

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.

100 Gange over Ækvator

Den danske Luftkaptajn Niels Egebjerg, som indleder det nye Aar med en imponerende Rekord, fortæller om Flyvning paa Varmen, om Begrebet Skandinavisme i menneskelig Forstand og om Flyveren som Familiens Problembarn

Af POVL WESTPHALL

Der er noget over den lille tætte Skikkelse, som virker beroligende og spreder Tryghed. Den Maade, han gaar paa, de sindige Haandbevægelser, den rolige Tale og det skæve, hyggelige Smil, alt er med til at skabe en Atmosfære af Tillid omkring Niels Egebjerg.

Niels Egebjerg kommer fra Nyborg af Bladslægten, Faderen er Redaktør Egebjerg. Nyborg, som fylder 80 i Aar. Niels Egebjerg har meget af det naturlige Lune, som man kan møde hos en Del af Egebjerg-Slægten. Han hører til dem, der har let til Smil og Sans for de

smaa Glæder. Han frydede sig, da han i Forgaars tændte sit Juletræ for sidste Gang og fandt en lille Rødkælk siddende i Træets Top. Der blev stillet Havregryn og Vand frem. Og Flyverhjemmet havde faaet en ny Ven.

I Gaar Formiddags fløj Niels Egebjerg mod Syd, ud paa den Flyvning til Sydamerika, der skal bringe ham over Ækvator for 100. Gang, en imponerende Rekord for alle andre end Egebjerg. Han bryder sig hverken om Rekorder eller Gebærder. Der er intet Drama omkring ham. I de 16 Aar, han har været Trafikflyver, touch wood, har han ingen Uheld haft. Han kom til DDL i 1934 direkte fra Flyvertropperne. Den unge Løjtnant kom oprindeligt fra

— Vi regner ikke med Luftkilometeren mere, det er Flyvetimerne, der tæller nu. Jeg regner med at kunne passere Flyvetime Nr. 10.000 engang til August-September ... men for at vende tilbage til Kilometrene, saa er der vist ikke noget galt i at anslaa dem til omkring 2½ Million. Havde vi ikke haft Krigen, hvor vi jo saa at sige laa stille, var jeg sikkert kommet op paa 3½ Million.

— Udviklingen i Luften har vel allerede givet Sydamerikaflyvningen, Flyvningerne paa Varmen, en anden Karakter?

— Ja, Farten er vokset med ca. 33 Procent, siden vi begyndte for 4 Aar siden ... det er vore herlige DC 6'ere, der har skabt denne Udvikling ... det er tit meget svært at komme fra Europa uden Forsinkelse paa Grund af daarligt Vejr og Venten paa Tilslutninger ... megen Last og andre Ting. Men har vi først sagt Farvel til Lissabon og har vi mange Timers Flyvning foran os, først til Dakar i Afrika og saa over Atlanten, ja, saa lander vi som Regel i Rio. Montevideo og Buenos Aires med forbløffende smuk Præcision. Vejrproblemerne over Sydatlanten er ikke store, jeg mindes ikke, at vi ikke har kunnet lande i Dakar eller Recife ... Vi har Ækvatorialfronten, men den kender vi efterhaanden ... det hænder ogsaa, at der staar et tropeagtigt Regnskyl over Recife, naar vi ankommer, men naar vi har fløjet rundt et Kvarters Tid, er Vandfaldet forbi, og det er atter sigtbart ... jo, der er herligt ude paa Varmen. Jeg nyder Timerne, Dagene vi har i Recife, og jeg tilbringer saa megen Tid, jeg kan tillade mig, ved den lune Strand.

— Er der Passagerer paa Sydamerikaruterne?

— I Begyndelsen, vi fløj derud, var Passagererne færre end Besætningsmedlemmerne. Det Billede har forlængst ændret sig. Det er absolut ingen Overdrivelse, at der ikke findes Plads til saa meget som et Brevkort ekstra paa Strækningen mellem Schweiz og Buenos Aires. Meget ofte er det ogsaa Tilfældet den modsatte Vej. Og samtidig har Passagertyperne forandret sig ... der er flere og flere Stamkunder. Det er ikke ualmindeligt at hilse genkendende paa Passagerer, som allerede har rejst med os 10-15 Gange eller mere.

Et lille »Vip« over Ækvator

Egebjerg fortæller om Flyvningen, naar Maskinen passerer Linien. Det tilkendegives med et lille Vip, og Passagererne, der har fløjet over Ækvator, faar et lille Diplom som Bevis paa deres Værdighed: luftbaarne over Jordens Midte.

— Hvorfor tror De, at skandinavisk Luftfart har faaet Succes ude paa de Himmelstrøg?

— Først og fremmest paa Grund af vore fortræffelige Maskiner og en udmærket Organisation ... vi har en Stab af skandinaviske Medarbejdere paa hver Station ... og saa vidt jeg kan skønne, er det uhyre vigtige Spørgsmaal: Samarbejdet med de lokale Myndigheder, løst paa den bedste Maade ...

— De taler hele Tiden om Begrebet »Skandinavisk« ... er det paa Bestilling?

— Nej, naturligvis er det for os, der omtrent har været med fra Starten af SAS, det eneste rigtige. Det er selvfølgelig ogsaa let for en Besætning, selv af forskellig Nationalitet, at blive rystet sammen. Man har den store Fordel, at man lærer hinanden at kende ogsaa uden for Tjenesten, vi bor Dør om Dør paa Hotellerne ude omkring ... vi lærer at tænke skandinavisk gennem vort Samvær. Det er klart, at de Problemer, Ledelsen og Jordpersonalet i et samlet SAS er stillet over for, er af en helt anden Karakter og Format, fordi det vel er tænkeligt, at den samme Sag, stor eller lille, vil kunne løses paa tre forskellige Maader ... det kommer vi ikke ud for.

— Er det ogsaa Besætningsmedlemmernes Erfaring, at det er svært at faa de rigtige Personer i Tale ... i Forbindelse med, hvad De nævnte om Ledelsens Problemer?

— Baade ja og nej. Vi kan jo altid naa direkte til Toppen med de

vi utilfredse Passagerer, saa er de blevet det paa Jorden paa Grund af Forsinkelser og lignende. Det lykkes os dog som Regel — ikke mindst under Kabinepersonalets Indflydelse — at faa dem i Humør igen, naar vi først er i Luften. Det er i øvrigt et af de største og vanskeligste Spørgsmaal med de store Maskiner, som tager 6-7000 Kilo betalende Last ... hvordan skal man faa nedsat Ekspeditionstiden og fjernet Forsinkelserne? Der er jo i Virkeligheden ikke

megen Glæde ved at ofre Millioner paa at faa Gennemsnitsfarten sat 100 Kilometer op, hvis det blot er for at tilbringe saa meget længere Tid paa Mellestationerne. Det er naturligvis ikke noget, jeg staar og finder paa her paa Stedet ... det har været omtalt saa tit ... sidst saa jeg det for Resten i Direktør Per A. Norlins Nytaarshilsen til Personalet ... men lad os haabe paa en Løsning til lige stor Gavn for begge Parter ...

POVL WESTPHALL

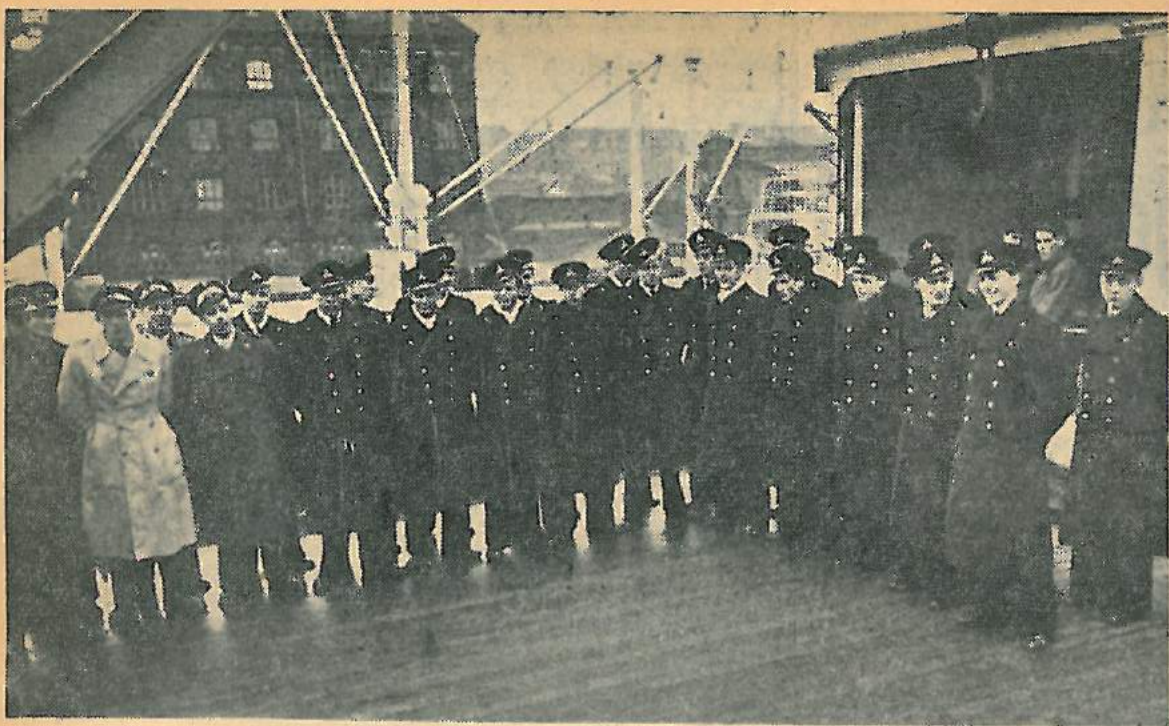


Da Kaptajn Niels Egebjerg fløj den danske Handelsdelegation under Ledelse af Prins Axel til Moskva i 1946 med »Stig Viking«.

Husarerne, de cyklende, men kort efter at han havde afsluttet sin Uddannelse som Militærflyver, fik han Chansen i Luftfartsselskabet, der skulde have en Afløser for Direktør Knud Lybye som Trafikleder.

Egebjerg blev Leder af Natflyvningerne, ind imellem tog han en Rundflyvningstur om Søndagen eller var Reserveflyver paa en af Ruterne med Fokkermaskinerne. I Slutningen af Januar 1937 gjorde Egebjerg Springet fuldtud og blev Trafikflyver. Han var da 32 Aar, baade ung og samtidig moden nok til at indfange den nye Rytme, som pludselig var blevet Flyvningens. Det var i de Dage, Pionertyperne afløstes af dem, der fløj ogsaa paa Instrumenter. Han var med i det Kuld, som i Dag udgør en særlig Del af Stammen blandt Danmarks Trafikflyvere: Poul Jensen, Poul Toxholm og Hedall Hansen. En Kvartet med internationalt Ry. I 1938 blev Niels Egebjerg Luftkaptajn. Han tog sammen med Kvartetens øvrige Medlemmer Natpostflyvningens haarde Tørn det Aar.

I 1941 blev han hyldet som »Hølv-



De 26 Flyvekadetter opstillet paa »Erria«s Baaddæk under Orlogskaptajn Westenholtz' Afskedstale.

De drog ud med et stort Ansvar

Chief for Aunøskolen, Orlogskaptajn H. Westenholtz' Tale til de 26 Flyverkadetter, der i Gaar sejlede til USA:

Den Dom, der fældes over jer som Mandfolk og Gentlemen, gælder ikke blot det danske Luftvaaben, men Danmark

De 26 danske Flyver-Kadetter, som udgør det første Hold danske Jet-Piloter til Uddannelse i Amerika, samledes i Gaar Middags paa »Erria«s Dæk for at tage Afsked med Chefen for Aunø-Flyveskolen, Orlogskaptajn H. Westenholtz, der hidtil har haft Ansvaret for deres Træning.

Mange Paarørende og Venner var samlede med de unge Flyveraspiranter paa Ø. K.s Motorskibs Baaddæk. Orlogskaptajn Westenholtz sagde til sine Lærlinge:

— De sidste Dage har De faaet Instruktion og Paamindelse om det store Ansvar, der er Deres, nu, da De afgaar til Uddannelse i US Airforce. Der er Grund til at minde om General Forslevs Ord til Dem om dette Ansvar. Af Dem afhænger den Dom, der fældes af US Airforce og den amerikanske Befolkning. Af Deres Evner og Egenskaber til at optræde som Mandfolk og Gentlemen vil der blive fældet Dom ikke blot over det danske Luftvaaben, men ogsaa over det danske Folk.

Vi tror paa jer, vi tror paa, at I har de rette Egenskaber, de menneskelige som de flyvemæssige, og vi tror paa, at vi om 56 Uger ser 26 Jetflyvere komme hjem. Vi tror ogsaa paa, at jeres gode Humør vil bringe jer over Vanskelighederne og saa ønsker vi jer god Rejse, med god Indsats for jeres egen Skyld, for Flyvevaabnets Skyld og for Danmarks Skyld.

En haard Træning paa Good Fellow-Flyvebasen i Texas

Det var en broget Flok af Danmarks bedste unge Mænd i Alderen fra 20 til 25 Aar, udvalgte, gennem-

tid er fint og Flyveundervisningen kan foregaa uafbrudt.

Men hvordan lærer de saa hovedet at flyve i daarligt Vejr? Jo, gennem en omhyggelig Uddannelse i Blindflyvning, under mørke Hætter med Jet-Jagernes Instrumenter som deres eneste Middel til at lande sikkert.

Naar de danske Jet-Aspiranter kommer til Texas, skal de faktisk begynde Uddannelsen helt forfra sammen med unge amerikanske Piloter, der ogsaa begynder deres Træning. De faar først en meget streng og meget gammeldags Militærud-dannelse, saa kommer de 6 Maaneder paa Harvard Skole, en Træningsmaskine med Propel, gennem 4 Klasser gaar deres Undervisning frem, udviklende ikke blot deres flyvemæssige Egenskaber, men ogsaa Æresbegreber, Ansvar og Pligtfølelse. De slutter af med 80 Timers Flyvning paa de berømte amerikanske Jetjagere af »Shooting Star«-Typen, overvejende med Blind- og Natflyvning. Inden de om 56 Maaneder kommer hjem som fuldbefarne Jet-Piloter, vil det næste Hold danske Elever være paa Skolen i U. S. A., de rejser antagelig i Maj Maaned.

Mønstringen paa »Erria« overværedes i Gaar af Kaptajnøjntant Lange, Forsvarsministeriet, og Kontorchef Gjersing, Ø. K. Paa Skibet har Ø. K. stillet Lokaler til Raadighed, saa Kaptajnøjntant Hovgaard kan fortsætte Undervisningen af sit Hold paa Vej til Amerika.

Mange gode Ønsker fulgte Jet-Lærlingene, da de lagde fra Kap, hilst af deres Skolechef fra Aunø og af hundredtallige Tilraab fra de mange, mange Paarørende, som overværede Indledningen til dette nye Kapitel i det danske Luftvaabens Historie. pw.



Flyver Holdets Leder, Kaptajnøjntant A. K. Hovgaard tager Afsked med Aunøskolens Chef, Orlogskaptajn Westenholtz.

Jet-Kadetterne rejser i Dag

De 25 første danske Militærflyvere, som skal trænes i Texas, sejler med »Erria«

Med ØK's »Erria« afrejser i Dag de første 25 danske Militærflyvere, der skal trænes paa amerikanske Luftbaser i Texas.

De 25 Flyver-Kadetter er alle blevet uddannet paa Aunø, nu skal de i USA fortsætte deres Skoleflyvning først paa propeldrevne Maskiner af Typen »Harvard« og »Mustang«, derefter skal de have Træning i »Thunderjet«-Jagere. Uddannelsen i USA vil vare Aaret ud, derefter vender de tilbage til Danmark for at afslutte deres Skole paa Karup. Det første Hold Kadetter ledes under Opholdet i USA af Kaptajnøjntant A. K. Hovgaard.

I Gaar Eftermiddags var Kadetterne til Instruktion og Parade for Chefen for Flyvevaabnet, Generaløjntant Chr. Forslev i Værløselejren.

Naar de danske Militærflyvere ankommer til USA med »Erria« modtages de af Repræsentanter for det amerikanske Flyvevaaben og føres til deres Lejr i Texas, hvor Uddannelsen vil blive paabegyndt hurtigst muligt. pw



FLYVE-KADETTERNE — De 25 Flyve-Kadetter og deres tre Ledere før Afrejsen med ØK's "Erria". De skal paa Træningsskole i Texas.

Første Hold Flyvere rejst til Texas

De 25 første danske Flyve-Kadetter, der i det kommende Aar skal uddannes til Jet-Piloter paa amerikanske Træningsskoler i Texas, afrejste ved Middagstid med ØK's "Erria".

Holdet kan ventes efterfulgt af flere. Den amerikanske Hjælp, som paa denne Maade ydes Flyvevaabnet, bevirker, at et større Antal Officerer herhjemme kan frigøres fra Uddannelses-Virksomhed og gaa over til Opbygningen af Kamp-Eskadriller.

Det er muligt, at Flyvevaabnet senere flytter den videregaaende Ud-

dannelse af Jet-Piloter tilbage til Danmark.

De vordende Jagerflyvere er gaaet ind paa at underkaste sig Disciplinen og Reglerne for Uddannelse af amerikanske Flyvere. Det medfører bl. a., at de danske Kadetter ved Ankomsten til Texas maa lade sig klippe skaldede. Disciplinen er navnlig i Begyndelsen temmelig streng, men norske Flyvere, der var til Uddannelse derovre, har over for en dansk Officer, som undersøgte Forholdene, givet Udtryk for stor Tilfredshed med Opholdet paa den amerikanske Skole.

De danske Flyvere kommer til at flyve Jet-Jagere af Modellen "Shooting-Star" efter først at have prøvet propeldrevne Træningsmaskiner.

Holdet ledes af Kaptajn Løjtnant A. K. Hovgaard og Løjtnanterne A. H. Dolleris og E. T. Larsen.

het.

60

Hs. Excellence, General Løjtnant Chr. Førslev, som i Dag fylder 60 Aar, blev af en ubændig Kundskabstrang ført ind i en meget usædvanlig militær Løbebane. Hans Far var Bolsmand Jacob Hansen i Førslev, og indtil Konfirmationsalderen var Flyvergeneralen som de fleste Bondesønner paa Egnen Vogterdreng i Fritiden. Han gik i Landsbyskole i Sludstrup og traf der en Lærer, som fik en ganske særlig Indflydelse paa og Betydning for ham. Som 14-aarig kom Chr. Førslev paa Hærens Elevskole og flyttede ind paa Frederiksberg Slot; her lagde han Grunden til en Officerskarriere, skabt af Trang til at skaffe sig de Kundskaber, som Forældrene ikke havde haft Midler til at give ham. Det er maaske netop denne Baggrund, der har givet Førslev det civile Særpræg, som end ikke skjules af en Generalsuniform. I 1914 var han blevet Premierløjtnant i Artilleriet, fire Aar senere Militærflyver. Ogsaa her var Motiverne taget fra Sidelinien. Det var Sporten i Flyvningen, der havde grebet ham, har han engang tilstaaet. I 1925 var Chr. Førslev blevet Kaptajn ved Flyvertropperne, imens studerede han med dynamisk Kraft, han kom paa Ingeniørskole i Frankrig, fik sin Afgangsexamen paa eet Aar og tog Translatørexamen i Fransk. I 1931, kun 40 Aar, blev Oberst Førslev Chef for Flyvertropperne; efter Krigen, da han udnævntes til General, drog han til Washington som Militærattaché, og i Fjor vendte han hjem og blev Chef for Danmarks første Enhedsflyvevaaben, blev General Løjtnant og Excellence. Men Værdigheden tynger ikke Folk af General Førslevs Type, de, der er naaet ham ind paa Livet, har lært, at hos ham betyder Forstaaelse og Kendskab, den menneskelige Side af Tilværelsen, saa uhyre meget, at han ikke gaar paa Akkord. Netop disse udprægede Egenskaber gjorde ham selvskreven til den store og vanskelige Opgave, han nu har faaet betroet: at smelte Marinens og Hærens Flyvere sammen til eet Vaaben. Den Takt, Finfølelse og Autoritet, som er paakrævet til Løsning af den Opgave, finder man i begge Leire at møde hos General Løjtnant Førslev. Han forstaar Kunsten at samle Medarbejdere, for, som han selv har sagt, det vigtigste af alt er at skabe Arbejdslykke, at lægge Vægt paa den personlige Ansvarfølelses Vækst og Udvikling. En Mand, der har og følger denne Indstilling, gaar sjældent fejl, derfor vil Chr. Førslev ogsaa i Dag modtage mange Haandslag fra gamle og nye Venner, selv om han helst saa Dagen passere som en af de normale, almindelige travle Arbejdsdage i Flyvevaabnets Hovedkvarter.



Chr. Førslev

Værløse Flyveplads som Sjællands Luftbase

Planer om at opføre Værkstedbygninger for Jet-Motorer og Anlæg af Beton-Startbaner til Jet-Jagere

Der udarbejdes i Øjeblikket Planer for en betydelig Udvidelse af Værløse Flyveplads, som efterhaanden skal udvikles til at blive Sjællands Luft-Base. Planerne omfatter ikke blot Centralværksteder for Flyvevaabnets Jet-Motorer og andre Flyvemaskinmotorer, men ogsaa Anlæg af Radarstation, Skolevirksomhed og andre af de Funktioner, der knyttes til et moderne Flyvevaaben. En Baggrund for, at disse Planer kan gennemføres, er store Udvidelsesarbejder ogsaa omfattende Startbaner til omkring en halv Sned Millioner Kroner.

Forsvarsminister Harald Petersen udtalte i Aftes til 'Berlingske Tidende':

— Det er rigtigt, at der som et Led i den almindelige Forsvarsplan omfattende de 300 Millioner Kroner er fremsat Ønsker om Udvidelsesarbejder i Værløse, saaledes at denne Flyveplads kan blive en af Sjællands vigtigste. Disse Ønsker har allerede foreligget gennem nogen Tid. Det er Maalet, at Værløse, hvor der for Tiden ogsaa findes andre Tropper, som man faktisk slet ikke har Plads til, efterhaanden frigøres til rent flyvemæssige Formaal med de dertil hørende Anlæg.

Finansudvalget behandler Værkstedplanerne

Allerede i nogen Tid, siger Forsvarsministeren, har Finansudvalget undersøgt Planer om Opførelse af nye Værkstedbygninger, som bl. a. skal kunne anvendes til Hovedreparationer af vore Jet-Motorer. Flyvevaabnet har hidtil maattet klare sig med de gamle Værkstedbygninger fra 1940, og det har været et Handicap, fordi Maskinparken jo efterhaanden er blevet betydelig udvidet. — Var der ikke Tale om, at man i SAS-Værftet i Lufthavnen i Kastrup kunde have faaet disse Reparationsarbejder udført, her findes jo et moderne udstyret Flyveværft?

— Jo, Sagen har været nøje undersøgt. Der har været Tale om, at visse Dele af Reparationsarbejderne

kunde være udført i Kastrup, men efter langvarige Overvejelser, som i øvrigt har forsinket Sagen noget, er man kommet til det Resultat, at det ud fra rent tekniske Synspunkter, med Hensyn til Reservedele, Værktøjsmaskiner, Bevogningsproblemer og andre specielle militære Hensyn ikke vil være tilraadeligt. Det vil, er det regnet ud, ogsaa blive mere kosteligt at flytte Reparationsarbejderne for Flyvevaabnet til SAS-Værkstederne i Kastrup end at udføre Udvidelsesarbejderne i Værløse.

Flyvevaabnet har hidtil faaet afholdt Eftersyn og gennemført normale Reparationer paa Den flyvende Fæstning og paa Catalina-Maskinerne i Kastrup, og i Skandinavisk Aeroindustri har man udført Reparationsarbejder paa de mindre Skolemaskiner. Men af mange og vægtige Grunde har man besluttet at anbefale til Finansudvalget, at Værkstedsanlæggene i Værløse udvides, og at de øvrige deraf følgende Udvidelsesarbejder gennemføres for at faa koncentreret Arbejdet derude.

Men Udvidelserne i Værløse er ikke de eneste paa Flyvevaabnets Ønskeseddel, der er ogsaa Forslag vedrørende Karup og andre Lufthavne.

— Gælder det ogsaa Sikkerhedstjenesten, for Eksempel Radaranlæg?

— Ja, i høj Grad; Flyvevaabnet er jo meget lidt værd, før vi faar disse Anlæg til de forskellige Pladser.

— Hvad med Aunø-Skolen?

— Spørgsmaalet staar lidt hen; der har været fremført Ønsker ogsaa om

Udvidelser der, men det kommer ikke til at foreligge lige straks.

— Hvornaar regner Ministeren med, at de første amerikanske Thunder Jet-Jagere kommer her til Landet?

— Det er svært at sige, men foreløbig skal vi have flere af den hidtil indkøbte Type, Meteor-Jagere. De amerikanske Maskiner, ventet jeg, kommer ikke før i næste Omgang.

HVORFOR DER IKKE ER RIFT OM AT BLIVE JET-PILOT

Oberst C. C. Larsen om grunden til, at ansøgningerne om optagelse i flyvevaabnet ikke længer strømmer ind

HVORFOR vil unge mænd ikke længer prøve at blive jet-piloter? Er det de militære flyveulykker og krigsfarens skyld, eller stilles der for store fysiske og psykiske krav til de vordende militærflyvere? **EKSTRABLADET** rettede i formiddags spørgsmaalet til chefen for flyvevaabnets flyveskoler, oberst C. C. Larsen, der sagde:

— Det er rigtigt, at det ligger haardt med ansøgninger i øjeblikket, idet der ved den normale ansøgningsfristis udløb kun var indkommet 150 ansøgninger mod sidste gang 214 og de foregaaende gange 4—500. Men vi ved ikke, om grunden ikke kan skyldes, at annoncen om flyverkadetterne var fremme ved juletid, saadan at den ikke rigtig er blevet læst. I hvert fald har vi meget daarlige erfaringer med hensyn til udbytet af avertering i København.

at blive flyverløjtnant, for som saadan tjener han ikke saa meget. De unge mænd ved godt, at det er forretningslivet, der giver penge, og man kan ikke behjude dem, at de er forretningsbetonede.

Endvidere er vi handicappet af, at vi ikke har haft faste terminer m. h. t. averteringen efter nye flyverelever, og af, at der nu kommer mange hold lige oven i hinanden, fordi uddannelsen forceres frem. Men i Sverige og England har man haft lignende vanskeligheder ved rekrutteringen, og vi har endnu ikke overvejet, om det bliver nødvendigt at udskrive de nye militærflyvere paa en anden maade end den hidtidige. Det venter vi med til efter.

E-2.

OFFICIELT



FLYVEVAABNETS FLYVESKOLE paabegynder i løbet af 1951 nye kursus til uddannelse af FLYVERE

Idet første kursus paabegynder den 2/4 1951

Ansøgningsbetingelser:

1. For ansøgning skal kræves:
 - (a) Mindst 18 Aar
 - (b) Mindst 180 cm højde
 - (c) Mindst 70 kg vægt
 - (d) Mindst 100 cm brystmåling
 - (e) Mindst 100 cm armåbning
 - (f) Mindst 100 cm håndledsbredde
 - (g) Mindst 100 cm håndledslængde
 - (h) Mindst 100 cm håndledsbredde
 - (i) Mindst 100 cm håndledslængde
 - (j) Mindst 100 cm håndledsbredde
 - (k) Mindst 100 cm håndledslængde
 - (l) Mindst 100 cm håndledsbredde
 - (m) Mindst 100 cm håndledslængde
 - (n) Mindst 100 cm håndledsbredde
 - (o) Mindst 100 cm håndledslængde
 - (p) Mindst 100 cm håndledsbredde
 - (q) Mindst 100 cm håndledslængde
 - (r) Mindst 100 cm håndledsbredde
 - (s) Mindst 100 cm håndledslængde
 - (t) Mindst 100 cm håndledsbredde
 - (u) Mindst 100 cm håndledslængde
 - (v) Mindst 100 cm håndledsbredde
 - (w) Mindst 100 cm håndledslængde
 - (x) Mindst 100 cm håndledsbredde
 - (y) Mindst 100 cm håndledslængde
 - (z) Mindst 100 cm håndledsbredde

Uddannelsesforløbet:

1. Ansøgere der kommer i betragtning, vil i løbet af januar 1951 blive kaldt til en fysisk og psykisk prøvetagning i Flyvevaabnets Flyveskole. De der ikke kommer i betragtning, vil blive informeret herom.
2. De der kommer i betragtning, vil blive kaldt til en teoretisk prøvetagning i Flyvevaabnets Flyveskole i løbet af februar 1951.
3. De der kommer i betragtning, vil blive kaldt til en praktisk prøvetagning i Flyvevaabnets Flyveskole i løbet af marts 1951.
4. De der kommer i betragtning, vil blive kaldt til en teoretisk prøvetagning i Flyvevaabnets Flyveskole i løbet af april 1951.
5. De der kommer i betragtning, vil blive kaldt til en praktisk prøvetagning i Flyvevaabnets Flyveskole i løbet af maj 1951.
6. De der kommer i betragtning, vil blive kaldt til en teoretisk prøvetagning i Flyvevaabnets Flyveskole i løbet af juni 1951.
7. De der kommer i betragtning, vil blive kaldt til en praktisk prøvetagning i Flyvevaabnets Flyveskole i løbet af juli 1951.
8. De der kommer i betragtning, vil blive kaldt til en teoretisk prøvetagning i Flyvevaabnets Flyveskole i løbet af august 1951.
9. De der kommer i betragtning, vil blive kaldt til en praktisk prøvetagning i Flyvevaabnets Flyveskole i løbet af september 1951.
10. De der kommer i betragtning, vil blive kaldt til en teoretisk prøvetagning i Flyvevaabnets Flyveskole i løbet af oktober 1951.
11. De der kommer i betragtning, vil blive kaldt til en praktisk prøvetagning i Flyvevaabnets Flyveskole i løbet af november 1951.
12. De der kommer i betragtning, vil blive kaldt til en teoretisk prøvetagning i Flyvevaabnets Flyveskole i løbet af december 1951.

