største flyvemaskiner, da han i bladet den 14.8.1919 gav en lang omtale i begejstrede vendinger om dette nyeste produkt fra Farman-fabrikken dagen efter landingen på Kløvermarken, der jo dengang var Danmarks internationale lufthavn (toldvæsen og politi kunne tilkaldes).

Maskinen var startet fra Farman's flyveplads ved Versailles den 12.8.1919 med mellemlanding ved Utrecht, hvor man overnattede. Næste dag fortsattes så til København, hvor man landede på Kløvermarken, og man havde da tilbagelagt 1150 km. med en flyvetid på 8¾ timer. Det giver en jordhastighed på 131 km/t. Pilot var major d'Or, og mekanikeren hed Leclerc.

Der var forberedt et særligt hangartelt til »Goliath«en – det bestod af to almindelige hangartelte i forlængelse af hinanden, for de faste hangarer var ikke nær store nok. Det viste sig imidlertid, at dette specielle hangartelt var nogle tommer for lavt, så den første nat måtte maskinen stå på åben mark. På fotografiet af »Goliath« kan man se bardunerne til hangarteltet samt stigen, som var rejst for at få teltåbningen gjort højere.

De nærmere oplysninger om denne interessante maskine var følgende: Farman F.60A »Goliath«. Passagermaskine med plads til 14 personer hvoraf 1 pilot, 1 mekaniker og 12 passagerer i magelige kurvestole. Motorer: 2 stk. Salmson hver på 260 HK. Tomvægt: 2.900 kg. Nytte-last: 2.500 kg. Fuldvægt: 5.400 kg. Spændvidde: 26,50 m. Længde 14,77 m. Planareal 161 m². Maks. flyvehastighed: 170 km/t. Pris: 170.000 francs.

Inden for »Goliath«s gæstevisit var også afsat besøg hos Dansk Luft Rederi på Lundtofte Flyveplads, idet man også der omgikkes med planer om ruteflyvning. Til dette besøg havde Lundtofterederiet planlagt en prøvetur med passagerer til Aarhus, og Dagens Nyheder bragte den 12.9.1919 en detaljeret beretning om forløbet af denne tur:

»Goliath« fløj i Gaar til Aarhus. Turen varede 1 Time 55 Minuter. – Goliath-Aeroplanet startede i Gaar for sin første Passagerflyvning til Aarhus. Starten foregik Kl. 8¾ i Gaar Morges fra Lundtofte-Flyvepladsen. Chefpilot d'Or førte Maskinen. Om Bord var Premierløjtnant Krause-Jensen, Direktør Kunze, en fransk Mekaniker og en halv Snes Passagerer.

Opvisningerne



»Goliath« der på siden af sit slanke grønmaalede skrog bærer ordene Goliath-Farman.
Flyvevåbnets historiske Samling

Ankomsten: Ved 10 $\frac{3}{4}$ -Tiden kom Maskinen til Aarhus efter en behagelig Rejse, som varede 1 Time og 55 Minutter. Landingen foregik glat.

Vor Korrespondent i Aarhus telegraferer: Turen var gaaet over Kalundborg og Samsø, og da Maskinen naaede hen over Aarhus, drejede den mod Nordøst og fløj en Tur hen over Krause-Jensen's Fødeby, Landsbyen Skødstrup. En halv Snes Minutter senere vendte den tilbage og landede glat paa Skejby Mark. Den første, der trykkede Krause-Jensen i Haanden, var hans gamle Fader.

Fra vor særlige Korrespondent. Aarhus, Torsdag: Efter at »Goliath«s Motor var blevet eftersat og atter var kommet i Orden, gik Maskinen ved 4-Tiden i Eftermiddags atter paa Vingerne, idet Krause-Jensen havde inviteret sin Fader og forskellige Medlemmer af sin Familie paa en lille Flyvetur, der først gik hen over Mols og derefter mod Himelbjerg.

Kl. 5.15 gik »Goliath« atter til Vejrs med København som Maal, medførende 7 Passagerer.

Den franske Passageromnibus vendte tilbage i Aftes: »Goliath« kom Kl. 6 $\frac{3}{4}$ i Aftes flyvende ind over København, men de, der skyndsomst tog Sporvogn eller Cykle til

Amageraerodromen for at se Kæmpen, blev skuffet – den gik ikke ned der. Efter en Rundflyvning over Hovedstaden tog »Goliath« Kurs mod Lyngby, og lidt over Kl. 7 gik den ned paa Lundtofte-Aerodromen.

– Jeg havde saamænd mine to Søstre og en Broder om Bord fra Aarhus hertil, sagde Premierløjtnant Krause-Jensen, da vi kort efter talte med ham i Telefonen, og desuden var der foruden M. d'Or, der førte Maskinen, og Mekanikeren, tre Aarhusianere om Bord: Direktør Michelsen fra Casino og Direktørerne Faurschou og Honoré. Turen hjem varede kun godt 1½ Time. Vi fløj gennemgaaende i 8-900 Meters Højde. Fra Samsø til Kalundborg var der Taage, og det er jo ikke videre behageligt for Flyvere, men vi holdt da Retningen fint.

Fredag skal vi give Passagerflyvninger fra Lundtofte – er der for Resten ingen smaa Selskaber, der har Lyst til at gøre en Luftrejse Sjælland rundt med »Goliath«? Lørdag og Søndag kan man ogsaa komme med – og saa først i den kommende Uge begiver vi os altsaa til Paris.

Det med at begive sig til Paris i den kommende uge, kom dog ikke til at passe. Tværtimod kom opholdet i Danmark til at vare i tre måneder. Oprindeligt havde der kun været programmeret 4 dage til opholdet, men bl.a. på grund af problemer med den ene motor, som sluttelig måtte udskiftes med en ny fra Frankrig, kom tilbageflyvningen først til at finde sted den 14.11.1919.

Forsinkelsen beroede ifølge Ekstrabladet den 19.9.1919 ogsaa på vanskeligheder med det danske toldvæsen, som på grund af, at man havde fløjet med passagerer mod betaling, følgelig krævede 7½% af maskinens værdi i told. Dette spørgsmål fik man dog udskudt, idet toldvæsenet fik den besked, at man forhandlede om salg af maskinen, som skulle koste 170.000 francs.

Der havde været flere forespørgsler på maskinen, foruden at det nye luftfartsselskab D. D. L. havde været så interesseret, at det faktisk var medvirkende årsag til at Farman-fabrikken besluttede sig til at sende maskinen herop. Selskabet havde imidlertid fået visse betænkeligheder, og i hvert fald ville man ikke give de 170.000 francs, der var den oprindelige pris.

Den lunkne interesse fra dansk side for at købe maskinen har måske ogsaa været forårsaget af, at den ene motor gik dårligt. Langt om længe kom så en ny motor fra fabrikken, så at man på Kløvermarken kunne gå i gang med udskiftningen, og gøre klar til hjemturen til Paris.

Opvisningerne

Den 12.11.1919 kunne Berlingske Tidende bringe meddelelsen om »Goliaths« hjemflyvning, og at man kunne komme med til Paris for kr. 1.500. Til Holland er billetprisen kr. 1.000. Den 14.11.1919 meddeler Aftenposten om »Goliath«s start med Utrecht som første mål, og dermed var et spændende kapitel om den spirende ruteflyvning i Danmark afsluttet.

Den vellykkede start af Dansk Luft Rederi og den positive støtte, som pressen gav det nye selskab, gav ledelsen blod på tanden til at forsøge et nyt fremstød. Det prøvede man så ved at invitere pressen til at aflægge et besøg på pladsen med tilhørende flyvetur – det ville sikkert give bonus.

Som sagt så gjort – og det gav vel nok bonus til overmål med følgende spændende artikel i Dagens Nyheder den 4.10.1919:

Et Besøg paa den nye Flyveplads. Med »L. V.G.« over Skyerne – Medens Flyvepladsen paa Amager nu ligger øde som en Kirkegaard, hvor kun fremmede Fugle slaar sig ned en sjælden Gang, er der blevet Liv i Flyvningen paa den anden Aerodrom, der længe har ligget øde ude ved Lyngby.

Siden nogle af vore dygtige Militærflyvere med Løjtnant Foltman som Primus Motor og Direktør Tholstrup, Ejeren af de mange gode Flyvemaskiner, slog sig sammen for at gøre noget for Flyvningen her hjemme og dannede »Dansk Luft Rederi«, har der været arbejdet flittigt paa Lundtofte-Flyvepladsen, og i Gaar havde Selskabet inviteret Pressen derud for at se paa Sagerne.

Tre brune »L. V.G.« Maskiner med 120 Hestes Motor og en grøn og hvidstribet Fokker-Jager holdt paa Pladsen foran de to store Hangarer, og yderligere saa man et Par af Militærflyveværnets Fortidslevninger »Mauricen« og »Moranen«.

Der var Flyvere i Mængde ude paa Pladsen, og da Sergent Bjarkov i et Nu røg til Vejrs med »Fokkeren« og viste det ene Looping efter det andet, hørte man hans Kammerater udbrøde: »Han er ligegodt Danmarks bedste Flyver«. Og saa siger man endda, at Frænde er Frænde værst!

Bjarkov kom ned og tog straks efter en »L. V.G.«s Rat mellem Hænderne og en Journalist om Bord, og paa en af de andre »L. V.G.«er, der var forsynet med Dobbeltstyre-grej, saa at ogsaa Passageren kan følge Førerens Manøvrering, gled Undertegnede til Vejrs med Løjtnant Foltmann som Fører.

Militærflyverkompagniet paa Lundtofte vil jo sikkert gerne have Masser af Passagerer daglig. Og en Mængde Mennesker vil gerne paa Vingerne. Efter den 20 Minutters Tur, Foltmann gav os i Gaar bort fra Jordens Graavejr op i et lille Tusind Meters Højde med et pragtfuldt Vue over Nordsjællands Søer og Skove og bitte smaa Klynger af Lege-

tøjshuse, og op gennem en Taagebanke, der snart laa som Sølv i Solens Skin langt under Maskinen – Ja, saa maa jeg sige, at en saadan Oplevelse ærligt er de 50 Kroner værd, Flyveren tager af ikke-særlig-Indbudte.

Selskabet indbyder altsaa Folk til at komme og prøve en lille Sejlds i Lufthavet, eller bestille en Maskine i Stedet for at leje Ekstratog, eller sende Reklamer ned fra Skyerne.

Telefonér til Hjortekær 32, hvis man en Dag vil se Dyrehaven og de blinkende Søer i Fugleperspektiv.

Det er en Oplevelse!

Rane.

Et af de store flyvestævner på Lundtofte Flyveplads er det vigtigt at få omtalt her, og heldigvis har den journalist, som underskrev sig Rane, givet en omtale af sådan et stævne i Dagens Nyheder den 11.10.1919, som en flittig samler af udklip har bevaret for eftertiden – ja der er endda en spændende tegning af begivenhederne under stævnet.

En sand Folkevandring fandt i Gaar Sted til Lundtofte, hvor mindst 50.000 Mennesker var samlet paa og ved Flyvepladsen for at se de spændende Udspring pr. Faldskærm. Alt gik særdeles godt, og begge Faldskærme naaede uden Uheld til Jorden med deres levende Byrde. Vore Billeder viser til Venstre Miss Boyden umiddelbart efter Udspringet. Til Højre ses Major Lees, der er klatret op i Faldskærmens Rig. 50.000 Mennesker til Flyvning og Faldskærmskunster. Men kun de 6.000 betalte Entre til Lundtofte-Aerodromen.

En saa mægtig Trafik, som den, der fandt Sted i Gaar Eftermiddags med Lyngby-Lundtofte som Maal, er vist aldrig set tidligere paa Kongevejen. Vejret var herligt, og Løfterne fra Lundtofteflyvernes smarte Selskab om to Faldskærmsudspring, looping-the-loop osv. havde altsaa faaet saa mange Københavnere og Nordsjællændere iøvrigt til at forlade Hus og Hjem, at man næppe tager meget Fejl ved at anslaa Mængden, der havde slaaet sig ned paa selve Flyvepladsen og dens omliggende Marker og Veje til 50.000. Afspærringen var lagt bedre end forrige Søndag – Politiet og Spejdere af begge Køn og Lundtofteflyveren Løjtnant Rasmussen med Kæmperøst ikke at forglemme, gjorde hvad de kunde, for at holde Orden. Men forinden man i Automobil naaede Flyvepladsen, havde man Gang paa Gang konstateret, at Trafiken gik i Staa. Det var for overvældende en Menneskemængde – saa Turen København-Lundtofte blev ikke gjort paa mindre end 1½ Time i Automobil i Gaar – og der var dem, som brugte mere end et Par Timer om at komme hjem derfra i deres Vogn.

Allerede ved 9-Tiden om Morgenen begyndte Passagerflyvningerne derude. Til Tider kredsede tre Maskiner over Nordsjælland, og Flyverne Arlyng, Bjarkov og Johansen var paa Færde lige til Faldskærm-Forstillingen begyndte mellem 4½ og 5. Der var godt og vel 100 Herrer og Damer, som havde været paa Vingerne, og der skulde endnu, før Pladsen tømtes efter Opvisningen, befordres saa mange Passagerer, at man naaede Tallet 125.



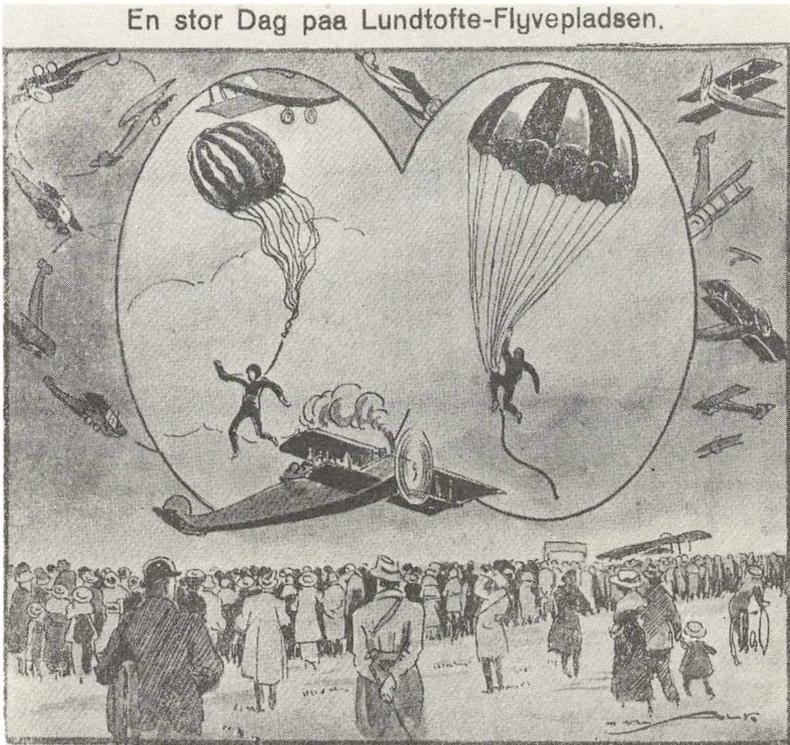
Miss Boyden og major Lees (med ansigtet dækket af hans sixpence) under klargøring til start for udspring, medens piloten L. Bjarkov nøje følger forberedelserne. Det blev hen mod 1929 før faldskærmen blev obligatorisk udstyr for danske piloter.

Flyvevåbnets historiske Samling

Man kan vel, uden at fornærme Faldskærm-Kunstnerne, sige, at Duften var taget noget af Opvisningen siden den glansfulde og spændende Luftrejse, Miss Boyden foretog med sin Kæmpeparaply forrige Søndag i Brandstorm. Det var saa fredeligt et Vejr, at adskillige af Flyvepladsens Gæster ønskede, at det var dem, der kunde faa Lov at hoppe ud fra Johanssens L.V.G. i Stedet for den lille Miss. Og de vilde saamænd gøre det ganske gratis, medens den engelske Dame og hendes Onkel, Majoren, skulde have omkring 1500 Kr. hver for Springet.

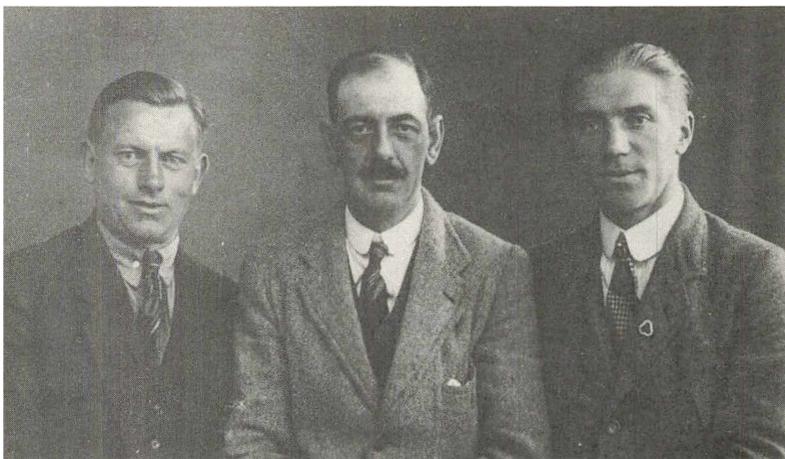
Af »Harer« var der aabenbart ikke mange i Gaar – kun et Par Stykker veritable, der blev taget op af Flyvemaskinerne, og under megen Munterhed fik Politiasistent Hartmann fat paa den ene af dem til sin Middag og bar den i Triumf hen til Miss Boyden, netop som hun var landet fra sit Spring med den engelsk-farvede Faldskærm – et Spring fra 300 Meters Højde med blid Landing lige bag Flyvepladsens Indhegning og paafølgende Afhentning af Johansen, der galant gik med sin Maskine og hentede Miss'en.

Men Bjarkov med sin »Fokina«, som han kalder sin nye »Fokker«-jager, havde imid-



Når man betragter den spændende tegning fra flyvestævnet den 10.10.1919, kommer man uvilkårligt til at mindes det gamle Illustrerede Tidende (ophørte 1924), som netop i vid udstrækning benyttede sig af den slags tegninger til illustration af tidens begivenheder. Den viste tegning er et godt eksempel på, hvor dygtige datidens bladtegnere var til at gengive øjeblikssituationer. Her er ikke mindre end seks forskellige situationer forevigede i samme billede: T.v. en maskine der looper – t.h. en maskine som udfører spin – i venstre kikkertlinse miss Boyden, hvis skærm netop er ved at folde sig ud – i højre kikkertlinse major Lees med fuldt udfoldet skærm på vej op i rigningen for at lave svalereder – i midten den lavtflyvende Rump-ler maskine med udblæsning opad susende hen over tilskuerne – og på marken et udsnit af de mange mennesker, nogle med kikkertrem over skulderen.

lertid vist sit blændende Talent. Hvor er han dog en prægtig Flyver! Som han looper og »spinder« – det er en Kunst saa fin og underholdende, saa dristig og elegant, at man bliver helt rørt om Hjertet! Bjarkov skulde dog – hvor fristende det end kan være for en



Tre af de medvirkende fra det store flyvestævne den 10.10.1919 fra venstre: Mekaniker Axel Nielsen, faldskærmsudspringer major Lees og pilot Christian Johanssen.

Byhistorisk Samling for Lyngby-Taarbæk Kommune

saa eminent Flyver – ikke i et Par Meters Højde jage med sin Maskine lige ind mod Publikum med 150 Kilometers Fart, for kun faa Meter fra Barriéren at hæve Jageren lige over de forskræmte Tilskuers Hoveder. Hvis en Gang et eller andet svigtede – en rædselsvækkende Katastrofe blev følgen, og den kunde have været undgaaet.

Bjarkov blev hyldet. Hvor han fortjener det for sine Kunststykker – altsaa minus det foran omtalte, der gik godt i Gaar og maaske kunde gaa lige saa godt mangan Gang endnu, indtil —.

Ole Olsen, Filmdirektøren, var derude. Og »Palladium«-Selskabet havde en Filmfotograf oppe i en Maskine, medens en anden jog til Vejrs et Øjeblik efter, og Johanssen med en tredje, med Major Lees til 1000 Meters Højde. Derfra vilde han springe ud.

800-900 – saa nu er de 1000 Meter der, gættede Flyverne, nu springer han! Og næsten i samme Nu, som han svingede sig ud og lod sig falde fra Maskinen, foldede den hvide Raasilkeskærm sig ud, og han dalede langsomt mod Jorden. Undervejs klatrede han op i Linerne og »lavede Svalerede«. »Om lidt kan vi saamænd høre ham spille paa Mundharmonika«, bemærkede en af Flyverne – »hvis han da faar Tid«. Det fik han ikke – et Par Minutter var gaaet siden Udspringet. Og blidt og behageligt naaede han Jorden og fik sin Hyldest.

Rane.

Efterhånden er flyvesæsonen 1919 ved at rinde ud, og man får da fint besøg på flyvepladsen, nemlig af militærets øverste chef, som nok har villet overbevise sig ved selvsyn om, at de flyveøvelser, som foregik hos Dansk Luft Rederi, nu også var til gavn for militærflyverne.

Det var nemlig sådan, at den tidligere omtalte kommission – der havde forbudt al videre flyvning med en række maskiner, og dermed var årsag til militærflyvernes brug af et civilt foretagendes maskiner for at holde sig i træning – også havde barslet med en vældig god ide. Den gik ud på, at man skulle sende et antal flyvere og mekanikere til Frankrig til uddannelse ved franske afdelinger og skoler, hvilket skete i november 1919. Forinden afrejsen fik Dansk Luft Rederi altså besøg af den øverste forsvarschef, og Berlingske Tidende skrev den 25.10.1919:

Den kommanderende General paa Lundtofte Flyveplads. – Som vi meddelte i Aftes, aflagde den kommanderende General, Generalløjtnant Ellis Wolff i Gaar Eftermiddags et Besøg paa Lundtofte Flyveplads, hvor Chefen for Hærens Flyveskole Oberstløjtnant Koch præsenterede for Generalløjtnanten de Flyvere, der skal paa Studierejse til Frankrig.

Generalløjtnant Wolff ankom Kl. 3 og var med stor Interesse Vidne til de udmærkede Flyvninger, der præsteredes med L. V. G.'erne og til Kunstflyvningerne, som Erlind og Bjarkov viste med Fokkeren. Tilsidst gik Generalløjtnanten til Vejrs med Flyvepladsens Leder Militærflyveren Løjtnant Foltmann, der førte sin Passager ind over Dyrehavens farveblussende Efterårspragt.

Inden Generalløjtnant Wolff – hvis Ophold strakte sig over omtrent 1 Time – forlod Lundtofte Flyveplads, udtalte han sin Glæde over at have faaet Lejlighed til at gøre sig bekendt med denne og de bedste Ønsker for dens Fremtid.

Blandt de aktiviteter, som Dansk Luft Rederi påtog sig, var åbenbart også sådanne som at give landingstilladelse til fremmede, men hvad landingsafgiften beløb sig til vides ikke. Det kan da også være, at man gæstfrit modtog gamle bekendte, som blot kom for at aflægge visit.

En dag fik man besøg af sergent C. Erlind sammen med tre herrer. Erlind var netop hjemkommet fra den tidligere omtalte uddannelse i Frankrig. De tre herrer var sergent C. Erlind's broder civilflyveren Henry Erlind, civilflyveren Chr. Bohnstedt-Petersen og en motorsportsmand Walter Schmidt. De ankom i en ny og større udgave af L. V. G. – maskinen med plads til 4 personer.

Opvisningerne

Da man hen mod aften skulle flyve tilbage til København, gik det imidlertid galt. Maskinen staller i starten, og går på næsen i lav højde. Dagens Nyheder gav den 16.5.1920 følgende beskrivelse af hændelsen:

Ulykke paa Lundtofte Flyveplads. – I Gaar Aftes ved 8-Tiden startede Sergent Erlind med en tysk L. V. G.-Maskine fra Flyvepladsen ved Lundtofte. Han havde 3 Passagerer med, blandt disse sin egen Broder. I en Højde af 25 M viste det sig, at Maskinen ikke kunde klare sig. Pludselig vendte den Motoren nedefter, og 100 M fra Startstedet gik den ned i en Rugmark. Sergent Erlind havde haft Aandsnærværelse nok til at gøre, hvad der kunde gøres, for at formindske Stødets Heftighed. Der var da ogsaa kun en, der kom til Skade, nemlig Flyverens egen Broder, der brækkede et Ben. Han kørtes i Ambulance til Amtssygehuset. Maskinen led betydelig Skade.

Dir. Foltmann fortæller om Nedstyrningen. – Det var ikke en af Lundtofte-Flyveselskabets Maskiner, der i Gaar styrtede ned. Maskinen var en ny L.V.G., større end Lundtoftemaskinerne og forsynet med 220 HK. Benz-Motor. Den tilhører Motorfirmaet Bohnstedt & Beier, og havde i et halvt Aar staaet i Hangaren paa Hærens Flyveplads paa Amager.

Da Militærflyveren Carl Erlind vendte hjem fra Frankrig for en Uge siden, foretog han en Flyvning med Maskinen, og i Gaar Eftermiddags tog han sin Broder Civilflyveren Henry Erlind, den kendte Motorsportsmand Walter Schmidt og Civilflyveren Bohnstedt-Petersen som Passagerer en Tur med L.V.G.'en fra København til Lundtofte.

Med Direktør Foltmann havde vi i Aftes en Samtale. Han fortalte, at Nedstyrningen rimeligvis har fundet Sted som Følge af, at Maskinen havde faaet for stærk Stigning, hvorved den tabte Farten, og herved indtrådte Nedstyrningen, der fandt Sted fra 25-30 Meters Højde. Idet Hjulene tog Pløjemarken, skred hele Maskinen sammen, og det vil næppe kunne betale sig at reparere den.

Føreren Carl Erlind fik et Hul i Hagen, og blev sammen med Broderen H. Erlind, der havde brækket højre Ben, kørt til Hospitalet. Foltmann ledsagede dem dertil. Det synes kun at være et mindre Brud, som Henry E. havde paadraget sig. Hans Broder forlod kort efter Hospitalet. Bohnstedt var sluppet med en Skramme, og Schmidt var intet kommet til.

Det kan tænkes, at den lille Lundtofte Flyveplads ikke har haft tilstrækkelig plads for den tunge maskine med 4 personer ombord, og at Erlind måske har måttet trække i pinden tidligere end han brød sig om, for at komme fri af begrænsningen. Det kan også have spillet ind, at maskinen var ny for ham, så han ikke havde tilstrækkelig fortrolighed med den. Heldigvis kom ingen alvorligt til skade.

Der er nu bragt en række artikler fra dagbladene, som sammen-



Nogle af medarbejderne ved Dansk Luft Rederi A/s fra venstre: Axel Nielsen, mekaniker, Rudolf Aage Mortensen, pilot, Christian Johanssen, pilot, major Lees, faldskærmsudspringer, Svend Aage Ullstad, mekaniker.

Byhistorisk Samling for Lyngby-Taarbæk Kommune

holdt med de efterfølgende giver et vældigt godt tidsbillede fra for godt 60 år siden. Tilværelsen for Dansk Luft Rederi kom kun til at vare i knapt 5 år, og den ret omfattende omtale giver et godt indblik i folks begreber og indstilling til flyvning, der dengang jo var i sin vorden. Man kan ikke lade være med at læse artiklerne igen og igen.

At der var godt at bestille for Dansk Luft Rederi gav Dagens Nyheder den 17.5.1920 lidt oplysninger om i følgende artikel:

Til Væddeløb i Næstved pr. Aeroplan. En rask Flyvning paa 25 Min. – Lundtofte Flyveselskabet havde en god Dag i Gaar. Nedstyrtningen i Forgaars Aftes – der, som omtalt, slet ikke kom dette Selskab ved, idet Maskinen tilhørte et andet Konsortium – havde ikke taget Lysten til en Flyvetur fra Københavnerne, og i Dagens Løb foretog Direktør Foltmann og Flyveren Johanssen 15 Passagerture over Nordsjælland.

Begivenheden var imidlertid en Telefonopringning til Flyvepladsen Kl. 5 med Forespørgsel om en Maskine kunde være klar i Løbet af en halv Time til at befordre to Personer til Næstved.

Opvisningerne

Det var Ritmester Gundelach, der forespurgte. Han skulde ca. Kl. 6¼ deltage i Vædeløbene i Sydsjælland.

En halv Time efter Forespørgslen kom Ritmesteren og en kvindelig Passager til Lundtofte pr. Auto; Aeroplanet holdt startklar, Sønderjyden Johanssen sad ved Rattet, og »Rumpleren« startede øjeblikkelig.

Kl. 5,55 landede Maskinen ved Næstved, og Ritmesteren naaede at deltage i Løbet, og hentede sig en Præmie.

Kl. 8,10 i Aftes var Aeroplanet med dets to Passagerer tilbage paa Lundtofte Flyveplads efter nøjagtig en halv Times Flyvning.

– Hvad koster nu saadan en Tur?

– 400 Kr., det er saamænd det hele, svarede Direktør Foltmann; det er ikke meget dyrere end en Auto.

Flyveren fortalte, at der i Gaar var givet 300 Kr. for Turen København - Næstved ad Landevejen, hvortil kom Ventepenge etc. Og saa er der støvfrit oppe hos os, og det gaar jo tre-fire Gange saa hurtigt – vore nye Passagermaskiner stryger afsted med indtil 150 Kilometers Timefart.

Ja – pressen var dengang vældig med på at skrive om flyvning, når som helst der bød sig en lejlighed, så Dansk Luft Rederi fik god opbakning ved den megen gratis reklame. Dagens Nyheder skriver den 2.8.1920:

Store Dage for Lundtofte-Flyverne. 100 Passagerflyvninger i Forgaars og i Gaar. Mureren, der bruger sine Lomme penge til Flyvning. – Det er nok ved at gaa Militærflyverselskabet paa Lundtofte lige saa glædeligt som deres Kolleger i forskellige udenlandske Storstæder – hvor der for en relativ billig Penge gives Karruselflyvninger Dagen lang. Helt ned paa den londonske Pundpris er vi ikke kommet endnu, men for 35 Kr. »gaar Rouletten«, og efterhaanden som vi nærmer os Feriens Slutning, er Iveren for at komme op at flyve taget stærkt til; ikke mindst Damer har svært Mod paa at faa Luftdaaben.

I Gaar var der en ung Dame, ansat ved Toldvæsnet, der skulde befordres til Humlebæk – værsgod, og paa en halv Snes Minutter befordrede Sergeant Bjarkov Frøkenen til en Landingsplads ved Krogerupgaard, Dagens Sensation i Humlebæk. Ved Hjemkomsten ventede der 30-40 Mennesker overvejende Damer paa Lundtofte Flyvepladsen. Ja, de vilde jo ogsaa gerne op at flyve... saa det blev en travl Dag for Dir. Foltmann og Bjarkov, der besørgede Trafiken Lundtofte – Op i Luften – en halv Snes Minutters Flyvekarrusel – og ned igen. Men samtidig har Sønderjyden Johanssen, en tredje af Lundtofte-Mændene, været oppe i Liseleje. Han begyndte i Lørdags. Flyvepladsen ligger blot 5 Minutter fra Hotellet, saa der har været run til Pladsen og Maskinen. Lørdag blev der foretaget 30 Passagerflyvninger, og i Gaar et Par og fyrretyve! Først ved 9-Tiden i Aftes vendte Johanssen tilbage til sin Hangar i Lundtofte. Ogsaa Hjemturen var blevet en Passagerflyvning – om Bord var en ung Herre og en Datter af Postmester Larsen i

Charlottenlund. – De har vel efterhaanden faaet Stampublikum? siger vi til Direktør Foltmann.

– Saa omtrent, svarer han. De fleste lader det dog blive ved Haabet om atter at kunne faa den Nydelse, det er at flyve. Men her ude paa Flyvepladsen har vi dog een trofast Stavgæst – det er Mureren. Han kommer her regelmæssigt hver 14. Dag og tager Billet til en Tur. Han er det mest flyvebegeistrede Menneske, vi kender. Han morer sig med at gaa til Hverdagsbrug, og samle alle Sporvognspengene, han sparer, sammen til en Flyvetur. Det er hans største Glæde – I Dag var han saamænd oppe to Gange!

– Skal der være Flyvninger i den nærmeste Tid?

– Ja, bevares, naar blot Søndenvinden ikke sender os for megen Regn ned – det er jo ikke Vandmaskiner, vi bruger. Faar vi nogenlunde hæderligt Vejr, gaar Turen Mandag til Hornbæk – vi har fundet fin Landingsplads lige ved Banen. Og paa Onsdag staar den paa Cirkusflyvning i Frederiksværk.

– Vi har virkelig Grund til at være tilfredse – der er pludselig blevet rigtig Gang i Flyvningen herhjemme, slutter Hr. Foltmann.

Saa gaar han i Gang med at gøre Kassen for sin Luftcirkus op.

Rane.

½ Dansk Luft Rederi's virksomhed blev fulgt med stor interesse – ikke mindst af omegnens drenge. Jeg husker, at jeg som tiårig havde fået overtalt min far til at foretage en biltur til Lundtofte en søndag, hvor der var annonceret en større opvisning. På dagen holdt vi på Flyvepladsvej sammen med en kompakt række af køretøjer, og ventede tålmodigt og spændt på at noget skulle vise sig. Det blev en aflysning på grund af, at det blæste alt for meget. Jeg husker godt, at jeg efterhånden var kommet til at fryse brødt i den åbne bil.

En anden dreng, som boede i Brede, hvor hans far arbejdede på Klædefabrikken, havde anderledes fornøjelse af den nære flyveplads. Kirkegårdsgartner Helmuth Larsen giver i sine barndomserindringer fra Brede denne livfulde beretning om den første flyvevirksomhed på Lundtofte Flyveplads (Lyngby-Bogen 1965):

Store dage oplevede vi drenge også, da Lundtofte Flyveplads blev taget i brug. Jeg husker endnu de allerførste flyvemaskiner, hele stilladser at se på, og flyveren sad helt ubeskyttet midt i alt virvarret. Senere kom de tyske Fokkere, og den første større passagermaskine, der hed »Goliath«. Vi drenge vidste god besked med alle typerne, vi rendte meget på flyvepladsen, dengang var skiltet »Adgang forbudt« en sjældenhed. Vi morede os med at stå bag maskinerne, når de startede, og i det store luftpres fra propellen kunne man næsten ligge vandret i luften. Vi kendte efterhånden alle flyverne, der

Smugleraffæren



John Y. P. Foltmann erhvervede militærflyvercertifikat nr. 19 i 1916, og var initiativtageren til A/s Dansk Luft Rederi. Foltmann var mangeårig formand for foreningen Danske Flyvere, og var hovedkraften ved tilrettelæggelsen af mange af de store flyvestævner landet over før krigen. En årrække var han også redaktør af bladet FLYV. Foruden at excellere i forfatterskab, har han også som oversætter fra engelsk sat sig en mærkepæl. (Assen Jordanoff: Hvordan flyver man? Oversættelse og bearbejdelse af Kaptajn John Foltmann, 1938). Hr. og fru Foltmann var barnløse – de testamenterede alt hvad de ejede til »Danske Flyveres Fond«.

Flyvevåbnets historiske Samling

var navne som Foltmann, Erlind, Friese, Chr. Johanssen m. fl. Friese styrtede ned med sin maskine ved Ravnholm og dræbtes; det var fra stor højde. Jeg havde en bardun fra den nedstyrtede maskine i flere år. Det hændte også, at en maskine måtte nødlande på markerne omkring Brede, så løb vi fra skolen samt fejedrengene og spindedrengene fra fabrikken, for spændende var det. Jeg husker de store opvisninger med kunstflyvning og faldskærmsudspring på flyvepladsen. Det trak tusinder af mennesker herud fra København, og jeg husker, at kongeparret med prinserne ganske uofficielt overværede det. De sad overfor flyvepladsen på granbakkerne blandt hundrede af folk med kikkerter og så til. Der var en kvindelig faldskærmsudspringer, englænderen miss Boyden, som sprang og landede i mosen ved Brede. Jo, det var spændende, og hele dagen efter sprang vi drenge i faldskærme fra halmstakke og hønsehuse, faldskærmen var en paraply, og drengefantasi fik udløsning.

Smugleraffæren og luftrederiets ophør

Så kommer der i månederne august, september og oktober 1921 noget sensationelt ind i billedet, nemlig en smugleraffære.

Ekstrabladet skrev herom den 11.8.1921:

Smuglerne! Sidste Nyt. – Efter hvad vi erfarer, er det ved Politiets Undersøgelser i Nat-tens Løb konstateret, at Indehaveren af Laanekontoret i Istedgade Nr. 4, N. P. Ploug, 3 Gange har smuglet 4000 Kr. i Sølv gennem Luften til Sverige.

Paa Lundtofte Flyveplads har han de paagældende Gange engageret en Flyver til

at flyve sig til Malmø, medbringende en stor Haandkoffert der indeholdt Sølvpen-
gene.

Han anses nu for at være Hovedmanden for det andet Konsortium af Smuglere.

Fra mine drengeår husker jeg tydeligt, at det var samtaleemne omkring 1920, at der smugledes danske sølvpenge til Sverige, og at alle var meget forargede derover.

Der eksisterede godt nok en konvention mellem Danmark, Norge og Sverige oprettet i 1873 (blev ophævet i 1924) ifølge hvilken borgerne i de tre lande frit kunne benytte deres lands valuta i de andre to lande, og det var jo en meget praktisk og nem ordning. Men Første Verdenskrig vendte op og ned på så meget og også på pengenes værdi.

Dengang var vore mønter lavet af sølv, og på tikronesedler og større sedler stod trykt: Omveksles paa Anfordring med Guld. Som følge af krigen var sølvets og guldets værdi imidlertid steget så meget, at den pålydende værdi lå under metallets værdi.

Situationen omkring gangbare danske mønter var således, at Danmark havde guldmøntfod til 1914 – det år Første Verdenskrig brød ud. Dernæst havde Danmark guldbarrefod fra 1927 til 1931, og så var det slut med gullet. Sølvmønterne slog man ved den Kongelige Danske Mønt for 2-kronens vedkommende indtil 1916. De øvrige sølvmønter – altså 10-ører, 25-ører og 1 kr. – slog man frem til 1921, og så var det slut med sølvet – det blev erstattet af billigere metaller.

Nu var det sølvmønterne, der blev anvendt i stor stil – guldmønter var ikke i almindeligt omløb, men man kunne godt ved barnedåb, konfirmation o. s. v. få vekslet en tikroneseddel til guldmønt, der blev pakket fint ind og anvendt som gave. Med sølvmønterne var fidusen så den, at når visse personer havde fået samlet en portion sølvpenge – bl.a. ved restauranter og sporvognskonduktørers hjælp – tog man til Sverige og vekslede dem til samme beløb i svenske papirpenge, som man så vekslede i en dansk bank til gældende kurs, som lå omkring 150 danske for 100 svenske kroner.

De to nævnte indsamlingskilder havde i kraft af deres små priser rig adgang til skillemønt. Således kostede en sporvognsbillet ligeud 10 øre og en omstigningsbillet 15 øre. På restaurant kostede 1 stk. fransk-

Smugleraffæren

brød med smør og nypillede rejer 65 øre og en fadøl 35 øre, medens dagens middag med 3 retter kostede kr. 2,25.

Ingen bestemmelser eller love, som der kom en hel række af, havde været i stand til at hindre den danske sølv-skillemønts udvandring til Sverige, og svenskerne var henrykte. Folk smuglede rask væk alle de sølvmonter, som de kunne skrabe sammen, til Sverige, så danske smuglere af sølvmonter tappede dermed i virkeligheden den danske statskasse for betydelige beløb.

En af de smuglerveje, som man forsøgte, var altså pr. fly. Dagens Nyheder bragte den 18.8.1921 mere nyt herom:

Sølvudsmuglingsaffæren. Ejendommelig Forklaring angaaende Flyveturen. – De fire Sølvindsamlings-Konduktører Kjær, Nielsen, Eriksen og Jensen har været i Forhør hos Dommer Prytz. Den ene af dem, Jensen, paastaar, at han har været i god Tro. Det lyder sandsynligt, idet de tre andre indbyrdes skal have sagt, at det gjaldt om, at Jensen intet fik at vide, for saa kunde han lave Knuder. Jensen paastaar, at han har ment at samle Sølv ind til de store kaféer omkring Raadhuspladsen.

De øvrige tre, som afleverede deres Sølv til Konduktør Frederik Hansen, har indrømmet at være velvidende. Forskellige Bemærkninger, de under Tjenesten er fremkommet med, var ikke til at løbe fra. Helt frivilligt har de ikke tilstaaet. Kjær har saaledes straks sagt, at han kun havde indsamlet 12.000 Kr. Sølv til Rohde, senere har han sat Beløbet op til 20.000 Kr. Imidlertid paastaar Rohde, at han mindst har faaet 40.000 Kr. Sølv af Kjær. De øvrige skulde have indsamlet noget lignende Beløb.

I Gaar Eftermiddags var Pantelaaner Ploug for i Kammeret. Det var hovedsagelig om hans Flyvetur over Sundet, at han blev afhørt. Han tilføjede et nyt sensationelt Moment til det helt sensationelle Billede. Han var ikke med Flyvemaskinen landet i Sverige. Da Flyvemaskinen befandt sig et Par Meter over den svenske Jord, sprang han med sin Koffert, der indeholdt Sølvpengene, ned – og kom godt fra det.

Saa megen Fantasi kan der være i en Pantelaaner.

