

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.

Et Besøg hos de danske Flyvekadetter i Arizona

Fra vor udsendte Medarbejder
WILLIAMS AIR FORCE BASE,
ARIZONA

— Kan man køre en Barnevogn, kan man ogsaa flyve en Jet-Maskine, siger en af de 23 danske Flyvekadetter, der om kort Tid afslutter deres Kursus i Jet-Flyvning paa Amerikas største militære Jet-Skole — Williams Air Force i Arizona.

Hans Udtalelse er maaske lidt overdreven. Men Officererne paa Williams siger, det er en Kendsgerning, at det danske Kadethold har udvist en usædvanlig Evne til at lære Jet-Flyvning. Med en enkelt Undtagelse har Holdet hidtil bestaaet alle Prøverne baade teoretiske og praktiske. Det ene Tilfælde, hvor en Kadet maatte opgave Studierne, skyldtes en Synstjil, som ikke konstateredes, før han skulde begynde praktisk Flyvning. De andre udenlandske Holdes Tabeprocent ligger langt højere. Det norske Hold bestod oprindeligt af 53 Kadetter, hvoraf 9 ikke har været i Stand til at fuldende deres Kursus.

De danske Kadetter har undergaaet en forbausende Udvikling siden deres Ankomst til Amerika for snart et Aar siden. Dengang var de grønne og usikre. Et Aars Træning i det amerikanske Luftvaaben har sat sit Præg paa hver eneste af dem. De har faaet Selvtillid og Ansvarsfølelse — to vigtige Forudsætninger for at opnaa Succes som Jet-Pilot.

Som en Gruppe har de været gode Repræsentanter for deres Fædreland og har i høj Grad hævdet Danmarks Navn i Konkurrencen med de øvrige Nationer, der deltager i Jet-Træningen paa Williams.

Den Omstændighed, at Skolens Program saa vidt muligt søger at sammenblende og integrere de udenlandske Studenter, har ikke svækket Danskernes Nationalitetsfølelse. Tværtimod, man kan fra deres Indstilling skønne, at Opholdet ude blandt fremmede blot har skærpet deres Følelse for Hjemlandet og indbyrdes knyttet dem tættere sammen. Man faar ogsaa Indtryk af, at der hersker et udmærket fælles Kammeratskab mellem dem.

Ogsaa uden for Skolen har de danske Kadetter tiltrukket sig Opmærksomhed. I nogle Hundrede Miles Omkreds lever en Del danske Emigrantfarmere. Grundet paa de lange Distancer er de som Regel afskaaret fra dagligt Samvær. Da det rygtedes, at der var et dansk Kadethold paa Williams, opblussede Fædrelandskærligheden pludseligt i nogle af disse Mennesker. I den nærliggende By Chandler arrangerede de en større Fest til Ære for Kadetterne, hvor de med Stolthed til Venner og Bekendte forestillede deres Landsmænd som et Eksempel paa Nutidens danske Ungdom.

Anledningen til Besøget paa Williams var de norske Gutters Afslutningsøvelser. Det danske Holdes Afslutningsdag bliver den 9. Februar. Ceremonierne og Arrangementet er omtrent det samme, hver Gang et udenlandsk Hold slutter.

Rejsen fra Washington blev arrangeret gennem Indbydelse fra det amerikanske Luftvaaben. Selskabet bestod af den norske Ambassadør i Washington Wilhelm de Morgenstjerne, den norske Flaadeadmiral Jacobsen, Repræsentanter for Pentagon, det amerikanske Udenrigsministerium og udenlandske Journalister. En 4-Motors militær Transportmaskine C-54 blev stillet til Selskabets Raadighed. Chefen for Luftvaabnets Publicity Bureau John Adams forestod Arrangementerne og var personlig med paa Turen.

Williams-Basen

Efter 11 Timers uafbrudt Flyvning naaede vi Williams-Basen, der tog sig ud som en lille Jet-Oase midt i Sandørkenen. Den første Velkomsthilsen kom fra en Sværm Jet-Jagere, der susede omkring vor Maskine som brummende Bier. Ved Landing blev Selskabet officielt modtaget af



Danske Jetpiloter under Uddannelse i U. S. A. ses her paa Udflugt pr. Jeep. Fra venstre Kurt Abildskov, Mogens Lund, Peter Chr. Borgnas, Egon Hansen, Ib C. W. Christensen, Arne M. Thomsen og Willy O. Vejvad.

Chefen for Flyveskolen Oberst James Mayden og hans Stabschef Oberst Charles Sonnkalb og Løjtnant J. Jennings.

Williams Air Force Base ligger ca. 450 Meter over Vandfladen omgivet af tætte Bjergkammer dybt inde i Arizonas evige Ørken. Stedet blev valgt paa Grund af de ideale Vejr- og Terræforhold. Terrænet er fladt og beskyttet mod Vinden af de høje Bjergkæder. Der er meget lidt Nedbør, og Solen skinner Aaret rundt. Williams er en af Amerikas mangfoldige militære Flyvepladser, der hastigt blev bygget under Krigen. I Modsætning til mange af disse, der blev nedlagt ved Krigens Slutning, har Williams bestandigt været brugt som militær Flyveskole. I Begyndelsen var det Træningssted for almindelige Piloter, men efter Korea-Krigens Udbrud, er man helt gaaet over til Jet-Pilot Træning.

Henved 500 Kadetter er i Træning paa een Gang Aaret rundt. Foruden Danskere, Nordmænd og Amerikanere — disse sidstnævnte i langt det største Antal — saa er der Fransk-mænd, Hollændere, Belgiere og Grækere. Hver sjette Uge udgaar et nyt Hold Jet-Piloter fra Skolen, som bliver erstattet med andre, som har gennemgaaet seks Maaneders Forhaands-Træning paa Goodfellow Air Base i Texas.

Naar Kadetterne har faaet deres »Vinger« og er færdige paa Williams, skal de uddannes videre paa Skydeskoler. For de danske Kadetters Vedkommende haaber de alle paa at kunne fortsætte deres Uddannelse paa Skydeskolerne hjemme i Danmark, som de mener staar paa Højde med de amerikanske.

Det kræver et Personale paa 4000 Mand at holde Flyveskolen paa Williams gaaende. Mange Menige og Officerer har deres faste Bopæl paa Basen, der efterhaanden er vokset op til en hel lille selvstændig By. Store Dele af Basen bestaar af Beboelseshuse — nydelige smaa Træhytter omgivet af Græsplæner, Palmetræer, Kæmpekaktus og Rhododendronbuske. Alt inden for Basen henhører

under Militæret, og med Undtagelse af en Kolonialvareforretning er der ingen private Forretningsforetagender.

»Vingerne«

Afslutningsøvelserne begyndte paa Flyvepladsen Klokken ni Morgen med en Galla-Parade, som overværedes af alle Basens civile og militære Indbyggere. Paa en ophøjet Tribune sad de officielle norske Repræsentanter sammen med Flyveskolens øverste Ledelse. Efter Paraden fulgte en Jet-Opvisning med 24 Jagere af T-33 Typen, og Udendørs-Ceremonierne sluttedes med en Akrobatopvisning af Amerikas fire bedst kendte Jet-Flyvere — alle Veteraner fra Verdenskrigen — som er Instruktører paa Skolen.

