

# SPEJDERNES MAGASIN

32. Aargang

Juni 1948

..... Nr. 5





## ZIGEUNERNE DRAGER UD

Sådan må man vel nærmest betegne det, når man engang imellem ser en patrulje eller trop på vej til lejr med teltene dinglende på cyklerne og gryder og pander hængende fra styr eller bagagebærer mindende om et fastelavnsris med forskellige morsomme ting på.

## MEN SPEJDERE DRAGER UD

på en anden måde. Alt er gennemtænkt i forvejen, alt surret godt fast, så at det ikke dingler, og på en sådan måde, at det viser, den pågældende spejder er praktisk.

Hvorledes patruljemateriellet er fordelt mellem patruljens spejdere, fortæller en del om patruljeføreren. Har patruljens mindste spejdere fået den største del, eller er det, som det bør være, de største spejdere, der tager hovedparten af materiellet? Det ser altid godt ud, når patruljeføreren selv tager teltet.

Enhver af jer har lært at pakke en rygsæk, og metoden bør I for jeres egen skyld følge. Det er altid ærgerligt at skulle rode helt ned på bunden af rygsækken for at få sit krus, og det gnaver rædsomt i ryggen, når tallerknerne ligger bag i den. Madpakken skal der jo helst ikke for meget ovenpå af let forstæelige grunde.

Naa, dette skal jo ikke være en vejledning i rygsæk-pakning, men blot en mindelse om, at der er forskel på lejrvante spejdernes måde at drage i lejr på og på ukyndige folks.

## FORLEDEN SØNDAG

var jeg en tur i Nordsjælland. En sådan dag er der mange spejdere ude. Den første patrulje, jeg passerede, så ynkelig ud; ingen af dem havde hat, en var uden tørklæde, og alle undtagen een var i plusfour, skønt foråret jo forlængst er kommet. Det var et trist syn. Dog heldigvis traf jeg senere adskillige patruljer, som var

reglementeret klædt, men man fristes til at tro, at danske spejdere er slappere og mere pylret end norske, svenske og engelske. Når disse landes spejdere er ude, er de i uniform, mens det ofte ser ud, som danske drenge bare har noget på, der skal minde om, at de også er spejdere.

## HAV RESPEKT FOR JER SELV,

for jeres patrulje og trop. Det viser man ved at være reglementeret klædt. Hvem tror I vil få respekt for jer, eller for spejdere i det hele taget, når I ligner en kludebunke. Det er ikke nok, at I véd med jer selv, at I er noget værd; det er rimeligt, at man også kan se det på jer.

Vær stolt over din patrulje, hvis der er noget at være stolt over. Det sidste afhænger ganske af patruljen selv.

Og hvilken spejder er ikke stolt over sin trop, særlig når det er en gammel, hæderkronet trop, men glem ikke, at troppens ry er skabt af de gamle spejdere, der tidligere var i troppen, og at det netop er jer, der nu udgør troppen, som skal føre det ry videre.

Det er meget muligt, at I ikke vandt divisionsturneringen denne gang, — det kan som bekendt kun een trop i hver division, — men det betyder jo ikke, at I er rent til hundene. Et godt patruljesammenhold, gode oplevelser på øvelser og ture og ikke mindst i det frie og raske liv i sommerens lejr, det er det, som udgør en god og dygtig trop. Og det skal man som sagt kunne se på den, bare ved at køre forbi den.

Vender man sig om efter jeres trop og siger: »Det var knageme en flot trop, der kørte der!« eller siger man: »Det var vel nok et sørgetligt syn.«

Dette spørgsmål kan jeg jo ikke svare på, men I ved utvivlsomt selv, om det er det ene eller det andet, man vil sige om jer, når man træffer jer.

*Ordføring*



## Landsskovmandsturneringen:

# Situationen er kritisk!

*De seneste, yderst alarmerende avistelegrammer fra Blackwood-distriket*

Kvæg- og hestetyverierne omkring Blackwood-River hører nu til dagens orden. Farmerne truer med selv at tage sagen i deres hånd, dersom myndighederne ikke agter at træffe effektive foranstaltninger imod uvæsenet.

Atter er en farmerfamilie overfaldet og udplyndretude i Blackwood distriket. Flere af familiens medlemmer alvorligt sårede. Alle våben og værdisager tog banditterne med sig.

Det meddeles fra sikker kilde, at 3 tilfælde af optøjer under påvirkning af spiritus har fundet sted i sidste uge blandt indianere af Mohawk-Stammen, og at en del Indianere fra flere forskellige stammer er antruffet med rifler af moderne type — til trods for, at de af myndighederne trufne tilsyns- og kontrolforanstaltninger er blevet skærpet.

Staar der een eller flere velorganiserede bander bag de talrige forbrydelser og lovovertrædelser i distriket omkring Blackwood-River?

Meget tyder på, at det netop er i dette distrik, der grænser lige op til indianerterritoriet, med dets vildsomme egn og store skove, at smuglere og forbrydere holder til.

Der hersker mere og mere misforståelse og nervøsitet blandt farmerne i Blackwood Distriket. Det er på tide, myndighederne interesserer sig noget mere for denne sag!

### SIDSTE NYT:

Afsendelse af extra politimandskab til særlig tjeneste i Blackwood distriket.

Følgende ordre er nu udsendt til samtlige politiafdelinger indenfor nord-vest-politiet:

#### Til divisionscheferne.

Til hurtig og fuldstændig bekæmpelse og opklaring af de mange alvorlige lovovertrædelser, der i den seneste tid har fundet sted i distriket ved grænsen til indianerterritoriet ved Blackwood-River beordres herved fra hver division afsendt 6 nøje udvalgte menige betjente blandt elitemandskabet.

De folk, der her er brug for, er mænd, der er vant til at færdesude i de store skove og ødemarker dag

og nat og på alle årstider, folk, der ved hvorledes man klarer vanskelige opgaver med de for hånden værende midler.

Betjentene skal møde inden midnat tirsdag den 3. august d. å. i Fort Hylkedam medbringende fuld oppakning og lejrudrustning for hver 2 mand.

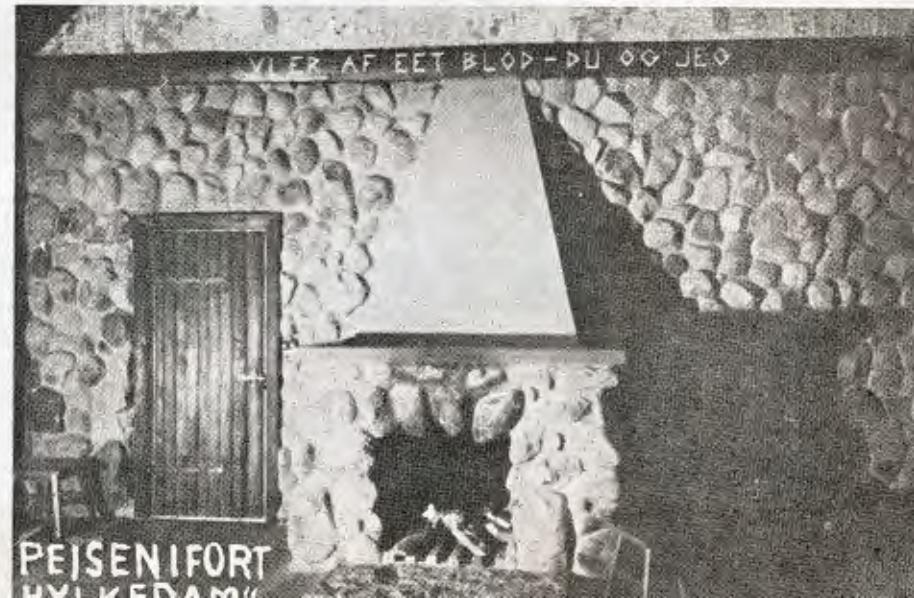
Fortegnelse over de udvalgte folk forventes snarest. **Buhl.**

Meddelelsen om denne foranstaltung vil sikkert blive modtaget med stor glæde og tilfredshed blandt beboerne i de truede egne. Sikkert vil det lykkes vort berømte nord-vestpoliti at bringe orden i tingene igen. Man vil med stor spænding imødese resultatet af dets aktion.

