

Lavtrykshjul byr på en ganske betraktelig fordel  
**R A P P O R T**  
fremfor vanlige hjul hvor flyvning skal utføres fra ukjen-  
te plasser.

fra

På grunn av sin store bredde (13 tommer) og det  
**Vpl. Premierløytnant Erik Storm**  
store lavtrykk, som blir benyttet i disse hjul, kan man starte  
og lande på meget til plasser og i et temmelig dyp snø uten å  
risikere at hjulene skjærer seg ned i så at man går rundt. Like  
Norges Svalbard- og Ishavs-undersøkelser.  
overfor kjøretøyer skal lavtrykshjulene være ganske småstående  
idet de tillater ~~gode~~ landing i en pløiaker. Lavtrykshju-  
lene skulde altså by på en ganske stor sikkerhet i tilfelle  
nødsfall.

Tillater mig herved å avlegge rapport over luft-  
kartlegningen i Eirik Raudes land sommeren 1932. bare var

Luftkartlegningen blev utført fra konsul Lars Christen-  
sens fly, som var et høivinget monoplan, type Lockheed Vega,  
merket LN - ABID, med navnet "Qarrtsiluni" (Hvalens sjæl).

Flyet blev benyttet som landfly, da dets starteegenska-  
per på flottører fra tidligere forsøk hadde vist sig litet rukt,  
tilfredsstillende. Dessuten blev under forsøk på å sette den  
flyet på flottører på Øra ved Fredrikstad 6/7 d.å. flottørunder-  
stellet ødelagt. Grunnen hertil var at det var støpefeil i be-  
slagene, slik at understellet knakk sammen. godt egnet for luft-  
fotografering. Fra Amerika var det bestilt et par lavtrykshjul til  
flyet, de viste sig imidlertid ikke å passe, så de blev straks  
ved vor avreise fra Norge returnert til Hærens Flyvemaskinfa-  
brikk, gjennom hvilken bestillingen var gjort, med meddelelse  
om hvad der var iveien. hadde drevet luftfotografering ifra.

Det var meget kjedelig at den knappe tid ikke tillot  
nogen nærmere undersøkelse av spørsmålet, da det senere har vist  
sig at hjulene muligens kunde ha vært montert. nevnt et høi-  
vinget monoplan, hvor vingen er anbragt så høit at det skjelden  
eller aldrig var fare for at vingen skulde tas av isen.

Lavtrykkshjul byr på en ganske betraktelig fordel fremfor vanlige hjul hvor flyvning skal utføres fra ukjente plasser.

På grunn av sin store bredde (13 tommer) og det lave lufttrykk, som blir benyttet i disse hjul, kan man starte og lande på meget bløte plasser og i temmelig dyp sne uten å risikere at hjulene skjærer sig ned så at man går rundt. Like overfor ujevnheter skal lavtrykkshjulene være ganske enestående, idet de tillater start og landing i en pløiaker. Lavtrykkshjulene skulde altså by på en ganske stor sikkerhet i tilfelle nødlanding, og det var meget ærgelig at vi ikke fikk benyttet dem. Flyveplassen i Myggbukta var så bløt at det bare var enkelte deler som var fast nok for høitrykkshjul (6 tommer), og det hendte ofte at vi den første tiden, før vi var lokalkjent, kjørte oss fast.

"Qarrtsilunis" motor type 200 H.K. Wright Whirlwind arbeidet hele tiden upåklagelig. Ingen reservedeler blev brukt, og motoren gjorde ikke et eneste fuskeslag. Vi hadde en liten forgasserbrand en morgen da der skulde startes, men den blev straks slukket med det kemiske brandslukningsapparat.

Flyet viste sig ganske usedvanlig godt egnet for luftfotografering. Motoren er praktisk talt vibrasjonsfri, og flyet et meget stabilt både i langskibs og tverskibsretning, og har stor kursstabilitet, slik at man kunde holde meget nøiaktig kurs. Luftfotografen Bundermann uttalte, at "Qarrtsiluni" var det beste fly han hadde drevet luftfotografering ifra.

Foruten gode flyveegenskaper hadde flyet også den fordel at det var lett å plassere ombord i et fartøi.

Typen Lockheed Vega er som tidligere nevnt et høivinet monoplan, hvor vingen er anbragt så høit at det skjelden eller aldrig var fare for at vingen skulde tas av isen.

Ut og innsetning av "Qarrtsiluni" gikk hurtigere og greiere enn å sette ekspedisjonens annet fly "Spartan" ut og inn, som kun veiet halvparten av "Qarrtsiluni".

Foruten luftkartlegningsflyet hadde ekspedisjonen med Wilhelm Omsteds fly, som var et engelsk fly, type Spartan, merket LN - ABG. Dette fly var det meningen skulde rekognosere flyveplasser, samt drive filming og isrekognosering. På turen til Eirik Raudes land fant man imidlertid ikke isflak som var store nok for start og landing for "Spartan" på ski. Rekognosering blev det altså dengang ikke noget av. På hjemturen <sup>der</sup> blev ~~der~~imot rekognosert fra Balås flyveplass av Ingeniør Orvin med løytnant Ågeness som fører. Denne rekognosering viste at isen lå ganske anderledes enn man trodde. Av denne grunn valgte man en annen rute for "Polarbjørn" og man sparte utvilsomt en masse tid.