De norske Kadetter fik overrakt deres »Vinger« under en længere Ceremoni i Basens Forsamlingsaal.

Mindre end 24 Timer efter vor Ankomst forlader vi igen Williams Air Base for at flyve tilbage over Kontinentet. Kaptajn Sanford flyver en lille Omvej for i Fugleperspektiv at vise os Amerikas største Naturvidunder The Grand Canyon of Arizona. De tusindaarige geologiske Formationer med de dybe lodrette Kløfter og Colorado Flodens mudrede Vand i Bunden bereder et fantastisk, uforglemmeligt Syn.

Den synkende Sol, der allerede er ved at forsvinde som en Ildkugle bag Horisonten, kaster et blodrødt Skær over den blaa Dis, der hænger over Bjergsiderne. I samme Øjeblik Solen forsvinder, lægger Tusmørket sig tungt over Bjergterrænet. Kun Sierra Nevadas sneklædte Bjergtinder mod Vest hæver sig majestætisk i skarpe Konturer op mod Himlen, medens Solens sidste Straaler faar dem til at ligne glødende Istapper.

Man forlader Jet-Besøget i Arizona med Fornemmelsen af, at Ens Verden er blevet forvandlet paa 24 Timer. I Stedet for paa Hjemvejen at sidde og spille Bridge i en »forældet« C-54 Militærtransport burde man sidde i en Jet-Maskine og spille Canasta.

ALLEN JENSEN.

Berlingske Tidende

2-1-52

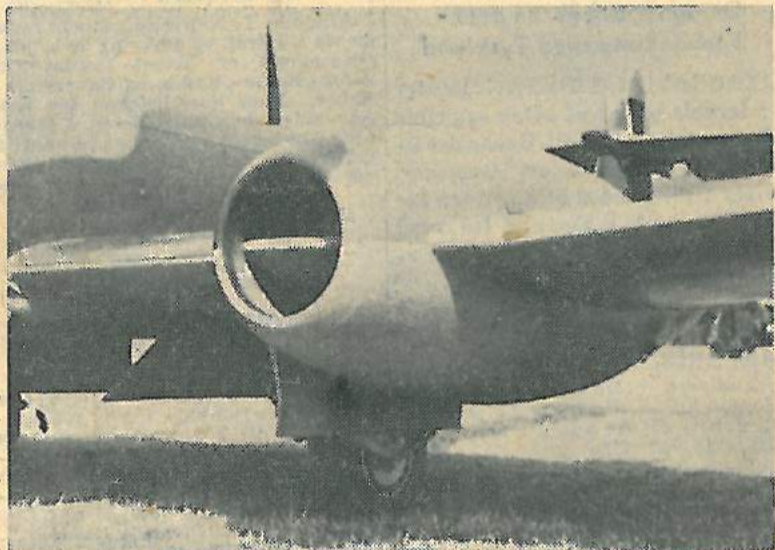
Flyvermath suget ind i en Jetmotor

Lægerne regner med at kunne redde hans Liv trods 6-7 Minutters Ophold i den brølende Motor

Flyvermathen stak Haanden frem for at mærke Luftstrømmen og forsvandt for Øjnene af to Kammerater

HERNING, TIRSDAG. R.B.

En brølende Jetjager slutte i Gaar paa Karup Flyvestation en af de Mænd, der skulde prøve dens Kræfter. Det var den 22-aarige Flyvermath B. Nielsen, Søn af Mekaniker N. E. Nielsen, Bomsluttervej 6. Kammeraterne kalder ham i Dag Karups heldigste Mand, efter at Lægerne har udtalt, at hans Liv nu synes reddet. Nogle Gange er Flyvere blevet suget ind i en Jetmotor, men kun en Gang tidligere er Manden sluppet levende fra det.



En Gloster Meteor af samme Type som den ovenfor omtalte.

En Eskadrille Gloster Meteor-Jagere skulde prøves i Gaar Eftermiddags. Oversergent Leth havde sat sig op i en af dem og startet Motorerne, mens hans Hjælpere, tre Flyvermather stod ved den venstre Ving. Oversergenten speedede Motorer-



Flyvermath B. Nielsen.

ne op til 12.000 Omdrejninger, og et brølende Stormsus fejede hen over Startbanen. Da var det Flyvermath Nielsen stak den ene Haand frem for at mærke Luftstrømmen.

Pludselig var han væk, og hans to Kammerater maatte gaa tættere til Motoren, inden de opdagede, hvad der var sket. Men da saa de det ogsaa tydeligt nok. Begge Niensens Ben stak ud af Motoren. Saa kraftig havde Indsugningen været, at Luftstrømmens Greb i Niensens Haand havde løftet ham og trukket ham med Hovedet forrest ind gennem Motorens tragtformede Munding.

Oversergenten kunde fra sin Plads i Cockpit'et ikke observere Ulykken, men han mærkede et Stød i Motoren og lukkede omgaaende for Gassen. Det varede noget, inden Motoren standsede, og først efter 6-7 Minutters Ophold inde i den snævre Tragt blev Nielsen befriet. Kammeraterne trak ham ud ved Benene. Han havde selvfølgelig mistet Vejret og kunde intet sige. Uniformstrøjen var flaaet af, og hans Ansigt var blaasort.

Tilsyneladende var Nielsen uskadt, men paa Infirmeriet konstaterede Lægen indre Kvæstelser, og han blev bragt til Central-sygehuset i Herning. Her blev

han i Dag opereret, og Lægerne mener, han kommer sig. Milten var bristet og maatte fjernes, og han maatte have flere Blodtransfusioner, da næsten Halvdelen af hans Blod var blevet suget op i Bughulen. Desuden var et Par Ribben brækket mod Motortragtens Sider.

Flyvermath Nielsen har været meget heldig. Kun een før ham har oplevet det samme og er sluppet levende fra det. Det var en Engländer, som før et Par Uger siden blev suget ud af sine Gummistøvler op i Jetmotoren. Almindeligvis medfører det Døden at blive slugt af en Jetmotor, idet Indvoldene brister under det voldsomme Luftpres.

Overtraadt Reglementet

»Berlingske Tidende« talte i Aftes med Adjudanten paa Karup Flyveplads, der sagde, at Flyvermathen efter Operationen om Eftermiddagen havde det godt. Han fik en Blodtransfusion ved 16-Tiden, og Lægerne regner med, at han vil overleve det fantastiske Uheld.

— Er det tilladt at staa paa det Sted, hvor Flyvermathen stod, da han blev suget op?

— Det er det ikke. Der er ikke Tvivl om, at han har overtraadt Reglerne. Instruksen om at holde sig bag Motorerne bliver Gang paa Gang indprentet, og der er store Skilte paa Flyvepladsen i gult og rødt, som advarer mod at opholde sig foran Vingene.

— Hvor lang Tid tog det, før man fik Nielsen befriet?

— Ja, det tog jo nogle Minutter, og det har selvfølgelig forværret hans Tilstand. Det er ikke muligt at stoppe en Jetmotor som en Benzinmotor. Det tager et Stykke Tid, før den kommer ned paa lave Omdrejninger, selv om Gassen bliver taget af.