Afslutning af uddannelsen:

1. Ansøgere der optages, vil blive kaldt til en fysisk og psykisk prøvetagning i Flyvevaabnets Flyveskole i løbet af januar 1951.
2. De der kommer i betragtning, vil blive kaldt til en teoretisk prøvetagning i Flyvevaabnets Flyveskole i løbet af februar 1951.
3. De der kommer i betragtning, vil blive kaldt til en praktisk prøvetagning i Flyvevaabnets Flyveskole i løbet af marts 1951.
4. De der kommer i betragtning, vil blive kaldt til en teoretisk prøvetagning i Flyvevaabnets Flyveskole i løbet af april 1951.
5. De der kommer i betragtning, vil blive kaldt til en praktisk prøvetagning i Flyvevaabnets Flyveskole i løbet af maj 1951.
6. De der kommer i betragtning, vil blive kaldt til en teoretisk prøvetagning i Flyvevaabnets Flyveskole i løbet af juni 1951.
7. De der kommer i betragtning, vil blive kaldt til en praktisk prøvetagning i Flyvevaabnets Flyveskole i løbet af juli 1951.
8. De der kommer i betragtning, vil blive kaldt til en teoretisk prøvetagning i Flyvevaabnets Flyveskole i løbet af august 1951.
9. De der kommer i betragtning, vil blive kaldt til en praktisk prøvetagning i Flyvevaabnets Flyveskole i løbet af september 1951.
10. De der kommer i betragtning, vil blive kaldt til en teoretisk prøvetagning i Flyvevaabnets Flyveskole i løbet af oktober 1951.
11. De der kommer i betragtning, vil blive kaldt til en praktisk prøvetagning i Flyvevaabnets Flyveskole i løbet af november 1951.
12. De der kommer i betragtning, vil blive kaldt til en teoretisk prøvetagning i Flyvevaabnets Flyveskole i løbet af december 1951.

Ansøgningsfrist:

1. Ansøgningsfristen for optagelse i Flyvevaabnets Flyveskole i løbet af 1951 er den 15. januar 1951.
2. Ansøgningsfristen for optagelse i Flyvevaabnets Flyveskole i løbet af 1952 er den 15. januar 1952.
3. Ansøgningsfristen for optagelse i Flyvevaabnets Flyveskole i løbet af 1953 er den 15. januar 1953.
4. Ansøgningsfristen for optagelse i Flyvevaabnets Flyveskole i løbet af 1954 er den 15. januar 1954.
5. Ansøgningsfristen for optagelse i Flyvevaabnets Flyveskole i løbet af 1955 er den 15. januar 1955.
6. Ansøgningsfristen for optagelse i Flyvevaabnets Flyveskole i løbet af 1956 er den 15. januar 1956.
7. Ansøgningsfristen for optagelse i Flyvevaabnets Flyveskole i løbet af 1957 er den 15. januar 1957.
8. Ansøgningsfristen for optagelse i Flyvevaabnets Flyveskole i løbet af 1958 er den 15. januar 1958.
9. Ansøgningsfristen for optagelse i Flyvevaabnets Flyveskole i løbet af 1959 er den 15. januar 1959.
10. Ansøgningsfristen for optagelse i Flyvevaabnets Flyveskole i løbet af 1960 er den 15. januar 1960.
11. Ansøgningsfristen for optagelse i Flyvevaabnets Flyveskole i løbet af 1961 er den 15. januar 1961.
12. Ansøgningsfristen for optagelse i Flyvevaabnets Flyveskole i løbet af 1962 er den 15. januar 1962.

FLYVEVAABNETS FLYVESKOLE VÆRLØSELEJREN

Saa dødsenstrist er det danske flyvevaabens annoncer. Man skulle tro, hensigten med dem var at sætte de vordende flyvere paa en syns- og læseprøve.

Østre Basiskommandos Chef nu udnævnt

Fornylig blev Oberst Tage Andersen udnævnt til Chef for Vestre Basiskommando, og nu foreligger Udnævnelsen til Chef for Østre Basiskommando. Det er Chefen for Flyveskolen, Oberst C. C. Larsen, der har faaet denne Post, som han tiltræder 1. Februar. Hans Efterfølger som Flyveskolens Chef bliver Kommandanten paa Karup Flyveplads, Oberstløjtnant T. A. Poulsen.

Aalborg Lufthavn bliver Militær-Base

Meteor-Jagere og 500 Mand Flyvertropper forlægges til den nordjydske Lufthavn, mens Thunder-Jetjagere skal til Karup

AALBORG, LØRDDAG. (RB.) Det kan nu anses for givet, at Aalborg Lufthavn vil blive taget i Anvendelse som Base for dansk Militærflyvning. Ifølge Aalborg Amtstidende vil 2 eller 3 Eskadriller Jet-Jagere blive forlagt til Aalborg sammen med en Stryke paa ca. 500 Soldater.

Forsvarskommissionen er ved at afslutte sine Overvejelser i Sagen, men allerede nu arbejder Luftvaabnets Teknikere paa fuld Kraft med Planerne for Aalborgbasen, saaledes at de med kort Varsel kan føres ud i Livet, naar den endelige Afgørelse er truffet.

Der skal desuden føres Forhandlinger med Luftfartstilsynet om en Tilpasning mellem den civile og militære Trafik paa Lufthavnen.

Efter hvad 'Berlingske Tidende' erfarer, bliver det Meteor-Jagere fra Karup, som skal flyttes op til Aalborg Lufthavn, mens de amerikanske Thunder-Jetjagere, hvoraf de første ankommer i Aar, vil blive placeret paa Karup Flyveplads. Flyvevaabnets Ledelse forhandler i Øjeblikket med de forskellige Instanser om disse Planer, som formentlig kan ventes ført ud i Livet i Løbet af nogle Maaneder.

400 vil være Jetflyvere

Pludselig voksende Interesse blandt Ungdommen for Flyver-Tilværelsen

Flyvevaabnets nye Fremstød for Tilgang til Flyveskolen har givet et bemærkelsesværdigt Resultat. Over 400 unge mellem 18—22 Aar har meldt sig for at blive Jet-Flyvere. Gennem lange Tider har Tallet paa Ansøgere ved hver ny Indkaldelse af Flyvelever ligget omkring 250.

Mellem de godt 400, der nu har meldt sig, søger man frem til ca. 100, som kan bestaa Udvælgelsesprøverne. I Øjeblikket undersøges 20 af Ansø-

gerne hver Uge. Man gaar meget grundigt til Værks for at være helt sikker paa, at man ved Sorteringen finder de helt rigtige frem. Naar de nye Hold gaar til Træning fra Værløse til Elementærskolen paa Aunø haaber man paa, at de vil tælle ca. 60 vordende Piloter.

Ogsaa mange Flyvemekanikere

Omtrent samtidig har Flyvevaabnet indkaldt Ansøgere til Flyvemekaniker-Skolen. Foreløbig har over 200 civile meldt sig, dertil kommer saa Aspiranterne blandt de Værnepligtige eller Folk, der har af tjent deres Værnepligt. Man haaber paa, at man efter endt Foruddannelse, naar Skolen begynder omkring 1. Juni, vil have ca. 125—150 Flyvemekanikere til Uddannelse.

pw

pw

Orlogskaptajn Westenholz Chef for Flyver-Officersskolen

Luftfartsinspektør A. S. Bendtsen gaar ind i Flyvevaabnet som Kaptajn

Luftvaabnets Chef, General Christian Førslev forhandler for Tiden sammen med sin Stabschef, Oberst Kaj Birksted med Forsvarsministeriet om Udformningen af Fællesflyvevaabnets Organisation og Placeringen af Flyveofficerer paa en Række af de ledende Poster indenfor Vaabnet.

En lang Række Personspørgsmaal foreligger til Afgørelse i den allernærmeste Fremtid. Kun et mindre Antal af Flyvevaabnets Stillinger er officielt besat, deriblandt Chefposten for Vestre Basiskommando, som er besat med Oberst Tage Andersen. Ved Flyverstaben er ansat Oberstløjtnant J. J. Pagh, Kaptajn E. C. T. Jensen og Orlogskaptajnerne Grønbech og Ramberg. Posten som Chef for Østre Basiskommando er endnu ikke besat, der forhandles i disse Dage med Ministeriet om denne Stilling. Som Chef for den Flyver-Officersskole, som Flyvevaabnet skal etablere, ventes udnævnt Chefen for Elementær-Skolen i Aunø, Orlogskaptajn H. Westenholz.

Skolechefen, som er 42 Aar, blev Marineflyver i 1932 og har i de senere Aar været Aunøskolens Chef.

Den tidligere Militærflyver, Luftfartsinspektør A. S. Bendtsen, der i en Aarrække har været knyttet til Statens Luftfartsdirektorat, først og fremmest som Specialist i Havariundersøgelser, forlader om kort Tid Luftfartsdirektoratet for at vende tilbage til Flyvevaabnet, hvor han som Kaptajn foreløbig faar Station i Værløse.



Kaptajn A. S. Bendtsen faar Station i Værløse.



Orlogskaptajn H. Westenholz



Oberst Tage Andersen

De er et Symbol paa Tillid

Sagde Formanden for Kongelig Dansk Aero-klub i Gaar, da han overrakte Generalløjtnant Christian Førslev Flyvepokalen for 1951

Ved en Sammenkomst i Kongelig Dansk Aeroklub modtog Generalløjtnant Christian Førslev i Gaar Eftermiddags Æres-Flyvepokalen for 1951.

Blandt de mange, der var samlet ved Pokaloverrækkelsen var Generalinde Harriet Førslev, der er en af Danmarks første Flyversker, Formanden for DDL, Civilingeniør Per Kampmann, Vicedirektør Hans Jensen, Statens Luftfartsdirektorat, Formanden for 'Danske Flyvere', Direktør, Oberstløjtnant Knud Lybye, Generalsekretær, Kaptajn John Foltmann, Direktør Einar Dessau, Direktør Thielst, Ingeniør Prytz, Kommulærer Wm. Nielsen fra Sportsflyveklubben og Repræsentanter for de forskellige Flyvegrupper, Svæve- og Modelflyvning.

Direktør Hjalmar Ibsen fortalte, hvorledes Æres-Flyvepokalen var blevet indstiftet af Luftfartsmedarbejderne i Anledning af Det aeronautiske Selskabs Jubilæum; i 10 Aar skal denne Pokal tildeles en Mand eller Kvinde, som har udført en særlig indsats inden for dansk Flyvning. Naar de 10 Aar er udløbet, og de ti Pokalindehaveres Navne er anbragt paa Pokalen, vil den overgaa til Aeroklubben, senere til et dansk Luftfartsmuseum som Minde om ti, der gjorde en særlig Indsats i en Epoke af dansk Flyvnings Udvikling.

Aeroklubben har besluttet at tildele hver Pokalindehaver en Plaque til Erindring, og jeg vil, sagde Direktør Ibsen, i Dag, da Ingeniør Kampmann afleverer Pokalen, overrække ham denne Plaque med en

særlig Lykønskning til Gennemførelsen af SAS-Samarbejdet, som blev fuldført i det Aar, mens han værnedes denne Pokal, som blev tildelt ham for den store personlige Indsats, han gennem sin Virksomhed i DDL og SAS har gjort for dansk Civilflyvning. Vi er i Dag stolte over SAS, over den Organisation, som De er Medskabere af, og som Deres Navn og Virke er knyttet saa nært til.

Kaptajn John Foltmann, den første Æres-Pokalindehaver fra 1949, modtog ogsaa Kongelig Dansk Aero-klubs Plaque til Minde om, at han var den første, der modtog denne officielle Anerkendelse for sin store Indsats inden for dansk Flyvning gennem de mange, mange Aar.

— Da Kongelig Dansk Aero-klubs Bestyrelse i Aar skulde finde Pokalindehaveren for 1951, faldt Valget enstemmigt paa Hans Excellence, Generalløjtnant Christian Førslev. Alle kender Deres Virke inden for dansk Flyvning, men den Indsats, De nu staar overfor at skulle gennemføre, er den største af dem alle, den Opgave, De paatog Dem, da De fulgte Deres Lands Bud og overtog Chefposten for det danske Luftvaaben. I Dem fandt man den Mand, hvorom alle kunde samles. De nyder en enestaaende Tillid, De staar som et Symbol for Tillid. Det er derfor med en ganske særlig Glæde, vi i Dag overrækker Dem Flyvepokalen som et Tegn paa den store Interesse, hvormed vi følger Deres Indsats i det Arbejde, der ligger os alle saa stærkt paa Sinde.

Lad os se om et Aar eller to, om jeg har fortjent den

Generalløjtnant Førslev sagde i sin Takketale: — Jeg forstaar, at Civilingeniør Kampmann først nu, da

han afleverer Flyvepokalen, virkelig har fortjent den, det glæder mig meget, at det er gaaet saadan, og jeg vil tage Traaden op og sige, lad os se om et Aar eller to, om jeg ogsaa fortjente den. Til den Tid haaber jeg, at den Opgave, jeg er gaaet ind til, vil være løst, nemlig at sammenmelte Hærens og Flaadens Luftvaaben. Jeg vil ogsaa gerne takke Pressens Luftfartsmedarbejdere. Det er med Journalister som med Børn, de kan være en Guds Gave og en Fændens Plage.

Generalløjtnant Førslev sluttede men at mindes en Historie fra Begyndelsen af 30'erne, da han blev sendt til Rumænien til en international Flyvekongres som Aeronautisk Selskabs Repræsentant, denne Rejse havde givet ham et Minde og et Tilhørsforhold til det, der i Dag hedder Kongelig Dansk Aeroklub.

Formanden for Luftfartsmedarbejderne, Chefredaktør Leif B. Hendil, udtalte sin Glæde over, at man paa ny havde fundet en Pokalindehaver, om hvem der staar den største Respekt, og han overrakte Generalinde Har-



Direktør Hjalmar Ibsen overrækker Æres-Pokalen til Flyverchefen, Generalløjtnant Førslev.

riet Førslev den Buket rød-hvide Nelliker, som hvert Aar ledsager Flyvepokalen.

DANSKE JET-FLYVERE I ARIZONA BLIVER SKUDT OP I LUFTEN...



9. Februar afslutter det første danske Kadethold sit Træningskursus paa det amerikanske Flyvevaabens militære Jet-Skole i Williams, Staten Arizona, U.S.A. Holdet bestaar af 23 Kadetter, der, inden de for fem Maaneder siden begyndte den praktiske Træning i at flyve Jet-Jager paa Skolen i Williams, havde gennemgaaet et Forberedelses-Kursus paa Good Fellow Air Base i Texas. — Een af Vanskelighederne ved Jet-Flyvning er i Nødtilfælde at kunne frigøre sig fra Maskinen. Paa Grund af den store Hastighed kan man ikke springe ud i Faldskærm, og Pilotsædet er derfor indrettet saaledes, at man ved at trække i et Haandtag og trykke paa en Knap kan »skyde« sig ud af Maskinen. For at Eleverne kan danne sig et Begreb om, hvordan det føles, er der paa Skolen konstrueret et højt Jerntaarn, hvor Kadetterne bliver spændt fast i et Sæde og derefter »skudt« op i Luften. — De danske Kadetter glæder sig til at faa deres »Vinger«, saa de kan vende tilbage til Danmark. Her skal de fortsætte Uddannelsen paa Skydeskole.

V
S
I
Ud
udv
fatt
Mo
læg
Fur
Bag
Ud
kri
Fo
udta
dend
—
i der
fatte
frem
der
Flyv
vigt
forel
Maal
den
man
efter
mæss
rende
Fin
All
svare
unde
nye
skal
ration
vaabi
med
fra 1
dicap
haanc
—
SAS-
kund
arbej
derne
—
dersø
visse

4
Fl
Tilg
hem
400
meld
Gen
Anse
af F
Me
meld
som
I Øj



Kadet Aksel Winge-Petersen, Søn af Købmand Otto C. Petersen, Ved Dammen, Haderslev, i en Jet-Maskine af T-33 Typen, parat til at starte med Iltmaske paa. Hans Kammerat, Kadet Arne Thomsen, Søn af Gæstgiver Valdemar Thomsen, Lunding pr. Haderslev, staar paa Trappestigen for at »lukke Laaget« over Hovedet paa Kadetten, før Maskinen starter sin Himmelflugt.



Uden for Barakkerne gror Kæmpekaktus. Forsigtigt støtter Kadetterne Peter Christian Borgnæs (tv.), Søn af Herreekviperingshandler I. C. Petersen, Køge, og Ib C. W. Christensen, Søn af Enkefru Erna Christensen, Aarhus, sig op ad en af disse Kaktus.



Kadetterne bor i Træbarakker, tre eller fire sammen i et Værelse. Der lægges stor Vægt paa personlig Renlighed, Haaret maa være klippet og kæmmet, Neglene renses og Sengene gjort i Stand efter bestemte Regler. Beundret af to Kammerater, Mogens Lund (tv.), Søn af Flyvemekaniker C. Lund, Kastrup, og Peter Chr. Borgnæs, lægger Kadet Willy Vejvad, Esbjerg, Lagner paa Sengen.



Det er frivilligt at tage Turen op i Jerntaarnet, men Kadet Finn Døstrup fra Langaa tager Risikoen. Smilende tager han Afsked med sine Flyver-Kammerater, inden han ved Hjælp af en 20 mm Granat (Kadet Aksel Winge Petersen holder den i Haanden) bliver skudt 20-30 Meter op i Luften.



Det er ikke tilladt Kadetterne paa Williams Air Base (grundlagt Sept. 1941) at have »pin-up«-Piger paa Væggene, men intet hindrer dog Kadet Mogens Lund og Kadet Willy Vejvad (der fejer Gulvet) i at have Billeder paa Bordet af deres Veninder i Danmark. Ogsaa andre Regler maa overholdes. F. Eks. skal Værelset støves af og fejes tre Gange om Dagen. Ellers gaar det ud over Karakteren.

I førtes af Flyverløjtnant Gerholm, og Maskinen, der blev sendt op for at finde den nøjagtige Position. I førtes af Premierløjtnant Reim. Havarikommissionen bestaaende af Ingeniør Fabing, Kaptajn Hesselbjerg og Maskinmester Kallehaug, Værlose, og Kaptajn Meincke, Karup, vil i Løbet af Dagen undersøge Maskinen, men noget Resultat af Undersøgelserne kan næppe ventes før om nogle Dage.

Tredie Harvard-Ulykke paa eet Aar

Ulykken ved Gjellerup er den tredje Nedstyrtning af Harvard Maskiner fra Karup Flyveplads i Løbet af det sidste Aars Tid. En Maskine faldt ned i Ikast og en anden i Feldborg Plantage.

Flyverløjtnant Arne Skjøth Lygum var født i Vonsild Sogn som Søn af Boelsmand Thorvald Lygum og Hustru, der nu bor paa Bramdrup Mark ved Kolding. Han er født 2. December 1923 og tog Studentereksamen fra Kolding højere Almenskole i 1943. Han betegnes som en velbegavet, dygtig, ung Mand.

Lygum havde før været ude for Ulykke

Arne Lygum styrtede 5. Januar 1949 ned med en Spitfire-Jager paa Viborgegnen og blev haardt kvæstet. Flyvning var imidlertid hele hans Tilværelse, og endnu mens han laa paa Hospitalet erklærede han, at han vilde genoptage sit Arbejde ved Luftvaabnet saa snart han kunde.

Den dræbte Flyverløjtnant gjorde efter Kapitulationen Tjeneste som Kornet ved Grænsebevogtningen med Station i Højer-Lejren. Han var gift med en Datter af Skomagermester Jacobsen i Højer, og Ægteparret havde en lille Datter. Lygum var nu Instruktør i Karup.

Flyverkadet Krogh tog Realeksamen fra Randers Statsskole for tre Aar siden og kom i Mekanikerlære. Hans højeste Ønske var at blive Flyver. Han blev antaget og kom til Værlose-Lejren, derpaa til Aunø og var nu i Gang med sin sidste Uddannelse i Karup. Om en Maanedes Tid vilde han være blevet udnævnt til Flyverløjtnant.

Har Maskinen tabt Fart?

Om Aarsagen til Ulykken kan foreløbig kun gisnes, fordi Øjenvitnernes Forklaringer ikke er tilstrækkeligt samstemmende. Løjtnant Lygum sad i forreste Sæde som Instruktør, Kadet Krogh bagved under den Hætte, som anvendes ved Blindflyvningsøvelserne. Maskinen var kommet ned i en ret dyb Dal, det kan muligvis have medført Forskydninger i Afstandsbedømmelsen, og muligvis har Farten samtidig været saa stærkt reduceret, at Maskinen er 'stallet', det vil sige, at den har mistet sin Manøvrevevne, er svinget over i et begyndende Spin og styrtet næsten lodret mod Jorden fra 130-140 Meters Højde. Det er muligt, at Havarikommissionen ved Hjælp af Instrumenterne kan løse Gaaden.

Flyveulykken opklaret

Fejlmanøvre i lav Højde var Aarsagen

Allerede i Gaar fremsatte Havarikommissionen, der har foretaget Undersøgelserne omkring Flyveulykken ved Kjellerup i Forgaars, en Erklæring, der omtrentlig angiver Aarsagen til Ulykken, der kostede de to unge Flyvere Livet.

Det skønnes, hedder det i Erklæringen, at Aarsagen til Ulykken maa være et saa kraftigt Optræk i et Højredrej, at Maskinen flikkede paa Toppen. Dette foregik i saa lav Højde, at det ikke var muligt at faa Luftfartøjet under Kontrol, før det ramte Jorden.

Ved Fejlmanøvren slog Maskinen saa at sige en Saltomortale i Luften, før den styrtede ned.

Det meddeles i øvrigt, at Løjtnant Arne Skjøth Lygum og Flyverkadet

P. J. Krogh i Dag føres til henholdsvis Højer Kirkes Kapel og Hald Kirkes Kapel. Løjtnant Lygum begravnes paa Mandag, mens Flyverkadet Krogh bliver begravet paa Lørdag. pw.

N-Hæren kan.



Løjtnant Arne Skjøth Lygum.



Flyverkadet P. J. Krogh.

2 unge Militærflyvere dræbt i Gaar

Styrtet ned ved Kjellerup Stationsby under Blindflyvningsøvelse med en Harvard-Skolemaskine

De dræbte er den 28-aarige Flyverløjtnant Arne Skjøth Lygum og den 21-aarige Flyverkadet P. J. Krogh

Fra vor Korrespondent

VIBORG, TIRSDAG AFTEN

To Harvard-Maskiner fra Flyveskolens Overgangskursus paa Karup Flyveplads startede i Formiddags for at foretage en Øvelsesflyvning, hvorunder der skulde udføres Blindflyvninger. Kl. 10,40 styrtede den ene Maskine fra lav Højde ned paa Gaardejer Chr. Binner-Hansens Mark, 1 km Nord for Kjellerup Stationsby.

Maskinens Besætning, Instruktøren, den 28-aarige Flyverløjtnant Arne Skjøth Lygum, Karup, og den 21-aarige Flyverkadet P. J. Krogh, Søn af Gaardejer B. Krogh, Hald Station ved Randers, dræbtes paa Stedet.

Den skæbnesvangre Manøvre

Maskinerne kom til Øvelsesområdet ved 10,30-Tiden og kredsede nogle Minutter over Aunsbjerg Skov og omliggende Marker. Umiddelbart efter skete Ulykken, men kort forinden havde Maskinen været i Radioforbindelse med Karup og meldt alt vel. Den anden Harvard Maskine kaldte straks Karup, da Flyverne saa deres Kammerater styrtede ned.

Det nærmeste Øjenvidne til Nedstyrtningen, Gaardejer Binner-Hansen fortæller: — Maskinerne kredsede herover, som de saa ofte gør det, og jeg fæstede mig ikke saa meget ved det. Efter en Afstikker ind over Aunsbjerg Skov kom den ene Maskine tilbage, den lavede nogle Rulninger og fløj nu i lav Højde, et Sted

mellem 25 og 50 Meter. Motoren gik, syntes jeg, for fuld Kraft.

Pludselig gik Maskinen ned i en meget spids Vinkel, og jeg tænkte, at det var da en risikabel Manøvre, og at Maskinen snart maatte ændre Retning, hvis den skulde klare sig. Det skete ikke. Maskinen fløj lige ned i den frosne Pløjjord, slyngedes et Stykke op i Luften og gik i Jorden ca. 100 Meter fra min Gaard.

Flyverne dræbt paa Stedet

Jeg er næsten sikker paa, at Maskinens Fører har gjort en forkert Manøvre. Gaardejer Binner-Hansen fortæller videre: — Det første, jeg gjorde, var at løbe til Telefonen og alarmere Ambulancen fra Sygehuset i Kjellerup. Derfra løb jeg hen til den forulykkede Maskine, men der var

Fortsættes paa Side 2.

(4

Danskeren som har fløjet mere end nogen anden

Kaptajn Svend Steinbeck, der har fløjet 2½ Aar af sit Liv og agter at flyve til han er 65, kom i Gaar til København

Ingen Dansker har fløjet mere og længere end Luftkaptajn Svend Steinbeck, som den første Februar forlod det hollandske Luftfartselskab KLM efter 15 Aars Tjeneste. Forinden havde han i andre 15 Aar fløjet under dansk Flag. 25,000 Timer eller 2½ Aar af sit Liv har Svend Steinbeck tilbragt i Luften, og han haaber at tilbringe endnu 7—8 Aar paa Vingerne.

Han bliver 57 den første April, men baade han selv og Lægerne mener,



Luftkaptajn Svend Steinbeck og Sønnen Henrik, fotograferet i Gaar paa Angleterre.

at han kan fortsætte som Flyver til han er 65 Aar. I Gaar kom han paa et af de sjældne Besøg til sit gamle Land, først og fremmest for at hilse paa sin unge Søn Henrik, som er Løjtnant i det danske Flyvevaaben og for Tiden gør Tjeneste paa Luftmarinestationen efter at have gennemgaaet hele den danske Flyveruddannelse fra Avnø til Karup.

Det er to Generationer med et Svælg imellem. Man fornemmer Sønnens Stolthed over Faderen, den stoute, vejrbidte Trafikflyver, der ligner en djærv Skipper. I Væremaaede, Talemaade og Type er Svend Steinbeck Flyvningens Pioner. Der udstraaler fra ham Bevidsthed over at høre til dem, der har været med fra den allerførste Tid.

— Jeg lægger ikke op, siger han, jeg vil bare gerne være mig selv nu, være fri og uafhængig, ikke mere slide for andre, men prøve paa at slutte af som kun mig selv . . . Jeg ved ikke, hvad det ender med, maaske sidder jeg en Dag og fisker hos en Onkel i Amerika, eller maaske sidder jeg en Dag i en Vingaard ved Genuakysten hos min Kones Familie, maaske en Dag i Tunis, maaske starter jeg et eller andet og flyver selv, foreløbig vil jeg bare daske lidt omkring, og saa vil jeg tage fat igen . . . jeg kan ikke udholde Tanken ikke at skulle flyve mere . . .

Det bedste en Flyver kan sige: Jeg har intet oplevet . . .