Dette er grundlaget for lands-skovmandsturneringen til sommer. Hele turneringen fra første begyndelse til slutningen vil forløbe som en række af små terrænlege, patruljeløb, enkeltmandsopgaver o.s.v. indpasset i ovennævnte situation, således at skovmændene under deres konkurrencer vil komme til at stå overfor opgaver, der naturligt passer ind i grundlagets ånd.

Lands-skovmandsturneringen vil blive en spændende oplevelse for såvel deltagerne som for de mange dommere og hjælpere, der stævner til Hylkedam i august.

**Buhl.**



# Har du taget

## PIONER

Spejderliv er friluftsliv, og enhver 2. kl. spejder har ganske sikkert opdaget, at for at få nogen glæde af livet i det fri er det nødvendigt at have håndelaget i orden. Han, der står med en gammelklog mine og fortæller om, hvordan »Hjortefod« i sidste nummer af »Magasinet« slog til lyd for en meget bedre måde at rejse teltet på, men som ikke er i stand til at udføre det i praksis — han er ganske overflødig, når der skal bestilles noget.

Pionermærket viser, at man har håndelaget i orden. Det er et mærke, der har lokket adskillige før dig til at præstere et godt stykke arbejde, som måske overgik det, som de på forhånd troede, de kunne klare.

### Tovværket.

Om »Tovværksarbejder« skrev Axel Saugmann i 1923 en fortræffelig lille håndbog (udg. af KFUM-Spejderne), fra hvilken jeg tager et par ord, som altfor ofte glemmes, når talen er om knob.

Et godt knob skal 1) være pålideligt (det er en kællingeknude ikke); 2) være let at slå (kender du købmanden og rekrutten, som laver 5 kællingeknuder oven i hinanden, for at de skal holde?); 3) også let at løse (selv om det har været strammet hårdt eller væretude i regnvejr); 4) ikke ødelægge Tovet (hvad mange knuder — især på svært tovværk — let kan komme til). — Hvis I kunne lære jeres patruljer dette, kunne mange gode stykker tov spares, — og ikke mindst kunne mange redningsreb spares for ødelæggende knuder!

På ethvert stykke tovværk — og specielt på redningsrebet og på bardunerne til et telt — skal tampene være forsynet med en takling



eller et stopperknob, for at de ikke skal trelles op og tovet ødelægges. Hurtigst er stopperknobene, især ottetalsstik, men også »enkelt stopperknob«, som fremkommer, når man først lægger en plat og dernæst en krone (se tegningen). Til en spansk takling — også kaldet endesplejsning — begynder man med en krone og fortsætter med at stikke tampene ned under langtovets kordeler (d.v.s. de (tre) liner, som et almindeligt stykke reb er slæbt sammen af) efter splejsningernes »gyldne regel«: Over den første og under den næste!

### Lejrarbejder.

Du har rimeligtvis set adskillige tegninger og fotos af lejrarbejder, og kan måske dog ikke få det til at stå solidt, når du selv laver eet. Jeg har — desværre — set en masse dårlige lejrarbejder; — Årsagen til deres elendighed har næsten altid været at finde mellem disse tre:

1) Det har været lidt vanskeligt at finde det rigtige materiale, og så har man med lidt dårlig samvittighed tænkt: »Det går nok alligevel!« og taget noget ubrugeligt. Vær kritisk, når du vælger materialer — det betaler sig.

2) Man har »troet«, at to runde, glatte stokke kunne holde urokkeligt sammen. Det er umuligt! Ikke sådan — men sådan, som tegningen viser!



3) Ofte har man også glemt, at knob og besnøringer skal lægges meget stramt lige fra starten — og at alle knob skal lægges stramt.

For en lang række lejrarbejder gælder det jo vrigtigt, at man kan stive dem gevældigt af ved at benytte sig af diagonalprincippet; lad mig forklare dette ved et eksempel. Har du lavet dig et lejrbord, som af en eller flere grunde er blevet noget vakkelvort — hvilket er den almindeligste skavank hos lejrborde (for tynde ben, der måske endda ikke er banket tilstrækkeligt langt ned i jorden, for stor overbygning, eller hvad grunden nu kan være), kan du klare sagen ved f. eks. på de to langsider at fastbinde to lange pinde over kors, altså fra det ene bens øverste ende til det næste bens nederste do. — og omvendt; du kan stole på, det hjælper. Noget tilsvarende gælder låget til fedtfælden eller affaldshullet, brændeskjulets tag osv.



Til slut skal jeg kun minde om, at for alle lejararbejder gælder devisen: »solidt, men ikke klodset!«

### Bromodellen.

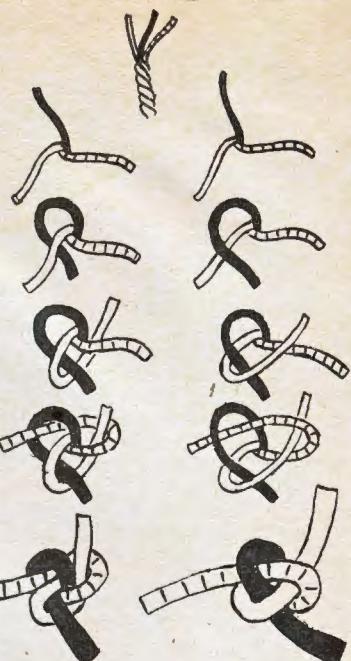
Der findes et utal af typer på broer, og når man står med nogle materialer ved et vandløb, er der kun een eller to, der er velegnede — resten må kasseres på grund af bundforholdene, vandløbets bredde, breddernes stejlhed, eller fordi man kun har få stokke at arbejde med eller kort tid. Det spiller også en rolle, om broen skal bruges af dine forældre eller kun af patrulen! Til en bromodel har du imidlertid nok af både tid og materialer, og hvorfor så ikke lade fantasien spille og hænderne komme i gang. Her er tegnet nogle forskellige brotyper, som alle er karakteristiske derved, at der ikke skal sættes piller ud i vandet. Det gælder for disse som for alle andre brotyper, at de kun kommer til deres ret i de rigtige omgivelser. Køb derfor en portion gips og lav profilen af et vandløb på en krydsfinerplade eller et bræt. Hvis du vil lave åen ca. 30 cm bred, skal brættet være 45—50 cm langt og 20—25 cm bredt, for at broen kan være der og have lidt »luft« omkring sig. Inden du laver din model, maler du vandløbet blåt og bredderne brune og grønne — det pynter!

