

Grethe Sjöbeck's scrapbøger 1950 – 1967

Indledning

Scrapbøgerne er i 2010 givet til Foreningen Danske Flyvere af Jørgen Fritze.

Grethe Sjöbeck var sekretær for Helge Smith, som var stabslæge i Flyvevåbnet. De holdt til i barakkerne på Tagensvej, som dengang blev betegnet som Flyvemedicinsk Laboratorium. Det var dengang et rent militært foretagende. Det var først senere, at det blev slået sammen med den civile del (som behøvede den militære kompetence), og blev til Flyvemedicinsk Klinik.

Scrapbøgerne kom i Jørgen Fritze's besiddelse, da man flyttede til de nyere bygninger ved rigshospitalet. De var egentlig på vej i en container, men Jørgen Fritze nåede lige at få fingrene i dem. Han har derefter opbevaret dem i mange år - faldt over dem igen, da han flyttede fra hus til lejlighed. Han syntes derfor, at de burde komme flere til gode, og overdragede dem derfor til Danske Flyvere, så eftertiden også kan få fornøjelse af dem.

Originalerne opbevares i Foreningen Danske Flyveres sekretariat.

Birksted Vaabnets Stabschef

Indstillet af Regeringen til Kongen i Gaar sammen med den nye Forsvarschef, Kontreadmiral E. Qvistgaard

Sandsynlig Departementschef i Forsvarsministeriet
Direktør Erik Lindgren, Varedirektoratet —
General Erik Møller eller Oberst Nordentoft
Chef for Forsvarsstaben

14/6-50

Regeringen har paa et Møde i Gaar som bebudet besluttet at indstille til Kongen, at Kontreadmiral E. Qvistgaard udnævnes til Forsvarschef. Efter sikkert Forlydende indstilledes yderligere, at Generalmajor Christian Førslev udnævnes til Chef for Flyvevaabnet med Oberstløjtnant K. Birksted som Chef for Flyvestaben.

General Gørtz og Viceadmiral Vedel fortsætter som Chefer for henholdsvis Hæren og Søværnet. Der blev ikke foretaget nogen Indstilling til Embederne som Chef for Forsvarsstaben og som Departementschef i det nye Forsvarsministerium. To Navne er fremme som Favoritter til Forsvarsstabschef, nemlig Generalmajor Erik Møller og Chefen for Efterretningstjenesten, Oberst Johan Nordentoft. Som Departementschef emne samler Interessen sig om Direktør Erik Lindgren, Lederen af Direktoratet for Vareforsyning.

Den kommende Forsvarschef

Kontreadmiral E. Qvistgaard, hvis Udnævnelse til Forsvarschef for de i den nye Forsvarsordning fastsatte tre Aar kan ventes en af de første Dage, har siden Efteraaret i Fjor ledet den Delegation i Washington, som paa Danmarks Vegne har ført Forhandlingerne i Forbindelse med Atlantpagten. Kontreadmiralen er Præstesøn, 52 Aar gammel og født i Rorup. Han blev Sekondløjtnant 1919, Premierløjtnant 1920, Kaptajn 1928, Orlogskaptajn 1937, Kommandørkaptajn 1945, Kommandør 1948 og Kontreadmiral 1949. Han har været Ubaadschef i to Perioder, Adjudant hos Kong Christian X fra 1938 til 1945 og siden 1946 Marine- og Luftattaché i London, indtil han i Fjor udnævntes til Leder af Atlant-Delegationen i Washington. Hans maritime Praksis omfatter desuden Posten som Chef for en Torpedobaadsgruppe og som Forstander for Undervandsbaadsskolen for Søofficerer.

Den nye Forsvarschef har nære Forbindelser inden for de Officierskredse, der staar i Spidsen for Koordineringen af Atlantstaternes Forsvarsstyrker, og forener organisatoriske Evner og tjenstlig Myndighed med personlig Elskværdighed.

Flyvevaabnets nye Ledelse

Den i Foraaret vedtagne fremtidige danske Forsvarsordning opretter et selvstændigt Flyvevaabnet sidestillet med Hær og Flaade. Den forestaaende Udnævnelse af Generalmajor Førslev til Chef for Vaabnet og Oberstløjtnant Kaj Birksted til Chef for Flyvestaben vil gøre Ende paa megen Spænding i alle forsvarsinteresserede Kredse. Den betragtes ligesom Admiral Qvistgaards Udnæv-

nelse til Forsvarschef — som et baade godt og lykkeligt Valg.

Generalmajor Førslev, 59 Aar gammel, er Gaardmandssøn fra Førslev. Han blev Premierløjtnant i Artilleriet 1914, søgte ind til Hærens Luftstyrker i 1918, uddannedes i Frankrig som Flyveingeniør, blev efter Hjemkomsten til Danmark Chef for Flyveskolen og 1931 Chef for Hærens Flyvertropper. 1946 udnævntes



Kontreadmiral E. Qvistgaard

han til Generalmajor og Militærattaché i Washington, hvor han har ført Detailforhandlingerne om de amerikanske Vaabenleverancer til Danmark.

Oberstløjtnant Kaj Birksteds militære Rang er ikke dansk, men norsk. I Danmark er han Flyverløjtnant af Reserven. Den forestaaende Udnævnelse til Stabschef vil imidlertid raade Bod paa Misforholdet mellem Charge og Embede. Oberstløjtnants-rangen fik den danske Officer, der kun er 35 Aar gammel, københavnsk Købmandssøn, for sin Indsats i de norske Luftstyrker under Krigen. Efter Krigen har han været luftmilitær Raadgiver i Krigs- og Marine-ministerierne og desuden udfoldet en omfattende militær Forfattervirksomhed med indgaaende og meget værdsatte Vurderinger af dansk Forsvars Muligheder under en eventuel fremtidig Krig. Det var paa Forhaand givet, at han vilde faa en betydningsfuld Stilling ved Opbygningen af Danmarks nye Flyvevaabnet.

Medens der hidtil har bestaaet selvstændige Ministerier for Hær og Flaade — Krigsministeriet og Marineministeriet — med militære Direktører, men under en fælles Forsvars-

svarsstaben i Henhold til Forsvarsminister Rasmus Hansens Udtalelser under Forsvarsdebatten i Folketinget i Maj udgaa fra et af de to andre Vaaben. Generalmajor Erik Møller, 54 Aar, der har deltaget i alle tekniske Atlantforhandlinger, menes at være Favorit til Stillingen, men ogsaa Chefen for Hærens Efterretningstjeneste, Oberst Johan Nordentoft, 59 Aar, nævnes i denne Forbindelse. Ogsaa denne Udnævnelse kan ventes i nær Fremtid.

Endelig ventes Kommandør Hans Nyholm, tidligere Chef for Kongeskibet »Dannebrog«, udnævnt til Chef for Kystflaaden som Efterfølger af den for kort Tid siden pludselig afdøde Kontreadmiral Bjørn Andersen. Tamo.



Oberstløjtnant K. Birksted



Generalmajor Førslev

minister, oprettes der nu et Forsvarsministerium som administrativt Organ for baade Hær, Flaade og Luftvaaben og med en civil Departementschef som Leder af de ministerielle Anliggender. Selv om Indstillingen til dette Embede endnu ikke er kommet over Drøftelsernes Stadium, anses det for nogenlunde sikkert, at den nye Departementschef bliver Varedirektoratets hidtidige Leder, Direktør Erik Lindgren, 49 Aar gammel. Hans Karriere har hidtil ligget paa de erhvervsøkonomiske Omraader. Han er født i København og har været knyttet til Statistisk Departement, Nationalbankens Valutakontor og Valutacentralen, inden han i 1940 blev Direktør for Direktoratet for Vareforsyning. Hans særlige Kvalifikation til Embedet som Departementschef i Forsvarsministeriet er hans Evner som Organisator — som han har vist i Vareforsyningsdirektoratet, og som Opbygningen af det nye civile Forsvarsdepartement vil stille store Krav til — og hans ofte tilkendegivne store Interesse for Forsvaret. Som Efterfølger i Direktoratets Chefstel nævnes Kontorcheferne i Handelsministeriet Krüger og Backhaus.

Da den nye Forsvarschef er taget fra Marinen, skal Chefen for For-

Flyverchefen, General Christian Førslev vilde have været Skolelærer, men det havde Boelsmanden ikke Raad til - En ubændig Kundskabstrang førte den 14-aarige Vogterdreng ind til en af de mest usædvanlige militære Løbebaner

Af Povl Westphall

Paa Torsdag flyver Militærat-tacheen i Washington, General-major Christian Førslev, tilbage til Amerika efter et Besøg i Danmark, som har bragt et nyt Vendepunkt i det usædvanlige Livsløb, der har været hans. I de kommende Maaned vil han afvikle sine Opgaver i Washington og nedlægge det Hjem, som han har haft i 4½ Aar i den amerikanske Regeringsby. Til Efteraaret vender han sammen med sin Hustru, Danmarks første Flyverske, Harriet Førslev tilbage til København, og den første Oktober overtager han Posten som Chef for Enheds-Flyvevaabnet. Avancementet til Værnschef betyder, at han bliver Generaløjntant og Excellence.

Christian Førslev, der nu er 59 Aar, stammer fra Sneslev Overdrev i Førslev Sogn. Faderen flyttede til Sludstrup Sogn ved Slagelse, i Bør-



Generaløjntant Christian Førslev.

neflokket, der var paa fem, var Christian Førslev den ældste, derfor maatte han tage fat i det daglige Arbejde. Det blev somme Tider til en Arbejdsdag paa 16 Timer i Drengenaarene fra han var 7 til 14, det var saadan, siger General Førslev, at jeg faktisk betragtede Skoletimerne som mine fritimer, og det var vel nok temmelig usædvanligt for en Dreng. Vi sidder i en tidlig Morgentime i General Førslevs Hotelværelse og taler om alt det, der former et Menneske. De meget kraftige Hænder, som Flyverchefen uafbrudt knuger og folder over sine Knæ, er Vidnesbyrd om fysisk Indsats. Man mærker, at han holder af Minderne fra Dreng- og Ungdomstiden og navnlig af de meget faa Mennesker, der

var med til at skabe Baggrunden for hans Personlighed. Der staar megen Sympati omkring General Førslev, hans umaadelige Viden, hans Taktfuldhed og aabne menneskelige Fremtræden værdsættes paa en saadan Maade, at der længe før Afgørelsen faldt var Enighed om, at han var den, der havde de bedste Forudsætninger for at formidle Sammensmeltningen af Marine og Hær til eet Flyvevaaben. Men hvordan gaar det nu til, at en Bondedreng gør en saadan Karriere? Er det Hjemmet, der lægger Grundstenen?

Det mener General Førslev. - Jeg vil ikke sige, at vort Hjem var fattigt, men det var uhyre nøjsomt. Far gjorde engang sin Indtægt op efter, hvad han kunde have faaet for Stedet, og han kom til det Resultat, at hans Indtægt laa paa 6-700 Kroner om Aaret. En Boelsmand tjente jo ikke Alverden.

- Er De af ren Bondeslægt? - Nej, Mor var Københavner. Hendes Far var Modellør ved Holmen, ja, Modelmester, en befroet Post, som krævede stor faglig Dygtighed

- Ved De, hvordan det gik til, at en Københavnerpige blev Boelsmandskone?

- Ikke rigtigt, men det blev et godt Hjem

- De gik i Landsbyskole?

- Ja, i Sludstrup, der var een Lærer og store og lille Klasse. De smaa Børn gik i Skole to Dage om Ugen i Vinterhalvaaret og og fire Dage om Ugen i Sommer-tiden, de større Børn gik 4 Dage om Ugen i Vinterperioden, om Sommeren kun 2 Dage, fordi de skulde hjælpe til hjemme i Bedriften.

- Vilde De gaa Militærvejen allerede som Dreng?

- Nej, da jeg var fjorten vilde jeg helst være Skolelærer. Vor Lærer, han hed Michelsen, og mange midaldrende Landmænd vil kende og respektere hans navn, fik umaadelig stor Indflydelse paa mig. Han var en moderne indstillet Mand med uhyre Fremdrift. Han drev sin lille Skolelod ved Siden af Lærergerningen. Det lykkedes ham at tiltrække værdifulde Roesorter, den mest kendte er 'Sludstrup Barres', den blev umaadelig eftertragtet, og han solgte et Aar Frø for 12,000 Kr. Den Mand blev mit store Ideal, han havde Fantasi og Evne til at skabe noget, han paavirkede mig meget stærkt. Men min Far kunde ikke tilvejebringe Midlerne til en Læreruddannelse, saa jeg maatte opgive Drømmen om at komme til Studierne.

- Var De dygtig i Skolen? - Jeg tror, jeg var Nr. 1 i de sidste Aar. Jeg fik en Del Specialundervisning af Lærer Michelsen og hans Datter det er jeg taknemlig for den Dag i Dag. Det var navnlig i Botanik, Zoologi og Fysik, og det var i den Tid, Tankerne om at blive Lærer modnedes i mig, men det gik altsaa ikke.

- Hvornaar blev De knyttet til Militæret?

14-aarig med Sabel og Gevær

- Som 14-aarig. Vi saa en Udvej i, at jeg maaske kunde komme ind paa Elevskolen gratis og derigennem skaffe mig Uddannelse. Mors Søster var gift med Stabssergent Folkenberg ved Ingeniørtropperne, og Mors Bror havde gaaet paa Elevskolen. Denne Institution var en Forskole, oprettet af Frederik VI, den var faktisk en Rest fra den hvervede Hærs Dage. I 1905 søgte jeg ind, vi var 200 Drengene, der søgte, og 20 kunde blive antaget. Det lykkedes for mig, jeg bestod Prøverne, flyttede ind paa Frederiksberg Slot og blev som 14-aarig udrustet med Gevær og Sabel. En stor Del af Eleverne fra denne Skole gik videre som Officerer, jeg kan nævne Generalmajorerne Balle, Møller og Knudsen, og blandt de endnu tjenstgørende er der Officerer som Stabsintendant Tamboe, Krigsministeriet, og Oberst Prebensen.

- Hvem var Drengene paa Elevskolen? - De kom hovedsagelig fra Hjem med beskedne Indtægter.

- Det var faktisk Trangen til at skaffe Kundskaber, der førte Dem ind i Militæret?

- Ja, saadan var det. Efter Elevskolen kom jeg til Ingeniørtropperne, blev Sergent ved Ingeniørerne og læste paa et privat Kursus ved Hjælp af pekuniære Midler fra en Slægtning og naaede frem til Adgangsprøven til Officersskolen i Vinteren 1911-12. Jeg læste kun et halvt Aar, gik op og klarede Prøverne. Fra Officersskolen valgte jeg Artilleriet. To Aar var jeg ved Kystartilleriet og to Aar ved Feltartilleriet. I Februar 1918 meldte jeg mig ved Hærens Flyveskole.

Göring blev spurgt

- Det var ikke den sportslige Side, der tiltrak mig, jeg havde tænkt mig at søge Generalstabsuddannelse og mente, at det nye Vaaben vilde faa saa stor Interesse og Betydning, at det var der, jeg maatte forsøge en Indsats - - og saa blev jeg hængende. Det er underligt i Dag at tænke paa, at langt det store Flertal af Officerer fra Flyveskolen er døde, jeg tænker paa Folk som Hammelev, Kofoed-Jensen, Flor Jacobsen, Stockfleth og Riise, blot for at nævne nogle af de mange, der faldt ...