Rekognosering av isen fra luften, har efter min mening stor betydning, for et fartøi som skal forcere sig frem gjennom et drivisbelte. Flyverne må dog under isrekognosering utvise stor forsiktighet slik at han ikke mister fartøiet. Det er utrolig hvor fort man taper et fartøi av syne i drivis.

For isrekognosering er sjøfly best skikket, da det til stadighet gis råker som er store nok for start og landing. Isflak store nok for start og landing, så vi i et hvert fall ikke i sommer et eneste ~~stø~~ et av.

Luftkartlegningen foregikk fra 2500 m. ute ved kysten til 3500 m. i de innre dele av landet.

At "Qarrtsiluni" kunde ha fløiet for luftfotografering i 4000 m. - 4500 tror jeg sikkert, høiere enn 4500 m. kan jeg ikke garantere, da det aldrig blev prøvet.

(Prof. Lacmann spør om dette i brev av 5/9 d.å., som jeg sender vedlagt rapporten. Kanskje docenten vilde være så elskværdig

å sende en avskrift av denne rapport til Prof. Lacmann.)

Temperaturen i høiden var overraskende høi. + 14°C. var den laveste temperatur vi hadde under vore flyvninger, og dette var i 3500 m. høide over innlandsisen. Temperaturen i 1000 m. høide var i almindelighet høiere enn på bakken.

Flyveplassen innenfor Kap. Bennet som vi døpte Balås Flyveplass var kjempemessig (3500 x 3500) m<sup>2</sup>. Plassen var tildels bløt, så det var ikke hele arealet som kunde benyttes.

Grunnen bestod av fin sand, som var meget generende, særlig på slutten av sommeren, da sanden var blitt så tørr at det så å si var umulig å holde den vek fra flyvemotorene.

Foruten Balås flyveplass, så fant vi endel andre plasser. De beste av disse var: Bunden av Loch Fine, Kap Stosch, samt Theodolitplatået. Theodolitplatået var endog bedre enn Balås da sanden her var grovere; at den ikke blev valgt til basis, kom av at den ikke lå så centralt til i området som Balås, hvorfra vi også kunde dra nytte av Myggbukta radiostasjon.

Til ilandsetning og ombordtagning av flyene brugte vi en flåte, som blev lavet av "Qarrtsilunis" flottører. Dette arbeide gikk meget lettvint og greit, idet flottørene var så grunntgående at man kom helt inn til stranden, hvorfra flyene kunde trilles direkte op på flyveplassen.

Været på Grønland var meget godt egnet for flyvning og luftkartlegning. På grunn av den høie bredde var solen over horisonten døgnet rundt, og været var i almindelighet tørt og klart, I år blev vi hindret i vort arbeide en del av tåke, men hørte at tåke ellers hørte til sjeldenhetene deroppe.

Under flyvning var luften vanligvis meget rolig, men i

det innre på grensen mellom innlandsisen og det bare land var til dels på grunn av den store temperaturdifferens mellom den oppvarmede bakke og isen meget bøiet.

Vpl. Inne i Franz Josefs fjord forsøkte vi engang å stige fra 2500 m. - 3500m., men det var umulig å vinde høide, blev stadig slått ned av bøiene, slik at forsøket måtte opgis.

Korgas. Flyvning i Eirik Raudes land med landfly var ikke forbundet med større risiko enn flyvning i almindelighet innebærer, når man bortser fra den Søndre del, hvor det var små muligheter fra å komme helskindet fra en nødlanding.

Landfly, har den fordel kontra sjøfly ved siden av generes av isen, som sjøfly til stadighet må, sine bedre flyveegenskaper, at de ikke passes for, idet start og landing foregår på land. Skal man veie fordeler og mangler mot hinanden mellem land og sjøfly, så er efter min mening sjøfly stort sett bedre egnet og ganske betraktelig sikrere enn landfly.

Under denslags flyvning som vi utførte i år, burde flyet være utstyrt med radio, slik at man kunde gi flyveplassen nøiaktig plassering fks. hver halve time.

Røkbomber er det av stor betydning å ha med både ombord i ekspedisjonsfartøiet og ombord i flyet.

De røkbomber vi hadde med i år utviklet en mengde røk, men det var ikke heldig at den utviklede røk var hvit, da den skilte sig litet ut fra tåke og skyer. Man bør for fremtiden forsøke en annen farve (fks. gulgrøn).

Deltagerne i flyvepartiet var alle utmerkede folk, som det var en fornøielse å arbeide sammen med.

Luftkartlegningen på Øst-Grønland har vært/ meget <sup>et</sup> interessant arbeide, som har vært en oplevelse for mig. Jeg tillater mig å takke Dem Døgent Hoel, fordi jeg fikk anledning å utføre dette arbeide.

Arbødigst  
Erik Storm (sign.)