Studer nu de nedenstående bromodeller grundigt, udvælg dig en eller to og lav en model af

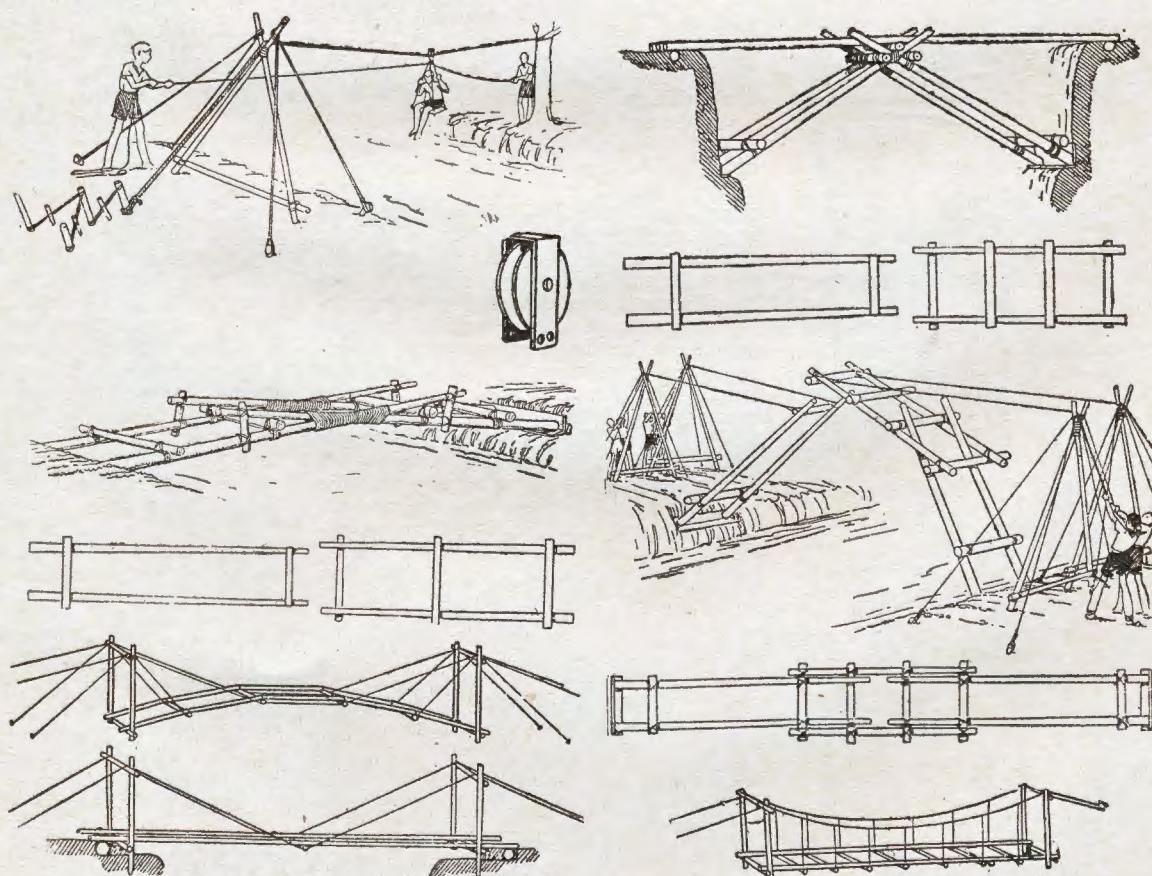
dem. Og når I så en dag i sommerlejren skal på pionerarbejde med patrulen eller troppen, springer du til og demonstrerer, hvordan din bro vil kunne laves! Det vil kunne bringe lidt fornyelse på brobygningsområdet.

Der er en del af fordringerne til pioner, jeg ikke har fået plads til her, men for jer, der har energien og tålmodigheden, vil det sikkert ikke være nogen hindring på vejen til pionermærket — når man vil, så kan man også altid finde en udvej for at få lært det, der skal til.

Hjortefod.



Plat Krone



Forskellige brotyper fra: René Morley: Les Pouts.

Lige siden brødrene Orville og Wilbur Wright foretog de første spæde hop med deres selvkonstruerede fly ved Kitty Hawk, har de forskellige flyfabrikker været ude efter den fjer i hatten, som den absolute verdenshastighedsrekord er. Siden den tid er rekorden da også blevet forøget gang på gang; i løbet af næppe 50 år er den steget og steget, til den i dag har nået over de 1000 km/t., nærmere betegnet ikke mindre end 1092 km/t., en imponerende hastighed, som dog sikkert vil blive betydeligt overskredet, inden mange år er gået.

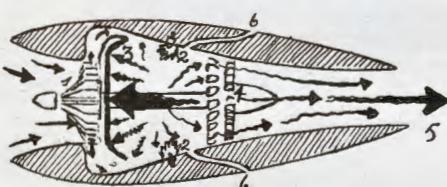
### Italienske og tyske hastighedsrekorder.

Umidelbart før den anden verdenskrig lykkedes det for to tyske piloter at slå den verdensrekord, der da havde bestået i over 6 år, og som var sat af italieneren Francesco Agello med et Macchi-Castoldi hydroplan. De tyske rekorder vakte megen opsigts, for det første fordi det var to almindelige monoplaner, der satte dem, og dernæst fordi det var to typer, der begge indgik som standardjagere i det tyske luftvåben. Før den tid havde man ellers regnet med, at

des til rekordforsøgene. At standardmaskiner skulle kunne holde til de påvirkninger, de blev utsat for, syntes utænkeligt. Når tyskerne hævdede, at det drejede sig om standardjagere, må det betragtes som en meget letsindig omgang med sandheden. Ganske vist var det standardjagere, der lå til grund for rekordmaskinerne, men de var saa ændrede, at de ørlig talt ikke havde megen lighed med de maskiner, man kunne se i Luftwaffes eskadriller.

Naa, de satte rekorderne, og dermed glider de ud af sagaen. Så kom krigen, og med den de store tekniske fremskridt, der uvægerligt er en følge af krig. Flyene blev bedre og bedre, større hastighed kombineredes med større rækkevidde og bærekraft, og sådan gik det videre.

I slutningen af 1944 dukkede en helt ny fly-type op; det var de reaktionsdrevne fly, hvis hastighed lå ret betydeligt over de hidtil kendte. Det første fly, drevet af den nye motor, var en tysk Heinkel He.178, der fløj allerede i en af de første krigsmåneder i 1939. I almindelighed regner man ellers med, at det italienske Caproni-Campinifly var det første reaktionsdrevne fly i verden; det er altså ikke tilfældet.