- Hvad skete der med Drømmen om en Lærer-Karriere?

- Den bristede totalt og forsvandt, hele min Interesse blev overført til Officersgerningen. For Restenskedet det, at kort efter, at jeg havde faaet min Flyveruddannelse, blev der nedsat en Kommission til at undersøge Aarsagerne til de mange Flyveulykker. Formanden var Professor Hannover fra Polyteknisk Læreanstalt, fremragende Teknikere var Medlemmer, og udenlandske Sagkyndige blev tilkaldt. Udlændinge, der opholdt sig her i Landet, blev ogsaa spurgt. En af dem var en senere temmelig bekendt Mand, Hermann Göring, som gav sit Bidrag ... et Bekendtskab, jeg dog ikke senere dyrkede, men denne Undersøgelse førte til, at mange danske Flyvere blev sendt til Udlandet for at studere, deriblandt Botved, Biarkov, C. C. Larsen, Herschend, Erlind og Sætter Lassen.

Jeg blev sendt paa et to-aarigt Ingeniørkursus til Frankrig paa 'Ecole supérieure d'aéronautique et de construction mécanique' i Paris. Jeg bad om at maatte springe det første Aar over og tog min Afgangseksamen paa eet Aar, og jeg søgte derefter Krigsministeriet om Lov til at gøre Tjeneste andre Steder i Frankrig ved Flyvevaabnets tekniske Afdeling, Skydeskolen, Luftværnsartilleriet og Skolen for motordrevet Materiel.

- Hvorfra havde De Deres franske Kundskaber?

- Vi lærte Fransk paa Officersskolen, og desuden havde jeg taget ekstra Undervisning, saa under Opholdet i Frankrig blev jeg tilstrækkelig dygtig til at kunne tage Translatøreksamen i Fransk ...

- De blev Flyveskolechef i 1926?

- Ja, efter at Chefen, Kofoed-Jensen, var forulykket. I Mellemtiden var der sket det, at Flyverkorpsset var

Vogterdrengen, der blev Excellence og Generaløjntant

blev oprettet efter Hærloven af 1922, med Oberst J. P. Koch som Chef. Han er maaske det Menneske, jeg har sat højest af alle, jeg har mødt. Han var det mest udprægede Mandfolk og den mest retliniede Karakter, jeg har truffet...

Da han døde, blev Generalmajor H. O. Hansen Chef, og da han i 1931 blev Chef for 15. Bataillon, blev jeg Chef. Det var kort før den nye Hærlov af 1932, som oprettede Hærens Flyvertropper, der nu synger paa sit sidste Vers. Der fulgte en lang Række gode Arbejdsaar op til Krigen, hvor vi efter bedste Evne med beskedne Midler søgte at bygge Flyvertropperne op...

Aarene i U.S.A.

— Saa kom den stille Tid?

— Ja, jeg var i Værløse om Morgenen den 9. April. Vi havde ikke faaet Lov til at flytte vore Maskiner til Mobiliseringspladserne af politiske Grunde. Vi vidste, at noget var i Gære, men ikke rigtigt hvad, derfor søgte vi at faa Lov til at flytte Materiellet, men der var Forbud mod Troppeskydninger.

— Hvad lavede De under Krigen?

— Jeg var ingenting. Jeg havde faaet Ordre til ikke at deltage i Modstandsbevægelsen. Jeg har kun overtraadt denne Ordre faa Gange, naar jeg holdt Vagt for min Kone, mens hun arbejdede med en Radio fra en Villa oppe paa Kysten. Jeg er klar over, at det var dumt af mig, for hvis vi var blevet fanget, vilde Tyskerne have lagt mere i det, end der egentlig var...

— Var De glad for at komme til Amerika efter Krigen?

— Jeg var ikke glad for at blive afsat fra min Stilling, men jeg var glad for Amerika og glad for min Opgave derovre. Det har været lærerige Aar, som har givet mig Indsigt i mange Ting, og det har først og fremmest betydet, at jeg har faaet Kendskab til Amerikanerne. Jeg sætter dem meget højt. Jeg har ikke blot mødt megen Elskværdighed og Venlighed derovre, men ogsaa megen Idealisme og Hjælpsomhed.

Vi Danske er ofte tilbøjelige til at tale om, at Amerikanerne mangler Kultur, og at de kun interesserer sig for Materialisme, men jeg har mødt ikke saa lidt Idealisme blandt Amerikanerne. Man hører ikke saa megen Tale om Kultur som herhjemme. Man har det Indtryk, at mange Danske lærer sig lidt om Kunst og Kultur for at kunne tale med om det, den Slags Snobberi finder man ikke i Amerika. Hvis en Amerikaner taler om Kunst, saa er det fordi han virkelig ved noget om det og interesserer sig for det.

Hver Mand et klart Ansvar

— Hvad er Forklaringen paa, at De svigtede Jorden?

— Jeg nærer en dyb Interesse for Naturen, men jeg saa ikke for mig en Fremtid med det meget haarde Arbejde paa Landet, og de beskedne Kaar...

— Har De søgt andet og mere end beskedne Kaar i Livet?

— Jeg har aldrig søgt Rigdom, saa havde jeg ikke valgt at blive Officer.

jeg har søgt en Tilværelse, bygget paa Interesse for Opgaverne, og det har jeg været saa lykkelig at opnaa. Jeg fik rigeligt af det haarde Slid med Jorden i de 7 Aar, jeg hjalp Far hjemme paa Gaarden. Far lever endnu, han er nogle og firs og er naturligvis glad for, at det er gaaet mig, som det er. Jeg skylder ham meget, han har altid været et levende interesseret Menneske, der læste meget, saa meget, som den haarde Arbejdsdag tillod ham. Han abonnerede paa „Frem“, havde Forstand paa mange Ting, kunde fortælle og forklare og var en god Kammerat.

— Hvorledes er den Indstilling, hvormed De nu gaar til Opgaven som Chef for Enheds-Flyvevaabnet?

— Det er en Selvfølge, at der maa gøres alt for at naa de bedste tekniske og militære Resultater i det forestaaende Arbejde, men det vigtigste af alt er, at give Personalet Arbejdsglæde, og jeg vil gøre alt for at bestrebe mig for at give hver Mand et Arbejdsfelt og et klart Ansvar... Jeg lægger Vægt paa den personlige Ansvarfølelses Vækst og Udvikling...

POVL WESTPHALL

Hele Marinens Flyvepersonel ventes at gaa over i det nye Flyvevaaben

Mellem de aktive Flyvere er 44 Officerer, hvoraf 16 er Søofficerer, der vælger Flyvevaabnet for Søværnet

Det ny Flyvevaaben skal, som omtalt før, oprettes ved Sammenlægning af Hærens Flyvertropper og Søværnets Flyvevæsen. Medens alt Personel af Hærens Flyvertropper automatisk gaar over i det nye Flyvevaaben, gælder der andre Regler for Personel af Søværnet med tilsvarende Uddannelse. En Del af Marineflyverne er, som bekendt, oprindelig Søofficerer og er senere uddannet som Flyvere. Men de har hidtil almindeligvis selv kunnet bestemme, om de vilde blive ved at tilhøre Flyvevæsenet eller eventuelt gaa tilbage til Skibene. Den ny Lov gør imidlertid Ende paa dette, eftersom den bestemmer, at det paagældende Personel — og det gælder baade Flyvere og Teknikere — senest inden to Maanedre efter Lovens Ikrafttræden kan fremsætte Ønske om at overgaa til Flyvevaabnet.

Der er altsaa lidt Tid endnu, inden Personellet behøver at træffe det Valg, der for den enkelte bliver afgørende for hans fremtidige militære Bane. Men saa vidt det er oplyst overfor Berlingske Tidende, vil Udfaldet ganske sikkert blive, at hele Søværnets Flyvepersonel gaar over i Flyvevaabnet. Der er dog det at bemærke, at et ikke ringe Antal baade Flyvere og Teknikere skal over i Flyvevaabnet, for de ikke har noget Valg. Det drejer sig om yngre Personel, der er antaget efter Krigen, og som kontraktligt har forpligtet sig til at gaa ind i et selvstændigt Flyvevaaben, hvis et saadant skulle blive oprettet. Det bør dog tilføjes, at hvis det paagældende Personel havde kunnet vælge, vil alle uden Tvivl have meldt sig til Flyvetjenesten med det samme. Det er Flyvevæsenet, der har givet dem deres Uddannelse, og det er denne Gren af Søværnet, de tilhører.

44 aktive Flyvere, alle Officerer, formodes at gaa over. Mellem dem er 16 Flyvere, der har tilhørt Søværnet fra deres Kadetdage, og som altsaa nu tager Afsked med Flaaden. Blandt dem er 1 Kommandør, 5 Orlogskaptajner, 4 Kaptajnøjtnanter og 4 Søjtnanter. For det tekniske Personels Vedkommende gælder det,

at 73 ældre Teknikere ogsaa kan vælge. Vistnok samtlige 73 vil være med i det ny Flyvevaabens faste Stab. Af andet Personel kan nævnes Administrationspersonel og Kontorpersonel samt fem Ingeniører, deraf to faste.

Den ny Flyverchef, General Førslevs Udnævnelse gælder fra 1. Oktober, men man gaar ud fra, at der inden dette Tidspunkt vil blive foretaget Forberedelser til Oprettelse af Flyvevaabnet. Lovens Paragraf 21 bestemmer, at Forsvarsministeren kan fastsætte saadanne midlertidige organisatoriske Bestemmelser for Flyvevaabnet, som dets Opbygning maatte gøre paakrævet. For Personellets Vedkommende skal Ministeren iøvrigt træffe Bestemmelse om dets Indordning i en fælles Rækkefølge. Indtil en endelig Personelordning kan fastsættes, skal dog enhver bevare den Gradsbetegnelse, som anvendes i det Værn, han hidtil har tilhørt. H.

»Han blev Flyver«

»Folk og Værns Filmtjeneste har faaet lavet en Kortfilm »Han blev Flyver«, og i Morgen vises den for en indbudt Kreds i Filmtjenestens Lokaler i Kastellet. Filmen, der spiller ca. 10 Minutter, fortæller om en ung Mand, der faar Menneskets Aartusinders gamle Drøm om at flyve opfyldt ved at melde sig til Flyvertropperne. Inden for denne Ramme vises den militære Flyveruddannelse gennem alle Stadier fra K.Z.-Maskinen til den nye Jetjager.

★



Genopbygningen af Danmarks luftforsvar kræver raske, unge mænd

- En samtale med chefen
for hærens og søværnets
flyveskole,

oberst C. C. Larsen

Ved Per Nielsen.

DET danske luftvåben startede i al beskedenhed og har i grunden aldrig haft midler og lejlighed til at udvikles helt. Imidlertid er man nu nået til forståelse af luftvåbnets betydning i et moderne forsvar, og genopbygningen er i fuld gang. Men at genopbygge et så godt som helt nyt luftvåben kræver et stort forberedende arbejde. Det største problem er vel nok at skaffe kvalificeret mandskab — ikke mindst flyvere, og dette arbejde, for at vi kan udfylde tomrummet fra krigsårene, er allerede i fuld gang på hærens og søværnets flyveskole.

Den 9. maj i år påbegyndes et nyt kursus, og vi har i den anledning aflagt et besøg hos chefen for skolen, oberst C. C. Larsen, i Værløse.

»Det er unge mænd med fremdrift, vi har brug for.«

— Skal man have taget en eller anden eksamen for at komme i betragtning?

— Det er ikke strengt nødvendigt, svarer obersten. Enhver ung mand mellem 18 og 21 år har chancen. Selvfølgelig er det en fordel at have en eksamen svarende mindst til realeksamen, men hvis en mand kan dokumentere, at han har suppleret sin folkeskoleuddannelse på en eller anden måde, kan han også komme i betragtning. Det vi først og fremmest lægger vægt på er, at han har gjort noget for yderligere at dygtiggøre sig. Har vist, at der er fremdrift i ham.

— Kan man også søge ind uden først at have aftjent sin værnepligt?

— Det kan man udmærket, og de, der ikke har det, får endvidere den fordel, at de aftjener værnepligten under uddannelsen på flyveskolen. Derfor er der heller ikke noget i vejen for, at de værnepligtige, der for tiden er til uddannelse ved andre våbenarter melder sig.

— Hvordan foregår så uddannelsen?

— På hærens og søværnets flyveskole, der oprettedes 1. maj 1948, har vi tilrettelagt undervisningen således, at der startes med 2 elementærkursus på Aunø, der ligger ved kysten mellem Næstved og Vordingborg, hvorpå følger et overgangskursus på 6 måneder i Karup. På

elementærkursuset's 1. del bruges de første 6 uger til almindelig militær træning, hvorpå man tager fat på det teoretiske i 2 måneder. Kursuset's 2. del, der varer i tre måneder, består såvel af teori som af flyvning. Efter dette udnævnes aspiranterne til flyvekadetter, og efter afslutningen af den første samlede undervisning — ca. 15 måneder — udnævnes alle beståede til flyverløjtnanter af reserven.

Gamle erfarne flyvere som lærere.

— Hvilke maskiner bruger man under uddannelsen?

— På elementærkursuset anvendes de danske typer KZ-II og KZ-VII, medens man senere hen bruger både Harvard-, Spitfire- og Oxfordmaskiner. Og jeg kan fortælle, at det udelukkende er gamle erfarne flyvere, der virker som lærere og instruktører.

— Hvordan lønner man så?

— Hvis man allerede har en grad i hæren eller søværnet, aflønnes man stadig efter denne, medens lønnen for civile i aspiranttiden er 2 kr. om dagen samt fri uniform, kost og logi. Efter udnævnelsen til kadetter er lønnen ca. 100 kr. om måneden + fri uniform, kost og logi. Men forøvrigt kan jeg angående dette og andre spørgsmål henvise til vor annonce i dagspressen.

En karriere i det kommende luftvåben.

— Hvorledes er saa fremtidsudsigterne?

— Rammen om det danske luftvåben er jo endnu ikke fast afstukket, men det er min overbevisning, at enhver har chancen for at blive fast officer og skabe sig en karriere. Det afhænger ganske af de unge mennesker selv, hvor meget de vil blive til, og at det er en interessant opgave, de går ind til, behøver jeg vist ikke at fortælle.

Der er altså brug for raske unge mænd, der kan og vil gøre en indsats for at bestride opgaverne i det kommende danske luftvåben, og hvis fremtiden holder, hvad de sidste par år har lovet, vil der vente dem store opgaver og gode betingelser for en frisk og betydningsfuld gerning.

Officielt



FLYVESKOLEN.

Den 13/11 1950 begynder nyt kursus til uddannelse af

FLYVERE.

1. Ansøgningsbetingelser:

For Optagelse paa Kursus kræves:
— Alder den 13/11 1950 mellem 18 og 22 Aar;
— mindst Realeksamen eller anden Uddannelse, der kan ligestilles hermed, f. Eks. Folkeskole med supplerende Uddannelse,
— dansk Indfødsret og straffri Vandel,
— Lægeattest, der godtgør, at Ansøgeren har fuld Synsstyrke (6/6) paa begge Øjne og ikke er farveblind.