Da Motoren var kommet ned paa det halve Omdrejningstal, ca. 6000, forsøgte man at trække Mathen ud ved Benene, men det lykkedes ikke. Suget var stadig for kraftigt. Først da Motoren var ved at gaa helt istaa, lykkedes det at faa ham ud.

— Han var ikke bevidstløs?

— Han var helt blaa i Hovedet og kunde ikke tale, men tilsyneladende var han ikke kommet noget til. Han blev dog indlagt paa Sygehuset i

Herning til Observation, og i Dag blev man klar over, at han havde sprængt Milten og faaet en indre Blødning. Nu haaber vi, han klarer den. Han har faaet sin Stemme igen efter Operationen. Lægerne er Optimister.

Jet-Ekspert om Uheldet

Da Uheldet skete, gik Motoren med 12.000 Omdrejninger. Havde den været oppe paa fuld Hastighed, vilde Omdrejningstallet have været 14.000.

— Hvis Mathen var blevet suget op paa dette Tidspunkt, var han næppe sluppet saa heldigt, sagde i Aftes en af Luftvaabnets Jet-Ekspert, Afdelingsingeniør Orm Hansen.

— Har man tidligere haft Uheld herhjemme?

— Vi har været meget forsigtige, men det er sket flere Gange i England, USA og Sverige, at en Mand er blevet dræbt ved Indsugningen. Man kommer ikke i Berøring med Motorens ædlere Dele, men der er en utrolig Kraft i Luftstrømmen i Gloucester Motorene.

Det er sket, at der er blevet suget Uniformshuer og selv kraftige Skrue-nøgler ind i Motorerne. Derfor er der normalt et Gitter foran Motoren, naar man afprøver den, uden at Maskinen skal umiddelbart i Luften. I dette Tilfælde var der ikke noget Gitter for, og Maskinen har vel skullet flyve lige efter.

— Ved man noget om Aarsagen til Uheldet?

— Det vil vel blive opklaret under den Undersøgelse, der skal indledes. Det kan godt tænkes, at Mathen har troet, det var den anden Motor, der blev varmet op. De startedes hver for sig, og Lyden kan have narret ham.

Nius.

Berlingske Tidende

9-1-52

Verdens bedste

Flyvevaabnet giver nu Adgang for alle unge Mænd mellem 18-22 Aar til naar som helst at søge ind som Jet-Elever

Hver uddannet Flyver koster den danske Stat 200,000 Kroner!

Chefen for Flyveskolen, Oberstløjtnant T. A. Poulsen, der lige er vendt hjem fra et Besøg hos de danske Jet-Kadetter, der er til Uddannelse i Amerika, gav i Gaar den bemærkelsesværdige Meddelelse, at Flyvevaabnet fra i Dag har aabent saa at sige Døgnet rundt for den Ungdom, der vil søge ind til Flyveskolen for at blive Jet-Piloter.

Vi skal bruge 100 Mand 4 Gange om Aaret, sagde Oberstløjtnant Poulsen, og hvis Ungdommen ved, hvad der kræves, og hvad der opnaas ved at blive Jet-Flyver, vil det næppe blive svært at faa dette betydelige Antal af Danmarks bedste mandlige Ungdom i Tale.

Vi staar jo over for at skulle uvide det danske Flyvevaaben ganske betydeligt, derfor er det paakrævet at saa mange som muligt melder sig som Ansøgere. Det er ikke Supermænd, vi skal bruge, blot ganske almindelige unge Mennesker, der har deres fulde Førlighed, som har deres Syn i perfekt Orden og ikke er farveblinde. Efter Udvælgelsen og de forskellige Prøver, som betinger Antagelsen, sendes de unge Elever, som skal være i Alderen fra 18 til 22 Aar, først til den forberedende Flyveruddannelse paa Skolen i Avnø og derefter til Uddannelse i Amerika. Det tager 22 Maanedes Tid at blive færdiguddannet. For matematiske Studerende er der en særlig Fordel, de vil efter 4½ Aar kunne blive Linieofficerer i Flyvevaabnet med en god Løn.



Oberstløjtnant T. A. Poulsen

God Løn for unge Folk

— Hvad er en god Løn?

— 1400—1500 Kroner om Maaneden i Begyndelsen. Men lad mig lige, mens vi er ved Pengene, sige, at Eleverne straks efter deres Antagelse faar 4½ Krone om Dagen og alt frit. Efter 12 Maanedes Uddannelse bliver de Sergenter og faar 750 Kroner om Maaneden plus alt frit. Endvidere faar de Flyvertillæg og vil altsaa i 19-Aars Alderen kunne tjene over 1000 Kroner om Maaneden og altsaa alt frit.

— Mange af de Unge, som holder sig tilbage, siger: Ja, men hvad naar de fem Aar er gaaet, og man ikke bliver i Flyvevaabnet?

— Der er fire Muligheder: For det første den at blive fast Officer, dernæst at blive antaget paa Kontrakt og med tilsluttende Præmiering, endvidere er der jo den Chance, at Jet-Piloter i ret stort Tal vil kunne overgaa til Civilflyvning, og endelig er der jo den fjerde Mulighed, den civile Fremtid. De fleste af de unge Jet-Flyvere vil kunne lægge op i de fem Aar, de er i Tjenesten, og have skabt sig en Startkapital, og dertil kommer saa, at hvis de endelig gaar ud i det private Liv, vil en Baggrund som den Uddannelse, en Jet-Pilot har faaet,

jo være et absolut Aktiv, deres Videnskab, deres Evner til at omgaas andre og deres Koncentrations- og Reaktionssevne er jo blot nogle faa af de menneskelige Egenskaber, som udvikles særligt under den Uddannelse, de faar.

200,000 Kr. pr. Mand

— Hvad koster en Jet-Pilots Uddannelse?

— Jeg tør næsten ikke sige det, men fra den Dag, en ung Elev ansættes, og til han er Flyveofficer, har hans Uddannelse kostet den danske Stat 200,000 Kroner.

Der skal en god og grundig Uddannelse til, det skal være Mennesker, man kan stole paa og betro et Ansvar. Husk paa, at hvert enkelt af de Vaaben, denne Ungdom faar Ansvaret for, en Jet-Jager, koster omkring en Million Kroner. Der kræves

naturligvis en særlig Baggrund for at faa saadanne Værdier betroet. Det er ikke mange Enkeltpersoner i Verden, der faar overladt et saadant Ansvar.

— Hvad mener De med, at Flyvevaabnet har aabent Dag og Nat for Ansøgere?

— At enhver, naar som helst, for Eksempel naar han til Morgen læser Avisen, kan rekvirere Ansøgnings-skemaer. Ventetiden vil blive fra 4 Dage til 4 Maanedes, før Indkaldelsen til Prøverne sker. Vi skal bruge 100 Mand 4 Gange aarligt. I Øjeblikket har vi det fjerde Hold i Træning i Amerika, og i Aar skal vi have 3 Gange 100 Mand i Træning paa Avnø.

— Er der ikke en Risiko ved den forcerede Uddannelse?

— Uddannelsen er uhyre grundig, og lad mig sparke under Bordet, vi har foreløbig været forskaanet for alvorligere Uheld. Jeg mener ikke, at der er større Risiko ved en Jet-Pilots Tilværelse end ved saa meget andet.