Længdesnit af reaktionsmotor

kun hydroplaner ville have nogen chance i dette kapløb, fordi maskiner, der fløj med de store hastigheder, krævede en meget lang start- og landingsstrækning, noget man jo nemt kunne få med et hydroplan, der kunne benytte havet eller store indsøer som flyvepladser. Imidlertid var flyet, i løbet af de seks år, blevet så meget udviklet, at også landplaner kunne gøre sig håb om at være med. Det, at det var standardtyper, vakte som nævnt også stor opmærksomhed. Før i tiden havde det næsten udelukkende været specialbyggede fly, der benytte-

### Gasturbinen blev løsenet...

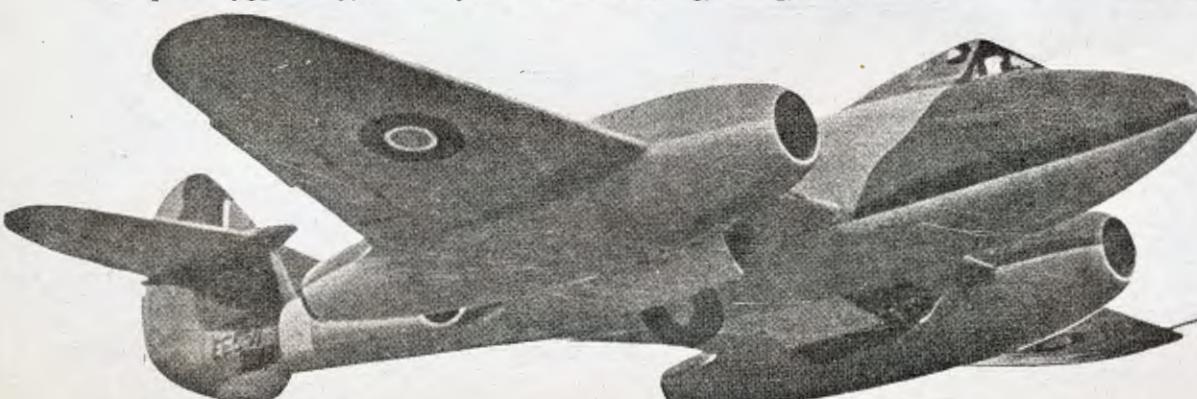
Reaktionsmotoren, eller gasturbinen som den snarere burde hedde, har længe været motorkonstruktørernes drøm, men først i 1928 begyndte en ung engelsk ingeniør, Frank Whittle, der var cadet i RAF, at gøre den mere kendt, idet han skrev en afhandling om emnet, der dog ikke vakte større opmærksomhed. Som alle opfindere havde han mange vanskeligheder at slås med, folk grinede af ham, som de har grinet af dygtige mennesker så langt tilbage, man kan huske. Men Whittle lod sig ikke slå ud. I 1936 lykkedes det ham at få dannet et selskab, der skulle arbejde med hans opfindelse. En Prøvemotor blev bygget hos British Thompson-Houston, men den ville ikke virke. Man kan forestille sig de tanker, Whittle har gjort sig, medens han sad

og gennemgik sine beregninger gang på gang. Skulle det hele mon være et stort fejltrin?

Det var det ikke, en mindre fejl blev fundet og rettet, og så snurrede den første Whittleturbine.... Det første skridt var nået, men der var langt igen. Nu gjaldt det om at få det engelske luftfartsministerium interesseret, og det holdt hårdt, men endelig lykkedes det, og der blev afgivet en ordre på en gasturbine, der skulle monteres i et fly, saaledes at man kunne overbevise sig om opfindelsens værdi. Det tog fire år, før man var nået så vidt, og i mellemtíden blev der foretaget indgående prøver. Endelig — den 15. Maj 1941 — var man så vidt, at Gloster E. 28/39 kunne gå i luften som det første engelske reak-

**FART - FART - F**

tionsdrevne fly. Prøveflyvningen var yderst vellykket, og der blev straks sat fart på; krigen var jo over landet, og det gjaldt om at fremskaffe et våben, der kunne give landet sejren i hænde. To år senere gik en ny type på vingerne, det var forløberen til de senere så berømte Gloster »Meteor« jagere, der var forsynet med to Rolls-Rouce turbiner, der var bygget efter Whittles opfindelse. Maskinen kom dog ikke til at gøre nogen større indsats ved fronten; først i 1944 blev den tilsført RAF, og da kun i ringe mængder, der især blev indsatt ved bekæmpelsen af de tyske flyvende bomber. Tyskerne, der jo var kommet først, var på grund af materialeman-



Den ene af de to Gloster Meteors, der satte verdensrekord



En "Vampi"

Bemærk de slanke linier og luftind

fordforsøgene. At stænger skulle kunne holde påvirkninger, de blev synes utænkeligt. Når tyvedede, at det drejede sig om agere, må det betragtes som letstindig omgang med sandanske vist var det standarder lå til grund for rekordene, men de var saa ændrede, særlig talt ikke havde megen ved de maskiner, man kunne jwaffles eskadriller.

De satte rekorderne, og der er de ud af sagaen. Så kom g med den de store tekniske st, der uvaegerligt er en følge. Flyene blev bedre og bedre, hastighed kombineredes med ekkevidde og bærekraft, og det videre.

Iningen af 1944 dukkede en jet-type op; det var de reaktionsfly, hvis hastighed lå ret over de hidtil kendte. Det var drevet af den nye motor, tysk Heinkel He.178, der fløj en af de første krigsmåne 39. I almindelighed regner med, at det italienske Caproni-fly var det første reaktionsfly i verden; det er altså fedt.

# FART - FART - FART!

nen  
net....  
nsmotoren, eller gasturbine, den snarere burde hedde, har været motorkonstruktørernes en først i 1928 begyndte en engelsk ingeniør, Frank Whittle, cadet i RAF, at gøre den st, idet han skrev en af om emnet, der dog ikke vakte opmærksomhed. Som alle havde han mange vanskeligheder til slås med, folk grinede af de har grinet af dygtige men så langt tilbage, man kan. Men Whittle lod sig ikke slå. lykkedes det ham at få et selskab, der skulle arbejde med opfindelse. En Prøvmotor blev hos British Thompsons men den ville ikke virke. En forestille sig de tanker, man gjort sig, medens han sad

tionsdrevne fly. Prøveflyvningen var yderst vellykket, og der blev straks sat fart på; krigen var jo over landet, og det gjaldt om at fremskaffe et våben, der kunne give landet sejren i hænde. To år senere gik en ny type på vingerne, det var forløberen til de senere så berømte Gloster »Meteor« jagerne, der var forsynet med to Rolls-Rouce turbiner, der var bygget efter Whittles opfindelse. Maskinen kom dog ikke til at gøre nogen større indsats ved fronten; først i 1944 blev den tilført RAF, og da kun i ringe mængder, der især blev indsat ved bekæmpelsen af de tyske flyvende bomber. Tyskerne, der jo var kommet først, var på grund af materialeman-

gelen i Tyskland ikke kommet så langt frem, som man kunne vente. Også amerikanerne byggede reaktionsfly, idet de byggede Whittlemotorer på licens. De var dog ikke så heldige, og de amerikanske forsøg kostede en del menneskeliv, således en af de førende amerikanske jagerpiloter, oberst Bong, der omkom ved en prøveflyvning med en Lockheed XP.80, »Shooting Star«.