Dagspressen var efterhånden meget med på at følge disse sølvsmuglersager. Det at luftvejen også var kommet ind i billedet, gjorde det hele endnu mere sensationelt at skrive om. Det lille udpluk af referater som bringes her, er naturligvis kun sådanne, der indeholder noget der har forbindelse med Lundtofte Flyveplads. Således kom Berlingske Tidende den 3.10.1921 med følgende referat:

Sølvsmuglerne og Flyverne fra Lundtofte. – Dommer Oluf Bang fortsatte i Formiddags Forhørene i den store Sølvsmuglingssag. Først var Restauratør Jens Lund Andersen fra

Dampfærgen »København« og hans Søn Viggo R. Andersen fremme og gav nogle modstridende Forklaringer om, hvor mange Penge Restauratør Andersen havde faaet byttet i Malmø Bank. Dommeren udtalte til de to Herrer Andersen og deres Sagfører, Overretssagfører Laage.

– Det er kedeligt, at hver Gang De kommer med en Oplysning om Beløbenes Størrelse, viser det sig, at det er skrupforkert. Det er paa samme Maade som Overretssagfører Warburgs Tal forleden.

Noget Resultat kom man ikke til, og Dommeren gik derpaa over til Afhøringen af Flyverne og Personalet paa Lundtofte Flyveplads.

Direktør Rasmussen møder med Flyvejournalen, hvori der ingen Ture var opført for den 7^{de} Juni – den Dag, da Ploug fløj.

Derimod var der noteret en Tur den 6^{te} Juni, og man mente, at dette var Plougs Flyvetur, der var bestilt den 6^{te} Juni og derfor indført i Journalen den Dag.

Løjtnant John Foltmann mødte og erklærede at det var ham, der havde modtaget Bestillingen af Lotterihandler Ploug, og ham, der havde ringet til Værkmester Ullstad og sagt: – Flyv bare en Tur, idet han tænkte sig, at det kun drejede sig om en almindelig Passagerflyvning.

Dommeren: – Hvorfor vilde De absolut flyve, Ploug. Trængte De stærkt til Penge?

Ploug: Ja, jeg havde jo samlet en Del sammen og betalt dem med 5 pCt. over deres Værdi, og jeg havde Brug for de Penge.

Prytz: Det gik jo ellers meget godt ad Søvejen.

Ploug: Ja, det gjorde det ganske vist.

Flyver Johanssen forklarede nu, at han havde husket fejl, naar han tidligere havde forklaret, at det var Direktør Rasmussen, der havde givet ham Ordren paa Turen; men han havde været saa nervøs og bange for at miste sit Certifikat, at han ikke var klar over, hvad han sagde. I Virkeligheden havde Direktør Rasmussen ikke været paa Flyvepladsen den Dag, og det samme forklarede Værkmester Ullstad og Forvalter Axel Nielsen.

Johanssen fastholdt, at han ikke havde anet, at Ploug medførte Sølvpenge, hvad Ploug derimod stadig paastaar. Forhøret fortsattes ved Redaktionens Slutning.

Så er smuglersagen ved at være afsluttet for Lundtoftedyvernes vedkommende, og B.T. kunne den 28.10.1921 bringe følgende slutresultat:

Flyverne fra Lundtofte og Sølvsmuglerne. – Flyverne er nu rehabiliterede. De vaklende Forklaringer skyldtes Nervøsitet. – Under Sølvsmugleraffæren vakte det en Del Opsigt, at Direktøren for Lundtofte Flyveplads og den sønderjydske Flyver Johanssen gav meget vaklende og meget uensartede Forklaringer i Retten med Hensyn til den Flyvetur, som Smugleren Ploug havde foretaget sammen med Johanssen. Overretssagfører Søren Yde, der mødte for flyverne i Retten, gør gældende i en Redegørelse, at den offentlige Omtale af Flyvernes Medvirken kan have bevirket, at flere har faaet en forkert Opfattelse af Flyvernes Medvirken i denne Sag.

Smugleraffæren

De vaklende Forklaringer i Retten skyldes udelukkende Nervøsitet. Det er nu fuldkommen godtgjort, at Flyverne aldeles ikke har haft Forstaaelsen af, at det drejede sig om Smugleri. Og det er ogsaa lykkedes at faa Forklaringerne til at stemme fuldstændig overens. Dommer Bang, der havde Sagen, har godkendt Indholdet af Overretssagførelsens Redegørelse, hvorved Flyverne er blevet fuldstændig rehabiliterede overfor Offentligheden.

Den omstændighed at der var foretaget landing på åben mark i Sverige uden tilladelse, var imidlertid ikke blevet glemt. Det medførte et lille eftersmæk, som B. T. beretter om den 19.4.1922:

Efterslæt fra den Store Sølvsmuglersag. Luftrederiet dømt. – I den store Sølvsmuglersag, hvor de fleste af de københavnske Sporvognskonduktører var indblandet, viste det sig, at ogsaa Dansk Luft Rederi havde spillet en Rolle, idet en af Flyverne ved en bestemt Lejlighed havde fløjet en Smugler til Sverige med Sølvpenge, og dermed overtraadt Luftloven.

Luftrederiet er nu blevet idømt en Bøde paa 500 Kr. for dette Forhold.

Den økonomiske velstand, som prægede de første år efter Første Verdenskrig begyndte i 1921 at ændre sig. Når man blader i f.eks. det omfattende værk »Københavnerviv« med de mange avisreferater, og man kommer til 1921, får man tydelig besked om, at den er gal med finanserne (Københavnerviv 1920-1937, 1938). Fra højkonjunkturer udvikler landets situation sig med stor hast til krise, fald og fallitter. På Strandvejen – lige fra København til Helsingør – ser man nu skilte med »Til Salg« på mere end hveranden villa. Strejker og lock-out'er kommer til i 1922 sammen med Landmandsbankens sammenbrud.

Man får en anelse om, at Dansk Luft Rederi under de skildrede forhold heller ikke har haft det særligt godt med økonomien, hvilket kommer frem under generalforsamlingen den 27.5.1922. Dagen efter giver Berlingske Tidende følgende omtale af generalforsamlingens forløb:

Et Besøg paa Lundtofte Flyveplads. En Generalforsamling. – Paa Aerodromen i Lundtofte afholdt Dansk Luft Rederi i Gaar Generalforsamling.

Overretssagfører Søren Yde var Dirigent og overgav efter at have budt Velkommen, Ordet til Formanden i Bestyrelsen, Muremester Senius Olsen, som aflagde Beretning om Virksomheden paa Flyvepladsen i Lundtofte i 1921.

Christian Johanssen – almindeligvis kaldt Sønderjyden Johanssen – var blandt de mest flyvende piloter på Lundtofte Flyveplads. Denne tegning stammer fra en serie, som bladtegneren Carl Jensen udførte for Ekstrabladet. Serien startede den 22.3.1921 med en indledende artikel og en stor tegning fra Kløvermarken. Hver tegning var forsynet med overskriften Flyvepladsens Helte og under tegningen kom så en større omtale af den pågældende pilot. Der kom på kort tid omkring 15 af disse portrætter. Sønderjyden Johanssen blev født i Tønder og kom med til Danmark, da grænsen i 1920 blev flyttet. Han gjorde hele Første Verdenskrig med – de sidste 3 år som tysk militærflyver. De små flyvture, som folk fik hos Dansk Luft Rederi kostede kr. 35 og de lidt større ture kostede kr. 50 og Johanssen fik 10% heraf som sin part.



Der er blevet fløjet uafbrudt siden September 1919, og som fungerende Trafikflyvere har C. Johanssen og H. Hansen været fast engagerede, og desuden har Løjtnanterne Foltmann, Bjarkov og Arlyng lejlighedsvis foretaget Flyvninger for Selskabet. Ialt 2100 Passagerer blev befordret, og alle Flyvninger er foregaaet uden Uheld.

Regnskabet blev ikke forelagt ved Generalforsamlingen i Gaar, men vil blive revideret til en ekstraordinær Generalforsamling. Løjtnant Bjarkov genvalgtes til Medlem af Bestyrelsen.

Sluttelig besaa man Maskinerne, som efter Vinterens gennemgribende Reparationer og Eftersyn stod skinnende fine, parat til at begynde paa Sommerens Virksomhed.

Det var en Fornøjelse at konstatere, med hvilken Akkuratessé alt det mekaniske Arbejde udførtes paa Lundtofte, og Direktionen, d'Hrr. Løjtnant Foltmann og Rasmussen har Ære af deres Arbejde i dette nye, fremadstræbende danske Flyveforetagende.

Man har åbenbart ikke fået godkendt regnskabet – eller man har ikke villet vise det på grund af pressens tilstedeværelse – så der måtte afholdes en ekstraordinær generalforsamling.

Almindeligvis kan man få et aktieselskabs regnskab for et bestemt regnskabsår udleveret. Et sådant regnskab havde man imidlertid ikke hos Aktieselskabsregistret – jeg fik simpelthen den besked, at Dansk Luft Rederi ikke var tilmeldt registret.

Smugleraffæren

Hvis man prøver at gøre op, hvor mange der egentlig har haft deres levebrød hos Dansk Luft Rederi, kommer man frem til et anseligt antal personer, der har været på lønninglisten:

Personalet i Dansk Luft Rederi i året 1921.

Direktør John Foltmann – også pilot

Direktør Axel Rasmussen – også pilot

Direktør Ludvig Bjarkov – også pilot

Direktør Harald Hansen – pilot (senere Luftkaptajn ved DDL)

Direktør A. R. Arlyng – pilot

Direktør Christian Johansen – pilot

Værkmester Svend Aage Ullstad

Mekaniker 1

Mekaniker 2

Forvalter Axel Nielsen (Reservedelslager)

Det bliver 10 personer, hvortil kommer lejlighedsvis ansatte som løjtnant Erlind, major Lees og miss Boyden, som medvirkede ved flere flyvestævner, – disse to sidstnævnte skulle have kr. 1.500 hver pr. udspring.

På vedligeholdelseskontoen kom materialer, som i 1921 bl.a. omfattede nyt planlærred på alle maskinerne med tilhørende flere lag celluloselak. Det var tydeligvis ikke småpenge, der skulle indtjenes, for at det hele kunne løbe rundt.

De bange anelser kom desværre til at slå til, for B.T. bragte den 28.4.1923 følgende artikel:

Lundtofteflyverne erklærede Konkurs. Benzinleverandørerne og Reparatørerne slaar Luftrederiet i Stykker. Der er tabt ca. 100.000 Kr., og Boet kan kun give nogle faa Tusinde Kroner. – Medens Luftfarten er ved at leve op i alle Lande, har det private danske Flyveforetagende »Dansk Luft Rederi« som bekendt i nogen Tid ligget i de sidste Krampetrækninger.

Efter en meget uheldig Sommersæson i Fjor, hvor det elendige Vejr og forskellige Kalamiteter, der ikke havde noget med de dygtige Flyveres Luftpræstationer at gøre, foraarsagede stort Tab, har man iaar savnet Kapital til at komme i Gang for igen.

Flyverne har Gage tilgode, en af Maskinerne er brændt halvt op, og en anden er havareret efter Landing, og man skal bruge adskillige Tusinde Kroner til at faa det hele til at glide igen, inden der kan blive Penge at tjene paany.

Forgæves Forsøg paa at rejse Driftskapital. – Det var maaske ogsaa muligt at rejse sig Driftskapital, hvis ikke en Del meget vrede Smaakreditorer har etableret en formelig Belejring af Selskabet og dets Flyvere. Saasnaar der har vist sig Antydning af Penge i Nærheden af Lundtofteflyverne, har Kreditorerne været over Flyverne med Fogedtrusser. Flyvernes Venner har derfor ligefrem ikke turdet hjælpe Selskabet til Driftskapital igen, idet man har været overbevist om, at det hele vilde gaa til Benzinleverandører rundt om i Provinsen, Reparatører her og der, som man kom til at skylde en Del Smaabeløb under den uheldige Tourné i Fjor.

Alle disse Smaakreditorer, der tilsammen har godt 8000 Kr. til Gode, har samlet sig til en fælles Aktion, og efter at man i lang Tid har forhandlet med dem om en mindelig Ordning, hvorefter Kreditorerne skulde lade Flyverne i Fred, indtil de kunde faa Lejlighed til at udnytte de bedre Tider til Sommer og Flyvetrafiken til Gøteborg, er det hele nu gaaet i Stykker.

I Torsdags har Smaakreditorerne ladet Luftrederiet erklære Konkurs.

Intet til Kreditorerne. – Nogen stor pekuniær Fornøjelse vil Kreditorerne næppe faa af dette Skridt. Man paastaar nemlig, at Luftrederiet vil vise sig at være et af de tyndeste Boer, Skifteretten nogen sinde har haft til Behandling.

Hvad der er tilbage af Aktiver er nemlig ganske værdiløst, naar det skal realiseres ved Auktion.

Der er lige netop halvanden Maskine tilbage at sælge, men der skal store Reparationer til, inden Luftfartskommissionen vil give Tilladelse til Flyvning med Materiellet. Saa er der en hel lille Aeroplankirkegaard med en Mængde udrangerede Motorer, Propelstumper, enkelte Vinger, Hjul, Benzinbeholdere og noget Værktøj, men Transporten bort fra Hærens Flyveplads paa Lundtofte Mark vil koste mere end hele Skrammelbunken er værd.

Kun Flyverne selv kunde have faaet noget ud af Krammet, men nu møder de selv som privilegerede Fordringshavere, idet de har Gage til Gode hos Selskabet for lange Tider.

Til Aktionærerne og Bestyrelsen, der har sat en Mængde Penge i Foretagendet, bliver der absolut intet. Aktiekapitalen var oprindelig 60.000 Kr., men paa denne har den oprindelige Storaktionær Direktør Tholstrup, Oste-Eksportøren, vel nok afskrevet det meste.

Siden er offervillige Sportsfolk som Muremester Senius Olsen og Bagermester Eiermann m. fl. traadt til, og det forlyder, at Bestyrelsen har laant Selskabet ca. 40.000 Kr. Der er saaledes tabt ialt 100.000 Kr. paa Luftrederiet. Helt billigt er det ikke at være Sportsmæcen i dette Land.

En.

Det var sørgeligt, at man ikke opnåede en ordning med kreditorerne, hvilket alle nok ville have været meget bedre tjent med. Ved en konkurs skal alt af værdi realiseres, og det var helt latterligt hvad tvangsauktionen indbragte. Herom skrev B. T. den 7.6.1923 følgende:

Fra 1923 til 1926

Lundtofte-Flyvernes Auktion. Statens Repræsentant advarede mod Materiellet, men købte selv. – Der var kommet ikke saa faa Mennesker til Tvangsauktionen paa Lundtofte Flyveplads, men man ventede ikke nogen egentlig Auktionskamp, idet det forlød, at den populære Luftfartsstøtter Muremester Senius Olsen uden alt for megen Konkurrence vilde faa Lov til at købe det hele tilbage, for derved at sætte Lundtofteflyverne i Stand til at begynde igen.

Imidlertid blev der ikke noget heraf, idet den tilstedeværende Repræsentant for Statens Kontrol, Mester Peter Nielsen fra Hærens Flyvevæsen aabenbart efter Ordre advarede mod at give alt for meget for Materiellet, fordi dette formentlig ikke vilde faa Lov til at blive anvendt til Flyvning uden store Reparationer. Herefter kunde Senius Olsen ikke gennemføre sin Plan.

Det vakte herefter ikke saa lidt Opmærksomhed, at Mester Peter Nielsen, formentlig til Hærens eget Brug, købte to Motorer, det var to Mercedes-Motorer paa 120 HK, der gik for 90 og 100 Kr.

Jernhandler Schwab købte en Mængde Materiel for et Par Hundrede Kroner.

En fuldstændig Maskine blev tilslaaet Løjtnant Foltmann for 900 Kr., da en anden tidligere Militærflyver stod og bød op.

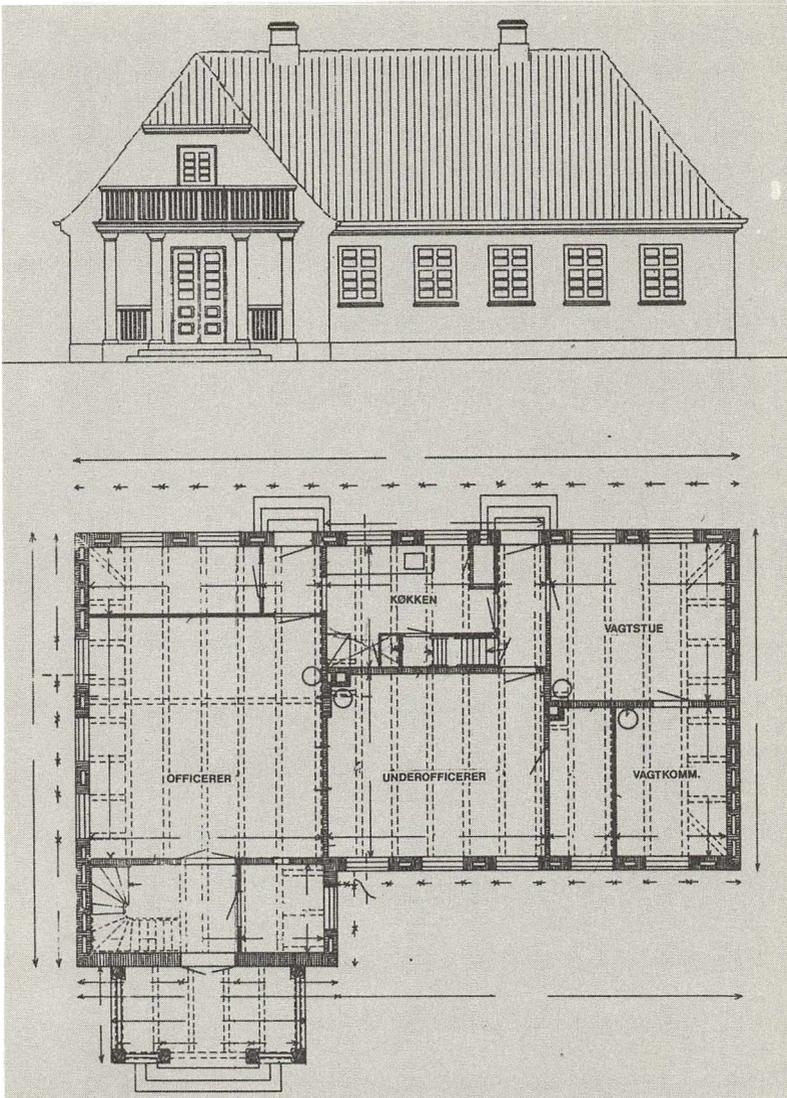
Ialt indbragte Auktionen 1700 Kr. skønt Materiellet i sin Tid er vurderet til 60.000 Kr.

Dermed var så en spændende epoke i Lundtofte Flyveplads' historie afsluttet.

Perioden fra 1923 til 1926

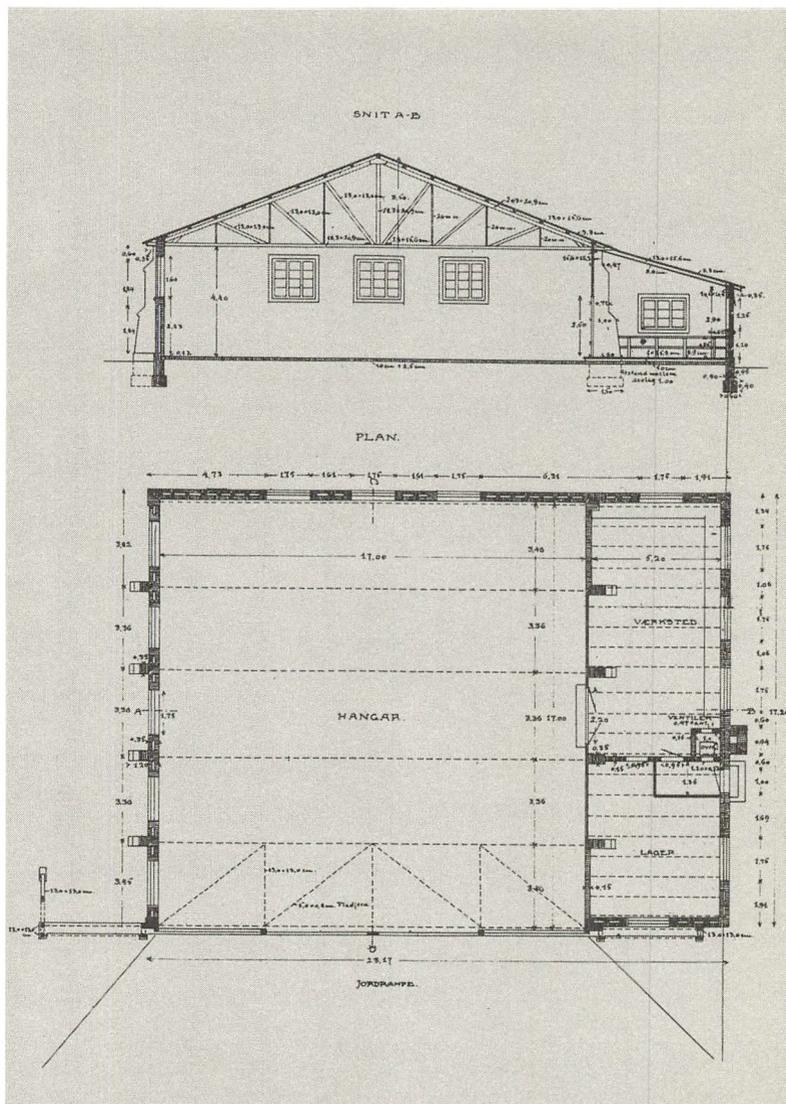
I tiden der nu fulgte og frem til 1926, foreligger der intet nævneværdigt om Lundtofte Flyveplads. Dette har nok været grunden til, at mekanikeren C. J. C. Olsen, som faldt ned med Hammelev, men blev fuldt restitueret, kom til at bo i skolebygningen i denne periode som opsyn.

Skolebygningen var i virkeligheden en hyggelig villa med en pæn lille have til. I villaen var der en stor stue med dobbelt glasdør ud til en veranda. Denne stue benyttedes senere til skolelokale. Tilstødende var der et pænt køkken med brændekomfur i vestsiden, og en stue til i østsiden, som senere benyttedes til kontor. Derudover var der i stueetagen endnu et par rum i husets nordende samt to toiletrum og to entreer. Der var fire kakkellovne til husets opvarmning. Ovenpå var der et par værelser, hvoraf et med stor altan med en herlig udsigt ud over det skønne landbrugsområde med Dyrehaven i baggrunden. Det var et dejligt sted med plads til en hel familie.



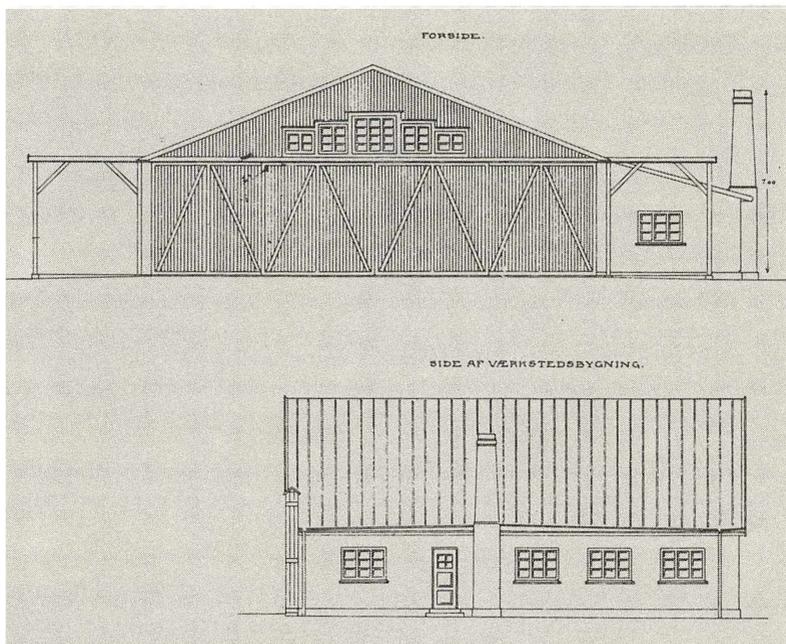
Undervisningsbygning på Lundtofte Flyveplads.

Lyngby-Taaarbæk Kommune



Grundplan af hangar på Lundtofte Flyveplads.

Lyngby-Taaarbæk Kommune



Opstalter af hangar på Lundtofte Flyveplads.

Lyngby-Taarbæk Kommune

At villaen imidlertid var bygget til militært brug fremgår af tegningerne. Som det fremgår har Ingeniørkorpset, som har udført tegningerne efter vanlig militær skik, regnet med en adskillelse af »overmænd« og »undermænd« uvidende om, at sådan var det ikke inden for Flyverkorpset. Lige fra militærflyvningens spæde begyndelse har det været sådan, at alle militære grader har omgåedes hinanden på en meget afslappet og tvangfri måde. Således foregik al indendørs undervisning i fællesrum. Den på tegningen af stueplanet viste mur mellem rummene »officerer« og »underofficerer« blev der da også sat en dør i, så man kom uden om den skarpe opdeling af huset.

Flyveskolen havde i 1917 sikkert også forberedt sig på at flytte til

Militær flyveskole igen

Lundtofte det følgende forår – men det blev altså først til foråret otte år senere, nemlig i 1926.

En rimelig forklaring på hvorfor flyveskolens udflytning blev udskudt i otte år kan – foruden de efter Første Verdenskrig meget knappe bevillinger – også have ligget i materiellets tilstand. Den senere overlærer ved flyveskolen C. C. Larsen, der den 3. januar 1919 mødte som elev på Kløvermarken til flyveruddannelse, fortæller i bogen »25 Aars Flyvning ved Hæren« (1937, her i referat):

Vore øvelsesmaskiner var Mauricer, men da der som regel kun var een maskine klar, vil jeg bruge ental. I 1917 og 1918 havde der været ikke så få nedstyrninger med dødelig udgang, og flere af typerne var kommet i miskredit hos flyverne. En nedsat kommission kom til det resultat, at alle typerne med undtagelse af to burde kasseres, hvilket skete omkring april 1919. Den ene af de tilladte typer var vort skoleluftfartøj Maurice Farman.

I foråret 1920 havde flyvemaskinbestanden kun formeret sig med en L.V.G. skolemaskine. I løbet af sommeren 1920 kom der endnu 2 L.V.G.'er, og hen på efteråret 4 Breguet maskiner, og i 1921 endvidere 2 Avro skolemaskiner.

Det skal indføres her, at C. C. Larsen samt syv andre flyvere i efteråret 1919 blev sendt til Frankrig for ½ års skoling, som blev fulgt op med 1 måneders ophold i Italien. Sidstnævnte land havde under holdets ophold i Frankrig henvendt sig til de danske myndigheder og foreslået, at Danmark lod et antal flyvere besøge Italien, for der at få et indtryk af hvad man fra italiensk side kunne tilbyde af luftfartøjer og udstyr. Som nævnt tidligere købte Danmark franske maskiner, men ingen italienske. Efterhånden havde flyveskolen altså fået en rimelig maskinpark, og hen mod 1925 begyndte man at overveje udflytning til Lundtofte Flyveplads.

Militær flyveskole igen. Det første flyverhold 1926

Så nærmer vi os endelig tidspunktet, hvor Lundtofte Flyveplads bliver taget i brug til det af premierløjtnant Hammelev planlagte formål.

Medens skoleflyvningen op til 1925 var foregået på Kløvermarken – det sidste år efter en ny ordning med uddannelsen rigtigt sat i system – blev det første halve års uddannelse fra 1926 forlagt til Lundtofte.

Når man som ansøger kom blandt de heldige, der blev indkaldt til et første orienterende møde, foregik det på Kløvermarken, som fortsat var hovedkvarter for militærflyvningen. Denne første konfrontation mellem lærer og ansøgere var tydeligvis for at lærerne kunne få lejlighed til at se aspiranterne lidt an inden antagelsen, og også for at aspiranterne kunne få lejlighed til at tage stilling til, om det nu også var noget for dem at indlade sig på. De fik nemlig en flyvetur, og at denne var for at prøve dem, kunne ikke undgå opmærksomheden, for hver gang en aspirant kom ned fra prøveturen, blev han nøje gransket af flyverne. Det kunne jo være, at nogen var blevet dårlig eller bange ved at se ned fra flyet under turen.

På et senere tidspunkt mødte aspiranterne så op med køjesækken på Kløvermarken, og derfra blev de transporteret pr. bil til Jægersborg Kaserne for indkvartering.

C. C. Larsen giver i føromtalte bog en beskrivelse af skolens udflytning, som frem til 1933 bliver en fast foreteelse for sommerhalvåret. C. C., som han kom til at hedde i daglig omtale, var i forvejen godt kendt med Lundtofte Flyveplads, idet han tidligere havde haft en aftale med John Foltmann fra $\frac{1}{2}$ Dansk Luft Rederi om rundture med passagerer om søndagen og på hverdage efter tjenestens ophør. C. C. beretter:

I 1926 flyttedes Skolen til Lundtofte. Allerede fra 1925 fik den aarligt Tilgang af Elever, hvilket selvfølgelig var et umaadeligt Plus rent skolemæssigt set, og nu fik den oven i Købet en Plads for sig selv, tilmed en god og velegnet Plads.

Var end til at begynde med Antallet af Maskiner ringe, saa var til gengæld Kvaliteten god og tidssvarende. Igennem de følgende Aar gennemgik Skolen da ogsaa en rig Udvikling. Der høstedes stadig Erfaringer, Undervisningen blev mere systematisk og alsidig, Kunstflyvning og senere Blindflyvning indgik i Programmet. Skolen voksede sig stærk, dens Standard højnedes.

Naar Eleverne indkaldtes, som Regel en af de første dage i April, var det endnu for koldt til at ligge i Telte, og de blev derfor indkvarteret paa Jægersborg Kaserne og daglig transporteret til Flyvepladsen med Lastbil.

Omkring 1. Maj flyttede hele Skolens Personale, Lærere, Elever, Mekanikere og Soldater ind i Døckerske Mandskabstelte rejst paa selve Flyvepladsen, og nu levedes her Sommeren igennem et LejrLiv, som altid vil erindres med Glæde.

Militær flyveskole igen

I Maj Maaned kunne det godt træffe sig, at der var Is paa Vaskevandet om Morgenen, men hvad gjorde det. Lige ud af Teltet om Morgenen og ud i den friske Natur, det var herligt. Saa et godt Morgenmaaltid og saa i Gang med at trække Maskiner ud og varme Motorer op, og saa ud at flyve. Kunde det være bedre?

En elev fra dette første militærflyverhold pens. politikommissær i Hillerød P. Chr. Abkjær har givet mig følgende levende beskrivelse af hvorledes sommeren 1926 forløb, sådan som han stadig klart husker det – trods sine firs år:

Den 7.4.1926 skulle jeg møde på Kløvermarken, hvor jeg sammen med holdet på 20 fik udleveret læderfrakke og læderbenklæder – desuden forede handsker og flyverbriller samt et sæt drejlstøj, – jo, der var også en slags elefanthue til at have inden under en styrthjælm, som vi naturligvis også fik udleveret.

Så blev vi kørt til Jægersborg Kaserne, hvor vi fik anvist kvarter, og hvor vi skulle have vor forplejning. Fra kasernen blev vi kørt til Lundtofte, for at se på lokaliteterne og ikke mindst på hvor mange muldvarpeskud, der var på pladsen. Dagen efter skulle vi så igang. Det blev ikke med at flyve – nej først skulle muldvarpeskuddene jævnnes. Det var meget vigtigt, for når de var for store, kunne de skade understellet på flyene. Særligt galt var det selvfølgelig, når de var frosne – så kunne det blive en katastrofe – liden tue vælter jo ofte et stort læs.

Derefter nærmede vi os langsomt flyene, og blev lidt efter lidt sat ind i deres mysterium, og lærte om hvad de forskellige håndtag og instrumenter m. m. betød. Selv om der ikke var nær så stort et udstyr som i dag, var det der var vigtigt nok.

Jeg husker ikke, om vi fik en flyvetur den dag, men jeg kom i hvert fald med i et hold, der havde overofficiant C. C. Larsen som lærer; jeg var heldig – en bedre lærer kunne jeg næppe have fået. Der var ikke mange skolefly, og der blev ikke megen flyvetid til hver. Når der blev fløjet, og vi ikke selv var i luften, opholdt vi os midt på pladsen ved vindposen – det der i flyversproget kaldes »Pisten«. Her fulgte vi så starter og landinger, hvilket vi lærte en del af. Særligt de begåede fejl blev naturligvis indgående diskuteret. Ind imellem blev der fortalt historier, og det var en selvfølge, ikke mindst mandag morgen, at komme med en ny, der helst skulle slå de foregående.

Om eftermiddagen havde vi teori, og der var meget at tage fat på, Først og fremmest naturligvis flyets indretning og opbygning og hvad der bevirkede, at det i det hele taget kunne flyve. Vigtig var også motorens indretning og virkemåde. Her fik vi også lidt praktik med bl. a. at stille ventiler og tænding, påse benzinpåfyldning og vand på køleren. Endelig var det også os, der iført drejlstøjet skulle holde flyene rene – også heraf lærer man det at kende.

Udover dette havde vi forskellige militære fag og meteorologi – vejret var det vigtigt for os at have kendskab til. Naturligvis havde vi sport – særligt fodbold og håndbold,

men også bordtennis trænede vi i. Flugtskydning med jagtbøsse var også med i billedet – alt udmærket for at lære at reagere hurtigt. Var vejret dårligt i de afsatte flyvetimer, blev der også tid til et slag kort. Rommy var det foretrukne, når der skulle spilles om, hvem der skulle give kaffe og basser.

Allerede 8 dage efter at vi var mødt, fik vi alvoren ind på livet. Den 16. april ved 9 tiden nærmede et Potez fly sig pladsen. Vores skolechef kaptajn M. H. Kofoed-Jensen kaldet Cowboy skulle ud at se til os. En elev fra året før korporal V. Rask førte flyet. Under indflyvningen til pladsen foretog han en vingeglidning, såkaldt »sideslip« for at tage noget af højden væk. Denne manøvre kan være farlig, når farten er for lav. Det var den tilsyneladende, for i ca. 80-100 m. højde krængede flyet og var åbenbart allerede inde i et såkaldt »spin«. Føreren kunne ikke nå at rette flyet op, og det knustes bogstaveligt talt mod jorden ca. 100 m. fra os, der stod på »Pisten«. Vi kunne se, at skolechefen lige før flyet ramte jorden, stod op i det bageste sæde, og ligesom strittede imod. Korporal Rask var død på stedet. Skolechefen havde bl.a. brækket begge ben og fået trykket ribben ind i lungerne. Han var straks bevidstløs, og det blev mit hverv at sidde hos ham i ambulancen til Lyngby Sygehus, hvor han døde få timer efter indlæggelsen.

Jeg gik fra sygehuset til Jægersborg Kaserne. Det var en herlig forårsdag, der naturligvis for mig blev overskygget af det skete og tankerne om hvad jeg havde indladt mig på.

Næste dag kom fungerende skolechef kaptajn Anker Andersen, som bad os overveje, om vi efter det skete ville fortsætte på flyveskolen, idet han anså det for at være en ærlig sag at melde fra. Der meldte sig tre, som ikke ønskede at fortsætte. Flyvningen blev indstillet en otte dages tid, og derefter fortsattes efter programmet.

Inden der var gået 1 måned var holdet nede på 10 elever. De 7 ansås ikke for egnede og måtte, som vi sagde, »kure nedad slidsken«, der blev smurt ind i grøn sæbe, når en skulle »glide«. Vi var naturligvis bange for dette imaginære apparat.

Da vi kom hen i maj måned, flyttede vi ud på flyvepladsen, hvor vi boede i telte resten af sommeren. Min teltkammerat var Knud Clauson Kaas, og vi havde det hyggeligt. Han var en god kammerat trods sit urolige gemyt og vældige foretagsomhed.

Den 2.6.1926 kl. 06.52 startede jeg på min solotur efter ca. 60 starter med lærer. Jeg havde fået en kort tur med min lærer, da han pludselig kravlede ud af flyet og sagde til mig: »Af sted, se at få kassen ned igen i hel stand, så kommer De heller ikke selv noget til«. Ja – det var jo logisk nok.

Alt gik fint på de 7 soloture den formiddag. Det var en god dag. Jeg var glad for at kunne stole på mig selv, når det gjaldt, man havde jo ingen andre at ty til, når man sad alene i flyet. Jeg har et par gange set flyveelever gå helt i stå, når de skulle lande. De kom ind over pladsen, og holdt flyet i en tre – fire meter over jorden, og selv om vi råbte og gjorde tegn til dem, sad de som forstenede og holdt sig i denne højde med det resultat at flyet faktisk faldt ned fra denne højde med det resultat, at hjulene trykkes op i underplanerne.

Efter nogen tid fløj vi sammen to og to, og vi måtte lande ude omkring på egnede

Militær flyveskole igen

marker. Det var en herlig tilværelse; vi var jo frie – radio i flyene havde vi ikke.

Senere blev vi omskolet til Fokker C1, og vi havde også et enkelt S fly. Begge slags fly var egnede til kunstflyvning, og efter korte anvisninger herpå øvede vi os flittigt. En dag min lærer var i godt humør, gjorde han mig opmærksom på, at mine loop var lidt skæve. Efter at have lavet ca. 25, landede jeg og mente vel, at nu var det nok, men loopene var stadig skæve, så det blev til 25 mere – om de så var lige, har jeg ikke fået opklaret.

Efter den sædvanlige tur Danmark rundt, måtte vi i september tage afsked med Lundtofte og flytte til Kløvermarken, og som alle, der har haft en sommer på Lundtofte sige: En herlig og uforglemmelig sommer var forbi.

Mit spørgsmål: Hvordan klarede egentlig forplejningen under sommerens ophold på Lundtofte Flyveplads? – Peter Abkjær fortalte meget ivrig og glad herom:

Forplejningen fik vi skam fra køkkenet i skolebygningen. Vi havde jo hr. og fru Olsen boende, og de virkede som et enestående værtpar – forøvrigt i alle årene frem til 1933. Da jeg senere selv blev flyvelærer på Lundtofte, fik jeg den glæde, at få fornyet bekendtskabet.

Hr. C. J. C. Olsen var jo i sin egenskab af mekaniker på flyvepladsen optaget af tjenesten, og dermed begrænset i egenskaben som vært, så det var skam lilleemor, der stod for vore kulinariske fornødenheder. Vi fik morgenbord, frokost, eftermiddagskaffe og middag foruden, at der ved vore festligheder blev sørget for os. De to mennesker var skam meget medvirkende til at Lundtoftetiden står i erindringen som noget enestående.

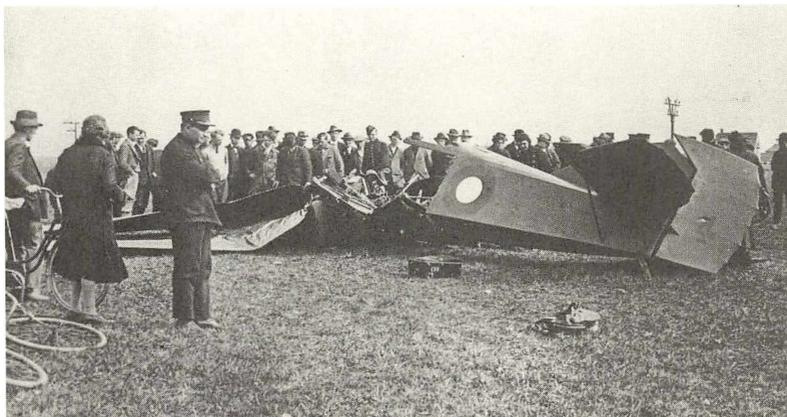
I sin beretning om sommeren 1926 nævner Peter Abkjær sin holdkammerat Knud Clauson Kaas, som havde en længere flyverkarriere bag sig, før han kom på Hærens Flyveskole i 1926, og hvorom han fortæller nærmere i sin bog (Knud Clauson Kaas: Et Liv i Luften, 1940).

I bogen fortæller Clauson Kaas også, at Abkjær var den ordentligste af hele holdet, hvorfor det var en sand nydelse at dele telt med ham. Om den franske Potez-maskine giver han en længere redegørelse om denne maskines flyveegenskaber, som i korthed gik ud på, at den var tung og vanskelig, havde flere dødsfald på samvittigheden, og blev da også til sidst udrangeret, før den egentlig burde have været kasseret. Da 1926-holdet i sommerens løb var kommet så vidt i flyveuddannelsen, at kunstflyvning, formationsflyvning og orienteringsflyvning rigtigt kunne indøves i det daglige program, begyndte man også at forbe-



Potez XV A2 bygget af Avions Henri Potez, Paris. Motor: 400 HK Lorraine Dietrich 12 Db. Tomvægt: 1100 kg. Maks. flyvehastighed 210 km/t. De to hjul under haleslæberen er en vogn, som man løftede halepartiet op på, og ved hjælp af en trækstang kunne flyet så køres i hangar.

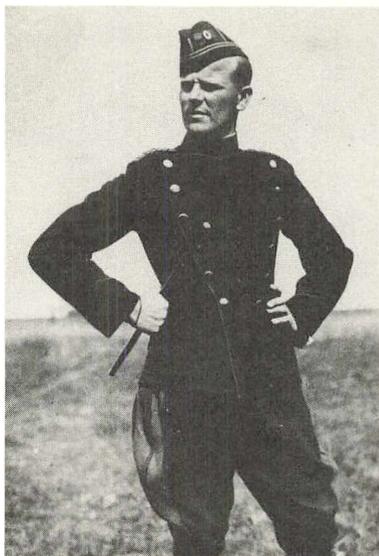
Flyvevåbnets historiske Samling



Den nedstyrte Potez-Maskine. Ved nedstyrtingen den 16. 4. 1926 dræbtes kaptajn Kofoed-Jensen og korporal Rask. I forgrunden th. ses en flyverhjælm med briller – i baggrunden ses to af de gamle højspændingsmaster, som stod omtrent hvor nu motorvejen ligger. Et stykke bag det sted hvor fotografen har stået, lå flyvepladsens østbegrænsning.