Jeg skal nemlig sige Dem, at vort første Jet-Kadet Hold er blevet Nr. 1 blandt samtlige Nationer i Arizona. Det er et fint og homogent Hold unge Flyvere, vi har sendt derover. De kommer hjem om kort Tid for at fortsætte Uddannelsen paa Karup.

Jeg havde en anden glædelig Oplevelse, det var, at en ung dansk Radar-Ekspert, Løjtnant Lund, blev Nr. 1 i den internationale Konkurrence i sin Træningslejr, hvor 9 unge Amerikanere faldt igennem under Prøver-

ne. Jeg fik paa Amerikarejsen Bevis for, at den Ungdom, som voksede ud af Krigen herhjemme, har Kvalitet i sig. Det giver Livssyn for Tiden fremover og Optimisme omkring de Opgaver, vi staar over for at skulle løse.

pw.



Poul Andersen



Kaj Henning Pedersen



Kurt Abildskov Charlottenlund



Erik M. Anderson, Glostrup

Sølv-Vingen til danske Jet-Piloter i U. S. A.

Det første Hold Jet-Kadetter er blevet udlært og modtager i Morgen deres Udnævnelse

Ved en Højtidelighed i Morgen paa Williams Air Force Base ved Chandler i Arizona modtager det første Hold danske Jet-Kadetter deres Sølv-Vinge efter endt Uddannelse i Amerika. De danske Jet-Piloter faar baa- de det danske Luftvaabens og det amerikanske Luftvaabens Vinger og Diplomer.

Flyveskolens Chef, Oberst Poulsen, som fornylig var i Amerika og besøgte Uddannelseslejrene, udtalte til „Berlingske Tidende“ sin Glæde over at have modtaget Meddelelsen om, at det første danske Hold Jet-Kadetter havde bestaaet de forskellige Prøver

bedst af samtlige Hold. 6 allierede Nationer har Jet-Kadetter, som i Morgen faar deres Vinger, det er foruden de danske, Hollands, Belgiens, Frankrigs, Norges og et amerikansk Hold, der har været under Fællestæning. Naar de danske Kadetter efter Udnævnelsen i Morgen har deltaget i de efterfølgende Festligheder, blandt andet det traditionelle Flyverbal i Country Club i Phoenix i Arizona, gør de klar til Hjemrejsen. Om kort Tid kommer de til Danmark og fortsætter saa deres Uddannelse i Karup.

Efter Planerne vil Generalmajor George H. Olmsted, som er Chef for „Office of Military Assistance“ i Forsvarsministeriet i Washington, deltage i Afslutningsfestlighederne paa Williams Air Force Base, ogsaa den danske Luftattaché ved Washington-ambassaden, Oberstløjtnant Poul Ziegler, og Major A. Hovgaard, som er dansk Forbindelsesofficer fra Forskolen paa Goodfellow Air Base i Texas, ventes at overvære Vinge-Uddelingen til de første danske Jet-Piloter, som er blevet uddannet i Amerika.

pw

Berl. Tidende
16-1-52

Berl. Tidende
8-2-52



Løjtnant Jørgensen.

Militær-Maskine knust i Mose - to dræbt

Skolemaskine fra Værløse styrtet ned ved Ganløse fra 1000 Meters Højde under Kunstflyvning

Pilotens sidste dramatiske Melding i Radioen: »Min Maskine gaar i Spinn«

To Mennesker blev dræbt, da en af Luftvaabnets Skolemaskiner i Gaar styrtede ned under Kunstflyvning Nord for Værløse Flyvestation. Maskinen styrtede ned i et Mosehul, og de to ombordværende, den 22-aarige Løjtnant af Reserven Jørgen Fabian Jørgensen og den 23-aarige Oversergent G. Spanggaard Pedersen, var dræbt paa Stedet.

Aarsagen til Ulykken var ikke klarlagt i Aftes af den Havarikommission, der er nedsat. Maskinen gik i Spinn i 1000 Meters Højde. Piloten fik givet en Radiomelding herom til Flyvekontrollen i Værløse. Det var det sidste, man hørte fra ham. Faa Sekunder senere blev Maskinen knust mod Mosehullet.

Hele Formiddagen havde man benyttet det klare Frostvejr til Skoleflyvning paa Flyvestationen i Værløse. De to unge Flyvere havde været paa Vingerne i nogen Tid i deres Harvard-Maskine, da Ulykken skete ved 11-Tiden.

Et af Øjenvidnerne til Nedstyrtningen er Fru Gartner Knudsen,

Ganløse, der var i Gang med Formiddagsrengøringen i Hjemmet. Hun hørte Motorstøj, men det er Beboerne paa Egnen vant til.

— Da Maskinen var tæt hen over Huset, fortæller Fru Knudsen, sagde jeg til mig selv: »Bare den dog ikke styrter ned«. I samme Øjeblik hørte jeg nogle voldsomme Brag. Jeg saa ud ad Vinduet, at Maskinen var faldet ned i Mosen. De første Mennesker var kommet til, men der var ikke noget at gøre.

Flyvekontrollen i Værløse havde indtil det sidste været i Radioforbindelse med Løjtnant Jørgensen. Han befandt sig i 1000 Meters Højde 4-5 Kilometer fra Flyvepladsen, da man modtog den alarmerende Melding:

— Min Maskine er gaet i Spinn...

Saa blev alt stille. Faa Sekunder senere gik Katastrofealarmen. Redningskøretøjerne holder under Skoleøvelser altid klar med Motoren gaende. De naaede frem til Ulykkestedet ved Ore Mose i Løbet af en Snes Minutter.

Den ødelagte Maskine var ikke kommet i Brand, men den var sunket ned i Mosedyndet, saa kun Halepartiet ragede op. Det var klart for de mange Tilskuere, at hvis Flyverne ikke var blevet dræbt ved Sammenstødet, maatte de være druknet.

Saa snart Redningsmandskabet fra Værløse-Lejren var ankommet, svømmede en Soldat i det iskolde Vand ud til Maskinen. Han var dog ikke i Stand til at trænge ind til de omkomne Flyvere. Der gik næsten en Time, før man kunde faa Maskinen trukket saa meget op, at det ene af Ligene kunde bjærges. Den anden af de omkomne sad fastklemt i Maskinen, og ham lykkedes det først at faa fri noget senere.

Kunstflyvningen er et Led i Flyvernes Uddannelse, og der synes ikke at være Tale om, at der har været foretaget hasarderede eller unødven-

dig dristige Manøvrer under Øvelsen i Gaar. Stationens Chef, Oberstløjtnant Michael Hansen overværede den første Del af Flyvningen. Han siger:

— Jeg stod netop og glædede mig over det smukke Syn mod den klare Himmel. Det var nydelig Flyvning. Løjtnant Jørgensen havde pæn Højde, og han fløj fint og behersket. Der var ingen Risikomomenter af nogen Art. Selve Ulykken saa jeg ikke. Da var jeg gaaet ind. Løjtnant Jørgensen var en dygtig Flyver og et prægtigt Menneske.

Umiddelbart efter Ulykken blev der nedsat en Havarikommission. Den kom til at bestaa af Flyveinspektør, Oberst E. Rasmussen, Afdelingsingeniør E. Hesselberg samt Kaptajn Kollehaug. Der forelaa ikke i Aftes noget om Aarsagen til Nedstyrtningen. Naar en Maskine gaar i Spinn, skyldes det næsten altid Hastighedstab, men hvorfor Harvard-Planet mistede Hastigheden, ved man endnu ikke. Maskinen tilhørte Eskadrille 722.