Ansøgere, der endnu ikke har aftjent Værnepligt, kan aftjene denne samtidig med Uddannelsen (jfr. Punkt 2).

2. Uddannelsen:

Ansøgere, der kommer i Betragtning, vil senest den 12/9 blive tilsagt til Specialundersøgelser ved Flyveskolen omfattende Lægeundersøgelser samt særlige fysiologiske, psykologiske og psykotekniske Prøver. Under Undersøgelserne, der paaregnes at vare 3—6 Dage, indkvarteres og forplejes de paagældende ved Flyveskolens Foranstaltning. Ansøgere, der ikke forretter Tjeneste ved en militær Afdeling, betaler selv Rejseudgifterne.

I øvrigt foregaar Uddannelse efter følgende Retningslinier:

- militær Forskole,
 - elementær Flyveruddannelse (Flyvning og Teori),
 - fortsat Uddannelse (Flyvning og Teori), ialt ca. 16—18 Maaneder.
- Aspiranter, der under Uddannelsen viser sig uegnede, kan efter Ønske, og for saa vidt de er udskrevet til Militærtjeneste paa Sessionen, enten hjemsendes, i dette Tilfælde vil den forrettede Tjeneste ved Flyveskolen ikke kunne betragtes som en Del af den dem paahvilede normale Værnepligt, eller antages til fortsat frivillig Tjeneste ved en Afdeling under Flyvevaabnet. Efter ialt 12 Maaneders Tjeneste betragtes den paagældende som havende aftjent den første samlede Uddannelse (Rekrutuddannelsen). Under den fortsatte frivillige Tjeneste lønnes de paagældende som Menige.
- Ikke sessionsbehandlede hjemsendes.
Aspiranter, som viser sig uegnede til Uddannelsen, afgaar til deres Stamafdeling til videre Uddannelse, saafremt de ved Antagelsen forrettede Tjeneste ved en militær Afdeling, medens Aspiranter, der har aftjent deres Værnepligt, hjemsendes.

3. Aflønning m. v.:

Ansøgere, der optages paa Kursus, indkaldes som Flyverkadetaspiranter, der lønnes med 2,00 Kr. om Dagen, fri Mundering, Kost og Logi.

Efter Afslutning af Elementæruddannelsen udnævnes bestaaede Aspiranter til Flyverkadetter, der lønnes med ca. 100,00 Kr. maanedlig samt fri Mundering, Kost og Logi.

Militært Personel beholder deres militære Grader og Lønninger, forsaavidt disse er højere end Flyverkadetaspiranters eller Flyverkadetters.

Efter Afslutning af den fortsatte Uddannelse udnævnes alle bestaaede til Flyverløjtnanter II af Reserven, der f. T. lønnes med ca. 900,00 Kr. maanedlig, inklusive Tillæg.

Haandskrevne Ansøgninger (Ansøgningsskemaer anvendes ikke) om Optagelse paa Elementærkursus 1950—II sendes til: Hærens og Søværnets Flyveskole, Postadresse: Værløselejren, snarest og senest den 19/8 1950. Tjenstgørende eller hjemsendt militært Personel fremsender Ansøgningen gennem deres Stamafdeling og vedkommende Regiment, for Søværnets Vedkommende gennem de Myndigheder, der fører Stamrullen for det paagældende Personel. De nævnte Myndigheder sender Ansøgningerne direkte til Hærens og Søværnets Flyveskole.

Ansøgningerne skal bilægges bekræftet Afskrift af Eksamensbeviser, Beviser for anden civil Uddannelse samt Lægeattest (jfr. Kravene for Optagelse). Ansøgningsbilag returneres ikke.

Ansøgere skal, saafremt de findes egnede:

- erklære sig indforstået med at blive overført til Flyvevaabnet og underkaste sig de for dette gældende Tjenestevilkår, samt
- forpligte sig til at gøre Tjeneste her i 5 Aar fra Elementærkursus' Begyndelse.

Nærmere Oplysninger om Tjenestevilkår m. v. kan faas ved personlig eller skriftlig Henvendelse til

HÆRENS OG SØVÆRNETS FLYVESKOLE
VÆRLØSELEJREN

Kun 250 vilde
være Jet-Piloter

Fortsat Nedgang i Antallet af Ansøgere til Flyvevaabnet — men bedre Kvalitet, siger Oberst C. C. Larsen

Ansøgningsfristen for det nye Hold af Flyve-Elever til Luftvaabnet er nu udløbet. Der har kun meldt sig 250 Mand, som mener at opfylde de stillede Krav, og som ønsker at gennemgaa Forprøverne for at faa Chansen for at blive Jet-Piloter.

— Antallet af Ansøgere er mindre end de sidste Gange, siger Chefen for Flyveskolen Oberst C. C. Larsen, men er Antallet blandt dem, vi kan foretage Udvælgelsen imellem blevet mindre, er Kvaliteten til Gengæld blevet bedre. Der er ikke mere saa mange uden Uddannelse, der søger ind som Officer ved Flyvevaabnet.

— Tager De det mindre Antal Ansøgere som Udtryk for svigtende Flyveinteresse hos de Unge?

— Nej, absolut ikke, men man maa huske paa, at vi trawler blandt de unge to Gange om Aaret, og det er jo et lille Land.

— Naar man faar færre at vælge imellem, slækker man saa Kravene?

— Det er udelukket, vi kan ikke gaa ned i Kvalitet, og vi kan ikke lempe paa de Krav, der nødvendigvis maa stilles.

— Hvordan med Holdet, der er under Træning paa Aunø?

— Det er paa 60 Mand, og Eksamen afsluttes med denne Uge.

pw.



Oberst
C. C. Larsen

Det nye Flyvevaabens
Genopbygning

Forsvarsminister Rasm. Hansen har bestemt, at Oberstløjtnant H. J. Pagh, Kaptajn E. C. T. Jensen, Orlogskaptajnerne Grønbech og Ramberg samt Kontorchef E. P. Christensen skal stilles til Raadighed for Oberstløjtnant Birksted ved Flyvevaabnets Genopbygning.

Birksted bemyndiges samtidig til i fornødent Omfang at forhandle direkte med militære og civile Myndigheder i alle Sager, hvor det maa anses for paakrævet af Hensyn til en forsvarlig og saglig Løsning af Problemerne. Bemyndigelsen omfatter dog ikke Tilladelse til Iværksættelse af Projekteringsarbejder uden forud indhentet Bemyndigelse fra Ministeren.

— Kommandør Ramlau-Hansen er tillagt Grad som Kontreadmiral under Tjenesten som Formand for den danske Delegation i den nordatlantiske Planlægningsgruppe. Kommandørkaptajn Jegstrup er paa samme Maade udnævnt til Kommandør.

H.

dramatisk forsøg 4 km oppe

Marineflyvernes chef, kommandør Erik Rasmussen, har ved frygtløs flyvning opklaret Langelinie-katastrofen

Hvad han oplevede: Ved lydets hastighed nægter luften at bære flyvemaskinen og den styrter hjælpeløs mod jorden

Den frygtelige flyvekatastrofe ved Langelinje, som kastede en tung skygge over fjerde maj-dagens festligheder, er nu fuldstændig opklaret. Forsvarsminister Rasmus Hansen udsendte i aftes en kortfattet redegørelse om de særdeles grundige undersøgelser, der er foretaget af marinens flyvevæsen i forbindelse med søværnets auditor, og det hedder heri:

Hans sidste manøvre



Kommandør Erik Rasmussen.

Efter dykningen til den sidste indflyvning til Langelinie har luftfartøjet naaet en hastighed, som har bragt det ind i det for den paagældende luftfartøjstype gældende kritiske hastighedsomraade med det resultat, at luftfartøjet ved overgangen til rygflyvning har faaet en ikke tilsigtet kursændring, som har bragt det ind over Langelinie-kajen i meget lav højde.

Som følge af den store hastighed og de særlige forhold, der her gør

sig gældende, og den lave højde, har det herefter været umuligt for føre-

To filmfotografer fulgte flyets bane

Flyveren havde kun tre sekunder, men han handlede forstandigt og ofrede sig selv

De forsøg, der omtales i forsvarsministerens redegørelse, er foretaget af chefen for marinens flyvevæsen, kommandør Erik Rasmussen. Han er velkendt for sin frygtløshed, han er højt anset for sin kyndighed, ganske specielt i alt, hvad der angaar reaktionsdrevne flyvemaskiner. Som flyvernes chef gik han selv ud i det ubekendte, hvor det gjaldt om at finde sandheden ved grænsen af de hemmelighedsfulde kræfter, der foreløbig har standset menneskets vilje til større hastigheder.

Mange vil undre sig over hans fortælling. Men kommandøren selv for-

ren at undgaa sammenstød med maskerne paa to kuttere i lystbaadehavnen. Ved sammenstødet blev venstre haleplan og venstre højderor revet af luftfartøjet, der begyndte en stigning og samtidig rullede til højre. Ved sammenstødet sprængtes endvidere forbindelsen mellem styrepinden og højre højderor. Flyveren havde derefter ingen mulighed for at foretage en nødlanding.

Ved dygtig udnyttelse af den manøvreve, som luftfartøjet havde i behold, lykkedes det føreren at bringe det havarerede luftfartøj ind i en kurs, der førte bort fra bebyggede omraader.

Føreren forsøgte derefter at forlade luftfartøjet og anvende sin faldskærm. Faldskærmsudspringet er imidlertid mislykkedes, fordi faldskærmslinerne, medens skærmen har foldet sig ud, er blevet fisket af den tilbageværende flossede del af venstre haleplan, uden at levne flyveren nogen som helst mulighed for at komme fri.

maskinen viser foreløbig tendens til at sætte næsen opad. Men flyveren fløj ikke højt, han var gaaet i dykning ned mod vandet og vendte sin maskine om paa ryggen i en rulning. — Hvordan var hans ævelse planlagt?

Fortsættes side 6.

Fortsat fra side 1.

— I hovedtræk som den blev udført. Han kom fra skyhøjde, den dag et tusind meter, maaske lidt højere. Ude fra Øresund gik han i en dykning ned mod havnen. Han skulle foretage sin rulning, idet han nærmede sig vandet, flyve paa ryggen hen over havneløbet, stige opad og forsvinde.

Nu ved vel alle, at naar en flyvemaskine dykker og sætter næsen nedad, stiger farten meget hurtigt. Friis Sørensen havde vel normal fart paa sin jetjager, da han langt ude over Øresund lagde an til øvelsen, men han fløj hurtigere og hurtigere, da han gik nedad, og han nærmede sig fartens kritiske omraade. I de samme smaabitte brødder af sekunder skulle han rulle maskinen om paa ryggen. Men vi ved, at netop her begyndte luftfartøjet at opføre sig unormalt.

I vinkler som en slanges hoved og nedad mod jorden

— Hvor kan De vide noget om flyvemaskinens opførsel?

— Vi fik fastslaaet, at netop som maskinen skulle lægge sig paa ryggen, forandrede den retning og gik ind mod Langelinie i en vinkel paa omtrent ti grader. Det var ikke flyveren, der selv ændrede sin kurs, maskinen foretog denne bevægelse stik imod hans ønske og styregrejernes stilling, en ganske typisk bevægelse ved indgangen til det kritiske omraade.

Englænderne siger, at paa dette punkt kan en maskine gaa i *snaking*. Det er den bevægelse, en giftslange gør med sit hoved, naar den rejser sig til kamp. Nøjagtigt saaledes slaar en jetjager sin snude fra side til side i vinkler paa ti grader.

Friis Sørensen har mærket *snaking*, der kan ikke være tvivl om det! I samme nu rullede han om paa

De, at tilfældige menneskers iagttagelse af tre sekunders katastrofal flyvning er tilstrækkelig?
— Vi var saa heldige at man gav os to filmoptagelser af flyvningen. Den ene blev fotograferet af en skoleelev, som stod paa Langelinje, den anden af en grosserer i Overgade.

ren slog næsten over hovedet på side, et meget heldigt øjeblik. Og vi kan følge farten lige til det sidste.
Kaptajnlojtnant Friis Sørensen har kæmpet en haard kamp. For ham selv desværre forgæves. Men han beskyttede mennesker paa jorden ved sin beslutsomhed.

nu kommer der et luftfartøj
— Har de britiske reaktionsflyvere ikke foretaget dette forsøg?
— Jeg har ikke hørt det.
— Taler man ikke om det ved undervisningen paa skolen derovre?
— Nej Men nu gør man det maa-ske nok Vi ved herefter, at et luftfartøj i denne stilling ved store hastigheder af sig selv taber højde, uden at man kan modvirke det med styregrejserne. Tendensen tiltager med hastigheden. Vi lærer ogsaa, at Friis Sørensen var paa vej ind i omraadet, men ikke kom langt ind i det. Vi sagde med det samme: det dér er luftfartøjet, der fløj med flyveren. Nu ved vi, at det skete saadan.

Jeg blev blind tæt ved lydets hastighed

Marineflyvernes chef har drevet sin maskine til den grænse, hvor alt plejer at briste, og fortæller om sine sensationelle erfaringer

Hvad vi nu skal fortælle, kan blive vanskeligt at forstaa. Et menneske, en dansk flyver, har ønsket at opklare Friis Sørensens skæbne i dens fineste detaljer, har fløjet som han fløj, og kom med sin reaktionsdrevne maskine til den grænse, hvor alle luftfartøjer hidtil er standset. De blev knust, da de nærmede sig lydets hastighed, tolv hundrede kilometer i timen. Her har vore tilvante erfaringer ikke mere gyldighed. Gaadefulde overraskelser springer frem fra ukendte dybder.

Det svarer til lidt over 800 kilometer i timen. Der gik jeg om paa ryggen og prøvede, om jeg kunne holde maskinen der. Det var min tanke, at hvis der skete noget særligt, ville jeg rulle ud af det tilbage til maskinens normale stilling.

Men vi har en kyndig vejleder ved haanden, flyveren selv. Det var kommandør Erik Rasmussen, der fuldførte forsøgene, og han har livet i behold, saa han kan fortælle, hvad der skete.

Men det naaede jeg aldrig. Næsen, der vil gaa opad i normalstilling, faldt uimodstaaeligt nedad, helt i lodret stilling. Maskinen accelererede i vildt tempo mod vandfladen.

Jeg blev blind, men kunne høre, føle, tænke og handle

— Hvad var det, der hindrede, at De gik helt ned?
— De ganske naturlige ting, flyvere foretager sig i enhver situation. Jeg stoppede reaktionsmotoren, satte dykbremserne ud, de kan rejse vinkelret over planerne, hvis en dykning bliver for hurtig, og saa forsøgte jeg at tage maskinen ud af faldet med mine ror stillet paa udgangen af et normalt loop.

— Hvad var det, der hindrede, at De gik helt ned?
— De ganske naturlige ting, flyvere foretager sig i enhver situation. Jeg stoppede reaktionsmotoren, satte dykbremserne ud, de kan rejse vinkelret over planerne, hvis en dykning bliver for hurtig, og saa forsøgte jeg at tage maskinen ud af faldet med mine ror stillet paa udgangen af et normalt loop.

Jeg gik op to gange, men ikke samme dag. Det er nødvendigt at prøve sig frem lidt varsomt og ikke lige løbe ind i noget, man ikke kan klare.