Flyvevåbnets historiske Samling

Militær flyveskole igen



Kaptajn M. H. Kofoed-Jensen kom fra artilleriet og bærer denne våbenarts mørkeblå officersuniform med karmoisinrøde kanter og striber langs siderne af benklæderne i samme festlige farve. Flyvevåbnet havde endnu kun skråhuen som sin egen. Kofoed-Jensen erhvervede militærflyvercertifikat nr. 5 i 1914 og var skolechef i to perioder – den sidste sluttede med hans nedstyrting den 16.4.1926. C. C. Larsen skriver om sin foresatte bl.a.: »Kofoed-Jensen havde altid været blandt de første; han var forankret i selve sagntiden, og var for os alle indbegrebet af en flyver.« K. Clauson Kaas giver i sin bog en omfattende skildring af denne mands personlighed og charme.

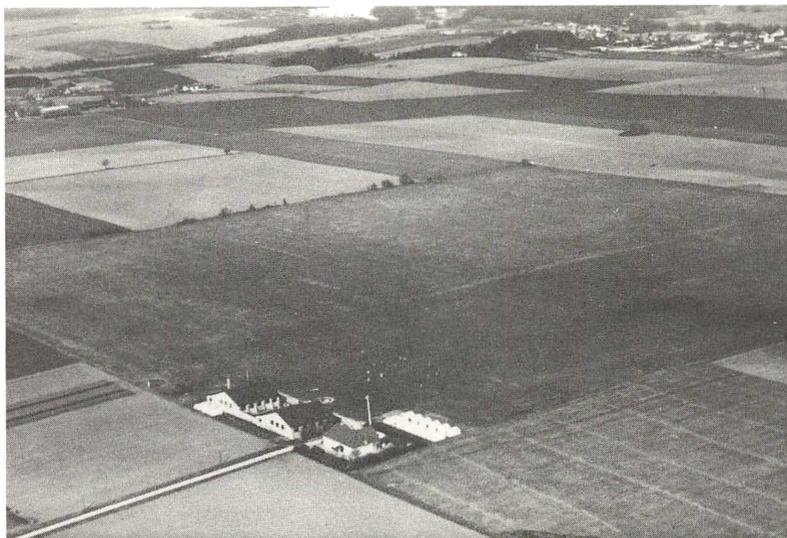
Flyvevåbnets historiske Samling.

rede sig på en slags eksamen i luften. Denne skulle det år finde sted den 18.9.1926, og dagbladet Politiken bragte i den forbindelse en omtale, som gengives her:

Flyveøvelserne ved Lundtofte. Orienteringsflyvningen paabegyndtes, men aflystes. – I Morges ved 7-8 – Tiden skulde der være store, afsluttende Flyveopvisninger paa Flyvepladsen ved Lundtofte.

10 Elever skulde prøves i Orienteringsflyvning og Kunstflyvning, og Flyvechefen, Oberst Koch kom flyvende ud til Pladsen i en Maskine ført af Bjarkov.

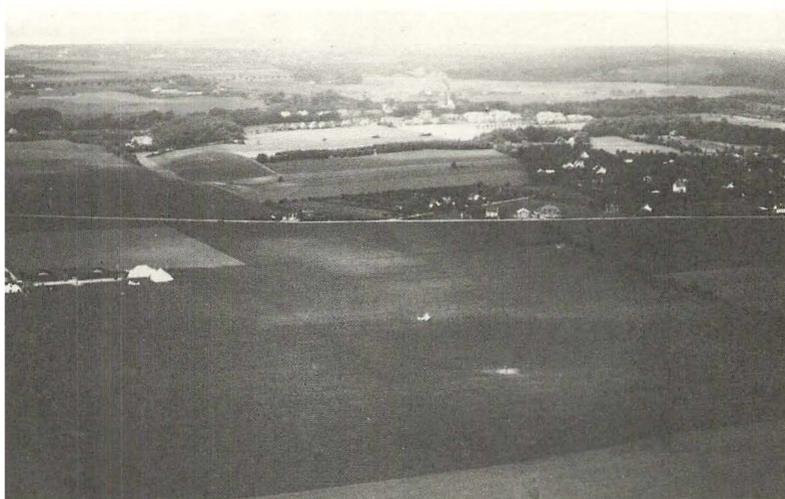
Løjtnant Sætter-Lassen ledede Opvisningerne, og 12 Fokker og L. V. G. Maskiner stod klare til Flyvning. Vejret var imidlertid diset og taaget og vanskeliggjorde Orienteringsflyvning. Nogle af Eleverne paabegyndte Øvelserne, men da det ikke klarede op, blev de hjemkaldt, og Resten af Øvelserne udsattes til en anden Dag.



Som der så ud i 1926 – Lundtofte Flyveplads taget mod nordøst. Øverst i billedet lidt til højre for midten ses fabriksbygningen på Stampen. Lidt skråt derunder ses i kanten af bevoksnings-udenrigsminister Erik Scavenius' ejendom, som i dag ejes af ATV – Akademiet for de tekniske Videnskaber. Lige øst for nævnte bevoksning ses landsbyen Hjortekær med et beskedent villakvarter. Et stykke under Hjortekær ses først nogle af de gamle højspændingsmaster og derunder en lille samling træer, som dækker Rævehøj. Højen er der endnu lige i østkanten af motorvejen, og her ligger i dag Rævehøjparken. I venstre halvdel af billedet foroven står to af de gamle højspændingsmaster næsten ved siden af hinanden, og mellem dem løber Lundtoftevej. Ganske lidt til venstre for masterne ses Lundtoftegårds hvide, stråttækte bygninger, som i dag er klemt inde mellem to beton-broer, hvoraf den vestlige aldrig blev færdiggjort. Lidt videre mod vest ses den østlige del af landsbyen Lundtofte. Næsten lodret over Lundtoftegård i venstre overkant af billedet ses nogle hvide bygninger, og til højre for dem en større gruppe træer. Det er »Wesselsminde«, som består af hovedbygningen gemt mellem træerne og avlsbygningerne, som er dem, der ses på billedet. Derimellem er en gammel lindeallé. På flyvepladsen, hvis område tydeligt kan skelnes fra landbrugsjorden, ses 12 mandskabstelte ved siden af skolebygningen, og på arealet lige ud for de to hangarer er en fodboldkamp i gang – spillerne er de små lyse prikker. Bag nordre hangar ses også nogle telte, som nok har været soldaternes. Foruden det åbne, ubebyggede landskab er det iøjnefaldende, at den beskedne bevoksning af hele området hovedsagelig er lav, så man selv på jorden har kunnet se langt.

Flyvevåbnets historiske Samling

Undervisningen



Som der så ud i 1928 – Lundtofte Flyveplads taget mod nordvest. Den hvide stribe tværs hen over billedet er Lundtoftevej, og lige midt på ses en stump af Danmarksvej gå fra. Øverst i venstre halvdel kan Furesøen skimtes. Derunder igen ses en lang række bevoksning tværs hen over hele billedet – det er Mølleådalen med Bredes bebyggelse midt på. Lidt til højre for midten ses fabriksbygningerne og den høje skorsten med røgen væltende op. Lige under Mølleåbevoksningen i venstre del af billedet ses en stor hvid bygning ved siden af en skråning »Borrebakken« bevokset med store træer. Bygningen opførtes 1916/17 som bolig for direktør Søren Goos, der under depressionen i 1930 solgte den til teaterdirektør Hilmar Clausen. Efter tre års forløb købte københavnske sygekasser den, og indrettede her et rekonvalescent-hjem. På flyvepladsen ses i venstre side de to hangarer, og nord for dem er der blevet opstillet to værkstedstelte. Ude på pladsen er en maskine netop landet, og den lyse plet lige ved er »Pisten« med vindposen. Den brede lyse stribe nederst i billedet er naboens nysåede mark.

Flyvevåbnets historiske Samling

Undervisningen på Lundtofte Flyveplads

Den dygtige overlærer C. C. havde fået indført det system med at alle elever i de første par måneder af deres uddannelse skulle følge landingsøvelserne på nærmest mulige hold nemlig ude ved »Pisten«, hvor han selv oftest var til stede og fremsatte belærende kommentarer. Vindposen, som ses på billedet af 1928-holdet, blev senere flyttet ud i begrænsningen og erstattedes af et landings-T, som bestod af hvidt lær-

red, der udsprængtes på jorden og tydeligt kunne ses ovenfra, og angav den retning, hvori man skulle lande, og placeringen af vindretningen af vindretningen.

På »Pisten« opholder de elever sig, som ikke er oppe, og senere, når uddannelsen er så vidt, at der er solister i luften, opholder de af lærerne, som har elever oppe, sig også der. Når en maskine er landet, køres den hen til »Pisten«, hvor en ny elev overtager den, og lærerne der har fulgt deres elevers flyveøvelser, retter og vejleder dem. Ofte må læreren gå op med eleven, og i handling anskueliggøre det i praksis, hvad der blev forklaret under opholdet på jorden.

Når der er gået omkring 2 måneder efter mødedagen, tages der fat på undervisning i kunstflyvning, som er en meget vigtig disciplin i den militære flyvetræning. Gennem kunstflyvning, der foretages i rimelig stor højde, lærer eleven sin maskine at kende til bunds. Han øves i at bringe den ind i og ud af alle tænkelige stillinger, lære at vurdere rortryk og manøvrevevne under stærkt vekslende hastigheder, vænne sig til at se himmel og jord under skiftende vinkler og frem for alt oparbejde en tro på egne evner og en tillid til sin maskine.

Det var denne opvisning, som C. C. gik ind for med liv og sjæl i al den tid, han fungerede som leder af den praktiske flyvning, hvilket vil sige til og med det første år på Værløse Flyveplads i 1934, hvor jeg selv oplevede en herlig sommerskoling under hans faderlige og myndige hånd.

En af de begejstrede elever fra flyverholdet 1928 senere vicedirektør i SAS Emil Damm har i jubilæumsnummeret af bladet FLYV nr. 6/1978, som udgives af Kongelig Dansk Aeroklub, fortalt om en uforglemmelig sommer på Lundtofte Flyveplads i efterfølgende artikel »Militærflyver i 1928«:

Militærflyver i 1928. En af de 8 militærflyvere, der blev uddannet i 1928, fortæller om sine oplevelser på flyveskolen.

En dag i efteråret 1927 kom jeg – på mine jernbeslåede militærstøvler – skramlende ned gennem »stengangen« på Livgardens Kaserne på Østervold, hvor jeg aftjente min værnepligt.

Henne ved opslagstavlen var der som sædvanlig en mindre samling gardere, der studerede de seneste meddelelser, bl. a. en »Kundgørelse fra Hæren«, der oplyste, at man

Undervisningen

modtog ansøgninger til Flyverkorpsset for optagelse på Flyverskolen i Lundtofte i april 1928. Forudsætningen var, at man havde aftjent sin værnepligt. Uddannelsen ville normalt tage halvandet år med mulighed for særligt egnede til yderligere et års tjeneste.

Jeg kendte ellers ikke noget til flyvning, men var vel alligevel påvirket af den omtale, Botved og Herschend's togt til Østen i 1926 og Lindbergh's flyvning over Atlanten i 1927 havde fået. Så da jeg gennem aftjeningen af min værnepligt alligevel havde afbrudt mit civile liv, syntes jeg, det kunne være interessant at få den oplevelse med, så jeg skrev en ansøgning på den krævede korrekte militære facon.

Selv om jeg var menig, blev jeg til min overraskelse kommanderet til tjeneste på Flyveskolen 16-18/1 1928, hvor de mange ansøgere blev nærmere »følt på tænderne« efter den tids nyeste udtagesmetoder.

Til undersøgelse

Flyveskolen i Lundtofte var kun åben fra april til oktober, så prøverne i de 3 dage foregik fortrinsvis på Kløvermarken med afstikkere til Militærhospitalet i Rigensgade og til Teknologisk Institut.

På Kløvermarken foregik de almindelige kundskabsprøver i klasseværelserne ved hangarbygningen og i Messen. Under ledelse af daværende kaptajn Førsløv og overofficiant C. C. Larsen samt dr. Brinch fra Roskilde havde man forskellige supplerende »julelege«, bl.a. den med at holde vejret længst muligt. Det var jo slet ikke et spørgsmål om lunkekapacitet, men om viljestyrke, man ville afsløre. Nogle opgav efter 30-40 sekunder, mens andre hellere besvmede, inden de gav op.

I Rigensgade var det en virkelig grundig lægeundersøgelse, medens det hos »mirakeldoktoren« ingeniør Eriksen på Teknologisk Institut var forskellige primitive »husflidsinstallationer«, der skulle afsløre afstandsbedømmelse, ligevægtsorganer og det, man i dag kalder simultankapacitet, altså evnen til at dele sin opmærksomhed over flere opgaver på en gang.

Som artiklen i Politiken den 18.9.1926 angiver, var der ialt 12 Fokker- og L.V.G.-maskiner til at deltage i flyveskolens afslutterende opvisning. Man kan godt forestille sig, at et sådant opbud af flymotorer har gjort indtryk på folk, som boede i omegnen. Til daglig har der jo ikke været så mange maskiner i funktion på en gang, men immervæk var bare to af dem i luften ad gangen fra syv morgen og til middagstid, så det kunne godt virke irriterende på en og anden, og det gjorde det da også. Forfatteren Svend Fleuron var en af dem, som klagede, og senere også udenrigsminister Erik Scavenius. Svend Fleuron boede på Dyrehavegaardsvej lige i nærheden af Fortunen, og ved sydøstlige vinde startede flyene i retning af hvor han boede, og kan godt have forstyrret ham, når han arbejdede på en af sine dejlige dyrebøger – »Gedden Grum« kan godt have været i hans tanker, når flymotorerne brummede hen over hovedet på ham. Forfatteren og journalisten Viggo Barfoed, som er kendt under pseudonymet Ærbødigst, har begået de satiriske vers, illustreret af tegneren Jensenius, som han daglig samarbejdede med.





Hr. Svend Fleuron, der er vred paa de larmende Flyvemaskiner ved Lyngby.

Hver Dag Hr. Svend Fleuron maa slide med næste store Dyrebog, dels „Pjusk, den lille Ostemide,“ dels „Svingle-Ringle, Skovens Snog“. Men naar man digte skal Romaner, saa er det ikke bare Spøg at høre Hærens Aéroplaner, der flyver rundt og laver Støj.

Engang han selv til Hæren hørte og var en vældig flot Kaptajn, der frem med Batteriet kørte i Vaabenbrag og Kuglereg. En Helt foruden som forinden, der røde Buksestriber bar og jubled, naar han gik mod Fjenden, hva? han dog aldrig gaaet har.

Nu kan man ikke mer forlange, at han er med, hvor det gaar løs. En Officer er aldrig bange, en Digter bliver let nervøs. Før hver en larmende Maskine er lavet om til Luftballon, før fries fra sin Ørepine ej Dyredigter Svend Fleuron.

Nu bli'r vort Flyvevæsen bange, Fleuron nu gi'er dem en Salut: „Jeg som Forfatter maa forlange, at al Slags Flyvning bli'r forbudt, jeg længe nok har Larmen trodset, nu er tilsidst jeg blevet træt og bims og sker og splittertosset,“ — Og deri har han ganske Ret.

Ærbødigt

Undervisningen



Militærflyverholdet 1928 venter ved »Pisten« på at det bliver deres tur til at komme i luften. Det er april måned, for der er ingen løv på træerne, og eleverne har deres nye vintercombination på, og nye tætslutende skindflyverhjelme. Lige til højre for masten til vindposen ses langt bagude avlsbygningerne til Wesselsminde. Eleven som ligger på knæ yderst til højre i billedet, er Emil Damm, senere vice-direktør for SAS. Walter Nielsen (C. C. Larsen)

Selv om der i disse dage styrtede et militærfly ned i voldgraven ved Amagerbrogade, hvor begge piloterne dræbtes, må jeg sige, at alle ansøgerne fortsat ønskede at blive kvalificerede til optagelse på Flyveskolen.

Jeg var så heldig, at jeg efter hjemsendelse fra Livgarden i marts atter blev indkaldt til tjeneste på Flyveskolen i Lundtofte fra 11. april 1928.

Af de tyve, der fik chancen, var vi to menige, medens resten var befalingsmænd af alle våbenarter fra premierløjtnanter og nedefter.

Vi blev indkvarteret på Jægersborg Kaserne i april måned, da det endnu var for køligt at bo i de Döckerske telte på selve flyvepladsen i Lundtofte, hvilke ellers blev vort kvarter til skolens afslutning i oktober.

Den bedste sommer i mit liv

Den sommer, tror jeg nok, har været den bedste i mit liv – et dejligt friluftsliv, som jeg tror alle, der klarede skolen, vil mindes med glæde.

Kaptajn Emil Damm sprang allerede i 1931 over i civil luftfart som pilot, blev flyvechef i DDL i 1946 og nåede at opleve begyndelsen af jetalderen, før han sluttede sin karriere som vicedirektør i SAS Region Danmark.



Efter indkvarteringen på Jægersborg blev vi kørt til Lundtofte; men vore forhåbninger om at komme i luften blev stærkt afdæmpede, da vi alle fik udleveret en skovl og vor første opgave som »luftens helte« var at jævne halvfrosne muldvarpeskud på hele flyvepladsen.

Den var dog kun 400×400 m, men det var en broget flok uniformerede muldvarpeskudspredere, der tog landingsarealet i besiddelse, lige fra artillerister over gardehusare og dragoner til gardere og almindelige fodfolk.

Vort ønske om at komme i luften fik vi dog indfriet et par dage senere, idet nogle »barkede« flyvere med halvanden års tjeneste tog os i »rygsækken« og gav os en tur på en halv times tid.

Jeg ved ikke, om det var med overlæg, at de tog »pipet« fra de fleste af os. I hvert fald var det min første flyvetur, og jeg tør nok sige, at det var meget blege herrer med højst blandede følelser af flyvning, der kravlede ud af flyet og følte fast grund under fødderne.

Det var også årsag til, at de første af de 20 frabad sig yderligere tjeneste ved Flyver-skolen. Vi vidste, at der højst skulle uddannes 7-8 flyvere, så det lettede lidt på konkurrencen. Men hvis det var hensigten straks at reducere elevantallet, var det efter min mening ikke en fair måde at gøre det på.

Vor udrustning var en fransk flyverstyrthjelm, hvorunder vi havde en »bankrøver«

Undervisningen

uldhætte og et par motorbriller. Dertil et langt groft uldhalstørklæde og en tyk flyvercombination samt et par skindhandsker. Befalingsmændene fik som regel det bedste – hvis de da ikke blev uvenner med depotforvalteren, overofficiant Møller – og de menige det mest medtagne. Der var ingen faldskærm, da de først blev indført et par år efter.

Først hen på sommeren, da holdet var svundet ind til 8-10 elever, kunne man ved velvilje opnå at få en eftertragtet rigtig skindflyverhjelme og en tynd sommercombination, som vore flyvelærere optrådte i.

Hvis vejret tillod det, var der flyvning om formiddagen og teori om eftermiddagen.

Skoleflyet: LVG

Skoleflyvningen var på LVG'en (Luft-Verkehrs-Gesellschaft) fra Første Verdenskrig, hvor den var i aktiv tjeneste fra 1917 som rekognosceringsfly. Den havde en 6-cylindret vandkølet Benz-rækkemotor på 120 hk med udblæsning (»skorsten«) op over overpladet, hvor også køleren var monteret. Motoren lød som en svær diesel-lastbilmotor i dag.

Jeg kan ikke huske instrumenteringen, men der var næppe mere end omdrejningstæller, olietryk, højdemåler, fartmåler, libelle og kompas samt en magnetafbryder med høj og lav tænding.

Det store planareal bevirkede en kort start på omkring 80-100 m med en fart af ca. 80 km/t. Tophastigheden var omkring 180 km/t, men vi var advaret mod at gå over 150 km/t, og selv på denne hastighed fløjtede og pevede det i barduner og spær, så man troede det hele ville splittes ad.

Marchhastigheden omkring 120 km/t, anflyvning på 90. Udsævningen var meget lang (ground effect) og gummistrop-affjedringen utilgivelig for selv småfejl, så »hønse-« kunne blive større og større ved en ellers pæn landing.

Efter klargøring foran hangarerne om morgenen gik første hold op herfra med deres instruktører, medens resten i sluttet trop gik til »Pisten« (vindposen) midt på pladsen. Her kommenterede lederen af den praktiske flyvetræning – overofficiant C. C. Larsen – hver eneste start og landing.

Lektionerne var i begyndelsen på 10-15 min. ad gangen i en højde af 200-500 m, indtil man gik over til landingsøvelser på 3-6 min. ad gangen for 3-4 landinger. Når man var ved at få fat i det, blev man afprøvet af »CC«, hvor alle i begyndelsen selvfølgelig var nervøse for enten, at man kom på »slidsken« – altså blev hjemsendt som uegnet til videre uddannelse – eller tilbage til fortsat træning.

Den store dag var, når »CC« stod ud af flyet og sagde: »Se så at komme af sted!«.

Hvilken oplevelse – jeg sang og skreg i vilden sky af glæde og selvtilid, indtil jeg skulle ned igen, for så syntes jeg, at pladsen var skrumpet ind til ingenting. Det gik godt, hvilket det jo altid gør, når bare man følger det, der er blevet indprentet. Og så den obligate modtagelse med en buket tidslere og brændenælder, bundet sammen med et af de lange uldne halstørklæder, hvorefter man blev tildelt rollen som vært ved kaffe og basser i messen. Det var en stor dag.

Jeg var begyndt flyvetræningen den 19. april og blev frigivet solo af »CC« efter 7 timer 25 minutter.

I juli blev jeg udchecket på Fokker C.I. – der var, så vidt jeg husker, en original Fokker med tank i understellet mellem hjulene og to dansk-byggede med tank i overplanet. Flyvemæssigt var det som at komme fra en lastvogn til en sportsvogn, idet de var betydeligt lettere på rorene, og vi kunne nu komme igang med kunstflyvning, som var forbudt med LVG'en.

På danmarkstur

En af sommerens store oplevelser var den såkaldte Danmarks-tur på 3 dage i slutningen af august, idet vi indtil da kun havde fløjet over den østlige del af Sjælland.

Første dag gik til Tønder med mellemlanding hos Marinen i Ringsted for optankning for at kunne nå til Tønder.

Anden dag til Vemb for mellemlanding og optankning og herfra via Blokhus-Løkken-Ålborg til Nr. Kongerslev.

Endelig 3. dag via Brattingsborg på Samsø for mellemlanding og optankning til sidste stræk tilbage til Lundtofte.

Turen udførtes med eleverne på LVG'erne. Vor tillid til kompasflyvning var nærmest nul, men vor intense landkorttegning i skoletimerne med særlig vægt på kystkonturer, øer og fjorde i det rette geografiske forhold til hinanden var en uvurderlig hjælp, som her bestod sin prøve med glans.

En anden begivenhed i elevtiden var deltagelse i kantonnementet 1928 ved Borreby (Skælskør) fra 26/9 til 3/10, hvor vi havde lejlighed til at komme i nærheden af de barke, fuldt uddannede og indkaldte flyvere og de store fly som Fokker C.V. og O-maskinen med 220 hk.

Endelig oprandt den forjættede dag den 9. oktober, da vi blev udnævnt til militærflyvere med ret til at bære den gyldne flyvervinge på brystet og gå med flyverskråhue – det skulle være meget koldt den vinter, før vi tog kappe på!

Skolen i Lundtofte lukkede for vinteren, og vi blev overført til Kløvermarken med indkvartering i Bådsmadsstrædes Kaserne – det nuværende Christiania – og flyvetjenstgøring på Kløvermarken og i Kastrup fra den gamle Rohrbach-hangar.

Min samlede flyvetid fra 11/4 til 8/10 1928 var i alt 106.43 timer.

Som allerede antydet gjorde Emil Damm en enestående karriere inden for dansk trafikflyvning. Her skal særligt fremhæves hans berømte »mavelanding« i Wiens lufthavn med D.D.L.'s Condor den 12.12.1941 med 14 passagerer og 3 besætningsmedlemmer ombord. Årsagen var, at venstre understels ben ikke ville komme ud.



Flyverholdet 1929. Her er en danskbygget Fokker CI ved at blive tanket op. Selve pumpningen foregik, som det ses, ved håndkraft. Her ses også tydeligt den cirkelformede jordvold, som omgav pumpestanderen, og som forhindrede maskinerne i at ramle ind i standeren.

Flyvevåbnets historiske Samling

På grund af Emil Damm's enestående dygtighed og omtanke sluttede dramaet med nogle bøjede propelspidser. Maskinen iøvrigt var efter landingen intakt, og samtlige ombordværende var fuldstændig uskadede. Clauson Kaas har i en af sine bøger givet en detaljeret og spændende beskrivelse af hele hændelsesforløbet. (Knud Clauson Kaas: Danske Flyvere paa Vingerne, 1943).

Flyverhistorier fra 1930-holdet:

Certifikat nr. 105 J. Malmose har beskrevet en morsom oplevelse han havde, da han blev sendt op med en Gipsy Moth for at udføre en prøve, som bestod i, at han skulle opholde sig i 2000 m. højde i en time, og derefter foretage landing uden brug af motor fra 1500 m. (»25 Aars Flyvning ved Hæren«, 1937 (her gengivet i referat)). Under prøven forandrede vejret sig totalt fra højt og klart til overskyet og øsende regn,



Her er de såkaldte Døckerske telte – en særlig slags filtelte med trægulve, som oprindelig anvendtes til nødhospitaler. Flyveskolen benyttede disse telte hver sommer indtil skolen flyttede til Værløse i 1934. I hvert telt var indkvarteret to mand. De havde rigtige senge med madrasser synlige i de åbne teltgavl. Flyvevåbnets historiske Samling

så han måtte foretage sin første landing på fremmed plads på en mark på øen Hven. Da havde han først været igennem 600 m. skyer og gjort sit første bekendtskab med blindflyvning, hvorunder han ikke vidste hvad der var op eller ned, og undertiden hang i stropperne, for i næste øjeblik at blive presset ned i sædet som om han havde en klump jern på flere hundrede kilos vægt liggende over sig, alt imens fartmåleren det ene øjeblik viste 240 km/t og det andet øjeblik 60 km/t.

Som det altid var tilfældet dengang, blev også Malmose modtaget med største gæstfrihed af markens ejer, så da en telefonisk melding til Hjortekær nr. 32 (Lundtofte Flyveplads) var fra hånden, stod den på kaffe og brød. Det strømmede jo til med naboer, som gårdejeren meget ivrigt forklarede, at det var på hans mark, at fältflygaren var landet; med et slag var gårdejeren for lang tid blevet egnens samtale-emne.

Vejret klarede snart op, og hjemkomsten til Lundtofte, som Malmose havde forudset med bange anelser og frygt for en mægtig balle, udformede sig med en hyldesttale på svensk under overrækkelse af en buket skarntyder, mens læreren hæftede en i hast fremstillet medalje på den hjemvendtes bryst – den bar inskriptionen »Hven – Lundtofte 1930«. Af de øvrige følger skal nævnes en klækkelig bøde til den fælles bødekasse samt tilpligtelse til at give kaffe til lærere og kammerater, hvilke Malmose gik ind på med glæde og lettelse.

Certifikat nr. 100 E. C. O. Rydmann har også beskrevet en interessant episode om »Chefens Landing«. (»25 Aars Flyvning ved Hæren«, 1937). En forkortet, let omskrevet gengivelse følger her:

På det pågældende tidspunkt var alle eleverne solo-flyvere, og udi egen opfattelse i besiddelse af en god portion sagkundskab. Ikke desmindre fik de af lærerne daglig at vide, at de alle til hobe var en samling umulige individer hvad flyvning angik, så der var ikke noget at sige til, at de var ude efter skalp.

Så kom oplysningen, at chefen skulle flyve, og ham havde de ikke tidligere set praktisere flyvning, og da rygterne lod vide, at chefen kunne lande på forskellige måder, såvel meget smukt som meget fantastisk, alt efter som det passede ham, måtte lejligheden nu benyttes til at overvære hans præstation.

Sjældent har eleverne hjulpet mekanikere så flittigt med at køre maskinen ud og gøre den klar. Chefen kommer, tager flyvetøjet på, sætter sig op, starter og forsvinder – alt som det skal være. Alle eleverne gør sig nu klar, kommer frem med liggestole og kikkerter og andre behageligheder, og skiftes til at holde udkig for at slå alarm i god tid til de liggende (man er så søvnige på en flyveskole – det må være luf-ten).

Tiden går – det bliver langt over tiden med kun benzin til 3½ times flyvning, og nervøsiteten breder sig, til forklaringen kommer: mellem-landing i Kastrup, men om ½ time lander han på Lundtofte. Nyt liv – der gøres klar, stole fjernes, nu kommer chancen til at se chefen lande. Han er over pladsen, gassen bliver taget, der lægges an til landing – flot lige glidning – ja – lidt vingeglidning – ok – og nu kommer den så ofte



På dette billede ses to danskbyggede Fokker C1 maskiner – den ene har fået halelæberen fastspændt på halevognen, og mekanikeren trækker i vognstangen for at køre maskinen i hangar. Den anden maskine er kørt hen mod jordvolden omkring benzinstanderen for at blive tanket op. Denne maskintype benyttede flyveskolen som overgangsmaskine indtil 1933. I baggrunden skimtes et hangartelt.

Flyvevåbnets historiske Samling

omtalte, fantastiske chefens landing: en smuk trepunktslanding, perfekt i enhver henseende. Vi vandrede slukørede bort, og lod mekanikeren være ene om at sætte maskinen ind.

Da vi havde set chefen lave denne smukke landing på den anden side af flyvepladsen, gik vi ind i messen for at styrke os. Da med et – et brag, et knald, et skrald efterfulgt af små på hinanden følgende crash-lyde – derefter fuldkommen stilhed. Vi for ud – og sikken et syn.

Det viste sig, at efter landingen var chefen kørt tværs over pladsen og op mod hangarerne, og måske animeret af den flotte landing har han sat for stærk fart på. Det kostede en ny benzinstander, en motorcykel og en personvogn, der blev reduceret til gammelt jern, og sidst men ikke mindst en flyvemaskine.

Dagen var reddet – til dels.

Nye flyvemaskiner



De Havilland DH 60 Moth. 2-sædet skolemaskine fra De Havilland Aircraft Co. Ltd., Middlesex. Motor: 85 HK De Havilland Gipsy I. Tomvægt: 430 kg. Maks. flyvehastighed: 160 km/t. Som det fremgår af billedet, er udblæsningen ført hen langs siden af flykroppen, så det lange udblæsningsrør kom til at virke som lydpotte. Når en Gipsy-Moth passerede hen over hovedet på en, forekom den da også mindre støjende end andre fly. Det er »Overlærer« C. C. Larsen med huen i hånden samt en jævnlig gæst politibetjent Aage Winckler Aagaard, hvis politidistrikt grænsede op til Lundtofte Flyveplads.

Jordvolden, som maskinen er kørt frem til, omgav benzintanken i en cirkel for at forhindre kollision med pumpestanderen. (C. C. Larsen)

Nye flyvemaskiner – modernisering af uddannelsen

Inden eleverne kom til at flyve andre maskintyper, havde man som skolemaskine, hvormed eleverne fik deres første grunduddannelse, i nogle år benyttet L.V.G.'erne. Denne maskintype stammede imidlertid helt tilbage fra de sidste år af Første Verdenskrig, og mange fremskridt havde i mellemtiden bragt betydeligt bedre materiel på markedet. Efterhånden var man ved flyveskolen da også kommet til den opfattelse, at man burde have en maskintype, som specielt var bygget til skoleflyvning.

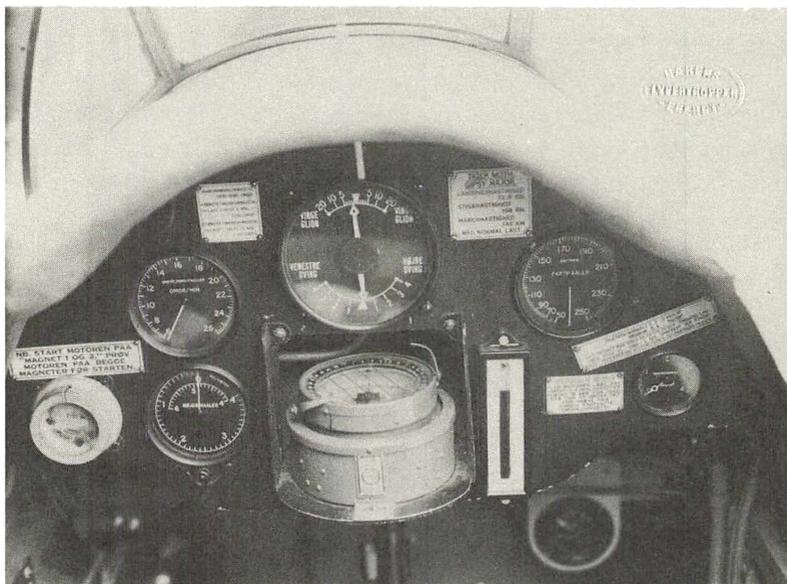
En sådan maskine fandt man frem til, nemlig den engelske De Havilland DH 60 Moth, som blev bekendt under betegnelsen Gipsy-Moth, og som for første gang anvendtes af flyveskolen i 1929 og i et vist antal frem til 1933. De viste sig at være særdeles velegnede, de tillod uddannelse i kunstflyvning, og de var meget billige i drift. Denne maskine besluttede flyveskolen at indsætte som afløser for den vel-tjente L. V.G.'er.

Fabrikken i England De Havilland Co. Ltd. leverede i slutningen af 1928 seks af denne maskine, hvorved flyvelærere og mekanikere inden næste skoleårs begyndelse fik et tidsrum til at gøre sig fortrolige med den. Som overgangsmaskine benyttedes fortsat Fokker C1.

Gipsy-Moth'en var en fortræffelig maskine at lære at flyve på, og en betydelig forbedring i forhold til hvad man før havde haft. I de næste par år klarede man sig da også fint, men alligevel fandt man ud af, at til militært brug havde Gipsy-Moth'en visse mangler, som dukkede op efterhånden – dels under den daglige brug og dels ved fremkomsten af vigtige nyheder såsom forbedrede instrumenter. Den rivende udvikling inden for flyvemaskinindustrien øgede således mulighederne på så vigtige områder som blindflyvning, så at flyvning i tåget vejr og om natten kunne ske med større sikkerhed. Alt dette igen øgede kravene til pilotuddannelsen.

Efter forholdsvis kort tids brug af Gipsy-Moth'en kunne der angives flere mangler eller minusser, hvoraf de væsentligste var: 1. Den var lidt smalsporet – hjulafstanden var for lille og tyngdepunktet lå ret højt, hvorfor den under kørsel på pladser med ujævnheder eller i sidevind havde tendens til at tippe over på en planspids. 2. Den var ikke udstyret til blindflyvning. Man forsøgte med nogle interimistiske afskærmninger til »indespærring« af eleven under flyvningen, men han kunne snyde, ved at linde lidt på afskærmningen i siderne, så han derved kunne kigge ud og orientere sig om, hvad der var op, og hvad der var ned. Instrumenterne til brug ved blindflyvning var heller ikke gode nok. 3. Den havde med sine 85 HK i motorkraft lidt i underkanten af det ønskelige til kunstflyvning. 4. Den havde ikke rygtank til brug ved rygflyvning. 5. Den havde intet udstyr for samtaler mellem lærer og

Nye flyvemaskiner



Instrumentpanel i en Tiger-Moth. – Fra venstre: Gummiholder til kronometerur, som hver elev fik udleveret. Til højre derfor: Højdemåler med stilleskrue fornedet, så instrumentet kunne nulstilles før start. Derover: Omdrejningstæller for motor – march 1900-2050/min. Øverst midten: Skridnings- og svingningsmåler-gyrostyret, særligt til brug under blindflyvning. Underst midten: Kompas med kardanophængning. Til højre derfor: Stignings- og dykningsmåler, særligt til brug under blindflyvning. Øverst til højre: Fartmåler knlt. Yderst til højre: Olietrykmåler. Underst til højre: Benzinmåler for rygtank, benyttedes under rygflyvning.

Flyvevåbnets historiske Samling

elev under flyvning, så man måtte klare sig med fagter og gebærder. Signalet til f.eks. at lande var, at læreren, som sad i forreste sæde, lagde hånden på sit hoved.

Disse minusser følte efterhånden så væsentlige, at man begyndte at interessere sig for skolefly specielt byggede til militært brug. Her havde fabrikken i England De Havilland Aircraft Co. Ltd. i mellemtiden bragt en videreudvikling af Gipsy-Moth'en frem under betegnelsen Tiger-Moth, og den dækkede fuldtud de nævnte mangler.

Tiger-Moth'en havde en 120 HK motor med nedadvendte cylindre



De Havilland DH 82 Tiger-Moth. 2-sædet skolemaskine fra De Havilland Aircraft Co. Ltd., Middlesex. Motor: 120 HK De Havilland række motor med nedadvendte cylindre. Tomvægt: 488 kg. Maks. flyvehastighed: 170 km/t. Bag bageste cockpit, som var elevens plads, ses den sammenklappede kaleche til brug ved blindflyvning. Eleven indtog sin plads, hvorpå hjælpere trak kalechen frem over eleven, og fastgjorde den på mellemstykket lige bag lærens hoved, så eleven blev absolut afskåret fra at kunne se ud – han skulle udelukkende koncentrere sig om instrumenterne, vist på det andet billede, og således opøves i blindflyvning. Ved hjælp af et talerør og telefoner fastgjort i flyverhjælmene, kunne de to tale sammen.

Flyvevåbnets historiske Samling

mod Gipsy-Moth'ens 85 HK motor med opadvendte cylindre – altså 35 HK kraftigere motor og med et lavere liggende tyngdepunkt. Alle de andre nævnte mangler var også afhjulpet, og Tiger-Moth'en var således idealet af en militær skolemaskine set med datidens øjne.

Bevillingen til indkøb af Tiger-Moth maskinerne gik igennem, og allerede ved næste skoleårs begyndelse i april 1933 havde flyveskolen foruden Gipsy-Moth nu også fem Tiger-Moth fly til disposition, og i de nærmest følgende år øgedes dette antal yderligere.

Det var således en anseelig flyvemaskinpark, flyveskolen nu havde at disponere over. Elevholdet, som mødte op til uddannelse den 1.4.1933 var på 28 mand, og det var da også det største, man nogensinde havde haft. Dette store hold med dobbelt så mange elever som

Nye flyvemaskiner

på de tidligere hold, krævede jo mere plads til indkvartering o.s.v. end man hidtil havde rådet over. Derfor blev der opstillet flere telte samt en spisebarak til brug for eleverne. Hidtil havde lærere og elever spist sammen i det store rum i villaen, som skolebygningen også kaldtes. Til teoriundervisning havde man hele tiden anvendt lokalerne i hangarernes sidebygninger, og her var der fortsat plads nok.

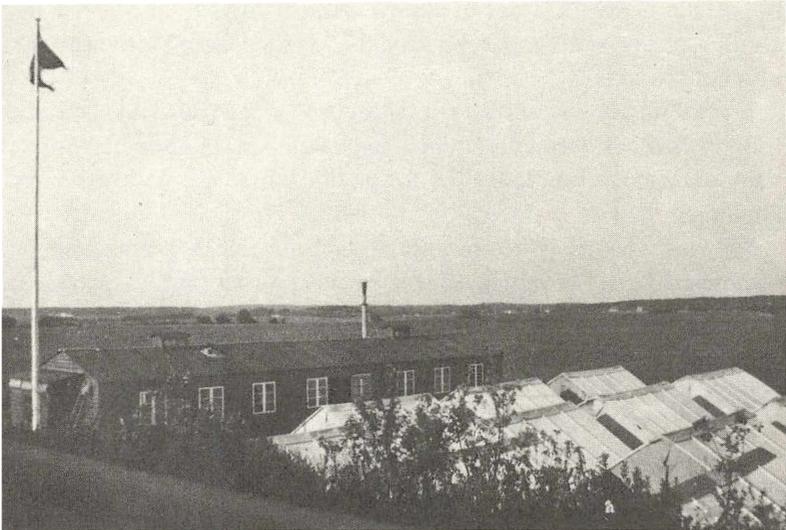
Med Tiger-Moth'en fik 1933-holdet endelig mulighed for at indøve det vigtige fag blindflyvning. Det foregår derved, at eleven, som sidder i bageste sæde, får anbragt en kaleche over sig, der hindrer ham i at se udenbords, så han udelukkende har sine instrumenter foran sig at rette sig efter. Eleven indøves nu i en sådan grad i instrumentflyvning, at han sluttelig kan holde kurs, svinge, stige og glide, samt klare forskellige vanskelige situationer frembragt af læreren, som f. eks. at kunne tage maskinen ud af spin.

Da uddannelsen af 1933-holdet var nået frem til den traditionelle flyvereksamens, som plejede at finde sted i august-september med opvisning i kunstflyvning, formationsflyvning o.s.v., var holdet skrumpet ind til 16 mand, som forventedes at opnå certifikat. De 12 elever, som ikke klarede flyvningen, overgik til kursus for flyveobservatører.