— Der var en hollandsk Skribent, som skrev den Dag, jeg sluttede hos KLM: »Svend Steinbeck er et farveløst Tilfælde, der er intet heroisk eller spændende ved ham, han er ikke engang i Familie med John Steinbeck«. Jeg mener selv, at det bedste en Flyver kan sige, er: »Jeg har intet oplevet« . . . det kan jeg faktisk . . . selvfølgelig har jeg haft utallige personlige Oplevelser, men ingen, som er Sensationer eller gør mig til en Sensation . . .

— Hvorfor har De intet oplevet?

— Jeg tror, Forklaringen er, at jeg har økonomiseret med mine Kræfter, søgt at organisere mit Liv og mit Arbejde . . . og saa har jeg haft den Lykke at tjene i Luftfartselskaber med god Organisation . . . Jeg fløj de første vanskelige 8 Aar i Luftfartens Historie, men saa fik vi den hollandske Fokker F VII A med Instrumenter, saa vi kunde flyve i Skyerne, siden har mit Flyverliv faktisk været sorgløst, og det vil sige siden 1928 . . .

Aldrig taget Chancer

— Der er ikke mange tilbage af Deres Generation blandt Trafikflyvere? — Jeg ved ikke hvor mange, men jeg har et Cigaretetui, hvor mange af mine gode Venner, alle Flyvere, har skrevet deres Navne. Hver Gang en er faldet bort, er et Kors føjet til hans Navnetræk . . . der staar 104 Kors i Etuiet . . .

— Hvorfor er det gaaet Dem godt?

— Først og fremmest det, jeg nævnte før, Saa en Del Held — man kan ikke undvære Heldet — og saa spiller Erfaringen naturligvis ogsaa en Rolle. Det er noget, man ikke køber hos Apotek eller Købmand — det er dyrekøbte Erfaringer, indhøstet hver Gang, det gik andre galt. Man lærte altid af andres Ulykke.

Steinbeck ved det næppe selv, men en af de virkelige Aarsager til hans Sukces i Luften er formentlig ogsaa, at han gennem hele sit Liv, selv i Pionerdagene, repræsenterede den moderne Tid. Han har alle Dage været blandt Ejerne, det forklarer ogsaa hans Reaktion, naar han nu siger, at nu vil han være fri, ikke mere slæbe for andre.

— Men er der ikke en Grænse for, hvorlænge en Flyver kan holde?

— Jeg er Medlem af den første Generation, som skal give Svaret paa Spørgsmaalet, i Amerika har en Flyver holdt, til han blev 60, jeg ventede selv at blive 65, jeg er i bedste Form, bevares, jeg kunde holde op i Dag, set fra et økonomisk Standpunkt, jeg har ikke ødslet mine Indtægter, jeg er mobil ogsaa paa det Punkt og kunde maaske købe en Herregaard, hvis jeg følte Lyst, paa Toppen har jeg min Pension, som jeg har faaet siden min 50 Aars Dag, det faar vi alle.

De to Generationer

— Hvor finder De Forskellen paa den nye Flyvergeneration og Deres egen?

— Reelt er der ingen, jeg er en Slags Far for den nye Generation. Det er pragtfulde Folk med en Indstilling til Gerning og Tilværelse, som jeg baade respekterer og deler.

— Der var en Tid med mange Fly-

veulykker, hvordan virkede de paa Dem?

— Jeg har aldrig tænkt over Ulykken og Ulykkesmomentet, det vilde være uudholdeligt, hvis man var fyldt med den Slags Tanker. Det er da givet, at med alt, der bevæger sig, skal der før eller siden ske Ulykker. Man kan drage en Lære og en Konsekvens af de enkelte Ulykker, men derudover intet . . . man siger i Holland, at det altid er et lille Hjørne, hvor Ulykken sidder skjult . . .

Den Gang, da jeg for 15 Aar siden blev engageret til KLM, havde det hollandske Luftfartselskab haft et Ulykkesaar. Skulde jeg af den Grund have afvist det Tilbud, som siden har bragt mig saa megen Glæde og Tilfredshed? . . .

Jeg har og har haft et herligt Liv, en morsom Tilværelse med Omgang med mange forskellige Slags Mennesker, med Dyretransporter og meget meget mere . . . jeg holder af denne Form for Tilværelse . . . den har gjort sit til, at jeg har min ungdommeligt Indstilling i Behold . . . Jeg er saa glad for Livet, at jeg har besluttet mig til, at nu vil jeg ikke spille en eneste Dag af mit Liv . . . jeg vil baade lade Livet komme til mig og selv gaa det i Møde, det er derfor, jeg ikke ved, hvad Fremtiden vil bringe mig . . . endnu. pw.

To unge Mænds Kamp for at blive Flyvere

Landbrugsmedhjælper og Mekaniker, der har ofret al Fritid og alle deres Penge for at naa dette Maal — Begge har været ude for Vanskeligheder, men har overvundet dem

En menneskelig Historie, der fortæller om to unge Mænds energiske Kamp for at naa deres Maal, skjuler sig bag en lille Avisnotits. Man kunde saaledes i Gaar læse:

5 nye Privatflyvere erhvervede i Gaar deres Certifikat. Det var Ingeniørerne Mouritzen og Krebs, den 20-aarige Flyvemekaniker Bent Larsen, den 20-aarige Landbrugsmedhjælper Christiansen og Trafikekspedient hos DSB Poul Rasmussen, alle fra Morian Hansens Flyveskole, som var oppe til de afsluttende Prøver hos Luftfartinspektør Jacobsen. De bestod alle med Glans.

Hvad vil de nu bruge deres Certifikat til? Vi besluttede at undersøge det og ringede først til Landbrugs-



Flyvemekaniker Bent Larsen

medhjælper Holger Christiansen, der tjener paa Kildegaarden i Ballerup, og han fortalte den spændende Historie om sit Livs Kamp.

— Hvad vil De benytte Deres Certifikat til?

— Jo, svarer han uden Betænkning, jeg vil være Flyver! Det har været mit Ønske hele Livet igennem, og jeg skal ogsaa nok naa det Maal.

— Men hvorfor er De saa kommet til Landvæsenet?

— Jo, det er jo ikke altid, at man i Starten er Herre over sin egen Til-

værelse, og saadan var det ogsaa med mig. Mine Forældre boede uden for Roskilde, og det var en naturlig Ting, da jeg var blevet konfirmeret, at jeg kom ud at tjene paa Landet. Men jeg opgav dog ikke min Tanke om at blive Flyver og har siden stillet hen imod det.

Kasseret, da han stod foran Opfyldelsen af Maalet

— Og hvad gjorde De saa for at faa Deres Ønske opfyldt?

— Først var jeg klar over, at jeg maatte have en Eksamen for at kunne komme ind paa Flyveskolen ved Militæret, og Realeksamen er det mindste, der kræves. Saa satte jeg mig for at læse først til Mellemskoleeksamen og siden til Realeksamen, mens jeg passede mit Arbejde. Men da jeg saa var kommet saa vidt, havde jeg mit Livs største Skuffelse. Jeg søgte ind som Militærflyver, men blev ved Lægeundersøgelsen kasseret, fordi jeg havde for højt Blodtryk.

— Det maa da helt have ødelagt Deres Forhaabninger?

— Nej, det gjorde det nu ikke alligevel. Mit Blodtryk var for højt til at klare de meget hurtige Flyvninger, men ikke mere langsom Flyvning, og jeg tænkte, at jeg maatte da altid kunne bruges paa en Bombe-maskine, der ikke har saa stor Fart paa. Og har man ikke Brug for mig herhjemme, saa skal jeg da alligevel se, om der ikke er en Chance for mig i Udlandet, og jeg besluttede at tage Certifikat for at vise, hvad jeg duede til.

Sparet 3000 Kr. sammen af sin Løn til Certifikatet

— Men det er en dyr Historie at lære at flyve?

— Ja, det koster nu 60 Kroner i Timen, men jeg sparede alt sammen af min Løn og brugte hele min Fritid. For mig blev det nu særlig dyrt, for pludselig faldt Timerne sammen med Høstarbejdet, og det kunde jeg ikke forlade, skønt man har stillet sig uhyre velvilligt og forstaaende fra Gaardens Side. Jeg maatte, da Høsten var forbi, tage 10 ekstra Flyvetimer, og mit Certifikat har kostet mig omkring 3000 Kr. Men De kan være sikker paa, at nu jeg har det, vil jeg forsøge at komme til Udlandet og gøre mig gældende som Flyver.

Man maa ønske, at den unge, energiske Mands Anstrengelser maa kronnes med Held.

Vi talte derefter med Bent Larsen, der for Tiden gør Tjeneste som Flyvemekaniker i Luftmarinestationen.

Andre var bedre kvalificeret end jeg

— Hvad vil De nu med Deres Certifikat?

— Det er min Hensigt at blive Trafikflyver.

— Og De vil først ind ved Hæren eller Marinen?

— Det vilde jeg gerne, men da jeg søgte om det, blev jeg kasseret med den Begrundelse, at der var andre, der var bedre kvalificeret. Det var,

fordi de havde Eksamen og den Slags, mens jeg har været i Lære og er uddannet som Maskinarbejder. Men jeg har dog ikke givet op af den Grund. Allerede efter endt Læretid begyndte jeg som Svæveflyver, og nu har jeg altsaa taget Certifikatet, men jeg vil ikke standse ved det. Nu vil jeg søge at erhverve Certifikat som Erhvervsflyver, og saa haaber jeg ogsaa, at det skal lykkes for mig engang at blive Trafikflyver.

— Men det bliver en kostbar Uddannelse?

— Det tænker jeg ikke paa. Det koster vel nok alle mine Penge og al min Fritid, men jeg siger gerne nej til alt andet, blot jeg kan naa mit Maal.

Ogsaa ham vil vi give vore bedste Ønsker med paa Vejen. Begge Tilfældene viser, at Ungdommen virkelig kan og vil yde noget, naar den har sat sig et Maal.

Privatmaskinen stor Fordel ved Forretningsrejse

Endelig taler vi med Ingeniør Per Mouritzen, der udtaler:

— Naar jeg har lært at flyve, er det for at benytte Flyvemaskinen i mit Erhverv. Man gaar ikke hen og lærer at flyve bare for sin Fornøjelse. Det koster baade for megen Tid og for mange Penge. Man maa have et Maal hermed. Og det har jeg ogsaa. Mit Firma har mange Arbejder i Udlandet, og i Øjeblikket var vi f. Eks. nogle store Arbejder i Finland. Naar man skal tilse dette Arbejde, er den private Flyvemaskine det bedste Trafikmiddel. Arbejderne ligger ikke lige ved Alfvej, men faar jeg Pontoner under Maskinen, er jeg i Finland i Stand til at lande lige, hvor jeg vil. Jeg tror nok, at jeg skal faa Glæde af Certifikatet. Broe.



Landbrugsmedhjælper Holger Christiansen

Oberst Ørum Luft-attaché i London

Den tidligere Generalinspektør for Hærens Flyvertropper, Oberst T. P. A. Ørum, er efter Forlydende udnævnt til Luftattaché i London, en Udnævnelse, der vil glæde Oberstens mange Venner i og uden for Forsvaret. Oberst Ørums Navn vil være kendt fra hans Arrestation (han blev idømt livsvarigt Fængsel) og senere Flugt fra Tyskerne, men i øvrigt er hans Navn som Flyverofficer tilstrækkelig kendt og anset. Han blev afskediget fra Hæren 1941, men naturligvis straks genansat ved Befrielsen, og samme Aar blev han Oberst og Generalinspektør for Hærens Flyvertropper. Senere blev han tillige Chef for Hærens og Søværnets fælles Flyverledelse. For kort Tid siden vendte Obersten hjem fra en Rejse til Sydamerika, hvor han havde været paa Orlov. Men meget hurtigt rejser han til London til sin ny Post. H.

Nye Orienteringer om Danmarks Placering Europas Forsvar

I Gaar kom Chefen for Luftstyrkerne, Sir Hugh Saunders — Paa Mandag kommer Chefen for Atlantpagtstyrkerne i Nordeuropa, Admiral Sir Patrick Brind

Efter Besøgene af den Øverstkommanderende for Atlantpagtstyrkerne, General Dwight D. Eisenhower og hans Næstkommanderende, Lord Montgomery, fulgte i Gaar Besøget den øverste Chef for Luftstyrkerne i General Eisenhowers Hovedkvarter, Air Chief Marshall, Sir Hugh Saunders, og paa Mandag kommer Chefen for Atlantpagtstyrkerne i Nordeuropa, Admiral Sir Patrick Brind, som skal orienteres om Danmarks forsvarsmæssige Situation.

Air Chief Marshall, Sir Hugh Saunders kom i sin egen lille to Motors le Havilland »Dove« ledsaget af sin kvindelige Squadron-Officer, den smukke N. S. Palmer, som var Modtagelsens oplivende Moment.

Flyverchefen, Generalmajor Chr. Førslevs Vogn kørte helt op til Luftmarskallens Maskine, og saa snart der var foretaget Præsentation af de fremmødte, Chefen for Flyvevaabnets Stab, Oberst Birksted, som for øvrigt tjente under Sir Hugh Saunders under Krigen, Chefen for Forsvarsstaben, Generalmajor Nordentoft, Kaptajn Nielsen fra Forsvarsstaben og den britiske Luftattaché, Wing Commander Bray, steg han til Vogns og kørte bort.

Der blev kun Lejlighed til at veksle nogle faa Ord med Sir Hugh Saunders. Han erklærede, at han intet havde at sige udover, at han kom for at mødes med danske Forsvarsautoriteter og gamle Venner og prøve paa at blive orienteret om det danske Luftforsvars Opbygning. Det blev i denne Omgang kun et meget kort Besøg, senere vilde han komme tilbage til formentlig længere Drøftelser.

— Kan der siges noget om Udstyret, Jagerne til det danske Luftvaaben?
— Ikke før jeg er blevet klar over, hvad der findes, og hvad man har forberedt. Jeg fortsætter allerede i Morgen til Norge paa et lige saa kort Besøg der.

En Time efter Ankomsten til Kastrup var Marskallen til Forhandling i Forsvarsministeriet, og Kl. 20 deltog han i en Middag, hvor Forsvarsministeriet var Vært. I Formiddag Kl. 10—11 forhandler Europahærens Flyvechef med Forsvarsstyrelsen paa Christiansborg, og Kl. 13.30 er han til Forhandling med Udenrigsminister Ole Bjørn Kraft og Forsvarsminister Harald Petersen. Kl. 15 i Eftermiddag flyver Sir Hugh Saunders til Oslo.

Dagens prominente Gæst, som er 57 Aar, var Manden, som organiserede hele Luftvaabnets Indsats under Invasionen. Han var dengang Chef for de britiske Luftstyrker. I 1949 blev han Generalinspektør for RAF, og denne Position havde han, da Eisenhower kaldte ham til sit Hovedkvarter.

Admiral, Sir Patrick Brind, der kommer paa Mandag, er i Virkeligheden øverste Chef for samtlige danske militære Styrker under Europahæren, hvis Øverstkommanderende han er for Nordeuropa. Admiral Brind, som er 59 Aar, kommer Mandag til Kastrup, sandsynligvis ledsaget af den amerikanske Flyvergeneral R. K. Taylor, som er Chef for At-

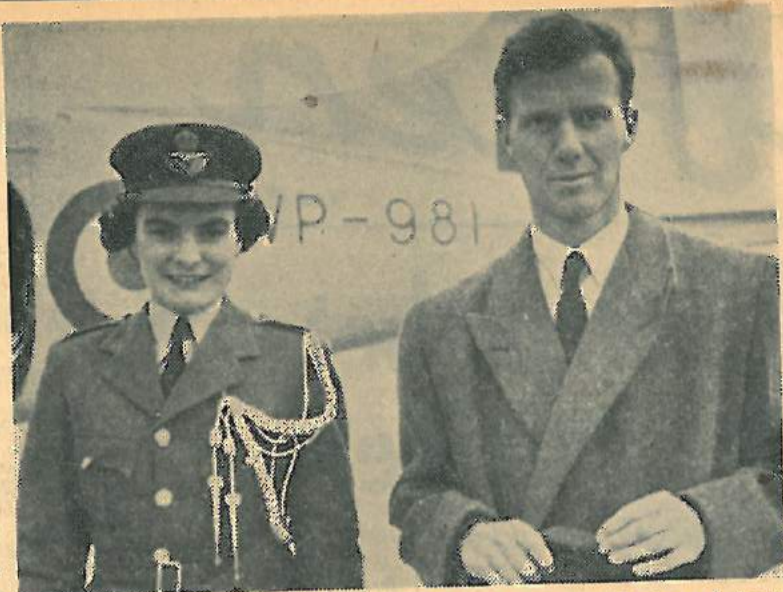
lantpagts Luftstyrker i Nordeuropa. Ogsaa dette Orienteringsbesøg bliver kun af kortere Varighed.

I Middagen deltog Generalmajor Førslev, Generalmajor Nordentoft, Oberst, Kaj Birksted, Oberstløjtnant Lindhardt, Forsvarsministeriet, Oberstløjtnant H. J. Pagh, Orlogskaptajn S. E. B. Grønbech og Orlogskaptajn K. R. Ramberg samt Kaptajn E. T. C. Jensen og Kontorchef Panduro-Kristensen, alle fra Flyverkommandoen, Kaptajn Tage Nielsen, Forsvarsstaben, samt Wingcommander Bray og Squadronleader Tood.

pw.



Air Chief Marshall Sir Hugh Saunders, Atlantpagts Øverstbefalende for Luftvaabnet, fotografet i Kastrup i Gaar.



Squadron-Officer (Miss) N. S. Palmer, fotografet i Kastrup i Gaar sammen med Flyvevaabnets Stabschef, Oberst Kai Birksted.

FREDAG DEN 13. APRIL 1951

Kan der bygges Jet-Jagere i Danmark?

De amerikanske Thunder-Jetjagere kommer til Efteraaret, sagde Air Chief Marshall Sir Hugh Saunders ved Afrejsen i Gaar

— Det danske Flyvevaaben er jo endnu meget lille, men af de Oplysninger, jeg modtog om den fremtidige Opbygning og om Planerne i det hele taget, fik jeg et helt godt Indtryk, udtalte Air Chief Marshall Sir Hugh Saunders til Berlingske Tidende ved sin Afrejse i Gaar. Jeg er godt tilfreds med, hvad jeg modtog af Oplysninger under mit korte Ophold i Danmark. Det forekommer mig, at der er sund Fornuft i de Planer, der er lagt for det danske Luftvaaben.

— Hvornaar kan Danmark vente de amerikanske Thunder-Jet-Jagere?

— Jeg formoder, at De vil komme hen paa Sommeren, mere kan jeg ikke sige i Øjeblikket.

— Er der Mulighed for, at Danmark og Norge kan komme til at bygge Jet-Jagere til eget Luftvaaben, efter samme Principper som Holland — Belgien?

— Jeg ved endnu ikke, om der findes industrielle Muligheder for en saadan Produktion i Danmark, men ogsaa det vil blive undersøgt. Næste Gang jeg kommer, er det Tanken, at jeg ogsaa skal besøge en af de militære Lufthavne her i Landet. Det varer næppe længe, før jeg er tilbage til en Forhandling med den danske Forsvarsledelse og Flyvevaabnets Chefer. Denne Gang var der kun Tale om en almindelig Diskussion og Orientering. Jeg forlader som sagt Landet med et godt Indtryk.

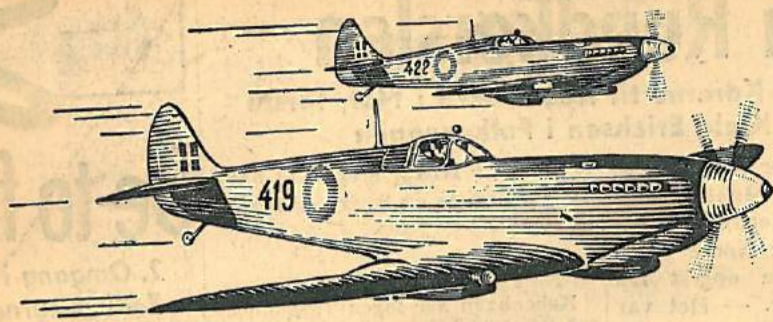
Atlantærens Chef for Flyvestyrkerne i Europa Air Chief Marshall Sir Hugh Saunders forlod i Gaar Kastrup efter 24 Timers Forhandlinger med Forsvarets Ledelse. Chefen for Flyvevaabnet, Generalmajor Førslev var sammen med Stabschefen, Oberst Kaj Birksted, Chefen for Forsvarsstaben, Generalmajor Nordentoft, Kaptajn Tage Nielsen, Oberstløjtnant Wibolt og Wing Commander Bray til Stede ved Afrejsen,

som fandt Sted umiddelbart før Kl. 15 i Gaar Eftermiddags. Fra København fløj Sir Hugh Saunders til Oslo.

pw.



Atlantærens Flyverchef, Sir Hugh Saunders, ved Afskeden i Kastrup.



FLYVERUDDANNELSE PÅ FLYVEVÅBNETS FLYVESKOLE

Nyt kursus begynder den 2./4. d. å.
Ansøgningsfristen udløber 10. februar

Værnepligten aftjenes samtidig med uddannelsen

Ansøgningskrav: Alder 18—22 år

Uddannelse: Real- eller højere eksamen eller folkeskole med supplerende uddannelse, der mindst svarer til real-eksamen.

Uddannelsestrin og løn:

Flyverkadet aspirant 6 måneder

2 kr. om dagen, samt kost, logi og beklædning.

Flyverkadet ca. 15 måneder

100 kr. om måneden samt kost, logi og uniform.

Militærflyver 12—14 måneder efter mødedagen

Kadetløn + et flyvertillæg, der for tiden er 14 kr. pr. dag.

Flyverløjtnant ca. 21 måneder efter mødedagen

Løn ialt ca. 900 kr. pr. md.

**Flyveruddannelsen giver mulighed for
Fast ansættelse i flyvevåbnet eller i den civile flyvning.**

Ansøgere må regne med, at en del af uddannelsen kan komme til at foregå i udlandet.

Nærmere oplysninger ved henvendelse til:

**FLYVESKOLEN
VÆRLØSELEJREN**

Telefon: Ballerup 325 - lokal 49
eller

PAIæ 9614 fra kl. 10-12 og 13-16



En Snes Ansøgninger om Dagen

Ungdommen viser stor Interesse for Flyveruddannelsen

I de sidste Dage vil man have set nogle store, moderne Annoncer fra Flyveskolen, Værløselejren. Unge Mennesker søges til Uddannelse paa Flyvevåbnets Flyveskole, og foruden gode Lønninger kan denne Uddannelse lokke med, at man samtidig aftjener sin Værnepligt.

En Overgang saa det ud til, at det skulde knibe at faa Mandskab til de tre Hold, der skal i Gang i Aar, men de sidste Dage har bragt en Ændring

i dette Forhold. Der er nu en Snes Ansøgninger pr. Dag foruden mange Forespørgsler.

Kravet til Ansøgerne, som skal være mellem 18 og 22 Aar, er Real- eller højere Eksamen eller Folkeskole med supplerende Uddannelse svarende mindst til Realeksamen. Det, de fleste Forespørgsler drejer sig om, er, hvorvidt Folkeskole og Handlskole tilsammen kan dække en Realeksamen. I Almindelighed vil der blive svaret nej til dette Spørgsmaal, idet der maa en supplerende Uddannelse til, men Flyveskolen er klar til at give alle mulige Oplysninger til videbegærlige unge, der føler sig tiltrukket af en Flyvers Tilværelse.

Hvis man har bestemt sig til at søge ind i Flyvevåbnet, skal man først og fremmest gennemgaa en Lægeundersøgelse, og den er meget, meget streng. Netop ved det første Hold, som har været oppe til Undersøgelse, har der været et stort Fråfald.

Inden for Flyveskolen nærer man dog ikke Ængstelse for, at man ikke skal faa det tilstrækkelige Antal Aspiranter til Holdene. Hvis der bliver for mange, vil de blive overført til næste Aars Hold, saaledes at man hele Tiden har Mandskab til Raadighed, klar til at sætte ind i den Flyveruddannelse, der er Grundlaget for Udbygningen af det danske Luftvåben.

De Lønninger, der bydes, er i sig selv meget tillokkende. De er større end inden for andre af Militærets Grene, men det hænger sammen med, at Flyvere faar et særligt Tillæg. Dette »Flyver-Tillæg« bringer hurtigt de unge Mennesker op paa en ret høj Gage.

Frank.

En Uddannelse til 200,000 Kroner

Men det er svært at finde unge Mennesker, som vil have den, skønt den aabner store Fremtidsmuligheder for dem

Det maa tages som et Udtryk for, at Tilstrømningen til Flyvevåbnets Flyveskole ikke er overvældende, naar Flyveskolen i Værløse i Dag maa gribe til fornyet Avertering efter Ansøgere.

Allerede længe har der i Radio og paa Film været gjort opmærksom paa de Muligheder, der findes for den Ungdom, som kan bestaa Adgangsprøven til Flyvevåbnet. Den Uddannelse, som gives de unge mellem 18 og 22 Aar, som antages i Flyvevåbnet, koster Staten rundt regnet 200.000 Kroner, før den er endelig afsluttet.

Den 2. April begynder det nye Kursus, og den 10. Februar slutter Ansøgningsfristen til dette Hold. Flyveskolen gør opmærksom paa, at Værnepligten aftjenes samtidig med Uddannelsen, og at Kravene for Ansøgerne omfatter Real- eller højere Eksamen eller Folkeskole med supplerende Uddannelse, der mindst svarer til Realeksamen.

De, der bestaar Adgangsprøven, bliver Flyverkadet aspiranter i 6 Maaneder til 2 Kr. om Dagen samt Kost, Logi og Beklædning, i 15 Maa-

neder er Eleverne Flyverkadetter med 100 Kr. maanedlig samt Kost, Logi og Uniform.

Militærflyver bliver man 12—14 Maaneder efter Mødedagen og aflønnes med Kadetløn plus Flyvertillæg, der for Tiden er 14 Kr. pr. Dag.

Efter 21 Maaneder bliver Eleven Flyverløjtnant, og Lønnen er ca. 900 Kr. maanedlig. Flyveruddannelsen giver Mulighed for Ansættelse i Flyvevåbnet eller i den civile Flyvning.

Ansøgerne maa regne med, at en Del af Uddannelsen kan komme til at foregaa i Udlandet, siges det i Flyvevåbnets Henvendelse til Ungdommen. Dermed menes Uddannelsen i US Airforce Træningslejr i Texas, hvor det første Hold paa 27 danske Flyverkadetter for Tiden uddannes til Jetpiloter, en Uddannelse som vil tage 56 Uger.

pw



Fra venstre den amerikanske Ambassader, Mrs. Eugenie Anderson, General Ralph Snavely, Oberstinde Wibolt og Ambassadesekretær Wm. Rool, Miss Stella Randall, Frk. Lise Qvistgaard, Generalinde Harriet Førslev og fhv. Forsvarsminister Rasmus Hansen, Generalinde Snavely og Oberst E. J. Wibolt.

DET ER LIVSFARLIGT FOR JET-PILOTER AT BLIVE FOR TYKKE

De danske jet-piloter er udsat for regelmæssig vægtkontrol —
1945 Jet-støjen nedsætter nogle piloters hørevne

AMERIKANSKE Jet-piloter i Tyskland er ved at blive for godt i stand og har faaet besked om at tabe tre—fire pund om ugen for at kunne være i deres maskiner. Risikerer danske Jet-piloter ogsaa at komme paa slankekur? spurte EKSTRABLADET i formiddags overlæge Helge Smith fra flyvevaabnets lægetjeneste, der tidligere har advaret militærflyvere mod at blive for tykke.

— Ja, hvis de ikke holder deres vægt, svarede han. Vi fører nøje vægtkontrol med dem, man gør det ud fra en anden forudsætning, nemlig den, at fedme er den første betingelse for et højt blodtryk, der uvægerligt medfører hjertelidelse af en eller anden art, som saa igen kan faa flyveren til pludselig at falde sammen af et hjerteslag.

— Hvor tit undersøges jet-piloterne?

— Hvert halve aar, og derudover underkastes de uregelmæssige undersøgelser, hvis de selv ønsker det, eller hvis der er spor tvivl om deres konstitution. Overholder piloterne ikke de levetidskrifter, de faar, kan man sætte dem fra flyvningen.

— Tager piloterne fysisk skade af at flyve jet-jagere?

— Visse mennesker faar hørevnen nedsat af støjen fra reaktionsmotorerne, og vi har maattet flytte en enkelt jet-pilot til en anden afdeling paa grund af ørelidelse. Men herhjemme synes jet-piloterne ikke at faa hørelsen ødelagt mere, end alle andre flyvere ved langvarig motorstøj. E—2.