De to dræbte

Løjtnant Jørgen Fabian Jørgensen, Overgaden oven Vandet 84, København, var gift. Han var en rutineret Flyver med en samlet Flyvetid paa over 400 Timer. Han var Sekondløjtnant fra 1949. Samme Aar kom han ind paa Flyveskolen. Tidligere havde han gjort Tjeneste i Karup, bl. a. paa Jetjagerne. Siden Oktober var han stationeret i Værløse.

Oversergent G. Spanggaard Pedersen, Middagshøjvej 15, Viborg, var ugift. Han blev Math 1949 og blev i September 1951 udnævnt til Oversergent. Han var specialuddannet som Motormekaniker og havde bl. a. gjort Tjeneste i Grønland et Aars Tid. Nyt-aarsaavet var Spanggaard Pedersen blevet forlovet med en ung Københavnerinde.

Nius.



Oversergent Pedersen.



Resterne af Harvard-Maskinen, efter at Militæret havde trukket den op af Mosehullet.

De danske Flyvere i Soldalen

Hos de unge Jet-Flyvere, som i Dag faar deres Vinge efter et Skoleaar i Arizona

Af TAGE TAANING

Det var en fin Flok Ungdom, det danske Flyvevaaben i Fjor sendte paa Jet-Skolen i Arizona, nærmere bestemt: Williams Air Force Base, en hvidgul Barakby med Dadelpalmer, Grapefrugt-Buske og mandshøje Kakus midt i Arizonas Ørken. Og de unge Flyvere har høvedet danske Farver paa smukkeste Maade. I Dag faar de deres Vinge, det synlige Tegn paa, at de er Jet-Piloter, og de faar baade det danske og det amerikanske Bevis.

Jeg besøgte dem for faa Uger siden, og Fornøjelsen var vist mest paa min Side, da de unge Flyvere var saa travlt optaget, at den fremmede Mands Ankomst nærmest betragtedes som utidig Afbrydelse i deres daglige Jag med Jagerne. Bevares, de var flinke og høflige, og man kunde uden Forbehold glæde sig over at kalde dem Landsmænd.

— Hvordan gaar det hjemme? Vi længes efter at komme hjem. Vi har lært en Bunke og har haft en interessant Tid, men amerikaniserede er vi ikke blevet, vær vis paa det.

Dette er nogenlunde Summen af deres samlede Udbrud ved vort Møde.

Og saa skulde jeg høre lidt nærmere om deres Udbytte af Opholdet. Sammenfattet kan det gøres op saaledes:

— Nu har vi Fornemmelsen af, at vi er blevet Flyvere. Der er ingen Tvivl om, at den teoretiske Undervisning hjemme i Danmark staar betydeligt over den, der gives her. Men i det praktiske kan vi jo slet ikke være med hjemme. Amerikanerne har en vidunderlig Maade at tilrettelægge den praktiske Øvelse paa. Man faar virkelig en effektiv Lærdom. Ja, man kan faktisk ikke undgaa at lære Faget perfekt, hvis man vil.

Williams A. F. B. ligger i The Valley of the Sun, omgivet af en Ørken, langs hvis Rande Klippebjergene blaaner. Soldalen bærer ikke sit Navn forgæves; der er Solskin fra Morgen til Aften paa Aarets 360 Dage. Den aarlige Gennemsnitsnedbør er 20 mm. Ørkenen omkring den store Flyvelejr kan ikke befærdes til Fods. Klapperslanger, Skorpioner, Vildsvin og mange andre sjældne Dyr gør Fodture over Ørkengræsset temmelig usunde. Ved Solnedgangstide kommer Klapperslangerne ind paa Flyvebasens Cementbaner for at gasse sig i Solfaldets sidste Straaler. Kaniner med lange Æselører flygter ind mellem de høje Salvieplanter. Okkergult, violet, rødt og blaat er Landskabets Farver.

U. S. A.s yngste Stat, Arizona, er paa Grund af sit Klima velegnet for Flyvebaser. Og der ligger en hel

kanerne nærer betydelige Illusioner om, hvorledes de kan smelte Nationer sammen. Men i dette Tilfælde i hvert Fald forekom Sammensmeltningen mig stadig at være en lyserød Teori. Under Træningen var der øjensynlig udmærket Kammeratskab, men naar Tjenesten var forbi, isolerede Nationerne sig øjeblikkelig.

— Hvis der skal være Tale om, at Nationerne forenes her, kan det vist nærmest udtrykkes saadan, at Europæerne bankes sammen, sagde en af de danske Elever.

Navnlig har det knebet for de unge Danske at forstaa den amerikanske Form for Kammeratskab. Hjemme fra er de vant til Sammenhold paa en helt anden Maade. I Danmark kunde det næppe tænkes, at et Hold Elever frivilligt udleverede en Kammerat

ledning, hvorpaa Danskerne øjeblikkelig rejste sig alle som een og forlod Spisesalen, fulgt af Nordmændene. Og da det gik op for Franskmandene, hvad der var i Vejen, gjorde de Skandinaverne Følgeskab. Stor Forundring greb Amerikanerne. Der blev kaldt til Parade, og Officeren gjorde en Undskyldning, hvormed Sagen bilagdes. Men det var sikkert aldeles uforstaaeligt for Amerikanerne, at Episoden kunde give Anledning til fælles Optraeden.

I det store og hele er der dog næppe Tvivl om, at de unge Danske har haft en dejlig Tid, og de har lært det, de kom for at lære. Der er heller ingen Tvivl om, at de følte stor Taknemlighed over for den Generøsitet, der vist dem fra amerikansk Side. Vi andre kan uden Forbehold sammenstemme heri.

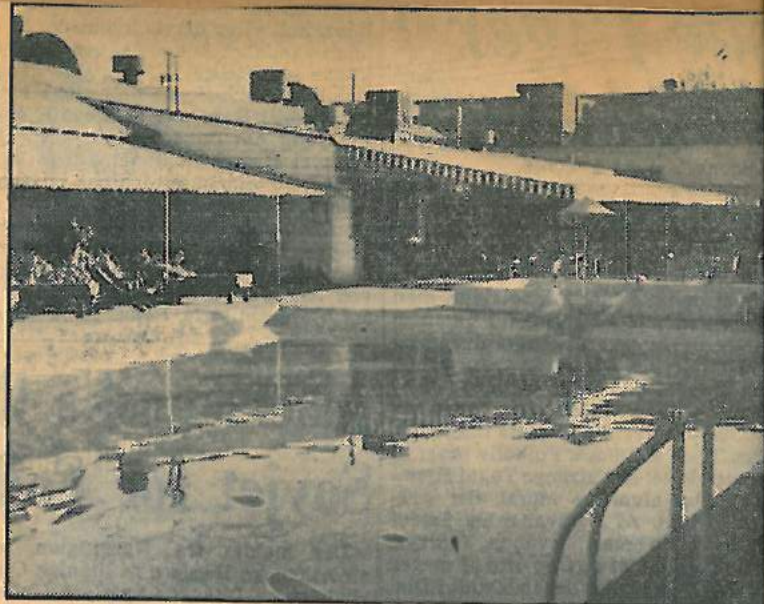
Det danske Hold bestaar af atten Søkadetter og fem unge Officerer af Hæren. De har klaret sig godt, og vi har kun Grund til at være stolte af dem.