Det maa være lykkedes. Men jeg saa det ikke selv.
— Naa —?

— Hvor gjorde De forsøgene?
— Ude over Øresund, saa ville jeg i hvert fald ikke slaa andet end vandet i stykker, hvis der skulle ske noget. Jeg havde vort sædvanlige sikkerhedsudstyr, faldskærm og saadan. Nede paa luftmarinens station var de i radiokontakt med mig, og vi satte en baandmodtager ind, min beretning maatte for en sikkerheds skyld fæstnes med det samme. Med passende mellemrum satte radiobetjeningen tidssignalet paa baandet.

— Jeg blev blacked out, jeg var blind. Kunne ikke se mine instrumenter, ikke kabinen, himmelen eller vandet. Fra flyvninger med reaktionsmaskiner ved vi godt, at det kan ske, og aarsagen er ganske naturligt, at legemets væsker, ogsaa blodet, ved centrifugalkraften i vor siddende stilling trænges ned i organismens nederste dele. Øjnene mister blodet. Derfor kunne jeg foreløbig ikke se. Centrifugalkraften i loopingens cirkel kan blive saa mægtig, at vor vægt i sædet stiger til tre-fire hundrede kilo.

Det er sikrest at foretage flyveprøver i de størst mulige højder, saa har man noget at falde af paa. Men jeg maatte være saa nær ved Friis Sørensens situation som muligt, derfor valgte jeg 13,000—14,000 fods højde.

Min underkæbe blev saa tung, at den faldt ned paa brystet, musklerne kunne ikke bære den. Ikke tale om at bide tænderne sammen!

Nu maa De undskylde, at jeg er nødt til at tale om fod og knob. Jeg har forladt alle decimalbetegnelser, fordi englænderne ved alle instrumenter anvender deres eget system.

— Hvor hurtigt fløj De dengang?
— Jeg ved det ikke, jeg kunne jo ikke se instrumenterne. Da jeg sidste gang kunne se, var jeg ved 0,82 mach. Maa-ske var farten et tusind kilometer i timen, før maskinen bremsedes og kunne lyste rorene. Men der var ikke ellers noget i vejen med mig, jeg kunne høre, føle, tænke og foretage mig den bevidste handling at fastholde grejerne til udgangen af et loop.

— Hvordan gjorde De forsøget?
— Da jeg fandt øjeblikket inde, løb jeg op paa farten ind i det kritiske omraade. Den østrigske professor Mach har skabt en matematisk formel for forholdet mellem luftens hastighed og luftfartøjets hastighed. Ved lydgrænsen siger vi én mach.

Farten maa være gaaet af maskinen, ellers havde den aldrig lystret min styring.

— Var De dér?
— Ikke endnu, men ved 0,78 mach.

Jeg fik pludselig mit syn igen og saa, at jeg ikke mere faldt lodret, men laa skraat nedad mod vandfla-

— Tænkte De paa, hvor farligt dette forsøg var for Dem selv?
— Det er jo farligt at leve, ikke sandt! Det indebar en vis risiko, men ikke større end man kunne tage. Jeg gik langsomt op til det ubehagelige.
— Men hvad har flyvning og lydets hastighed med hinanden at gøre? Hvorfor vil luften ikke bære luftfartøjet og ikke lede det efter rorenes stilling netop ved den hastighed?
— Mange fremragende forskere ser paa problemet. Foreløbig ser det ud, som om luften kræver underretning, før den vil tage sig af et luftfartøj. Der skal lidt tid til forberedelsen. Fra de langsommere luftfartøjers fart kender vi jo den smukke modtagelse, lufthavet giver. Luften deler sig i to strømme. Den ene gaar ind under vingerne og bærer med et tryk, den anden gaar op over vingerne og løfter med et vacuum.

Men naar et luftfartøj kommer med nær ved lydets hastighed, har luften ikke faaet noget at vide og opfører sig aldeles taabeligt. I stedet for at bære og løfte, danner den chokbølger med uberegnelig virkning og nægter at paavirke luftfartøjets retning med de reglementerede tryk paa rorene.

Saa-dan ser det foreløbig ud, naar vi skal tale i et forstaaeligt sprog!

Alle blev knust ved lydets hastighed, kun en eneste slap igennem

— De taler om den uundgaelige katastrofe for flyvere ved lydets hastighed. Men fra England er der dog flere beretninger om heldige flyvninger?

— Jeg kender kun én eneste sikker beretning. Det var De Havillands chefpilot; han fløj i sit firmas type 108 i 35,000 fods højde med en hastighed paa 1,1 mach. Det var i september 1948.

Der blev bygget tre flyvende vinger. Den første af dem knækkede, da den gik ind i det kritiske omraade, flyveren dræbtes. De to næste forstærkedes. Men de splintredes begge, og flyverne blev dræbt ved forsøgene.

— Tror De, vi vil komme til at flyve hurtigere end lyden?

— Jeg tvivler ikke. Men problemerne er overraskende. Ved disse hastigheder gælder de gamle principer om det draabeformede legemes heldige form ikke mere. Vingerne bør være tynde og knivskarpe. De bliver ikke lette at bygge; man skal da i hvert fald have plads til bærekraftig afstivning.

Men opgaverne vil løses. Hidtil har intet kunnet standse os.

Johannes Jacobsen.

ryggen, ikke med sigte mod havne-løbet, men mod Langelinje. Og han maatte følge den bane, han var tvunget ind i.

Men hvad sker der nu med en maskine, der flyver paa ryggen i det kritiske omraade, vil De maa-ske spørge.

Jeg har prøvet det senere. Den bærer sin tendens til at løfte snu-om opad, men nu gaar den ned, fordi den ligger paa ryggen og alting er omvendt.

Derfor sigtede jageren mod jorden, derfor kom den saa dybt ned, at haleroret klippede toppen af et par master i baadehavnen. Flyveren kunne ikke hindre det, om han saa af al sin magt søgte at drive maskinen opad.

Tre sekunder undervejs, flyveren afværgede den store katastrofe

— Hvordan kan De forklare, at flyvemaskinen alligevel steg op og landede paa Orlogsværftets fodboldbane?

— Der er kun én eneste forklaring: maskinen har tabt fart og er blevet saa meget langsommere, at den lystrede flyverens greb i styregrejserne. Havde den været overladt til sig selv, var den gaaet i jorden.

Ganske vist mistede jageren sit ene haleplan ved klippet i mastetoppene. En pressefotograf fik situationen paa sit billede, man ser tydeligt, hvordan planet falder. Men maskinen steg op over træer og huse, flyveren drejede den ud over havnen, og da han kunne se, at han havde sigte mod den aabne plads paa Holmen, brugte han sin nød-mekanisme og frigjorde sig fra maskinen. Men haleroret fiskede faldskærmens liner; han blev revet med til det sidste sted.

Vi maa altid huske, at det lykkedes ham at afværge den store katastrofe. Han kunne vel nok have frigjort sig

Kommandør Erik Rasmussen om sit dødsensfarlige Forsøg med Jet-Jager



Kommandør Erik Rasmussen.

— Langelinie-Ulykken skulde opklares, og hvad andet har man en Chef til, sagde han, der er Chef for Marinens Flyvevæsen, i Formiddags Blev blind i sidste Del af et loop — Det var jeg forberedt paa, og jeg var fuldstændig rolig, siger han

Chefen for Marinens Flyvevæsen, Kommandør Erik Rasmussen, har personligt ved to uforfærdede Flyvninger over Øresund klarlagt Langelinieulykken, der den 4. Maj kostede en af hans dygtigste Mænd, Kaptajn-løjtnant Friis Sørensen, Livet. Kommandøren kunde selv have sat Livet til. Det vidste han — maaske bedre end nogen anden — men Ulykken skulde opklares. Han mente, at Op-gaven maatte paahvile ham.

Ved den anden Flyvning mistede han i fire Kilometers Højde Synet. Han var blind. Det næste kunde have været Lammelser og Døden. Da han i Formiddags med vanlig Uimponerthed talte om de to Flyvninger og de kritiske Sekunder, sagde han: — Jeg var forberedt paa det. Jeg tog det roligt.

Det fremgaar af Krigsministeriets Redegørelse, der udsendes i Aftes, at Kaptajn-løjtnant Friis Sørensen antageligt før end ventet var kommet i det for hans Jager kritiske Omraade, hvorved Jet-Maskinens Manøvreerne bliver lig Nul. Ved Overgang til Rygflyvning var det ham ikke muligt at beherske Maskinen, der fik en ikke tilsigtet Kursændring, faldt i Højde og ramte de to Kuttere.

Gentog den kritiske Situation

ad, helt i lodret Stilling, og Maskinen accelererede i vildt Tempo mod Vandfladen. Ved at fastholde Grejerne fik Kommandør Rasmussen Maskinen ud af loop'et. Her var ingen Kuttere og andet at støde imod, og Maskinen blev til sidst rettet op. Men inden, da han stoppede Reaktionsmotoren, satte Dykbremserne ud og forsøgte at rette Maskinen op, blev han blind.

— Jeg vidste, at det vilde komme, sagde Kommandøren i Samtalen i Formiddags. Processens Gang er den Først kan man ikke se, fordi alt Blot løber væk fra Øjnene, dernæst indtræder der Lammelser, Hjertelammelse, og saa dør Mennesket. Jeg var forberedt paa Blindheden — *black out* kalder Englænderne det — og jeg var rolig, selvfølgelig var jeg det, og Stand til at haandtere Styregrejerne. Nej, det er rigtigt, naar jeg siger, at jeg ikke var bange, og for øvrigt er det kun at koge Suppe paa en Pølse Maskinens Næse, der vil opad i Norpind, naar man vil tale saa meget om Blindheden. Det hele varede kun nogle Sekunder i sidste Halvdel af et loop. Jeg vil indrømme, at det kom noget bag paa mig, at Maskinen saa hurtigt tabte Næsen, som den gjorde, men jeg haabede, at den vilde klare sig. — Det kræver Aandsnærværelse at

Kommandør Erik Rasmussen gentog netop den kritiske Situation ved sin egen Flyvning. Han gik ind i det kritiske Omraade med 900 Kilometers Fart, gik om paa Ryggen og prøvede, om han kunde holde Maskinen der. Han haabede, at selv om noget uventet skete, vilde det lykkes at rette Maskinen tilbage til dens normale Stilling og standse loop'et. Det gik anderledes — saaledes som det antageligt er gaaet for Friis Sørensen. Han maatte standse i en ualmindelig Standstillings, faldt uimodstaaeligt ned-

haandtere Styregrejer, naar man ikke kan se.

— Jeg havde tænkt mig lidt om i Forvejen, saa det gik. Muligheden for, at Maskinen kunde blive slaaget i Stykker, jeg blive bevidstløs m. m., havde krævet, at jeg forberedte mig godt. For selvfølgelig havde jeg ikke Lyst til, at det skulde gaa galt.

— De var i telefonisk Forbindelse med Land?

— Jeg var i Forbindelse gennem en *wire recorder* og indtalte altsaa med Mellemrum, hvad der skete, saadan at de kunde følge med dernede og i givet Fald handle. Det hele gik, som det skulde.

— Det maa have været oprivende for Deres Kone. Hvad sagde hun til, at De vilde undersøge Ulykken?

— Det sagde hun saamænd ikke noget til. Naa, vil du det, har hun vel sagt. Hun skænkede det ikke mange Minutters Overvejelse. Da jeg kom hjem den ene Gang, sagde hun: Jeg hørte en Jet i Dag og tænkte nok, at det var dig.

— Det er meget godt med en Chef for Marinens Flyvevæsen, men kan vi være tjent med, at han sætter Livet paa Spil?

Kommandør Rasmussen lo: Vi skulde have fundet ud af de Ting, og saa var den ikke længere. Hvad har man ellers en C. af til?

Kommandørens Karriere

Det er altsaa ikke nødvendigt at purung for at flyve en Jet-Jager i dens kritiske Øjeblikke. Kommandør Rasmussen sagde engang: — Alderen spiller ikke saa stor en Rolle i Fredstid. Men ligesom man ikke ser Fodboldspillere paa 55, i hvert Fald ikke i Turneringerne, saadan er det klart, at i givet Fald er Mænd i Tyverne kvikkere og navnlig kækkere end dem paa 50.

Om sit eget Tilfælde sagde han i Morges: — Man skal blot være i god fysisk Stand.

Kommandør Erik Rasmussen er

født i Vordingborg og Overlærersøn. Han gik fra Skolen ind i Marinen og begyndte som 23-aarig at flyve. Han avancerede i Graderne, som en Officer nu engang gør, og blev i 1947, da Kommandør Povl Scheibel efter eget Ønske trak sig tilbage, hans Afløser som Chef for Marinens Flyvevæsen. Han er en af Marinens mest ansete og kyndige Flyvere. Ingen nuværende Marineflyver har saa mange og vanskelige Flyvninger bag sig som han, og ingen har en saa alsidig Uddannelse. Han har gjort Tjeneste ved Royal Air Force i England og har bl. a. været Leder og Deltager af Flyvevæsenet paa flere Grønlandsekspeditioner. Den Koldblodighed, hvormed han i Maj 1947 efter et Kvarters mundtlig Instruksjon satte sig ved Rattet af en »Meteor« og over Kastrup Lufthavn gav en Flyveopvisning, der stod fuldt paa Højde med de forudgaaende britiske Demonstra-

tioner, huskes endnu. Han førte Jet-Jager Flotillen, da den kom hertil fra England, og han har i Marts Maaned sat ny skandinavisk Rekord i Højdeflyvning. Han er en djærv og uforfærdet Mand og siger, at hans Søner, hvis de ønsker det, gerne maa blive Jet-Piloter.

Jet-Jagerne paa Korea

»Berlingske Aftenavis« stillede ham i Formiddags Spørgsmaalet om de amerikanske Jet-Jageres Uanvendelighed i Krigen paa Korea.

— Jeg har selv undret mig meget over Avismeddelelserne om, at Jet-Jagerne skulde være for hurtige til, at de kan ramme deres Maal paa Korea, sagde han. Jeg tror, at Meddelelsen maa være blevet misforstaaet i en eller anden Instans. At Jet-Jagerne skulde være for hurtige, anser jeg for noget Vrøvl. Hurtigheden er jo netop deres Styrke. top —

B.T. 28/7.50

En god Chef

DET er svært at fylde Biograferne til Krigsfilm. Der er i det hele taget lidt Træthed over Krigshelte-Dyrkelsen. Vi har haft saa meget af det, og vi vil saa nødtigt have det igen.

Alligevel vil den Bedrift, som Chefen for Marinens Flyvevæsen, Kommandør Erik Rasmussen har øvet, vække Opsigt og Beundring. Som en udpræget militær Bedrift er den jo nok i Genren, men den er lige saa meget et Eksempel paa, hvordan en god Chef skal være!

DET vil huskes, at en af Marinens dygtigste Flyvere, Kaptajnøjntant Friis Sørensen, forulykkede under en Opvisningsflyvning den 4. Maj.

Ulykken virkede særlig uhyggeligt, fordi det var en Festdag, og fordi Flyvningen ikke havde noget andet Formaal end Opvisningen. Og inden for Marinens Flyvevæsen beskæftigede den stadig Sindene. Man forstod ikke, hvad der var sket for den dygtige Flyver, og man maatte have Klarhed.