MENNESKET SKULDE HELST GAA PAA ALLE FIRE

Og bedst var det, om vi kunde ligge ned til Arbejdet, hævder de Læger, der beskæftiger sig med Arbejdsstillinger

Den Kontormand, der mageligt læner sig tilbage i Stolen og lægger Benene op paa Skrivebordet, er velkendt fra amerikanske Film. Det ser noget mærkeligt ud, men han er faktisk inde paa noget af det rigtige, hævder de Læger, der beskæftiger sig med Arbejdsstillinger. Den almindelige siddende Stilling er slet ikke sund, og allerhelst skulde man ligge ned til Arbejdet.

Det er den danske Læge E. Hohwy Christensen, der hævder dette paa en international Psykologkongres, der for Tiden afholdes i London. Dr. Hohwy Christensen har i flere Aar været bosiddende i Stockholm, men før han forlod Danmark, gjorde han et stort Arbejde for at finde frem de sundeste Arbejdsstillinger, og Forskningen paa dette Punkt er herhjem-

me blevet fortsat bl. a. af Dr. Errebo-Knudsen, der er tilknyttet Flyve-medicinsk Institut.

— Dr. Hohwy Christensens Paa-stand er fuldstændig korrekt, hævder Dr. Errebo-Knudsen. Jeg vil endda gaa saa vidt at sige, at Mennesket allerhelst burde bevæge sig paa alle fire, som det gjorde det i Tidernes Morgen. Horisontale eller helt liggende Stillinger er de bedste Arbejdsstillinger, i hvert Fald hvad angaar Blodtrykket og Blodcirkulationen, og for Piloter i visse Jetflyve-maskiner er den horisontale Stilling absolut nødvendig.

Selv den staaende Stilling er at foretrække frem for den siddende, fordi Bennemusklernes Arbejde med at holde Kroppen i Balance hjælper Hjertet med at pumpe Blod gennem Legemet. I den aktiv staaende Stilling arbejder Musklerne og tømmer Venesystemet, men man skal vel at mærke staa rigtigt paa Benene.

Enhver Soldat, der skal lære at staa ret, faar at vide, at han ikke skal hvile paa Hælene, men læne sig lidt forover og støtte paa Fodballerne. Den, der gennem længere Tid staa ret op og ned og hviler paa Hælene, kan blive overfaldet af Besvimelse.

— Kan man ligefrem sige, at den siddende Stilling er usund?

— Den er i alle Tilfælde ikke den ideale Arbejdsstilling. Sidder man for meget ned, vil der let kunne samle sig større Mængder Blod i den underste Del af Kroppen, Blodcirkulationen hemmes, og Blodtrykket formindskes. Man skal passe paa, at Kredsløbet ikke bliver berøvet en for stor Del af sit Blodvolumen, og man maa gøre alt for at modarbejde Ansamlinger af Blod i den nederste Del af Kroppen. Det ser maaske nok noget uopdraget ud, hvis man lægger Benene op paa Skrivebordet, men det

er en Fordel, om man, naar man sidder ned, kan bringe Benene saa nær vandret Stilling som muligt. Spørgsmålskonduktøren har i Vognene et lille Sæde, han kan dreje ud og sidde paa, men det er vist ikke ret ofte, det bliver anvendt, og jeg tror heller ikke, det er klogt.

Bølgende Stolesæder

— Men der er jo visse Arbejder, man skal sidde ned til.

— Det er rigtigt, men saa maa Stølsens Sæde konstrueres, saa det skader mindst muligt. I visse af de moderne amerikanske Flyvemaskiner sidder Piloten paa et Sæde, der bølgger hele Tiden, og derved modvirkes Blodansamlingerne i den nederste Del af Kroppen. Nu vil det jo nok være vanskeligt at faa forsynet Kontorstole med bølgende Sæder, men man bør i alle Tilfælde drage Omsorg for, at Sædets Forkant ikke har en Bøjning opad, saa det trykker paa Laarenes Underside og derved hindrer Blodcirkulationen. Mange af dem, der konstruerer Kontorstole, er opmærksomme paa dette Forhold og laver Stolene derefter, men bedst er det altsaa, hvis man, naar man sidder ned, kan holde Benene nogenlunde vandret. Ro.

En Hvinen i Luften

Da Ulykken skete, befandt Formationen sig nogle Kilometer Nord for Holstebro. Farten var omkring 700 Kilometer i Timen.

— Jeg havde hørt Maskinerne flere Gange, siger Gaardejer Lillielund. Men jeg havde travlt med at sprede Gødning paa min Mark. Pludselig



Den omkomne Flyverløjtnant P. E. Sørensen.



Løjtnant H. C. T. Halken, der reddede sig i Faldskærm.

hørte jeg en Hvinen i Luften. Jeg kikkede op og saa en Maskine, der var gaaet i Spin. Jeg troede først, det hørte med til Øvelsen, men den kom nærmere og nærmere med rasende Fart.

Saa blev jeg bange. Jeg løb for at komme væk. Jeg var bange for, at Maskinen skulde styrte ned i Hovedet paa mig. Et Øjeblik senere ramte Jetjageren Jorden med et frygteligt Brag. Den var styrtet ned 50 Meter fra mig. Høje Flammer slog op fra Maskinen. Jeg løb hen for at se, om jeg kunde hjælpe. Men der var ikke noget at gøre. Saa løb jeg til en Telefon og ringede til Politiet.

Gaardejeren var ikke den eneste, der ringede efter Hjælp. Der havde været flere Øjenvidner til Ulykken paa de omkringliggende Gaarde. I Løbet af kort Tid var Redningskorpset og Brandvæsenet paa Stedet, men der var intet at stille op. Løjtnant Sørensen var dræbt paa Stedet, og Maskinen var fuldstændig knust. Dele af den var spredt paa et stort Areal af Marken.

Uhyggelige Sekunder

Den anden Maskine, der var ført af Løjtnant Halken, fortsatte en Kilometer i østlig Retning og styrtede ned paa Sognevejen fra Sir til Klovborg. Ogsaa denne Maskine brændte op og blev helt ødelagt. Men den var tom. Efter nogle uhyggelige Sekunder i Luften, var det i sidste Øjeblik lykkedes Flyveren at forlade den havareerede Maskine, der susede mod Jorden efter Sammenstødet.

— Pludselig, mens vi fløj, stak min Maskine Næsen i Vejret, fortæller Løjtnant Halken. Jeg forsøgte at kalde min Kammerat over Radioen. Han kunde vist godt høre mig, men min Forbindelse var i Uorden, og jeg kunde ikke høre ham. Saa prøvede jeg at holde Styr paa Maskinen med Roret. Det mislykkedes. Den lystrede ikke, men jeg anede paa det Tidspunkt ikke, at Halepartiet var slaaet af. Ja, jeg vidste ikke engang, at de to Maskiner havde ramt hinanden.

Det hele foregik i Løbet af Sekunder. Maskinen vendte Næsen nedad, og jeg saa Jorden komme op imod mig med fantastisk Fart. Saa besluttede jeg mig til at springe omgaaende. Rent instinktivt trak jeg i Haandtaget, der udløser Hutten over Cockpitet. Jeg frigjorde Forbindelsen til Radio og Ilt, som Instruksen lyder paa. Jeg tænkte, bare jeg nu slipper fri af Halepartiet.

To Gange forsøgte jeg at komme ud af Maskinen, men det var umuligt. Luftpresset var for stærkt. Saa sagde jeg til mig selv: »Det her er din sidste Chance«, og saa sprang jeg ud paa Hovedet. Jeg mærkede et Par voldsomme Slag i Nakken og paa den

1) Flyve-Ulykken

Her havde man allerede hørt om Ulykken. Formationens to andre Maskiner havde fra Luften set, at der var sket en Katastrofe og havde meddelt det over Radioen til Flyvepladsen.

Den reddede Flyver erklærede, at han i Luften slet ikke havde været klar over, at de to Maskiner var stødt sammen. Først da han paa Jorden saa Røgen fra den anden brændende Jetjager, forstod han, at den var styrtet ned, og at hans Kammerat maatte være dræbt. Han blev ogsaa klar over, at de to Maskiner maatte have ramt hinanden i Luften.

— Der er ikke nogen som helst Tvivl om, at det, der reddede mit Liv, siger Halken, var, at Maskinens Haleparti blev slaaet af. Derfor kom jeg fri. Ellers var jeg blevet hængende i Haleroret. Det er kun de nye Maskiner, vi faar, der har Katapultsæde. I en saadan Situation af uvurderlig Betydning.

Løjtnant Halken, der har 600 Flyvetimer bag sig, har ikke mistet Modet til at flyve. Han sagde i Gaar, at han ikke havde tænkt paa at forlade Flyvevaabnet. Hans Chr. Halken er Søn af Gaardejer Halken ved Christiansfeld i Sønderjylland.

Den dræbte Flyver

Den dræbte Militærflyver, Palle E. Sørensen, der blev 24 Aar, var Søn af Stadsdyrlæge Johs. M. Sørensen, Kolding. Han gik i Skole paa Kolding Gymnasium. Motorer og Mekanik var hans store Interesse, og han forlod Skolen inden Studentereksamen.

Palle Sørensen kom i Mekaniklære hos Ford i Kolding, og efter at have lært sit Fag, meldte han sig til Luftvaabnet, hvor hans straalende Fysik og kvikke Opfattelsesevne gjorde ham egnet til at gennemgaa den haarde Uddannelse. Han begyndte paa Marinens Skole paa Aunø, fortsatte paa Spitfire-Skolen og gik derfra over til Jetflyverne i Karup. Her blev han værdsat som en dygtig Flyver og en sympatisk Kammerat. Han havde haft 300 Flyvetimer.

Havarikommisjonen udsendte i Aftes en foreløbig Rapport om Ulykken. Det hedder heri, at Løjtnant Sørensens Maskine ramte Halepartiet paa Halkens Jetjager. Aarsagen til, at de to Maskiner fløj ind i hinanden, er endnu ikke klarlagt, men der arbejdes videre med Sagen.

13 Maskiner fra det norske Luftvaaben var i Gaar paa Besøg paa Karup Flyveplads under Kommando af Major Lund. I Turen deltog 22 Flyveelever og en Del Teknikere. To Grupper danske Jetjagere foretog en Demonstrationsflyvning for de norske Gæster, og senere var der Frokost paa Flyvepladsen. Denne Demonstrationsflyvning havde ingen Forbindelse med den danske Flyveulykke, der først indtraf senere paa Dagen.

Fem Jetjagere tabt

Med de to Meteor-Jagere, der blev ødelagt i Gaar, har det danske Luftvaaben mistet fem Jetmaskiner. Den første styrtede ned ved Langelinie den 5. Maj i Fjor. I September stødte to Maskiner sammen i Luften i samme Højde og med samme Fart som de to Jetjagere i Gaar. Den Gang blev begge Piloter reddet, men den ene Maskine blev totalt knust ved Nedstyrtingen. Endelig eksploderede en Maskine i Luften i November, hvorved Piloten blev dræbt.

De to Maskiner, der styrtede ned i Gaar, var begge ensædede i Modsatning til Træningsmaskinerne, der har to Sæder. En Jetjager koster i Dag ca. 750,000 Kr. Maskinen vejer fuldtlastet 6,2 Tons. Dens Maksimumhastighed er 940 Kilometer i Timen. Den kan stige de første 2,2 Kilometer paa eet Minut. Nius.

Flyveulykkens Aarsag

Den dræbte Løjtnant Palle Sørensen ramte Løjtnant Halkens Maskine, da han vilde flyve op foran ham

Efter hvad der meddeles fra Flyvevaabnet, er Havarikommisjonen paa Grundlag af en nøje Undersøgelse af Vragrester og gennem Øjenvidners Skildringer kommet Opklaringen af Jet-Ulykken ved Holstebro i Forgaars saa nær, som det er muligt.

Havarikommisjonen har konstateret, at den dræbte Flyverløjtnant, Palle E. Sørensen, umiddelbart før Sammenstødet mellem Jetjagerne fandt Sted, har ligget skraat under Flyverløjtnant Hans Chr. Halkens Maskine.

Da Sørensen vilde flyve op foran Halken, kom hans Maskine saa tæt ind paa Halken, at hans Næseparti rev Halkens Haleror af, og da det faldt ned, ramte det Halepartiet paa Sørensens Maskine med saa voldsom Kraft, at ogsaa dette Haleror blev revet af.

Om Aarsagen til, at Sørensen er kommet saa tæt ind paa Halkens Maskine, har det ikke været muligt at finde frem til en Forklaring.

Flyvevaabnet i meget højt Beredskab, ogsaa i Fredstid

Vidtgaaende Centralisering af Flyvevaabnets Ledelse

Det ny, tredje Vaaben, Flyvevaabnet, faar hvad Organisationen angaar den mest oplysende Omtale.

Organisationen er forudsat at være af en saadan Art, at et meget højt Beredskab allerede i Fredstid kan være til Stede. Flyvevaabnets personelle og materielle Omfang vil derfor stort set være det samme i Fredstid som i Krigstid.

Med Henblik paa Opfyldelsen af disse Krav har man anset en stærk Centralisering af saavel de operative som de administrative Beføjelser for nødvendig. Det er derfor paaregnet, at Flyverkommandoens, som varetager den centrale Ledelse af Flyvevaabnet, gennem de færrest mulige Mellemlid skal kunne staa i Forbindelse med de udførende Organer — Flyvestationerne og de flyvende Enheder.

Foruden af Vaabnets Chef bestaar Flyverkommandoens af Flyverstaben og Specialtjenesteinspektorerne. Direkte underlagt Flyverkommandoens er Flyvebasiskommandoerne (hvis Chef kan være Generalmajorer eller Oberster), og som bestaar af Flyvestationer, flyvende Enheder, Flyvestationsbatailloner og særlige Anlæg i vedkommende Landsdel. De to Basiskommandoer eksisterer som bekendt allerede.

Der er regnet med, at man ved Genopbygningsperiodens Afslutning raader over mindst 8 Kampeskadriller, hvoraf 1 Natjagereskadrille, samt desuden de fornødne flyvende Enheder til Varetagelse af Skoleflyvning og til særlige Opgaver.

Indtil videre forudsættes det, at Flyvevaabnets Materiel i alt væsentligt vil kunne tilvejebringes i Henshold til de førte Forhandlinger om Levering inden for Vaabenhjælpsprogrammet.

De nævnte Specialinspektører bliver følgende: Flyveinspektøren, hvis Hovedopgave er at føre Tilsyn med Flyvesikkerheden, bl. a. med Henblik paa Forebyggelse af og Undersøgelser vedrørende Flyveulykker og Havarier. Han varetager tillige den overordnede Ledelse af Flyvevaabnets Navigationstjeneste.

Flyvematerielinspektøren, der fører Tilsyn med Vedligeholdelsen af Flyvemateriellet og er Flyverkommandoens Raadgiver i alle Spørgsmaal vedrørende Vedligeholdelsestjenesten samt i personelle Spørgsmaal inden for sit Tjenestoomraade. Han er tillige Chef for Flyvematerielstjenesten.

Vaabeninspektøren, der fører Tilsyn med Vaabentjenesten og er Flyverkommandoens Raadgiver i alle Spørgsmaal vedrørende Flyvevaabnets specielle Vaaben og Ammunition m. v., herunder uddannelsesmæssige Spørgsmaal.

Signalinspektøren, der bl. a. varetager Tilsynet med Flyvevaabnets teletekniske Tjeneste, der omfatter rent tekniske Spørgsmaal vedrørende den egentlige Forbindelsestjeneste samt Kontrol- og Varslingstjenesten.

Vejrtjenesteinspektøren, der tillige er Chef for Vejrtjenesten. Inspektøren for Luftmeldetjenesten, der fører Tilsyn med den nævnte Tjeneste og er Flyverkommandoens Raadgiver i alle Spørgsmaal vedrørende Luftmeldetjenesten. Luftmeldetjenesten paaregnes

varetaget af civile Personer, antaget til frivillig Tjeneste under Flyvevaabnet, idet Forsvarsministeren i øvrigt fastsætter de nærmere Bestemmelser for denne Tjenestes Organisation.

Forslaget indeholder korte Bestemmelser for de militære Skoler i Værnene, endnu korte Bemærkninger om de særlige Korps. Ved alle Værn oprettes Reserveofficersskoler, Sergeant-, Korporal- og Mathskoler. Søværnet faar altsaa fremtidig Sergeant og Korporaler som Underofficerer i Lighed med de andre Værn.

Desuden skal nævnes nogle Paragraffer om Forsvarets Fællesinstitutioner. Københavns Luftforsvar henhører i operativ Henseende under Flyverkommandoens, i faglig Henseende under de respektive Værn. Chefen for den nye Grønlands Kommando skal være Oberst eller Kommandør. Til Kongens Adjutantstab kan ogsaa beordres Officerer af Flyvevaabnet. Der oprettes et Forsvarets Gymnasium, et Forsvarsakademi og Fændrikskoler, Forsvarets Pressetjeneste, hvis Chef enten kan være Officer eller Civilist, skal henhøre under Ministeriet. Loven træder i Kraft straks og skal tages op til Revision senest i Rigsdagssamlingen 1954-55.

Specialofficererne og Fændrikkerne

Lovforslaget om Personellet fastsætter Rekrutuddannelsen til ca. 1 Aar. Endvidere bliver det nu lovfæstet, at de værnepligtige i Løbet af de første 9 Aar kan indkaldes til fortsat Tjeneste i sammenlagt 60 Dage, hvilket formodentlig er ensbetydende med to Gange 30 Dages Manøvrer. Yderligere kan de indkaldes til lejlighedsvis korte Mønstringer. Noget helt nyt er Indførelse af Mathordninger (som i Søværnet) baade i Hæren og ved Flyvevaabnet. Der tænkes paa 16-årige Dreng, der saa kan gaa videre i Tjenesten eller lade sig hjemsende. De skal gøres to Aars Tjeneste som Mather efter at have gennemgaaet Mathskolen. Noget nyt er ogsaa frivilligt Stampersonel, altsaa en Slags hvervet fast Mandskab. Forslaget overlader helt til Ministeren at fastsætte nærmere Regler for Stampersonellets Antagelse, Uddannelse og Tjeneste.

Som tidligere omtalt er i øvrigt det store Problem i Personelordningen Ophævelsen af Officiantgruppen og Indførelse af en Specialofficersgruppe i Stedet. Den sidste Gruppe har Graderne Premierløjtnant, Kaptajn og Kaptajn (Orlogskaptajn). Dens fremtidige Rekrutering sker fra Underofficersgruppen gennem en ogsaa helt ny Gruppe, Fændrikker og Overfændrikker, der ligeledes med henholdsvis de nuværende Officianter og Overofficianter. Det er beregnet, at foruden alle Flaadens Materielmestre (Officersgrader) vil alle Kvartermestre I og et betydeligt Antal Kvartermestre II overgaa til Specialofficersgruppen snarest efter Lovens Ikrafttræden. For Hærens Vedkommende vil alle Korps- og Stabsofficianter og en Tredjedel af Overofficianterne ligeledes blive Specialofficerer. De resterende Overofficianter og Officianter bliver Overfændrikker og Fændrikker. Normalt skal en Overfændrik kunne blive Specialofficer (Premierløjtnant), naar han er ca. 40 Aar. Der indføres nogle Lønforbedringer for baade Fændrikgraderne og nogle Specialofficersgrader.

Kornetgraden og Søkadettitlen afskaffes. Det slaas fast, at Gennemgangen af en Sergentskole med paafølgende praktisk Tjeneste som Sergeant er Grundlaget for al videre Uddannelse til Befalingsmand af Linien i Hæren og Søværnet. Sergeant, der vil være Fændrikker, skal forrette to Aars praktisk Tjeneste, inden de kan komme paa Fændrikskolen. Ved Søværnet kommer de dog op paa 2½-3 Aars Tjeneste.

Alle Officerer skal gennem en Sergentskole

Ved Udtagelsen af Befalingsmandselever skal der udelukkende lægges Vægt paa Egnetheden, ikke paa de Skolekunderskaber. Rekrutten møder med. Ved alle tre Værn oprettes der Korporalskoler og Sergentskoler. Egnede Elever kan springe Korporalskolen over og gaa lige paa Sergentskolen. Vil de derefter være Linieofficerer, gaar Vejen over Forsvarets Gymnasium, hvis 1. Afdeling optager Elever med Folkeskole- eller Mellemskoleuddannelse, og hvis 2. Afdelings Elever enten har Realeksamen eller højere Uddannelse eller har gennemgaaet 1. Afdeling. Befalingsmænd (Sergenter) med Studentereksamen slipper meget billigere, eftersom de kan klare sig med seks Maaneders Kursus paa 2. Afdeling. De to Afdelinger varer normalt tre Aar. Herfra gaar Kadetterne, som Eleverne skal kaldes, over i Officersskolerne, der varer tre Aar. Et

ONSDAG DEN 30. MAJ 1951

yderligere videnskabelig Uddannelse gives i Forsvarsakademiet, der nærmest vil svare til Officersskolens nuværende Specialklasse.

Maskinkommandører og Maskinkaptajner

Kystofficererne fra Forterne vil blive overført til Søofficersgruppens Linie og vil paa lige Fod med de andre Søofficerer kunne avancere i Flaaden. De gamle Betegnelser og Grader for Maskinpersonellet i Flaaden afskaffes. Stabsmaskinmesteren skal være »Maskinkommandør«, og Mestrene og Undermestrene faar Titel af Maskinkommandørkaptajn, Maskinkaptajn o. s. v. I det fælles Intendanturkorps forsvinder »Overintendant« og »Intendant«. I Fremtiden bliver Titlerne ligesom i Værnene Kaptajner, Oberstløjtnanter og Oberster eller tilsvarende Grader for Søværnet. Korpsset faar ogsaa Sergeant og Oversergerter. Hvad de sidste angaar, skal det bemærkes, at de kun eksisterer som Sergenter, der melder sig til frivillig Tjeneste og derved tjener en Forfremmelse. Ogsaa i Krigsmaterielforvaltningen (Teknisk Korps) gennemføres Specialofficersgraderne og de lavere Grader for Haandværkerpersonellet, og i Lægekorpset indføres Oversergerter, Sergeant og Korporaler. Nyt er en Overlandlæge, men i øvrigt er Titlerne paa selve Lægestabens medicinske Medlemmer de samme som hidtil. For alle Værn oprettes der Reserveofficersskoler, men Uddannelsen af Reserveofficerer kan eventuelt finde Sted ved Brevskoler. Fændrikskolerne, der nærmest vil svare til den nuværende Officiantklasse, oprettes ved Værnene, Oversergerter, der har gjort mindst et Aars Tjeneste, kan blive Elever, hvis de findes egnede. Ved Værnene kan der oprettes »Eleverskoler«, hvis Formaal er at give Eleverne en haandværksmæssig Uddannelse. Endelig skal det bemærkes, at Dyrlegekorpset fortsat opretholdes, selv om Hæren næsten ikke har Heste mere. Men Dyrlegerens Dage er dog talte, eftersom deres Stilling vil blive ophævet, »senest ved Ledighed«. H.

Afske

Om J
kanske
J. York
Tjenest
Den u
ficer, s
Københ
have v
tache
1945 til
let en
kreds u
hold i E
sin still
skedne
og sin s
citet h
blot sk
men of
omkring
og den
nel Yo
kanske
General
ske Ang
Han er
Frå Ha
blev sæ
maskine
lange Fl
første s
var ikk
lige Fly
Hænder
de i Kir
little, E
rien, og
ne Med

31 A
udnæ
guishu
Orden
Jakke.
italien
han s
skal l
tage r
ner o
paa V
ikke

60

sonli
lige
i de
Ober
son
begy
ning
Verc
han
for
Hær
og l
fika
re
Bjar
let
fient
ske
1921
nant
tajn
vert
avar
Chef
blev
tekn
han
land
var
effe
han
Resy
sagd
at j
re E
bare
som
figel
for
og E
maa
der
at k
kuni
Støb
den
frest
den
gam
med
kedt
vil s
i Da

20-5-51

Afsked med Danmark

Om kort Tid forlader den amerikanske Luftattaché Colonel Edward J. York Danmark efter næsten 4 Aars Tjeneste her i Landet.

Den unge Flyveofficer, som kom til København efter at have været Luftattaché i Polen fra 1945 til 1947, har samlet en stor Vennekreds under sit Ophold i Danmark. Ved sin stilfærdige og beskedne Væremåde og sin saglige Kapacitet har han ikke blot skabt Sympati, men ogsaa Agtelse omkring sin Person og den Gerning, han har udført. Colonel York tilhører den berømte amerikanske Gruppe Flyvere, der deltog i Generalmajor James Doolittles fantastiske Angreb paa Tokio den 16. April 1942. Han er en af »30-Sekunder-Drengene«. Fra Hangarskibet »Hornet«, som senere blev sænket, startede Doolittles Bombemaskiner paa den 12-1300 Kilometer lange Flyvning mod Tokio og rettede det første store Luftangreb mod Japan. Det var ikke alle, der slap fra denne vovelige Flyvning, nogle faldt i Japanernes Hænder og pintes til Døde, andre landede i Kina, deriblandt Generalmajor Doolittle, Edward J. York landede i Sibirien, og efter 2½ Maaned fik hans Kone Meddelelse om, at han var i Live.



Colonel Edw. J. York

31 Aar gammel blev Edward J. York udnævnt til Oberst. Han fik Distinction Flying Cross for sin Bedrift. 9 Ordensbaand pryder hans Uniformsjakke. I August 1944 var han paa den italienske Front. Aaret efter begyndte han sin Karriere som Luftattaché. Nu skal han tilbage til USA for at overtage nye Opgaver, og alle danske Venner ønsker ham Lykke og Held med paa Vejen. Heldet er han i hvert Fald ikke ukendt med.

*

14-9-51

Wing Commander Bray

Den populære britiske Luftattaché overtager vigtig Post nær Cambridge

Den britiske Luftattaché, Wing Commander N. A. N. Bray, forlader i næste Maaned Danmark efter godt to Aars Tjeneste ved den herværende britiske Ambassade. Wing Commander Bray, som kom til København i August 1949, skal overtage en Post inden for RAF med Station i Nærheden af Cambridge. I danske Flyvekredse vil Wing Commander Bray blive savnet, den charmerende Engländer er blevet overordentlig afholdt i de to Aar, han har virket her. Han har naaet at gøre en betydelig Indsats for det dansk-britiske Samarbejde paa Flyvningens Omraade, og har ikke mindst gjort det danske Flyvevaaben værdifulde Tjenester.



Wing Commander Bray

Wing Commander Bray, som en Tid lang gjorde Tjeneste i Indien, vil i danske Flyvekredse efterlade Indtrykket af en særpræget Personlighed, hvis Hjælpsomhed og Venlighed var helt usædvanlig. For kort Tid siden udnævntes han til Kommandør af Dannebrog.

pw

Ny dansk Film om danske Jetflyvere

Direktør Lau Lauritzen vil optage en Spillefilm om Uddannelsen af Jetpiloter og rejser selv paa Studierejse til Texas

Siden Direktør Lau Lauritzen sammen med Fru Bodil Ipsen afsluttede Arbejdet med den alvorlige Film »Det sande Ansigt«, som trods den fine Kvalitet er blevet en stor Publikums-sukces, har han syslet med Planerne

om en rigtig Mandfolkefilm, og som Emne har han valgt Uddannelsen af de unge danske Jetpiloter. I en Samtale med B.T. fortæller Lau Lauritzen: — Ideen til Filmen kom gennem en tilfældig Samtale mellem Fru Alice O'Fredericks og Flyverlægen Helge Schmidt. Vi har talt om det, og Ideen gaar ud paa, at vi skildrer i en Handlingfilm, hvorledes det gaar en femseks unge Mennesker af forskellig politisk Anskuelse, der alle har det fælles Ønske at blive Jetflyvere. Man skulde saa opleve, hvilken Indflydelse det faar paa deres Skæbne. Der stilles meget store Krav, baade fysiske og psykiske til de Unge, der gennem Prøverne bliver udtaget til Uddannelsen, og det skal man ogsaa opleve i Filmen.

En Del af Uddannelsen finder Sted i Texas, og jeg fører nu Forhandling til forskellige Sider for at faa Tilladelse til at sætte mig ind i Uddannelsens Former, og gaar Sagen i Orden, er det Mening, at jeg vil rejse til Texas omkring den 1. November. Naar jeg har arbejdet med en Film, hvor jeg ikke følte mig fortryllet med Milieuet er jeg altid gaet frem paa denne Maade. I sin Tid var jeg tre Uger med en Nordøfisker, da vi skulde dreje Vesterhavsfilm. Hvem der skal skrive Filmen ved jeg ikke endnu, men det er jo muligt, at Ideen til Handlingen kommer ganske af sig selv, naar jeg kommer ind paa nært Hold af de Mennesker, der forestaar Uddannelsen. Der bliver en Chance for adskillige unge Skuespillere, der kan illudere som 18-22-aarige, idet nogle af dem skal med til Texas til sin Tid, hvor Uddannelsen skal foregaa, Maurice.