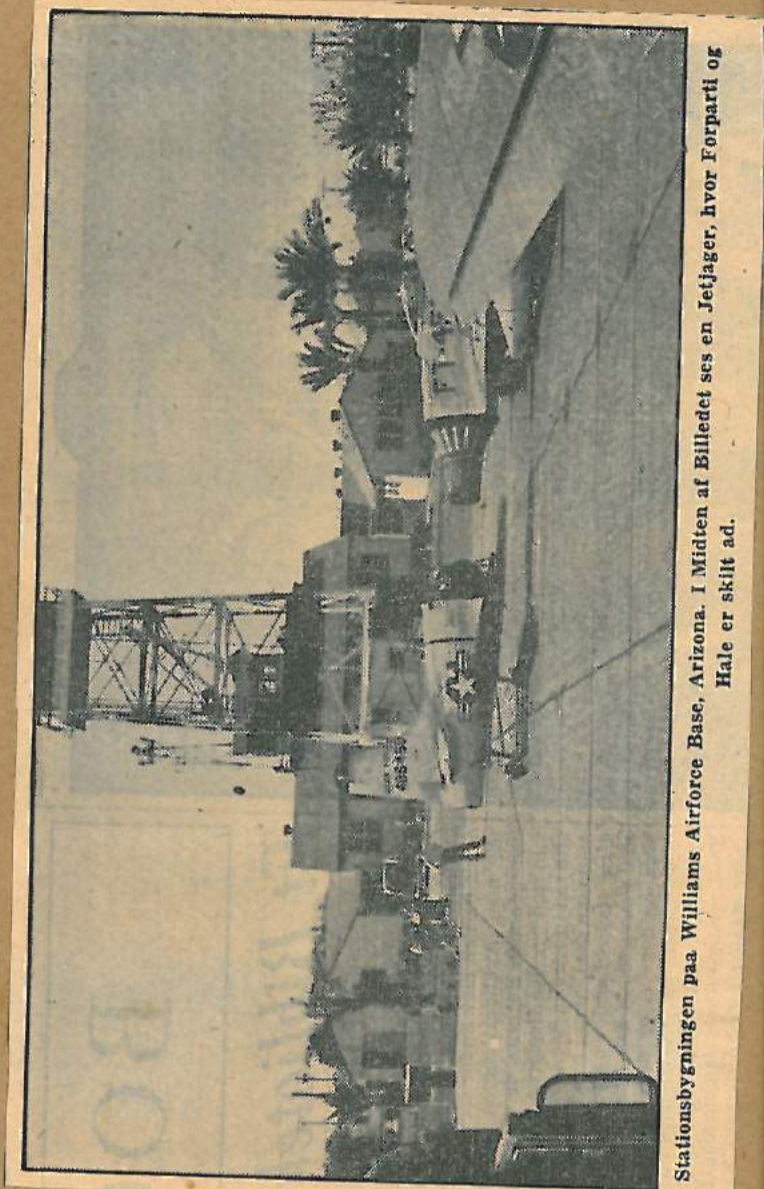
Fra venstre Finn Døstrup, Langaa, Egon Hansen, Nakskov, Arne M. Thomsen, Haderslev, Donald Thestrup, Kibæk, og Helge H. Nygaard, Holstebro, foran deres Kvarter i Williams Airforce-Basen i Arizona. (December 1951.)

til de Overordnede. Denne Form for Sammenhold forstaa Amerikanerne ikke. De er saa meget Individualister, at naar det ikke drejer sig om deres egen Person, og de maaske tilmed kan faa en tynd Glorie om Panden ved at udlevere en Synder, saa gør de det. I hvert Fald fik man dette Indtryk paa Flyveskolen.

En lille Episode illustrerer Forholdet bedre: En af de danske Elever havde en Dag forset sig med en Bagatel, og da Synderen under Middagspisningen blev efterlyst, var der ingen, som svarede. En amerikansk Officer forløb sig med Skældsord over for de danske Elever i den An-



Officers-Klubbens Gaard med Swimmingpool i Williams Airforce Base, Arizona.



Stationsbygningen paa Williams Airforce Base, Arizona. I Midten af Billedet ses en Jetjager, hvor Forparti og Hale er skilt ad.

Borlingske Aften 9/2 1952

Krans af Baser omkring Hovedstationen, Phoenix. Williams er den største af disse Flyvebaser, og 80 pct. af Jagerflyverne i Korea er udgaaet herfra. Nu og da kommer et Hold af dem hjem fra Østen, medbringende Erfaringer, som deres Efterfølgere i Skolemaskinerne nyder godt af.

Undervisningen paa Jet-Skolen er nogenlunde ligelig fordelt mellem Flyveplads og Klasseværelse. Og Eleverne flyver meget. De suser rundt i Luften mange Timer daglig. En Jet-Elev i Williams bruger mere Benzol paa et Kursus, end hele det danske Flyvevaaben kan tillade sig at bruge paa et Aar. Saa man tror dem paa deres Ord, naar de hævder, at nu er dette Synspunkt, naar man ser deres sviende Flugt og de gysende Styr, de kaster sig ud i. Normalt kan Saadet i en Jet-Maskine automatisk skydes ud af Maskinen, hvis denne svigter, og Flyveren faar paa den Maade sin Chance for at bruge Faldskærmen. Men i Skolemaskinerne findes en saadan Mekanisme ikke. Eleven maa stole paa sin Dygtighed og sin gode Stjerne. Og paa Williams A. F. B. har ingen Elev mistet Livet i det forløbne Aar.

— Der er saa fredeligt i en Jetjager, siger en af de danske Kadetter. Man hører ikke andet, end den lette Susen af Luftmodstanden. Og saa kan enhver Idiot manøvrere den! Som sagt: De unge er jo . . . Lyden lader de bag sig.

Det er i øvrigt en haard Skole med streng Disciplin. I den første Tid var Eleverne endog under Kommando, naar de spiste. Og der blev lagt nøje Mærke til deres Manerer. Dem, som glemte at lægge Kniv og Gaffel fra sig, medens han tyggede en Mundfuld, fik Restriction, som det hedder. Anmærkning. Regnskabet blev senere gjort op og honoreret med ekstra Tjeneste eller Tab af Orlov.

Fra Lærernes Side bliver der lagt stor Vægt paa at fremelske Lederskab og godt Kammeratskab mellem Nationerne. Der har i det sidste Aar i Williams A. F. B. foruden Danske været Nordmænd (i alt 60), Hollændere, Belgiere, Franskmand og naturligvis mange Amerikanere. Amerikanske Officerer fortalte mig, at de nationale Skel var som blæst bort. Naar Eleverne havde fri, smeltede Nationerne sammen.