Den nævnte flyvereksamen fik dette år et særligt markant forløb, idet selveste forsvarsministeren mødte op på dagen, og det var såmænd ingen mindre end Th. Stauning. Foruden at være statsminister, klarede han også andre ministerposter. Således var han fra 1933 til 1935 også forsvarsminister, og det var som sådan at han overværede flyveopvisningen.

I anledning af skoleårets afslutning var det blevet tradition, at eleverne i forbindelse med erhvervelsen af deres flyvercertifikat fejrede denne betydningsfulde begivenhed med en fest. Der var i det store 1933-hold åbenbart talenter iblandt med anlæg for tegning og forfatterskab, for der blev udgivet en festavis, som fik navnet »Vindposen«, og den ide blev videreført ved de efterfølgende års certifikatfester.

Eleverne skillingede sammen til festen, ligesom bøde-kassens beholdning indgik, og lærerne blev selvfølgelig inviteret til at deltage. Der foreligger ingen oplysninger om, at nogen lærer nogensinde har



Spisebarakken og en del af teltbyen i 1933. Med det store elevhold måtte der rejses en særlig spisebarak til brug for eleverne, og det blev også nødvendigt at rejse flere telte – nu 18 telte til ledelse, lærere og elever.

H. J. Pagh's samling

afslået en sådan invitation. Flyveskolen stillede lokalerne til rådighed, og som sædvanlig stod ægteparret Olsen for den kulinariske del af festen.

Festdagen startede med fin middag, som indtoges i villaens store lokale med behørigt taler, skåler o.s.v. Efter den festlige middag gik alle over i spisebarakken, som i dagens anledning var pyntet med guirlander, flag o.s.v., og her blev »Vindposen« højlydt gennemgået. Festen fortsatte ud på de små timer, og efter udsagn fra højst troværdig kilde, blev den så »våd«, at det tog nogle dage at genvinde normalt befindende.

Flyveruddannelsen flyttes til Værløse

Mod udgangen af 1933 begyndte flyveskolen at sælge ud af Gipsy-Moth maskinerne og de dertil hørende reservemotorer, reservedele og

tilhørende udstyr. Da det næste nye skoleår tog sin begyndelse den 1.4.1934 på den nye Værløse Flyveplads, var alle Gipsy-Moth'erne med tilbehør blevet solgt.

Det faktum at flyveskolen var flyttet til Værløse betød ikke at Lundtofte Flyveplads dermed kom til at ligge øde hen. Pladsen blev fortsat benyttet som øvelsesplads bl.a. for de lidt senere her beskrevne nødlandinger.

Mit første nærmere bekendtskab med Lundtofte Flyveplads skete i sommeren 1934. Da var jeg selv blevet elev på Hærens Flyveskole som da residerede på Værløse, hvor jeg var blandt de 40 aspiranter, der den 4.4. var mødt til uddannelse. Bekendtskabet indledtes, da jeg var kommet så vidt i uddannelsen, at man efter mangfoldige landingsøvelser på Værløse Flyveplads skulle til at indøve nødlandinger på fremmede pladser. En skønne dag beordrede læreren mig til at flyve op i 500 m. højde og holde østlig kurs. På et vist tidspunkt rev han gashåndtaget tilbage, så motoren gik på tomgang og råbte: »Nødlanding«. Ja – så var det altså bare om at finde et egnet sted i en fart – og der lå jo en mark, som så ud til at være god – der var oven i købet en fin vindpose, og der »redde« jeg så maskinen ned og stoppede motoren. Så gik vi en spadseretur på pladsen, for at stifte nærmere bekendtskab med eventuelle ujævnheder og se nærmere på begrænsningens beskaffenhed, så man vidste besked med hvad man skulle tage sig i agt for, når man igen skulle starte. Efter et par starter og landinger gik det så hjemad til Værløse igen.

Få år senere, da jeg selv blev lærer ved Hærens Flyveskole, indgik Lundtofte Flyveplads i mit eget og mine kollegers undervisningsprogram med den samme øvelse. Her bringes et billede, som netop viser en sådan situation i 1937, hvor maskinen – en Tiger-Moth – er efterladt foran hangarerne, medens jeg sammen med eleven besigtiger pladsen og begrænsningerne, og eleven får udpeget, hvad han særligt skal lægge mærke til.

Lundtoftepladsen blev således fortsat benyttet som øvelses- og »nødlandingsplads«, indtil den og bygningerne igen blev udlejet – denne gang til brug for Cub Aircraft Co. Ltd. hvor jeg blev ansat som flyvelærer og indflyver. Den periode beskrives i 2. del af denne bog.



Fra en »nøddlanding« på Lundtofte Flyveplads. Korntraverne som ses i forgrunden, står på naboens mark ved pladsens sydbegrænsning.

E. Prins

Omkring 1929 overvejedes alvorligt at få oprettet et kursus specielt beregnet for flyveobservatører. Det viste sig nemlig i det lange løb uhensigtsmæssigt kun at have een kategori af flyvende personel, og uddanne denne både til flyvere og til observatører. Det blev klarlagt, at observatører, der kun var observatører, blev dygtigere til denne meget vigtige tjeneste.

Fra 1929 fastlagdes en ændring således, at der fremover skulle uddannes flyvere og observatører. Denne ændring ledsagedes af den almindelige indførelse af faldskærmen. Når begge de ombordværende er udstyret med faldskærm, behøver man ikke at stille den fordring, at de begge skal have styregrejer til rådighed og kunne styre maskinen, for i nødsfald kan maskinen forlades pr. faldskærm.

Aspiranterne til flyveobservatørkurset fik man så fra de flyveelever, som ikke klarede flyvningen. I stedet for at forlade flyveskolen, blev de nu stillet over for tilbudet: at overgå til at blive flyveobservatør. Det

Flytning til Værløse



Kaptajn C. C. Larsen, da han i 1934 var »overlærer« for mit flyverhold ved Hærens Flyveskole på Værløse Flyveplads – 1934 var hans sidste år i denne funktion. Fra 1926 til 1934 havde denne mand gjort en vældig indsats for at fremme flyveundervisningen og skabe de bedst mulige undervisningsmetoder til dygtiggørelse af eleverne. C. C. kunne som her på billedet undertiden se lidt bøs ud – i virkeligheden var han både varmhjertet og forstående, og han havde efterhånden erhvervet sig et særligt i hans job værdifuldt menneskekendskab.

Flyvevåbnets historiske Samling

var et fint tilbud, som alle de pågældende greb med begejstring som en slags plaster på såret, at de ikke blev piloter. Så kunne man alligevel blive i kredsen og fortsætte det spændende liv og det gode kammeratskab. I årene 1929-1933 uddannedes 27 flyveobservatører.

II. DEL.

CUB-AIRCRAFT CO. LTD. FRA 1937 TIL 1940

Fra militær flyveplads til center for sportsflyvning

Forvandlingen af den militære Lundtofte Flyveplads til center for civilflyvning begyndte at tage form i 1937. Hovedkraften bag dette var Chr. Bohnstedt-Petersen, direktør for automobilfirmaet af samme navn.

Chr. Bohnstedt-Petersen var allerede i sin første ungdom med i dansk flyvning og tog i 1918 civilflyvercertifikat. Denne interesse for flyvning bevarede Bohnstedt-Petersen gennem årene, og i 1937 kommer den frem for offentligheden med omtaler i dagspressen – bl.a. følgende artikel med stor overskrift i dagbladet Politiken den 7. september 1937:

Direktør Bohnstedt-Petersen overtager Lundtofte Flyveplads til Flyvemaskine-Fabrikation. Sammen med Ingeniør Hedegaard vil han fremstille amerikanske Taylor Cub-Sportsmaskiner. Ogsaa Rohrbach-Hangaren i Kastrup er overtaget af Konsortiet. – Nu bliver det omsider til Alvor med en større dansk Produktion af Sports-Flyvemaskiner. I snart mange Maaneder har den unge dansk-amerikanske Ingeniør Jack Hedegaard gjort Forsøg paa at faa forlagt en Del af sit Firma, »Taylor Aircraft Co.«'s Produktion af smaa Sportsmaskiner til Danmark, men mødte naturligvis store Vanskeligheder af valutamæssig Art foruden betydelig Mistillid.

Men nu synes det værste overstaaet. For nylig traadte Hedegaard i nærmere Samarbejde med den kendte Bilimportør og -Fabrikant, Direktør Bohnstedt-Petersen, og denne har nu vist sig i Stand til i Løbet af ganske kort Tid at ordne Paragraferne. Der er i disse Dage dannet et Interessentskab bestaaende af Højesteretsagfører Leif Gamborg, Direktør Bohnstedt-Petersen og Ingeniør Hedegaard. Selskabets første Handling har været at købe Rohrbach-Fabrikens gamle Hangar i Kastrup af Ministeriet for offentlige Arbejder, og desuden afsluttedes i Gaar en Kontrakt med Krigsministeriet om Leje af Lundtofte Flyveplads med tilhørende Hangarer og Administrationsbygning for et Aaremaal af 20 Aar.

Nye Hangarer og Værkstedbygninger ved Lundtofte Flyvepladsen. – Vi havde i Aftes en Samtale med Direktør Bohnstedt-Petersen og Ingeniør Hedegaard om Tingenes raske Udvikling. Det er Direktøren der fører Ordet:

Center for sportsflyvning

– Ja, den 15. i denne Maaned overtager vi Rohrbach-Hangaren til Nedrivningspris, 5000 Kr. med Ret til at benytte den indtil Nytaar 1939, altsaa, naar den nye Administrationsbygning staar færdig. Antagelig bliver de første Taylor-Cub-Maskiner sat sammen i Kastrup, men i øvrigt er det Hensigten, at flytte Hangaren ud til Lundtofte, hvor vi ogsaa agter at begynde med det samme. Der er en Kaptajnløjtnant derude i Øjeblikket, og vi har tilbudt at skaffe ham en Villa til 1. April, hvis han vil flytte. Hærens Flyvetrop-per har betinget sig en af Hangarerne foreløbig, men i øvrigt er det Meningen, at vi vil opføre flere nye Bygninger derude, hvis det bliver nødvendigt. Vi har sikret os Lundtofte for at ha' et Sted, hvor vi er os selv. Forresten vil Udviklingen medføre, at Sportsflyverne fortrænges fra Kastrup. Nordsjælland er ogsaa meget bedre. Folk bor derude, og det er jo en Lidelse at skulle bruge en Time om at komme igennem Byen ud til Luft-havnen. Saa kommer ogsaa den nye Hørsholmvej lige op ad Flyvepladsen i Lundtofte, det bliver vistnok meget godt. Vi skal selv vedligeholde Bygningerne, og skal betale 7000 Kr. aarligt.

– Hvornaar kommer Fabrikationen i Gang?

– I Slutningen af Maaneden skal Hedegaard til Amerika for at træffe de endelige Aftaler og maaske jeg med. Det er saa Meningen, at en Overingeniør fra Hovedfabri-ken skal komme herover. Mr. Edbarens hedder han. Men først og fremmest skal vi føre de endelige Forhandlinger med Valutakontoret, der ellers havde lagt en klam Bremse paa Foretagendet. Vi maa kun faa 5 Maskiner til det danske Marked plus 2 Demonstra-tionsmaskiner, som allerede er bestilt. Naturligvis er Forudsætningen for det Hele en Storproduktion til en Række forskellige Stater, som vi er saa optimistiske at tro paa, men for at komme i Gang, maa vi ogsaa til dette Formaal have rigelige Valuta-Attester og ikke disse her uden Valuta, De ved den Slags der minder om en Sjus uden Whisky. Jeg regner med, at vi godt med det samme kunne sælge 20-30 Cub-Maskiner herhjemme, men bare vi kan faa Produktionen i Gang, skal det Hele nok gaa. Der er store Mulighe-der i Sverige, hvor Staten støtter Civilflyvningen med kontante Bidrag til alle unge Men-nesker, der vil flyve – det er tillige med Militærflyveruddannelsen. Desuden kan vi levere til en Række Lande, der har Forbindelse med Danmark gennem vore Agenturer.

– Et Spørgsmaal. Hvad er den egentlige Aarsag til at den store amerikanske Fabrik vil lægge en Datterfabrik netop i Danmark?

– Det er naturligvis ikke helt nok, at Hedegaard og jeg er danske, men der er for Amerikanerne mange Fordele ved at vælge et lille Land. De store Lande har deres egen Industri med tilhørende Told, og Fragten for hele Flyvemaskiner er dyr. Hertil kommer saa, at de amerikanske Fabrikker egentlig talt slet ikke har Forstand paa Export, de har nok i deres eget store Land.

Cub-Maskinerne kommer til at koste 10.000 Kr. pr. Stk. foreløbig.

– Hvad kommer de smaa Maskiner til at koste?

– Den Type vi skal bygge hedder Silver Cub, og er en tosædet lukket Maskine meget billig i Drift. Den kommer foreløbig op paa ca. 10.000 Kr. i Anskaffelse.

Det er Meningen at lave saa stor en Del af Maskinerne som muligt herhjemme. Vi har saaledes et Samarbejde med Danish Machine Co. i Aarhus om visse vigtige Dele. Man kunde godt sige, at denne Virksomhed i høj Grad er valutaskabende, for efterhaanden vil Indførslen af Reservedele og færdige Dele kunne begrænses meget stærkt, og kommer Produktionen rigtig i Gang, skulde selve Prisen ogsaa kunne reduceres kraftigt. Oprindeligt var det jo Meningen, at saadan en Maskine kun skulde koste ca. 6000 Kr.

– Vil man ogsaa etablere en Flyveklub i Lundtofte?

– Vi er meget modtagelige for Ideer. Hvis Privatflyverne vil være derude, kan vi godt bygge et Klubhus til dem, men de maa ogsaa gerne nøjes med at komme, naar det passer dem. Beboerne derude behøver for Resten ikke ængstes for Støjen, det bliver noget helt andet, end da Militærflyverne larmede, dette her er smaa Maskiner der ikke siger noget videre, og slet ikke før Folk er staaet op.

Ja, nu haaber vi altsaa at kunne føre Foretagendet frem til noget virkeligt; det Hele ligger jo ellers saare svagt herhjemme og saa det, at man saa ofte maa kæmpe mod Vejr-møller.

Min ansættelse som indflyver og flyvelærer i 1938

Under en sammenkomst i Foreningen Danske Flyvere traf jeg i foråret 1938 ingeniør Jack Hedegaard. Vi kom i snak, og han fortalte, at han netop var hjemkommet fra U.S.A., hvor han havde fået forhandlingen for Piper Aircraft Corp. i Lock Haven, Pennsylvania, og nu var ved at få etableret en samlefabrik i samarbejde med automobilfirmaet C. Bohnstedt-Petersen A/s, som til dette formål havde lejet Lundtofte Flyveplads med tilhørende bygninger.

Så fik jeg stillet det spændende spørgsmål: »Kunne De tænke Dem at få jobbet som flyvelærer og indflyver?«. Hertil svarede jeg, at det kunne jeg da meget godt tænke mig – jeg blev faktisk ret befippet over at få dette enestående tilbud, som indebar opfyldelsen af mine varmeste ønsker om et job ved flyvning, som langt overgik hvad jeg havde forestillet mig muligheden af. Senere har jeg tænkt meget over, hvorfor det nu netop var mig, der blev den heldige – nogen har nok talt pænt om mig.

Hedegaard og jeg havde endnu en lang samtale om detaljer vedrørende jobbet og om de maskiner, som jeg skulle have med at gøre. Den danske samlefabrik skulle hedde Cub Aircraft Co. Ltd. med hovedkontor og salgsafdeling i Sundkrogsgade 3 i København lige uden for

Center for sportsflyvning



Flyvercertifikat fra 1918. Oprindeligt var det »Det danske aeronautiske Selskab«, der udstedte Flyvercertifikater som dette for Chr. Bohnstedt-Petersen dateret 15. november 1918.

Frihavnen – samme sted som A/S Bohnstedt-Petersen havde hovedkontor og samlefabrik for automobiler.

Samlefabrikken for Cub-maskinerne var under indretning i Lundtoftepladsens to hangarer, og i den gamle skolebygning skulle der være et fabrikskontor samt undervisningslokale og opholdsrum for flyveelever – sidstnævnte blev etableret i det lokale, som på den gamle tegning betegnes »Officerer«.

Der blev aftalt et møde med direktør Chr. Bohnstedt-Petersen – det fandt sted allerede næste dag. Jeg havde lidt lampefeber, men det hele forløb meget uformelt og i en positiv atmosfære. Chr. Bohnstedt-Petersen huskede udmærket min far og Adler Cycle- & Automobil A/S på Søtorvet.

Så blev der spurgt om hvad jeg havde fået i løn som lærer ved

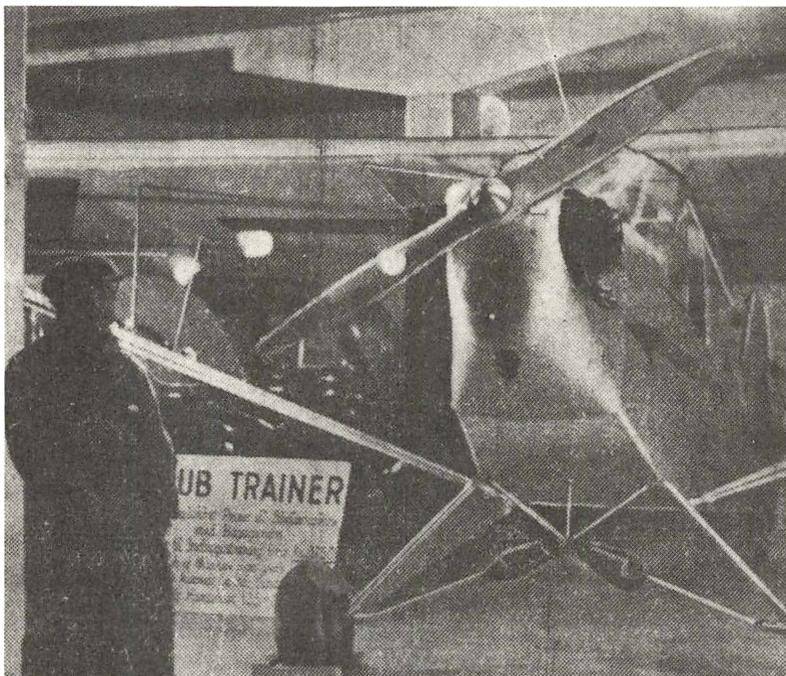


Foto af Cub-maskine i udstillingsvinduet, udlånt fra Jørgen M. Gregersen's samling i Lyngby, reproduceret med tekst efter afbildning i Berlingske Tidende. Fra samme flyvemaskinforretning foretog Danmarks Radio en udsendelse: Man hører en interesseret komme ind ad butiksdøren og derpå ekspedientens skridt. Så udvikler der sig en samtale mellem de to, hvorunder oplysninger om flyvemaskinen og flyveundervisningen kommer ud i æteren – det var alle tiders reklame.

Hærens Flyveskole. Min løn som sekondløjtnant var kr. 370,- pr. måned plus flyvetillæg på kr. 210,- pr. måned. Nå – hvis jeg ville være tilfreds med kr. 600,- pr. måned, så var ansættelsen i orden, og jeg kunne aftale nærmere med Jack Hedegaard. Selvfølgelig var jeg tilfreds – jeg havde svært ved at skjule, at jeg var henrykt. Så blev jeg præsenteret for prokurist Joe Wallbridge, som bl.a. skulle stå for salget af Cub-maskinerne og dermed også for annoncer, presseomtaler, for-

handlernettet i ind- og udland, samt forbindelsen med fabrikken i U.S.A. Han havde tilsvarende funktioner i automobilfirmaet.

Jeg var hurtigt på bølgelængde med Joe Wallbridge, som fortalte, at det var planlagt, at en af de første maskiner, som blev fremstillet i Lundtofte, skulle anbringes i et af udstillingsvinduerne i firmaets automobilforretning i Lyngby, som havde til huse i den tidligere rejsestald ved Hotel Lyngby, der var bygget om og forsynet med store udstillingsvinduer ud til Lyngby Hovedgade, og i et af disse vinduer skulle Cub-maskinen placeres.

Joe Wallbridge ville også blive en af de første elever på Cub-flyveskolen sammen med junior Henry Bohnstedt-Petersen, for selvfølgelig måtte man som sælger af flyvemaskiner selv have et certifikat, så man vidste ordentlig besked med det, man skulle sælge.

Derpå fulgte et besøg på Lundtofte Flyveplads, hvor Hedegaard bl.a. præsenterede mig for ingeniør Jan Klint, som var i fuld gang med at stille fabrikationen af Cub-maskinerne på benene. Han var udlånt af fabrikken i U.S.A., hvor han var ansat, og hvortil han skulle tilbage, så snart samlefabrikken i Lundtofte var etableret. Iøvrigt var endnu kun nogle få mennesker beskæftiget, men i løbet af de godt 5 måneder, som det tog Jan Klint at gøre samlefabrikken klar, kom flere medarbejdere til.

Mit første besøg sluttede med at Hedegaard fløj en tur med mig i OY-DUL – en ældre model, som blev leveret færdig fra fabrikken i U.S.A. Bagefter fik jeg mig en solotur, og det var rigtignok noget meget let materiel i sammenligning med hvad jeg før havde fløjet med, men meget velflyvende var den, selv om dens lille motor på kun 40 HK unægtelig satte grænser for præstationerne.

Den 1.5. 1938 tiltrådte jeg så mit spændende job, som startede med en masse forberedelser, som særligt gjaldt klargøring af en række papirer og besøg hos Statens Luftfartstilsyn med henblik på civile certifikater, hvoraf jeg til at begynde med den 12.5.1938 fik udleveret to midlertidige certifikater: Førercertifikat til privatflyvemaskine og førercertifikat til flyvemaskine i erhvervsmæssig luftfart, som senere efterfulgtes af officielle certifikater – også for kunstflyvning og for indflyvning af de nye flyvemaskiner.



Cub J2 Trainer – registreret OY-DUL. Denne maskine blev bygget i 1936 af Taylor Aircraft Co., Bradford Pa. USA med byggenummer 339. Fabrikken flyttede senere til Lock Haven Pa., og maskinerne fik navneforandring til Piper Cub. Som den første Cub maskine blev den sendt til Danmark i adskilt stand i en stor kasse. Den blev samlet og gjort flyveklar af Hans Larsen, ansat hos mekaniker V. Kramme (hvis virksomhed senere blev til firmaet Kramme & Zeuthen). Derpå indregistreredes den med bogstaverne OY-DUL den 8. juli 1937 med Jack Hedegaard som første ejer.

Sammen med Jack Hedegaard tilrettelagdes også skoleflyvningen, som der særligt fra fabrikkens side lagdes stor vægt på at reklamere for og vel at mærke til lave priser, så at så mange som muligt kunne gøre nærmere bekendtskab med Cub-maskinen, og lære hvor let det var at flyve den.

I dette spørgsmål baseredes skolingens dels på mine erfaringer som lærer ved Hærens Flyveskole og dels på regler og instrukser fra Statens Luftfartstilsyn, og det kom til at fungere fortræffeligt og uden et eneste uheld i de knapt halvandet år der forløb, indtil Anden Verdenskrig satte en stopper for det hele.

Piper Aircraft Co.

Piper Aircraft Co. og samlefabrikken i Lundtofte

Hvad nu samlefabrikken angår, så var det som før nævnt Jan Klint der forestod indretningen, og han præsterede det kunststykke 43 år senere at beskrive forløbet. Dette skete efter at Berlingske Tidende havde bragt en omfattende omtale af hans virksomhed firmaet Le Klint, Odense ved hans 70 års fødselsdag, og jeg således fandt ud af, hvor jeg kunne finde ham og dermed genopfriske det gode gamle bekendtskab, som krigen havde afbrudt.

Den 8.3.1937 blev Jan Klint ansat som »Aeronautical Engineer« ved Taylor Aircraft Co., Bradford, Pennsylvania, U.S.A., og han beretter derom samt om tiden på Lundtofte Flyveplads på sin friske og instruktive måde:

Kort efter min ansættelse i 1937 brændte fabrikken fuldkommen ned – vi reddede 15 maskiner, men værktøj og udstyr gik tabt.

Efter branden stod der 200 arbejdere, der ville have deres løn. Vi var fire mand, der gik til Mr. Piper (The President of the Co.). Vi spurgte ham, om han ville bygge fabrikken op igen? – Ja –, var svaret. Vi vidste, at han ikke havde fabrikken forsikret, så vi tilbød ham at arbejde uden løn, hvis han ville betale os kost og logi. Svaret var – tak drenge – men I skal nok få jeres løn.

Vi byggede en ny midlertidig fabrik op af en slags træbarakker. Efter ca. to måneder kunne fabrikationen genoptages.

Sent hen på sommeren 1937 fandt Mr. Piper så i Lock Haven, Pa. en lukket tekstilfabrik, som egnede sig udmærket til at bygge flyvemaskiner i. Den var i to etager. Indflytningen kunne ske omgående, hvilket skete, og sidst på sommeren var den nye fabrik i fuld gang.

På et tidspunkt havde Mr. Piper overtaget Mr. Taylors part i fabrikken. Maskinerne hed jo i 1937 Taylor Cub. Derefter fik de navneforandring til Piper Cub.

Nu skulle der gøres noget reklame for Piper Cub flyet. Enhver kunne flyve den efter få timers instruktion. Flyets start- og landingsbane var meget kort. For at vise, hvor kort en bane den kunne starte fra, ville vor testpilot starte den fra taget af fabriksbygningen.

Under stor opmærksomhed fik vi maskinen i stumper op på taget, samlet den og gjort klar til start. Bygningen var ca. 300 meter lang, men da der var mange ventilationshætter på taget, som han skulle undgå, blev der knap 100 meter fri bane. Opgaven blev løst med stor tilfredshed.

Nogle små historier: Den yngste pilot vi havde var 11 år – den ældste 70. En katolsk præst fra Sydamerika stod en dag i salgskontoret og ville gerne købe en flyvemaskine. Hvorfor? – Hans embede var afskåret af en bjergkæde – det tog ham tre dage på muldyr ryg at komme fra det ene sted til det andet. En flyvemaskine måtte være løsningen.

Efter 14 dage var han flyvefærdig. Derefter kom han en uge i værkstedet, hvor han lærte flyvemaskinens indre ædle dele at kende, samt mindre reparationer, udskiftning af reservedele, 25-timers check etc.

En skønne dag fløj fuglen (præsten) den lange vej til Sydamerika. Et brev fra ham en måned senere meldte godt ankommet – alt vel.

To af vore flyvende kontordamer fik Mr. Piper overtalt til at låne dem et fly. De ville flyve fra Lock Haven til Alaska, og skrive en bog om det. Bogen ville Mr. Piper derpå bruge i sine reklamer. Der kunne jo ske meget på sådan en tur, så Mr. Piper slog til. Turen blev gennemført med en masse oplevelser og uden alvorlige uheld. En meget fin reklame for det lille fly.

Reklamens ånd gik videre. Nu gjaldt det om at vise, hvor driftssikker det lille fly var.

Et tandem-fly blev gjort klar til en 8 dages flyvning uden mellemlanding. Turen blev udført af vore to testpiloter. Benzinen blev hejst ombord fra en bil i fart – ca. 45-55 miles i timen. Alle fornødenheder så som spisning etc. blev foretaget i flyet. Turen blev gennemført uden uheld. Stor reklame. Testpiloterne fik ovenpå anstrengelserne en god lang tiltrængt ferie.

Fabrikken var nu ved at slå sit navn fast. Produktionen steg dag for dag.

Den store oversvømmelse:

I foråret 1938 fik vi en varmebølge efterfulgt af en masse regn. Byen Lock Haven ligger lige op til floden Susquehanna. Sneen i bjergene omkring byen smeltede i et nu, og floden svulmede op. Så kom regnen til, og vi blev opmærksom på, at vandet steg hurtigt. Mr. Piper beordrede alle, der kunne flyve enten de havde certifikat eller ej: Tag et fly på pladsen og flyv det op på det flade højdedrag! Alle fly på pladsen blev reddet uden at blive beskadiget – der var ca. 75 fly.

I fabrikken stod der næsten 2 meter vand. Hvad der blev ødelagt er næsten umuligt at beskrive; men op med ærmerne, fat i skovlen, og så ud med muddret, som floden havde efterladt i store mængder.

Danmarkstur:

Sidst i marts 1938 spurgte Mr. Piper mig, om jeg kunne tænke mig et trip hjem til Danmark – alt betalt og løn inklusive. Jeg sagde – Ja – under forudsætning af, at jeg kunne komme tilbage hertil, når jeg var færdig i Danmark. – Jobbet står åbent til dig når du kommer tilbage – var Mr. Pipers kommentar.

Mr. Piper introducerede mig for Mr. Jack Hedegaard, lige ankommet fra Danmark. Hedegaard var i færd med at starte en flyveskole og en samlefabrik for Piper Cub – finansieret af automobilmanden Bohnstedt-Petersen.

Der lå ordre på Mr. Pipers bord på foreløbig 10 maskiner – 2 færdige demonterede, 8 i samlesæt – kontant afregning. Så fortsatte jeg med at tale med Hedegaard. Hvor meget ville han fabrikere? Hvor meget ville han samle?

Ingen fabrikation – kun samling af flyene. Alle komponenter skulle leveres færdige,

Piper Aircraft Co.

men uden lærred påsat. Vingerne skulle samles i Danmark, og der skulle leveres et samlestativ (»jig«) til vingerne.

Næste etape blev, at tage så mange billeder som muligt af samtlige monteringsfaser. Det er en hurtig, nem og bekvem måde at undervise efter. Der er altid en masse små finesser, som ikke står på tegningerne, når man skal montere de forskellige dele på flyet.

Montering af lærredet på de forskellige komponenter med cellulosesprøjtning af alle komponenterne er et andet drilagtigt arbejde; får man ikke lærredet stramt ved de første 3 sprøjtninger, kan man godt rive det hele af igen og begynde forfra. Disse små ting står ikke på tegningerne, hvorfor billeder med bemærkninger er uundværlige.

Forberedelser til afrejse:

Vi havde store kasser, hvori vingerne blev gjort fast i siderne. I toppen af kasserne fastgjordes rør, i den ene ende motoren, i midten flyets krop og i cockpittet landingsstellet med hjul. Kasser til specialværktøj og forme til vingerne pakkes for sig. En kasse til alle løsdele, der vedrørte samling af flyene, bolte etc. – diverse celluloser til at smøre og sprøjte på, farvepigmenter, gult og sølv. Der skulle også pakkes lærred til samtlige komponenter plus specielle lange synåle og tråd til at sy lærredet fast på ribberne i vingerne.

Den 10. april 1938 afgik kasserne med fly, værktøj og løsdele med fragtdamper direkte til København. Hedegaard og jeg tog båden »Aquitania« fra New York den 20. april til Frankrig og fortsatte derfra med tog til København. Flyene var allerede ankommet og lå i Frihavnen. I løbet af få dage modtog vi flyene i Lundtofte.

I Lundtofte:

Her på Lundtofte Flyveplads var der 2 hangarer og en villa. Villaen blev indrettet med kontor i den nordlige ende og flyveskole i den sydlige ende. Den ene hangar blev benyttet til montering, den anden til samlehal.

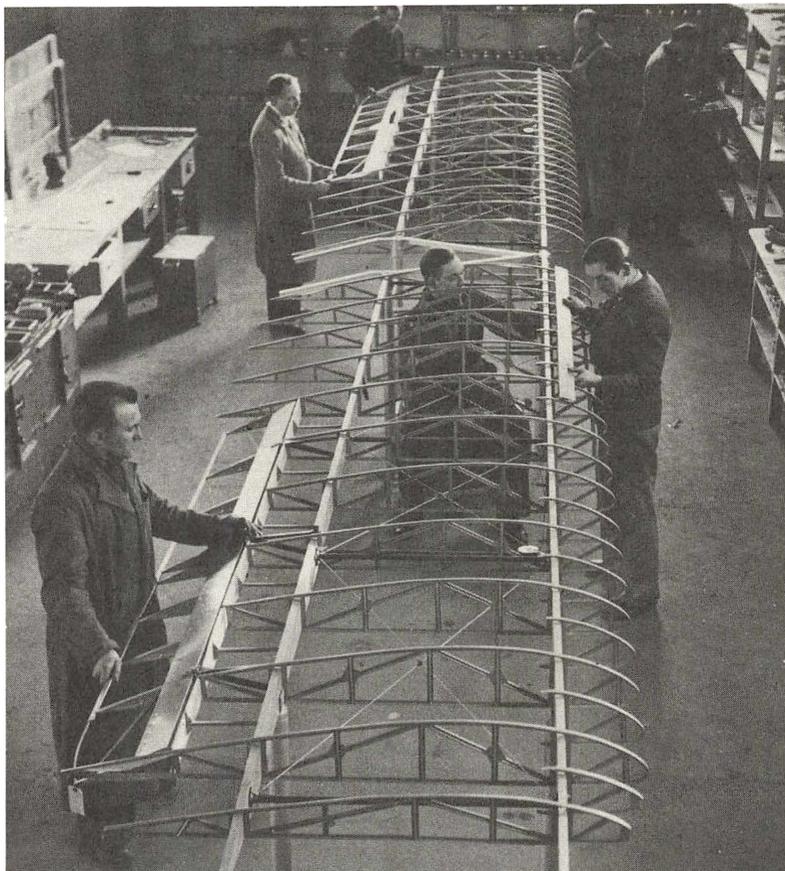
De to demonterede fly blev samlet og skulle nu godkendes af Statens Luftfartstilsyn (ingeniør Eskildsen). Jeg husker meget tydeligt, hvor skeptisk Eskildsen så på disse flyvende svæveflyvere, som han kaldte dem – de skulle bestemt undersøges meget nøjagtigt. Eskildsen havde en hjælper med, og de tilbragte en hel eftermiddag med undersøgelserne, – men kunne trods alt ikke finde nogen fejl og maskinerne blev godkendt.

Hvis jeg ikke husker forkert, fik flyvelærer Him Jensen den ene maskine. – Jeg fik selv min første undervisning hos ham i 1935, og aflagde prøve for kaptajnløjtnant Ørum – det var i en Moth-maskine. Den anden maskine gik til flyveskolen i Lundtofte.

Så ankom kasserne med stumperne i.

Først satte vi lagerhylder op. Derefter indrettede vi et malerværksted i den ene ende af hangaren med forhæng for. Midt i hangaren satte vi samlestativet (»jig«en) til vingerne op. Vingerne placeredes her nøjagtigt som de sidder på maskinen:

Først de 4 vingebjælker, derefter bliver ribberne skudt ind over bjælkerne og placeret



Fra monteringshangaren på Lundtofte Flyveplads. Billedet er taget fra portåbningen i øst, og viser vingerne under montage. De er placerede på »jig«en i flyvestilling som beskrevet i teksten af Jan Klint. Forrest i venstre side med begge hænder på højre balanceklap står værksfører Herlev Christensen, som var allestedsnærværende, vældig rolig og meget hjælpsom. Lidt længere inde i hallen med hænderne på venstre balanceklap står materielinspektør Robert Jørgensen. Han stemplede alle komponenter efterhånden som han havde inspiceret dem på deres plads i flyet. Han var underlagt Statens Luftfartstilsyn, selv om han fik sin gage hos Cub Aircraft Co. Ltd. Det var Statens Luftfartstilsyn, som dengang forlangte, at en godkendt kontrollant skulle ansættes på fabrikken, og det blev så Robert Jørgensen, som fik dette job formedelst en månedlig gage på kr. 600 (læses sekshundrede).

Jan Klint's samling

Piper Aircraft Co.

nøjagtigt efter tegningen. Derpå afstandsørerne med beslag til bardunerne. Bardunerne sættes i og strammes op således, at forreste og bageste er fuldkommen parallelle. Beslag og bjælke til balanceklappen monteres. Så sættes vingebuen, som er af træ, i vingetippen. Nu sættes der bændler mellem ribberne, de monteres diagonalt, for at holde ribben nøjagtig på plads.

Vingen beklædes med lærred. Det trækkes ud over vingen og holdes fast med metal-klemmer. Alle kanter smøres med cellulose, lærredet gennemblødes med cellulose, trækkes ud over kanterne, og holdes fast med klemmerne.

Efter et kort stykke tid sidder lærredet fast, klemmerne tages af, og lærredet sidder nu let løst på vingen. Med pensel smøres vingen nu over med cellulose, både top og bund. For at opnå den bedste stramning af lærredet, holdes vingen horisontalt, det vil sige som den sidder i stativet, og som den vil sidde på flyet.

Grunden til, at man holder og opbygger vingen i »flyvestilling«, er for at undgå rynker på lærredet. Hvis man byggede vingen op uden stativ, risikerer man at den ved monteringen på flyet vrider sig, så rynker kommer frem, og de ville være umulige at fjerne. Herved ødelægges vingens profil, bæreevnen bliver stærkt nedsat, og der opstår en risiko for sprængning af lærredet under flyvning. Desuden er det vigtigt, at cellulosen fordamper jævnt over hele vingens areal. Holder man f.eks. vingen lodret, efter den er smurt med de første lag cellulose bevirker det, at man får en vindhastighedsforøgelse over vingen, med det resultat, at der dannes vacuum, så der opstår et fugtighedsproblem. Fugten sætter sig i lærredet, så det er umuligt at få det stramt. Det er den for hurtige fordamning af cellulosen der forårsager problemet.

Nu kommer nål og tråd frem. En mand under vingen og en over. Nålen har en længde som vingens tykkelse og lidt til. Nålen stikkes ned nøjagtig langs med ribben, trækkes ud under bunden og op gennem bunden, og der bindes knude. Således syr man hele ribben fast med et mellemrum på ca. 10 cm.

Vingen smøres igen over med cellulose, det tørrer, og så får vingen 3 gange til af samme slags. Nu skal lærredet være stramt som trommeskind. Derefter sprøjtes vingen 6 gange med cellulose med »søl« i – (aluminiumstøv) for at dæmpe solstrålernes påvirkning. Det skal hertil bemærkes, at for hver gang man sprøjter et lag cellulose på, skal der slibes med meget fint tørt-vådt sandpapir, så vingen er fuldstændig glat som et spejl.

Farvepigment-cellulosen kan lægges på i mange lag, alt efter hvor hurtigt flyet er. På Piper Cub er der 6 lag. På et hurtigt fly som Beechcraft kom vi i 1936 28 lag på – vingen var som et spejl. Denne procedure gælder også for balanceklapperne, sideroret, stabilisatoren og højderoret.

Den 12.10.1938 rejste Hedegaard og jeg igen til U.S.A. Hedegaard ønskede at udvide programmet med nye Piper Cub modeller, der krævede en større motor, Continental 65 HK. Han ønskede også at forhandle Switlick faldskærme.

Her slutter Jan Klint's beretning, som jeg vil komplettere ved at fortælle lidt om den videre færdiggørelse af de første Cub-maskiner, som Jan Klint havde i arbejde, og under hvilket han opøvede medarbejderne i en nøje udførelse af maskinernes samling og klargøring.

Fra Valutakontorets side var det jo betinget, at en væsentlig del af produktionen skulle gå til eksport, og der blev derfor først og fremmest satset på at få udenlandske ordrer ekspederet, og her var der foreløbig 1 maskine til Sverige, 2 maskiner til Finland og 1 maskine til Belgien. Den første maskine, som var under færdiggørelse var SE-AGZ, som Aeroklubben i Malmø skulle have.

Den første flyvemaskine samlet i Lundtofte

At der var fart over feltet, fremgår af min flyvejournal. I hele juni måned var jeg i luften hver dag – såvel hverdage som søndage. Det var hovedsagelig med elever, hvoriblandt firmaets salgschef Joe Wallbridge og junior Henry Bohnstedt-Petersen samt såvel Cub-flyveskolens elever som Sportsflyveklubbens medlemmer, der sammen med flyveklubben Activ's medlemmer hver ventede på at få leveret en Cub-maskine. Ind imellem var der demonstrationsflyvninger for potentielle købere, passagerflyvninger til Aalborg, Kastrup og Hegnsholt, som var Bohnstedt-Petersen's ejendom ved Grønholt i Nordsjælland.

Disse flyvninger blev foretaget dels med den »gamle« OY-DUL og dels med de to nye af Jan Klint i hans indlæg omtalte maskiner, som ingeniør Eskildsen havde godkendt, og som fik de danske registreringsbogstaver OY-DOM og OY-DUM.

Foruden disse flyvninger kom så indflyvningen af SE-AGZ, som strakte sig over to dage og varede ialt 7 timer og 55 minutter. Det er forbundet med stor spænding, at starte med sådan en maskine, som aldrig før har været i luften. Man spørger sig selv, om den nu er samlet rigtigt og skruet ordentligt sammen. Jeg havde jo godt nok faldskærm på til disse indflyvninger resp. testflyvninger, men der kunne jo f.eks. ske noget i starten, hvor faldskærmen ikke kunne bruges. Nå – det var en stor beroligelse, at Jan Klint havde gået alt efter, og med sin store erfaring fra fabrikken i U.S.A. med mangfoldige afleveringer af nye maski-

Den første flyvemaskine

ner, havde helt styr på tingene. Desuden havde materielinspektør Robert Jørgensen og værkfører Herlev Christensen hver for sig deres andel i den tryghed jeg følte, men særligt spændende var det nu med denne første maskine.

Ved de første testture drejede det sig om at fastslå, hvorvidt maskinen havde tendens til at gå ud af kurs, hænge til en af siderne, tabe næsen eller stige – kort sagt finde ud af hvordan den opførte sig i luften. Eventuelle unoder blev så rettet efter landingen, og det kunne der godt gå en del tid med. Så i luften igen for at se, om det havde hjulpet, eller om yderligere justering var nødvendig.