7-6-51

60

Oberstløjtnant L. Bjarkov, der i Dag fylder 60 Aar, er en af det danske Luftvaabens fineste Personligheder, en Mand med store naturlige Anlæg baade i det menneskelige og i den Gerning, der blev hans Liv. Oberstløjtnant Bjarkov er Gaardmands-søn fra Sæby. Han begyndte ved Flyvningen under første Verdenskrig, hvor han som Sergent gjorde Tjeneste ved Hærens Flyvevæsen, og han fik sit Certifikat i 1917. Sin videre Uddannelse fik Bjarkov baade ved det franske, det italienske og det engelske Luftvaaben. I 1921 blev han Løjtnant, og i 1932 Kaptein i Hærens Flyvertrupper. I 1937 avancerede han til Oberstløjtnant og Chef for sjællandske Flyverafdeling og blev derefter Chef for Flyvertruppernes tekniske Tjeneste. Efter Krigen overtog han atter Posten som Chef for sjællandske Flyverafdeling. I Krigens Aar var Bjarkov først i Sverige og kom derefter til SHAEFS Mission til Danmark; han øvede her en Indsats, som skabte Respekt omkring hans Person. Bjarkov sagde, da han kom hjem: Ingen skal tro, at jeg har siddet som Eisenhowers højre Haand, for det har jeg ikke. Jeg har bare udført et lille beskedent Arbejde, som jeg haaber har haft en vis Beretigelse. Denne Replik er karakteristisk for Oberstløjtnant Bjarkovs hele Færd og Fremtræden. Og det er denne Væremåde, som har faaet den store Kreds, der har lært hans sjældne Personlighed at kende, til at respektere ham og til at kunne lide ham. En Mand af denne Støbning vil altid være et Forbillede for den Ungdom, han øver Indflydelse paa, ligesom han var det, da han i 1929 med den dramatiske Styrtprøve med en af de gamle R-Maskiner koldblodigt sprang ud med sin Faldskærm, da Vingerne brækkede af Maskinen. Der er mange, som vil sende den stoute Flyver deres Tanker i Dag.



L. Bjarkov

*

Stor Afsked i Kastrup i Aftes

40 vordende Jet-Piloter fløj til USA

Mellem 3-400 Paarørende og Venner var i Aftes mødt i Kastrup Lufthavn for at tage Afsked med et nyt Hold danske Flyverkadetter, som drog til Træning i Amerika. Omkring 40 vordende Jet-Piloter fløj med SAS-Cloudmasteren til New York. Herfra fortsætter de til Good Fellow Field i Texas, hvor det første danske Jet-Hold paa 24 Mand er ved at begynde sidste Fase af deres Uddannelse. Om godt tre Maaneder vender de hjem klar til at bemandle det danske Flyvevaabens Jet-Jagere. Holdet, der rejste til Amerika i Aftes, har omkring et Aars Uddannelse foran sig.

pw.

De første Helikoptere paa Vej til Danmark

Leveres til Flyvevaabnet lige efter Nytaar og kommer maaske hertil i flyvende Godsvogne

Det danske Flyvevaaben har hos de amerikanske Bell Air-Craft Fabrikker bestilt to Helikoptere af Typen Bell 47 — I. Det er den samme Helikoptertype, som for Tiden anvendes i Korea til Rednings- og Rekognosceringsopgaver. De to Helikoptere var ventet leveret inden Udgangen af dette Aar, men paa Grund af Korea-Krigen er Leverancerne blevet noget forsinket. Der skal imidlertid være afgivet Løfte om, at de kommer tidligt i det nye Aar. Med SAS forhandler man om Hjemflyvning af Helikopterne pr. Luft-Godsvogn. Det vil sige, at en af SAS-Fragt-Skymastere skulde have en demonteret Helikopter om Bord. Det er endnu ikke afgjort, at denne Transportform bliver besluttet.

De to Bell-Helikoptere vil med Reservedele koste Flyvevaabnet om-

ningsudstyr, saaledes at Helikopteren faar Plads til to Baarer, en paa hver Side udvendig paa Maskinen. Dansk Personal er allerede trænet paa Bell-Skolen i Paris, deriblandt Oberstløjtnant Overbye, Premierløjtnant O. Krarup og Løjtnant Gjørup og Teknikerne Elberling, Søgaard og Hoffmann. Efter Beregnin-

gerne skulde de to Helikoptere komme i Anvendelse paa Grønland allerede i Forsommeren. De sejles op til Basen. Bell 47-D I har en 200 HK. Motor, dens Flyvehastighed er 128 Kilometer i Timen og dens største Stigemulighed er ca. 4000 Meter. Den har Plads til to Personer. Typen minder meget om den, som blev demonstreret paa Stadion, paa Bellahøj og rundt om paa Landets Dyrskuer af Ostermanns Aero i Stockholm.

pw.

Flyvevaabnet faar Halvpart i Aalborg Lufthavn

Civilflyvningen flytter til den østlige Del af Aalborg-Havnen

Fra vor Korrespondent AALBORG, ONSDAG AFTEN

Om faa Dage vil der blive truffet Overenskomst mellem Ministeriet for Offentlige Arbejder og Forsvarsministeriet om Delingen af Aalborg Lufthavn.

Det vil sige, at Civilflyvningen flytter til den østlige Del af Lufthavnen, og her vil der omtrent paa det Sted, hvor Havnens første Administrationsbygning laa, blive opført en ny Stationsbygning for Civilflyvning.

Afstanden fra Aalborg til Lufthavnen forkortes derved med ca. 5 km. Den nuværende Administrationsbygning, der blev moderniseret for ¼ Million Kroner i 1947, overtages af Militæret, men hele Flyve-, Vejr- og Radiotjenesten, altsaa ogsaa for Civilflyvningen bliver i denne Bygning. Dette kan der tages Hensyn til, naar den nye Stationsbygning opføres.

Den saarede Kammerat

I Militærlægenes Uddannelse arbejder Krigssanitetstjenesten intimt sammen med Taktikken

Under Angreb følger Sygebærerne de allerforreste Linier

I den enorme Litteratur, der foreligger om den sidste Verdenskrig, støder man Gang paa Gang paa Beviser for den uhyre Betydning, den moderne militære Sanitetstjeneste havde. Vor egen højeste, personlige Autoritet paa dette Omraade, Generallæge *Fasting-Hansen* understre-



Generallæge Fasting-Hansen

ger denne Kendsgerning (som Stabsofficerer af alle Grader ofte fremhæver), med denne Udtalelse:

— Klapper Sanitetstjenesten ikke i Krig, saa gaar Moralen. Tropperne kan ikke holde. Hvis Soldaterne faar det Indtryk, at der ikke gøres alt muligt for deres saarede Kammerater, virker det nedbrydende med det samme. Derfor er det af den største Vigtighed, at Sanitetstjenesten er i Orden. Den skal være saaledes, at alle véd og har Tillid til, at den er i Orden. Langt mere, end man tror, afhænger af, at Lægetjenesten klapper, som den skal!

Gør den det i det danske Forsvar? Lad os undersøge Problemet, og lad os først se lidt nærmere paa, hvorledes Militærlægerne uddannes, og hvad deres Uddannelse er værd. Netop i disse Dage er de oppe til deres afsluttende Eksamen som militære Læger.

Da 2½ Maanedes Militærlæge-Uddannelse var nok

Der er ogsaa paa dette specielle militære Felt sket en Ændring i den allerførste Tid. Men det er ikke alene en Ændring, der er gennemført. Det er en Revolution. Uddannelsen af

de danske Militærlæger staar nu paa Højde med Udlandets. Da Materialet uden Tvivl er bedre, (den danske Lægeuddannelse staar som bekendt højt anskrevet overalt), er Uddannelsen inden for de fastlagte Rammer sikkert saa god, som den i det hele taget kan blive. Før den nye Tid holdt sit Indtog, gik det, før man nok sige, en Smule lettere. Rundt om i Landet sidder der talrige Læger der med stor Glæde i deres stille Stunder mindes muntre Dage paa den gamle Underlægeskole paa Wildersgades Kaserne. Den varede 6 Uger. Hærens korteste Rekruttskole. Fra den gik Eleverne ud til en Maanedes Tjeneste ved en Afdeling eller paa et militært Sygehus. Og saa var de Militærlæger. Naar de senere blev indkaldt til en Manøvre, blev de Reservelæger og fik dermed Officersgrad. 2½ Maaned var altsaa nok, baade for Elever med den lægevidenskabelige Embedseksamen og for Studenter. De gik nemlig i samme Klasse og fik samme Undervisning. De, der ikke har oplevet hvad der kunde ske, naar en Sergent skulde sætte militær Skik paa en Snes Lægeelever i den lille Kasernegaard og faa dem til at forstaa, at der baade var noget, der hed Fodslag og Retstilling, er gaaet Glip af en hel Festforestilling. Den arme Sergent. Ogsaa dengang var Medicinerne Folk med Humor. Det var maaske netop derfor, at de undertiden i Praxis vendte op og ned paa Begreberne venstre Fløj og højre Fløj. Der lever en Historie om, at en af dem engang sagde til en Sergent, at hvis han understod sig i en Gang til at vende op og ned paa dem, kunde han vælge mellem en Morfinindsprøjtning og en Arsenikpille. Han gjorde det aldrig mere. Hvorefter hele Bundtet gik hen og tømte en Kasse Øl. Men den virkelige Humor var ogsaa i de Tider forenet med det gode Hjerte. Da de kom tilbage, havde de to Bajere med til Sergenten.

Den største Skole for værnepligtige Befalingsmænd

Revolutionen er gennemført paa alle Omraader inden for Uddannelsen. Skarpest træder dens Resultater frem i Spørgsmaalet om Uddannelses-tiden. De 2½ Maaned er blevet til 9. Dertil kommer det meget væsentlige, at Studenter er skilt fra Kandidater i hver sin Klasse. I en tredje Klasse uddannes Tandlægerne. Eleverne i denne Klasse skal have hele deres Uddannelse bag sig, inden de kan komme ind. Tandlægestuderende optages ikke. Skolen har Lokaler i Sandholmlejren. Den rummer for Tiden 176 Elever, og den er dermed den største Befalingsmandsskole i Hæren for Uddannelse af værnepligtige Befalingsmænd. Kornetskolen paa Kronborg har til en Sammenligning normalt 140 Elever. Befalingsmandsskole? Ja, Militærlægerne skal baade kunne kommandere og befale. Som Reservelæger skal de uddanne og føre Sanitetsformationer, og i 1. Klasse (Studenter med Lægeeksamens 1. Del og Reserveklinik) indgaar da ogsaa Kommandoøvelser i Programmet. Den nuværende 1. Klas-

se har ikke færre end 106 Elever, i 2. gaar 46 Kandidater, og Tandlægeklassen har 24 Tandlæger. Skolens Chef er Kaptajn *Allan Adolph*, der ogsaa er Lærer i et af Hovedfagene, nemlig Taktik. Lægerne skal lære de almindelige Kampformer for alle Hærens Vaaben. Skolen sigter naturligvis i første Række paa den militære Lægeuddannelse, men Lægerne, der, hvis det bliver Alvor, vil komme til at arbejde tæt ved selve Frontlinien og komme ud for, hvad virkelig Kamp (navnlig Beskydning og Bombardement) er paa Nærhold, skal vide tilstrækkelig Besked med Hærens Organisation og med dens Kampformer. Af de faglige Discipliner er Krigssanitetstjenesten, der arbejder intimt sammen med Taktik, det vigtigste. Det er i 1. Klasse den eneste medicinske Fag, hvad der siger tilstrækkeligt om, hvor stor Vægt, der i denne Klasse lægges paa Militærfagene. Tandlægerne deltager ogsaa i det. Det er Overlæge *Galtard*, der er Lærer i Afgangsklassen, der er Lærer i Afgangsklassen er det Overlæge *Erenlund-Jensen*, der docerer Krigssaniteten. Af 2. Klasse andre Fag skal nævnes Fredssanitetstjeneste og Lægetjenesten ved Flyvevaabnet (Overlæge *Errebo-Knudsen*), Militærhygiejne (Overlæge *Freudenthal*), Atomlære, Bakteriologi og kemisk Krig (Overlæge *Tage Christiansen*), Krigskirurgi (Overlæge *Seedorff*) og Idrætsmedicin (Overlæge *Bøje*).

Der holdes ugentlige Udrykninger



En Jeep bringer saarede til Bataillonens Forbindingsplads. Behandlingen foregaar i det vandtætte Telt.

i Krigssanitetstjeneste paa Grundlag af en taktisk Situation, og der oprettes de Sanitetsformationer, der kan forekomme ved alle Vaaben. Det er Stabslæge *Axel Jürgens*, Lægekorpsets tidligere Stabschef, der har Ansvaret for den faglige Undervisning. Hans store Viden og faglige Erfaring, hans Ro og Sindighed er Garanti for, at de vordende Militærlæger, fakkert være de mange udmærkede Lærerkrafter, staar godt rustet til deres specielle Gerning den Dag, de er færdige paa Skolen. Selv om de naturligvis endnu har meget at lære. Det gælder vel for dem det samme, som *Georg Brandes* engang har sagt om Officererne: »De har først bestaaet deres endelige Eksamen, naar de har været i Krig! I øvrigt indgaar i Undervisningen en lang Række militære og fagligt medicinske Foredrag af de bedste Fagmænd paa de



Overlæge Tage Christiansen eksaminerer en Kandidat, der er oppe til sidste Eksamen. Yderst til venstre Skolens Chef, Kaptajn Allan Adolph. I Baggrunden Kandidater, der skal op.

forskellige Omraader. Meget Udbytte har de Foredrag givet, som Eleverne i ældste Klasse skiftevis holder for Kammeraterne.

De militære Tandlæger

Der er intet i Vejen for, at den medicinske Student kan aftjene sin Værnepligt som almindelig Infanterist eller Artillerist. Der er bare den Hage ved det, at vi faar ham alligevel senere, som Generallægen siger. Naar Tiden kommer, happer vi ham, fordi vi har mere Brug for ham hos os, end

Fodfolksregiment med Specialkompagnier og Batailloner udgør Transportmateriellet 12 Jeeps, og hertil kommer 5 Lastvogne, 3 Paahængsvogne og 3 Motorcykler med Sidevogne. En Opklaringsafdeling disponerer over 5 Jeeps, 5 Lastvogne og 4 Motorcykler med Sidevogne og en Ambulancevogn.

Sanitetspersonellet i forreste Kamplinie

Alt Sanitetspersonel er pistolbevæbnet og udstyret med Haandspade. De, der er fremme i allerforreste Linie, kan komme ud for Situationer, hvor de faar Brug for begge Dele. Hvorledes arbejder saa dette Personel paa Slagmarken? Det kan man nogenlunde slutte sig til, naar man ser, hvorledes Tjenesten er organiseret. Ved Fodfolket har hvert Kompagni to frie Sygehjælpere og to Baarehold. Under Angreb gaar Sygehjælpere med fremad. Deres Pladser er lige bag Midten af hver sin af de angribende Delinger. De følger med, og de yder de saarede den første Nødhjælp. Med de første lettere saarede, der gaar tilbage, holder de Lægen underrettet om, hvor mange saarede der er, og hvor de ligger. Bataillonslægen, der sædvanligvis opholder sig paa Forbindingspladsen, som oprettes i Nærheden af Bataillonens Kommandostation, staar i stadig Forbindelse med Sygebærerne. De skal altid vide, hvor Afdelingens Sanitetsdeling befinder sig, og hvor Forbindingspladsen er. Men da de formentlig ved, hvor Kommandostationen er eller tænkes oprettet, maa det forudsættes, at de altid har led ved at klare denne Del af Forbindelsen fra Kamplinien og tilbage. Naar Bataillonslægen kan overse, hvor de største Tab vil blive, udsender han saa tidligt som muligt Baarehold, der følger Midten af de forreste kæmpende Kompagnier.

Ved samtlige Vaaben er Sanitetstjenesten vanskeligst ved Opklaringstropperne. Det er jo »Rytter«, de skal langt forud for at opklare, de drejer sig om. At Rytteriet er blevet motoriseret, har ikke gjort Problemerne om Sanitetstjenesten mindre. Heste kunde blive helt udkørte, enkelt Projektil var nok til at sætte dem ud af Spillet. Hvis der ellers er Benzin og Olie nok, skal der mere til før en vej- eller terrængaende pansret Opklaringsvogn giver op. Men Eskadroner, der har stor Bevægelighed og kan være spredt over temmelig vide Omraader, gør det vanskelig for Lægetjenesten at hjælpe hurtig. Alle Opklaringstroppernes Køretøjer er da ogsaa udrustet med Nødhjælpkasser, og alt Personel, Befalingsmænd som Menige, har faaet omhængelig Undervisning i Nødhjælp. Grund af de lange Afstande, der kan blive Tale om, kan der ikke tid sendes Vogne efter Saaredisse maa derfor samles i Nærheden af Afdelingens Besætsakse og tages med i Afdelingens Køretøjer, der vender tilbage. I dioen spiller en meget vigtig Rolle for Lægen, der maa være i Forbindelse med Kommandanten for at kunne følge Ud-

en Bataillon har, hvad enten han er Menig i Fodfolket eller Delingsfører. Der er da heller ingen Mediciner, eller saa godt som ingen, som ikke gaar ind i det Korps, i hvilket de hører hjemme. Naar Studenten har klarret 1. Del, begynder han 15. Juni paa Skolens 1. Klasse, der slutter 31. August. Naar han er færdig, har han for at sige det kort, lært og øvet alt, hvad der i Krig udspilles fra forreste Kamplinie til Bataillonens Forbindingsplads i kort Afstand fra Linien. Han har altsaa faaet Øvelse i, hvad der sker inden for det Omraade, hvor det gaar hedest til. Efter de 2½ Maanedes Skole gaar han hjem og afslutter sit Studium. Naar han har sin Embedseksamen, melder han sig igen til en to Maanedes Uddannelse i 2. Kl., der varer fra 1. Juli til 31. August. Det væsentlige, han faar i denne Klasse, er en videregående Undervisning i Krigssanitetstjeneste. Efter disse 4½ Maanedes Uddannelse bliver han Underlæge (efter den nye Hærorde-ning formodentlig Sergent), og som Underlæge forretter han Tjeneste ved en Afdeling i Maaned. En Del af dem, der har jus practicandi udnævnes derefter til Reservelæger og forretter pligtig Tjeneste som Afdelingslæger i 4 Maaneder. De, der ikke har Ret til at praktisere, gaar hjem og faar jus practicandi og skal derefter ind igen og have 4 Maanedes Tjeneste som de andre. Den pligtige Tjeneste kan dog deles saaledes, at en af de fire Maaneder kan udskydes til senere. Tandlægerne slipper ikke med det. Deres samlede Tjeneste- og Uddannelses-tid kommer op paa 14 Maaneder, de sidste seks som Reservetandlæger. Deres faglige Uddannelse gaar ogsaa ind paa Lægernes Felter. Det skal blot nævnes, at de skal kunne assistere Lægerne i Narkose og Blodtransfusion.

Jeeps ved Baaretransporter

Lægetjenesten ved Afdelingerne er ikke helt organiseret endnu, men i det store og hele kan Organisationen overses. Ved et Fodfolksregiment (ca. 3900 Mand) udgør det samlede Sanitetspersonel med Kantinesoldater, Sygehjælpere, Sygebærere, Chauffører o. s. v. i alt 257. Ved hver af Regimentets tre Batailloner er Tallet 69. Regimentets lægen indgaar i Forsyningskompagniets Stab, og i Sanitetsdelingen er der to Reservelæger og en Tandlæge. Ved hver af Bataillonerne er der to Reservelæger. Med Tandlægen kommer Regimentets samlede Lægepersonel altsaa op paa 10 Mand. Tager vi en anden Vaabenart, f. Eks. en Opklaringsafdeling (svarende til et gammelt Rytterregiment), der tæller en Styrke paa ca. 1078 Mand, bliver Sanitetspersonellet selvfølgelig mindre i Tal. En saadan Afdeling har i alt 70 Sanitetsfolk men ikke færre end fem Reservelæger, en ved hver af de fem Eskadroner.



Kaptajn Allan Adolph

De Saarede, der maa efterlades i Re-der, maa blive der, til Kampen er endt, eller til Natten falder paa.

Hvor det afgøres, om Manden skal leve eller dø

Berlingske Tidende

28-8-51



Sceneriet i Lufthavnen i Gaar Eftermiddags med de fem Thunder-Jetjagere til det danske Flyvevaaben opstillet paa Stribe foran Tilskuerpladserne med Front mod Tribunen, hvor man skimter den amerikanske Ambassadør, Mrs. Anderson, Udenrigsminister Ole Bjørn Kraft, General Eisenhower, Admiral Vedel, General Førslev, Admiral Sir Patrick Brind, General Lauris Norstad, General Taylor og General Snaveley, som staar paa Talerstolen. Foran Maskinerne ses Stars and Stripes fra den amerikanske Fanevagt. I Baggrunden den ene af Jet-Kunsthøvernes Maskiner og yderst til højre General Eisenhowers store Constellationmaskine »Columbine«. I Forgrunden vajer Dannebrog og Stars and Stripes Side om Side.

40,000 til den flotteste Flyve-Opvisning endnu set

De fænomenale amerikanske Jet-Akrobater overtraf alle Forventninger og blev Højdepunktet ved Begivenhederne i Københavns Lufthavn i Gaar

De amerikanske Jet-Akrobater »Skyblazers« afsluttede deres nye Kunstflyvningsprogram »The Bombshell«, hvor de fire er splittede op i Vifteform, og en Tivoliraket springer ud, efter i kun 15-20 Meters med 954,6 Kilometers Fart og hvinnende som kæmpe-Rundsavne skar ned over pladser og Startbaner, dukkede sig i Lufthavnen sig, og Raab af Benovelse og Forsæde. Denne helt utrolige vning præstation var den de Finale paa den flotteste visning, der nogen Sinde er i København.

I Kastrup mente i Aftes, at Eisenhower og Jet-Akrobaterne havde samlet over 40.000 Tilskuer i Lufthavnen. De stod i Afspærringer langs Amalievej og paa Kastrupvej, og Lufthavnsvej var Trængsel, at Busruterne til sidst gik Reserven ud over Sundet mod Sverige, og de fire Jagere ført af Captain Evans, med Patillo-Brødrene paa Fløjen og Capt. Damewood som bageste Hjørne i Kvadratet, begyndte en Jet-Dans saa hektisk, at de Indbudte paa Tribunen dukkede sig, hver Gang Flyverne suste ned over Lufthavnsterrænet.

En saa overudviklet Formationskunstflyvning, at man somme Tider tvivlede paa sine egne Øjne. De laa urokkelige i deres Kvadrater eller Linier med kun godt halvanden Meters Afstand, som om de var bundet sammen med usynlige Lænker.

»Himmellysene« gik paa Vingerne umiddelbart efter, at Ceremoniellet med Overdragelsen af de 5 første amerikanske Thunder-Jetjagere til det danske Flyvevaaben var afsluttet af Forsvarsminister Harald Petersen. Kl. 14.35 startede Capt. Harry K. Evans, Tvillingerne Captains »Buck« og »Bill« Patillo, Captain Lawrence Damewood og Reserven Captain O'Brien, deres festligt malede Tordenjagere op, og i et Brøl startede de Side om Side paa Startbanen, byggede Formationen op, mens de steg og steg.

I en Timestid havde man frygtet for, at et Regnbælte med Skyer vilde vælte Flyveopvisningen, men det lykkedes lige akkurat at gennemføre den, før Regnen for Alvor satte ind. Saa snart Formationen var bygget op, gik Reserven ud over Sundet mod Sverige, og de fire Jagere ført af Captain Evans, med Patillo-Brødrene paa Fløjen og Capt. Damewood som bageste Hjørne i Kvadratet, begyndte en Jet-Dans saa hektisk, at de Indbudte paa Tribunen dukkede sig, hver Gang Flyverne suste ned over Lufthavnsterrænet.

De »rullede« under Stigning i 800 Kilometers Fart, de »rullede« igen paa Vej mod Jorden fra halvanden Kilometer Højde og nu med over 900 Kilometer i Timen, de »loope« og kravlede op mod Himmelrummet saa lodret, saa det saa ud, som om en Kæmpehaand et eller andet Sted bag Skyerne trak dem op i en Snor, og de lavede den dristigste af alle Formations-Kunstflyvninger, vertikalt hængende i fastløst Mønster fløj de rundt og rundt over Lufthavnen, som om de gled langs Siderne paa en usynlig Kæmpetønde.

med Henblik paa vort fælles Forsvar.

Da Generalen sluttede, afleverede den amerikanske Fanevagt Kommandoen til det danske Flyvevaabens Fanevagt, og de 5 Thunderjets var overdraget til Danmark. Forsvarsminister Harald Petersen bragte Amerika en varm Tak for Vaabenhjælpen og sagde til Slut: Alle ved, at Danskerne ønsker at bevare Freden, men for at det kan lykkes, er det nødvendigt at have en militær Styrke, der er stærk nok til at forebygge Aggression. Det danske Luftvaaben vil vide at bruge disse Maskiner i den rette Aand.

Saa fulgte Jetopvisningen, og efter den inspicerede General Eisenhower Thunderjet'erne og hilste paa de tre første danske Tordenjetpiloter, Kaptajnltøjnant Niels Holst Sørensen og Løjtnanterne Therkilsen og Koch-Jensen. Efter en kort Reception i Lufthavnens Restaurant fløj General Eisenhower Kl. 15.45 tilbage til Paris om Bord i »Columbine«. Som hans særlige Gæst var Udenrigsminister Ole Bjørn Kraft.

Knap var Eisenhowers Maskine lettet, før det Regnvejr, som havde truet med at vælte Jetstævnet, satte i med stor Styrke og fik Tusinderne til at styrte mod Busser og Biler.

Men hvor kunde de dog flyve, disse amerikanske Jet-Akrobater ...

Mikrofonjageren.

Efter General Eisenhowers Tale, som er refereret paa Forsiden, talte Chefen for den amerikanske raadgivende militære Mission i Danmark, General Ralph A. Snaveley, som erklærede, at disse Maskiner kun er et symbolsk Udtryk for den Bistand, som vil blive ydet fremover. Flere vil følge i den nærmeste Fremtid. — Danmark er et strategisk Omraade, hvis Forsvar udgør en Del, og en særdeles væsentlig Del, af Atlantikpaktorganisationens Forsvarssystem. Det er et Udtryk for Oprigtighed i de Bestræbelser, vi i en Aand af Gensidighed og Samarbejde udøver



General Eisenhower, Flyvergeneral Lauris Norstad og den amerikanske Ambassadør, Mrs. Eugenie Anderson, følger Jet-Akrobaternes Himmellej.

skuernes Taalmodighed gik med op i Røg.

Det er desværre et gentaget Træk i Palsbos Iscenesættelser paa Teatret, at Figurspillet savner Sammenhæng, baade individuel og indbyrdes Sandsynlighed. Men det foreliggende Stof giver ham unægtelig ingen særlige Chancer, heller ikke Skuespillerne. Dets hasarderede Postulat om Dyd og Dameære kan maaske paaberaabe sig en vis Aktualitet som Modtræk til Riddersalens robuste »Volpone«, men det bliver et indre frederiksbergsk Anliggende.

Sigfred Johansens Kaptajn har hans personlige, blændende Stil og behøver saavist ikke andre Distinktioner, højere kan denne Carvallo aldrig avancere. Men naar Johansen gaar ud af Billedet, undrer man sig over, hvad han mon selv har set i det. Lily Weiding har yndige Udtryk og henrivende mimiske Øjeblikke, ogsaa fine Intentioner i Replikken, uden at være tilnærmelsesvis i Smiljas frodige Vægtklasse. Det er kosteligt Porcelæn i Stedet for solidt Lertøj. Bendt Rothe bjærges det mest mulige af en umulig Figur, en sarkastisk Asket, og naar det ikke bliver til mere, synes svigtende Instruktion medansvarlig. Til Gengæld er Poul Müller haardhændet forceret som Smiljas Mand, og Svend Bille som Baron og Gruppetfører i Modstandsbevægelsen er sluppet løs paa slap Line. Dekorationen af Hermod Knudsen, fastholdt gennem tre Akter, lader ikke Stykket noget efter i Smagløshed. CARSTEN NIELSEN

Nedstyrtet Spitfire dræber lille Dreng

Den 24-aarige Flyverløjtnant H. J. Brasch mister Kontrollen over sin Jager, dræber en 12-aarig Dreng, der sidder paa en Traktor-Paahængsvogn, og knuser sig selv og sin Maskine mod en Nybygning

Et Mirakel, at 9 Mennesker, der befandt sig omkring Ulykkesstedet, slap med Chok

Kl. 17,17 i Gaar Eftermiddags, da to Spitfire-Jagere fra Karup var ved at foretage »Dykangreb« med »Melsække-Bomber« over Jernbanelinien uden for Ringsted, indtraf en Ulykke, som i sin Karakter savner Sidestykke i dette Land.