Kendsgerningerne viste dog noget andet. De danske og norske kom godt ud af det med hinanden — og de danske og Hollænderne kunde ogsaa gaa i Spand uden for Tjenesten. Men dermed var det vist ogsaa sket. Ameri-

Der ser kan bes den Det Ka vis skil Det væ tigt kø Tin san om spil et v dor ned for fjer Gan gan jeg og et Leg ikk B Ber me Jet Cig ud løft øjn m al vi fo el

n Jet-Pilots Følelser

er ikke Had, det er mit Job og min Pligt, som stemmer mine Tanker i Luftkampen, siger Major James Jabara, Korea-Krigens Jet-Berømt

g kan aldrig blive et Haandværk, der er intet, vi sker mere end en fredelig Tilværelse

J, det er bestemt ikke Had. Ikke Plads til den Slags Følelser. Jet-Pilots Sind under en Luftkamp er Jobbet og Pligten, der er mine Tanker. Jeg følger mit Land har givet mig. I og for sig en upersonlig bortsat fra, at man naturligvis paa sig selv og sin Maen det er vel ret naturligt. Den eneste Koncentration af Luftkamp med vor Tids hurtigere. Jeg er saa træt og udmattet en Luftkamp paa en halv dag, at jeg daarlige kan hænge sig selv Dagen efter er jeg saa udmattet Muskler, som om jeg har været i en Fodboldkamp. Engang efter en Luftkamp i »Korea-Korridor« vi fra 11.000 Meters Højde trættede, alt imens vi udflyvning for at undgå de amerikanske Maskiners Kugler. Et Par gange jeg ud-, besvimelede kort, jeg var saa søm bag, at jeg kunde gaa to Dage efter, sæt Hovedpine havde jeg dage efter. Nej, det er ikke angst.

Med Angsten, er der heller ikke angst for den? Krigens amerikanske Jet-Pilot, den 28-aarige Major James Jabara, som har fortalt om sine følelser, tager den store om han har tygget halvt op. Utroligt flotte Tandstæ, han sorte Øjenbryn, og Stenkulsliver runde: Angsten? Jo, selvfølgelig er angst. Den, der siger, at han har været bange, lyver. Men ikke Tid til at være bange bagefter. Men saa kan det komme temmelig ubehageligt r gaar Tankerne saa hen? r til Konen, som venter sig



Major James Jabara — han tænder sit andet Kanonslag

igen, til Sønnen paa tre Aar, til min Datler paa 15 Maaneder. Vi har jo allesammen en Verden. Saa er det, man siger til sig selv, hvorfor kan der ikke være Fred paa Jord? Hvor-

for kan Menneskene ikke følge Jesu Ord: Fred paa Jord, Fred mellem Menneskene?

— Men De er jo skolet til Krig fra Drengesaarene saa at sige?

— Jeg har gjort, hvad jeg kunde for at lære mit Job saa godt som muligt, men Krig bliver aldrig et Haandværk. Der er intet, vi, der i Dag

kæmper i Korea, ønsker mere end en snarlig og varig Fred. Det er anden Gang, jeg har været i Krig. Først 108 Krigsflyvninger under Verdenskrig II og saa til Korea.

— Hvad er Forskellen paa Luftkrig i Dag og i den anden Verdenskrig?

— Der er stor Forskel ... Meget stor.

Major Jabara tænder sin halvtvggede Cigar igen. Et Par meget smaa Hænder med usædvanlig korte Negle danner Skærm om Tændstikken, mens han pulser løs. Vi sidder i Lufthavnen, og den lille Jet-Pilot er omringet af Fotografere og Pressefolk. I Baggrunden sidder hans Besætning fra den Transportmaskine, der bragte ham her til, og paa et Skrivebord i Nærheden Oberst Barney Oldfield fra Hovedkvarteret i Paris. Kapteinløjtn. Glarborg Petersen, Adjutant hos Generallojtnant Wiboltt, Presseattachéen ved den amerikanske Ambassade Brooks McCluskey og hans danske Medarbejder Peter Herschend. Jabara ser sig spørgende omkring, mens han lader den ene Haand glide op gennem det ganske korte, sorte Plyshaar.

— Forskellen kommer først og fremmest af de store Hastigheder. Vi flyver omkring Lydens Fart, og sommetider hurtigere end Lyden med vore Sabre F 86. Vi har faaet en helt ny Form for Luftkamp. Vi dækker et mægtigt Areal under vore Manøvrer i disse store Hastigheder. Det er svært at komme i Skydeposition, derfor er det ogsaa færre Maskiner, der skydes ned end under anden Verdenskrig med Propeller-Jagerne.

Saa er der een Ting til: Den individuelle Indsats er forsvundet. Der er ikke Plads for ham, der vil prøve en personlig Indsats. Den moderne Jet-Luftkamp kræver først og fremmest Disciplin og Sam-

menhold, vi er altid i Formation, mindst paa to Maskiner under Luftkampene. Den ene Maskine beskytter den, der er i Skydning. Man kan naturligvis risikere at tabe sin Vingekammerat under Kampen, men saa fortsætter man ikke. Jeg mener, man indleder ikke et nyt Angreb, men søger tilbage, fordi uden Beskyttelse er man svært udsat.

— Men selve Flyvningen og Paavirkningerne?

— Jeg sidder i et saakaldt G-Suit, det vil sige en Trykdragt, som er vandholdig og elektrisk, den modvirker Tyngdekraftspaavirkningerne. Jeg har en Gang været ude for en Paavirkning af 11 G, det er ikke behageligt at faa Tyngdekraften paa sig med 11 Gange Styrken. Man har det ikke rart bagefter.

— Hvor foregaar Jet-Kampene?

— De begynder som Regel i 10—12 Kilometers Højde for at man kan faa Hastighed under Dykkene, 80 pCt. af Kampene begynder oppe i de store Højder, hvor Kuldegraderne ligger omkring 50—80

De russiske Jet?

— Er FN-Luftvaabnet de russiskbyggede MIG underlegent?

— I Tal ja, som Regel op til 4—1, rent talmæssigt siges vi at være bagud 6—1, men vi klarer os som Regel i Forholdstallet 3—1. MIG-Jageren er god i Højderne, men den kan kun flyve ialt 30—45 Minutter, saa skal den ned igen. Vore Sabre kan gaa et Par Timer, hvis vi bruger Reservetankene i Vingespidsene, MIG'en er beregnet som Bombe-Angriber, derfor holder de sig lige omkring det vi kalder »MIG-Korridoren«, de gaar sjældent mere end et 100 Kilometer fra deres Lufthavne. Vi maa flyve 30—40 Minutter, før vi naaer frem til dem. Somme Tider flyver vi frem og tilbage langs »MIG-Korridoren« og ser os gale paa hinanden, og jeg skal love, at man kan blive gal i Hovedet, naar man ser dem ligge der paa den rigtige Side Yalu-Floden og ikke vil indlade sig i Kamp. Vi kan ikke gaa over efter dem der. Men hvis de saa kommer frem, er man varmet op til

at tage imod dem. Sommetider gaar man saa tæt som 50 Fod fra deres Hale for at faa sikket Skudhold....

— Hvis nu en angrebte Dem, om De ved, hvorfor De kæmper i Korea?

— Saa kan jeg love, at jeg ikke mangler Svar. Vor Opgave er at standse Kommunismen der, og det haaber jeg vil lykkes. Jeg vil gerne tilbage til Korea igen, men faar ikke Lov foreløbig, jeg skal være Instruktør.

— Hvorfor vil De gerne tilbage?