Så kom de forskellige prøver som benzinprøve, der varede nøjagtigt 1 time, for at konstatere brændstofforbruget, stigeprøver, dykkeprøver og en hastighedsprøve samt spin og loop.

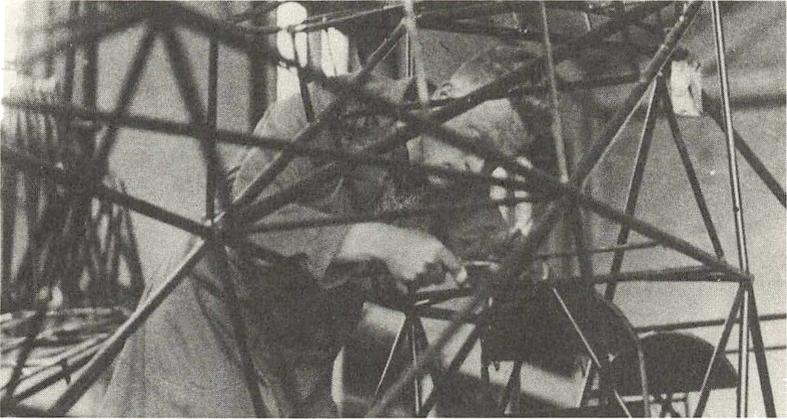
I forbindelse med alle disse prøver skulle jeg udfylde skemaer, som Statens Luftfartstilsyn havde udfærdiget, og de blev samlede i et omslag sammen med andre skemaer fra materielinspektøren, en typegodkendelseserklæring fra de amerikanske luftfartsmyndigheder samt en skrivelse fra fabriksingeniøren vedlagt et fotografi af maskinen. Det hele blev så afleveret i Statens Luftfartstilsyn hos frk. Klein – Luftfartstilsynet havde dengang til huse i »Lagkagehuset« på Christianshavns Torv i København.

Indflyvningen af SE-AGZ fandt sted fredag og lørdag den 17. og 18.6.1938, og det var den første maskine, som kom ud af fabrikken på Lundtofte Flyveplads, så det var en stor begivenhed, som selvfølgelig blev fejret.

Trediedagen, som var en søndag, fløj jeg så maskinen til Malmø via Kastrup for udklaring. Dengang var Malmø lufthavn Bulltofta, og der var de fleste medlemmer af Aeroklubben i Skåne mødt op, for at modtage deres nye skolemaskine. Sydsvenska Dagbladet skrev i den anledning bl.a. følgende:

Planet, som levererats av Taylor Cubs danska fabrik i Lundtofte och fördes över Sundet av löjtnant E. Prins, landade elegant kl. ½ 1 på Bulltofta, där några av stadens flygenstaster väntat ett par timmar. Ankomsttiden skulle egentligen varit kl. 9, men starten hade av någon anledning blivit försenad. Klubbens medlemmar äro för övrigt vana att

Den første flyvemaskine



Nærbillede af forreste del af kroppen til Cub J3. Kroppene til maskinerne er stålørskonstruktionskonstruktioner, som leveredes færdigsvejsede fra fabrikken i U.S.A. Her ses Jan Uhre i gang med at lægge el-ledninger inde i kroppen til en maskine. Han hviler venstre arm på ryglænet til bageste sæde. Jan Uhre er senere blevet kendt som svømmedykker, vragsfisker, globetrotter og forfatter.

Jan Klint's samling



Maskinen til Aeroklubben i Malmø. Ingeniør Jan Klint er ved at kontrollere styrepinden til bageste sæde. Værkfører Herlev Christensen er i gang med venstre vinge, som snart er klar til montering på kroppen.

Svend Gjørting – Jan Klint's samling

Flyveklubberne

vänta på denna Cub. Den skulle först ha levererats den 15. maj, sedan den 24. Men på grund av skärpta bestämmelser som luftfartsmyndigheten i Danmark gång efter annan utfärdat under arbetets förlopp har maskinen först nu blivit klar. Redan på ankomstdagen började Aeroklubbens nya Cub sin verksamhet som skolplan.

Det at Aeroklubben havde måttet vente så længe på at få deres maskine, og det faktum, at indflyvningen strakte sig over to dage, forklarede ved det, som Sydsvenska Dagbladet skrev: »På grund af skærpede bestemmelser, som luftfartsmyndighederne i Danmark gang på gang har udfærdiget under arbejdets forløb, er maskinen først blevet klar nu«. De 7 timer og 55 minutter, som indflyvningen af SE-AGZ tog, forklares også derved, at denne maskine var den første i rækken af maskiner, som blev produceret af fabrikken på Lundtofte.

En af prøveflyvningerne foregik i 200 m. højde, og strakte sig over 1 time med motoren på marchomdrejninger for at fastslå marchhastighed og benzinformbrug. Blandt andet denne prøve fordredes ikke ved senere indflyvninger af andre maskiner af samme type.

Sportsflyveklubben og Cub-Flyveklubben Activ

Det rygtedes naturligvis hurtigt, at Cub-fabrikken var begyndt at leve, og det varede da heller ikke mange dage, så kom Berlingske Aftenavis med en udførlig artikel den 24.6.1938:

Lundtofte bliver Opdrætningscentrum for Sportsflyvere. – Nu da det er lykkedes under Ingeniør Jack Hedegaards Ledelse at faa Cub-Flyvefabrikken i Lundtofte bragt i Sving, har det næste Skridt været at skabe den Tilknytning mellem den nye allerede blomstrende Virksomhed og de forskellige nye Klubber, der er opstaaet i dens Kølvand.

Sportsflyveklubben er Navnet paa den ene af de to Klubber, der her er Tale om, og den anden, der er lidt ældre af Dato, idet den stiftedes den 7. Juni i Fjor, hedder »Cub-Flyveklubben Activ«. Sportsflyveklubben har som Leder Trafikassistent Ohrt, Statsbanerne, og Kontorchef Herman Nielsen, Østasiatisk Kompagni er Kasserer, og den tæller 90 Medlemmer, hvoraf allerede mange har meldt sig til Uddannelse i Flyvning. Maskinen, der er en original Cub-Maskine af Type J.3 og med Registreringsbetegnelse »OY-DOM«, er netop i disse Dage købt af Klubben. Den indvies ved en Højtidelighed paa Lundtofte Flyveplads Søndag Formiddag. Hertil er indbudt Klubbens Medlemmer med Damer, forskellige Luftfartsmyndigheder, – ligesom der kommer flyvende Gæster fra Sverige, nemlig Formanden for Malmø Flyveklub Ingeniør Runeberg og den kvindelige Sportsflyverske Frk. Nordvall.

Den første flyvemaskine



Den første maskine fra samlefabrikken på Lundtofte Flyveplads afleveres af ing. Jan Klint til indflyveren Eigil Prins. Det var den 17. juni 1938.

E. Prins' samling

Flyveklubberne



Den nya »Cuben« beundras ute på Bulltofta. – Damen til højre for maskinen er Aeroklubbens meget aktive sekretær sportsflyversken frk. Nordvall, som er i gang med at holde en lille tale i anledning af Cub-maskinens modtagelse. Bulltofta var dengang ligesom Kastrup en stor græsmark, og der var gerne mange harer, som tog benene på nakken, når et fly nærmede sig.

Sydsvenska Dagbladet

I Forbindelse med denne Højtidelighed, hvortil knytter sig en lille Lunch paa Fri-landsmuseets Kro, vil den første Undervisningstime finde Sted, og dermed sker Indvielsen af Undervisnings-Virksomheden, som Fabrikken sætter i Værk.

Den anden Flyveklub »Cub Flyveklubben Activ« har som Protektor faaet Sundflyveren Robert Svendsen. Ogsaa denne Klub har, som det fremgaar af Navnet, helliget sig Cub-Maskinerne, og den vil inden længe faa leveret den Maskine, der blev bestilt for nogle Uger siden.

»Activ«s Medlemmer har ogsaa i stort Tal meldt sig til Uddannelse i praktisk Flyvning paa den nye Cub-Flyveskole, hvis Leder bliver fhv. Militærflyver Løjtnant Prins.

Det er Meningen, at der ogsaa ude i Lundtofte snarest muligt skal indrettes et særligt Klubhus for Klubmedlemmer, der indtil videre maa nøjes med nogle mindre Lokaler, der støder op til Hangarerne og til Fabrikshallen. -k.

Dette var blot et af mange eksempler på den megen positive omtale, som Cub Aircraft Co. Ltd. i Lundtofte fik af pressen i det hele taget og ikke mindst omkring det tidspunkt, hvor produktionen var ved at komme i gang i slutningen af juni 1938.



Komtesse Margrethe Ahlefeldt-Laurvig og løjtnant Prins starter på den første tur med den nye Cub-Maskine. Berlingske Tidende

Den omfattende omtale i aviserne var også stærkt medvirkende til at blødgøre de høje myndigheder til at lempe på hidtidige rigoristiske afgørelser og bestemmelser vedrørende salget af de producerede flyvemaskiner til landets egne borgere. Således blev den ene af de to demonstrationsmaskiner nemlig OY-DOM frigivet til salg til Sportsflyveklubben.

Søndag den 26.6.1938 kl. 9.30 kunne sportsflyveklubben dermed overtage sin første flyvemaskine, hvilket skete på behørig vis omtalt i Berlingske Tidende dagen efter:

Sportsflyveklubben lægger ud. Dens ny erhvervede Cub-Maskine blev døbt i Gaar. – Sportsflyveklubben, der blev startet blandt de af »Berlingske Tidende«s Læsere, som i Foraaret deltog i »Berlingske Tidendes Flyveklub«s Flyvekursus, og som nu tæller ca. 100 Medlemmer, erhvervede forleden en Cub-Maskine, og ved en Højtidelighed i Hangaren ved Lundtofte Flyveplads i Gaar blev Maskinen døbt.

Flyveklubberne



Forlagsboghandler Poul Carit Andersen var medlem af Sportsflyveklubben og erhvervede certifikat på Lundtofte. Han udgav i 1943 et meget interessant hefte. »Fem Aar med Sportsflyveklubben«, hvorfra ovenstående hyggelige tegning af klubbens mødested og teorilokale er lånt, tegnet af Gerhard Madsen. (Poul Carit Andersen: »Fem Aar med Sportsflyveklubben«, 1943).

Medlemmerne samledes derude paa den stormomsuste Flyveplads i Gaar Formiddags ved 10-Tiden og beundrede den nye Maskine – der er ankommet direkte fra Cub Aircraft Ltd. i U.S.A. Denne Maskine er sidste nye Model, og udsendes egentlig først om et halvt Aar, saa Sportsflyveklubben er paa dette Punkt – som Formanden, Trafikasistent Orth sagde – forud for sin Tid. I sin Tale sagde Formanden, at den Dag nu var kommet, som Medlemmerne havde set hen til med Længsel: Indvielsen af den nyerhvervede Maskine.

– I Virkeligheden overstiger Udgifterne ved Anskaffelsen vore økonomiske Evner, men vi har ikke ment, at de 10.000 Kr., som »Berlingske Tidende« har udsat til nye Flyvere i Sommer, skulde gaa vor Næse forbi. Desværre har Klubben ikke, som man havde haabet det ved Starten, faaet Tilskud – bortset fra de 1.500 Kr., som »Berlingske Tidende« skænkede Klubben, og dette Beløb plus Medlemskontingentet er foreløbig det eneste, vi har at arbejde med – og Formanden efterlyste en »Luftens Danielsen«. Formanden oplyste endvidere, at man havde aflagt Besøg hos Trafikminister Fisker, for at give



Sportsflyveklubbens nye netop navngivne maskine Pegasus ved at blive gjort klar til start. Personerne er fra venstre: Jack Hedegaard ved at tørre champagne af propellen – E. Prins holder slangen ved benzinpåfyldningen – servicemekaniker Aarestrup Sørensen holder tagten – Sportsflyveklubbens formand trafikassistent A. Orth – Ing. Eskildsen, Luftfartstilsynet – ekspeditør Dupont-Rasmussen. E. Prins' samling

Ministeren Meddelelse om Klubbens Start, og Ministeren havde ikke lagt skjul paa, at han ser med Interesse paa Sportsflyvningen.

Man naaede nu frem til Maskinens Daab. Der var foreslaet forskellige Navne, en Afstemning blandt de tilstedeværende gav Flertal for Navnet »Pegasus«, og dette Navn blev Maskinen døbt i Champagne af Klubbens Klubmester Komtesse Margrethe Ahlefeldt-Laurvig. Komtesse var dernæst oppe paa den første Flyvetur i Maskinen med Flyvelæreren, Løjtnant Prins ved Pinden. Da de atter kom ned, var de enige om, at det var en herlig Maskine at flyve med.

Sportsflyveklubben var efter Daaben Vært ved en Frokost i Landbrugsmuseets Restaurant, hvor der blev talt mange smukke Ord om Sportsflyveklubben og dens Bestyrelse.

Allerede i Dag til Morgen begynder den første Flyvetime med »Pegasus«.

Ek.

Flyveklubberne

Cub Aircraft Co. Ltd. havde stillet et klublokale til rådighed for Sportsflyveklubben – det er det lokale, som på den gamle hangartegning (side 68) er betegnet »Værksted«. De to hangarer var nøjagtig ens, og lokalet lå i siden af den sydligste hangar.

Der kom nu en meget travl tid for mig, for nu havde jeg både Cub-flyveskolens elever med OY-DUL og Sportsflyveklubbens medlemmer med OY-DOM foruden demonstrations- og anden flyvning med OY-DUM. Dertil kom en del skriftligt arbejde samt teoriundervisning for Cub-flyveskolens elever. Sportsflyveklubben – og senere flyveklubben »Activ« – havde hver deres egne teorilærere.

Avisernes og tidsskrifternes megen omtale af aktiviteterne på Lundtofte Flyveplads bevirkede, at der ofte kom mange tilskuere. Den 1.7.1938 opdagede jeg blandt tilskuerne min gamle kollega sergent Arne Svensson fra flyverholdet 1934, hvor vi begge havde været elever – det første flyverhold som blev uddannet på Værløse Flyveplads. Vi havde også været lærere sammen på flyverholdet 1937. Arne fik selvfølgelig en flyvetur. Dette møde udviklede sig til et meget behageligt samarbejde, hvorom Arne skrev følgende indlæg:

»En dag først på sommeren 1938 fik jeg lyst til at tage en tur ud på Lundtofte Flyveplads, for at se hvad der egentlig foregik derude; jeg havde endnu kun hørt forskellige rygter og læst nogle avisomtaler om det.

Stor var min forbavselse, da den første jeg møder er Eigil Prins, som jeg kendte fra vor fælles tjeneste på Værløse Flyveplads. Prins havde på dette tidspunkt været ansat derude i nogen tid som indflyver og flyvelærer, men allerede da var der kommet så meget gang i det, at det kneb for een mand at overkomme det hele, og vort lille træf resulterede så i, at Prins den næste dag inde på Bohnstedt-Petersens kontor i Sundkrogsgade foreslog, at jeg også blev ansat som flyvelærer. Dette blev straks accepteret, hvorpå jeg omgående tiltrådte.

Formaliteterne med at få udstedt civilt erhvervsflyvercertifikat og flyvelærerbevis var meget få og enkle dengang. Det foregik hos Luftfartstilsynet, som det dengang hed og som havde til huse i »Lagkagehuset« på Christianshavn hos ingeniør M. P. Eskildsen – i daglig tale flyvere imellem kaldet »Mads Peter« og dennes sekretær frk. Klein.



Cub-maskine nr. 2, som blev færdig fra fabrikken på Lundtofte Flyveplads, var bestemt for Finland. Den fik påmalet de finske registreringsbogstaver OH-SNA, og ses her med ing. Jan Klint ved at afprøve motoren. E. Prins

På grundlag af de ved Hærens Flyvertropper førte og af eskadrillen attesterede flyvejjournaler, hvoraf det fremgik, hvor mange flyvetimer man havde, hvor meget nat- og blindflyvning, fik man så udstedt de nødvendige certifikater til civil lufttrafik – selvfølgelig under forudsætning af, at lægeundersøgelsen var i orden.

Da dette var klaret, var det så med at komme i luften igen, og få taget fat på flyveundervisningen.«

Flyvemaskiner til Finland og Belgien

I mellemtiden var den næste maskine fra Cub-fabrikken ved at være færdig til indflyvning. Som tidligere nævnt, skulle også den leveres til eksport, og forhistorien til denne ordre var følgende:

Den 28.5.1938 kom hr. R. Sundstrøm fra OY S&N, Alexandergatan, Helsingfors for at få en demonstrationstur. Han havde egen flyveskole og var i nært samarbejde med OY S&N – et datterselskab af A/S Simonsen & Nielsen, København som havde fået eneforhandlingen i Finland for Cub Aircraft Co. Ltd. Det blev til en ordre på en Cub J3

Til Finland og Belgien

med 40 HK motor, som skulle leveres hurtigst muligt. Leveringen skulle ske i Helsingfors, d.v.s. vi skulle flyve den dertil.

Forberedelserne til en sådan tur på ca. 1.200 km drejede sig i det væsentligste om at fremskaffe gode kort over ruten – d.v.s. det drejede sig om gode automobilkort helst et i en stor målestok af hensyn til kurseren, også nogle mere detaljerede i mindre målestok til brug for landkending, så man kunne »læse sig frem« ad ruten.

Kompassene i Cub maskinerne var små billige ting, som ikke var særligt følsomme og på turen brugte jeg det kun delvist over Aalands-havet. Radio fandtes ikke i sportsflyvemaskiner dengang, så det visuelle sigt var en afgørende faktor for at nå frem ad den rette rute.

Marchhastigheden for en Cub maskine med 40 hk motor var 105 km i timen, så vindens retning og styrke betød meget for, hvor hurtigt man bevægede sig i forhold til jorden, og hvor langt man så slutteligt kom, dikteredes af benzintankens indhold, der rakte til 3 timers flyvning.

Arne Svensson og jeg havde INTAVA kontokort til benzin og olie, som gjaldt både i indland og udland. Med det kontokort i hånden fik vi overalt, hvor vi landede, en fortræffelig service. Selv på nødlan-dingspladser som Rødby Havn og Mariehamn på Aaland mødte de frem, når en maskine summede i luften, med en tromle benzin på en ladvogn og et par dunke olie ved siden af tromlen. Med en håndpumpe monteret på tromlen og en stump slange klarede tankningen uden problemer.

Den 8.7. fra morgenstunden var jeg i luften med elever, og hen på formiddagen meddelte ingeniør Jan Klint så maskinen klar til indflyvning, der blev overstået i løbet af eftermiddagen.

Næste morgen havde jeg endnu en indflyvning, OY-DYN, at gennemføre, hvorpå jeg startede på den lange færd til Helsingfors. Her havde forhandleren planlagt en tur til luftfartsmyndighederne i Tammerfors først for at få maskinen godkendt af de finske myndigheder. Derefter rundt til forskellige flyvepladser, hvor flyveklubber ventede på demonstration, og ordrer på Cub-maskiner var i udsigt.

Af hensyn til udklæring fra Danmark og indklæring i Sverige måtte jeg ned i Kastrup og i Malmø først. I Malmø var det den gamle

lufthavn Bulltofta, hvorfra jeg efter formaliteter og indhentelse af vejr-information skulle starte.

Det var min første udenlandstur, og jeg var mægtig spændt på at få påbegyndt den egentlige tur, så jeg var opsat på at få formaliteterne fra hånden.

Det gik nu hurtigt og smertefrit, og så meldte der sig pludselig en passager. Det var flyveleder Stornfelt, som havde hørt, at min destination var Stockholm, og så fik han den ide at besøge familien i hovedstaden. Han fik på stående fod mit ja, og så kunne han stå for navigationen, som han sagde. Det var nu rart med lidt sagkyndigt selskab.

Jeg må have været tidligt oppe, for i min flyvejjournal har jeg som starttidspunkt fra Bulltofta noteret kl. 10.30.

Det var faktisk en stor lettelse at blive fri for at skulle passe kursen – så kunne jeg rigtigt nyde flyvningen over det herlige svenske landskab, som blev begunstiget af en skyfri blå himmel.

Stornfelt udpegede for mig de enkelte luftfyr, som var anbragt på jernmaster langs hele ruten til Stockholm, og som gav korte, røde blink både dag og nat. Afstanden mellem fyrene varierede mellem 15 og 30 km, så man havde næsten hele tiden et fyr i sigte.

Jeg blev meget imponeret over dette velfungerende system, og det fik Stornfelt til at anbefale mig anskaffelsen af det svenske flyvevåbens rutekort med en masse vigtige enkeltheder for enhver pilot. Alle større boghandeler har det, sagde han, og bl. a. er alle luftfyrene afsat.

Første sted for ny benzinforsyning var Jönköping, og det, som havde karakteriseret landskabet undervejs, var masser af skov med småbyer og bebyggelser anbragt her og der – man kom uvilkårligt til at tænke på nybyggerne i Amerika, som ryddede skoven efterhånden som flere mennesker kom til. Søer i alle størrelser og vandløb bragte også variation i det meget spændende land, der gled frem under os.

Nu dukkede Smålands Tarberg op forude som en ejendommelig kæmpesukkertop, der ragede op, delvist bevokset med skov og en restaurant på toppen. Så kom Jönköping til syne, skønt beliggende ved sydkysten af Vättern, og der landede vi kl. 12.55, altså efter 2 timer og 25 minutters flyvning med 288 km tilbagelagt.

Til Finland og Belgien

Det var min første svenske provinslufthavn, jeg her var landet på, med en smuk hovedbygning med vejrtjeneste og ekspeditionslokaler samt en hangar af samme størrelse og type, som på min næste station Norrköping, hvor jeg fik taget et fotografi. Belysning i begrænset omfang for natflyvning forefandtes også.

Det tog kun en halv time at få tanket, journalen stemplet og få set os lidt omkring, så gik starten kl. 13.25 til næste etape, som gik op langs østkysten af Vättern, over Vissingö på hvis nordligste ende der var en nødlandingsplads og videre mod Hästholmen, hvor der lige nord for luftfyret også var en nødlandingsplads. Sverige var åbenbart et meget mere air-minded land end Danmark.

Over Hästholmen drejede vi mere mod øst og passerede langs sydkysten af Tåkern søen, kendt for sit enestående fugleliv, som vi dog ikke så noget til.

Efter 1 time og 35 minutters flyvning og 175 km tilbagelagt, landede vi kl. 15.05 i Norrköping. Her var meget mere liv, og da vi nu var blevet godt sultne, satte vi os i cafeteriet og fik os en kaffe og et par smörgåsar.

De havde også en flyveklub, hvis medlemmer var nysgerrige og spørgelystne. Det var begyndt at blæse, men vejret var stadig pænt, så jeg måtte have et billede af maskinen foran havnebygningen, og så kl. 15.45 videre mod Stockholm. Under turen havde jeg fået orientering om Stormfelts familie og den lejlighed, som de havde i udkanten af Stockholm – han fortalte så levende og fornøjeligt, at jeg efterhånden syntes at have kendt mennesker og lejlighed længe.

Inden vi landede, havde jeg ladet mig overtale til at overnatte i familiens skød – ganske vist med nogen betænkelighed, for jeg følte næsten finnerne stå og trippe i lufthavnen i Helsingfors i utålmodig venten på deres nye maskine. Imidlertid havde jeg været i luften i 6 timer og 15 minutter plus 1 time og 15 minutter med indflyvning om morgenen, så min gæstfrie flyvekollega havde ikke svært ved at overbevise mig om det uforsvarlige i at fortsætte – det måtte være slut for i dag med at sidde ved styrepinden. Vi landede på Bromma flygfält, kl. 17.20, hvor hjælpsomme folk tog sig af maskinen for natten og klargøring til næste dags flyvning.

Det blev en uforglemmelig, hyggelig aften med middag på Saltssjöbaden, hvor snakken gik i den dejlige lyse sommeraften.

Næste morgen det store svenske morgenbord og så farvel og tusind tak og afsted til Bromma, hvor maskinen stod klar til den videre færd, hvor jeg bl.a. skulle over Ålandshavet med ca. 60 km åbent vand til Mariehamn.

Hvor nøjagtigt lufthavnen ved Mariehamn lå fremgik ikke af kortet – der var kun afsat den maritime lufthavn, men velvillige folk på Bromma forklarede mig det, så der skulle inte vare nogenting alls att gå fel av.

Min nye ven Stornfelt bragte mig til »Bromma« Lufthavn og på vej derud, var vi inde hos en boghandler, for at jeg kunne købe det anbefalede rutekort, som hed: Flygvapnets Routekartor, Stockholm-Jönköping-Malmö, Generalstabens litografiska Anstalt 30/6 1937.

Ved et nærmere studium ude i maskinen blev jeg klar over, at dette kort var et virkeligt fund for en pilot fra det flyvemæssigt set ikke særligt begunstigede Danmark.

Så gik starten kl. 8.40 med kurs mod Norrtälje og videre over Björkö-Arholma, hvorfra jeg så havde Ålandshavet foran mig. Forinden havde jeg taget kontrol på mit kompas, ved at sigte på nogle punkter, som jeg ifølge kortkursen skulle passere hen over - sådan bare for en sikkerheds skyld, for jeg havde efterhånden en kraftig modvind.

Det var med en ejendommelig følelse, at jeg nu fløj ud over denne tilsyneladende uendelige havflade. Efter nogen tids flyvning troede jeg at se de første øer, men det viste sig, da jeg kom derhen, at være skygger på havoverfladen fra de spredte småskyer.

Langt om længe var jeg fremme og fandt hurtigt Mariehamn – Ålandsøernes hovedstad. Nogen lufthavn var imidlertid ikke til at få øje på. Enden på det blev, at jeg måtte se mig om efter et sted at lande på, og på den sydlige af de store øer ved navn Lemland fandt jeg en lang smal græsmark. Maskinen løb kun nogle få meter på grund af græssets højde, og derfor ville jeg næppe kunne starte derfra igen. Heldigvis kom der lidt efter en bondemand med en hestetrukken slåmaskine forbi på nabomarken i gang med at slå græsset der. Ham fik jeg

Til Finland og Belgien

sat ind i min situation, og han var straks parat til – formedelst fem svenske kroner – at slå en bane, så jeg kunne komme i luften igen. På mit spørgsmål om lufthavnens beliggenhed grinede han lidt smørret, og sagde på sit sindige finsksvensk: »jah se – en lufthavn har vi nu ikke, men lige nord for byen har vi en indhegnet græsmark, og der er en grusvej langs den ene side, og der er også en vindpose; det er Mariehamn's Flyveplads«.

Efter en hjertelig afsked med bondemanden startede jeg fra nødpladsen ad den smalle startstribe, som græsslåmaskinen havde lavet, og det varede ikke mange minutter, så fik jeg øje på græsmarken, og der holdt også en åben varevogn med en tromle på ladet og en chauffør, som vinkede kraftigt til mig, og en lille vindpose gav mig landingsretningen. Kl. 11.00 landede jeg lettet efter de vel overståede problemer; det var unægteligt en helt anden slags lufthavn, end den jeg havde set efter.

Her mødte så en toldembedsmand frem, som stemplede min flyvejournal. Da Intava-manden var færdig med at tanke og fylde olie på maskinen, fik jeg mig en god snak med ham – bl.a. fik jeg nærmere detaljer om næste station Åbo – jeg ville jo ikke risikere at gå galt i byen en gang til.

Min lille mellemlanding på øen Lemland var forøvrigt ikke undgået den hjemlige presses årvågenhed. Berlingske Aften skrev den samme dag følgende udførlige orientering:

Dansk Sportsflyvemaskine nødlandet paa Aalandsøerne. Landingen gik godt, og Flyveren fortsatte til Helsingfors. Fra vor Korrespondent Stockholm, Søndag. – En Cub-Maskine fra Lundtofte, ført af Militærflyveren, Løjtnant V. E. Prins, nødlandede i Dag ved Mariehamn paa Aalandsøerne. Maskinen var paa Vej fra København til Helsingfors, hvor den var solgt til en Privatmand og nu skulde afleveres. Flyveren fløj fra København i Lørdags og overnattede i Stockholm, og han skulde paa Vejen fra Stockholm til Helsingfors mellemlande paa Mariehamn Lufthavn paa Aalandsøerne for at supplere sin Benzinbeholdning. Flyveren forsøgte imidlertid forgæves at finde Lufthavnen ved Mariehamn, og da der ikke var mere Benzin i Maskinen, gik han ned paa en Eng i Nærheden af Byen. Han klarede lige akkurat en Telefonledning og landede glat paa Engen.

Efter at have faaet Benzin og forfrisket sig fortsatte Flyveren atter Klokken 14.30 uden at have haft andre Vanskeligheder paa Vejen til Helsingfors, som han naaede i Løbet af Eftermiddagen.

Oplysningen om telefonledningen, som jeg lige akkurat klarede mig fri af, forbavtede mig at læse, for den havde jeg skam ikke opdaget – og forfriskningen må have været fru Stornfelt's pakke med smörgåssar og en flaske Pommard frugtbrus, som jeg benyttede ventetiden til at indtage, medens Intava-manden sled med håndpumpen.

Kl. 12.45 gik turen så videre, og nu var det rigtignok et helt andet, afvekslende landskab jeg kom frem over. Øgruppen Åland består af over 6000 øer og holme, som er spredt ud over havet ind mod Finland, som på sin side har mindst lige så mange øer i Åbo-området. Her var virkeligt noget at se på – mange af øerne var beboede, og folk kom farende ud af husene, for at lægge nakken tilbage og se op, for jeg fløj ikke så højt, da jeg gerne ville have så mange enkeltheder at se som muligt.

Efter ca. 1 time og 50 min. flyvning dukkede Åbo eller Turku, som den hedder på finsk, op forude med domkirke og slot fra det 13. årh. Åbo er Finlands ældste by med dengang 130.000 indbyggere, og den så vældig interessant ud fra luften med den gamle bydel og store havn – bestemt et besøg værd, og det var også planlagt, for en flyveklub her var med i besøgsplanen.

Kl. 14.50 landede jeg i den store lufthavn med flere hangarer og en administrationsbygning midt i det hele på en forhøjning i terrainen – en tidligere herskabsejendom.

Mit stop i Åbo Lufthavn varede næsten to timer. Det kan have været toldvæsenet, der tog tid nu jeg var kommet ind i det egentlige Finland. Først kl. 16.40 kunne jeg starte på de sidste 125 km til Helsingfors, og der var nu en endnu kraftigere modvind og megen uro i luften, så den del af turen blev lidt anstrengende. Nu gled maskinen ud af de tusind øers land uden »huller i vejen« og ind i de tusind søers land, hvor den megen termik rev og ruskede i maskinen.

Så dukkede en stor maskine op forude – en Ju 52 – det var rutemaskinen Helsingfors – Åbo – Stockholm. Jeg fik senere at vide, at han havde meldt til Helsingfors Lufthavn, at han havde passeret mig.

Efter 2 timer og 45 min. flyvning kunne jeg så lande på Malm Flyveplads uden for Helsingfors. Klokken var da blevet 19.25, og jeg havde kun benzin til et kvarters flyvning tilbage i tanken.

Til Finland og Belgien

Foruden R. Sundstrøm fra OY S&N – vor repræsentation i Finland – var der mødt nogle pressefolk op, og så måtte jeg jo fortælle om rej-sens forløb, og svare på en masse spørgsmål, inden Sundstrøm kunne køre mig til hotellet, som lå på Brändö lidt øst for Helsingfors' cen-trum, og bagefter gav firmaets direktør Voss Schrader middag på Brändö Kasino – kort sagt, der blev sørget godt for mig i alle måder.

At der var udført et stort forarbejde til mit besøg, kom meget til udtryk, da der var møde næste formiddag den 11.7. på firmaets kontor på Alexandergatan 21, hvor direktør Voss Schrader gav en oversigt over de demonstrationsture, der var planlagt – alle hos flyveklubber rundt om i landet – en af dem i nærheden af Finlands største vandfald Imatra, og en anden ved Åbo, så jeg glædede mig vældigt til det omfat-tende arrangement.

Eftermiddagen var besat af flyveture for den finske presse og for interesserede, og næste dag 12.7. skulle Sundstrøm – blandt venner kaldt Mosse – og jeg flyve til Tammerfors (på finsk Tampere) for at demonstrere maskinen for de finske luftfartsmyndigheder, og aflevere den for nærmere test. Derefter kunne så de forskellige demonstra-tionsture ud i landet påbegyndes.

Det blev en uforglemmelig tur til Tammerfors over skove, søer og elve – på en stor sø slæbte en lille damper afsted med en lang række af sammensurrede tømmerstokke – det så meget malerisk ud.

Vi overnattede på Hotel Tampere i byens centrum lige ved en bru-sende elv. Næste dag hentede vi maskinen hos luftfartsmyndighederne – de havde egen stor flyveplads lidt uden for byen. Alt var i skønneste orden forstod jeg på Mosse, for der blev kun talt finsk – ingen der kunne tale andet. Så gik turen tilbage til Helsingfors.

Ved middagstid meldte vi os på kontoret, og her var der »torden-vejr«. Fra Bohnstedt-Petersen ^{As} i København lå et telegram, som beordrede mig til omgående at tage rutflyet hjem. Der skulle indfly-ves en maskine, som skulle flyves til Brüssel for deltagelse i et stort fly-vestævne den 17.7. på Le Zoute – en flyveplads ude ved Atlanterha-vet.

Alle inclusive jeg selv var forståeligt nok rasende og fortvivlede over

denne besked, som ville slå alt det planlagte i stykker. Dir. Voss Schraeder tog så en personlig telefonsamtale med Bohnstedt-Petersen, og bagefter fik jeg overladt røret, men beskeden lød kort og godt: »Der er ikke noget at diskutere – tag ruteflyet hjem i eftermiddag«.

Ved min hjemkomst viste det sig, at der skulle to maskiner til Belgien. Det var vor agent i Belgien – en søn af den danske konsul i Gent Poulsen de Baedemaker – som var kommet i tanker om, at det ville være en god ide at vise flaget under et flyvestævne, som skulle finde sted den 17.7. på en flyveplads i den nordøstlige del af Belgien næsten ved den hollandske grænse.

Der var altså kun fire dage til vi skulle være på pladsen, og OY-DEO, som var solgt til firmaet Poulsen de Baedemaker, Rue de Fevier 3, Gent, var ikke færdig endnu – det blev den først den 15.7., og så skulle den indflyves. Det var overstået samme eftermiddag, og så fløj jeg den til Kastrup, og samtidig fløj Arne Svensson OY-DUM derud, så vi kunne starte samtidig derfra straks næste morgen.

Det blev noget af en forhastet affære – bl.a. skulle jeg på jagt efter gode kort over strækningen, men sådanne var ikke til at finde på så kort tid. Der fandtes ikke noget ordentligt til at flyve efter, og dertil så de jo helt anderledes ud end danske og svenske kort – dårligst var kortet over den sidste del af ruten – den over Belgien. Vi kom til at støtte os meget til jernbanenettet – faktisk måtte jeg en enkelt gang gå lavt ned og aflæse navnet på en jernbanestation, for at få rede på, om vi var på ret kurs. Arne Svensson beskriver denne tur til Brüssel således:

»Den 15.7.38 fløj vi så til Kastrup Lufthavn med hver sin maskine OY-DUM – vor demonstrationsmaskine – og OY-DEO, som var solgt til Belgien. Vi fik dem klargjort i toldvæsenet samt øvrige papirer bragt i orden, så vi var klar til afgang tidligt den følgende morgen.

Nu skal man jo regne med, at disse små maskiner kun kunne have brændstof med til ca. 3 timers flyvning, og da farten lå på ca. 105 km/t, var det jo noget af en rejse at komme ud på.

Det første »hop« var da også kun fra Kastrup til en lille nødlandingsplads ved Rødbyhavn, hvor vi fik tankene fyldt op, så vi kunne klare at nå Hamburg.

Til Finland og Belgien

Der måtte vi selvfølgelig ned igen og fylde op for at kunne nå Bremen. I Bremen fik vi et ufrivilligt ophold, for vejrtjenesten meldte om tordenvejr over Holland, så de første timer skulle vi ikke gøre os nogen forhåbning om at komme afsted, fik vi at vide.

Nå – så fik vi jo lejlighed til en rask tur til byen, hvor vi var inde i det gamle smukke rådhus. Der så vi bl.a. et siderum med et stort bord og magelige stole omkring. Der var det før i tiden skik, at bystyret – når der afholdtes møde – blev låst inde, til de var blevet enige. Det ville vel nok være en fin skik at få indført herhjemme.

Vort ophold i Bremen kom til at vare 4½ time – en ordentlig forsinkelse – først kl. 17.25 kunne vi starte mod næste station i vores flotte toer-formation – det var Twente i Holland, hvortil vi også kom i god behold.

Imidlertid var det jo blevet hen på eftermiddagen, da vi igen var klar til afgang, men vi skulle kunne nå Brüssel før mørkets frembrud, var vi enige om, og det endda uden nogen form for chanceflyvning.

Imidlertid opdagede vi noget efter starten, at vinden, der var i syd-vest, havde taget ganske betydeligt til, hvilket jo nedsatte jordhastigheden en hel del. Da vi nåede ind i nærheden af Brüssel, vel en 20-30 km før, var det begyndt at mørkne, og tankene var også ved at være tomme igen. På maskinerne var der ikke lys eller andet natflyvningsudstyr, og da vi heller ikke kendte lufthavnens nøjagtige beliggenhed, blev vi ved hjælp af tegn og gebærder fra den ene maskine til den anden, enige om at søge landing på en egnet mark, for ikke at løbe nogen unødigt risiko.

Vi fandt en egnet mark, og landingen gik glat, selvom det var en noget blød bund, vi var kommet ned på, det var nærmest en eng. Der var jo selvfølgelig, som altid i sådanne tilfælde, med det samme stort tilløb af børn og unge fra den nærliggende landsby, hvilket kan være meget generende, da de som regel skal pille ved alt muligt. Her må jeg dog sige, at de opførte sig pænt og holdt sig i behørig afstand fra maskinerne.

Den lokale gendarm eller sognefoged eller hvad han nu var, kom lidt senere cyklende og tilbød sin assistance, som vi selvfølgelig var

Den hyggelige skolebygning på Lundtofte Flyveplads sommeren 1939. E. Prins prøver om blomsterne snart er modne.

E. Prins



meget glade for. Han fik fremskaffet en vagtmand til at blive og holde opsyn med maskinerne natten over, og holde de unge mennesker væk. Så gik vi med gendarmen ind til den lille landsby, og fik stemplet vore papirer på hans meget beskedne kontor, og derpå fik vi et værelse på et gæstgiveri lige ved.

Næste dags morgen fik vi rekvireret benzin fra byens benzintank; maskinerne kunne jo i nødsfald gå på almindelig autobenzin. Vi kunne så lette igen om morgenen den 17.7., for at tilbagelægge det sidste lille stykke vej til Brüssel, hvor vi i lufthavnen blev modtaget af hr. Poulsen de Baedemaker og dennes underagent hr. Dettilleux, som selvfølgelig begge havde været lidt urolige for os.

Her skal det tilføjes, at vor ven gendarmen efter tilbagekomsten til sit kontor (Canton de Gendarmerie de Boissot) forgæves havde forsøgt at komme i telefonforbindelse med lufthavnen i Brüssel, for at melde om vor landing, men måtte give op. Nu fik vi så at vide, at lan-

Til Finland og Belgien

dingsbelysningen havde været tændt i en time, og det fik vi så en regning på.

Samme formiddag havde vi begge en del demonstrationsflyvninger for pressen og interesserede – alle var begejstrede for de små, lette vidundere. Først på eftermiddagen startede vi så på turen til Le Zoute flyvepladsen – Prins med Olaf Poulsen de Baedemaker (i familie med skuespillerfamilien i København), og jeg med Mr. Dettilleux – turen tog 1 time 45 min. Le Zoute lå i nærheden af klitrækkerne ud mod Nordsøen, hvor vi fik udpeget kong Leopold's sommerhus i klitterne.

Vi kom straks i gang med opvisning i kunstflyvning, og bagefter stod det på demonstrationsture for pressen og for interesserede.

Så startede vi kl. 19.40 på tilbageturen med landing i Brüssel kl. 20.20 – kun 40 min. flyvning til de 100 km, men der var også fin medvind.

De næste dage gik med demonstrationsflyvninger og opvisning i kunstflyvning, og ind imellem var der også tid til at være turister. Vi var blevet indkvarterede på Hotel Metropole, som var et af de kendteste i Brüssel, og vi blev i det hele taget behandlet fint.

En aften blev vi inviteret til middag hos konsulen, som residerede i en stor villa i udkanten af Gent, en smuk og spændende by med en middelalderlig bymidte. Konsulen var i rød smoking med sorte opslag, og konsulinden i grand toilette, og maden blev serveret af en tjener – vi følte os lidt beskæmmede ved kun at kunne møde op i almindeligt jakkesæt.

En anden aften blev vi inviteret til middag hos junior, som med sin engelskfødte kone boede i et yndigt, hypermoderne dukkehus i udkanten af landsbyen Deurle de Lys – Lys er en biflod til Schelde og løber ud i denne i selve Gent.

Den 21.7.38 startede vi så på hjemturen i den ene maskine, som jo var demonstrationsmaskinen OY-DUM, efter fire glade dage i Belgien, hvor vi – syntes vi selv – havde gjort en god reklame for Cub-maskinerne. Første landing var i Eindhoven Lufthavn, hvis omgivelser var præget af de store Philips-Fabrikker, og derefter fulgte de øvrige landingssteder, som vi havde besøgt på udturen afbrudt af en overnatning

i Hamburg og hjemkomst til Lundtofte Flyveplads den 22.7.38 kl. 14.50.