Den 24-aarige Flyverløjtnant H. J. Brasch var som en af de »fjendtlige Flyvere« dykket ned over Jernbanelinien for at aflevere endnu nogle »Bomber«. Øjensynlig har han foretaget en Fejlmanøvre, der bragte ham saa langt ned, at Trætoppene paa Stakkehavegaardens Mark rev halvanden Meter af hans Vingespids, mens han strøg lavt hen over det nybebyggede Kvarter. Efter Kollisionen med Trætoppene rullede Maskinen rundt, og flyvende paa Ryggen strøg Maskinen med adskillige Hundrede Kilometers Fart mod Jorden.

Da den passerede hen over Næstved Landevej, lige over Andelsosteriet »Sjælland«, fortsatte den mod Jorden, og imens den hvirvlede nedad, passerede den en Traktor, tilhørende Balstrupvejens Maskinstation i Ringsted. Traktoren førtes af dens Ejer, Helge Hansen. Paa en Paahængsvogn stod den 12-aarige Peter Hansen, Søn af Arbejdsformand Michael Hansen, Ringsted. Maskinen rev Peter med sig, ridende paa den ene Vinge blev han flaaet hen over Jorden.

Under Styrtet havde Maskinen slaaet et Hul i Gavlen paa et af de 10 nye Huse, som er under Opførelse paa Nedstyrtningsomraadet. Den fortsatte i fire-fem Kolbøtter, og til sidst endte den mod Muren til Konstruktor Poul Buchwald Andersens nyopførte Hus. Piloten blev slynget ud. Maskinen faldt tilbage paa den nye Vej uden for Huset, mens den tunge Rolls Royce Motor borede sig gennem Husets Mur og ned i Kælderen, hvor den sprængte et Vandrør. De fossende Vandmasser har utvivlsomt hindret en Brand. Benzinen fra Maskinens Tanke svømmede ud over Vejen.

Faderen og Moderen befandt sig paa Ulykkesstedet

Arbejdsmand Michael Hansen og Frue, som er blandt Nybyggerne i Kvarteret, arbejdede foran deres nye Hus, da deres 12-aarige Søn Peter blev

revet med af den styrtende Maskine. Vingen tog ham med fra Helge Hansens Traktor-Paahængsvogn. Ægteparret, som har tre Børn, var dybt rystede, da de blev klar over, at det var deres Hjem, Tragedien havde ramt.

Der gik nogen Tid, før Michael Hansen fik Opfattelsen af, at det var Peter, som var dræbt. Han gik og kaldte paa Drengen lige efter, at Maskinen var styrtet ned. Helge Hansen, der førte Traktoren, dukkede sig, men Drengen paa Paahængsvognen har formentlig slet ikke anet, at Maskinen kom.

Da Maskinen første Gang tog Jorden, rev den et Hjørne af en Nybygning, hvis Ejere skulde være flyttet ind i Dag. Konstruktor Buchwald Rasmussens Hus blev alvorligt medtaget, da Maskinen endte sit Styrt mod dets Mur. Motoren slog et flere Meter stort Hul i Murværket og forsvandt saa ned i Kælderen. En Dyna-

Fortættles paa Side 2.

(1)

Øjenvidnerne til Ulykken

Det er et Mirakel, siger Øjenvidnerne, at ikke flere Menneskeliv gik til. Der opholdt sig 9 Personer omkring Nedstyrtningsstedet, nogle kastede sig fladt paa Jorden, da Maskinen hvirvlede mod Husene.

Fra Falck-Stationen i Ringsted havde man været Øjenvidne til Ulykken. I samme Sekund. Maskinen ramte Jorden, var Udrykningsvogne sendt af Sted.

— Vi havde, fortæller Arboe Rasmussen været til Brandøvelse, da vi saa to Spitfirejagere komme strygende lavt hen over Omraadet lige Syd for Byen ved Næstvedvejen. De »bomberede« med Mel-Bomber, og vi saa, hvorledes den ene af Piloterne mistede Herredømmet over sin Maskine, da han var kommet for langt ned. Det var tydeligt, at han prøvede paa at rette den op, men før det lykkedes, ramte han Træerne, hvirvlede rundt, og det uhyggelige Styrt begyndte. I samme Sekund slog vi Alarm.

Mange Mennesker havde fulgt Øvelserne, og da vi naede frem, var der allerede samlet ikke saa faa Tilskuere paa Omraadet lige før den gamle Ringsted Flyveplads, hvor en halv Snes Villaer er under Opførelse. Vi maatte advare Folk mod at ryge, fordi Benzinen flød over Vejen.

1)

mo fra Motoren fløj fra Kælderen op gennem et Vindue og gennem en aabentstaaende Garageport, inden den ramte Muren og styrtede til Jorden. Buchwald Rasmussen havde nogle Minutter før siddet paa Trappestenen lige foran Kældervinduet sammen med sin Hustru og deres lille Dreng, som er i Barnevogn. De havde drukket Kaffe, og Buchwald Rasmussen havde fulgt sin Hustru et Stykke paa Vej hjem, før han genoptog sit Arbejde i det nye Hus. Han var paa Vej tilbage, da Maskinen styrtede ned paa Bygningen. Dynamoen kom netop der, hvor Barnevognen havde staaet.

— Det er et Under, at vi er i Live, siger et af Øjenvidnerne. Jeg saa pludselig Maskinen komme og kastede mig til Jorden. Den faldt ned ikke 30 Meter fra mig. Alle vi ni, der opholdt os paa Ulykkesstedets Omraade, kunde være blevet dræbt. Det er uforstaaeligt, at vi slap.

Traktorfører Helge Hansen, som havde Peter paa Paahængsvognen, fortæller, at han havde været nede hos Michael Hansen for at aftale Flytningen af noget Jord Søndag Morgen. — Da jeg skulde have Barndaab, aftalte jeg, at Michael Hansen selv skulde køre. Peter, som stod ved Siden af, spurgte, om han maatte køre med. Jeg startede Traktoren, og da vi naede den nye Tværvej ind mod Næstvedvej, skete Katastrofen.

Jeg var overhovedet ikke klar over, hvad der egentlig skete, jeg fik slet ikke Tid til at tænke, da Maskinen dukkede frem bag Trætoppene.

Flyve-Ulykken

Rent instinktivt dukkede jeg mig, og af Lufttrykket blev jeg presset ned mod Skærmen. Drengen stod ikke en halv Meter fra mig paa det yderste af Traktoren. Da jeg kom til mig selv, løb jeg over til Ulykkesstedet og traf Peters Far. Saa slog det ned i mig, hvor er Drengen. Michael Hansen beroligede mig med, at han nok var et Sted paa Pladsen, men et Øjeblik efter fandt han Drengens røde Sweater.

Omraadet mellem de to ramte Huse saa frygteligt ud. Spredt over Pladsen laa Resterne af Flyvemaskinen. Før man naede at foretage Afspærringer, var Omraadet fyldt af tilløbere. Efterhaanden kom Militæret og overtog Afspærringen, og da de Sagkyndige havde afsluttet deres Undersøgelser, fjernede Falck Vragresterne. Kun en halv Time efter Ulykken kom en Maskine fra Værløse med Havarieeksperten, Vragdelene blev undersøgt og de første Rapporter optaget.

Samstemmende Vidneudsagn synes at fastslaa, at Ulykkens Aarsag er Fejlmanøvre under Dykangrebene. Flere har set, hvorledes Piloten søgte at rette Maskinen op, men før det lykkedes, ramte han Stakkehavegaardens Træer, og Maskinen blev gjort manøvrudygtig.

Den forulykkede Flyverløjtnant H. J. Brasch var 24 Aar og født i Aarhus, Søn af Kaptajn E. F. L. Brasch. Han havde netop afsluttet sin Uddannelse i Værløse og var blevet overført til Spitfireafdelingen paa Karup. pw.

Berlingske Tidende

23-9-51

Piloten der styrtede ned var nylig udskrevet fra Militærhospitalet

Det viser sig nu, at føreren af den spitfiremaskine, der lørdag styrtede ned under krigsøvelserne ved Ringsted, indtil fornylig lå som patient på Militærhospitalet i København med et beskadiget ben. Ikke desto mindre har man altså ikke indenfor militærets ledelse haft de fjerneste skrøbler ved at sende flyveren ud på de krævende manøvrer, der kom til at koste både ham selv og en dreng livet.

Til skade under fodbold

Mærkeligt nok har end ikke den militære havarikommissions leder, kaptajn Sæby, været vidende om den sygdomsperiode, den 24-årige flyverløjtnant H. J. Brasch netop havde overstået.

— Det har jeg ikke hørt om før, sagde kaptajnen, da *Land og Folk* i går forelagde ham meddelelsen, men han kunne senere bekræfte, at løjtnant Brasch en kortere tid havde ligget på Militærhospitalet efter at være kommet til skade med sit ene ben under en fodboldkamp på flyvestationen i Karup. Det skete den 22. august, og den historie skulle hurtigt være overstået.

Om sygdommens forløb er vi i stand til supplerende at oplyse, at kvæstelserne nok ikke har været ganske ubetydelige, og i hvert fald så alvorlige, at man en uges tid efter, at flyveren var kommet til skade, besluttede at overføre ham fra sygeafdelingen i Karup til Militærhospitalet i København, hvor Brasch blev indlagt den 29. aug. Her lå han som patient i 14 dage, og 11. september blev han udskrevet, hvilket formentlig ikke skete senere end normalt og altså ensbetydende med, at forsigtighed i den første tid efter hjemkomsten findes tilrådelig. Alligevel blev flyverløjtnanten den 20. september, 9 dage efter udskrivningen fra hospitalet sat ind som spitfire-pilot i den eskadrille, der skulle deltage i de sjællandske efterårsmanøvrer, og man må formode, at han vel nogle dage tidligere havde fået lejlighed til at foretage nogle øvelsesflyvninger.

2 dage senere skete så den ulykke i Ringsted, der kom til at koste også flyverens liv. Ingen kan med visshed udtale sig om forbindelsen mellem denne og pilotens hospitalsophold, men en formodning herom er vel naturlig, selv om flyvevåbnet naturligvis vil afvise den pure. For militæret er ansvaret i forvejen stort nok. Sig.

Land & Folk - 25-9-50



Dette Hul slog Spitfirejageren i Konstruktor Buchwald Basmussens nye Hus. Motoren fortsatte ned i Kælderen, hvor den knækkede Vandreret.

Flyveulykkens Aarsag: 29/9

Spitfire-Piloten fløj for lavt

I Gaar Morges afsluttede Havarikommissionen sit Arbejde i Forbindelse med Flyveulykken ved Ringsted. Kommissionen har kunnet fastslaa, at Ulykken udelukkende skyldes, at Maskinen under Dykangrebet er kommet for nær ved Træer, som den har ramt med den ene Vinge. Der er intet, som tyder paa, at der skulde være Fejl ved Materiellet.

Vragdelene førtes i Gaar til Vær-løse, og her vil de blive gjort til Genstand for en ny dybtgaaende teknisk Undersøgelse. Havarikommissionens Formand er Kaptajn Sæbye, den bestaar desuden af Ingeniør Hesselberg og Maskinmester Kallehaug fra Flyvevåbnet.

En dramatisk Flyve- 3 dræbte

En af Flyvevaabnets Oxford-Maskiner kolliderede i 10 Meters Højde med Masterne paa Ærø-Skonnert i Slusehavnen og styrtede ned paa de inddæmmede Omraader

Kaptajnløjtnant K. F. Mørkeberg, der var teknisk Chef for Spitfireeskadrillerne, Piloten, Flyverløjtnant Arne Schiødt Jensen og Flyvermekaniker Ibsen dræbtes i den knuste Maskine, som brændte op

Et Mirakel reddede Fenrik Mogensen



21-10-57

Berlingske Tidende

Grundlagt 1749 af E. H. Berling

...bouerne. maskinen brændte op, og ... de ombordværende, den 48-aarige Kaptajnløjtnant Knud Frederik Mørkeberg, som var teknisk Chef for Spitfireeskadrillerne, Piloten, den 25-aarige Jagerflyver Arne Schiødt Jensen, Søn af Bagermester Jensen, Hadsten, og den 21-aarige Flyvermekaniker Ibsen dræbtes paa Stedet.

Den fjerde ombordværende, Fenrik B. K. Mogensen slap fra Katastrofen paa en mirakuløs Maade, som gør ham til Medlem af den verdensberømte Catarpilar-Klub. Han sprang ud med sin Faldskærm fra et Sted omkring 15-20 Meters Højde. Skærmen naaede lige at folde sig ud, før han ramte et Vandhul med een Meter Vand, 7-800 Meter fra den nedstyrtede Maskine.

Redningskorpset, som sendte 5 Ambulancer og Katastrofevogn mod Ulykkesstedet, naaede først frem efter en halv Times Forløb, fordi det var svært at lokalisere Nedstyrtningens Omraade, heller ikke de militære Udrykninger naaede frem før en halv Time efter Ulykken, fordi man troede, at Maskinen var faldet nedovre paa Amagersiden.

For de forulykkede kunde man intet udrette, de tililende fandt dem døde mellem de brændende Ruiner, derimod gik der over en halv Time, før den forkomne og chokerede 33-aarige Fenrik Mogensen blev afhentet og bragt til Lægeundersøgelse.



Det brændte endnu i Maskinens søndrede Vrag, da »Berlingske



Kortet viser Oxford-Maskinens Rute fra det Øjeblik, Lufthavnens F ledelse havde Kontakt med den for sidste Gang ude over Damhus Det første Kryds viser Sluseværket, hvor Skonnertens Mast blev af Maskinen, det sidste Kryds viser Nedstyrtningens Sted paa det dæmmede Omraade ved Kalveboderne

En Ulykke med uhvøselig

gen, og da jeg kom derud, s endnu en af Besætningen, h

dramatisk Flyve-Ulykke i Taagen, Iræbte

fabnets Oxford-Maskiner kolliderede
øjde med Masterne paa Ærø-Skonnert
og styrtede ned paa de
Omraader

nant K. F. Mørkeberg, der var
for Spitfireeskadrillerne, Piloten,
nt Arne Schjødt Jensen og Flyver-
bsen dræbtes i den knuste
m brændte op

ldede Fenrik Mogensens Liv, han slap
me fra Faldskærmsudspring i 15-20
fordi han faldt paa een Meter Vand

Katastrofe ramte i Gaar det
evaaben. Kl. 12,39 styrtede
torers Oxford-Maskiner ned
læmmede Omraade i Kalve-
skinen brændte op, og tre af
ærende, den 48-aarige Kap-
Knud Frederik Mørkeberg,
isk Chef for Spitfireeskadril-
n, den 25-aarige Jagerflyver
t Jensen, Søn af Bagermester
sten, og den 21-aarige Flyve-
bsen dræbtes paa Stedet.

bordværende, Fenrik B. K. Mogen-
astrofen paa en mirakuløs Maade.



Det brændte endnu i Maskinens søndrede Vrag, da »Berlingske Tidende«s Fotograf naaede frem til Katastrofestedet midt inde paa det inddæmmede Omraade i Kalveboderne.



Mysteri

Catapult-Klub. Han sprang ud med sin Faldskærm fra et Sted omkring 15-20 Meters Højde. Skærmen naede lige at folde sig ud, før han ramte et Vandhul med en Meter Vand, 7-800 Meter fra den nedstyrtede Maskine.

Redningskorpset, som sendte 5 Ambulancer og Katastrofevojn mod Ulykkesstedet, naede først frem efter en halv Times Forløb, fordi det var svært at lokalisere Nedstyrtningsskæret, heller ikke de militære Udrykninger naede frem før en halv Time efter Ulykken, fordi man troede, at Maskinen var faldet nedovre paa Amagersiden.



Kaptajnlejtant K. F. Mørkeberg.



Den 33-aarige Fenrik B. K. Mogensen, som paa mirakuløs Maade reddede sig i Faldskærm fra den forulykkede Maskine. Fenrik Mogensen er stadig i sin Svømmevest.

For de forulykkede kunde man intet udrette, de tillende fandt dem døde mellem de brændende Ruiner, derimod gik der over en halv Time, før den forkomme og chokerede 33-aarige Fenrik Mogensen blev afhentet og bragt til Lægeundersøgelse.

En Ulykke med uhyggelig Dramatik

Oxford-Maskinen var sammen med 3-4 andre af samme To-Motors Transportmaskintype startet fra Karup mod Kastrup. De fleste Maskiner bragte Flyvevaabens-Officerer til Orlov i København. Umiddelbart før Katastrofen indtraf i Kalveboderne, var to Oxford-Maskiner landet i Kastrup paa fuldstændig normal Maade.

Ulykkesmaskinen var startet fra Karup Kl. 11.41. Da Klokkeren var 12.35, var Flyveledelsen i Kastrup for sidste Gang i Kontakt med Flyverlejtant Arne Schiødt Jensen, som paa det Tidspunkt befandt sig ude over Damhussøen med Kurs mod Lufthav-

nen. Han fik Meddelelse om, at Skyhøjden i Kastrup var ca. 250 Meter, hvilket ikke er det daarligste, Sigbarheden 6-800 Meter. Han skulde komme ind paa WFA, det vil sige Radiotelefon med Flyveledelsen i Taarnet i Kastrup. Han var blevet gjort opmærksom paa, at i 600 Meters Højde var Skylaget ophørt, og fra denne Højde kunde Landingsproceduren foretages. Det hele er i øvrigt, som alle Landinger, optaget paa Staalbaand i Lufthavnens Wirerecorder og vil blive fremlagt som Dokument under Havarikommissionens Efterforskningsarbejde.

Flyvemaskinen ramte Skonnertens Mastetop

Kl. 12.39 styrtede Maskinen ned. Nogle Sekunder før var den kommet igennem den tætte Taage ned over Fabrikskvarteret i Sydhavnen over Nordisk Autodiesel og Ford Motor Company. I kun en halv Snes Meters Højde fløj Maskinen med 250-280 Kilometers Fart frem mod Sluseværkets Maskinbygning. I Slusen laa den tremastede Skonnert »Lolly« af Æreskøbing, den var blevet forstøjet, fordi Skipperen vilde vente paa, at Taagen skulde lette.

Det var ikke muligt at se mere end en Snes Meter frem, da Ulykkesmaskinen kom strygende ned over Skonnerten, en tæt Taagebanke hvilede over hele Havneområdet, rent lokalt. Med et Brag rev Oxfordmaskinen med Styrbords Vingespids den bageste Mastetop af, Maskinen vaklede et Øjeblik i Lüften, og den cirka 1½ Meter lange Mastetop dinglede ned i sit Tovværk. Imens forsvandt Maskinen i Taagebanken.

Øjenvidnes Beretning om Ulykkes-Sekunderne

— Men vi var klar over, at Katastrofens Øjeblik var inde, siger Maskinmester Thorkild Finding fra Sluseværket, som selv er gammel Flyver, og som fulgte de uhyggelige Begivenheder paa faa Meters Afstand.

— Der var intet i Vejen med Maskinens Motorer, men det saa for mig ud, som om Piloten efter Sammenstødet med Skibsmasten søgte at stige igen.

Men det var ikke rigtig til at se, hvad der skete i Taagen. Jeg sprang straks paa min Cykle og kørte ind over det inddæmmede

Omraade, hvorfra jeg hørte Braget, da Maskinen knustes mod Jorden, og i samme Øjeblik var Vraget omspændt af Flammer. Jeg var den første, der naede frem. Jeg saa de tre ombordhørende ligge forkullede ved Vraget, som var spredt vidt omkring, kun en Benzintank var tilsyneladende hel.

Det tog nogle Minutter at komme ud til Nedstyrtningssstedet, som jeg tror ligger 8-900 Meter fra Bygnin-



Kortet viser Oxford-Maskinens Rute fra det Øjeblik, Lufthavnens Flyveledelse havde Kontakt med den for sidste Gang ude over Damhussøen. Det første Kryds viser Sluseværket, hvor Skonnertens Mast blev ramt af Maskinen, det sidste Kryds viser Nedstyrtningssstedet paa det inddæmmede Omraade ved Kalveboderne

gen, og da jeg kom derud, saa jeg endnu en af Besætningen, han kom gaaende drivende vaad op af Vandhullet, som ligger 7-800 Meter fra Maskinens Vrag. Jeg saa ham arbejde med noget Tovværk, og da der intet var at udrette ved den brændende Maskine, gik jeg over til den reddede, Fenrik Mogensen. Han var noget chokeret, men fattet. Jeg var maaltøs over, at han var sluppet fra Ulykken uden tilsyneladende saa meget som en Skramme, og da han fortalte mig, at det var Faldskærmens Skyld, var jeg ikke mindre forbavsset, for han kan ikke have haft stor Højde at springe fra. At Skærmen overhovedet har foldet sig ud, forekommer mig ubegribeligt. Den Mand er mere end heldig. Kan nogen forklare, hvordan det gaar til, at han netop falder ned i det smalle Vandhul — mig forekommer det ubegribeligt — simpelt hen et Mirakel.

Fortættes paa Side 2.



Agtermasten med Radioantennen, som Oxfordmaskinen kappede af Skonnerten »Lolly« af Æreskøbing lige foran Sluseværket i Sydhavnen.

vokset - Hustru

Vendte ikke tilbage til Afhøringen hos Politiet

En Formodning om, at Attaché er rejst til et andet Land

Mysteriet i Antwerpen, i attaché Børge Møller er vokset, idet Børge Møllers guerite, i Gaar ifølge et AP-Møller, der af det belgiske og forhørt om sine Bevægelser svandt, blev løsladt i Gaar, i Meningen, tilbage til sin Levevarer det ikke lykkedes at finde hendes Mand. Tilbage staar F

Det belgiske Politiet udfolder de ihærdigste Anstrengelser for at opklare Mysteriet og holder skarp Bevogtning ved Grænseovergangene, Havnene og Flyvepladserne. En Teori om, at Børge Møller er rejst til et andet Land, eventuelt taget med Nattoget til Paris og derfra maaske til Rouen eller Marseille og videre med et Skib, kan ikke udelukkes.

Børge Møller, der menes at have haft en Del privat Modgang i den senere Tid, har naturligvis gennem sit mangeaarige Arbejde blandt Søens Folk faaet gode Skibsforbindelser, og hvis Teorien om hans Forsvinden til et andet Land holder Stik, vil der antagelig gaa nogen Tid, før der høres Nyt om hans Skæbne. Noget politisk Motiv til, at Møller skulde flygte, synes udelukket. Økonomiske Aarsager kan maaske have spillet ind. Pengeskabet i Møllers Kontor var, som omtalt, opbrudt og Kassen tømt. Der var, ligeledes som omtalt, Blodspor i Kontoret og paa Trappen ned til Fortovet.

Forklaringen kan muligvis være Overfald og Slagsmaal, men maaske ogsaa ganske simpelt Næseblod, som Møller siges at have lidt en Del af.

»Næppe Tale om en Hævnaakt«

Møllers bedste Ven i Antwerpen, hvor han var Forhyringsmand for Handelsministeriets Søfartsafdeling, var Restauratøren i »Café Danmark«. Denne mener ikke, at Møller er myrdet eller har begaaet Selvmord. Det gør heller ikke Vicekonsulen paa Generalkonsulatet i Antwerpen, Aage Halk, som Berlingske Tidende i Aftes talte med.

Vicekonsulen lod dog endnu alle Muligheder staa aabne, men indrømmede, at det er rigtigt, at visse Omstændigheder i Sagen kan pege mod Flugt snarere end mod Overfald, Bortførelse, Mord eller Selvmord.

Møller er en stor og stærk Mand, sagde Vicekonsul Halk, og det er min personlige Opfattelse, at der ikke

ligger voldelig Forbrydelse til Grund for hans Forsvinden. Dette er dog som sagt kun en Teori. — Hvad med Blodsporene? — Manden har maaske haft et Blødningsanfald, jeg ved det ikke. Da

Nye Frem Korea-Drag

Vaabhvile-Forhandlingerne ventes nu genoptaget Mandag

MUNSAN, LØRDAG. AP.

De kommunistiske Forbindelsesofficerer akcepterede i Dag FN's sidste Kompromisforslag om en 400 Meter bred Korridor til det foreslaaede nye Forhandlingssted Panmunjom, og Udsigterne til en snarlig Genoptagelse af Vaabhvileforhandlingerne er hermed betydeligt forbedrede.

Den førende allierede Forbindelsesofficer, Oberst Andrew J. Kinney, udtalte efter Mødet i Dag, at han regnede med en endelig Ordning paa Mødet i Morgen, og i saa Tilfælde er Vejen banet for at genoptage Vaabhvileforhandlingerne om nogle faa Dage.

Det eneste Spørgsmaal, som endnu henstaar uløst, er, hvorvidt De forenede Nationer skriftligt skal forpligte sig til ikke at lade FN-Flyverne komme ind over Sikkerhedszonen omkring Kaesong.

Lettere at faa Byggelaan til Parcelhuse

Nationalbanken vil atter genbelaane Bankernes Byggelaan

For nylig kom det som en meget stor Lettelse for Etagebyggeriet, at Nationalbanken efter Forhandlingen med Indenrigs- og Boligminister Aksel Møller erklærede sig villig til paa ny at begynde en Genbelaaning af Bankernes Byggelaan.

Nu sker det samme for Parcelhusenes Vedkommende. Meddelelsen herom gav Aksel Møller i Gaar paa Det konservative Folkpartis Landsraadmøde i Odense. new.



Det er unge Folk, der bemander Danmarks hurtigste Flyvemaskiner.



Chefen for Eskadrille 723, Kaptajn-løjtnant P. B. Nissen, giver de sidste Instruktions før en Start.

Med 900 Kilometers Fart over Jylland —

»Berlingske Tidende«s Flyvemedarbejder skildrer de første Jet-Passagerflyvninger i Danmark med Meteor-Jageren, som paa mindre end 20 Minutter naaede at flyve 260 Kilometer

Overrumplings-Alarm i Karup: — Jet-Eskadrille i Luften paa 3 Minutter og 33 Sekunder

Vestre Flyvebasiskommando, KARUP

Det er, som om Jorden bliver flaaet væk under os. Landskabet rives bort som en Kulisse, der er blevet glemt paa Scenen. Paa 14 Sekunder har vi sluppet Karups Cementbaner og stiger med omkring 1000 Meter i Minuttet.

Nu føles Farten ikke længere som Tryk af en kæmpestærk Mands Haand paa Mellemgulvet. Hvis det ikke var for Instrumenterne, var det lige saa nærliggende at gætte paa 400 Kilometers Fart som paa de 6-700, vi flyver i dette Øjeblik i en Flyvning, der kun indeholder den Dramatik, man selv føler Trang til at foregøgle sig. Fuldstændig roligt og vibrationsfrit stryger vi som paa usynlige Skinner op mod det uendelige lyseblaa Hvelv. Tankerne gaar uvægerligt til Lyntoget »Limfjorden«s

slingrende Rumlen. Skurren og Knurren i 120 Kilometers Fart.

Og mens vore to Rolls Royce Derwent Turbojet-Motorens gigantiske Antal Hestekræfter suger os opad, kommer man igen til at reflektere over de umaadelige Muligheder. Jet-Teknikken har givet Flyvningen, om den fantastiske Fremtid, der ligger forude for Passagertrafikken med denne helt nye Form for Flyverejse.

For Jet-Flyvning er helt forskellig fra al anden Flyvning, forunderlig rolig, forunderlig sikker, Kræfterne suger Jet-Turbinerne ud af selve den Luft, vi gennemskærer, og blander dem med Petroleum'en i vore Tanke. Vi skyder gennem Rummet paa den »Blæselampe«-Kraft, som denne Proces fremkalder. Denne Teknik har bragt nye betydelige Sejre over Luft-havet. Ikke de endelige, men meget store Skridt fremad.

Det kildrende Forspil

Hvis nogen af de 12, der var saa heldige at blive Vindere af de første Jet-Passagerflyvninger i Danmark, skulde have følt Forspillet præget af Dramatik, er det forklarligt. Det begyndte med en Lodtrækning mellem et halvt Hundrede af Landets Pressefolk. I en af Officersmessens tomme Asie-Krucker, som til det spændende Sekund var dækket af en Kaptajns-Kasket, laa de ulige fordelte Chancer og Nitter, i Forholdet 4 til 1. Da vi 12 heldige meldte os hos Chefen for Eskadrille 723, den unge Kaptajn-løjtnant P. B. Nissen, fulgte saa i Piloternes Samlingsrum det Ritual, som spillede paa de psykiske Strenge. Underskrift af en Erklæring om, at Forehavendet var paa egen Risiko, uden Chancer for at rejse Krav mod den danske Stat eller Piloten personlig, saafremt en Ulykke skulde indtræffe.