En Dag gik saa selve Chefen op med en Jet-Jager. Han gættede hele Flyvningen med ca. 1000 Kilometers Fart, han mistede Synet, vidste, at det var Indledningen til Hjertelammelsen og Døden, men rettede Maskinen op i Tide og fik den klare, saglige Dokumentation for, hvad der var sket den 4. Maj. Den forulykkede Kammerats Flyver-Ære var i Behold, og for Gentagelser var der sat Stop. Saadan handler et rigtigt Mandfolk!

MEN det interessante er, at ogsaa efter at være kommet ned paa Jorden er han et ægte Mandfolk. Han er uhyre beskedent med Bedriften, og Spørgsmaalet om, hvorfor netop han, Chefen, den ældre, skulde gøre Forsøget, besvarer han saadan: Vi skulde have fundet ud af de Ting, og saa var den ikke længere. Hvad har man ellers en Chef til?

Med den Bemærkning kommer Historien ned paa Jorden for os andre og bliver et lærerigt Hverdags-Eksempel. Saadan handler en god Chef. Han helmer ikke, før han har klaret op for sit Mandskab og sikret det. Og er det svært eller farligt — der er jo anden Fare end Livsfare — gør han det selv.

Vi synes, det er en Ære for Marinen at have en saadan Flyverchef. Og selv om vi som alle Danskere ønsker, at det hele aldrig maa komme i Brug, synes vi, det er tilfredsstillende, at det Militærapparat, som ogsaa paa det Omraade bygges op, til Ledelse og Uddannelse har Chefer af den Kvalitet.

14 Kilometer gennem Himmelummet — bevidstløs!

15/8.50

Den berømte amerikanske Flyvelæge, Dr. W. Randolph Lovelace, der i Gaar kom til København, fortæller om det Dødspring, han foretog for at studere Flyvernes Chancer for at redde Livet

Tre Medlemmer af den raadgivende medicinske Komité direkte under det amerikanske Luftvaabens Chef, General Hoyt Vandenberg, kom i Aftes til København for at deltage i Fysiologkongressen.

Det er Amerikas berømte Flyvelæge, Dr. W. Randolph Lovelace, Kirurg og Chef for Lovelace-Klinikken i Albuquerque i New Mexico, Dr. Baldes, Chef for den berømte Mayo-Kliniks biofysiske Afdeling og Psykiateren Professor Hastings fra Minnesotas Universitet. I Lufthavnen blev de tre amerikanske Gæster modtaget af den unge danske Flyvelæge, Dr. Errebo Knudsen.

Dr. Lovelace, der er bekendt for sin dristige personlige Indsats i de mange flyvemedicinske Eksperimenter, han har deltaget i gennem Aarene, foretog i 1943 et Faldskærmsudspring, som er enestaaende i Verden. Han satte Verdensrekord med et Udspring fra 14 Kilometers Højde som Led i en Række Forsøg, der skulde vise, hvilke Chancer Flyveren har under Udspring i meget store Højder.

Danskeren John Tranum døde i sin Tid under Forsøg paa Spring fra 9 Kilometer.

Handskerne blev flaaet af, og Hænderne fik Forfrysninger

Dr. Lovelace, som forsat deltager i Forsøg med Jet-Piloters Paavirkning af Varme, Kulde og Tryk, kort sagt, hvad det menneskelige Lege kan taale at udsættes for, siger om sit fantastiske Faldskærmsudspring:

— Vi gik med en speciel udstyret flyvende Fæstning op i 42.000 Fods Højde. Derfra sprang jeg. Naturligvis havde jeg en Flyvers Udrustning, en speciel Iltmaske, hele mit Ansigt var ækket af en Lædermaske, intet Hudomraade var frit. Paa Hænderne havde jeg Handsker, som imidlertid viste sig ikke at slutte tæt nok, de blev revet af under Farten nedad. I det hele taget lærte vi umaadelig meget af dette Forsøg.

— Var det virkelig paakrævet, at Lægen selv udførte dette Eksperiment?

— Det synes jeg, min Opfattelse var den, at en personlig Indlevelse i Opgaven giver det bedste Svar.

— Jeg sprang ud med automatisk Skærm, den foldede sig ud i samme Øjeblik, jeg forlod Maskinen. Det var meget, meget koldt 14 Kilometer oppe, omkring minus 50—60 Grader, og jeg mistede — trods Iltmasken — Bevidstheden med det samme.

— Var De nervøs?

— Jeg var meget, meget bange, det er der ikke Grund til at skjule.

— Dødsangst?

— Jeg troede ikke, jeg vilde dø af Udspringet, for vi havde foretaget en lang Række Forsøg forinden, som viste, hvilke Chancer der var for at klare sig. Men jeg var bevidstløs saa at sige hele Vejen ned, og jeg fik nogle slemme Forfrysninger.

Dr. Lovelace viser Forskellen paa den Haand, der blev udsat for de enorme Kuldegrader, og den Haand, der slap fri.

— Vi lærte af dette Spring, siger han, at vi ikke bør lade Flyvernes Skærme udløses automatisk i 14 Kilometers Højde, der er blevet konstrueret tidsindstillede Skærme, saaledes at den Flyver, der tvinges til at forlade sin Maskine i Stratosfæren, foretager et frit Spring ud i Himmelummet, han falder indtil 7 Kilometer, her udløses Faldskærmen automatisk og paa en saadan Maade, at han ikke udsættes for alt for voldsomme Ryk. Vi har ogsaa lært, at Flyvernes Handsker skal være konstrueret tætsluttende, Eksperimentet har i øvrigt paa flere Omraader ændret Flyvernes Udrustning. Saa for-gæves har det ikke været gjort.

Men der er ustandselig Brug for Eksperimenter, fordi vi maa følge den tekniske Udvikling og drage Konsekvenserne af de nye Hastigheder. Der er mange, mange Problemer for Flyve-Medicinen i Dag, og mange af disse Problemers Løsning vil i givne Situationer kræve en personlig Indsats.

Dr. Lovelace, der var i København første Gang i 1939, er god Ven af Kirurgen, Overlæge Tage Kjær.

pw.



W. Randolph Lovelace.

To Forsøg før han slap ud af Jet-Jageren

Flyverløjtnant Folmer Hansen saa Maskinens Haleparti hvirvle mod Jorden, da han hang i Faldskærmen

Flyverløjtnant Folmer Hansen, der i Forgaars reddede sig ud af den havarede Meteor-Jet-Jager efter Sammenstødet over Jylland med Sø-løjtnant Glarborg Petersen, fortalte i Aftes i Radioen detaljeret om sin Redning.

Han sagde, at han mærkede, hvorledes han automatisk koncentrerede Tanker og Kræfter om at klare Situationen, et Udtryk for, sagde han, den Træningstilstand Jet-Piloterne befinder sig i.

Maskinen havde sat Næsen direkte mod Jorden og i langsomme Spiraler hvirvlede den nedad. Da han havde faaet Plexiglas-kuplen slynget bort, og befriet sig for Selerne, søgte han at rejse sig, men blev slynget ned af Centrifugalkraften. Han prøvede en Gang til at løfte Maskinen paa ret Kurs, men umuligt, saa pressede han sine Ben op under sig og trak sig fri af Maskinen ved at stemme sig op i Armene. Da han saa Maskinen forsvinde under sig, som en mørk Plet, forstod han, at han var fri og udløste sin Skærm.

Først kom den lille Pilotskærm ud med et Smæld, saa fulgte det store Ryk, da selve Faldskærmen foldede sig ud. Mens han hang i Skærmen, saa han Maskinens Haleplan hvirvle mod Jorden, og sagde Flyverløjtnant Folmer Hansen: — Da var jeg klar over, at jeg havde haft Grund til at forlade Maskinen. Det er noget, en Pilot nødtigt gør, fordi det er kost-

bart Materiel, der staar paa Spil.

Allerede i Telefonen havde man fra Karup spurgt ham, om han havde Haandtaget til Faldskærmens Udløser. Det er en gammel Tradition som Bekræftelse paa, at Flyveren har haft Aandsnærværelse, da han sprang.

— Jeg kunde bekræfte, at jeg havde Haandtaget i Lommen.... pw.

Ingen drages til Ansvar for Jet-Sammenstødet

Auditør-Undersøgelsen afsluttet

Auditørundersøgelsen i Forbindelse med Sammenstødet med de to Jet-Jagere i 11.000 Fods Højde over Sjorslev i Mandags er nu afsluttet. Der er ikke fremkommet nye Enkeltheder, meddeles det, og der vil ikke blive foretaget videre i Sagen.

De Undersøgelser, Lægerne har foretaget af Flyverløjtnant Folmer Hansen, har bestyrket Teorien om, at han kan have været under Indflydelse af Eftervirkningerne af en Hjernerystelse. Det er oplyst, at en Læge var med i Bilen, da Folmer Hansen umotiveret mistede Herredømmet over den; det var den samme Læge, som havde behandlet ham, da han var stødt sammen med Løjtnant Dartlet paa Fodboldbanen.

Folmer Hansen, der betegnes som en meget koldblodig og habil Flyver, har været til forskellige Undersøgelser og Prøver i de sidste Dage, men det har ikke været muligt at komme Sagen nærmere, end at det Slag, han fik paa Fodboldbanen kan have paa-virket hans Reaktionsevne, andre Oplysninger, fremkommet under Afhøringerne, underbygger Teorien. — Men selv ikke Lægen, der var med i Bilen, da den kørte i Grøften, tænkte dengang paa, at der kunde være Tale om en lille Hjernerystelse efter Fodboldkampen. pw

Fløj Jet-Piloten med Hjernerystelse?

Flyverløjtnant Folmer Hansen, der sprang ud med Faldskærm efter Sammenstødet i Luften med Sø-løjtnant Glarborg Petersens Meteor-Jager, indlagt til Lægeundersøgelse

Kørte umotiveret i Grøften med Bil efter at være blevet sparket i Hovedet i Fodboldkamp

Havarikommissionens Undersøgelse af Aarsagen til Sammenstødet i Luften i sidste Uge mellem de to Jet-Jagere er endnu ikke afsluttet. Som et Led i Efterforskningen er den 25-aarige Flyverløjtnant Folmer Hansen, der reddede sit Liv ved at springe ud med Faldskærm fra sin havarede Maskine, efter at han var fløjet op i Sø-løjtnant Glarborg Petersens Jet-Jager, overgivet til Lægeundersøgelse, fordi man ikke kan udelukke den Mulighed, at han har fløjet med Eftervirkningerne af en Hjernerystelse, og at dette kan have haft Indflydelse paa hans Reaktion.

Flyverløjtnant Folmer Hansen havde deltaget i en Fodboldkamp og var herunder blevet sparket i Hovedet. Han fik en Skramme over venstre Øje og blev behandlet af Læge efter Kampen.

Da han tog fra Fodboldbanen i sin Bil kørte han umotiveret i en Grøft, han havde ikke bemærket Vejens Drejning, en Reaktion, der udlægges som Tegn paa Hjernerystelse.

Senere deltog han i de normale Træningsøvelser, og under disse fik han Ordre til at se efter, om et Trin paa Glarborg Petersens Maskine var udløst rigtigt. Selv om Rapporten ikke foreligger fra Undersøgelseskommissionen, er saa meget kommet frem, at Flyverløjtnant Folmer Hansen intet erindrer om Sekunderne fra selve Sammenstødet, og at han heller ikke var klar over, at han havde ramt Glarborg Petersens Maskine om Styrbord.

Efter Afhøringerne har man skønnet, at det var paakrævet at faa Folmer Hansen lægeundersøgt for at faa klarlagt, om Eftervirkningerne af den formodede Hjernerystelse kan have spillet ind ved Ulykken, der meget let kunde have kostet to unge

Flyvere Livet og Luftvaabnet Materiel til næsten 2 Millioner Kroner. Nu er Ulykken begrænset til et Materieltab paa omkring en Million Kroner, men man siger i Flyverkredse, at det vilde have været bedre, om denne Million var anvendt til den specielle Lægeorganisation, der er fremsat Ønske om, Millioner vilde have været tilstrækkelig til Lægestabens Lønninger i nogle Aar. pw.



Flyverløjtnant Folmer Hansen fotograferet efter Ulykken. Over Øjet har han Plastret fra den Blesure, han fik under Fodboldkampen, som maaske er den indirekte Aarsag til Flyvetulykken.

DANSKE, SOM REDDEDE SIG VED AT



Luftkaptajn Hans Wolff



Søljtnant Folmer Hansen



Orlogskaptajn H. Harms



Kaptajn A. H. Jørgensen

SPRINGE UD MED FALDSKÆRM



Søljtnant Ulrich



Luftfartsinspektør L. M. S. Jacobsen



Oberst C. C. Larsen

CATERPILLAR-KLUBBEN, der er en af Danmarks mindste foreninger, har nu faaet sit 10. medlem; søljtnant Folmer Hansen, der ved at redde sig ud af en jet-jager forleden kvalificerede sig til optagelse i klubben, og som tilmed er det eneste medlem, der er sluppet levende ud af en reaktionsdreven maskine. EKSTRABLADET bringer her billederne af den eksklusive klubs medlemmer, af hvilke de otte fortsat lever af flyvning, mens orlogskaptajn Harms er gaaet helt over

i marinen og løjtnant Ulrich er blevet privat forretningsmand. Oberst Larsen leder flyvevaabenets skoler, oberstløjtnant Bjarkov er chef i Værlose, luftkaptajnerne Toxholm og Wolff er i SAS, luftkaptajn Pontoppidan i Zoneredningskorpsets flyvetjeneste, løjtnant L. M. S. Jacobsen — som to gange har kvalificeret sig til silkeormen — i statens luftfartstilsyn og kaptajn A. H. Jørgensen i Karup, hvor han leder Spilfreskolen og har haft foreningens benjamin, søljtnant Folmer Hansen, som elev.



Luftkaptajn A. Pontoppidan



Luftkaptajn Poul Toxholm



Oberstløjtnant L. Bjarkov

Berl. 7. 23/3

Ambassade-Party



Oberstløjtnant Birksted' fotograferet sammen med Lord Douglas of Kirtleside.

I Anledning af Lord Douglas af Kirtlesides Besøg havde den britiske Luftattaché Wing-Commander Bray og Direktøren for BEA i Danmark, Mr. Alfred Pigg, i Gaar indbudt til en Festsal i den britiske Ambassade.

Lord og Lady Douglas mødtes her med Repræsentanter for dansk civil og militær Luftfart. Blandt de mange Gæster var Civilingeniør Per Kampmann, Oberstløjtnant Kaj Birksted og Frue, Direktør Knud Lybye og Frue, Oberst C. C. Larsen, Oberst Bjarkow og Frue, Direktør Mogens Hartung, Direktør Herbert Jerichow, Direktør Viggo J. Rasmussen og Frue, Kaptajn John Foltmann, Turistchef Mogens Lichtenberg, Kommandør-kaptajn Ramberg, Overlæge Helge Smith, Presseattaché Wyndham Harris, Direktør K. Kalm, Luftfartsdirektør Teisen og Vicedirektør Hans Jensen. I Dag fortsætter Lord og Lady Douglas Rejsen til England.