Herhjemme stod der selvfølgelig en endnu længere kø af utålmodigt ventende elever, og i den følgende tid var jeg i luften med elever i op til og over 5 timer om dagen.«

A.S.

Undervisning og opvisninger

Efter hjemkomsten fra Belgien var der meget at gøre for os begge. Svensson var engageret dagen lang med skoleflyvninger, som jeg også var, foruden med indflyvning og passagerflyvning til Sverige med min chef Chr. Bohnstedt-Petersen – han tog jævnlige ture for at se til datterforetagendet A/B Autoropa i Malmø.

Jeg havde fået en prominent elev nemlig den kendte bagermester Leo Mac van Hauen, som var i gang med at få indrettet egen flyveplads på sin ejendom i Asserbo Plantage. Også hans broder Leif Mac van Hauen kom senere til som elev.

Den 24.7.38 blev den fjerde maskine afleveret fra fabrikken til indflyvning, det var en Cub J.2 – altså den beskedne udførelse, med lidt skrabet udstyr. Der var lidt at justere på planerne, og den 26.7.38 var den klar til aflevering til køberen, som var Cub Flyveklubben Activ, der således fik den første danskbyggede Cub-maskine på det danske marked.

Samme dags aften samledes flyveklubbens medlemmer til en lille højtidelighed, for at overtage maskinen, der bar registreringsmærket OY-DAO, og for at døbe den. Der var flere aviser, som bragte omtaler og billeder fra denne begivenhed – nogle få af dem skal nævnes nemlig Nationaltidende, Socialdemokraten, Aftenbladet, Berlingske Tiden- de, Berlingske Aften og Politiken. Pressens dækning af flyvebegiven- heder var i det hele taget kolossal og positiv. Politiken skrev den 27.7.38 således:

Sportsflyverne døber deres nye Maskine. Den opkaldtes efter Sundflyveren Robert Svend- sens berømte »Dania«, og Daabshøjtideligheden formede sig som et smukt Minde om Robert Svendsen. – Paa Lundtofte Flyveplads foretog den unge energisk arbejdende Sportsflyveklub »Activ« i Aftes den højtidelige Daab af Klubbens Nyerhvervelse, en Taylor Cub-maskine fra Cub Aircraft.



Glade medlemmer af flyklubben »Activ« foran deres nyerhvervede Cub-maskine OY-DAO. Af personerne på billedet husker jeg – fra højre mod venstre: Nr. 3 E. T. Lorentzen, nr. 4 klubbens stifter og første formand portner ved Teilmanns Institut Holger E. Jensen, nr. 5. tobakshandler Rudolf E. Olsen.

Der var en bevæget Alvor over denne Daabshøjtidelighed, som havde sin Baggrund i Robert Svendsens tragiske Død forleden. Robert Svendsen, Sundflyveren, var den unge Klubs Protektor, og han havde med stor Iver taget Del i Bestræbelserne for Anskaffelsen af den nye Maskine, som han med Stolthed ønskede døbt med Navnet »Dania« efter hans egen Maskine, det første Luftfartøj, der krydsede Øresund.

Nu holdt den kendte Motorsportsmand Ib Krøyer Christensen for den Kreds af Medlemmer og Gæster, der overværede Daaben, en smuk Mindetale over Robert Svendsen. Og derefter traadte Klubbens eneste kvindelige Medlem, den unge Frøken Pleyber hen til Taylor Cub'en og døbte den med Navnet »Dania«, idet hun med en Hammer knuste Champagneflasken, der var bundet ved Propellen. Ikke alene Maskinen, men ogsaa den unge Dame fik sin Champagnedaab. Et rask Vindstød rev Champagnesprøjtet med sig og fossede det over den kække unge Sportsflyverske, der tog den vaade Kjole med godt Humør, ikke mindst da en erfaren Mand beroligede hende med, »at Champagne, der er god, pletter aldrig«.

Den lille Højtidelighed sluttede med, at Cub Aircrafts Test-Pilot, Løjtnant Prins hyl-

Løjtnant K. E. Simonsen – Cub Flyveklubbens Activ's lærer, som ikke kom til at virke som lærer ret længe, da han lå i forhandlinger med Zone-Redningskorpset, om at tiltræde ved deres flyveambulancetjeneste, hvis leder han senere blev.



dede den unge Klub og den nye Maskine. Og saa begyndte en række Demonstrationsflyvninger, hvor Cub'en fik Lov at overbevise Gæsterne om sine fortræffelige Egenskaber.

Demonstrationsflyvningerne og den efterfølgende skoleflyvning ved Cub Flyveklubben Activ lå i hænderne på Løjtnant K. E. Simonsen, som »Activ« havde engageret som klubbens egen lærer. Han var selv uddannet på Lundtofte Flyveplads ved Hærens Flyveskole af holdet 1933.

Klubben fik etableret et lille klubhus ved parkeringspladsen nord for hangarerne.

Der var således tre flyvelærere i funktion på Lundtofte Flyveplads, og af maskiner havde Cub flyveskolen fire, og de to klubber hver een. Der kunne dermed til tider både være lærere med deres elever samt solister – ialt seks maskiner i luften på een gang.



Et herligt luftbillede af Lundtofte taget den 14.8.1938 om formiddagen før det store svæveflyvestævne løb af stabelen samme eftermiddag. De flyvende gæsters otte maskiner står opmærkeret på række.

E. Prins' samling.

Så kommer igen en maskine fra fabrikationen med registreringsbogstaverne OY-DUO – den afleverede Jan Klint til indflyvning den 10.8.38. Der var åbenbart nogle ting at rette på denne maskine, for der medgik 6 timer 15 min. til indflyvningen, men den 13.8. var den klar til levering til automobilforhandler og Cub-flyforhandler Aage Heidemann i Aarhus. Allerede næste morgen gik starten sammen med demonstrationsmaskinen OY-DUM.

Firmaet Aage Heidemann havde arrangeret en lille højtidelighed i anledning af den nye maskines modtagelse, og derpå gik det meste af dagen med passagerflyvninger, så det var nær solnedgang, før jeg atter kunne lande på Lundtofte i demonstrationsmaskinen, og da var der ikke meget at se, som tydede på, at der samme dag havde fundet et kæmpe svæveflyvestævne sted med titusindvis af tilskuere.

Allerede den 7.8.38 havde Berlingske Tidende bragt en meget omfattende, illustreret forhåndsomtale, der indledtes således:

Stort Svæveflyvestævne paa Lundtofte Flyveplads paa Søndag. Arrangeret af »Berlingske Tidende« i Samarbejde med Dansk Svæveflyve Union og Dansk Modelflyver Forbund. Det kgl. Danske Aeronautiske Selskab staar for den sportslige Ledelse af Stævnet.

Dansk Svæveflyvning, en smuk Sport, der har kæmpet sig frem i det sidste Tiaar, er nu naaet saa vidt, at det første store danske Svæveflyvestævne kan blive til Virkelighed. Stævnet finder Sted paa Søndag den 14. August, paa Lundtofte Flyveplads. Og den danske Svæveflyver tager »Lillebror«, Modelflyveren ved Haanden, saaledes at Stævnet baade kommer til at omfatte Svæveflyvere, der stille glider over Himlen, og de smaa Modelflyvere, som unge snilde Fingre har konstrueret. Dygtige danske Svæveflyvere og fremragende tyske Eksperter vil i Fællesskab give en imponerende Opvisning.

Det er Kgl. Dansk Aeronautisk Selskab, der staar for den sportslige Ledelse af Stævnet, og Arrangørerne er »Berlingske Tidende« i Samarbejde med Dansk Svæveflyve Union og Dansk Modelflyver Forbund.

I de følgende dage omtalte Berlingeren i store artikler de enkelte aktiviteter, som på den kommende søndag ville komme på programmet.

Mandag den 15.8.38 kom Berlingeren så med en forside-omtale af stævnets forløb tillige med et kæmpe-luftfoto, hvorpå man ser menneskemasserne langs flyvepladsens begrænsninger, og inde i bladet bragtes flere enkeltheder. Desværre har det ikke været muligt at finde frem til nogen af de mange fotografier, som bragtes i forbindelse med artiklerne, men her bringes »Berlingske Tidende«s forsidetekst:

Berlingske Tidendes Svæveflyve-Flyvestævne. En smuk Propaganda for den nye Sport. Tyske Mestre og fremragende danske Flyvere i Luften over Lundtofte.

Det første danske Svæveflyve-Stævne, der afholdtes paa Lundtofte Flyveplads i Gaar, blev en straalende Sukces. Det var vidunderligt Vejr. Der var Masser af Mennesker. Der var pragtfulde og afvekslende Opvisninger. Men dermed er det vigtigste ikke sagt. Nej, det store og afgørende ved Stævnet var, at det kom til at virke som en overvældende og inspirerende Propaganda for den nye Sport og for Flyvningen i det hele taget.

Dagens Arrangører: Berlingske Tidende i Forbindelse med Dansk Svæveflyve Union og Dansk Modelflyver Forbund – og Sportsledelsen, der var i Hænderne paa Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab – har da al Grund til at være lykkelig over Stævnets Forløb. Det bliver svært – og endda meget svært – at arrangere noget, der kommer paa Siden af det ... og man vil tro, at dette første danske Svæveflyve-Stævne vil komme til at staa som en Milepæl i den hjemlige Flyvnings Historie.

Undervisning og opvisninger

En kongelig fugl. Skal man nævne det, der i det brogede Program gjorde det stærkeste Indtryk, da var det Løjtnant Fritz Rasmussens Demonstrationsflugt med et tysk Svæveplan. Bevares, de rigtige tyske Mestre, der satte det pragtfulde Punktum for Dagen, kan ingen dansk Svæveflyver endnu hamle op med – men Løjtnant Fritz Rasmussen blev den første, der kom til at vise et stort dansk Publikum, hvad et Svæveplan formaar – og derfor tog han alle med Storm.

Da hans Plan var fri af den lille tyske Maskine, der »trak den op«, forvandlede det til en kongelig Fugl, der strøg saa stille og majestætisk snart mod den blaa Sommerhimmel, snart mod det sorte Uvejr, der paa dette Tidspunkt laa over Dyrehaven, men heldigvis flygtede til Sverige.

Men nu blev den stolte Fugl kaad. Den loopede, den spandt, den snurrede rundt, den styrtede, den vendte Snuden i Vejret igen, den gled hen over Mængdens Hoveder i dumdristige Haarnaalesving – og da den til sidst landede saa let, saa naturligt som en Fugl, der tager Marken efter sin Flugt, da udløstes Publikums Begejstring i tordnende Bifald.

Den lydløse Fugl. Det er mærkeligt, hvordan man først skal vænne sig til Svæveplanernes forholdsvis Lydløshed. Man er saa vant til disse muntre Motorekspllosioner, at naar Planet tumler sig, uden at der høres anden Lyd end en Susen i Planer og Barduner, saa har man Følelsen af, at der er noget galt – af, at Flyveren dog pludselig maa sætte Motoren i Gang, hvis han ikke vil ryge lige ned i Hovedet paa os... men har man først vænnet sig til Stilheden, er der Skønhed og Poesi over Svæveflyvningen. Det var ikke blot noget, vi anede, da vi stod paa Jorden – men den samme Besked fik vi af Stævnets Speaker, Redaktør Kaj Otting, i den første Transmission, der er foretaget fra et Svæveplan i Danmark. Ogsaa her skabte Stævnet Historie.

Det vingede Menneskes Lykke. Speakeren blev ved med at kredse om den Følelse af Frigjorthed, man havde, naar man svævede der mellem Himmel og Jord. Stærkest Indtryk heraf fik man under Oberstinde Førsløvs Flyvning.

Den smukke, lyse Svæveflyverske var gaaet op som et Led i en munter Gættetkonkurrence. Hun var højere oppe end nogen anden af Stævnets Deltagere – og da man saa hende som en Prik mod den tindrende Sol i Nordvest stige og stige over Jorden og dens Hverdag, da forstod man, at de dygtige Svæveflyvere har deres eget kølige og soltindrende Kongerige.

Faldskærm – Kunstflyvning. Helge Blakmars Faldskærmsudspring, Him-Jensens Kunstflyvning – de mange Konkurrencer – den lille Spejder, der truttede i sit Horn under Himmelhvalvet – det gjorde altsammen Lykke, men ganske særlig Lykke gjorde Flyvningen med Modelplaner. Maaske var det ogsaa, fordi Publikum næppe havde ventet sig noget særligt af denne Afdeling. Legetøj og Legetime! Er der nok af dem, der har sagt til hinanden paa Forhaand. Men naar saa de smaa Modeller strøg Hundrede af Meter til Vejrs og drog langt af Led, mens de foretog de mærkeligste Manøvrer og de frækkeste Loopinger, da havde man Følelsen af at opleve noget helt uvirkeligt – noget, der kun kunde ske i Drømmenes og Eventyrets Verden... og det var let at se, at adskillige noble ældre Herrer paa Tiiskuerpladserne blev helt gule af Misundelse paa vor Tids Ungdom, der har den Slags Drager at lege med.

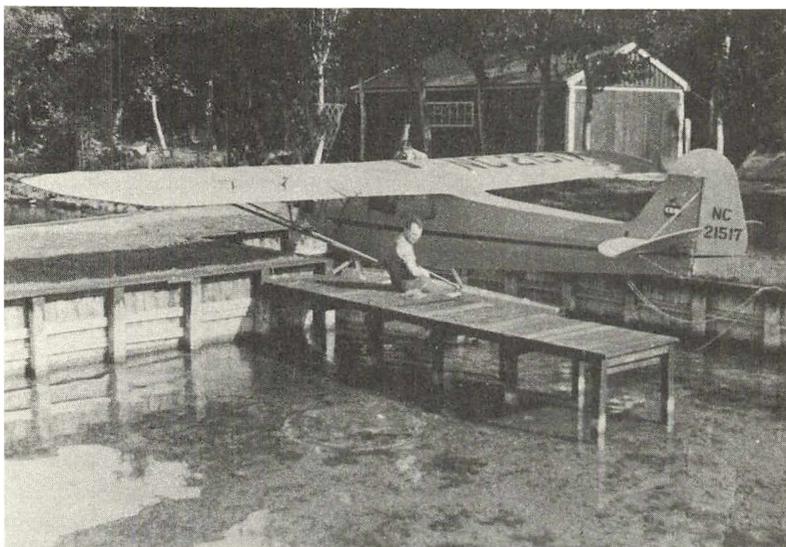
Jo, alle, der var i Luften eller sled i det paa Jorden, var med til at gøre det første danske Svæveflyve-Stævne uforglemmeligt. Der var paa Stedet mange Indmeldelser i Klubberne... men der var noget andet, der gjorde et næsten større Indtryk: de mange blanke, begejstrede og bevægede Drengøjne, der stirrede fra Grønsværen mod de duvende og strygende Maskiner og Planer. Dansk Flyvnings Fremtid!

AB Autoropa – $\frac{1}{2}$ s Bohnstedt-Petersen's datterselskab i Malmø – havde fra Piper Cub Aircraft Co. i U.S.A. indkøbt en Cub-maskine med pontoner og 50 hk. motor. Den var indregistreret i U.S.A. med mærket NC 21517, men fik senere svensk indregistrering. Sverige og Finland med de mange søer måtte sikkert være gode markeder for denne maskintype.

En dag i slutningen af august 1938 hentede Jac. Hedegaard maskinen i Sverige og landede med den på Furesøen. På Furesøvej havde dir. Bohnstedt-Petersen et dejligt sommerhus med en stor grund direkte ned til Furesøen, hvor der var blevet indrettet broanlæg og for-tøjningsplads for Cub-hydroplanet, som fik station her en god måneds tid, hvorpå det igen blev fløjet til Sverige.

Vi tre piloter på Lundtofte: Arne Svensson, K. E. Simonsen (Flyveklubben Activs flyvelærer) og jeg selv fik lejlighed til at flyve med denne maskine, og vi fik vore certifikater udvidet til at gælde for den flytype også.

Det var en stor oplevelse at flyve med dette hydroplan, og så over min barndoms sø, hvor jeg kendte alle søens og omgivelsernes enkeltheder. De to store »træsko« under maskinen bevirkede, at den var lidt langsommere på rorene, og der var jo ikke noget med at lave nogen som helst numre med den. Når man skulle starte, foregik det næsten som med en landmaskine, indtil størst mulige fart var opnået – den føltes som en hel speedbåd med søens vand brusende omkring pontonerne – men så skulle man føre pinden lidt til siden og samtidig lidt bagud, så den ene ponton blev løftet ud af vandet, og derpå kom så den anden ponton ud af vandet også. Dette »trick« i startproceduren antyder, at motorens 50 hk. var lidt i underkanten af det ønskelige. Landing på søen skulle foregå ligesom hjullanding med en landmaskine, altså man skulle holde pinden lidt fremme, når man satte maski-



Cub – hydroplanet ved sin anlægsplads i Furesøen. Det er værkfører Herlev Christensen, som hygger sig på broen. Bådehuset i baggrunden findes endnu, men broen er væk.

E. Prins.

nen på vandet, og holde pinden der under første del af »afløbet«. Den var meget let og spændende at »sejle med« hen til havnen, men man måtte passe på ikke at tage for skarpe kurver, for så blev pontonen yderst i svinget trykket ned, og så var der fare for en vandtur. Broanlægget var lidt for højt, til at propellen kunne gå fri, så når man nærmede sig havnen, måtte man stoppe motoren nogle meter før, og lade inertien klare det sidste stykke.

For at kunne holde styr på de enkelte elevs flyvemæssige standpunkter i løbet af skoletiden, havde jeg allerede fra begyndelsen indrettet en journal – en almindelig kassebog ca. 22×22 cm. – hvori hver enkelt elev fik et antal sider. På elevens første side indklæbedes et foto samt indførtes angivelse af fulde navn, stilling, fødselsdag o.s.v. For hver lektion á 20 minutter indførte jeg så en kort beskrivelse af hvorledes eleven havde klaret sig, hvilke »noder« der havde vist sig, og som



Fra en pause på Lundtofte Flyveplads. Til venstre Arne Svensson, til højre E. Prins. Tømmerstaberne er fra den i Kastrup demonterede Bessonneau hangar, som imidlertid ikke blev opstillet på Lundtofte, men kom op på C. Bohnstedt-Petersens private flyveplads ved Grønholte i Nordsjælland, hvor den blev nedrevet i 1975.

E. Prins

der skulle gøres noget ved næste gang o.s.v. Lidt senere, da Arne Svensson kom til, oprettedes endnu en tilsvarende journal. Da vi skiftedes til at flyve med de forskellige elever, havde vi således til enhver tid check på den enkelte elevs standpunkt, og når der i dagens løb blev et pusterum, diskuterede vi disse standpunkter.

September måned 1938 blev rekordmåned hvad flyvning angik, og der blev fløjet hver eneste dag måneden igennem – også lørdage og søndage. Alene flyvning med elever tog for mit vedkommende nær 100 af månedens timer – vel at mærke i luften – hvortil kom indflyvninger og passagerflyvninger samt tid til instruktion på jorden og tankning. Arne Svensson har haft lignende tal, hvortil kommer K. E. Simonsens flyvninger, som mest foregik senere på dagen.

Det var intet under, at der kom klager over al den brummen i luften, og det var bl.a. flyvepladsens gamle bekendte minister Scavenius og

Undervisning og opvisninger

forfatteren Svend Fleuron, der lagde for. Enden på det blev, at der blev indført begrænset flyvetid således, at der kun måtte flyves fra kl. 8.00 til 17.00.

Det var nu meget godt for os lærere også, for vi var ved at blive lovligt meget bundet af jobbet. Der var dog stadig teoriundervisningen om aftenen på visse dage i ugen for Cub-flyveskolens elever. Sportsflyveklubben og Flyveklubben Activ havde deres egne teorilærere.

Certifikatprøverne begyndte allerede i juli 1938 at finde sted. De første prøver aflagdes i Kastrup Lufthavn, hvorfra Berlingske Tidende refererer 2 solistprøver og en certifikatprøve, som fandt sted den 29.7.38:

Sportsflyver – Eksamen. – I Gaar Morges var tre af Sportsflyveklubbens Medlemmer til Eksamen hos Flyveleder Dalbro i Kastrup Lufthavn – og de bestod alle tre med Glans deres Prøver. Paa Billedet ses fra venstre Læreren Løjtnant Prins, Flyveleder Dalbro og de tre Aspiranter, Ekspeditør S. A. Dupont-Rasmussen og Hr. C. Madsen Ellisgaard, der begge bestod Soloprøven, og Hr. Ebbesen-Lang, som bestod Certifikat-Prøven. »Berlingske Tidende« har som bekendt udsat en Præmie paa 200 Kr. til de første 50, der erhverver Certifikat inden 15. Juni 1939.

Det i teksten nævnte billede er desværre gået tabt.

Det var nu både upraktisk, men særligt meget uheldigt, at eleverne skulle aflægge prøve på en anden plads end den de var skolet op på, og det blev da også hurtigt ændret, så eksaminatorerne kom ud til Lundtofte. Dette udviklede sig videre til at skolelederen blev autoriseret til selv at påtage sig solistprøverne, så at luftfartstilsynets eksaminatorer kun skulle hidkaldes til certifikatprøverne.

Så sker der noget opsigtsvækkende. I forbindelse med omtale af certifikatprøver skriver Berlingske Tidende den 28.9.38 bl.a. følgende:

I Dag gaar det løs ude paa Lundtofte Flyveplads, hvor Sportsflyveklubbens Instruktør, Løjtnant Prins skal have et Par Elever op til Certifikat-Prøve.

Af andet Flyve-Nyt skal vi nævne, at det Cub Hydroplan, som Ingeniør Hedegaard bragte med hjem fra Amerika for nogen Tid siden, og som har været oplagt ude paa Bohnstedt-Petersens Grund ved Furesøen, i Dag er blevet afmonteret og transporteret til Lundtofte Flyveplads, hvor man paa Cub Fabrikken oplyser, at Ing. Hedegaard er frattraadt Firmaet.

Ott.

At ing. Hedegaard var fratrådt sin stilling kom også overraskende for mig, selv om jeg jo nok havde gjort mig mine tanker. Kort tid efter – i forbindelse med ingeniør Jan Klints tilbagerejse til U.S.A. spurgte Bohnstedt-Petersen mig, om jeg kendte nogen, som ville kunne påtage sig at forestå fabrikken. Da jeg havde hørt, at ingeniør Nordby Knudsen, som var ansat ved Hærens Flyvetroppers Værksteder på Kløvermarken ville blive ledig, foreslog jeg BP at kontakte ham. Det skete så, og hurtigt efter var Nordby Knudsen i sving som ny leder af fabrikken.

Så kom Berlingske Aften den 15.10.38 med en meddelelse, som satte sindene i oprør:

Sportsflyverne i Lundtofte opsagt til November. Men Fristen for Fraflytning ventes forlænget.

Ude i Lundtofte arbejdes der for Øjeblikket for fuld Kraft med Uddannelsen af Sportsflyvere – og i Dag er der atter et Par Elever, der skal tage Certifikat, nemlig Chauffør Aage Nørregaard Jørgensen og Prokurist Alexander Borch Karsberg, der begge tilhører Sportsflyveklubben og begge har faaet deres Uddannelse hos Løjtnant Prins. Prøven aflægges for Statens Tilsynsførende, Kaptajn Edsen Johansen.

Prøverne foregaar nu for øvrigt Slag i Slag, baade til Solo og til Certifikat, og Antallet af Elever, der er til Uddannelse ude i Lundtofte for Tiden, er helt oppe paa et halvt Hundrede.

Saa meget mere beklageligt er det, at de to saa energisk arbejdende Klubber, »Sportsflyveklubben« og »Activ«, nu er i Fare for at blive hjemløse. Fra Cub-Fabrikkens Ledelse har de begge faaet deres Opsigelse til Fraflytning den 1. November, fortæller Løjtnant Prins os, men efter al Sandsynlighed vil man fra Fabrikkens Side tage Hensyn til Anmodningen om at blive derude udover den fastsatte Frist, 1. November – og helst vil man finde et andet Sted at slaa sig ned.

Fabrikkens Motivering for at sige Flyverne op er den, at der i nærmeste Fremtid vil blive Brug for al den Plads, der kan skaffes, idet Fabrikken staar overfor en stærk Forøgelse af Produktionen af Cub-Maskinerne. Der ligger nemlig i Frihavnen en Snes Maskiner, der skal samles, saa snart man er færdig med Toldklareringen. -k.

Motiveringen til opsigelsen har efter min mening nok så meget ligget i de hyppige klager over flystøjen – man har ikke villet risikere et stop for al skoleflyvning, og fabrikken kunne ikke være uden flyveskole, for man solgte jo maskinerne med flyveundervisning inkluderet i priserne.

Undervisning og opvisninger

Det var jo altså en penibel situation, som de to flyveklubber pludselig kom i. Særligt de mennesker, som var langt fremme i deres flyveundervisning, anså deres anstrengelser og allerede bekostede del af uddannelsen for spildt.

Sådan behøvede de nu ikke at se på det, for der var altså den udvej, at de kunne færdiggøre sig, ved at melde sig til hos Cub-flyveskolen, og det skete da også. Faktisk var den eneste forskel for Sportsflyveklubbens medlemmer, at de fortsatte på en anden Cub-maskine – lærerne var de samme to flinke fyre som hidtil.

Når man tænker lidt nærmere over den i avisartiklen af 15.10.38 anførte motivering til opsigelsen af de to klubber, forekommer den lidt tynd. Der må have foreligget en mere vægtig grund til det skridt, og den tror jeg ligger gemt i den nyhed, som Berlingske Tidende bragte den 9.9.38 under en stor overskrift og med et indhold, som her bringes et udsnit af:

To Forretningsmænd forærer Sportsflyverne tre nye danske Maskiner. – I Gaar passerede man igen en Milepæl. I to Maaneder har Sportsflyveklubben virket med een Maskine, der saa at sige har været i Luften fra Morgen til Aften med begejstrede Entusiaster, der for deres smaa Sparepenge køber de Lektioner, som Klubben har bragt ned paa et rimeligt Pris-Niveau.

I Dag er den initiativrige Klub Ejer af fire Skolemaskiner, idet den i Gaar fik skænket tre nye danske K. Z. -Maskiner af to kendte københavnske Forretningsmænd, Dir. Bryde Nielsen fra »Buldog« og Gross. Frode Hansen fra Java-Brænderierne.

Det var sikkert bittert for Cub Aircraft Co. Ltd.'s ledelse, at se en ordre på tre maskiner gå til konkurrenten nemlig firmaet Kramme & Zeuthen, men sådan går det jo ofte i forretningslivet.

Konsekvensen af denne storstilede gave måtte vel så blive, at Sportsflyveklubbens ikke altid lige diplomatiske formand trafikassistent Ohrt ville indhente tilladelse hos Cub Aircraft Co. Ltd.'s ledelse til at flyve med de tre nye maskiner på Lundtofte Flyveplads, og den tilladelse fik han selvfølgelig ikke – så ville der jo også være kommet endnu mere motorlarm i området. Bølgerne har nok gået højt, og det ene ord har taget det andet.

Efter sikkert svære overvejelser har man så valgt, at sige de to klub-

ber op, og give den før nævnte motivering, som altså medførte, at begge klubber måtte ud.

Sportsflyveklubben fik senere en ordning med Nordisk Lufttrafik 1/3 hvis flyveskole lededes af Thorkild Petersen og H. V. Venning Hansen. Sportsflyveklubben fik også sin egen flyvelærer Lykke Petersen.

Cub Flyveklubben Activ havde jo allerede deres egen flyvelærer K. E. Simonsen, men han lå omkring opsigelsestidspunktet i forhandling med Zone-Redningskorpset om at overtage ledelsen af deres flyveambulancetjeneste, hvilket gik i orden.

I løbet af november 1938 var der flere certifikatprøver på Lundtofte Flyveplads – ja på en dag var der sågar hele fem, nemlig den 28.11.38, hvorom Berlingske Tidende skrev følgende:

Fem nye Sports-Flyvere paa een Dag. Eksamensdag i Lundtofte. – Den strenge Luft-Eksaminator, Militærflyveren, KaptajnLøjtnant Edsen Johansen ofrede i Gaar hele sin Søndag for Sportsflyverne, men Resultatet blev ogsaa straalende – ikke færre end 5 Sportsflyvere opnaaede det eftertragtede Certifikat, og een Mand bestod Soloprøven.

Forholdene er jo som omtalt meget vanskelige for Sportsflyverne for Tiden, da de to Klubber Flyveklubben »Activ« og »Sportsflyveklubben« ikke mere kan faa deres Skolemaskiner i Luften, efter at Dir. Bohnstedt-Petersen har opsagt Klubbernes Lejemaal i Lundtofte, og Tilladelse til at flytte Skolerne til Kastrup Lufthavn stadig ikke kan opnaas. En Række Elever, der var langt fremme med deres Uddannelse, maatte derfor fortsætte deres Flyvning paa Cub Aircraft Co.s Skole, der er direkte tilknyttet det Bohnstedt-Petersenske Firma i Lundtofte.

Foruden disse Vanskeligheder har Flyveaspiranterne ogsaa haft Vejret at kæmpe med i den senere Tid. Storm og Usigtbarhed har længe forhindret enhver Flyvning, og Certifikat-Prøver, har der slet ikke været Tale om at kunne afholde, da den lange Glidflugt fra de 1500 Meters Højde kræver klar Luft. Endelig i Gaar var Lundtofte ren, og i Huj og Hast fik Løjtnant V. E. Prins, der er Flyveinstruktør paa Lundtofte, kaldt Aspiranterne sammen, efter at KaptajnLøjtnant Edsen Johansen havde meldt klar til Prøve.

Et Par spændende Timer fulgte. En efter en gik Sportsflyverne til Vejrs med den lille gyldne Cub, og med beundringsværdig Præcision for Løjtnant Prins – fem Certifikater var Resultatet! De fem nye Sportsflyvere er Assurandør Leif Knudsen, Forretningsfører Svend Harder, Fuldmægtig Ch. Heinrichsen, Tobakshandler Rud. Olsen og Sekretær Henry Bohnstedt-Petersen, en søn af Dir. Bohnstedt-Petersen. Foruden bestod V. Huffeldt Soloprøven. Alle de fem nævnte Certifikat-Indehavere vil faa Andel i den store Præmie-Række, som Berlingske Tidende har udsat for at fremme Dansk Sportsflyvning.

Nye Cub-modeller



Humør og hyggelig stemning under tankning i februar 1939. Tre elever – fra venstre: Støvsugerforhandler Kjeld Bachenvold, assurandør Leif Knudsen og lærerinde frk. Ellen Jacobsen. Benzinpumpen betjenes af Arne Svensson. E. Prins' samling

Nye Cub-modeller

Den 2.2.1939 afleverede fabrikken de første to maskiner af den nye Cub Sport 50 med 50 hk. Continental motor til indflyvning. De havde fået registreringsbogstaverne OY-DUR og OY-DOR.

Det var utroligt så meget de 10 hk. mere i motorkraft betød – særligt ved kunstflyvning. Det blev derfor den maskintype, som jeg fremover kom til at anvende ved de forskellige flyvestævner.

Allerede dagen efter var der præsentation for pressen om formiddagen den 3.2., og det blev igen til fine omtaler i forskellige dagblade. Nationaltidende skrev således den 4.2.1939:

»Cub« – Demonstration i Lundtofte. – 737 Cub - Sportsflyvemaskiner blev fabrikeret i Amerika og solgt i Fjor. Det var et Rekordaar. Og nu er der ved at blive god Gang i Fabrikationen ude paa Cub - Fabrikken paa Lundtofte-Flyvepladsen, hvor der tillige er ophobet Masser af Materialer til Opførelse af nye Hangarer. Direktør Bohnstedt-

Petersen venter at kunne komme op paa en Fabrikation af to Maskiner om Ugen – beregnet til Hjemmeforbrug og Eksport.

Den nyeste »Cub – Sport 50«, smuk, sølvglinsende og med 50 Hestes Motor præsenteredes i Gaar. Flyveleder og Instruktør, Løjtnant Prins spændte sin Faldskærm paa, satte Propellen i Sving og traadte ind i den lukkede Cabine, der er til 2 Personer. Og mange Øjeblikke var ikke forløbet, før Maskinen laa 500-600 Meter oppe i den blaa Luft, og Prins loopede og loopede, dykkede og susede i en halv Meters Højde hen over Græsset, for i et pludseligt Kast at sende den nye Maskine og sig selv op imod de graa Skyer igen.

Han fik ikke Brug for Faldskærmen. Den nye Motor gik som et Urværk. Og den tekniske Leder, Ingeniør Nordby Knudsen og Prins m. fl. skal i Dag over til Værløse-Flyvepladsen og præsentere for Hærens Flyvere »Cub 40« og den nye »Cub 50« – der har en Marchhastighed af 130 Kilometer i Timen, Benzintank til 4 Timers Flyvning og kun koster 11.500 Kr.

Adskillige Landsmænd, mange Svenskere og flere andre Nationer har Kig paa den nye Dansk-Amerikaner.

Krb.

De i artiklen nævnte »Masser af Materialer til Opførelse af nye Hangerer« var såmænd bare den tidligere omtalte demonterede Besson-neuhanger. Den kom imidlertid aldrig op at stå på Lundtofte, men derimod på Grønholt Flyveplads.

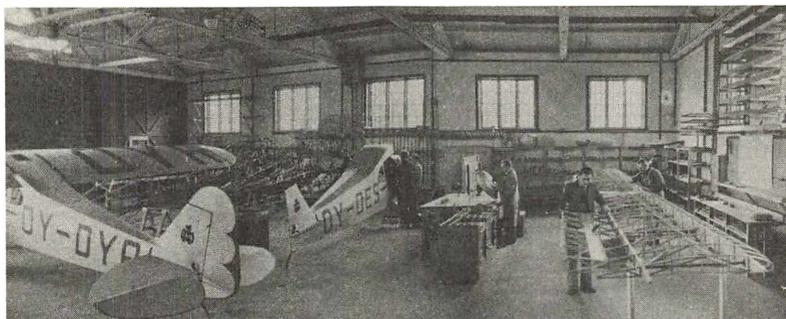
Det er min opfattelse, at mange, som interesserer sig for ældre fly, godt ville have lidt flere detaljer om den nye Cub-Sport 50 – på den anden side vil jeg nødig ind på for mange gentagelser. Imidlertid foreligger der fra Flyvebladet nr. 3/1939 en glimrende artikel, som opfylder ønsket, og som samtidig dækker detaljer om opbygningen af de andre hidtil omtalte Cub-maskiner:

Den nye danskbyggede CUB-SPORT 50

Cub Aircraft Co, Ltd. hvis Fabrik og Flyveskole ligger paa Lundtofte Flyveplads ved Lyngby, har siden sidste Sommer fremstillet et Antal af den kendte Cub Trainer, hvoraf en Del er leveret til Sverige, Norge, Finland og Belgien, medens en Del er solgt her i Landet. Nu har Fabrikken en Serie af en ny Type under Bygning Cub Sport 50, der er udstyret med en kraftigere Motor og luksuriøs Kabine til 2 Personer.

Cub Sport 50 er et højvinget Monoplan med lukket Kabine og forsynet med Dobbeltstyring. Kroppen er en svejset Staalrørs-Gitterkonstruktion med 4 solide Længdedrage-re. Den er opbygget efter Warren Princippet, der anvendes i moderne Brokonstruktioner.

Nye Cub-modeller



Fra CUB-samlefabrikken i Lundtofte. Illustration i Flyvebladet nr. 3/1939.

Hans Koføeds Samling

Planerne er af Metal undtagen Planbjælkerne og Beklædningen. Planbjælkerne er Spruce – omhyggeligt udsøgt, og Beklædningen er af Lærred behandlet med Specialdope, der giver Lærredet en Opspænding saa det staar stramt som et Trommeskind. Planribberne er af Nicral. Bagkantlisterne, der altid er særligt udsatte for at ødelægges af Fugtighed, er af et stift Metalprofil. Planerne boltes til Kroppen og holdes desuden paa Plads af fire strømlinieformede Staal-Planstivere. Planerne lader sig let og hurtigt afmontere.

Balanceklapperne er ligeledes af Metal, beklædt med Lærred og fastgjort til hver sit Plan ved tre solide Hængsler. Haleorganerne er af sømløse Staalrør med Stivere af U-formede Pladeprofiler. De vertikale og horisontale Dele er forbundet indbyrdes og til Kroppen med svære Staal Forbindelsesstænger saaledes, at Rorene sidder paa et stærkt og modstandsdygtigt Hele. Haleplansindstillingen kan reguleres fra Kabinen.

Understellet er af Splitaksel Typen. Det er usædvanligt stærkt og velaffjedret. Hjulene har Kuglelejer og Lavtryksringe. Det kan leveres med smukke strømlinieformede Hjulskærme og Støddæmperskærme, ligesom Haleslæberen kan erstattes med et styrbart Halehjul. Kabinen er Stof-eller Læder-polstret og fuldstændigt vejrtæt. Sæderne er polstrede og er brede og magelige, og alle Betjeningshaandtag er smukt og hensigtsmæssigt indbyggede. Gennem de store Vinduer er der uhindret Udsigt til alle Sider. Instrumentbordet er forsynet med Omdrejningstæller, Olietermometer, Olietryksmaaler, Fartmaaler, Højdemaalet, Kompas og Tværlibelle. Motoren er en luftkølet 50 HK Continental Motor af sidste nye Type med tryksmurt Vippearmsbevægelse og automatisk hydraulisk Ventilspillerumsindstilling. Cylindrene er af Staal, sænksmedede, med Topstykker af Aluminium. Motoren er topventilet og kan leveres med Enkelttænding eller Dobbelttænding. Benzintanken er anbragt i Kroppen bag Motoren, bag Brandskodet.

Data: Længde: 6,867 m. Højde: 2,03 m. Vingefang: 10,73 m. Planareal: 16,6 m².

Planbredde: 1,6 m. Tomvægt: 272 kg. Lasteevne: 228 kg. Fuldvægt: 500 kg. Bagagerum: 25×25×61 cm. Bagage: 9 kg. Startlængde: 31 m. Landingsafløb: 46 m. Landingshastighed: 50 km/T. Marchehastighed: 129 km/T. Tophastighed: 146 km/T. Stigeevne 1. Minut: 198 m. Tophøjde: 3650 m. Glideforhold: 10 til 1. Flyvedistance: 400 km. Benzinforbrug: 13,6 Ltr./T. Benzinbeholdning: 45 Ltr. Olieforbrug: 0,6 Ltr./T. Oliebeholdning: 4 Ltr. Marcheomdrejningstal: 1700. Største Omdrejningstal: 1900.

Cub Aircraft Co. Ltd. har i Øjeblikket 24 Maskiner under Bygning, hvoraf flere allerede er solgt. Den nye Cub Sport 50 er blevet demonstreret for en særlig indbudt Kreds og for Hærens Flyvetropper af Selskabets Indflyver og Flyveleder Løjtnant V. E. Prins. Ved denne Lejlighed blev man mere end overbevist om denne Sportsmaskines korte Startlængde og forsvindende Landingsafløb!

Cub Sport 50 er iøvrigt blevet godkendt af Luftfartstilsynet for Normalklasse og Underklasse a, b, c, d og e – det vil sige, at den kan indregistreres for Erhvervsflyvning, Skoleflyvning og Let-Kunstflyvning.

Vi fik efterhånden mange prominente personer som elever på Cub-flyveskolen. Der kom bl. a. en hel række af ^{As} Bang & Olufsen's medarbejdere: Ingeniør Duus Hansen (deltog i frihedskampen), Ingeniør Linnet, Ingeniør Laursen, grosserer Robert Jensen (faldt i frihedskampen i juli 1944 under dæksnavnet »Tom«), grosserer Verner Gyberg.

De to sidstnævnte var B&O-forhandlere i København under firma-navnet Gyberg & Jensen, hvor jeg var ansat, da jeg fik mit job hos Cub Aircraft Co Ltd. – og det var jo noget af en selvfølge, at de så skulle lære at flyve hos mig. De erhvervede deres certifikat den 9.6.39 sammen med bagermester Leif van Hauen, og de fik jo den sædvanlige omtale i Berlingske Tidende den 10.6.39 under overskriften »Dagens Sportsflyvere«.

Arne Svensson og jeg havde et meget fint samarbejde i de ca. 2 år, som hele dette eventyr kom til at vare. Vi havde delt flyveopvisningen således op, at eleverne fik lektioner à 20 minutter hos hver af os, og tanken hermed var, at hvad den ene ikke fik opdaget af unoder, eller havde svært ved at bibringe eleven, det kunne den anden i de fleste tilfælde klare.

En dag fik vi besøg af en journalist fra bladet FLYV, som i nr. 7/1939 gav følgende fine referat:

Nye Cub-modeller



Cub-maskinen i luften over Nordsjælland og Dyrehaven og Eremitageslottet i baggrunden. Det er lettere end at køre bil, for der kommer ingen trafik fra sidegaderne. E. Prins' samling

Et Besøg paa Cub Flyveskolen. – Vi aflægger Cub Flyveskolen i Lundtofte et Besøg paa en af de dejlige Sommerdage, der især klæder Lundtofte Flyveplads saa godt. Luften er høj og klar, og rundt om os hører vi Motorlarm af de forskellige Skolemaskiner, der til Stadighed kredser om os.

Flyveskolens elskværdige Leder, Løjtnant Prins, har nok at gøre med at dirigere Undervisningen af de mange Elever, men alligevel bliver der Tid til at give os nogle Oplysninger af Interesse.