Saa gav Løjtnant Danzing en saglig men pointeret Instruktion i Brugen af det Udstyr, de første Jet-Passagerer skulde iføres. Ingen Flyverdragt, bare Jakke og Handsker. En Svømmevest blev spændt paa, og Brugen af den blev demonstreret med en Betoning af, at den vilde holde os flydende i hvert Fald i et Døgn. Nu skulde vi ganske vist ikke flyve over Vand, saa der blev ikke Brug for den, men efter Reglementet skulde vi have den paa, og der var jo altid — Karup Aa. Det næste var en Faldskærm, der samtidig skulde være Sæde. Vi blev enige med os selv om, at vi, der havde forladt Fluevægtsgrænsen, næppe vilde have Chancer for nogen Sinde at komme ud af Maskinen med alt det paa, der var heller ikke store Chancer alligevel, med mindre der er Katapultsæde, som automatisk skydes bort fra Maskinen

— Det kan maaske synes underligt, sagde Flyvevaabnets Stabschef, Oberst Kaj Birksted, at vi fortæller om og fremviser disse Ting, men der findes Hemmeligheder, som kun er Hemmeligheder, naar man tror, de er det. De Eskadriller, vi har vist paa Karup, er maaske ikke her i Morgen, maaske er her andre, maaske flere, maaske færre, der findes mange Maader at skabe et Sikkerhedssystem, og alle Maaderne kan naturligvis ikke fortæles. GCI-Systemet med dets Radarøjne er kun paa Øvelsesstadiet endnu, ogsaa det vil skifte Karakter.

Det er heller ikke nemt at sikre selve Flyvepladserne, vi gør det først og fremmest gennem Opbyg-

ningen af vort Flyvepoliti, som faar den Opgave at holde Øje med blandt andet alle dem, de ikke kender fra den daglige Virksomhed, vi holder Hunde til Vagtjenesten og har gennemført mange andre Foranstaltninger, men intet kan blive helt perfekt. Det vil simpelt hen kræve saa mange Penge, at det paa Forhaand maa anses for en temmelig haabløs Opgave. Alt, hvad vi i Øjeblikket har, er jo i øvrigt kun Begyndelsen til det Fundament, som skal gøre det muligt for det danske Flyvevaaben at løse den Opgave, som er blevet os betroet.

POVL WESTPHALL

★ Oberst Birksted fløj fra Karup til Kastrup, da Besøget sluttede. Det varede 18 Minutter i en Meteor! Hjemrejsen med Lyntoget tog 8 Timer.

Det store Opbrud

Da vi landede, lød Alarmen over Karup. Det var en Øvelse, som skulde vise Bemanning af Maskinerne ved et Overrumplingsangreb. Fra det Øjeblik, Telefonmeldingen blev afgivet, og til Jagerne fra Eskadrille 724, der til Stadighed staar i Beredskab, havde forladt Startbanerne, gik der kun 3 Minutter og 33 Sekunder. Selve Øjeblikket, fra Maskinernes Rullen til Startbanen begyndte, og til de var i Luften, tog kun 2 Minutter og 23 Sekunder. I en særlig Situation vil Piloterne være »stand by« i Maskinerne ved selve Startbanen, og under saadanne Forhold vil det kun tage Sekunder, før de er paa Vingerne, og faa Minutter, før de er oppe i Flyvehøjde og har dannet Kampformation. Endnu er det hele kun under Opbygning, men ingen, der oplevede Karup i Aktion, var i Tvivl om, at de Folk, der sad i Maskinerne, og de, der dirigerer dem, kan deres Job. Det er Ungdom, der raader over de Millioner, som bindes i Flyvevaabnet, mange af dem er lige blevet fuldmyndige og har endnu Drengens Træk, men de kan det, de har paa taget sig, det saa vi under Kampøvelser og Trænings-Opvisningerne, som hører til Arbejdsdagen hos Flyvningens »Hedeboer«.

Dybt i en Bunker paa Karup saa vi for første Gang det GCI-System, som Flyvevaabnet har faaet til Luft-sikkerhedstjenesten. Ogsaa denne Sikkerhedstjeneste er kun under Opbygning.

Det er Radar-Øjne, som afsøger Lufthavet over og omkring Danmark hver eneste Dag, Radarøjne, som er de eneste, der kan forudvarse de lydhurtige Maskiner, som opererer i Dag. De kan »se« mange, mange Kilometer bort, hvor mange faar vi ikke at vide, de kan afsløre alt, der bevæger sig i Luftomraadet over vort Land. Disse usynlige Øjne er en væsentlig Del af det vesteuropæiske Forsvarssystem.

med Piloten siddende i ... og det er der ikke i en Meteor Mark VII. Det er en Træningsmaskine, der bruges til blandt andet Blindflyvningsundervisning. Føreren sidder forrest, Eleven paa Tandempladsen bag ham. Vi skulde indtage Elevens Plads under den første civile Jet-Rundflyvning i dette Land. Saa var der den tynde Læderhjelme med indbyggede Hovedtelefoner og den dertil fastspændte Iltmaske, som vi skulde have paa under hele Flyvningen. Forrest i Iltmasken sidder en lille Mikrofons, som gør det muligt for Fører og Elev at tale sammen under Flyvningen, og samtidig kan man følge hele Radio-Sikkerhedstjenestens Funktion under Starter og Landinger.

Det var skønt, klart Vejr, med Skyformationer af imponerende Størrelse og Konturer langt mod Vest og højt mod Nord. Vi frøs, da vi uden Overtøj kravlede op i Meteor-Jagerens snævre Kabine efter at være blevet snøret godt ind af det Spind af Faldskærmsremme, der ender foran i Laasen, som man ved en rap Drejning og derefter med et godt Slag mod ens solar plexus frigør sig for, hvis man er kommet fri af Maskinen, har faaet Skærmen til at folde sig ud og er landet nogenlunde levende paa Jorden eller i Vandet. Der er ingen Grund til at spille Helt, selvfølgelig er der altid et Spændingsmoment omkring en Jetflyvning, størst vel nok omkring den første.

Efter at man er kommet paa Plads i det lille Pilotsæde, en Proces, der følges som et Akrobatnummer, spændes man fast til Sædet over Skulderne med to Remme, der mødes i en Laas, som man ogsaa maa huske at faa laast rigtig op, hvis man skulde udsættes for at maatte forlade Maskinen i Utide. Iltslangen blev skruet til Oxygen-Beholdere, og med et sidste Klap paa Skulderen sagde den unge Jet-Pilot, der hjalp med de sidste Forberedelser: Husk at se efter, at den lille Messingkugle i Iltinstru-

mentet hele Tiden bevæger sig, ellers faar man ingen Ilt, og saa kan man besvime ... Radiostikket blev sat til, og saa kravlede Føreren, Eskadrillechefen, Kaptajn-løjtnant Nissen om Bord med en Lethed, som straks gav En Komplekser. »Lad os lige prøve, om Radioanlægget er i Orden.« jo, det var det. Saa blev Plexiglastaget over Kabinen rullet ned og laast over vore Hoveder. Motorene startedes op, vi hørte deres Brus som et Tog, der kørte lige i Nærheden, men ikke Hylene fra Jet-Turbinerne.

Det varede kun 14 Sekunder fra det Øjeblik, Kaptajn-løjtnant Nissen havde presset de to Jet-Motorer op paa 12,000 Omdrejninger, og til vi jog luftbaarne over Startbanen. Hele Processen skildrede den unge Eskadrillechef igennem Hovedtelefonerne: Nu slipper Næsehjulet, nu slipper vi Jorden, nu trækker jeg Understellet ind, og saa stiger vi.

15 Minutter over et plastisk Kort af Jylland

Paa faa Minutter laa Jylland under os som et plastisk Landkort, til højre havde vi Holstebro, lidt efter Ulfborg og Trend, saa kunde vi se Holmsland Klit som en Vold mellem Ringkøbing Fjord og Vesterhavet ... vi strøg ind over Herning, dykkede ned ved Silkeborg, susede forbi Søerne, rundede Himmelbjergtaarnet, skimtede Aarhus og Skanderborg, strøg saa atter opad over Viborg, ned over Alheden og begyndte Landingsproceduren. Der var mange Jagerere i Luften paa samme Tid, de kom fra alle Vinkler og blev dirigeret til at tage de forskellige Landingshøjder og Indflyvningskurser. Vi var ualmindelig heldige med Vejret, høj, klar og blaa Luft over os, Skyer i de mærkeligste Farver og Former hegnede det. Det var, som om Naturen blot havde ladet Midtjylland ligge frit og ukendt i Novembersolen.

— Nu flyver vi over 900 Kilometer i Timen, sagde Kaptajn-løjtnant Nissen. Instrumentbrættets Mach-Meter viste godt 7, det vil sige omkring 70 pCt. af Lydens Hastighed. Men man kunde ikke mærke Hastigheden, ikke før vi laa helt paa Højkant i et Sving, det var, som naar man lægger sig paa Siden i sin Seng, bare med den Forskel, at der er næsten 38 Grader paa Grund af Gnidningsmodstanden i den store Fart. Der bliver meget varmt i Maskinen. Armene blev saa underligt tunge og Benene ogsaa. Det var G-Tryk, Tyngdekraftpaavirkningen.

Det føltes igen, som om en Kæmpehaand lagde sig paa Mellemgulvet, og det var med eet, som om Jorden skød op imod os. Saa satte Nissen Luftbremserne ud. Rykket, som fulgte ved denne Opbremsning, gav

Fornemmelsen af, at man løb mod et Plankeværk og ikke rigtig naaede at faa taget for sig. Landingsstei-

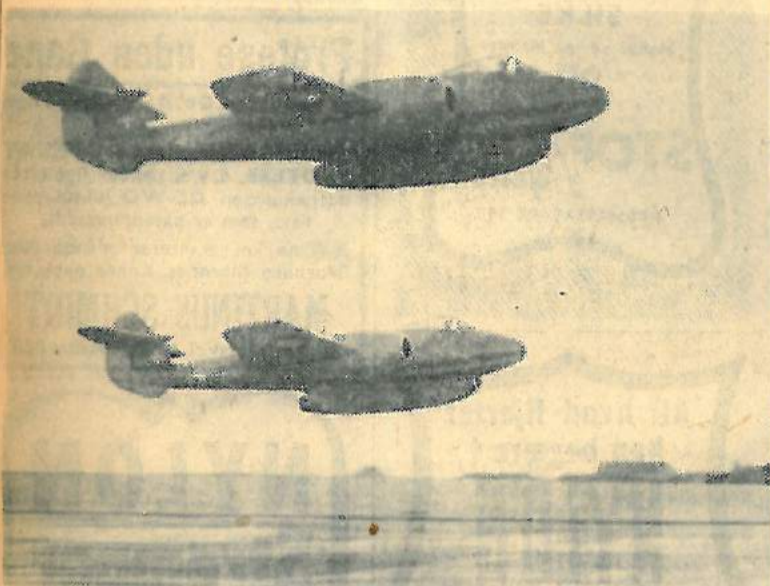
let gled ud, og Eskadrillechefen satte sin Maskine inuglet ... med 200 Kilometers Landingsfart. Sikken Oplevelse. Jo, men Spild af Skatteborgernes Penge at lave den Slags Narrestreger? Nej, Flyvningerne skulde have været udført alligevel, som Led i Dagens Træninger, ofte er Mekanikere med. Professor Tranekjær-Rasmussen, som er en af Flyvevaabnets psykologiske Sagkyndige, har ogsaa en Gang været med. For os, der har Flyvning som Fag i vort daglige Arbejde, var det en i høj Grad lærerig Begivenhed, maaske ikke mindst for den, der i 25 Aar har taget aktiv Del i Flyvningens Udvikling — fra de gamle Fokkeres romantiske Dage til Cloudmesters Luksustransport — og nu til Jet-Alderens Introduktion.

Berlingske Tidende

25-11-51

Op med jet-jagerne fra Karup Flyveplads

Et besøg hos flyverne paa den største luft-base i nordeuropa



Jet-jagere starter fra Karup Flyveplads.

Fra vor udsendte medarbejder.

Karup, fredag.

NÆSTEN lodret, i en vinkel paa 85 grader, stiger meteorjetjagerne op fra Karup Flyveplads og ligger i løbet af faa sekunder i en højde af 15.000 fod over solbeskinnede, plastiske alto-cumulus-skyer over Tylands skumbræmmede kyst. Det er virkelig en ekvivok fornemmelse, som Albert Engström engang skrev om en flyvning med verdens første rigtige kunstflyver Chevillard, at loope og rulle og dykke og tilmed i og med et af disse fra saa forskellige forudsætninger bedømte moderne krigsapparater. Har man lov til at sige, at det var skønt?

Det er helt anderledes

Tillige var det helt anderledes, end man kunne forestille sig paa forhaand. Der er kneben plads til to mand under jagernes plexiglas-laag, fører og observatør anbragt bag hinanden, det meste optages af instrumenter og sikkerhedsforanstaltninger, man sidder paa sin faldskærm inde i et net af remme og svømmeveste-stropper, og man er yderligere intimt forbundet med maskinen med stikledninger til telefon og iltapparat — for munden har man en gummi-maske, snildt og elegant kombineret med mikrofon og ilttilførsel. Naar man kanter sig ombord, hjulpet og løftet som et spædbarn, forekommer hele bagagen uhandelig og næsten uoverkommelig, men er man først bragt til sæde, har man det i virkeligheden behageligere end i nogen trafikmaskine, saa funktionelt er alt indrettet, saa man føler det som resultat af de mest dyrekøbte erfaringer. Der er switcheren til telefonen,

der ilttilførselshanan, der midt paa brystet laasen, der med en halv omdrejning faar alle baand til at springe, og der i venstre side baandet, der naar man har sprunget og talt til tre, aabner faldskærmens hvide blomst.

Stilhed og hvile

Hvad der mest overrasker en ved flyvning med saadan en jetjager, er stilheden og hvilen om bord. Dybt nede skrider landskabet under en netop med den bevægelighed, man kunne ønske sig, naar man i timevis har siddet i en trafikmaskine og troet sig hænge helt stille i luften. Nu véd man, at folk, der kikker op nede fra jorden, ser denne streg fare over himmelen efterfulgt af ethvinende ligesom vifteformet brag — men oppe i jetjageren er der stilhed, de to jet-aggregater, at ligne ved et par kakkelovnsrør, hvori man brænder petroleum, jager med 8—900 kms fart lyden agterud, der høres kun en svag uanstrengt susen, og uden forstyrrelse af nogen art snakker vi

sammen i telefonen. Hele tiden er vi i telefonisk forbindelse med „taarnet“ i Karup, men med et let tryk skifter vi naarsomhelst om til indbyrdes samtale. Efter ti minutters flyvning dykker vi ned mod Harboøre-tangen, meget brat, fordi jeg gerne skulle prøve den ofte omtalte tilstandsform, der kaldes „black out“, en momentan taage- eller blindhedstilstand, der hævdes at indtræffe, naar man „flader“ ud igen. For mit eget vedkommende er der imidlertid intetsomhelst at mærke udover, at jeg trykkes ekstra godt fast i mit sæde, den 6000 meter lange rutschebanetur er ingenting i sammenligning med den noget kortere, man faar paa Dyrehavsbakken.

Hardanger-fjeldene i sigte

Et øjeblik efter ligger vi atter i 5000 meters højde, med kurs ind mod et lag af lokale turbulente skyer, og flyveren spørger taarnet, om han maa foretage en svingning til højre. Det benægtende svar kommer øjeblikkeligt, andre luftfartøjer ligger i omraadet, og vi stiger yderligere lige frem over alle skymasser og ser over det vinterklare Skagerrak Hardanger-fjeldene skinnende snemassiver i den yderste horisont. I en stor kurve drejer vi hjemad, efter at have faaet forlov, og flyveren beder mig, som andre flyvere siden, indtrængende om at korrigerer den misforståelse, der undertiden finder vej til pressen, at disse militærflyvninger skulle foregaa uden behørig kontrol. Man føjer ham gerne heri, det kan attestere, at telefonforbindelsen med Karup endda i ca. 200 kms afstand virker lige saa klar og tydelig som en almindelig indenbys samtale, og at man i taarnet paa Karup følger maskinerne i luften, som man gør det i en hvilken som helst stor lufthavn. Paa et andet punkt synes sikkerheden imidlertid mindre. Hvis ulykken er ude og man skal springe, er det let nok at frigøre sig for alle baand, der binder en til maskinen, seler og ledninger til telefon og ilt, det kan gøres paa to sekunder, og glastaget kan bringes til at flyve af inden for samme tidsrum, men gæstevenskabet med flyvevæsenet kan ikke strække sig saa langt, at man bringes til at skjule vanskeligheden ved at komme klar af maskinens uadvendige dele. Under den høje fart vil faldskærmsudspringeren kun have en meget lille chance for at klare sig fri af jagerens to meter høje og fire meter brede haleplan. Paa behageligste vis kom-

mer man i aaben kontakt med flyverne om disse og andre ulykkesproblemer. Aabent indrømmer de, at de fleste af de efterhaanden ikke faa jetjager-katastrofer skyldes menneskelige fejl. Hvis en pilot ikke har sikret sig, at dækslerne over det optrækkelige understel er laaset, vil hele apparatet under akceleration eller brat kursændring i stumper og stykker — som sket er.

Over Limfjorden dykker vi igen ned kurs mod Karup under en hatighed, der nærmer sig lydets — aa kommer dykbremserne ud med et smæld som maskingeværild, vi gaar rundt om den store plads med de mange start- og stillebaner, der dækker alle vindretninger, og tager jorden med en bagatel af ca. 200 km i timen. Som sagt en dejlig tur med et minus: bevidstheden om i løbet af en halv time at have brændt 800 liter petroleum, adskillige familiers aarsforbrug i disse trange kokstider, men altsaa med den to millioner kr.s maskine bragt intakt ned paa jorden.

Baade udvidelse og indskränkninger paa Karup Flyveplads

Ak, hvor forandret, kunne man sige baade med Blicher og Aakjær, der digtede om den tungt henskriddende Karup Aa og derved gav en duftende essens af dansk fredsidyl. Ørreden staar fremdeles i høllerne ved aaens langelige snoninger mellem de grønne enge, men over Karup Hede fløjter og hviner jet-jagerne dagen lang med en uendelighed af skarpe og hede problemer i deres slipstrøm. Formaalet med pressebesøget i Karup blev aabent klarlagt af oberst Birksted, den fungerende stationschef, oberstløjtnant Jørgensen og chefen for forsvarsrets pressetjeneste oberstløjtnant Wibollt, dels at give pressen lejlighed til direkte at skaffe sig oplysninger om forholdene i det store flyvecenter, Nordeuropas største, dels som en reklame — ordet blev brugt — for flyvevæsenet, der i høj grad mangler tilgang af flyvere og mekanikere og andet personel.

Her skal det da straks siges, at man i nogen grad bør moderere sine forestillinger om dette flyvecenters omfang og impetus, som det fremtræder i dag. Pladsen er i højeste grad beskyttet mod nysgerrige, høj pigtraad hele vejen rundt, stort politikorps, med ordre til at skyde med skarpt, hvis man ikke straks standser, og en norde af vilde hunde til hjælp. Med skattebilletlens hammer-slag i hovedet tænker folk uden tvivl uklart, at her foregaar der vel i hvert fald noget meget stort. Siden kommer det, de 150 Thunder-jetjagere, der skal stationeres her, er undervejs, som man ved, men indtil videre er her ifølge oplysningerne kun en omskolings-skole og tre eskadriller jagere. Mod tyskertidens afslutning havde pladsen et areal paa 50 kvadratkilometer, efter sigende er det nu indsnævret til omkring halvdelen, og en rundtur over arealerne bekræfter, at der i hovedsagen ikke forefindes andre bygninger end dem

tyskerne opførte: en vældig kommandocentral-bunker, der har ligget halvt i ruin, men nu er ved at blive istandgjort, et antal større og mindre hangarer spredt mellem kraftige bunkers-anlæg, værksteder, og saa naturligtvis soldater-kaserner og kantine-bygninger, flere af dem i den solide tyske gloriose stil, billigt reparerede og særdeles anvendelige — mærkværdigvis naaede tyskerne ikke ved sammenbrudet at faa dem ødelagt. Om selve flyvepladsen oplyser det, at den ene af startbanerne er planlagt udvidet til 3000 meter, en ganske lang for jetmaskinerne, samtidig med at man kunne overtage sig om, at pladsen er udstyret med det nødvendige sikkerhedsmæssige apparatur.

I hvilket omfang kan man nu tjene forsvaret i paa baggrund af en visit i Karup at gøre reklame for tilgang til flyvevæsenet? Spørgsmaalet blev kun periferisk behandlet under opholdet. Der var fortræffelige instruktive foredrag af kaptajn løjtnant Børgesen, løjtnant Friis Hansen og løjtnant Lønhøj om det daglige arbejdsprogram for en eskadrille, om flyvekontrolljenesten og om radar-systemet paa pladsen, og ikke mindst fængsede et foredrag af kaptajn Holm, en af generalstabens unge dygtigheder, om luftforsvarets organisation og strategi. Men hvorfor svigter tilgangen til luftvaabnet? En virkelig debat herom afvistes med den grundelse, at spørgsmaalet ogsaa omspændte politiske spørgsmaal uden for militærets arbejdsomraade. Derfor kunne man uden forstyrrelse gøre sine egne iagttagelser og slutninger. Blandt alle de unge flyvere, man mødte, var den faglige interesse og dygtighed brændende, men hvad kommer der ud af det økonomisk, naar man er kommet gennem ungarletidens relative overflod og er blevet kaptajn og familiefader? Mekanikeren og ægteskabelige vanskeligheder i mængder, fordi militærvæsenet trods hele sin tekniske fuldkomngørelse, naar det kommer til stykket, kun er en detalje i det vældige, kulturløse og tomme landskab, hvor man vel kan forberede sig paa forsvar og krig, men samtidig daglig maa kæmpe for at etablere en smule menneskelighed.

Jørgen Sandvad.



Kaptajn K. Jørgensen, fungerende stationsleder i Karup.

Dans Juler

Lidt om, og om I

Fra vor ud Williams Air

De danske Tiden trænes ning paa Am Williams Air har ikke vær

Skønt de e Danmark, m og bjergfuld J Julen paa o som hjemme Tilfælde blev amerikansk Kalkunstep.

Flyvent

Den 21. De dette 10 Da faaet Indby Slægtninge i nærliggende bringe Julen re i Omegne lystne Dreng ten. De har til Raadighe Instruktør i hvor som he de Staters 6 miles mere gen Rolle i ver en km i Timen

En af Ka som dansk Jet-Maskine cisco for at en Julepak Selv om ligger dybt mangler det stemning, P kunne ligg Bjergskraar forskellige Sammen ger har de Juletræ or man i Dage get de gam

Det er I som sædvi Klubben. trækker at selv fortæll Skolen. De Siggard 11. Gentof læge M. Si benhavns

Kadette

— Vort igennem v det Ander der vt at hjem igen

Det er i holdet an paa Ø. Ka ar Maaned overrakt nesbyrd c Piloter, h de tilbage deres Ud

— Det kriger d siger An Morgen F os paa og Straks e der Arbej Perioder, vi paa Sk og i den dannelse Timer on de man r retiske, r gyndte v T-33 Tr struktør alene i e

Dansk Flyvekadett som Julenisse i Jet-Jager

Lidt om, hvordan vore Jet-Elever i USA fejrede Julen og om Livet paa deres Skole

Fra vor udsendte Medarbejder.
Williams Air Force Base, Arizona,
1 December.

De danske Flyvekadetter, der for Tiden trænes i amerikansk Jet-Flyvning paa Amerikas største Jet-Skole Williams Air Force Base i Arizona, har ikke været ensomme i Julen.

Skønt de er 6000 miles borte fra Danmark, midt ude i en ørkenagtig og bjergfuld Egn, har de fleste fejret Julen paa omtrent samme Maade, som hjemme i Danmark. I de fleste Tilfælde blev Julegaasen dog efter amerikansk Tradition erstattet med Kalkunsteget.

Flyvende Jet-Julenisse

Den 21. December fik alle 23 Kadetter 10 Dages Orlov. En Del har faaet Indbydelse fra Venner og Slægtninge i Californien og andre nærliggende Stater, nogle skal tilbringe Julen hos Dansk-Amerikanere i Omegnen, og enkelte eventyrlystne Drengene vilde holde Jul i Luften. De har faaet Jet-Jagere stillet til Raadighed, og sammen med en Instruktør maa de i Ferien flyve hvor som helst inden for De Forenede Staters Grænser. Et Par Tusind miles mere eller mindre spiller ingen Rolle i en Jet-Maskine, der flyver med en Hastighed paa ca. 600 km i Timen.

En af Kadetterne klædte sig ud som dansk Julenisse og fløj i en Jet-Maskine til Familien i San Francisco for at overbringe sin lille Niece en Julepakke.

Selv om Williams Air Force Base ligger dybt inde i Arizonas Ørken, mangler det dog ikke helt paa Julestemning. Paa Sierre Madres Bjergkamme ligger den evige Sne og paa Bjergskraaningerne vokser mange forskellige Arter Juletræer.

Sammen med Omegnens unge Piger har de danske Kadetter stillet et Juletræ op i Kadetklubben, hvor man i Dagene før Juleaften har sunget de gamle, kendte Julemelodier.

Det er Fredag Aften, og der er som sædvanlig Musik og Dans i Klubben. En af Kadetterne foretrak at høre Nyt hjemmefra og selv fortælle lidt om Livet paa Jet-Skolen. Det er den 21-aarige Niels Siggaard Andersen, Ammentorpsvej 11, Gentofte. Hans Fader er Overlæge M. Siggaard Andersen ved Københavns Amtssygehus.

Kadetterne sejlede over med »Erria«

— Vort Ophold herovre har helt igennem været glimrende, siger Kadet Andersen, men alligevel begynder vi at længes efter at komme hjem igen, særligt nu ved Juletid.

Det er snart et Aar, siden Kadetholdet ankom til Amerika om Bord paa Ø. K.s »Erria«. Naar de i Februar Maaned afslutter Kursuset og faar overrakt deres »Vinger« som Vidnesbyrd om, at de er udlærte Jet-Piloter, haaber de alle at kunne vende tilbage til Danmark og fortsætte deres Uddannelse der.

— Det er et strengt Kursus, som kræver den højeste Koncentration, siger Andersen. Vi staar op hver Morgen Kløkken halv seks, klæder os paa og gør vore Værelser i Stænd. Straks efter Morgenmaden begynder Arbejdsdagen, der er inddelt i to Perioder. I den ene Periode sidder vi paa Skolebænken og lærer Teori, og i den anden faar vi praktisk Uddannelse i Luften. Vi er i Luften tre Timer om Dagen. I Begyndelsen lagde man mest Vægt paa det rent teoretiske, men for otte Uger siden begyndte vi daglig Flyvning. Først i en T-33 Træningsmaskine, hvor Instruktøren sidder i Bagsædet, senere alene i en F-80 Enpersoners.

— Hvilken er den vanskeligste Del af et Jet-Kursus?

— Det er ubetinget at magte den teoretiske Side. Naar man først forstaar Teorien og har Evnen til at overføre den i praktisk Flyvning, er det en let Sag. Naar Jet-Maskinen er oppe i Luften, kan man godt give Slip paa Maskineriet. Jet-Jageren glider gennem Luften, som en Cadillac glider hen over Landevejen.

Prøvestyrt fra Rundetaarns Højde

— Har De prøvet at blive »skudt« ud af Katapultsædet?

— Nej, ikke fra Maskinen, men vi har her paa Skolen et 33 Meter højt Staaltaarn, hvor man kan foretage »Prøveture«. Man bliver spændt fast i en Jernstol i Lighed med den, man bruger i Jet-Jageren. Ved Hjælp af en 20 mm Granat bliver man paa Jernskinner »skudt« op i Taarnet. Paa disse Prøveture faar man en udmærket Idé om, hvorledes det er at blive »skudt« ud af en Kanon. Disse Øvelser er ikke tvungne, og vi har endnu ikke allesammen gjort Forsøget.

— Hvorledes klarer Kadetterne sig med Lomme penge herovre, hvor alt er saa dyrt?