General Førslev

150 danske Jet-Piloter skal uddannes i USA's Luftvaaben

Flyvevaabnet indkalder Kadetter til det første Amerika-Hold i næste Måned

De nye danske Piloter skal trænes paa Thunder-Jet i amerikanske Flyveskoler

Chefen for Danmarks Flyvevaaben, General Chr. Førslev, er nu vendt hjem fra Amerika og begynder officielt den første Oktober Tilrettelæggningen af Flyvevaabnets Organisation sammen med sin Stab af Medarbejdere med Stabschefen, Oberstløjtnant Kaj Birksted, i Spidsen.

Blandt de mange Spørgsmaal, som der hurtigt skal tages Stilling til, er efter hvad »Berlingske Tidende« erfarer, et amerikansk Tilbud til Danmark om at uddanne 150 nye Jet-Piloter paa amerikanske Flyveskoler.

Norge har faaet og modtaget et lignende Tilbud. De første Nordmænd er allerede paa Skole i U.S.A. De fik, før de rejste fra Norge, kun Første-Træning i Fairchild-Skolemaskiner og blev afprøvet og eksamineret i Overensstemmelse med de Krav, der

stilles for at kunne gaa videre med Uddannelse til Jet-Pilot.

Det ventes, at det første Hold danske Flyvere til Amerika-Uddannelsen vil blive indkaldt i Løbet af nogle Uger, og man er forberedt paa, at mange unge vil melde sig for at faa denne Chance for en fleraarig Uddannelse i Amerikas Luftvaaben. Saa vidt vi forstaa, vil de danske Piloter til Træningen i Amerika blive udtaget i Hold paa 50 Mand, og Udvælgelsen vil ske efter stort set de samme Principper, som er grundlæggende for Adgangen til det danske Flyvevaabens Skole. Grunden til, at Amerika har fremsat dette Tilbud om Uddannelse af danske og norske Jet-Piloter, er, at Uddannelsen herhjemme ikke kan foregaa i et Tempo, der

svarer til Flyvevaabnets hurtige Genopbygning.

De største amerikanske militære Flyveskoler er Randolph Field og Kelly Field i Texas, hvorfra de fleste amerikanske Piloter til Luftvaabnet udgaar. Betingelserne og alle Enkelt-heder om de danske Flyveres Uddannelsesvilkår i Amerika vil fremkomme formentlig i næste Måned, naar Luftvaabnets Ledelse har afsluttet Forberedelserne til Indkaldelsen af Amerika-Eleverne.

pw.

Berl. 8. 23/3

Flyver-Læger til Luftvaabnet

Flyvemedicinsk Institut er begyndt paa Militærhospitalet og en speciel Lægeorganisation er under Udbygning

Inden længe indvies officielt Danmarks første flyvemedicinske Institution „Flyvemedicinsk Institut“, som allerede saa smaat er begyndt at virke fra en nydelig Barakbygning paa Militærhospitalets Grund paa Tagensvej. Instituttet, som ledes af Flyverlægen, Overlæge Helge Smith, er Begyndelsen til en Lægeorganisation, der skal arbejde under Luftvaabnet.

Der har længe været forhandlet om Flyverlæge-Virksomheden inden for en Kommission, hvis Formand er Oberst Tage Andersen og en Betænkning er under Udarbejdelse. Det er endnu ikke afgjort, om der etableres en Flyverlæge-Organisation, der centraliserer alle Lægeundersøgelser for baade militære og civile Flyvere. Foreløbig koncentrerer man sig nu om at finde frem til en Virksomhed, der udelukkende beskæftiger sig med Luftvaabnets Folk.

Overlæge Helge Smith har som Medarbejder i Øjeblikket Dr. Asger Lunn, der ligesom Overlæge Smith har faaet Specialuddannelse i Flyvemedicin, blandt andet i Amerika. Blandt de unge Læger, som har faaet Flyverlæge-Uddannelse er Dr. Errebo-Knudsen og Dr. Børge de Fine Olivarius.

Hvis Planerne realiseres i det Omfang, der er under Drøftelse, bliver der uden Tvivl Brug for alle de Fagspecialister, der findes herhjemme. Den moderne Flyvning kræver et nøje Samarbejde mellem Flyvermedicinere og Piloter. Det er Overlæge Smiths Tanke, at de Flyverlæger, der knyttes til Luftvaabnet ogsaa selv bør have et Flyvercertifikat, ikke som Jetpilot, men blot paa almindelige Skolemaskiner, for bedre at kunne forstaa en Flyvers Reaktionen. Overlæge Smith er uddannet som Militærflyver.

„Flyvemedicinsk Institut“ afprøver alle Luftvaabnets Elever og føre den

regelmæssige Kontrol med de færdiguddannede Piloter. Der er obligatoriske halvaarlige Lægeeftersyn plus Stikprøver, som af Flyverlægerne skal foretages rundt om paa de militære Flyvepladser. Hvert andet Aar skal enhver Flyver gennemgaa en fuldstændig Lægeprøve. Man haaber paa, at det skal lykkes at faa moderne amerikanske, videnskabelige Instrumenter til Instituttet, blandt andet Trykkammer og Centrifuge, hvor Piloternes Reaktionsevne under særlige Forhold kan afprøves meget nøjagtigt. Men alle disse Ting vil sammen med Flyverlæge-Organisationens endelige Udformning blive en Del af de Forhandlinger, der forestaar i Forbindelse med det fælles Flyvevaabens Opbygning.

pw.

Britisk Lykønskning

»Berlingske Tidende« modtog i Aftes en telegrafisk Lykønskning til det danske Flyvevaaben fra Group Captain Hill, der kom til København med de britiske Befrielsesstyrker den 5. Maj 1945 og senere fungerede som den første britiske Luftattaché i Danmark.

— I Morgen følger Danmark de store Nationer med Oprettelsen af et selvstændigt Luftvaaben. Jeg sender Lykønskninger og gode Ønsker for dets Fremtid i Haabet om, at alle dets Landinger maa blive lykkelige.

Sammenslutningen af Hærens og Søværnets Luftvaaben til et Enhedsvaaben markeredes i øvrigt i Gaar ved en Højtidelighed paa Luftmarinestationen i København. Søværnets Luftvaabens Personal paraderede, og Viceadmiral A. H. Vedel skridtede Fronten af. Viceadmiralen samt Kommandør Erik Rasmussen talte til Personalet.

General Gørtz tog Afsked med Hærens Flyvertropper paa Værløse Flyveplads. Under Paraden udtalte han bl. a. sin Anerkendelse af det Arbejde, der var gjort af Flyvertropperne i Aarens Løb.

★

Berl. T. 3/10 50

Forsvarsministeriet træder ud i Livet

Forsvarsministeren taler om den alvorlige Situation

Det nye Forsvarsministerium traadte i Gaar ud i Livet, og det skete ved en Sammenkomst, hvor Forsvarsminister Rasmus Hansen samlede Afdelingscheferne og Kontorcheferne med Departementschef Lindgren i Spidsen samt Afdelingscheferne i de hidtidige Krigs- og Marineministerier. Desuden var den nye Forsvarschef, Admiral Qvistgaard, Forsvarsstabens Chef, Generalmajor Nordentoft, og Værnscheferne, General Gørtz fra Hæren og Admiral Vedel fra Flaaden samt General Førslev fra Luftvaabnet, til Stede.

Forsvarsministeren takkede for det gode Arbejde, der havde været udført i Krigs- og Marineministerierne, og understregede derefter den alvorlige Baggrund for den Militærordning, der nu skabes. Ministeren pointerede herunder Værdien af et godt saavel sagligt som menneskeligt Samarbejde.

Admiral Vedel takkede Ministeren paa de to gamle Ministeriers Vegne. Departementschef Lindgren og Forsvarschefen lovede hver paa sit Omraade at gøre deres bedste og at opfylde Ministerens Ønsker.



Billedet herover blev taget i Forsvarsministeriet i Gaar Formiddags og viser fra venstre: Chefen for Flyvevaabenet, Generallejtant C. C. J. Førslev, Chefen for Søværnet, Viceadmiral A. H. Vedel, Forsvarschefen, Admiral E. J. C. Qvistgaard, Forsvarsminister Rasmus Hansen, Chefen for Forsvarsstabens, Generalmajor E. M. Nordentoft, Chefen for Hæren, Generallejtant E. Gørtz, og Departementschef E. Lindgren.

Det nye Forsvarsministeriums ledende Stillinger besat

Embedsmænd fra civile Ministerier gaar over i det nye militære Ministerium

Det nye Forsvarsministerium er nu organiseret under sin nye Chef, Direktør Erik Lindgren, og alle Udnævnelser til ledende Stillinger i Ministeriet foreligger officielt.

De fem Afdelinger, det gamle Krigsministerium og Marineministerium tilsammen var delt i, er slaaet sammen til tre, 1. Afdeling (Personel- og Organisationsager) med Oberstløjtnant V. Jacobsen som Chef, 2. Afd. (Materiel) med Oberstløjtnant K. H. Lindhardt og 3. Afd. (Sekretariat og Økonomi) med Afdelingschef C. C. F. Langseth som Chef. Den sidstnævnte var tidligere Chef for Marineministeriets Kommissariatsafdeling, og begge Oberstløjtnanter var tidligere Afdelingschefer i Krigsministeriet; men de tre Herrer Arbejdsfelter udvides ganske betydeligt ved Nyordningens Gennemførelse, da de under deres Afdelinger faar Administrationen af de respektive Problemer og Sager for alle tre Værn, medens de før kun havde det for det Værn (Hæren eller Flaaden), under hvilket de virkede.

Stillingerne som Chefer for Ministeriets 12 Kontorer er med et Par Undtagelser besat med Officerer eller ligestillede, der fra deres tidligere Kontorchefstillinger i henholdsvis Krigsministeriet og Marineministeriet havde nogenlunde samme Arbejdsomraade under sig.

Under Ministeriets 1. Afdeling hører 1., 2. og 3. Kontor, hvis Chefer fra 1. Oktober er henholdsvis Kommandørkaptajn A. Linde, Kaptajn Svend Jensen og Kaptajn I. Hoffmann. Under 2. Afdeling hører 4., 5.

og 6. Kontorer, og disse Kontorers Chefer er nu Kaptajn S. B. R. Heise, Overintendant F. S. Andersen og Kaptajn O. P. Petersen. Det skal bemærkes, at Overintendant Andersens Udnævnelse til ministeriel Kontorchef er ny. Han gør Tjeneste som Kommandointendant ved Kommandoet i Tyskland og tiltræder først sin Post til 1. November.

Ministeriets 3. Afdeling, som først og fremmest har Forsvarsmagtens Økonomi under sig, rummer 7., 8., 9., 10. og 12. Kontor. 7. Kontors Chef er helt ny i denne Del af Centraladministrationen. Det er Ekspeditionssekretær i Finansministeriet S. A. Iversen, der er gaaet over i Forsvarsministeriet. Hans Kontor har bl. a. Ministeriets Sekretariatssager og juridiske Spørgsmaal. For 8. Kontor er Overintendant A. Selchau udnævnt til Chef, for 9. Kontorchef (Marineministeriet) B. Rosenquist, for 10. Overintendant Abdul Nielsen og for 12. Kontorchef (Marineministeriet) E. J. S. K. Fleischer. Lidt uden for de almindelige Rammer

ligger 11. Kontor, der skal beskæftige sig med Sager i Forbindelse med den nordatlantiske Traktat og med folkeretlige Spørgsmaal. Som Chef for dette Kontor fungerer Fuldmægtig Svend Hansen, der hidtil har været ansat i Socialministeriet, hvor han bl. a. har været Sekretær i Samarbejdsudvalget vedrørende internationalt Hjælpearbejde. Fra de civile Ministerier er der i øvrigt kommet endnu en Embedsmand, Fuldmægtig P. V. Christiansen, Socialministeriet, der er udnævnt til Ekspeditionssekretær i Forsvarsministeriet og ansat i 7. Kontor under Kontorchef Iversen.

Endelig kan det nævnes, at Marineministeriets hidtilværende Kasserer E. V. Olsen er udnævnt til Forsvarsministeriets Kasserer. H.

Flyvevaabnet i Værløse

I Morgen begynder det nye fælles Flyvevaabens Hverdag. General Førslev og hans Stabschef, Oberstløjtnant Kaj Birksted, har foreløbig Hovedkvarter i Værløse. Herfra ledes det Arbejde, der nu skal udføres ved Opbygningen af det nye Flyvevaaben.

★

Flyvelæger rykker ind paa „Flyvemedicinsk Institut“

Læger kan formindske flyveulykkernes antal * En ny afdeling taget i brug paa Militærhospitalet

Information 7/10 50

EN ny lægeinstitution er skudt op paa Militærhospitalet — Flyvemedicinsk Institut — hvor alle militære og muligvis civile flyvemedicinske undersøgelser efterhaanden skal samles. Om få dage indvies instituttet officielt, men det har allerede fungeret et stykke tid i den nydeligt indrettede graa barak under overlæge Helge Smiths ledelse. Den endelige ramme for instituttets arbejde er under udarbejdelse i en kommission, hvis formand er oberst Tage Andersen. Kommissionen ventes at være færdig med sit arbejde inden længe.

Overlæge Helge Smith, der selv er flyver og har faaet flyvemedi-

Ikke materiellet, men personerne svigter ved flyveulykker

Psykologerne er strenge ved flyveaspiranterne

Militære og civile flyvemedicinske undersøgelser samlet under en hat

Lægerne skal have flyveuddannelse

cinsk uddannelse bl. a. i USA, siger i en samtale med »Information«:

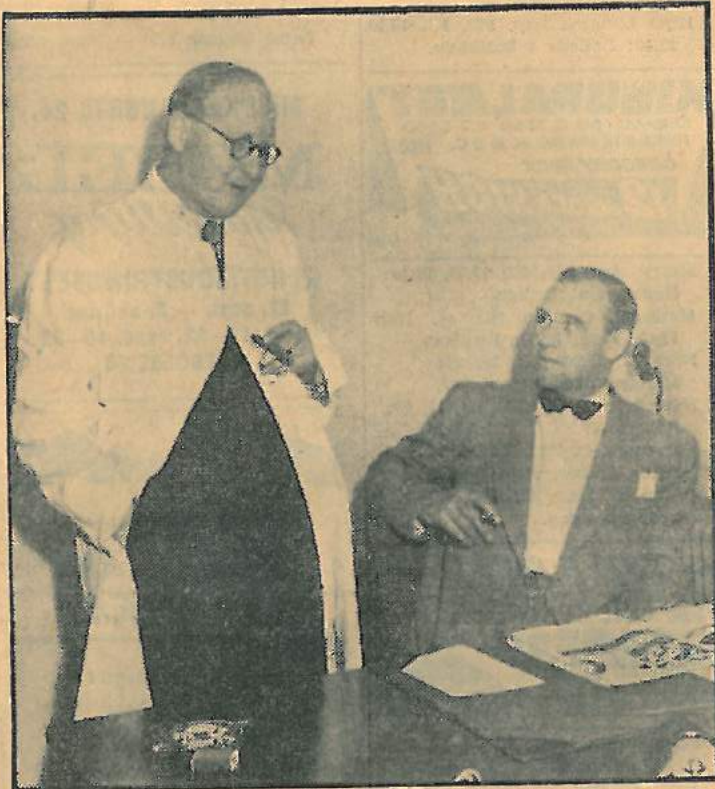
— Jeg haaber, det bliver obligatorisk for lægerne, der skal knyttes hertil med forskellig specialuddannelse, at de ogsaa faar flyveuddannelse. Det er en vigtig forudsætning, for at de lægeligt kan bedømme flyvernes reaktioner. Der er planer om, at et hold unge læger i nær fremtid skal have flyvemedicinsk uddannelse med mulighed for at supplere uddannelsen i udlandet.