Efter krigen fortsatte man forsøgene. Det var nu klart for alle, at gasturbinen var den fremtidige motor ved høje hastigheder; de almindelige propeldrevne fly's hastighedsgrænse ligger ved omkring 800 km/t. — når de over denne hastighed, bliver forhol-

ding end i de motorer, hvilket 1:15. Herefter dingen ad elektrisk med 2. betegnes ekspllosion, der følger udvidelse, og luft. Dette sker gennem 4, der driver den startet. Det er også tror, den luft skaber fremdriften vil luften søge i fremad. Her er varmebestandigt stål trykket mod dette, skaber motorens stødte luft er givet hjælpelig hermed, rolle. Trykket paa get stort, i Nene-turbinen altså over to tons turbien særlig ved ydeevne stiger med ledes at en turbins 900 km/t. yder 1500 2000 kg ved en km/t.

Man har altså der er tilstrækkelig i et fly, og så går det med en fart af

## Hvordan med flyet?

Næh, så nemt er det ikke. Husk på, at det ikke kan drejer sig om, at det er i orden, og her kommer det væsentligt på stighed indtræder et stort i det foregående regler. Du ved, at det hedder strømlinien, man tager hensyn til stand. Denne er i f. eks. biler; ved ganske andet; de har benytter sig af, givet til at regne med monoplan er givet et biplan, fordi monoplanen, hvilket nedstighed, ca. 1200 modstanden imidlertid kan sørderive et tilstrækkelig stærkt der foran Vingern luftpude; denne ved, og bliver vedstærkt, at et fly, bærlige regler, vil blive

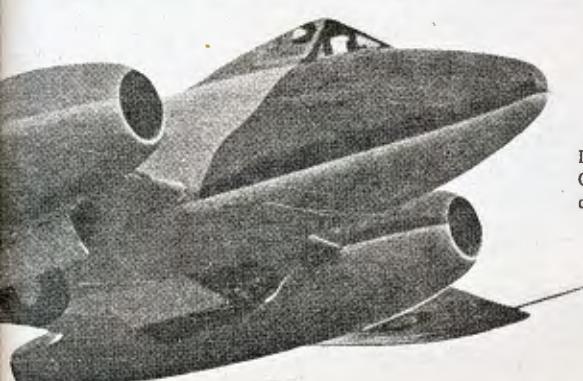
Man må så gå over konstruktionen af flyet med en ny faktor. Dette er en angivelse

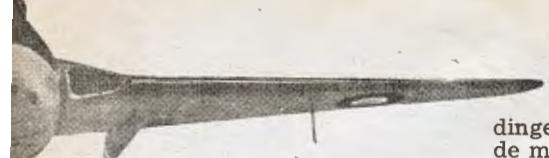
Den ene af de to Gloster Meteors, der satte verdensrekord

det mellem kraft og virkning så dårligt, at det ikke kan betale sig at benytte dem. Dette skyldes, at propellens spidshastighed nærmer sig lydens hastighed, hvor helt andre forhold begynder at spille ind. Reaktionsmotorens bedste virkefelt ligger derimod over de 800 km/t. og er altså den ideelle motor ved de store hastigheder.

## Lidt om principippet i reaktionsmotoren.

Hvordan virker den da? Ja, skal vi til at gå rigtigt ind på dette spørgsmål, så kan vi bruge det meste af en årgang af Spejdernes Magasin. Vi vil derfor holde os til en simpel gennemgang af dens princip. Ser vi på vedføjede skitse, vil det være meget nemt at forstå. Ved 1. suges den friske luft ind i turbinen, der trykker den sammen, komprimerer den. Herfra går den ind i brændkammeret, hvor brændstoffet, der kan være snart hvad som helst, f. eks. dieselolie, kulstøv eller benzin, bliver tilsat gennem de ventiler, der betegnes med 6. Dette brændstof tilses i forholdet en del brændstof til 60–70 dele luft, det er altså en mere økonomisk blan-





"i fart —  
igningsåbningen ved planrødderne

gelen i Tyskland ikke kommet så langt frem, som man kunne vente. Også amerikanerne byggede reaktionsfly, idet de byggede Whittlemotorer på licens. De var dog ikke så heldige, og de amerikanske forsøg kostede en del menneskeliv, således en af de førende amerikanske jagerpiloter, oberst Bong, der omkom ved en prøveflyvning med en Lockheed XP.80, "Shooting Star".

Efter krigen fortsatte man forsøgene. Det var nu klart for alle, at gasturbinen var den fremtidige motor ved høje hastigheder; de almindelige propeldrevne fly's hastighedsgrænse ligger ved omkring 800 km/t. — når de over denne hastighed, bliver forhol-

ding end i de almindelige kolbemotorer, hvor forholdet er ca. 1:15. Herefter antændes blandingen ad elektrisk vej ved hjælp af de med 2. betegnede tændrør. Ved den eksplosion, der følger, sker en kolossal udvidelse, og luften vil så søge ud. Dette sker gennem endnu en turbine, 4, der driver den første, når motoren er startet. Det er dog ikke, som mange tror, den luft der stødes ud, der skaber fremdriften. Ved eksplosionen vil luften søge i alle retninger, også fremad. Her er anbragt et stærkt, varmebestandigt stålskjold, 3, og det er trykket mod dette, reaktionen her, der skaber motorens fremdrift. Den udstødte luft er ganske vist også behjælpelig hermed, men i en sekundær rolle. Trykket paa stålskjoldet er meget stort, i Nene-turbinen paa 2270 kg, altså over to tons. Det, der gør gasturbien særlig velegnet, er, at dens ydeevne stiger med hastigheden, således at en turbine, der f. eks. ved 900 km/t. yder 1500 kg, måske yder 2000 kg ved en hastighed på 1100 km/t.

Man har altså bare at bygge en, der er tilstrækkelig stærk, sætte den i et fly, og så ganske roligt bruse af sted med en fart af 2000 km/t!

#### Hvordan med flyet?

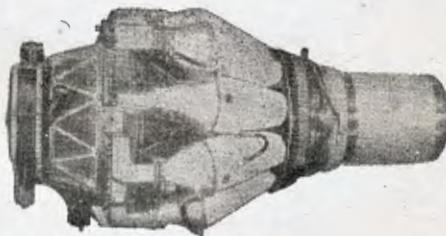
Næh, så nemt er det nu heller ikke, husk på, at det ikke alene er motoren, det drejer sig om, også flyet må være i orden, og her kommer vi til et meget væsentligt punkt. Ved lydens hastighed indtræder der, som kort beskrevet i det foregående, ganske ændrede regler. Du ved, at der er noget, der hedder strømlinienfacon, det vil sige, at man tager hensyn til luftens modstand. Denne er ikke særlig stor ved f. eks. biler; ved et fly er det noget ganske andet; de hastigheder, man her benytter sig af, gør, at man er nødt til at regne med luftmodstanden. Et monoplan er gerne hurtigere end et biplan, fordi monoplanet kun har een vinge, hvilket nedskærer luftmodstanden ganske betydeligt. Ved lydens hastighed, ca. 1200 km/t., bliver luftmodstanden imidlertid så stor, at den kan sørderive et fly, der ikke er tilstrækkelig stærkt bygget. Vi ved, at der foran Vingerne danner sig en lille luftpude; denne vokser med hastigheden og bliver ved lydens hastighed så stærk, at et fly, bygget efter almindelige regler, vil bryde sammen.