— Det er altid en Soldats Problem, svarer Andersen og forklarer: — Vi faar udbetalt 2,10 Dollars om Dagen fra den amerikanske Regering, men deraf maa vi tilbagebetale 1,15 Dollars i Kostpenge. Desuden faar vi 2 Dollars om Dagen fra den danske Regering. Men efter at man har købt Undertøj, Sko og andre Smaating, er der ikke meget tilbage. Vi maa ogsaa selv betale for Vask og Strykning. Priserne her paa Skolen ligger dog langt under Priserne i private Forretninger. Et Par Strømper koster 43 Cents, hvilket kun er Halvdelen af, hvad man maa betale i de nærliggende Byer. En Flaske Øl paa Bar koster 20 Cents og en Whisky-sjus 45 Cents. Det koster 75 Cents at faa Haaret klippet, og det er ikke tilladt som hjemme i Danmark at gaa med lange Krøller. Vi har flere Gange forsøgt at klippe hinandens Haar, men Resultatet var mildest talt ikke tilfredsstillende, hverken for Officererne eller for os personligt.

— Hvad foretager De Dem i Fritiden?

— Vi har meget lidt Fritid, undtagen paa Week-ends. Der har flere Gange været arrangeret Jet-Udflugter til forskellige Steder. For kort Tid siden fløj vi paa en Week-end til

Californien, hvor vi saa Hollywoods Filmbyer og besøgte de store militære Flyvemaskinefabrikker omkring Los Angeles. Hver Fredag Aften har vi Dans her paa Klubben, og saa hygger vi os lidt med de unge Piger fra et nærliggende Pigeuniversitet.
ALLEN JENSEN

Berlingske Tidende
Dec. 1951



Danske Flyvekadetter paa den amerikanske Jet-Skole i Williams Air Force Base, Arizona. Fra venstre: Løjtnant Kai-Henning Pedersen fra Svinninge Station, Willy Ø. Vejvad, Søn af Automobilforhandler Østergaard Vejvad, Esbjerg, Niels Siggaard Andersen, Søn af Overlæge M. Siggaard Andersen, Gentofte, og Kurt Abildskov, Søn af Privatchauffør A. Abildskov, Christiansvej 24, Charlottenlund. Billedet er taget i Kadetklubben, hvor de danske Kadetter har opstillet Juletræ.

50 saaret om Bord paa »Queen Elizabeth«

Hidtil haardeste Overfart for Kæmpeskibet

SOUTHAMPTON, TORSDAG. U.P.
Over 50 af Passagererne paa Kæmpedamperen »Queen Elizabeth« har paadraget sig Kvæstelser af forskellig Art under den sidste Overfart, der afsluttedes i Aften og betegnes som den haardeste. Skibets Mandskab endnu har oplevet.

To af de tilskadede blev øjeblikkelig indlagt paa Hospital til Observation for forskellige Brud, mens Resten havde forstuvet Ankler

og Haandled samt paadraget sig Stød og Flænger. Derimod forekom der kun faa Tilfælde af Søsøge.

Kaptajn G. E. Cove oplyser, at den 83.000 Tons store Liner kort efter Afgangen fra New York kom ind i et Lavtryk, der bevægede sig i samme Retning og med samme Hastighed som Skibet. Hushøjde Bølger væltede ind over Skibet, og Passagererne blev slynget rundt mellem løsrevet Inventar.

BT - Dec. 1951

Paa Skolebænk hos Jet-Piloterne i Karup

»— Vi er ikke Super-Mænd, der lever af raat Kød, men ganske almindelige unge Mennesker — Vort Job forekommer os ikke farligere, end at vi foretrækker en Jetjager for Bagsædet paa en Motorcykle«

Fra »Berlingske Tidende«s Flyve medarbejder

KARUP, I NOVEMBER

— Somme Tider faar vi det Indtryk, at vi ude i Befolkningen opfattes som en Slags Super-Mænd, der lever af raat Kød. Det er en temmelig usandsynlig Forestilling, for vi er ganske almindelige unge Mennesker, og vi betragter vort Job som noget af det sikreste, der findes. Vi synes i hvert Fald ikke, det er farligere, end at vi foretrækker at flyve Jet-Jager, fremfor at sidde bag paa en Motorcykle...

Det er den unge Chef fra 724. Meteor-Eskadrille, Kaptajnlojtnant C. S. Børgesen, der siger dette under en Forelæsning i Officersmessens nydelige Foredragssal paa Flyvestation Karup. Vi er paa Skolebænk hos Jet-Piloterne, til 5 Forelæsninger om Baggrunden for og selve Tilværelsen paa Danmarks største og dyreste Flyveplads. Det er »to Skoledage«, som reviderer mange Begreber og Opfattelser omkring Jet-Flyvningen og dens Problemer, og som lærer os ikke saa lidt om den Aand, der præger den udvalgte Ungdom, som er ved at bygge det danske Luftvaaben op i et Tempo, der baade er usædvanligt og rejser mange Problemer.

Jet-Flyvernes Hverdag

— Det er ikke særlig heldigt, dersom man ved at opfatte Jet-Piloten som et Over-Menneske afskrækker Ungdommen fra at søge ind i Flyvevaabnet. Hvis man ikke er farveblind, og man har et normalt Syn og en normal god Fysik og Reaktions-evne, har man Grundlagene for at blive akcepteret til Flyveuddannelsen, siger Kaptajnlojtnant Børgesen. Den unge sympatisk Flyve-Officer, der kommer fra Marinen, skildrer Jet-Piloternes Hverdag i en Form og Tone, der er personlig og uhøjtidelig. Han har ogsaa Sans for Humor og

skjuler det ikke. Han stammer fra Karise. Børgesen siger om sin Eskadrille: — 724 er en ren taktisk Eskadrille med to Motorers Meteor Mark 8-Jetjagere. Det er den nye Type, der har Katapultsæder, som Piloten udløser automatisk i en Nødsituation. — Vor Dag begynder Kl. 8 om Morgenen med meteorologisk Instruction, hvor vi gennemgaar alle Vejrproblemerne omkring vort Træningsomraade. Saa bliver Dagens Øvelser nøje gennemgaaet før selve Flyveprogrammet, som i Almindelighed er paa to Gange 45 Minutters Flyvning om Dagen omfattende Flyvning med og Landinger paa een Motor, Luftakrobatik, som er et væsentligt Led i en Kampflyvers Uddannelse. Instrumentflyvning i to sødadede Meteor-Jagere, hvor Eleven sidder under Hætte og flyver udelukkende ved Hjælp af Instrumenterne og Flyveledelsens Instructioner. Saa kommer Skyflyvning i Formationer. Man hører ofte sagt: er det nu ogsaa nødvendigt, at de ligger og flyver saa tæt i de store Hastigheder? Ja, det er, Formationen er af vital Betydning i Kampsituationer, idet Ildkraften mangedobles. Navigationsflyvning er intet Problem for os over Danmark. Naar vi har set vort Land een Gang fra stor Højde, er det ikke svært at finde ud af, hvor vi befinder os, men vi lærer betydelig mere Navigation ved de store Øvelser over fremmede Lande. Selv om vi er Dagjagere, er det nødvendigt, at Flyvning i Mørke indgaar i vort Træningsprogram. Vi foretager ofte Navigation og Formationsflyvninger om Natten.

Den lydløse Kamp

Kampflyvningstræningen foregaar bl. a. med Fotoskydning. Alle Jagere har automatiske Kameraer, som svarer til den krigsmæssige Kanonudrustning. Kameraet fortæller om Angrebets Karakter, om Træffere og Forbiere. Naturligvis er der ogsaa Træning med Skarpskydning. Men overvejende er det Fotoskydningen, der opøver Kampteknikken, den er billigere og faktisk lige saa krævende.

Vor Træning paa Jorden gælder

baade Motor- og Aeroplanlære. Det er vigtigt, at vi ved lidt om, hvad der foregaar i Maskinen. Endvidere omfatter Træningen Radioinstrumenter og Kortaflysning og den meget vigtige meteorologiske Undervisning.

Det er formentlig de færreste, som er klar over Virkningerne af pludselig i 10 Kilometers Højde over Skyerne at møde en Luftmasse, der bevæger sig med 165 Sømil i Timen. Man kan blive slaaet ud af Kurs af saadanne vældige Kraftpaavirkninger.

Skydeteori, Vaabenlære, Luftkrigslære og Taktik, Lerdue- og Pistol-skydning, Fjernkending, for Eksempel af Fjendens Maskiner, Filmtræning paa »Fotokanon« og Linktræning, det vil sige Instrumentflyvning i en Skolestue, er blot nogle af vore andre Uddannelsesomraader. Saa er der den fysiske Træning og Flyve-medicin.

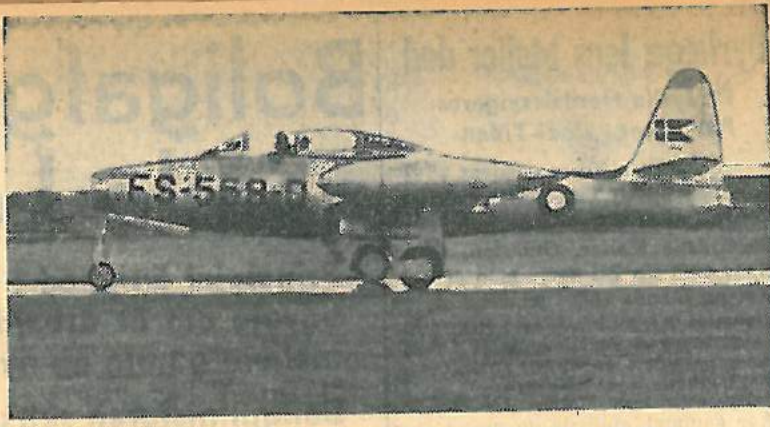
Vi er som sagt ikke Super-Mænd, men to Gange om Ugen skal vi vedligeholde vor fysiske Træning. Det sker ved Gymnastik, Haandbold, Fodbold eller Boksning. Det er jo naturligtvis altid en Fordel at være i god fysisk Form. Flyvelægen fortæller os, at umiddelbart før vi skal op paa Højdeflyvning til for Eksempel 10—12 Kilometer, er det ikke heldigt at spise Gule Ærter, Rødkaal eller Hvidkaal. Jeg har selv erfaret Virkningerne af Brunkaal og Flæsk, det er ikke raat. Smerterne, som følger med den Fordøjelsesproces navnlig visse Grøntsager fremkalder, er højst ubehagelige. De fleste Grøntsager giver Virkninger, som man helst vil undgaa, naar man een Gang i en halv Snes Kilometers Højde har mærket Konsekvenserne af et saadant Maaltid. Flyvelægen siger ogsaa til os, at hvis vi skal ud paa Mørkeflyvning, maa vi ikke gaa lige fra den oplyste Stue ud i Natten, vi skal gradvis vænne os til Mørket for at tilvejebringe den synsmæssige Balance mest muligt.

De lykkelige med Hobbyen som Arbejde

Og saa fortalte Kaptajnlojtnant Børgesen om de danske Jet-Flyvers Deltagelse i de store Atlantpagt-Operationer i de sidste Maaneder.

— Det har været en Fordel for os at deltage i Operation *Cirrus* og *Umbrella*, vi har lært umaadeligt meget, men vi fandt ogsaa ud af, at vi godt kan være med....

Han sagde, at Eskadrille-Aanden mindede om den, som findes paa et Fodboldhold: — Vi har ogsaa vort gode Sammenhold i Fritiden, hvor stærkt det er, findes nedfældt i Indstiftelsen af »Taabemedaille«. Den udddeles, hver Gang en Mand har lavet noget, som er helt Hul i Hovedet. Den paagældende skal bære den paa Flyvepladsen et nærmere fastsat Antal Døgn. Hidtil har vi kun uddelt den een Gang, men det, at man gaar med til at hænge sig selv ud og tage det som et Mandfolk, synes jeg, viser Sammenholdets Styrke. Der er blevet sagt om os, at vi »flyver for vor Fornøjelse«, det kan man godt sige, for vi hører til de lykkelige, der har vor Hobby som vort Arbejde.... men jeg vil gerne slaa fast, at ikke een Flyvning, der foretages herfra, er uden et uddannende Formaål.



En af de nye amerikanske Thunder-Jetjagere starter.

Radar og Flyvekontrol

Løjtnant Friis-Hansen gav en Forelæsning om Flyvekontrolltjeneste, om hele Processen omkring de hurtige Starter og Landinger, og om Karup-Flyvernes Øvelsesomraader, der omfatter et Lavtflyvningsomraade i Thy og et Skyflyvningsomraade mellem Karup og Haderslev. Han fortalte om Vejrtenesten, som hver 6. Time faar en Europarapport og hver 3. Time en Danmarksrapport. Det blev gengivet med en Grundighed og en Sikkerhed, som kun opnaas af den, der kan sit Arbejde til Bunds og kender sit Stof paa Fingrene. Løjtnant Lerhøj fortalte med samme Sagkundskab om Danmarks første Flyve-Radarstation, den saakaldte GCA, Ground Control Approach (Indflyvningskontrol fra Jorden). Elektroner sendes ud fra Radar-Stationen gennem den tætteste Taage, fanger Maskinen og rapporterer tilbage til Radarantennen. Paa Skærmene følger man Maskinens Bevægelser og dirigerer Indflyvningen ved Telefoni til Føreren lige til det Øjeblik, Jageren sætter Hjulene paa Startbanen. GCA-Anlægget blev prøvet første Gang i Foraaret 1943 af Oberst Stuart P. Wright i Boston Lufthavn, nu anvendes det over hele Verden. Under Krigen sparede disse Radarstationer utallige Menneskeliv og uhyre Værdier i Materiel. Uden disse Hjælpe midler vil det være umuligt at faa de hurtige Jet-Jagere ned. Hvis de skulde ligge og vente paa en almindelig Instrumentlanding i Kø over Jylland, vilde de løbe tør for Brændstof.

Forsvaret af Danmark fra Luften

En Forelæsning i de store Perspektiver blev givet af Kaptajn Vagn Holm fra Flyvestaben. Den omhandlede Luftkrigsførelsen, den strategiske, hvor Bombningen af Fjendeland er et af de vigtigste Punkter, og den taktiske, som har Forsvaret af Hjemlandet til Hovedopgave.

Om Bombekrigen fortalte Kaptajn Holm, at siden den anden Verdenskrig sluttede, er de store Maskiners Bombelast vokset fra 10 Tons til 33 Tons, og samtidig er Flyvestrækningen for de store Maskiner med de strategiske Opgaver vokset fra 6000 Kilometer til 16.000 Kilometer. Det danske Luftvaabens primære Opgave er Sikring af Luftrummet over Hjemlandet, sagde Kaptajn Holm, som skildrede selve Flyvevaabnets Organisation, dens Funktion og Opgaver under givne Forhold. Kaptajn Holm fortalte, at der nu herhjemme er ved at blive opbygget et Sikkerhedssystem, som gennem GCI-Radarstationer skal kunne afsøge og kontrollere Luftomraadet over vort Land, saa langt som de tekniske Muligheder giver Chancer for. Det er rigtigt, at disse Radarstationer ikke giver Sikkerhed ved Lavtflyvninger, som for Eksempel da RAF angreb Shell-Hu-

set. Men til de Opgaver, der skal løses ved Lavangreb, organiseres en særlig Luftmeldetjeneste, som den civile Befolkning ikke kommer til at deltage i.

Det instruktive og meget sikre Foredrag, blev hørt med langvarigt Bifald. Det var et nyt Møde med en Mand, der vidste, hvad han talte om. Karakteristisk for Aldersklasserne omkring det danske Flyvevaaben er, at de »ældste« Flyveofficerer, vi mødte i Karup under dette Besøg, var den 36-aarige Stabschef, Oberst Kai Birksted og hans jævnaldrende Medarbejder Kaptajn Holm. Den fungerende Stationschef paa Karup Kaptajn K. Jørgensen og Kaptajn Wichmann kom i næste Gruppe lige omkring de 30, hele den unge Jager-Stab er kun i Aarene fra 21 til 24—25....

Amerikanerne i Karup

Det danske Flyvevaaben er for Tiden ved at opbygge sin første amerikanske Thunder-Jet-Eskadrille. I den Anledning er amerikanske Thunder-Jet-Piloter og Teknikere kommet til Karup for at deltage i Uddannelsen og Træningen af de danske Thunder-Jet-Piloter.

Der er tre amerikanske Jet-Piloter med Capt. Wagner fra Texas som Chef, og der er to Teknikere, som træner de danske Jet-Eksperter.

Eskadrille 727, hvortil den tidligere Spitfirechef, Kaptajnlojtnant Niels Holst-Sørensen, var berømt 400 Meter Løber, nu er overført, bestaar foreløbig af de første seks Thunderjet, som hver Dag træner over Karup dels med de danske og dels med de amerikanske Gæstepiloter. De næste Thunderjet-Jagere ventes kort efter Nytaar, samtidig vender den første Snes danske Jet-Piloter hjem fra Uddannelsen i Amerika, hvor de paa Williams Air Force Base i de sidste Maaneder har trænet med Thunder-Jetjagere. I Løbet af det nye Aar vil et betydeligt Antal af de 150 Thunder-Jetjagere, som er tiltænkt det danske Flyvevaaben, være i Aktion fra Karup. I samme Rytme som den Vækst af Piloter og Materiel følger de tekniske og sikkerhedsmæssige Nyanskaffelser, som er blevet paakrævet til Løsningen af de Opgaver, der nu paalægges Danmarks Flyvevaaben som Led i Danmarks og det fælleseuropæiske Forsvar.

POVL WESTPHALL.



Katastrofe-Materiellet prøves. Skumslukningsholdet er i Alarmberedskab, saalænge en Maskine er i Luften over Karup.

Berlingske Tidende

29/11. 1951

M
Vinter-
system
Flyvele
under
Af Pov



Flyveleder SAS' »Scar

Der maa
Manden i
Spænding, er
ønsket. Den
kaarligt, naar
sende og regr
Flyvelederne
havns Kontr
sig ikke om l
tale om de f
Dramaet. Fl
sket, de synl
gent og regis
vidstthed, me
hentet Lærde
gedie, men
med det dyl
for Manden
nok Rutine,
søndyssende
lægning. Det
hvad Vejret
i Lufttrafikk
kommer fra
krig Maski
Glastaarnet
mede Vindud

Luftra
Lad os li
Taarnet og
Lufthavnen
virksomhed,
ne er Lejere
te. Selve I
og Drift
Sikringstj
n, som ad
renede Luf
rektoratet i
sen, og heru
civile Statsl
borg, Rønne
og Esbjerg.
kring Danm
ligste Opgav
Centralnerv
rende Form
op af dets
Kaptajnlojt
i sin Tid b

Manden i Taarnet

Vinterdag i Lufttrafikens Centralnervesystem: Kontroltaarnet

Flyvelederens Mareridt: Den tavse Radio under en Blindflyvningsoperation

Af Povl Westphall



Flyveleder H. L. Schlusser foran Mikrofonen i Kontroltaarnet. En af SAS' »Scandia«-Maskiner er ved at gøre klar til Start mod Gøteborg og Oslo.

Der maa gives Øjeblikke, hvor Manden i Taarnet oplever mere Spænding, end han nogen Sinde har ønsket. Den Tanke faar man uvilkaarligt, naar man tilbringer en blæsende og regnfyldt Vinterdag mellem Flyvelederne i Københavns Luft-havns Kontroltaarn. Men de bryder sig ikke om hverken at mindes eller tale om de Øjeblikke, der indeholdt Dramaet. Flyveulykkerne, der er sket, de synlige som de usynlige, er gemt og registreret i deres Underbevidsthed, men aldrig glemt. Der er hentet Lærdom fra hver eneste Tragedie, men Erfaringerne er betalt med det dyreste af alt. Hverdagen for Manden i Taarnet bliver maaske nok Rutine, men aldrig i Begrebets søvndyssende og fordummende Ud-lægning. Det sørger Naturen for, og hvad Vejret ikke skaber af Nuancer i Lufttrafikens Centralnervesystem, kommer fra Menneskene i og omkring Maskinerne, der dirigeres fra Glastaarnet med det insektøje-for-medede Vinduesarrangement.

Lufttrafikens Kontrol

Lad os lige et Øjeblik analysere Taarnet og Manden, der bebor det. Lufttårnet i Kastrup er en Statsvirksomhed, hvor Luftfartsselskaberne er Lejere, med SAS som den største. Selve Lufthavnens Administration og Drift er underlagt Staten, det Sikringstjenesten ogsaa. Institutionen, som administrerer dette mange-retnede Luftfartsapparat, hedder Direktoratet for Statens Luftfartsvæsen, og herunder hører alle Danmarks civile Statslufthavne: Kastrup, Aalborg, Rønne, Beldringe ved Odense og Esbjerg. Flyveledelsen i og omkring Danmark er en af de væsentligste Opgaver. Dette Lufttrafikens Centralnervesystem er i sin nuværende Form og Organisation bygget op af dets Chef, Luftfartsinspektør, Kaptajn løjtnant Sv.-Aa. Dalbro, som i sin Tid blev hentet fra Marinens

teligt burde komme frem. Men naar man gennem et kvart Aarhundredes Samvær med Flyvningens Folk fra det meste af Verden har lært disse uskrevne Sammenholdets Love at kende, forstaar man, at de først og fremmest bygger paa dette: Undgaa Uretfærdighed og vilkaarlig Be-dømmelse. Denne Indstilling giver Flyvningens Mænd dens egen Tone, og man møder den ogsaa hos dem, der trykker paa Knapperne og passer Mikrofonerne i Lufthavnens Glastaarn.

Allerede i den gamle Lufttårnsbygning havde Kastrup sit Kontrol-taarn, men det er først efter Krigen, Flyveledelsen fik det helt store Omfang.

Luftfartens nye Epoke

I Øjeblikket er der knyttet 88 Mand til Flyveledertjenesten i Danmark. Et Faatal er tidligere Flyvere, det gælder f. Eks. Luftfartsinspektør Dalbro, Overflyveleder Larsen og Flyveleder Aarelsen. Efter Krigen hentedes mange Styrmande til Statens Flyveledelse, og nu er en ny Kreds af Unge under Uddannelse. Manden i Taarnet spinder ikke Guld paa sit Arbejde. Lønningerne ligger fra 8—13,000 Kr. fra yngste til ældste Flyveleder, derfor er Afgangsniveauet højt og ofte stort. En Del af Flyveledelsens Folk er gaaet ind i Trafikflyvningen, andre er søgt til Luftvaabnet eller er gaaet efter helt andre Chancer. Det er et krævende Job, ikke blot manuelt, men ogsaa med Hensyn til Karakteregenskaber og Moral.

Manden i Taarnet sidder med et betydeligt Ansvar, naar han leder Strømmen af Maskinerne til og fra Kastrups Startbaner. Hvis han svigter, menneskeligt, som i den Teknik, han skal operere med, staar Menneskeliv og Værdier paa Spil. En Flyveleder bliver, som en Pilot, faktisk aldrig færdig med sin Uddannelse. Der er ustandselig noget nyt, som skal læres, og han maa jævnligt paa »Skolebænken« som Led i den løbende Træning. Hans Arbejdsdag er 7 Timer. Han skal kunne Sprog. Engelsk er Luftens Hovedsprog; dertil kommer Verdensluftfartens specielle Kaldesprog, som netop er ved at blive fornyet. Han skal vide alt om de internationale Forskrifter, som er bestemmende for Lufttrafikens Ryk-tæ, og han skal ikke mindst have en hurtig Reaktionssevne og Sans for at kunne handle med Konduite, men

Potese uden Ganer

så beholder De Deres naturlige smag.

Gå altid til den erfarne IMMEDIAT PROTESE, d. v. s. tænder lige efter udtrækningen. DE-WO luksus prote-se, som er patentanmeldt. DE-WO mærket garanterer for kvalite-ten. Brochurer tils. Konto oprettes.

MARTINUS SCHMIDT
Mariendalsvej 12 C - FAsan 880

han maa ikke være overfølsom! Det er med andre Ord Mænd af en be-stemt Kvalitet, der bemander Taar-net i Lufttårnet. Han udfører sit Arbejde i intimt Samarbejde med Lufthavnens egen Vejrtjeneste og Radioledelse, og han spiller paa et Instrument, som baade er mangle-tonet og sensibelt.

I Taarnet

Kontroltaarnet sidder midt paa Lufttårnsbygningen i Kastrup. Glas-udbygningen stikker frem og op over selve Havnebygningens Konturer. Til højre sidder Centralflyveledelsens Stab, som fører Bevægelseskontrol med Luftfartøjer inden for Køben-havns Kontrolomraade, dækkende Danmark med omliggende Færvande. Vejrtjeneste og Radiotjeneste har deres Lokaler i umiddelbar Nærhed. I Taarnet sidder til daglig to vagt-havende Flyveledere med hver sin Mikrofon, de sidder lige ud mod de store Glasrunder med Udsigt over hele Havneomraadet, men ikke bagud. Den ene dirigerer Trafikken i Luft-havnens Nærhed, Starter og Landin-ger. Den anden varetager Indflyv-ningen, som omfatter en Kontrolzone med en Radius paa 25 Kilometer om Lufttårnet. Bag de to Flyveledere sidder to Flyveleder-Assistenten, som bistaar dem med Ekspeditionerne og passer Rørposten og Panelet med Vindstyrke og Vindretningsmaalere og Knapper til Lufttårnets Lys-Millioner langs Startbanen og ved Havneafgrænsningen.

Klar til Landing

Gennem smaa Højtalere melder de til- og fraflyvende Maskiner sig i Taarnet. For det uvante Øre lyder det grødet, men Flyvelederne siger, at det er bare en Vane. Her er en Maskine fra Nordamerika. Den melder sig til Indflyvning med sit Kalde-signal i Verdensluftfartsorganisati-onen ICAO's nye Flyvesprog. Det kan være: »Hello, hello, Whisky — Hotel,

Glat Fløj

i brun, rust, højrd, skarla-gen, vinrd, bladgrøn, fla-skegrøn, skovridgrøn og sort. 70 cm bred.

1600

Jernbane-Fløj

i mørkebrun, mellebrun, beige, flaskegrøn, foraars-grøn, musegraa, blaagraa, bordeaux, højrd og konge-blaa. 70 cm br. Kr. 16,00 og 1500

Postordre ekspederes omg.

Kjøletøjhuset
C. 12,652
Vesterbrogade 48
(Vesterbros Torv)

ORIGINALE
NORSKE
ANORAKKER

Delta, calling Kastrup tower Saa svarer Flyvelederen. »Kastrup tower, Whisky, Hotel, Delta — roger, Your position«. Det vil sige, at Taar-net meddeler Luftkaptajnen, at man har modtaget hans Melding, »roger« betyder »i Orden«, og Flyvelederen beder om Maskinens Position. Er det nu daarlige Vejr, faar Maskinen Besked om at indtage sin Plads i »Køen« af Maskiner, der venter paa Lan-dingsinstruktioner. De ventende Maski-ner sendes i store Sløjfer ud over

SPRING-MADRASSER

med Forbrugerrådets Kvalitetskon-trol, der garanterer Dem den rig-tige Kval. fra inderst til 13800 yderst, f.Eks. 80x180, Kr.

Krøldsmadrasser

dobb. afsyede i prima ansvarvet Bolster og velstøttet med den lækre, bløde Krøld, 85 x 190 6900

Soveposer

den rigtige svære grønne Khaki i amerikansk Militærfacøn med Fod-stykke, Hovedpudd og lang Lynlaas og med den lækre bløde Lama-Krøld. Voksen Str. 5950

Helduns-Dyner

Kanalsyet i fineste coul. engelske Cambric, med udsøgte lækre Ande-dun. Størrelse 135 x 190 8900

Sofapuder

elegante i smukke blomstrede Cre-tonner. Syet af Rester. 7,85 — 5,85 485

Silkeduge

damaskvævede i de originale gule, grønne og blaa Porcelænsfarver. Forskellige Størrelser. Kr. 37,50, 31,85 2485

Kastrup Tæppe

med Skønhedsfejl 260 x 350, 548,00. 39500

Præstegaardstæpper

smukke, sribede, til at vende 180 x 280 6900
270 x 350 11900

Helulidne Vendetæpper

de meget smukke helulid-ne, dobbeltvævede 180 x 280 11900
270 x 350 22800

Eng. Axminstertæpper

brugt til Demonstration. Forskellige Str. baade i persiske og mod. Mønstr., 885,-, 775,- 65800
Ligeledes helulidne Velour Tæpper fra Kr. 37500

Divantæpper

i skønne Brocadesmønstr., 275 cm lange m. Frynser, ubety-delig Skønhedsfejl 2985

Provinsordrer ekspederes omgaaende.

VAPU

VESTERBROS MAGASIN
Vesterbrog. 67 VEst 3 og 4
323 — 385

DKW

Berlingske Tidende

2-12-51