Siden Cub Flyveskolen blev oprettet i Juli 1938 er der indtil nu opnaaet 40 Certifikater fra Skolen, og der er for Tiden 25 Elever, der faar Undervisning paa de 4 Cub-Maskiner, der staar til Raadighed; daglig gives der ialt 5 Flyvetimer sammenlagt, det betyder, at der foregaar ca. 75 Starter om Dagen. Skolen har indtil nu givet ca. 1100 Timer i Skoleflyvning, uden at der er forekommet eet eneste Uheld, og denne Kendsgerning, siger Løjtnant Prins, skyldes sikkert Cub Maskinernes overordentlig lave Landingshastighed – den ligger paa 48 km/T. – det er nemlig Landingen, der er det sværeste for en Flyveelev at faa lært, og det er interessant at lægge Mærke til, at vore Elever gennemsnitlig bruger et færre Antal Timer til Erhvervelse af Certifikatet end man ellers anser for nødvendigt ved Flyveundervisningen.

Undervisningen ledes af Løjtnant Prins og Sergent Svensson og er præget af god



Undervisning på Lundtofte. Ingen maskine får lov til at starte, medens en anden lægger an til landing. Vi befinder os på »Pisten« midt på flyvepladsen. E. Prins holder signalflaget lodret som tegn på, at OY-DUR ikke må starte, da OY-DEP er ved at lande. En flyversoldat fra Værløse venter på, at det bliver hans tur. Navnet CUB er støbt i mørk cement med bogstaver i hvid cement let synligt fra luften. Udenom er støbt en kompasrose i skiftevis mørkt og hvidt cement. Under OY-DEP's haleplan skimtes langt ude udenrigsminister Scavenius' villa.

E. Prins' samling

Orden, trods de mange Starter. Ingen Elev faar Lov til at starte, dersom en anden lægger an til Landing, og denne Bestemmelse medfører bl. a., at Manøvrerne kan udføres frit uden uforudsete Hændelser.

Til den teoretiske Undervisning har Cub Flyveskolen et smukt, lyst Lokale i den idyllisk beliggende Bygning, der hører til Flyvepladsen; og her, imellem Tavler og Kort, gives der Eleverne den nødvendige Teori; heller ikke en komplet Model af en Motor mangler i det velordnede Undervisningslokale.

Vi tager Afsted med Løjtnant Prins, og takker for den interessante Visit, der har givet os det bedste Indtryk af Cub Flyveskolen.

Reklamer

Reklamer for Cub-maskinerne

Salget af sports-/privatflyvemaskiner måtte selvfølgelig bakkes op af reklame. Her udvistest der fra pressens side en stor interesse for flyvning, som indebar store muligheder for gratis reklame, og det kom bl.a. til udtryk ved Berlingske Tidendes udsættelse af en præmiesum på kr. 10.000 fordelt med kr. 200 til hver af de første 50 personer, som opnåede flyvecertifikat inden for tidsrummet 15. juni 1938 til 15. juni 1939 (blev senere udvidet). Beløbet kr. 200 lyder jo ikke af ret meget i dag, men det svarer nogenlunde til, hvis man i dag fik en præmie på godt kr. 2000.

Selvfølgelig fulgte bladet dette op med en omtale, hver gang der var certifikatprøver, og dem var der undertiden flere af – ja helt op til 5 på samme dag, så der var massevis af inspiration for flyvelystne.

Det var skam ikke bare Berlingske Tidende, men de fleste dagblade, som det fremgår af de mange referater i denne bog, der greb enhver flyvebegivenhed til at bringe billeder og omtaler. Artikler om flyvning var dengang godt læsestof.

Salgsafdelingen i Sundkrogsgade nr. 3, havde gode erfaringer fra automobilbranchen bl.a. hvad angik iøjnefaldende annoncer, hvoraf nogle eksempler vises i det efterfølgende. Efterhånden som forhandlerens flyveskoler ude omkring kom til at fungere, blev disse anført i annoncerne også.

Læserne opfordredes i annoncerne til at rekvirere katalog og nærmere oplysninger. I den forbindelse var der udfærdiget en lille fiks folder.

Motivet i annoncen fra bladet FLYV nr. 7/1939 med en hyggelig situation fra en frokost i naturen med Cub-maskinen i baggrunden og teltet slået op klar til middagsluren, blev anvendt i en anden version med Hareskoven som baggrund af FLYVEBLADET nr. 7/1939 til en artikel. Det var en af Cub-flyveskolens elever salgschef K. Waage Møller og hans kone, som var aktører, og stedet var på gården Kollekolle's jord. Forinden havde jeg truffet aftale med forpagteren på Kollekolle, som dengang lå direkte ved hovedvejen København-Frederikssund (Frederiksborgvejen), og fået tilladelse til at

"CUB"

FLYVEMASKINER BYGGET I DANMARK



Flyv ud i Danmarks skønne Natur i en CUB

J LØBET af ganske kort Tid kan De lære at flyve en CUB, Verdens sikreste og mest populære Aeroplan. CUB er billigere i Drift end en Bil og koster ikke stort mere.

Priser fra 8.750,- . Sælges paa lempelige Vilkaar.

Lær at flyve paa CUB Fabrikens Flyveskole eller hos en af Forhandlerne. Ved Køb af Flyvemaskine gives gratis Instruktion. — Skriv efter Katalog samt Oplysninger om Forhandlere.

CUB AIRCRAFT CO. LTD. • COPENHAGEN

FABRIK OG FLYVESKOLE:
LUNDTOFTE FLYVEPLADS · TELF. HJORTEKÆR 135

HOVEDKONTOR:
SUNDKROGSGADE 3 · TELF. CENTR. 9993

“CUB”
FLYVEMASKINER
BYGGET I DANMARK

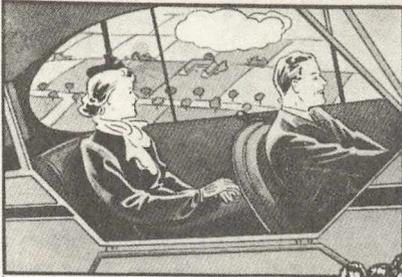
J LØBET af ganske kort Tid kan De lære at flyve en CUB, Verdens sikreste og mest populære Aeroplan. CUB er billigere i Drift end en Bil og koster ikke stort mere:

Lukket 2-Sædet Kabine, dobb. Styring, Bagagerum m. m. klar til Indregistrering: CUB Trainer Kr. 8.750.—, CUB Sport 40: Kr. 9.950.—, CUB Sport 50: Kr. 11.500.—
Sælges paa lempelige Vilkaar.

Lær at flyve paa CUB Fabrikens Flyveskole eller hos en af Forhandlerne. Ved Køb af Flyvemaskine gives gratis Instruktion. — Skriv efter Katalog samt Oplysninger om Forhandlere.

CUB AIRCRAFT CO. LTD. • COPENHAGEN
FABRIK OG FLYVESKOLE:
LUNDTOFTE FLYVEPLADS · TELF. HJORTEKÆR 135
HOVEDKONTOR:
SUNDKROGSGADE 3 · TELF. CENTR. 9993

Køb Dem en „CUB“ og lær at flyve gratis!



Kr. 2.50 er hvad en CUB bruger i Timen i Benzin og Olie, og saa koster den ikke mere i Anskaffelse end et Automobil.



CUB Trainer Kr. 8750
 CUB Sport 40 Kr. 9600
 CUB Sport 50 Kr. 10800
 CUB Coupe 65 Kr. 14900
 Lukket 2-Sædet Kabine, Dobbelt Styring, Bagagerum, m. m. komplet, klar til Indregistrering.

Ved Køb af en CUB lærer vi Dem at flyve gratis!

Selv om De ikke i Øjeblikket tænker paa at købe Maskine, saa lær alligevel at flyve, det er en herlig Sport. Paa CUB Fabriken eller hos CUB Forhandlerne faar De paa særdeles billige Vilkaar Flyveundervisning af dygtige Flyvere, uddannede ved Hærens Flyvertropper. Lad os give Dem nærmere Oplysninger.

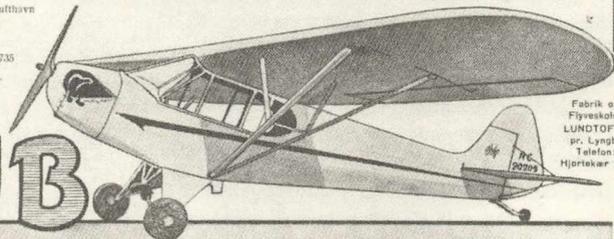
*Aut. Forhandlere og
 CUB Flyveskoler:*

Skandinavisk Motor Co. A/S
 Odense. Telf. 3546
 Magnus Christiansen
 Aalborg. Telf. 6522

Him Jensen, Kastrup Lufthavn
 Telf. Kastrup 1010

Aage Heidemann
 Aarbus. Telf. 3715 og 3735

Esbjerg Aeroplan Co.
 Esbjerg. Telf. 1122



Fabrik og
 Flyveskole:
 LUNDTORTE
 pr. Lyngby
 Telefon:
 Hjortekær 135

CUB

VERDENS SIKRESTE FLYVEMASKINE

LET AT FLYVE - BILLIG AT KØBE

Cub Aircraft Co., Ltd. Hovedkontor: Sundkrogsgade 1-3. C. 9993.

Reklamer

benytte en mark på den vestlige side af hovedvejen og beliggende langs med Hareskoven.

Besøg på Bornholm og på Fanø

Den efterfølgende artikel, som Berlingske Tidende bragte den 22.6.39, indeholder nogle data om certifikatsituationen på det tidspunkt under den stående overskrift om det emne:

Dagens Sportsflyver. – I Gaar tilfaldt »Berlingske Tidende«s og »Flyvebladet«s Certificat Præmie Nr. 84 Gross. Jørgen Vilh. Hoppe, der bestod den endelige Sportsflyve-Certifikatprøve fra Cub Aircrafts Flyveskole i Lundtofte. KaptajnLøjtnant Sv. Aa. Dalbro var Eksaminator. Af den store Præmierække paa 20.000 Kr. er der nu, bortset fra de til den Danske Flyvelejr reserverede Portioner, kun 6 Præmier tilbage. Man maa forudse en drabelig Slutkamp.

Nævnte grosserer J. V. Hoppe var vældig glad for at flyve, og agtede at udnytte det nyerhvervede certifikat forretningsmæssigt. Nu havde han ikke selv nogen maskine endnu, og fabrikken lejede ikke maskiner ud, så løsningen blev, at enten jeg eller Arne Svensson på sædvanlige skolebetingelser tog med på sådanne ture.

En dag skulle J. V. Hoppe aflægge besøg på granitbruddet ved Hammershus på Bornholm, og det kom der en spændende tur ud af, som Bornholms Avis og Amtstidende den 26.6.39 skrev følgende om:

Flyvebesøg ved Allinge. – Det hører ikke til de daglige Begivenheder, at en Flyvemaskine lander ved Allinge, men det skete i Dag. Kl. 12 præcis landede en lille »Cub-Sport 50« paa en Mark ved Hasle-Allinge-Landevej, og det varede ikke længe, før mange Mennesker var strømmet ud for at se paa Fænomenet. Flyveren, hvis Navn er Løjtnant Prins, fortæller os, at Maskinen er fløjet herover fra Lundtofte. Turen tog 1½ Time og foregik i stik Modvind. Formaalet var at befordre en Grosserer Hoppe, København, herover, idet vedkommende havde et Anliggende at ordne herovre.

– Hvordan finder De en Flyveplads ved Allinge? spørger vi.

– Aa, jeg tager en lille Tur rundt over Landskabet...

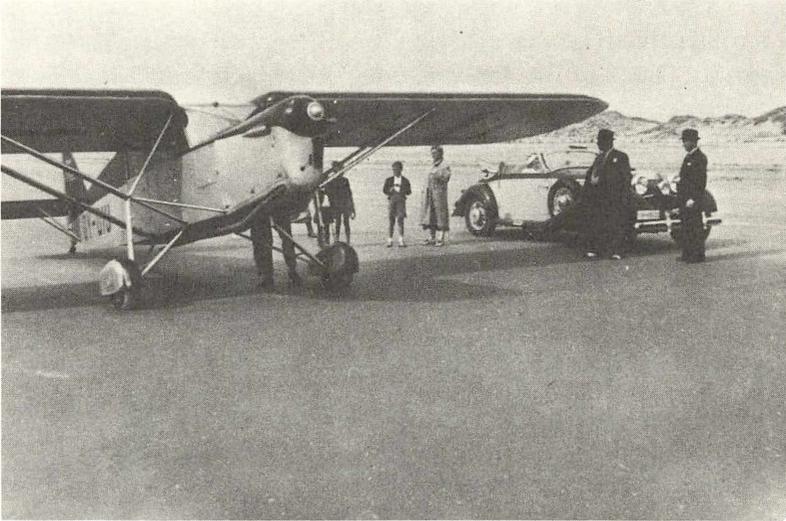
– Hvad Type er Maskinen?

– Det er en lille ny »Cub-Sport« af samme Slags som den, der blev demonstreret Kunstflyvning med i Aalborg under Stævnet forleden.

– Det er en Privatmaskine?

– Den tilhører Cub-Aircraft i Lundtofte.

Turen gaar hjemad igen ved 1½-Tiden, slutter Flyveren den lille Samtale.



Caudron-maskinen på Fanø strand sommeren 1939. Stranden var – takket være det stadig vekslende tidevand – aldeles fast og jævn at køre på. Ved siden af ses Mercedes-vognen, som jeg fløj om kap med. Caudron C.510 Pelican. – Bygget af Société Anonyme des Avions Caudron, Issyles – Moulinaux (Seine) Frankrig. Motor: 140 hk. Renault Bengali. Tomvægt: 620 kg. Max. flyvehastighed 177 km/t. Marchhastighed: 165 km/t. Landingshastighed: 80 km/t.

E. Prins

Hos datterselskabet Autoropa AB i Malmø havde Chr. Bohnstedt-Petersen (i daglig tale kaldt BP) en fransk maskine stående, som blev fløjet af datterselskabets pilot løjtnant Eric Bjurhovd. Det var en Caudron Pelican med plads til fire personer i en komfortabel kabine. Den var indrettet med dobbeltstyring – styrepinden var monteret i loftet, og endte i et T-stykke med håndgreb ud for hvert forsæde. Den maskine fik BP overført til Danmark med dansk registrering OY-DIU.

Den var vældig behagelig at flyve med, og som højvinget monoplan var der særdeles god udsigt ligesom i Cub-maskinerne. Selv med fire personer og kufferterne havde den fin stigeevne og manøvreedygtighed.

Det blev så mig, der blev privatpilot på Caudron'en, og der blev i juli og august 1939 bl.a. foretaget nogle ture med den til Fanø med

Anden Verdenskrig

ophold på Kurhotellet i nogle dage. Her boede også direktør Oeser fra Mercedes Benz sammen med sin kone. BP repræsenterede jo nævnte firma for Danmark, og der blev foranstaltet et lille væddeløb mellem Caudron'en og direktør Oeser's Mercedes, som sagtens kunne følge med nede på stranden.

Såvel stranden på Fanø som på Rømø, som vi også besøgte, var fortræffelig til start og landinger, og der var jo masser af plads. Om natten parkeredes maskinen på parkeringspladsen ved hotellet, og herfra kørtes den ved egen motorkraft ned på stranden ad en rampe lige syd om hotelgavlen. På et tidspunkt kom også Arne Svensson med en Cub Sport 50, som bl. a. blev brugt til byærinder i Esbjerg. Det var et herreliv, som vi her deltog i, takket være vor altid gæstfrie chef.

Deltagelsen i flyvestævner var også et vigtigt led i reklamen, og også her sørgede pressen for en masse gratis reklame. Af flyvestævner skal nævnes de store som stævnet i Aalborg Lufthavn den 26.6.39 med over 20.000 tilskuere, stævnet i Esbjerg Lufthavn den 10.7.39 og det spændende flyvestævne over Bellevue Strandhotel den 21.8.39. De fik alle en formidabel forsideomtale i dagbladene – rigtigt noget til at vække folks flyveinteresse med.

Anden Verdenskrig bryder ud

Med tyskernes invasion i Polen den 1. september 1939 blev det slut med al privatflyvning og al civil skoleflyvning i Danmark. I Flyvehaandbogen 1940 kan man læse følgende korte meddelelse:

September. Krigen stopper al civil Flyvning i Danmark. Lufttrafikken kommer dog ret hurtigt i Gang igen, men Benzinrationering forhindrer foreløbig al privat Flyvning. Ministeriet for offentlige Arbejder udsteder midlertidige Bestemmelser for privat Flyvning over dansk Omraade. Al Lufttrafik om Natten ophører.

Der blev selvfølgelig stor fortvivelse overalt, og det tog nogen tid, inden hver især begyndte at begribe, at dette så ud til at være begyndelsen til noget helt forfærdeligt.

Den øjeblikkeligt iværksatte benzinrationering havde man svært ved at acceptere. »Flyvebladet« skrev i nr. 11/1939 bl.a. herom:

Benzin-situationen. – *Skal Benzin-Situationen helt uretfærdigt slaa Erhvervsflyvningen ud?*
– Der synes ikke at være skabt nogen generel Ordning, hvorefter der tages Hensyn til Flyveskolerne.

Erhvervsflyvningen og endnu mere Flyveskolerne lider føleligt under den nuværende Benzin-Situation. Det fremgaar klart af et Rundspørge, som Flyverbladet har foretaget.

Rundspørget gik til alle landets flyveskoler, og svaret fra hver enkelt skole blev gengivet i bladet. Svaret fra Cub Aircraft Co. Ltd. giver et nogenlunde udtryk for, hvad alle mente om den Sag:

Elevernes Penge smidt lige ud ad Vinduet. – Løjtnant V. E. Prins, Cub Aircraft i Lundtofte erklærer:

– Vi har Materialer til nye Maskiner, som vi derfor stadig bygger paa – men hvad Flyveskolen angaar, saa ligger den fuldstændig død. Vi har en Snes Elever, som ikke bliver færdige med deres Uddannelse, hvis der ikke snart kommer en generel Ordning. Jeg synes, det er ganske uretfærdigt og urimeligt, om vi ikke faar Lov til at uddanne dem – ellers har disse Mennesker jo smidt deres Penge lige ud ad Vinduet. Hvis Krigen først holder op om halve eller hele Aar, maa de starte forfra med Undervisningen.

Ja – vi byggede fortsat nye maskiner, og benzin til indflyvningen af disse fik vi også uden større besvær – de fleste maskiner var jo bestemt til eksport.

Det er klart, at vi alle i firmaet var bekymrede for fremtiden og for vort levebrød.

For Arne Svensson's vedkommende, blev han indkaldt til 7. Artilleriafdeling, for at uddanne nye rekrutter, men kom derfra til Flyvertropperne for at blive omskolet til de nye Fokker D XXI jagere. Jeg blev genindkaldt til 2' Eskadrille, og fra 1.4.1940 blev jeg overført til Hærens Flyveskole som flyvelærer.

Med stor imødekommenhed fra flyvertroppernes side fik jeg en særordning, så at jeg nu og da fik tjenestefri til at passe jobbet på Lundtofte Flyveplads. Ind imellem måtte jeg dog gøre fuldtidstjeneste i provinsen – bl.a. blev jeg en overgang stationeret i Ålborg for at udføre forsyningsflyvninger til Læsø, hvor jeg landede lige uden for havnen på det tilfrosne Kattegat. Under krigen var det jo, at vi havde de strenge isvintre.

Nu var det så slut med skoleflyvningen fra Lundtofte Flyveplads, medens indflyvningerne kunne fortsætte uden hindringer.



Den første maskine af den nye model Cub Coupe 65-J4 blev færdig til indflyvning den 1.9.1939, og den skulle som nykonstruktion gennem hele typegodkendelsesprogrammet, som tog ialt 8 timer og 30 minutter, og først den 8.9.1939 var det overstået. Den adskilte sig på mange punkter fra de tidligere Cub-modeller, hvoraf de væsentligste var følgende: pilot og passager sad ved siden af hinanden, som særligt ved skoleflyvning var en stor fordel; motoren var på 65 hk., som bl.a. forøgede fart og manøvredegytighed betydeligt; gashåndtaget ragede ud fra midten af instrumentbordet, så at begge ombordværende kunne nå det; hjulene var forsynede med strømlinjeformede hjulkasser, som hjalp med til at forøge farten.

H. Lund Hansen (Politiken)

Indflyvningen af denne maskine begyndte den 1.9.1939 – det var som bekendt den dag Hitler indledte sit angreb på Polen, og det var nok grunden til, at der ikke kom nogen presseomtale. Alle aviserne var jo optaget af at skrive om og kommentere dette overfald på en nabo.

Først langt senere, nemlig den 30.1.1940 bragte Vejle Amts Tidende et billede af en Cub Coupe 65 samt en kort omtale (s. 162):

Anden Verdenskrig

Indflyvning af Cub-maskiner for Cub Aircraft Co. Ltd., Lundtofte i årene 1938, 1939 og 1940.

Oversigt over indregistreringsbogstaver og første testdato for hvert fly – samt købers navn.:

- 17.06.1938 SE-AGZ J2 Aeroklubben i Skåne, Malmø, Sverige
- 08.07.1938 OH-SNA J2 O/Y S. & N., Helsingfors, Finland
- 09.07.1938 OY-DYN J2 Him-Jensen, Kastrup
- 15.07.1938 OY-DEO J2 O. Poulsen de Baedemaker, Gent, Belgien
- 24.07.1938 OY-DAO J2 Cub Flyveklubben Activ, Lundtofte
- 10.08.1938 OY-DUO J2 Aage Heidemann, Aarhus
- 22.08.1938 OH-SNB J2 O/Y S. & N., Helsingfors, Finland
- 25.11.1938 OY-DEP J2 Cub Aircraft Co. Ltd., Lundtofte
- 25.11.1938 OY-DIP J2 A/s Fehr & Co., Odense
- 02.02.1939 OY-DUR J3 C. Bohnstedt-Petersen, Hegnsholt
- 02.02.1939 OY-DOR J3 Skandinavisk Motor Co., Odense
- 22.02.1939 OY-DYR J3 Magnus Christiansen, Hobro
- 05.04.1939 OY-DAT J3 Cub Aircraft Co. Ltd., Lundtofte
- 15.04.1939 OY-DYT J3 Godsejer Preben Darel, Dueholm
- 18.04.1939 OY-DIT J3 Cub Aircraft Co. Ltd., Lundtofte
- 27.04.1939 OY-DES J3 P. Perch & J. Østergaard Vejvad, Esbjerg
- 08.05.1939 OY-DOT J3 Skandinavisk Motor Co. A/s, Odense
- 11.05.1939 SE-AIB J3 Aeroklubben i Skåne, Malmø, Sverige
- 11.05.1939 OY-DUT J3 Magnus Christiansen, Hobro
- 23.05.1939 OY-DIS J3 Kaptajn Chr. Viuff, Aarhus
- 28.06.1939 SE-AIC J3 Autoropa AB, Malmø, Sverige
- 28.06.1939 OY-DUP J3 J. Sejer Dybbro (Forskønnelsesforeningen til lodtrækning),
Slagelse
- 01.09.1939 OY-DAV J4 C. Bohnstedt-Petersen, Hegnsholt
- 12.09.1939 SE-AID J3 Autoropa AB, Malmø, Sverige
- 12.09.1939 SE-AIS J3 Aksel Madsen, Malmø, Sverige
- 23.01.1940 LN-FAR J4 Den frie Militærtjeneste, Norge
- 22.03.1940 LN-HAD J4 Den frie Militærtjeneste, Norge
- 31.03.1940 LN-HAB J4 Den frie Militærtjeneste, Norge

Udover disse under Cub Aircraft Co. Ltd. nævnte maskiner havde firmaet 4 maskiner leveret færdige fra fabrikken i U.S.A. – nemlig:

- OY-DUL J2 den ældste Cub fra 1937 Cub Aircraft Co.
- OY-DUM J2 solgt til Magnus Christiansen, Aalborg
- OY-DOM J2 solgt til Sportsflyveklubben
- NC-21517 J3 hydroplan solgt til Autoropa, Malmø SE-AHP

Anden Verdenskrig

Ny danskbygget Cub-Sportsmaskine. – Cub Aircraft Co. i Lundtofte præsenterede i Gaar den første af 6 nye danskbyggede Cub-Sportsmaskiner, som skal sendes til Norge. Maskinen, som ses paa vort Billede, blev allerede i Gaar fløjet til Norge, hvor den skal indgaa i »Den frie Militærtjeneste«s Flyveskole.

Denne maskine med registreringsbogstaverne LN-FAR var blevet indfløjet 23.1.1940, og løjtnant Jacobsen fra den norske køber kom for at hente den allerede den 29.1.1940. Jeg fløj ham til Kastrup, og på turen dertil blev han gjort fortrolig med at flyve den, så han fra Kastrup straks kunne fortsætte til Norge, så snart alle udklaringspapirerne var bragt i orden.

Løjtnant Jacobsen afhentede senere endnu to Cub Coupe 65 nemlig LN-HAB og LN-HAD, men så satte den 9. april 1940 en endelig stopper for videre leverancer.

Såvel ingeniør Nordby Knudsen som prøvemester Robert Jørgensen tog ofte med på de forskellige test-ture, og det var jeg glad for. Så førte de checklisterne for mig, og så havde jeg selskab, for sådanne prøver som forbrugsprøve og fartprøve varede godt en time og var lidt kedelige, for der skulle holdes nøjagtigt samme motoromdrejninger, samme højde og samme kurs i 1 time. Kun på den første indflyvningsprøve med en ny maskine ville jeg ikke have nogen med – da havde jeg faldskærm på, og foretog alle mulige belastende manøvrer, for at afsløre eventuelle svagheder ved maskinen eller motoren.

Nogen tid efter krigsudbruddet fik vi besked på at flyve de overflø-dige skolemaskiner samt Caudronen op til Grønholt Flyveplads, hvor i mellemtiden Bessonneau-hangaren var blevet rejst lige op til parken ved Hegnholt. Det var en vemodig afsked, vi således måtte tage med vore kære skolemaskiner.

III. DEL

TIDEN UNDER OG EFTER ANDEN VERDENSKRIG

Trafikflyvning fra Lundtofte Flyveplads i 1940-41

Med tyskernes besættelse af landet den 9. april 1940 så mulighederne for D.D.L. for at drive luftfarten yderst små ud. Da der på alle områder herskede usikkerhed, og selskabets økonomi var stærkt truet, så selskabets bestyrelse sig nødsaget til den 1. maj 1940 at opsigte hele personalet fra piccololer til direktøren inclusive.

Da tyskerne lagde beslag på den store nye administrationsbygning, måtte selskabet flytte til København og installere hele sin administration i ejendommen Vestergade 26.

Selve flyvemateriellet blev evakueret til interimistiske træhangarer i omegnen, hvor de skulle stå med planer og ror afmonterede. Dette gjaldt dog ikke selskabets Junkers Ju 52-maskine »Selandia«, der var en helmetal-maskine, og derfor mere robust end de andre luftfartøjer. Den blev den 28.4.1940 fløjet til Lundtofte Flyveplads, hvor den måtte henstå under åben himmel – kun beskyttet med et hegn til at holde uvedkommende på afstand. Hangarerne var nemlig ikke store nok til at rumme denne store maskine.

Efter at hele personalet var opsagt, udarbejdede direktionen en plan, der gik ud på at genengagere den del af personalet, der ville være mest værdifuld for selskabet, når det efter krigen atter skulle begynde driften. Bestyrelsen billigede i høj grad den tanke, at det var bedre at anvende selskabets likvide midler til at holde sammen på den gamle stab af erfarne flyvere og funktionærer, end at stå med en del af kapitalen i behold, men uden organisation.

Samtidig med disse bestræbelser arbejdede direktionen af al kraft på atter at få lov til at drive ruteflyvning. I løbet af juni 1940 lykkedes det virkelig at få dispensation fra forbudet mod flyvning over dansk

område, og tillige tysk koncession, således at D.D.L. den 24.6.1940 kunne genåbne trafikken på Berlin-ruten og på Malmø lufthavn, og snart fulgte andre ruter efter.

Inden for D.D.L. var man meget lykkelige over så hurtigt at kunne genetablere organisationen og genansætte mange af de afskedigede funktionærer.

Således kunne man også den 19.6.1940 hente Junkers Ju-52 maskinen »Selandia« fra dens korte eksil på Lundtofte Flyveplads.

Besejlingsforholdene til Bornholm blev efterhånden vanskeligere – dels på grund af minefaren og dels fordi der manglede olie til driften af skibene på ruten til øen, så det blev mere og mere aktuelt at få oprettet en luftrute til Rønne. Man satte derfor alle kræfter ind på at færdiggøre Rønne Lufthavn, og den kunne så indvies for rutetrafikken den 16.11.1940.

Så opstod nye vanskeligheder i form af stort tørbrud i marts 1941. Kastrup Lufthavns landingsareal blev en stor sø, og blev meget opkørt af de mange luftfartøjer, og den 7.3.1941 blev det bestemt, at kun den tyske luftrute fra Berlin måtte benytte pladsen.

Efter forbudet mod flyvning på Kastrup måtte bornholmsruten helt indstilles, men efter få dages forløb lykkedes det at træffe et arrangement, hvorefter man fra den 11.3.1941 kunne benytte Lundtofte Flyveplads med Junkers maskinen, der bedre end Fokkerne kunne tåle at stå ude om natten – i hele perioden, hvor der blev fløjet på Lundtofte, var der ingen mulighed for at få luftfartøjet i hangar (de to eksisterende hangarer var som allerede nævnt for små).

Det var DDL's hensigt, hvis forholdene iøvrigt tillod det, i de efterfølgende dage at flyve 2 à 3 ture om dagen, indtil man havde fået tilfredsstillet det ekstraordinære behov, der var opstået som følge af den midlertidige trafikstandsning.

Fra den 12.3.1941 blev den tyske fragtrute Hamburg-København også genoptaget med Lundtofte Flyveplads som basis, og selv om flyvningen fra denne meget lille sportsflyveplads voldte adskillige vanskeligheder, gik den dog i begyndelsen ganske godt. Så snart vejret imidlertid blev mildere, og virkningen af nattefrosten ud på eftermiddagen



Fra Lundtofte Flyveplads: Bornholmsmaskinen gøres klar til start. Billedet er taget af den aktive Lyngby-borger Skat Madsen, og er benyttet i billedbogen: Fra det nu forsvundne Kgs. Lyngby, 1981.

Jørgen M. Gregersens samling

havde fortaget sig, og det også satte ind med regnvejr, skar maskinerne hjul sig så meget ned i grønsværen, at det ville være uforsvarligt at fortsætte flyvningen.

DDL så sig derfor nødsaget til fra den 21.3.1941 midlertidigt at indstille Flyvningen af Bornholm. Selskabet gik så i gang med hos den tyske værnemagt at søge at få ophævet forbudet mod landing i Københavns Lufthavn i Kastrup.

Allerede lørdag morgen den 22.3.1941 lykkedes det at få tilladelse til at overføre Junkeren fra Lundtofte til Kastrup, og samtidig fik man atter tilladelse til at flyve Bornholm-ruten fra Kastrup.

Landingsforholdene i Kastrup havde nemlig i den mellemliggende tid forbedret sig væsentligt, men episoden resulterede i, at man gik i gang med at anlægge den første faste startbane i Kastrup med en enkelt 1400 m. lang og 67 m. bred cementbane.

DDL havde dog stadig i tankerne, at der fremover kunne blive tale om periodiske benyttelser af Lundtofte Flyveplads. Da direktør Chr. Bohnstedt-Petersen den 20.3.1941 netop var hjemkommet fra en rejse til Tyskland, rettedes forespørgsel om betingelserne for DDL's afbenyttelse af Lundtofte Flyveplads. Han stillede sig meget imødekommende, idet han udtalte, at såfremt der ikke var tale om at anvende pladsen udover en måneds tid, ønskede han ingen betaling herfor eller for det til rådighed stillede kontor. Han udtalte dog, at han en dag havde besøgt pladsen og da bemærket, at selskabets omnibusser og postvogne havde kørt pladsen en del op, og dette forventede han repareret af DDL. Om luftfartøjernes beskadigelse af pladsen talte han derimod ikke; men det er en kendsgerning, at der fandt en del beskadigelse sted, og det kan tænkes, at selskabet også blev nødt til at udføre visse udbedringsarbejder på selve landingsarealet.

Den i det foranstående omhandlede Junkers maskine Ju 52 OY-DAL forulykkede under landing i Wien den 18.12.1942. Luftkaptajn Charles Bramsen og samtlige øvrige ombordværende omkom. Det i det foranstående bragte afsnit om DDL's benyttelse af Lundtofte Flyveplads er delvis refereret fra Knud Lybys bog »Dansk Trafikflyvning gennem 25 Aar«, (1943).

Som tidligere nævnt benyttede Det Danske Luftfartsselskab kun flyvepladsen og et kontor i skolebygningen.

Som følge af tyskernes beslaglæggelse af Værløse, måtte Hærens Flyvetropper rømme Værløse. Alt materiellet måtte man opmagasinere andre steder, og i den forbindelse lejedes den ene af de to hangarer på Lundtofte Flyveplads formedelst kr. 400 pr. måned samt kr. 1000 en gang for alle. Sidstnævnte beløb skulle nok dække Cub Aircraft Co. Ltd.'s udgifter til at flytte sit materiel dels til Sundkrogsgade og dels til Hegnholt.

I hangaren anbragtes bl.a. tre rekognosceringsmaskiner Fokker CV. De kom imidlertid ikke til at stå der så længe. Ved at granske i forsvarsministeriets arkiver fandt Hans Kofoed frem til, at tyskerne i 1942 gjorde krav på Lundtofte Flyveplads. Værnemagten ville anvende den som »Ausweichhafen« for Værløse.

I den forbindelse blev Cub Aircraft Co. Ltd.'s lejemål midlertidigt sat ud af kraft. Ved »overleveringsforretningen«, der blev afholdt i den anledning – det var i september 1942 – blev Cub Aircraft Co. Ltd. re-præsenteret af Chr. Bohnstedt-Petersen samt forbavsende nok også af ingeniør Jack Hedegaard, som altså må være blevet taget til nåde igen. De omkringliggende marker blev også beslaglagt af tyskerne ved den lejlighed.

De førnævnte R-maskiner m.m. måtte så flyttes, og det blev til Høvelte Kaserne. Ifølge skrivelse af 19.11.1942 var de væk fra Lundtofte.

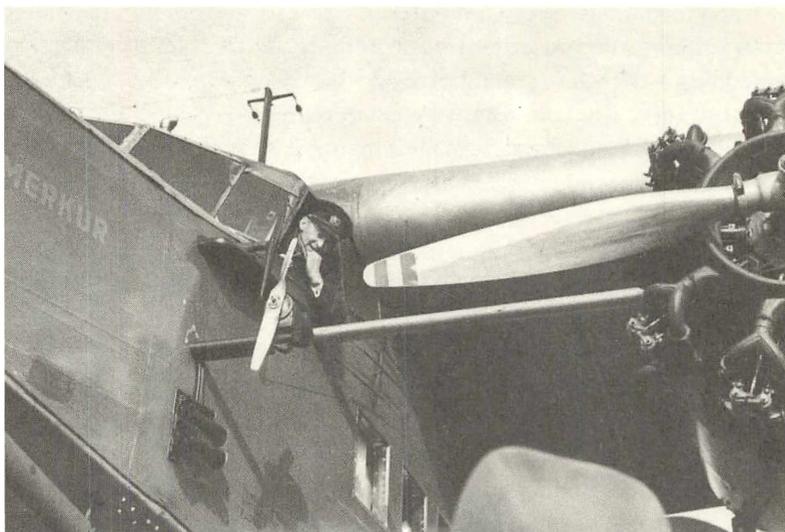
Imidlertid skete der så ikke mere - tyskerne havde øjensynligt opgivet den påtænkte anvendelse, og Lundtofte Flyveplads fortsatte med at være en lille græsplads, hvor aktiviteterne hovedsagelig var svæveflyvning.

Så i begyndelsen af sommeren 1943 tog værnemagerfirmaet Nordværk, som bl.a. disponerede over General Motors fabriksanlæg på Nørrebro i København og lavede eftersyn på tyske flymotorer, fat på at opføre en stor motorprøvestand ved Lundtofte Flyveplads. De nåede dog ikke ret langt med den, vel ikke meget andet end fundamenterne, for så fik de danske myndigheder overtalt tyskerne til i stedet at bygge prøvestanden ved Avedøre. Dette skete bl.a. under henvisning til, at motorstøjen fra Lundtofte-prøvestanden ville genere Kong Christian X i hans sommerresidens Sorgenfri Slot, og det bøjede tyskerne sig for. Anlægget i Avedøre står endnu, og er en mægtig bygning til samtidig afprøvning af 10 flymotorer.

Episoder lige efter befrielsen

Straks efter englændernes befrielse af Danmark den 5. maj 1945, kom Lundtofte Flyveplads igen i søgelyset, og det var atter Det Danske Luftfartsselskab A/s (DDL), der søgte nødplads. Årsagen var, at den engelske kommandant i Kastrup den 6. maj 1945 nedlagde forbud mod civilflyvning på lufthavnen, idet det havde været en principssag, at civilflyvning ikke havde været tilladt på de af Royal Air Force benyttede lufthavne siden D-dagen.

Efter befrielsen



Luftkaptajn Hedall Hansen råber ud af vinduet i cockpittet: »Det er en møgplads«. Lundtofte Flyveplads var jo ikke helt plan, og så var den kun ca. 450 meter på hver led.

Foto: Per Weishaupt.

Den følgende dag besluttede man så hos DDL at forsøge flyvning gennemført fra Lundtofte Flyveplads, hvilket bevilgedes af englænderne. Samme dag ved middagstid fløj luftkaptajn Aage Hedall Hansen med Fokker F XII »Merkur« OY-DIG ud fra Kastrup til Rønne. Efter et kort ophold gik turen derpå til Malmø, og derfra til Lundtofte, hvor maskinen landede kl. 16.40 Efter 26 minutters ophold fløj Hedall Hansen tilbage til Malmø. Det var tydeligvis en prøveflyvning, for samme dag havde man indkaldt ingeniør Eskildsen fra Statens Luftfartstilsyn, og han overværede om eftermiddagen landingen på Lundtofte Flyveplads.

Det blev ikke nogen succes, og den forsigtige ingeniør Eskildsen kunne ikke godkende Lundtofte til landingsplads for trafikfly som Fokker F XII.

Følgen af dette nedslående resultat blev, at DDL den 8.5.1945

besluttede at aflyse al flyvning indtil videre. Forøvrigt ville flyvninger til Rønne ikke kunne være blevet gennemført, da Rønne og Neksø samme formiddag var genstand for russiske luftangreb.

Så lysnede det imidlertid. Den 10. maj 1945 opnåede DDL ved forhandling med en ny kommandant i Kastrup at få lov til at benytte Kastrup Lufthavn igen. Ruten til Rønne kom dog på grund af russernes tilstedeværelse først i gang den 13.5.1945 – og da indimellem med afbrydelser og ikke med passagerer. Først den 23.5.1945 blev også passagerflyvningen for alle danske helt frigivet af russerne.

Der skete mere den 7.5. 1945. En af de også her i landet velkendte tyske flyvemaskiner – en »Fieseler-Storch« landede med to mand ombord på Lundtofte Flyveplads. De var flygtet fra Lithauen samme morgen, og var tydeligt lettede over at være undsluppet russisk fangenskab. De var begge lithauere, men i tysk tjeneste. Lithauen var jo også besat af tyskerne, men landet havde et noget lignende forhold til tyskerne som Finland – begge landes fjende var russerne.

To vogne med frihedskæmpere fra det lokale hovedkvarter i Brede kørte ud til Lundtofte Flyveplads, og beordrede flyet til Brede, hvor det landede ved Borrebakken. Så blev flyet rullet ind på Brede fodboldbane, og her tappede frihedskæmperne benzinen af flyet, og de tog også nogle af våbnene.

Årsagen til denne flytning af flyet til Brede må nok have ligget i, at flyet var lettere at holde øje med her end på den øde flyveplads, og så var man også nær hjemmet med bekvemmere vagtskifte. Først den 10.5. 1945 hentede englænderne fly og besætning.

»Fieseler-Storch« var en meget velflyvende maskine med lav landingshastighed, og på grund af det høje og skrævende understel i stand til at lande og starte igen fra små arealer eller fra en mark med højt korn.

Militæret på Lundtofte Flyveplads igen

I 1945 vendte Hærens Flyvetropper for en kort overgang tilbage til Lundtofte Flyveplads, hvor der blev opført en lille baraklejr.

Med englændernes overtagelse af Kastrup og Værløse var der fak-



»Fieseler-Storch«-maskinen på fodboldbanen i Brede.

H. Pettersson, Brede.

Byhistorisk Samling for Lyngby-Taarbæk Kommune

tisk kun Lundtofte at falde tilbage på, men den kunne på grund af de meget begrænsede faciliteter kun blive en slags start på det danske flyvevåbens retablering – nærmest for at have en postadresse.

Det startede med at daværende oberst C. Førslev, som på det tidspunkt boede på Dronninggårds Allé nr. 120 i Holte, mit tidligere barndomshjem, som han havde købt af min mor i 1938 – tog sig for, at besøgte Lundtofte Flyveplads. Besigtigelsen resulterede i en skrivelse som følger:

Frederiksborg Slot, den 28.5.1945.

Til Krigsministeriet.

Efter Aftale med Chefen for Krigsministeriets 4. Kontor skal jeg indberette, at jeg under et Besøg paa Lundtofte Flyveplads Søndag den 27. ds. har anmodet de der optrædende Svæveflyveklubber om at rømme Hangarer og Lokaler og indstille Flyvningen. De paagældende Klubbers Benyttelse af Pladsen er sket i Kraft af Tilladelse fra tyske, men derimod ikke fra danske Myndigheder.