Man må så gå andre veje. Ved konstruktionen af fly regner man idag med en ny faktor, nemlig mach-tallet. Dette er en angivelse af lydens ha-

stighed, der sættes til 1.0. De fly, der hidtil er bygget, har kun et machtal paa 0,95, de kan altså ikke, hvis vore antagelser er rigtige, regne med at nå lydens hastighed. Idag foretages der meget indgående forsøg for at bestemme, hvordan fremtidens fly skal se ud. Det bedste har vist sig at være et fly med pilformede vinger, således at luftpudden ligefrem kan glide af. Fremtidens løsen bliver sikkert en såkaldt flyvende vinge, drevet af et antal gasturbiner, og bygget enten som en pil eller som en trekant. Det kan her nævnes, at amerikanerne, da de efter krigen gennemgik de tyske fabrikker, fandt tegninger fuldt udarbejdede til en lille jager bygget nærmest som en trekant; den beregnedes at skulle nå 2400 km/t.

#### De seneste flyvereorder.

Det var forståeligt, at man, med de nye midler, man rådede over, skulle sætte nye verdensrekorder, og allerede 7. nov. 1945 satte en Gloster Meteor maskine da også den første af de nye rekorder, idet group captain Wilson opnåede lidt over 975 km/t. Knappt et år efter satte samme maskine rekorden en tak i vejret, idet der opnåedes 991 km/t. Det skulde imidlertid blive amerikanerne, der først nåede op over



Rolls-Royce "Nene" reaktionsmotor

de eftertragtede 1000 km/t., idet oberst Boyd fløj en ny version af "Shooting Star" med en hastighed af 1002 km/t. Senere har amerikanerne forsøgt rekorden, officielt to gange, uofficielt tre gange. Flyet, der benyttedes ved alle tre forsøg, var en Douglas O.558 "Skystreak", en type, der er bygget til et angreb på lydens hastighed, eller som det hedder med et finere udtryk, et angreb på den soniske Zone. Den sidste flyvning blev foretaget med en gennemsnitshastighed på 1092 km/t. I flyverkredse regner man dog den engelske DH.108 "Swallow" for verdens hurtigste fly, idet man antager, at den har nået lydens hastighed; helt bestemt vides



Gloster Meteor



Kan du flyde?

Nye bestemmelser  
til duelighedstegnet

# SVØMMER



Gør som frøen!

*Spejderen skal:*

- 1) have kendskab til forsigtighedsregler ved badning,
- 2) i praksis have vist oplivningsforsøg efter Holger Nielsens metode,
- 3) med vådt redningsreb i 3 af 5 på hinanden følgende kast få rebets tamp til at falde ud over (på den anden side af) den linie, der markerer den forulykkede, og hvis længde er 1 m, rebets rækkevidde 15 m. Afstanden fra spejderen til målet 12 m.

Såfremt spejderen er under 14 år, skal han have aflagt

*A. Frisvømmerprøven:*

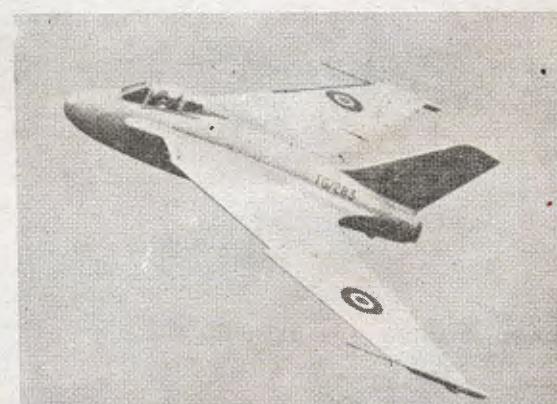
- 1) brystsvømning (eller crawl) 350 m,
- 2) rygcrawl (eller rygsvømning med overtak 75 m,
- 3) dykning efter genstand fra vandrædning  $2\frac{1}{2}$  m,
- 4) udspring på hovedet,
- 5) undervandssvømning 10 m, udspringet beregnet,
- 6) bjærgning 20 m efter 20 m svømning,
- 7) frigørelsestag i vandet.



Hurtig afklædning



Rygsvømning med  
overtag



DH 108 "Swallow" — Verdens hurtigste fly

dette dog ikke, idet maskinen brød sammen i luften, og piloten, Geoffrey de Havilland, blev dræbt.

Det store spørgsmål er: Vil man kunne nå op over lydens hastighed, eller har vi nået grænsen for menneskets snille? Svaret er sikkert, at vi vil bryde den soniske barriere, og så ligger rummet frit for os! Husk på, at de tyske V.2 raketter havde en hastighed på 2–3000 km/t. Fra teknikkens side er der ikke noget i vejen, men vil det skrøbelige menneskelige legeme kunne holde til den påvirkning, det vil blive udsat for ved gennembruddet? Det er her, faren ligger. Tiden vil vise det, for mennesket vil, med sin ubændige pionerånd, ikke helme, før man har fravristet universet endnu en af dens mange gåder.

gandhi.

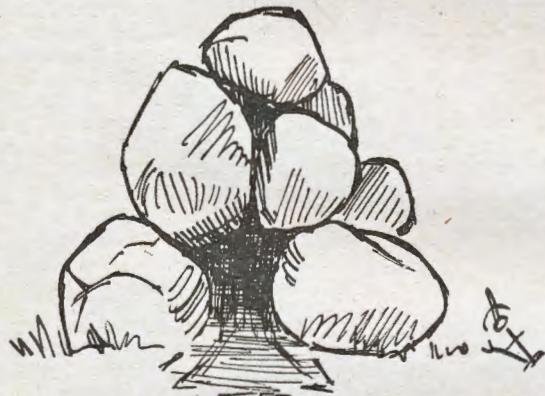


## om badstue i lejren

JUNI - ROSEN M&NE

Det lyder måske lidt mærkeligt, at man kan lave en virkelig badstue i lejren, men det er rigtigt nok. Finske spejdere bruger det meget, også fordi badstuebadet er brugt så meget i Finland, at en finne næppe kan undvære sit dampbad i flere dage, så hvorfor ikke finde på en måde at lave en lejrbadstue.

At det ikke er saa umulig en tanke, bekræftes også af levevisen hos f. ex. Apacheindianerne. Selv på disse stammers vandringer med kun een nats ophold på hver boplads lavede man hurtigt en løvhytte, i hvilken man tog dampbad.



Lav jeres dampbad i sommerlejren!

Grav en firkantet bålplads, ca.  $\frac{1}{2} \times \frac{1}{2}$  m, og byg her en stenvarde som vist på tegningen. Varden skal bygges således, at der er et hulrum i den, der er så stort som muligt. Læg derfor de underste sten, som om du vilde lave et stort kogested af 3-4 sten. Ovenpå lægger du så andre storø sten, men stadig sådan, at

der bliver et hulrum indeni. Der skal ligeledes være et indføringssted, og du må ikke lægge stenene således, at de ligger ganske tæt sammen. Det skal være sådan, at når der er bål indeni, slikker flammerne op igennem alle hulerne mellem stenene og opvarmer disse.