Læger kan naturligvis ikke afskaffe flyveulykker, men jeg vil understrege, at vi kan formindske dem. I de aller fleste tilfælde er det ikke materiellet, men personerne der svigter, naar en flyveulykke hænder.

Undersøgelserne af flyveaspiranterne er hidtil blevet foretaget paa en række forskellige steder, og undersøgelserne har derfor taget en uge for hver aspirant. Vi undersøger kredsløbsfunktionerne, foretager specialundersøgelser af øjne, øren, næse og hals samt af ligevægtsfunktionerne. Endvidere prøves deres reaktionsevne overfor formindsket iltpartialtryk paa Zoofysiologisk laboratorium, og de bliver testet paa universitetets psykologiske laboratorium. Det er rimeligt, at alle disse undersøgelser samles paa et sted.

Vi haaber, at det inden for længe bliver muligt at faa en række moderne instrumenter til instituttet, blandt andet trykkammer og centrifuge, hvor piloternes reaktionsevne under særlige forhold kan afprøves. Vi haaber ligeledes at faa specielle høreprøveapparater, saaledes at der kan foretages prøver under støjforhold, der tilnærmelsesvis ligner dem, flyverne maa arbejde i. Dr. Selsø, der formentlig vil blive knyttet til instituttet som øre-, næse- og halsspecialist, er netop vendt hjem fra England, hvor han har studeret, hvorledes RAF foretager disse prøver. Det er meget vigtigt at konstatere, hvordan flyverne reagerer overfor lyd, og at holde sig ajour med, hvor stærkt flyvemaskinestøjen efterhaanden nedsetter flyvernes opfattelsesevne. Det er forlængst bevist, at folk, der flyver meget, delvis mister evnen til at opfatte høje toner.

VIDENSKABELIGT ARBEJDE



Overlæge Helge Smith diskuterer flyvemedicinske problemer med dr. Selsø (i kittel)

instituttet. Der ligger store opgaver og venter paa at blive løst.

— Hvad er den hyppigste årsag til, at flyveaspiranter kasseres?

— Hovedparten bliver kasseret af psykologerne. Ved undersøgelsen i foråret kasserede psykolo-

gerne 72 af 135. Man maa dog ikke forledes til at tro, at saa mange har karakterbrist. Det er som regel det rent elementære grundlag i deres viden, der mangler. Den næststørste gruppe falder paa grund af synssvækkelse.

Thyra.



FLYVEVAABNETS FLYVESKOLE

paabegynder i løbet af 1951 nye kursus til uddannelse af

FLYVERE

idet første kursus paabegyndes den 2/4 1951

Ansøgningsbetingelser:

- For optagelse paa kursus kræves:
 - Alder den 2/4 1951 mellem 18 og 22 aar.
 - Mindst realeksamen eller anden uddannelse, der kan ligestilles hermed, f. eks. folkeskole med supplerende uddannelse.
 - Dansk indfødsret og straffri vandel.
 - Lægeattest, der godtgør, at ansøgeren har fuld synsstyrke (6/6) paa begge øjne og ikke er farveblind.
- Ansøgere der endnu ikke har aftjent deres værnepligt, kan aftjene denne samtidigt med uddannelsen (jfr. pkt. 5).

Uddannelsen:

- Ansøgere, der kommer i betragtning, vil i løbet af januar 1951 blive tilsat til specialundersøgelser ved flyveskolen, omfattende lægeundersøgelser og særlige prøver. Under undersøgelserne, der paaregnes at vare 5-6 dage, indkvarteres og forplejedes de paagældende ved flyveskolens foranstaltning. Ansøgere, der ikke forretter tjeneste ved en militær afdeling, betaler selv rejseudgifterne.
- Uddannelsen foregaar efter følgende retningslinier:
 - Eksercerskole og teorikursus 4 maaneder.
 - Flyve- og teorikursus 2 maaneder.
 - Fortsat uddannelse (paaregnes gennemgaaet i Amerika) ca. 12 maaneder.
 - Afsluttende teoretisk reserveofficerskursus i Danmark ca. 3 maaneder, ialt ca. 21 maaneder.
- Med aspiranter, der under uddannelsen viser sig uegnede, forholdes som følger:
 - Aspiranter, der er hjemsendt fra tjeneste ved hæren eller søværnet hjemsendes.
 - Aspiranter, der ved antagelsen forretter tjeneste ved hæren eller søværnet, afgaar til deres stamafdeling til videre uddannelse.
 - Ikke-sessionsbehandlede hjemsendes.
 - Øvrige kan efter ønske, for saa vidt de er udskrevet til militærtjeneste paa sessionen:
 - enten hjemsendes, i hvilket tilfælde den forrettede tjeneste ved flyveskolen ikke vil kunne betragtes som en del af den dem paahvilende normale værnepligt.
 - eller antages til fortsat frivillig tjeneste under flyvevaabnet. Efter ialt 12 maaneders tjeneste betragtes den paagældende som havende aftjent sin værnepligt.

Aflønning m. v.:

- Ansøgere, der optages paa kursus, indkaldes som flyverkadetaspiranter, der for tiden lønnes med: Kr. 2,00 om dagen samt fri mundering, kost og logi.
- Efter afslutning af elementæruddannelsen i Danmark udnævnes de bestaaede aspiranter til flyverkadetter, der for tiden lønnes med: ca. kr. 100,00 maanedlig samt fri mundering, kost og logi. Under eventuel uddannelse i Amerika vil der blive ydet fri station + ydelser et beløb i dollars til privat forbrug.
- Militært personel beholder deres militære grader og lønninger, for saa vidt disse er højere end flyverkadetaspiranters eller flyverkadeters. Efter grunduddannelsens afslutning, ca. 12-14 maaneder efter mødedagen, ydes der eleverne flyvertillæg, der retter sig efter pristallet. For tiden er dette tillæg kr. 14,00 daglig.
- Efter afslutning af teoretisk reserveofficerskursus i Danmark udnævnes alle bestaaede til flyverløjtnant II af reserven, der f. t. lønnes med ca. kr. 900,00 maanedlig, inklusive tillæg.
- Efter udnævnelse til flyverløjtnant tilkommanderes personellet danske eskadriller for taktisk uddannelse.

Ansøgninger:

- Haandskrevne ansøgninger (ansøgningskemaer anvendes ikke) om optagelse paa elementærkursus 1951-I sendes til: FLYVEVAABNETS FLYVESKOLE, postadresse: Værloselejren, snarest og senest den 13/1 1951.
 - Tjenstgørende eller hjemsendt militært personel fremsender ansøgningen gennem deres stamafdeling og vedkommende regiment, for søværnets vedkommende gennem de myndigheder, der fører stamrullen for det paagældende personel.
 - De nævnte myndigheder sender ansøgningerne direkte til flyveskolen.
 - Ansøgninger skal bilægges bekræftet afskrift af eksamensbeviser, beviser for anden civil uddannelse samt lægeattest (jfr. kravene for optagelse).
- Ansøgningsbilag returneres ikke.
 - Erklære sig indforstået med at blive overført til flyvevaabnet og underkaste sig de for dette gældende tjenestevilkår, samt forpligte sig til at gøre tjeneste her i 5 aar fra elementærkursus begyndelse.
 - Egnede flyverløjtnanter af reserven kan, efter at have gennemgaaet flyvevaabnets officersskole med tilfredsstillende resultat, paaregne at blive faste officerer.
- Nærmere oplysninger om tjenestevilkår m. v. kan faas ved personlig eller skriftlig henvendelse til

FLYVEVAABNETS FLYVESKOLE

VÆRLØSELEJREN

25 danske Flyve-Elever til Jet-Uddannelse i Texas

Stort Mandefald blandt det første Hold

Amerika-Piloter

61 unge Flyve-Elever, som var med paa det Hold, der i Øjeblikket er under Træning paa Flyvevaabnets Elementær-Skole i Aunø, fik Chansen for en Jet-Uddannelse i Amerika. Foreløbig er der kun 28 tilbage af Holdet, og der lægges ikke Skjul paa, at Mandefaldet kan fortsætte, saa Amerika-Holdet reduceres til omkring 25, som skal paa Træning eet Aar i det amerikanske Luftvaaben.

De skal paa en af de store Flyveskoler i Texas, hvor de efter Overenskomst mellem Danmark og Amerika faar en Uddannelse, der svarer til de amerikanske Jet-Piloters.

De skal først flyve med den saakaldte Harvard-Skolemaskinen, og efter denne Træning fortsætter de paa hurtige Jager-Maskiner af Mustang-Typen, hvorefter de afslutter deres Uddannelse til Flyverofficerer med 50 Timers Jet-Flyvning paa Typen »Shooting Star».

Hjem om et Aar med amerikansk Officersuddannelse

Det første Hold af danske Flyve-Elever, som skal til Amerika, rejser formentlig i Januar til Texas. Træningen er berammet til omkring et Aar, det vil sige, at de tidligt i 1952 vender tilbage til Danmark som fuldt uddannede Jet-Piloter klar til at fortsætte deres Karriere i det danske Flyvevaaben.

En Skuffelse har det været, at der mellem de 61 særligt udvalgte efter den første Frasortering af Emner kun har været nogle og fyrrer Procent, som virkelig har svaret til de Kvalitetskrav, der stilles til Luftvaabnets Officersaspiranter. Man havde haabet paa, at der paa det første Amerikahold kunde være 35 Mand.

Det næste Hold, som skal til Uddannelse i Texas, følger antagelig fem Maaneder senere, og man haaber paa, at dette Hold bliver paa omkring 35-40 Elever.

Uddannelsen i Texas bekostes af Amerika og er et Led i det militære Hjelpeprogram for at aflaste det danske Flyvevaabens Instruktører, som er ude for et særlig haardt Pres under Opbygningen af Luftvaabnets Pilotstab. Da »Berlingske Tidende»

for nogen Tid siden omtalte Uddannelsen af de danske Militærflyvere i Amerika, blev det nævnt, at Tallet, som man var enedes om, laa paa omkring 150 Piloter. Det ventes, at Antallet af Flyvevaabnet vil vokse stærkt næste Gang, naar der om kort Tid indkaldes nyt Hold, fordi Chansen til at faa en Jet-Uddannelse i Amerika uvilkkaarligt vil friste mange unge Mennesker. Derved faar Flyvevaabnets Ledelse større Muligheder for at vælge de rigtige Folk. Een Ting garanterer Flyveskolens Ledere for: de Elever, som gennemgaar Prøverne, der kvalificerer dem til den fortsatte Uddannelse i Amerika, svarer til de høje Kvalitetskrav, som stilles.

Amerika-Holdene faar foruden Teoriundervisning og Træning paa KZ II og »Chipmunk» ogsaa en grundig Undervisning i Engelsk, ikke mindst naturligvis i den flyvetekniske Del af Sproget. pw

Orlogskaptajn Westenholtz til Amerika

Aunø-Flyveskolens Chef følger de danske Jet-Piloter til Texas

Med Udgangen af dette Aar rejser Chefen for Luftvaabnets Flyveskole paa Aunø, Orlogskaptajn Westenholtz, til Amerika for at lede de vordende danske Jet-Piloter, der skal paa amerikansk Flyveskole i Texas.

Orlogskaptajn Holger Westenholtz, 42 Aar, blev Marineflyver i 1932 i de senere Aar har han været Chef for Elementærskolen paa Aunø, og under hans Ledelse udvælges det første Hold Flyvekadetter, som sendes til Uddannelse i Amerika paa den amerikanske Regerings Bekostning. De skal paa Luftvaabnets Skoler i Texas først uddannes paa Harvard, derefter paa Mustang-Jagere, der som Type svarer til Spitfire, og til sidst skal de have 40-50 Timer paa den amerikanske Jet-Jager »Shooting Star».

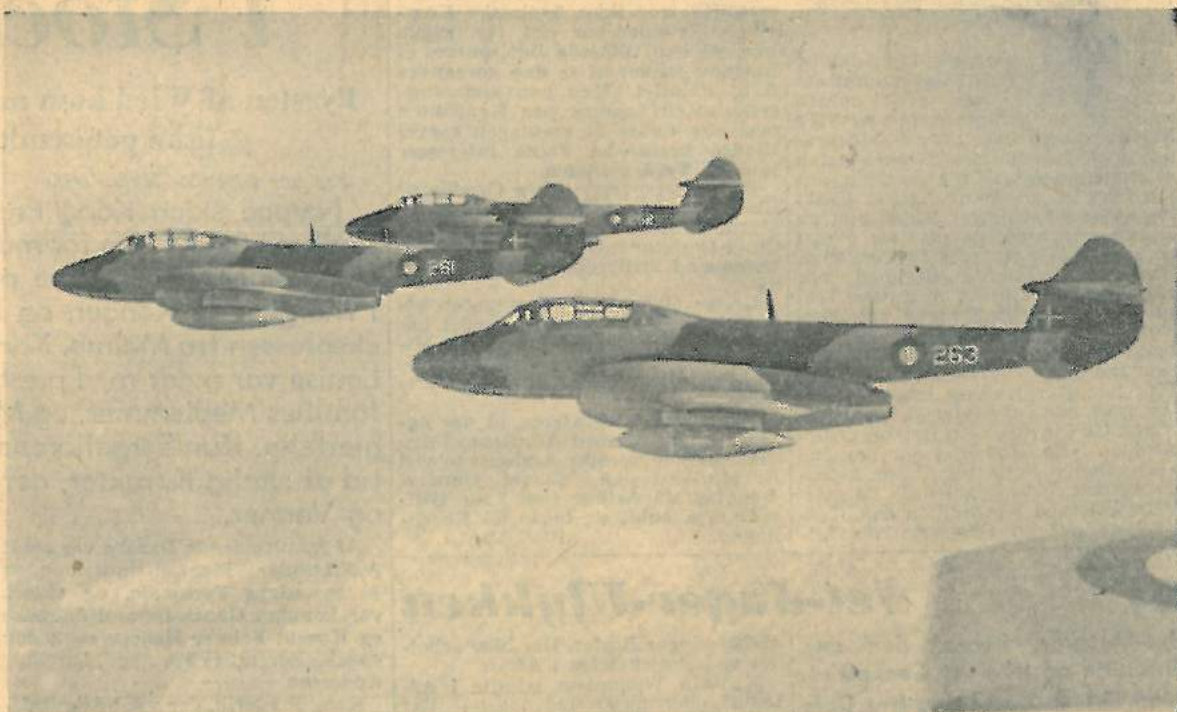
Orlogskaptajn Westenholtz Ophold i U.S.A. bliver formentlig midlertidig, i Udstrækning vil det formentlig komme til at svare til det Uddannelsesprogram, der er aftalt for ca. 150 dansk Jet-Piloter. Hans Efterfølger som Chef for Aunøskolen er endnu ikke udpeget. pw



Holger Westenholtz

Luftens Verden

Efter Bestemmelsen vil de første danske Flyveelever begynde deres Træning i det amerikanske Luftvaaben den 16. Januar. Det vides endnu ikke, hvilken af de store Militærbaser i Texas, der bliver de kommende danske Jet-Piloters Skole. Der er Mulighed for baade Randells Field og Williams Field. Allerede om fjorten Dage rejser Chefen for Aunø-Skolen, Orlogskaptajn Holger Westenholtz, til Texas for at sætte sig ind i Forholdene, og Tanken er, at han vender tilbage for at give det første Hold Instruktionsind Afrejsen til USA. Den første Gruppe danske Flyveelever, der kommer til Træning i det amerikanske Luftvaaben, bliver antagelig paa ca. 25 Mand.