Saaframt Dansk Svæveflyve Union skulle ansøge om Tilladelse til at benytte Pladsen til Flyvning, vil saadan Tilladelse af Hensyn til Flyvertropperne kunne gives paa Betingelse af, at de Klubber, som Unionen lader benytte Pladsen, i et og alt retter sig efter Flyvertroppernes Anvisninger med Hensyn til Flyvetider, Adgang til Lokaler o.s.fr. samt, at de forpligter sig til at erstatte de Skader, de maatte forrette paa Statens Ejendom.

Sign. C. Førsløv.

Dermed var så de ubudne gæster sat på porten. Det sidste afsnit i brevet omhandlende Dansk Svæveflyve Union kan nok tilskrives fru Harriet Førsløv, der jo var en kendt svæveflyverske. Det varede da heller ikke mere end 14 dage – så kom en ansøgning, der resulterede i, at følgende klubber af Krigsministeriet fik tilladelse til at benytte Lundtofte Flyveplads: Flyvertroppernes Flyveklub »Ringens«, »Seniorklubben« og D.D.L.'s Flyveklub.

Man kunne så begynde på en foreløbig retablering af det danske flyvevåben, og oberst C. Førsløv kunne dagen efter at han havde besøgt Lundtofte Flyveplads sende følgende adressemeddelelse:

Frederiksborg Slot, den 28.5.1945

Til Generalkommandoen.

Det indberettes herved, at Adressen paa nedennævnte Afdelinger og Stabe fra den 29. ds. er Lundtofte Flyveplads, Lyngby, Telefon Hjørtetekær 135:

Generalinspektøren for Hærens Flyvetropper,

Hærens Flyvertropper,

Sjællandske Flyverafdeling,

Jydske Flyverafdeling,

Teknisk Tjeneste,

Flyveskolen,

Ballonparken.

sign. C. Førsløv.

Noget at flyve med fandtes på dette tidspunkt ikke endnu. Ganske vist stod der på Værløse Flyveplads ikke mindre end 131 tyske fly af flere forskellige typer, som delvis var søgt dertil fra andre pladser, som de

Militæret igen

allierede efterhånden havde bragt ud af spillet, men de blev alle destruerede ved sprængning af Værløses nye herrer Royal Air Force.

Derfor kunne der godt foregå flyvning fra Lundtofte Flyveplads, og det skete da også ret hurtigt, hvilket fremgår af førnævnte tilladelse fra krigsministeriet.

Så gik man ellers i gang med at forberede oprydning på de forskellige flyvepladser og kaserner, som tyskerne havde benyttet – først og fremmest Værløse og Karup, istandsættelse af landingsbaner og reparationer og rengøring på de mange bygninger.

Endelig omkring årsskiftet 1945-46 flyttede man til Værløse, og den 2.1.1946 kunne man så sende følgende skrivelse:

Til Krigsministeriets Sekretariat.

Indberetning om Adresseforandringer:

Det indberettes herved at Adressen paa nedennævnte Stabe og Afdelinger nu er: Lejren ved Værløse pr. Værløse:

Generalinspektøren for Hærens Flyvetropper,

Flyvetroppernes tekniske Tjeneste,

Flyveskolen,

Hærens Flyvetropper,

Sjællandske Flyverafdeling og

Ballonparken.

Indtil den 13. ds. er Jydske Flyverafdelings Adresse som hidtil: Lejren ved Lundtofte pr.

Lyngby, derefter er Adressen: Karup Flyveplads pr. Karup.

sign. C. Førsløv.

Derefter blomstrede den private flyvning igen på Lundtofte Flyveplads, såvel svæve- som motorflyvning – og Sportsflyveklubben fik igen sit hjemsted der.

Og så gik det ellers slag i slag med genopbygningen af det danske forsvar. Den 18. juli 1945 mødte det første rekruthold på Lundtofte Flyveplads – det var på 52 mand, og blev indkaldt til Sjællandske Flyverafdelings 3. Eskadrille under ledelse af kaptajn E. Giørtz-Behrens. Holdet forblev på Lundtofte indtil hjemsendelsen i foråret 1946.



Flyvepladsvej med kostforplejningen til venstre og skolebygningen til højre – sommeren 1945.
Brian Jørgensen, Svendborg

Det andet rekruthold, der var på 105 mand, mødte på Lundtofte Flyveplads den 20. november 1945. I den forbindelse var der blevet opført en ny, lang mandskabsbarak nord for hangarerne, ved siden af den, hvori de tidligere fremmødte 52 mand boede. Den var opdelt i 16-mands stuer med etagesenge, fortæller ingeniør Brian Jørgensen fra Svendborg – han var blandt de fremmødte rekrutter.

Holdet var indkaldt til Jydske Flyverafdelings 5. Eskadrille, som forblev på Lundtofte til kort efter nytår 1946. Så blev de overført til Karup for videre uddannelse, og blev således de første soldater af Jydske Flyverafdeling, der var stationeret i Jylland.

Medens holdet endnu var på Lundtofte, blev det som under alle krigens vintre igen iskoldt, og det resulterede bl.a. i, at der dannede sig kondensvand under lofterne, der ikke var særligt godt isolerede. Kondensvandet frøs til is, som så gav sig til at smelte om dagen.

Bebyggelsen på Lundtofte Flyveplads som den var i 1945 forand-

Lundtofte 1946-49

rede sig ikke i de nærmeste følgende år, så luftfotografiet lidt længere fremme i tiden omkring 1949 giver et godt indtryk.

Så skulle jeg til at berette om hvad der videre skete på Lundtofte Flyveplads, og her viste det sig, at min gode ven nuværende leder af Flyvevåbnets historiske Samling overassistent Lennart Ege godt ville berette om årene 1946 til 1949, hvor Sportsflyveklubben igen for en tid fik lov til at virke på Lundtofte:

Lundtofte 1946-1949.

Det er med glæde, at jeg følger en opfordring om at skildre, hvad man kunne kalde »Glimt fra de glade år på Lundtofte Flyveplads«. Denne beretning må nødvendigvis blive subjektiv, idet den omhandler min tid som flyveleder på pladsen. Og så må jeg have for øje de manende ord, der i sin tid stod på oberst Koch's kontordør på Kløvermarken: »Fat Dem i korthed!«

Den første berøring med Sportsflyveklubben fik jeg i form af teori-kursus i krigens sidste år med påfølgende erhvervelse af certifikat i august 1946 i Kastrup. Erik Infeld (R.A.F. under krigen) var min og mange andres fortræffelige instruktør – hvor var den mand dog flittig og tålmodig! Klubben rådede omkring årsskiftet over fire KZ III'ere og en Auster. Af andre instruktører kunne der trækkes på Leif Olsen, Per Stig-Nielsen, Kurt Nielsen og Herner Petersen.

Lundtofte stod allerede dengang på ønskesedlen, men kun sporadiske besøg derude var mulige. Således flyvedagen den 22. september 1946, hvor bl.a. klubbens fly blev navngivet: »Den Grimme Ælling«, »Den Standhaftige Tinsoldat«, »Den Flyvende Kuffert« og »Klods Hans«.

Først i forsommeren 1947 kunne klubben installere sig permanent på Lundtofte, og takket være de gode faciliteter herude i forbindelse med et godt team-work, fik Sportsflyveklubben i rigt mål sin del af kagen, hvormed menes del i det kæmpe opsving, der nu skete inden for dansk »sportsflyvning«. På et tidspunkt var klubben vistnok den største af sin art i Europa.

Der kom nu en travl tid for personellet og materiellet. Pengene sad løst hos adskillige dengang – let tjente, og ofte »sorte« penge. Farverige personer indfandt sig mellem de mere befæstede. Der var tilfælde, hvor vi fik lagt 3000 kr. kontant på bordet med ordene: »Lær mig at flyve«. Dette skete i de fleste tilfælde så, men sjældent så vi siden noget til disse »medlemmer«. Ordet smugleri falder sikkert læseren i tankerne, og heri har han ikke helt uret. Selv blev jeg engang opfordret til, for en klækkelig sum, at befordre nogle kasser whisky ad luftvejen fra et sted i Holland til et sted på Sjælland, men syntes at måtte betakke mig. Ak ja –.

En englænder med en Proctor dukkede også ofte op på vej til eller fra Schweiz. Vi opdagede snart, at der, ved returflyvning til England, i et rum bag cockpittet befandt sig en udsøgt samling schweizerure!

Rundflyvning lagde beslag på en stor del af tiden, og folk skulle nok sørge for at få, hvad de (billigt) havde betalt for! Selv oplevede jeg under en meget urolig tur i vor KZ VII (salig DKY), at den ene bagsædepassager sad med hænderne om halsen på sin sidemand. Han måtte ikke kaste op for derved at afbryde de andres fornøjelsestur –.

Ved udgangen af 1947 havde klubben et samlet antal på 5000 flyvetimer »ved pinden«. Parken bestod da af tre KZ III, to Austers, en Magister og en KZ VII. Endvidere kunne lånes to privatejede KZ III'ere. Der var nu tre faste instruktører: Peter Steen, Stig-Nielsen (begge tidligere R.A.F) samt Kurt Nielsen (tidl. Hærens Flyvetroppe). Disse tre var vidt forskellige af temperament – hvilket var en fordel – men særdeles gode læremestre. Teknikere var Svend Aage Thomsen (Tom) og Oscar Jensen – samvittighedsfulde folk; såvidt jeg husker, svigtede en motor aldrig i luften. Bogholdersken var Else Rigelsen, flyveleder Deres undertegnede.

Imidlertid begyndte der nu at indgå klager fra de omkringboende ved pladsen, og flyvning i kirketiden blev forbudt. Skoleflyvning måtte henlægges til de sene dagtimer på Værløse; senere tog man en plads på Gjeddesdal i brug. Fra december 1947 benyttede man Skovlunde. Disse restriktioner gav selvfølgelig svæveflyverne det større spillerum



Listen over reservationer for næste dags flyvninger gennemgås. Personerne fra venstre: Bogholderske Else Rigelsen, flyveskolechef Peter Steen, flyveleder Lennart Ege, teori-skoleleder William Nielsen.

Lennart Ege's samling

på Lundtofte, de så ofte have måttet savne. Trods den megen aktivitet i luften var havarierne få og ubetydelige.

Med foråret 1948 begyndte problemerne at tårne sig op. Indførelse af et totalt flyveforbud i 3 uger i højsæsonen på Lundtofte samt (vej)skat på flyvebenzin belastede økonomien. Nævnte skat medførte den velkendte provokationslanding på Nivå Strandvej. Klubben så sig nødsaget til at søge et lån på 100.000 kr., og de to Austers blev solgt. Man stod herefter med to KZ III, DKO og DKU – de flyver vist forresten den dag i dag – en KZ VIII samt til låns en KZ III, de to Austers og en Piper Cub. Cub'en OY-AID, tilhørte Alfred Jensen og var en fryd at flyve. En af mine indflyvninger af AID voldte dog kvaler, da en tom (førkrigs) ølflaske kilede sig fast i styrelinerne agter. Betänk: Ingen flaps, ingen bremses, haleslæber. Flasken kom dog hel ned.

Den 27.7.1948 sad vi så pludselig med et blå telegram i hånden. På hjemvejen fra en fællestur til Schweiz var et af vore fly forulykket ved Breisach og to af vore gode venner var omkommet. Udenfor kontorbygningens vinduer holdt den enes bil, og hans kone stod, såvidt jeg husker, på grønsværen og ventede på hjemkomsten. Det blev en sort dag på Lundtofte.

En ny »forretningsbestyrelse« skulle nu bjærge Sportsflyveklubben ud af de økonomiske vanskeligheder. Der havde også vist sig tilbagegang i timetallet sammenlignet med 1947 på 1850 timer.

Den 18.6.1949 brændte den nordligste hangar ned til grunden. Årsagen blev aldrig fastlagt. En militær KZ VII (617) og lille AID blev flam-mernes bytte.

I sommerhalvåret havde man fået situationen rettet så meget op, at timeprisen på flyvning kunne sættes lidt ned. For KZ III og Auster androg den 54 kr., KZ VII 72 kr. Cub'en havde man kunnet få for 45 kr. For skoleflyvning var tillægsprisen 20 kr. Faktisk uhørt billigt, selv dengang.

Belært af bitter erfaring fra havariet ved Breisach (ret uerfaren pilot trykket ned af lavt vejr, intet mod på en skygennemgang, og ingen radio), blev der nu etableret kurser i instrumentflyvning og link-træning, og der blev ligeledes afholdt radiofonikurser.

Og hvem færdedes så på Lundtofte i den gode tid? Nogle navne bør vel med (som de falder mig ind): Strange-Hansen, Leo van Hauen, Einar Dessau, William Nielsen, Carl Dam, Aage Gade, Chr. Thomas, Mogens Bank, Otto Thomsen, E. C. Rydmann, Lund Hansen, Walther Greulich, Erik Jensen – og læseren kan vel bidrage med flere.

Ja, som helhed var Lundtofte en berigende oplevelse for os flyveenthusiaster ligesom for mange flyvegenerationer før os: brummende motorer, fly rokkende ud til start, solglint i sølvvinger, svæveflys stille fugleflugt og »hangarflyvning« mellem lærere og elever. Når hangarportene så var lukket sænkede sommeraftenens stilhed sig over pladsen, og lærkerne kunne tage fat. Smørrebrød blev hentet i Lyngby, snavsede fingre, oliepletter på tøjet, penge i kassen og skemaet for næste dag besat. Forbi, forbi – et helt nyt liv er opstået på den gamle

Modelflyvning og svæveflyvning

plads, men på en mur er alle disse minder udtrykt på en smuk plade, så kommende generationer kan se, at her var engang en flyveplads – men stemningen, suset, det vil de aldrig kunne fornemme.

Lennart Ege.

PS. Baggrunden for den omtalte provokationslanding på Nivå Strandvej var som nævnt, at der var blevet pålagt flyvebenzinen en vejskat. Man var blevet enige om, at skulle der betales vejskat af flyvebenzin, så måtte flyverne også være berettigede til at benytte visse landeveje til at lande på. Det ville man godt tage en retssag på, og derfor landede Lennart Ege på det åbne stykke af Strandvejen ved Nivå en tidlig morgen. Han holdt der ind til siden med snurrende propel i ca. 10 minutter, men uden at blive observeret, hvorfor ingen reagerede.

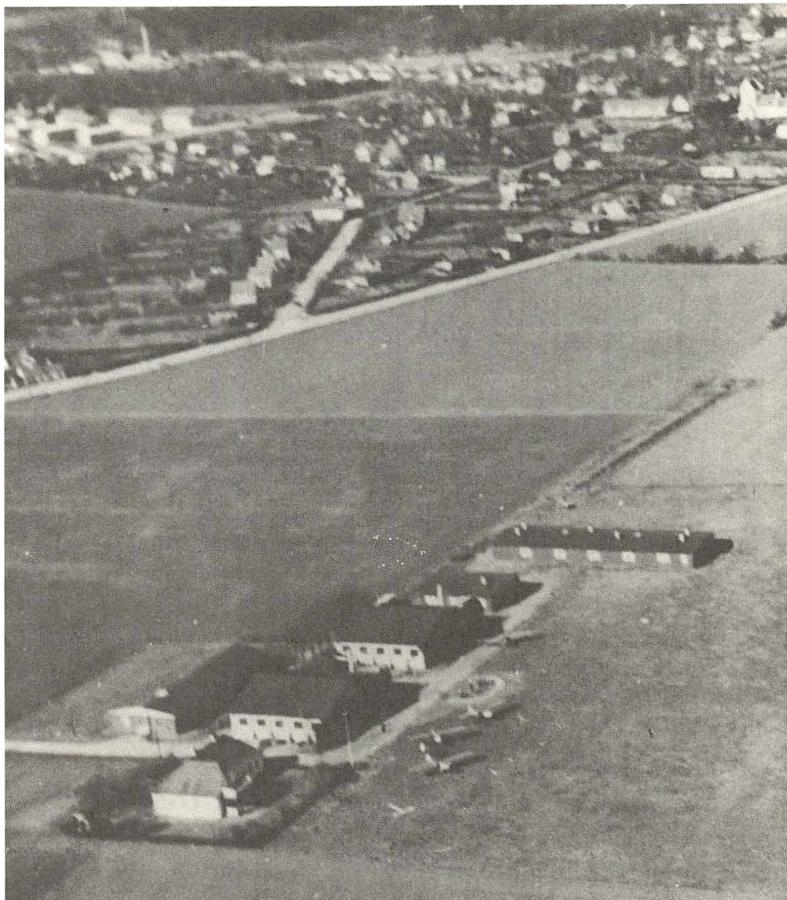
Afviklingen af Lundtofte Flyveplads. Modelflyvning og svæveflyvning 1949-1959

Det lakker mod slutningen med Sportsflyveklubbens tilstedeværelse på Lundtofte Flyveplads. Klubbens teoriskoleleder William Nielsen skriver herom i FLYV nr. 3/1950 bl.a.:

Klubbens forhold m.h.t. flyveplads har været elendige i 1949. Således har klubben på Lundtofte ikke kunnet drive nogen form for rundflyvning, flyvning med medlemmer (prøvelektioner) og lignende, men man har måttet flyve skoleflyvning såvel i Skovlunde som på Gjeddedal ved Tåstrup.

Den 2.7.1949 måtte klubben flytte fra Lundtofte og leje hangarplads i Københavns Lufthavn. Klubben håber meget snart at kunne meddele godt nyt om den københavnske privatflyveplads i Skovlunde, hvor klublivet vil kunne opblomstre igen og føre til forøget interesse for sportsflyvningen i Danmark.

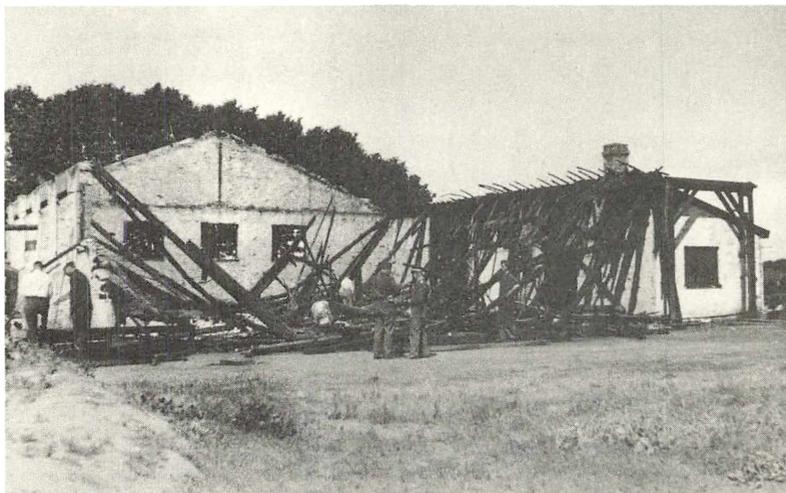
Siden motorflyvningens ophør i 1949 benyttedes Lundtofte Flyveplads gennem 50-erne til modelflyvning og svæveflyvning med sidste dag for svæveflyvning den 13.9.1959. Denne dato må have været meget tæt på jordarbejdernes påbegyndelse som forberedelse til opførelsen af Danmarks tekniske Højskole.



Bygningerne på Lundtofte Flyveplads i 1949. I forbindelse med indkaldelserne straks efter Danmarks befrielse i 1945, opførtes kostforplejningens barak lige vest for hangarerne, og nord for hangarerne opførtes to mandskabsbarakker. Tværs over øverste del af billedet ses Lundtoftevej med sidevejen Danmarksvej. I øverste højre hjørne ses Lundtofte Kirke. Fotografen fra et af eftermiddagsbladene var blevet luftsyg, hvorfor billedet blev lidt rystet.

Lennart Ege's samling

Modelflyvning og svæveflyvning



De sørgelige rester af den nordlige hangar efter branden den 18.6.1949. Der indebrændte en af flyvevåbnets KZ VII maskiner nr. 617 og en CUB J2 OY-AID, samt noget svæveflymateriel. Årsagen til branden blev aldrig opklaret.

Lennart Ege

Det var nuværende civilingeniør Per Nilsson, der som ungt medlem af Polyteknisk Flyvegruppe den 13.9.1959 var med til nævnte sidste flyvninger fra Lundtofte Flyveplads. Han fortæller herom:

»Flyvegruppen var i sommeren og efteråret 1959 blevet midlertidigt-forhindret i at benytte Avedøre Eksercerplads (lå mellem Avedørelejren og Vestvolden), som vi ellers havde brugt som flyveplads i mange år.

I denne situation kom vi i tanker om Lundtofte Flyveplads, som netop var blevet udset til byggeplads for den nye Danmarks tekniske Højskole. Det blev dog kun til een flyvedag, idet vi måtte erkende, at pladsen – især på grund af højspændingsledningerne – var uegnet til svæveflyveskoling (de gamle højspændingsledninger blev nedlagt i forbindelse med Hørsholmvejens anlæggelse, og nye, højere master rejst nærmere flyvepladsen).



Polyteknisk Flyvegruppes »Grunau Baby« demonteret og klar til at forlade Lundtofte Flyveplads forspændt en Humber Super Snipe. Det var i efteråret 1959. Per Nilsson

Som det fremgår af min logbog, blev det for mit vedkommende til fire starter i vort svæveplan Grunau Baby 2b, OY-XAF. At det kun blev til korte ture, må nok tilskrives min manglende erfaring (samlet flyvetid 8 timer 17 min.), for vejret var fint med svag nordvestlig vind, cumuluskyer og termik. Jeg erindrer, at en af mine kammerater fløj en tur på ca. ½ time. I alt mener jeg, at vi fløj ca. 20 starter den pågældende dag – alle med OY-XAF.

På grund af pladsens ringe udstrækning måtte vi placere spillet – en ombygget Morris artilleritraktor fra krigens tid – helt ude i kanten af Lundtoftevej nordvest for pladsen (se kortet side 8).

Mon ikke det har været sidste gang, der blev fløjet fra Lundtofte? Som det fremgår af min logbog, var vi allerede den 27. september 1959 fortrukket til Havdrup Svæveflyveklubs marker på Køgekanten, for det følgende forår at vende tilbage til Avedøre.«

NAVNEREGISTER

Registret gør ikke krav på fuldstændighed, idet en del uvæsentlige stednavne er udeladt. Som hovedregel er alle landingssteder medtaget, medens betydningsløse, overfløjne lokaliteter er udeladt.

- Abkjær, P. Chr. 14-16,72-74
Adler Cycle- og Automobil $\frac{\%}{s}$ 102
Aerodan Luftfoto 10-11
Aeroklubben i Malmø 111-16
Ahlefeldt-Laurvig, Margrethe 117,119
Allinge 156
Andersen, Anker 73
-, Jens Lund 60-61
-, Viggo R. 61
Arlyng, A. R. 49,63-64
Asserbo 133
Auster (fly) 174-76
Autorøpa AB (Malmø) 139,157
Avedøre 167,180-81
Avro (fly) 70
- Bachenvold, Kjeld 146
Bang, Oluf 60-62
Bang & Olufsen $\frac{\%}{s}$ 149
Bank, Mogens 177
Barfoed, Viggo 80-81
Bastian, C. R. 42
Bellevue 158
Berlingske Tidendes Flyveklub 117
Bessonau-hangaren 141, 146-47,162
Bjarkov, Ludvig 14-16,22-25,27, 30,38-39,41,44,48-53,56,63-64,76
Bjurrhovd, Eric 157
Blakmar, Helge 138
Bohnstedt-Petersen, Chr. 53-54, 99-103,107,120,129,133,139,143, 145-47,157-58,166-67
-, Henry 104,111,145
Borch Karsberg, Alexander 143
Borrebakken 78,169
Borreby 85
Botved, A. P. 29,43,80
Boyden (eng. faldskærmsudspringerske) 49-51,64
- Bradford, Pa. 106
Bramsen, Charles 166
Brattingsborg 85
Brede 57-58,78,169-70
Breguet (fly) 70
Breisach 177
Bremen 130
Brinch, Hakon 80
Bromma 124-25
Bryde Nielsen, E. 144
Brüssel 130-32
Brdr. Grage ApS 14
Bulltofta 112,116,123
Bölter, A. 43-44
Bådsmandsstrædes Kaserne 85
- Carit Andersen, Poul 118
Caudron Pelican (fly) 157-58,162
Christian X 58,167
Clausen, Hilmar 78
Clausen-Kaas, Knud 73-74,76,86
»Cowboy«: se M. H. Kofoed-Jensen
Cub Aircraft Co. Ltd. 16,96, 99-162,166-67
Cub Flyveklubben Activ 111,114, 116,120,133-35,142-43,145
- D. D. L. (Det Danske Luftfartselskab) 47,163-69
D. D. L. s Flyveklub 171
Dalbro, Sv. Aa. 142,156
Dam, Carl 177
Damm, Emil 14-16,79-80,82-86
»Dania« (fly) 133-34
Danielsen, K. E. 10,12
Danish Machine Co. (Århus) 101
Danmarks tekniske Højskole 10-17,178,180
Danmarksvej 78,179
Dansk Luft Rederi 38-66,71
Dansk Modelflyver Forbund 137
- Dansk Svæveflyve Union 137, 170-71
Danske Flyvere 101
Danske Flyveres Fond 58
Dessau, Einar 177
Dettilleux (belg. agent) 131-32
Dronninggårds Allé 170
Dupont-Rasmussen, S. A. 119,142
Duus Hansen (ingeniør) 149
Dyrehavegårdsvej 80
- Ebbesen-Lang 142
Edbarens (amrk. ingeniør) 100
Edsen Johansen, Arne 143,145
Ege, Lennart 23,174-78
Ehlers, H. A. 16,23-24
Eiermann (bagermester) 65
Eindhoven 132
Ekmann, J. P. F. 29
Elg (pladshund) 32
Ellisgaard, C. Madsen 142
Eremitagen 31
Eriksen (ingeniør) 80
-(konduktør) 60
Erlind, Carl 30-32,42,44,53-54, 58,64
-, Henry 53-54
Ermelunden 24-25,36
Esbjerg 158
Eskildsen, M. P. 108,111,119-20,168
- Falcks Redningskorps 33
Falkmar, E. F. 43
Fanø 157-58
Farman F 60 A (»Goliath«) (fly) 44-48,57 – se også Henri Farman og Maurice Farman
Fauruschou (direktør) 47
Fieseler Storch (fly) 169-70
Fisker, Niels 118-19

- Fleurou, Svend 80-81,142
 »Den Flyvende Kuffert« (fly) 174
 Flyvetroppernes Flyveklub
 »Ringen« 171
 Flyvevåbnet (tidligere Hærens Flyvetropper) 18-37 passim, 41-43,48,53,66-98 passim, 121, 159,169-74
 »Fokina« (fly) 50
 Fokker, Anthony G. 36-37
 – (diverse fly) 76,80,159
 – D VII 38,40,44,48,50-53,57
 – C I 74,85-86,89,91
 – S 74
 – C V 85,166
 – O 85
 – F XII (»Merkur«) 168
 Foltmann, John 37-43,48,54-58, 61,63-64,66,71
 Frederiksdal 36
 Frederiksværk 57
 Friese, G. 24-25,30-33,58
 Frihavnen (Kbh.) 108,143
 Friis-Hansen (konstabel) 30,32-33
 Frilandsmuseets Restaur-
 rant 116,119
 Furesøen 78,139-40,142
 Førsløv, C. 30,32-33,43,80,170-72
 –, Harriet 138,171
- Gade, Aage 177
 Gamborg, Leif 99
 Garderhøjfortet 35
 Garnissosygehuset (Kbh.) 33
 Gipsy Moth (fly) 86,90-93,95-96
 Giørtz-Behrens, E. 172
 Gjeddesdal 175,178
 »Goliath« (fly) 44-48,57
 Goos, Søren 78
 Greulich, Walther 177
 »Den Grimme Ælling« (fly) 174
 Grunau Baby (fly) 180-81
 Grønbech, Morten 15
 Grønholt 111,141,147,162
 Gundel, Aa. K. 42
 Gundelach, C. H. 56
 Gyberg, Verner 149
- Hamburg 129,133
 Hammelev, Jeff 18-29,66,70
 Hansen, Frederik 60
 –, Frode 144
 –, Harald 63-64
 Harder, Svend 145
 Hareskoven 152,156
 Hartmann, F. 50
 van Haenen, Leif Mac 133,149
 –, Leo 133,177
 Havdrup 181
- Hedall Hansen, Aage 168
 Hedegaard, Jack 99-101,103-05, 107-08,110,114,119,139,142-43,167
 Hegnsholt 111,166
 Heidemann, Aage 136
 Heinrichsen, Ch. 145
 Helsingfors 127-29
 Henri Farman (fly) 24-25,27-29
 Herlev Christensen 109,112-13,140
 Herschend, H. R. M. 39,43,80
 Him-Jensen (H. I. M. Jensen) 108, 138
 Hjortekær 77
 Honoré (direktør) 47
 Hoppe, J. V. 156
 Hornbæk 57
 Hotel Lyngby 104
 Huffeldt, V. 145
 »Hugin« (fly) 34
 Humlebæk 56
 Hven 87-88
 Hvidegård 24-25,28
 Hübricht (flyvelærer) 43
 Hærens Flyvetropper: se Flyve-
 våbnet
 Hørsholmvejen 100,104
 Høvelte 167
- Infeld, Erik 174
 INTAVA 122,126-127
- Jacobsen (norsk løjtnant) 162
 –, Ellen 146
 –, F. F. E. 30
 Jeff Hammelevs Allé 29
 Jensen (konduktør) 60
 –, Alfred 176
 –, Erik 177
 –, Holger E. 134
 –, Oscar 175
 –, Robert (»Tom«) 149
 Jensenius, Herluf 80-81
 Johansen, Valfred 32
 Johansen, Chr. 43,49-50,52, 55-56,58,61-64
 Junkers Ju 52 (»Selandia«)
 (fly) 163-66
 Jægersborg Kaserne 71-73,82-83
 Jönköping 123-24
 Jørgensen, Brian 173
 –, Robert 109,112,162
- Karlsøj 18,20
 Karup 172-73
 Kastrup Flyveplads 85,99-100, 111-12,122,129,141,145,164-65, 167-69,178
 – Havn 29
 – Station 29
- Kjør (konduktør) 60
 Klampenborgvej 25,36
 Klein, Else 112,120
 Klint, Jan 104,106-11,113,115, 121-22,136,143
 »Klods Hans« (fly) 174
 Kløvermarken 18-20,24-27,29-30, 32,35,45,47-48,70-72,74,80, 85,174
 Knudsen, Leif 145-46
 Koch, J. P. 29-33,37,53,76,174
 Kofoed, Hans 18,166
 Kofoed-Jensen, M. H.
 (»Cowboy«) 29,42,73,75
 Kollekolle 152
 Kongelige Danske Aeronatiske
 Selskab, Det 102,137
 Kramme, V. 105
 Kramme & Zeuthen (KZ)
 (diverse fly)
 105,144,174-77,180
 Krause-Jensen, P. 45-47
 Krøyer Christensen, Ib 134
 Kunze (direktør) 45
 Københavns Befæstning 35-36
- L. V.G. (fly) 35,38,41-43, 48,50,53-54,70,76,80,84-85, 90-91
 »Lagkagehuset« (Christians-
 havn) 112,120
 Larsen (postmester) 56
 –, C. C. 43,70,72,76,78-80, 84-85,90,98
 –, Hans 105
 –, Helmuth 57-58
 –, L. C. 30,32-33
 Laursen, V. H. 149
 Le Klint 106
 Le Zoute (Holland) 132
 Leclerc (fr. mekaniker) 45
 Lees (eng. major) 49-52,55,64
 Lemland 125-26
 Lindbergh, Charles 80
 Linnet, H. H. 149
 Liseleje 56
 Lithauen 169
 Livgardens Kaserne (Kbh.) 79
 Lock Haven, Pa. 101,105-08
 Lorentzen, E. T. 134
 Lund Hansen, Helmer 177
 Lundtofte 77
 – Kirke 10
 Lundtoftgård 78
 Lundtoftevej 77-78,181
 Lykke Petersen (flyvelærer) 145
 Lyngby Sygehus 73
 Læsø 159
 Laage, Otto M. 61

Register

- Madsen, Gerhard 118
Magister (fly) 175
Malmose, J. 86-88
Malmø 59-62,111-16,122,139,168
Mariehamn 125-26
Markscheffel (medarbejder hos Fokker) 37
Maurice Farman (fly) 14-15,19, 22-24,48,70
»Merkur« (fly) 168
Michelsen (direktør) 47
Militærhospitalet (Kbh.) 80
Morane-Saulnier (fly) 33-34,48
Mortensen, Rudolf Aage 55
Munch, P. 21
»Munin« (fly) 34
Møller (depotforvalter) 84
Mørkhøj 18,20

Nielsen (konduktør) 60
–, Axel 52,55,61,64
–, Herman 114
–, Kurt 175
–, Peter (Ravnholm) 32
–, Peter (mester) 66
–, William 176-78
Nielsen & Winther (fly) 30-33
Nilsson, Per 178-81
Nivå Strandvej 176,178
Nordby Knudsen, Svend 143,147,162
Nordvall (frk., Malmø) 114,116
Nordværk 167
Norrköping 124
Nyborg 29
Næstved 55-56
Nørre Kongerslev 85
Nørregaard Jørgensen, Aage 143

Oberst Kochs Allé 29
Oeser (ty. direktør) 158
Ohrh, A. 114,118-19,144
Olsen, C. J. C. 27,29-30,35, 66,74,95
–, H. 30
–, Leif 174
–, Ole 52
–, Rudolf E. 134,145
–, Senius 63,65-66
d'Or (fr. pilot) 45,47
Otting, Kaj 138
OY S & N (Helsingfors) 121,128

»Palladium« 52
»Pegasus« (fly) 119
Petersen, Herner 174
–, Thorkild 145
Piper, William T. 106-07
Piper Cub: se Cub Aircraft Co. Ltd.

Piper Cub (fly) 99-162 passim, 176-77,180
Pleyber (frk.) 134
Plog, N. P. 58-61
Polyteknisk Flyvegruppe 178, 180-81
Potez (fly) 73-75
Poulsen de Baedemaker, Olaf 129, 131-32
Proctor (fly) 175
Prytz, Harald 60-61
»Rane« (journalist) 44,49,52,57
Rask, V. 73,75
Rasmussen, Axel 38,42-43,49, 61,63-64
–, Fritz 138
Ravnholm 30,32-33,58
– Garveri 33
Rigelsen, Else 175-76
Ringsted 85
Rohde (sølvsmugler) 60
Rohrbach-hangaren 85,99-100
Rumpler C I (fly) 38-39,51,56
Runeberg (sv. ingeniør) 114
Rydman, E. C. O. 88-89,177
Rævehøj 77
Rødbyhavn 122,129
Rønne 164,169

Scavenius, Erik 77,80,141,151
Schmidt, Walter 53-54
Schrader, Voss 128-29
Schwab (jernhandler) 66
»Selandia« (fly) 163-66
»Seniorklubben« 171
Simonsen, K. E. 135,139,141,145
Simonsen & Nielsen ^{As} (Kbh.) 121
Skejby Mark 46
Skovlunde 175,178
Skødstrup 46
Smålands Tarberg 123
Sportsflyveklubben 111,114,116-20, 142-45,172,174-78
Stampen 77
»Den Standhaftige Tinsoldat (fly) 174
Statens Luftfartstilsyn 104-05, 108-09,112,120
Stauning, Th. 94
Steen, Peter 175-76
Steinbeck, S. A. 42
Stig-Nielsen, Per 174-75
Stockholm 124-25
Stornfelt (sv. flyveleder) 123-25
Strandvejen 63
Strange-Hansen, A. 177
Sundkrogsgade 101,120,152,166
Sundstrøm, R. 121,128
Svensden, Robert 116,133-34

Svensson, Arne 14-16,120,122, 129-33,139,141,146,149-50,156, 158-59
Sætter-Lassen, E. 30,37,42-43,76
Sørensen (fru, Holte) 33
Søtorvet 102

Tammerfors 128
Taylor, C. G. 106
Taylor Aircraft Co. 106; se Cub Aircraft Co. Ltd.
Teknologisk Institut 80
Tholstrup, Henrik 38,42-43,48,65
Thomas, Chr. 177
Thomsen, Otto 177
–, Sv. Aa. 175
Thorup, Knud 27
Tiger Moth (fly) 92-94,96
Tokio 29
Twente (Holland) 130
Tønder 63,85

Uhre, Jan 113
Ullstad, Sv. Aa. 55,61,64
Utrecht 45

Wallbridge, Joe 103-04,111
Warburg (overretssagfører) 61
Vemb 85
Venning Hansen, H. V. 145
Wesselsminde 77,82
Wien 85-86,166
Wolff, Ellis 53
Værløse Flyveplads 79,87,95-98, 120,166,169,171-72,175
Waage Møller, K. 152

Yde, P. F. 30-33
–, Søren 61,63

Zimsen, R. 30,32
Zone-Redningskorpset 135,145

Ørum, T. P. A. 108

Åbo 127
Aagaard, Aage Winckler 90
Ålborg 111,158-59
Aarestrup-Sørensen (mekaniker) 119
Århus 45-47,101

*Historisk-topografisk Selskab for
Lyngby-Taarbæk Kommune*

Bestyrelsen i 1985:

Stadsbibliotekar Aage Børresen,
formand

Museumsinspektør mag.art.

Inge Mejer Antonsen

Ingeniør Niels G. S. Friderichsen

Borgmester Ole Harkjær

Direktør Bjarne Jespersen,

kasserer

Overinspektør dr.phil.

Holger Rasmussen, næstformand

Landsretssagfører Elsebeth Sundbo

Arkivar cand.mag. Jeppe Tønsberg,

sekretær og redaktør

Overinspektør dr.phil. Kai Uldall

Arkivar cand.mag. Ebba Waaben

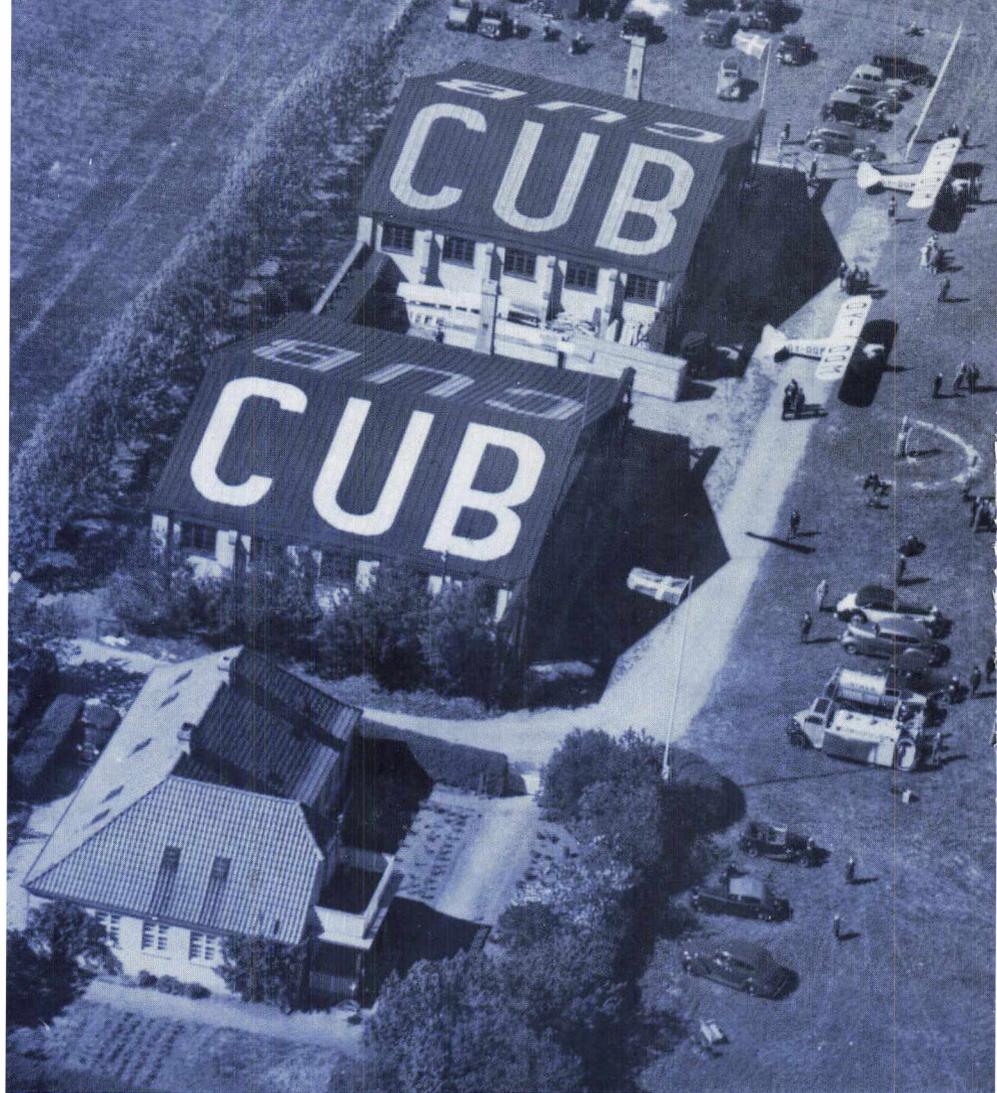
Selskabets adresse:

Stadsbiblioteket i Lyngby

Lyngby Hovedgade 28

2800 Lyngby

Telefon (02) 88 17 00



LYNGBY-BOGEN 1985

UDGIVET AF HISTORISK-TOPOGRAFISK SELSKAB
FOR LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

ISBN 87-87298-13-9