Et par timer forinden I skal have bad, tænder I bål op og fyrer for fuld kraft, så stenene



bliver glohede. Bare bliv ved med at fyre indtil 20 minutter før badet. Lige inden I tager bad, slaar i et telt op oven over stenvarden, smid tøjet og sæt jer ind i teltet. Tag et krus vand og hæld det langsomt på stenene. Der skal ikke pøses vand på i store mængder. Kun lidt ad gangen.

Og når I så har siddet og svædt et stykke tid, så ud og tag et koldt bad i havet, en øg eller en spand vand over hovedet. I kan tro, det er herligt.

Indianerne lavede det samme. I stedet for teltet stak de nogle lange, bøjelige grene i jorden i en cirkel omkring stenvarden. Spidserne blev bøjet sammen i toppen, og træskelettet blev tækket med løvrige grene af gran- eller løvtræer (se tegningen).

Jeg har talt.



## Den lille Spejderbog



Kender du »Den lille Spejderbog?« Ved du, at den giver besked om en masse af de ting, du kan komme ud for at skulle vide som spejder? Har du set bogens mange helsides instruktions-tavler, af hvilke vi her gengiver to? Har du hørt, at prisen stadig kun er 3,00 kr. uindb., 5,85 kr. indb.

— Var det mon så ikke en idé at du henvenner dig — personligt eller pr. brev — til det nærmeste Depot og sikrer dig et eksemplar?

# Korsets rumdt

## På jagt efter guldhornet.

Sct. Georgsløbet i Odense var i år særligt festligt på grund af den arrangerende 5. Odense — Sct. Georgs Trops 25 års fødselsdag. Det formede sig som en eftersøgning af »Wifilds Guld-Drikkehorn«, som de 17 deltagende hold hjalp Nationalmuseets udsendte folk med at finde frem til.

Aldrig før har den meget smukke egn omkring Kertinge Nor og herregården Ulriks-holm vist skuet så mange, så bebrillede og navnlig beskæggede »professorer« paa en gang, og aldrig før har »ånderne« hulket, tudet og jamret sådan i borgens spir og slæet midnatsslag hvert femte minut hele natten igennem. Sjældent har patruljerne været præsenterede for så svær en startordre som fotografiet af vikingesnekkenes stævn med den lille og meget sammenrødede runeindskrift, og dog startede de første hold alle rede en halv times tid efter, at ordnerne var udleverede.

Løbet var traditionelt begyndt af et vidunderligt vejr, og turen i både tværs over Kerteminde Fjord var en ren forlystelsessejlads. Det gik også stærkt med at samle alle de gamle stumper af vikingeskjoldet, som fiskeren i Munkebo havde fået op med sine bundgarn, og hvis runer angav resten af nøglen til guldhornets skjulested i gravhøjen på toppen af Munkebo Bakke. Som en ekstra kolorit viste en gammel spejder kunstflyvning og nedkastede luftpost, indeholdende enkeltmandspræmierne til det vindende hold, Spætterne fra 1. Odense. Nr. 2 blev Panterne fra 5. Odense-Sct. Georgs Trop, der fik guldhornet til ejendom som første hold, der fandt frem til det.

## Utrøligt, men sandt!

I Martsnummeret fortalte vi om nogle Spejdere, der havde faaet fem og seks Guldknapper i Træk, altsaa overhovedet ikke havde forsømt i fem eller seks Aar. Vi spurgte, om der mon var nogle, der kunde slaa denne Rekord men regnede ærlig talt med, at det næppe vilde være Tilfældet! — Men se nu blot til Troppen VEDELS EGNE i København, der oplyser:

*Vi har i Troppen to Brødre, SVEND ERIK LARSEN og ARNE LARSEN. Svend Erik har faaet 1 Sølvnap og derafter 9 Guldknapper i Træk, og Arne har faaet 8 Guldknapper i Træk, de første 2 Aar for begges vedkommende som Ulveunger. Brødrene er begge stadig aktive Spejdere i Vedels Egne, og de er paa Vej til næste Guldknap.*

Det maa da vist være Rekorden — mon ikke?

## En Spættekære.

I »TELTLIGTEN«, der er Organ for Chr. d. 2's Trop i Nyborg, skriver SPÆTTERNES Patruljefører følgende og ledsager Artiklen med nedenstaende Kunstmærke:



»Ja, saa er det sket. Vi har faaet anskaffet os en Patruljevogn. Det er en lækker lille Vogn med et Stel af sammen-svejsede Rør og en Kasse, der hurtigt kan tages af og om-



dannes til et Skab. Den er kort sagt fin-fin, og vi glæder os til Lejrsæsonen, hvor vi kan tage den i Brug.«

— Der er nok en og anden Patrulje, der gaar hen og bli ver misundelig!

## Vor svenske frændetropp!

I juleferien drog 36 spejdere fra Ringsted af sted for at besøge vor frændetropp i Hokultslätt i Småland, og vi syntes så godt om opholdet, at vi med glæde sagde ja til invitationen i påsken. Ved denne lejlighed blev venskaberne uddybet, og alle vore skovmænd er blevet V. S. (Vandrar Scouter) efter at have klaret en knaldhård prøve, der bl. a. omfattede et 30 km orienteringsløb på ski. Kompasset var ubrugeligt, nálen drejede rundt, som var den tosset, p.gr.a. malmen i jorden, og kortene var ældgamle, fra 1888. Desværre kan jeg ikke røbe noget om den enestående optagelsesceremoni — den er strengt hemmelig! — Forsvrigt lå vi også i bivuak og fældede store træer — det må man nemlig gerne i vildmarken.

Til turneringen i pinsen kommer 12 svenske spejdere med, og i sommerlejren på Djursland deltager hele frændetroppen, som bagefter skal indkvarteres. Vi er svært glade for vor frændetropp, og det er jo rigtigt, hvad Scoutchefen deroppe sagde ved afskeden: »Vi er ikke svenske og danske, vi er nordiske brødre!«

Fritjof.





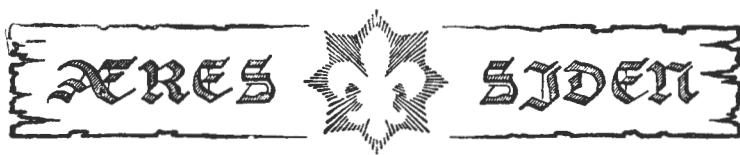
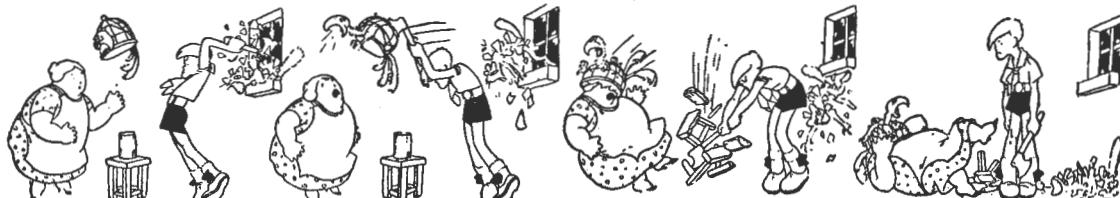
Som du ser, er vi med dette nummer gået over til den nye retskrivning. I maj-nummeret var kun »Gamle Ravn«'s artikel skrevet med småt, for at ikke chokket skulde være for voldsomt, men nu har vi altså taget skridtet fuldt ud — i det (muligvis forfængelige) håb, at både redaktøren og trykkeriet skal kunne hitte ud af, hvordan det danske sprog nu skal skrives! Men forhåbentlig kan man, når man skal, ligesom man tidligere kunne, når man skulle!