Tre af det danske Luftvaabens Gloster Meteor-Jagere i Formation. Den forulykkede Maskine var af omtrent samme Type som disse; det var Trænings-Modellen med Plads til to Piloter, der brød sammen i Luften. Normalt har Jet-Jagerne kun Plads til een Pilot.

Jet-Jager eksploderet i Luften i Gaar



Den forulykkede Jet-Instruktør, Flyverløjtnant af Reserven Harry Stavnsholt Nilsson.

Instruktøren, Løjtnant Harry Stavnsholt Nilsson og hans Elev, den 22-aarige Flyverløjtnant Mogens Back, Randers, blev dræbt paa Stedet

Maskinen skiltes i 300 Meters Højde, Halen, Motorerne og Cockpit'et fløj hver sin Vej

En gaadefuld Ulykke ramte i Gaar det danske Luftvaaben. Meteor-Jetjager Nr. 264 eksploderede i 300 Meters Højde kort efter Starten fra Bane 0—21 paa Karup Flyveplads. De to ombordværende i Trænings-Jetjageren, den 27-aarige Løjtnant af Reserven Harry Stavnsholt Nilsson, Ordrup Jagtvej, Charlottenlund, og hans Elev, den 22-aarige Flyverløjtnant af 2. Grad i Marinen Mogens Back, Randers, dræbtes.

Ulykken skete under Blindflyvningsøvelser i Gaar Eftermiddags Kl. 14.05. Sammen med to andre Maskiner

gjorde Ulykkesmaskinen klar til Start fra Karup Kl. 13.58. Kort efter, at den var startet fra Bane 0-21, fløj den i 50 Meters Højde ud over Sundsø. Ifølge en for nylig udstedt Dispensation fra Bestemmelsen om Minimumshøjde for Flyvning over bebyggede Omraader, gældende for et bestemt Areal inden for Karup Flyveplads holdt Maskinen sig et Par Minutter i den lave Højde, hvorefter den meget brat gik op til 300 Meters Højde. Flyvetaarnet i Karup havde ikke Forbindelse med Maskinen i Ulykkesøjeblikket, fortæller Presseofficeren, Premierløjtn. Hinrichsen, men den var lige forinden meldt klar til Starten, og derefter skulde Radiokontakten etableres, naar Maskinen var paa Vej mod den fastsatte Højde for Undervisningsflyvningen. Før det skete, indtraf Katastrofen.

svækket Valget

Majoriteten af Senatet bag sig, naar der skal stemmes i vigtige Situationer. I Repræsentanternes Hus er der Udsigt til, at det demokratiske Mandat-Forspring vil blive drastisk nedskaaret fra 90 til 20, men især her vil de sidste Optællinger kunne forskubbe Stillingen. Foreløbig har Demokraterne maattet afgive 24 Mandater til Republikanerne, deres Ma-

Maskinen splintredes for Øjnene af mange Mennesker

Hvad der er sket, kan man ikke med Sikkerhed sige, det har ikke, trods ualmindeligt mange Øjenvidner,



Jet-Katastrofen er opklaret

Understellet gled under Stigningen og medførte de voldsomme Rystelser, der fremkaldte Maskinens Sammenbrud

Flyverne bevidstløse, før de har været klar over, hvad der skete

I Gaar forelaa fra Flyverkommandoen en foreløbig Erklæring om Aarsagen til Jet-Katastrofen ved Karup. Det siges kort i disse Ord: Flyveulykken den 8. November, hvorved en Meteor Mark VII brød sammen i Luften og 2 Piloter omkom, maa efter det foreliggende antages at være forårsaget af, at Laasemekanismen ikke har virket for det ene Understelhjuls Vedkommende.

Da Piloten med en Hastighed af ca. 300 Knob (530—590 km i Timen) har paabegyndt sin Stigning, har Centrifugalkraften bevirket, at det ikke laaste Understel er gaaet ud af sit Leje. Dette har igen bevirket, at Luftfartøjet er gaaet i en pludselig og unormal stejl Stigning, hvorved begge Piloter antagelig er blevet bevidstløse grundet paa de store G-Paavirkninger (Tyngdeaccelerationen), og Luftfartøjet er brudt sammen.

Engelsk Ekspert bekræfter de danske Sagkyndiges Undersøgelsesresultater

Under Ledelse af Chefen for Havarikommissionen Vest for Storebælt, Kaptajn E. B. Meincke, Maskinme-

ster, Translatør H. Kallehaug og Feltingeniør Hesselberg er Undersøgelsen foregaaet i Karup og i Værkstederne i Værløse. Den engelske Meteor-Ekspert, Ingeniør Turton, som er hentet herover fra Gloster-Fabrikkerne, hvor han er Service-Manager, har assisteret ved Undersøgelserne og har kunnet bekræfte de danske Sagkyndiges Efterforskningsresultater.

— Det viser sig, siger Ingeniør Orm Hansen, som er Flyvevaabnets tekniske Ekspert, at man i England har Fortilfælde. Naar Understellet glider ud af sin Laasemekanisme i lav Højde midt under en Stigning, er det katastrofalt for Maskiner med store Hastigheder som Meteorens. Derimod har man foretaget Eksperimenter i meget stor Højde, hvor det er gaaet godt, fordi Paavirkningerne i de tynde Luftlag er mindre.

— Piloter kan jo i Cockpittet se, naar Understellet ikke er inde eller ikke vil gaa ud?

— Ganske rigtigt, der sidder grønne og røde Lamper i dobbelt Sæt paa Meteor Mark VII, fordi den er forsynet med Dobbeltstyring. Naar Stellet er inde, lyser en grøn Lampe, naar det er helt, eller delvist, ude, lyser en rød Lampe. Disse Lamper sidder nede ved Styrepinden, og Piloten kan komme til at skygge over dem med sin Haand. Men det er forøvrigt sandsynligt, at Piloterne i den forulykkede Maskine er blacked out, altsaa har været uden Bevisthed paa Grund af de voldsomme Tyngdekraftspaaavirkninger, saa de ikke har

naaet at blive klar over, hvad der egentlig er sket.

Et imponerende Stykke Detektivarbejde i Maskinens Vragstumper

Maskinmester H. Kallehaug, som har deltaget i Undersøgelserarbejdet, som mest af alt kan sammenlignes med et Detektivopgave, fortæller:

— Der var flere Teorier fremme, før vi naaede frem til det Resultat, der nu foreligger. Maskinen har været i Luften i nøjagtig 2 Minutter og fløjet 12 Kilometer, da Ulykken indtræffer. Maskinen er fløjet ret lavt, før den begyndte sin Stigning. Der var intet unormalt ved Flyvningens Begyndelse, heller ikke ved Stigningen i Begyndelsen.

— Først tænkte jeg, om der kunde være opstaaet en Sprængning i en af

Fortællingen paa Side 2.

(3)

3)

Jet-Ulykken

Jet-Motorerne, eller at Maskinen maaske var fløjet i Stykker. Men intet i Motorerne viste, at der kunde have været Tale om Eksplosion, der var nemlig ingenting som var sodet eller anløbet, og flyve Maskinen i Stykker i de Hastigheder, som opnaas i Begyndelsen af en Stigning, kunde der heller ikke være Tale om.

Saa fandt vi et Understelsben, der var vredet af, og dermed var vi inde paa Sporet. Det viser sig, at det bagbords Understelsben ikke har været laast fast i sin indtrukne Stilling, og at det under Overgangen fra vandret Flyvning til Stigning af Accelerationspaavirkningerne er blevet slynget ud igen, hvorved Luftfartøjet er blevet tvunget over i en unormal kraftig Stigning, som har paaført Jet-Jageren en Paavirkning ud over, hvad Maskinen er bygget til at kunne taale. Derved er Maskinen brudt sammen.

Alt passer og alt har været normalt indtil det Sekund. Understellet smutter ud, fordi Laasen ikke har været i Bund. Luften presses op i Hjul-Brønden, og derved tvinges Maskinens Næse lodret op, og under de voldsomme Paavirkninger, Jet-Jageren her kommer ud for, bryder den sammen. Forinden er Piloterne bevidstløse under den enorme Tyngdekraftspaaavirkning.

Givet er det, at der læres af en Ulykke som denne. Der vil nu blive gennemført Sikkerhedsforanstaltninger i Form af yderligere Inspektion og Kontrol inden og under Flyvning af Understellets Stilling. pu.

Luftvaabnets nye Piloter skal flyve Thunderjet

12 Maaneders Uddannelse i Amerika og derefter
videre Træning fra Karup

I disse Dage indkalder Flyvevaabnets Skole Ansøgninger til et nyt Kursus til Uddannelse af Militærflyvere. Der skal udtages i alt ca. 140 Mand.

Naar disse 140 er udtaget mellem Ansøgerne, skal de møde til Specialundersøgelse hos Specialister i København. De skal igennem en indgående Lægeundersøgelse paa Flyve medicinsk Institut. Efter de lægemæssige Undersøgelser følger Prøven i Undertrykskammer og derefter en dybtgående psykologisk og karakterologisk Undersøgelse, der foretages ved Universitetet.

Hver Uge undersøges ca. 20 Aspiranter, og man regner med, at ca. 50 klarer sig gennem »Skærsilden«. De antagne Aspiranter skal derefter paa 3 Maaneders almindelig grundlæggende Militæruddannelse, og derpaa begynder den første Teoriuddannelse.

Det sker i Værloselejren. Den elementære Flyveuddannelse finder som hidtil Sted paa Avng, hvor Eleverne har Aeroplanlære, Motorlære, Meteorologi og Navigation. Maskinerne, som benyttes, er KZ II og den engelske Chipmunk. Paa Avngskolen faar hver Elev 30 Timers Flyvning.

Jet-Uddannelsen i Amerika

Naar denne Del af Uddannelsen er klar, udnævnes Aspiranterne til Flyverkadetter, hvorefter Uddannelsen fortsættes i Amerika i ca. 12 Maanedere. Derovre vil de danske Piloter først komme paa Harvard-Maskinerne, en Uddannelse, der hidtil har fundet Sted paa Karup, og den amerikanske Uddannelse slutter med et Kursus paa de hurtige Thunderjet-Jagere. Eleverne vil foruden at opnaa ca. 200 Timers Flyvning faa en videregående teoretisk Uddannelse.

Naar Jet-Piloterne vender tilbage til Danmark, foregaar den sidste Del af Uddannelsen, hvor Kadetten indtræder paa et tre Maaneders Reserveofficers-Kursus i Værloselejren, et overvejende teoretisk Kursus og med Omskoling til den 2 Motorers Oxford-Maskine. Saa er Skoleuddannelsen Slut. Kadetten faar sin Flyvervinge og udnævnes til Flyverløjtnant, og nu følger den egentlige taktiske Jageruddannelse paa moderne operative Luftfartøjer, »Thunderjet» eller Gloster »Meteor».

Thunderjet paa Karup

I Løbet af det kommende Aar ventes et Antal amerikanske Thunderjet-Jagere til Brug for det danske Flyvevaabens Træning og

taktiske Uddannelse. Det er sandsynligt, at en Del af Flyvevaabnets Træning forlægges til Aalborg, det vil formentlig blive Meteor-Jagere. De første danske Piloter, der skal trænes i U.S.A. paa Williams Basen i Texas, rejser om kort Tid til Amerika, og naar de kommer tilbage, vil de første Thunderjet-Jagere sandsynligvis være ankommet hertil. »Berlingske Tidende» omtalte for nylig denne amerikanske Jet-Jager, der ikke blot stationeres her, men ogsaa i Holland og Norge, som Led i Flyveruddannelsen. pw.

60

Ikke urimeligt, om Stabslæge M. Brun-Pedersen, saa nøgtern han er, skulde faa Lyst til at se tilbage paa sit Liv. I saa Fald vil han kunne fastslaa Sandheden i det gamle Ord, at først og fremmest Lyst og Evne skaffer en Mand Position, Lyst til Arbejde, Evne til at gøre Tingene, samt at gøre dem som de skal gøres. M. Brun-Pedersen er en langelandsk Bondes Søn med Udmærkelse til Studentereksamen, som (da han derefter bestemte sig for Medicinen) gik i Gang med Bøgerne med saadan Beslutsomhed og Hast, at han blev Læge allerede da han var 24 efter en Studietid paa mindre end 7 Aar. Ikke

Rekord, men væsentligt bedre end Gennemsnittet. Uden Ferie tog M. Brun-Pedersen sin første Hospitalsplads. Han foretrak Hud- og Konssygdommene, uddannede sig først paa Rudolph Bergs Hospital, siden paa Kommunehospitalet og var i Cher-Stilling (paa Garnisons Sygehus), da han var 30. Han var senere Overlæge paa Københavns Militærhospitals Afdeling for Hud- og Konssygdomme indtil 1938. Aaret før havde han efterfulgt Dr. Frits Jacobsen, Christian X's Livlæge, som Chef for Søværnets Lægekorps og har i denne betydende Stilling lagt for Dagen sikre administrative Egenskaber — ogsaa derved, at han er en Fjende af Kontorvæsen. Og dog er alt dette, denne i sig selv udmærkede Karriere, bare Halvdelen af M. Brun-Pedersens Tilværelse indtil hans 60. Fødselsdag. Allerede i sine unge Dage tog M. Brun-Pedersen Del i Lægestandens organisatoriske Arbejde og skaffede sig efterhaanden fremtrædende Poster i Lægers Sammenslutninger. Han var Medlem af Den Almindelige Danske Lægeforenings Hovedbestyrelse, Foreningens Næstformand, Formand i Københavns Lægeforening. Han er fremdeles Formand (etter Edv. Ehlers) i Foreningen til Konssygdommenes Bekæmpelse og var i forreste Række blandt Tilrettelæggerne af Krigsaarenes Kampagne mod Konssygdommene. Han har ogsaa siddet i Udvalg og Kommissioner. Han har, naar Lejlighed var dertil, skrevet forskelligt. Han har endelig i mere end 30 Aar passet en københavnsk Konsultation. Det er meget at have mellem Hænder. Alligevel har M. Brun-Pedersen skaffet sig Tid til baade at være sig selv og at pleje sine hobbies, af hvilke den ene er moderne Malerkunst, den anden Frimærker. Han er paa begge Omraader en erfaren Samler. Han er i det hele blandt dem, for hvem det maa være morsomt at fylde 60. Morsomt, fordi Livet har behandlet ham vel, hvilket vil sige lønnet ham paa rimelig Maade for et respektabelt — og respektet — Arbejde.



M. Brun-Pedersen

★