På midtersiderne fortæller gandhi (tropsfører i Århus) om de seneste hastighedsrekorder i luften og løfter en flig af sløret for den reaktionsdrevne fly. Det er kun sjældent, at vi med den øjeblikkelige papirtildeling kan tillade os at bringe artikler, som ligger uden for det egentlige spejderområde, men jeg ved, at vi indfrier et af mange næret ønske ved nu og da at åbne Magasinets spalter for artikler af motorteknisk indhold.

Jeg har fra mange sider modtaget beviser for, at »Hjortefod«'s månedlige artikel om et duelighedstegn er noget af det helt rigtige.

Bl. a. for de nye 2. kl. spejderes skyld skal jeg benytte lejligheden til at minde jer om, at følgende mærker har været omtalt: Stifinder, Ordonnans, Vejriagttager, Lejr-sportsmand og Pioner.

Med spejderhilsen  
Torben.



5. Odense, Sct. Georgs Trop: Skm Henning Esmann Jensen, Sp Jørgen Rude. — 1. Bispebjerg Trop: Skm Ernst Chr. Nesgaard, pf Erik Jørgen Jensen, pa Leif Kranholm Jørgensen, pf Alfred Mejer, Skm Mogens Madsen. — 1. Broager Trop: Pf Svend Aage Fedders. — 1. Søborg Trop: Preben Perlitz, Kjeld Kjøge, Mogens Carlsen. — 1. Nyboder Trop: Alex Nielsen. — 1. Charlottenlund Trop: Pf Niels Jørgen Schou, pf Ole Breidahl.



1. Grøndalsvænge Trop: Skm Knud Larsen. — Balders Trop: Pf Niels Kjeld Nielsen. — Ulf Jarls Trop: Pf Axel Bergqvist. — 1. Charlottenlund Trop: Pf Ole Nielsen. — 1. Nyboder Trop: Per Jespersen.

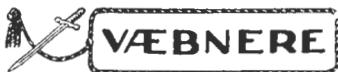


60 km:

Svend Estridsens Trop: Skm Preben Bak Andersen, pf Jørgen Bager Laursen, pf Frode Sørensen. — Dyssegården Trop: Pf Arne Jensen, pa Kjeld Selmer Pedersen. — 1. Valdemar Sejrs Trop: Pf Jørgen Olsen, pf Morten Worm, Erik Thøgersen, Jørn Mørk, Per Mørk. — Toke Trop: Elmar Moesgaard, pf Oluf Jensen, pa

Jørn Rasmussen, sp Theodor Jensen, sp Olaf Larsen.

100 km:  
Laksetroppen: Erling Ethelberg.



Oberst Læssøes Trop: Pf Hugo Maltarp, Erik Rasmussen. — 5. Odense, Sct. Georgs Trop: Sp Anders Jungersen. — Balders Trop: Peter Mulvad Jensen. — 1. Rudkøbing Trop: Per Leth Møller. — 5. Århus Trop: Pf Niels Jørgen Sørensen, pf Ole Fanger, Tage Jensen, Jørn Rasmussen, Willy Kristensen. — Ulf Jarls Trop: Pf Ib Harslev, pa Jens Christensen, Svend Clausen. — Dyssegården Trop: Pf. Lasse Byrge Sørensen. — 1. Langesø Trop: Skm Jørgen Pedersen. — Thøger Larsens Trop: Ole Kallesøe. — Laksetroppen: Hans Jørgen Larsen. — 1. Bispebjerg Trop: Skm Ernst Chr. Nesgaard, pf Erik Jørgen Jensen, pa Leif Kranholm Jørgensen. — 1. Broager Trop: Pf Svend Aage Fedders, pf Jørn Heine Jensen. — 2. Holte Trop: Ib Larsen, Jens Møller, Poul Fyhn, Leo Emkjær, Ulf Smith, Bent Christensen, John Loddrup, Oluf Poulsen. — 1. Søborg Trop: Preben Perlitz, Kjeld Kjøge, Mogens Carlsen. — 1. Bøgild Trop: Henri Dinesen, Thomas Schmidt. — Toke Trop: Aage Flohr Sørensen. — 1. Nyboder Trop: Walther Gehrs, Alex Nielsen, Erling Ortmann. — 1. Charlottenlund Trop: Pa John Duus Kristensen.

<b>Spejder-økser</b> Samme kvalitet og fabrikat som før krigen, med buet skaft ..... <b>7,25</b> Læder-skeder 3,50	»Billy-can« Det uundværlige enkeltmandskogekar for skovmænd og større spejdere <b>9,85</b>	<b>Rygsækposer</b> af gummilærred, anvendelig til toiletsager, pudsegrejer, spisegrejer m. m. <b>0,85</b>
<b>Spisebestik</b> aluminium og rustfrit stål til at sætte sammen.. <b>6,50</b> Helt af rustfrit stål <b>9,85</b>	<b>Træbægre</b> norsk model, til at hænge i bæltet, lyst birketræ <b>2,75</b> Navn ind-brændes <b>0,25</b>	<b>Smørdaaser</b> aluminium med glas og skruelåg ..... <b>2,75</b>
<b>Skuldertasker</b> vandtæt, khakifarvet sejldug med brede gjordremme ..... <b>9,60</b> påmalet spejderlilje ekstra kr. <b>1,00</b>	<b>Ulvetasker</b> svært vandtæt gummilærred, til madpakken og sodavandsflasken ..... <b>5,85</b>	<b>Bæltetasker</b> gråt lærrød. Praktisk til madpakken til søndags-turen ..... <b>0,85</b>
<b>Kortasker</b> lædertaske med to kvadrede celloloidruder og læderrem ..... <b>7,85</b>	<b>Nødhjælpsposer</b> gummilærredsposer med forbindinger, hefteplaster, vaselin, kloramintabletter m. m. <b>5,50</b> Alle forbindssager til supplering kan fås	<b>Toiletetuier</b> gummilærredshylster med tandbørste, pasta, sæbehylster, spejl og kam <b>6,75</b>

# DET DANSKE SPEJDERKORPS DEPOT

**Spejdernes Magasin**  
Redaktør: cand. mag. Torben Wolff  
Slotsvej 34, Charlottenlund.  
**Spejdersport**  
Redaktør: cand. mag. Svend Ranvig,  
Søgade 3, Sørs.

Nørre Farimagsgade 39  
København K., Tlf. Palæ 4526  
Eksp. Kl. 9-17½, Fredag 9-18, Lørdag 9-14  
Odense: Klostervej 19  
Aarhus: Østergade 26  
Depotet er Korpsets egen Forretning og  
giver Bonus til Korpsets Afdelinger

**Korpskontor**  
Fiolstræde 19, København K., Telefon  
PAlæ 5711. Kontorid Kl. 8-16, Lør-  
dag Kl. 8-12. Giro 2284  
**Begge Blades Ekspedition**  
Korpskontoret