— Fordi der et Job, som skal gøres

— Har De Indtryk af, at det mere er et amerikansk Opgør med Kommunismen end et FN-Anliggende?

— Naar man har været sammen med Folk fra syv Nationer og følt Sammenholdet, tvivler man ikke et Sekund paa, at det er De forenede Nationer, der staar Vagt for Demokratiets Idealer i Korea

— Korea omtales ofte som en Prøveplads for nye Maskintyper og Vaaben?

— Det er først og fremmest Kampomraadet, hvor Kommunismen skal standses, Afprøvningen af de nye Vaaben er kun en naturlig Udvikling.

— Prøver Kommunisterne ogsaa nye Vaaben?

— Jeg har ikke set nyere Typen end MIG 15. Der gaar Rygter om andre Modeller, men jeg har ikke set dem, heller ikke russisk byggede Bombemaskiner. De eneste »Bombemaskiner«, vore Tropper har set, er nogle ældgamle Typer fra 1918—19,

og fra dem blev der kastet granater og hjemmegjorte ned mod Landstyrkerne.

— Har De set russiske Piloter?

— Aldrig, der er heller aldrig



FERSK RØGET LAKS
pr. 50 gr 9,95 pr 1/2 kg 1.38

Den store Forretning med det store

SLAGTERIERNES CENTRUM

Højbro Plads 13
Amagerbrogade 30
Falkonerallé 80
N. Frihavnsgade 30
Østerbrogade 224
Værnedomsvej 14
Ulrikkenborg Plads, Lyng

Berlingske Tidende
21-2-52

Jet-Kadetter til USA

I Eftermiddag afrejser et Hold paa 44 danske Jet-Kadetter til USA med SAS fra Københavns Lufthavn. Der er i Øjeblikket tre Hold danske Flyvere i Træning i det amerikanske Flyvevaaben, de 64 heraf har formentlig afsluttet deres Eksamen med denne Maanedes Udgang.

Lørdag vender 29 danske Flyveelever via Paris hjem fra et halvt Aars Kursus i Amerika. I Ugen efter kan der ventes et mindre Antal Flyveelever hjem. En Snese af Flyvevaabnets Mænd sendes i øvrigt i nær Fremtid til den amerikanske Instruktionslejr ved Sola i Norge, hvor de skal gennemgaa forskellige Kursus.

Første Jet-Sending

En amerikansk Victory-Baad bringer paa Fredag den første Jet-Sending til København. Det drejer sig om 8—10 Maskiner, som tages i Land paa Prøvestenen og derefter bringes til Klargøring paa SAS-Værftet i Kastrup. Thunder-Jet-Jagerne leveres af Amerika til det danske, det norske, hollandske og belgiske Flyvevaaben via Værftet i Kastrup.

Det første Hold Jet-Piloter, som er uddannet i Amerika, i alt 23 Mand, der i Gaar vendte hjem med »Stavangerfjord« sammen med 13 Radar-Mather, som har været paa 13 Maaneders Kursus i USA, blev modtaget af Chefen for Flyveskolen, Oberstløjtnant T. A. Poulsen. Holdet, som har været et Aar om at erhverve »Vingerne« i Amerika, faar nu 14 Dages Ferie, derefter begynder de paa Karup med et tre Maaneders Fortsættelseskursus. De amerikauddannede Jet-Piloter har trænet i »Shooting Star« og skal nu omskoles til Meteor- og Thunderjet-Jagere. De unge Jet-Piloter, hvoraf de ældste er 23 Aar, faar nu 1200 Kr. om Maaneden plus Tillæg. Tre danske Flyverhold er nu til Uddannelse i USA, og 64 Mand er ved at være klar til Afrejse fra Flyvestationen paa Aunø. De sendes til USA om et Par Maaneder.



Blandt Jet-Piloterne, der i Gaar vendte hjem fra USA med »Stavangerfjord«, var Kaj Henning Petersen fra Kalundborg, som to Dage efter sin Ankomst til Lufthavnen Williams i Arizona traf Miss Betty Campbell — det blev Kærlighed ved første Øjekast, og den 19. Februar blev de gift.

Berlingske Tidende
2-3-52.

Jet-Parade »somewhere« paa Amager

SAS-Værftet klargør nu de første Jet-Jagere, som er udrustet til Tankning i Luften

»I en eller anden Hangar et eller andet Sted paa Amager er man nu begyndt at klargøre et ukendt Antal Jet-Jagere til forskellige europæiske Luftvaaben.« Saaledes maatte Indledningen til denne Skildring af Klargøringen af Thunder-Jet-Jagere paa SAS-Værftet lyde, hvis Flyvevaabnets Forsigtigheds-Parole ved Fremvisningen i Gaar skulde følges konsekvent.

Nu er der bare det, at Tusinder af Københavnerne har set Jet-Jagere blive trukket af Traktorer til Lufthavnen i fuldt Dagslys, og i Tusindvis staar ved Lufthavnens Tilskuerpladser og ser Jet-Paraden bag Indhegningen, og endelig er der det, at alle Enkeltheder i Tekst og Billeder om selve Thunder-Jet-

Jageren F-84 G fra Republic-Fabrikkerne ved New York kan læses bl. a. i Jane's All The Worlds Aircraft.

Noget helt andet er naturligvis, at der under de herskende Forhold træffes fornødne Sikkerhedsforanstaltninger omkring selve Arbejdets Udførelse, men det var mere end det, der prægede Oberstløjtnant Wibolits og Kaptajn løjtnant Hjulgaards Fremvisning af Jet-Paraden »et eller andet Sted« paa Amager i Gaar. Der var Hys-Hys og Ush-Ush over det hele. Saa hvorfor overhovedet vise Arbejdet frem for Offentlighedens Repræsentanter?

Gæsterne blev i øvrigt fulgt af bevæbnet Mandskab med glubske Vagthunde. Man maatte se, men ikke fotografere alt. En Fotograf fik en Plade konfiskeret, fordi han kom for nær en af Thunder-Jet'erne. Der var hverken noget særlig spændende eller sindsoprivende interessant ved at se et Par Jet-Jagere faa en beskyttende Plastichud trukket af og faa Landingshjulene rensat for Tjærefedt, heller ikke ved at se Jet-Motorerne blive efterset eller høre dem blive afprøvet.

Arbejdet udføres af SAS-Arbejdere under Ledelse af Ingeniør Frode Høghøj. Det kan være, at Klargøringen af Maskinerne, som tager 3-4 Dage for hver enkel, kan blive noget af en Forretning for SAS-Værftet, som jo nyder international Anerkendelse og Respekt for Omhu og Dygtighed.

Efterhaanden som Jagerne bliver færdige, skal de prøveflyves i Karstrup og saa afleveres til de enkelte Flyvevaaben, som har faaet dem tilforskrevet fra Amerika som Led i Atlantpagtsamarbejdet. Den talmæssige Side af Sagen vil naturligt henhøre under Begrebet den militære Hemmelighed.

Men selve Maskinen som Type fortalte Kaptajn løjtnant Hjulgaard om i korte Træk, de intimere Enkeltheder kan i øvrigt slaas op i den anerkendte Fagpresse.

Thunder-Jet-Jageren F-84 G har en Allison J. 35 Jet-Motor, som kan udskiftes paa 50 Minutter. F-84 G er den 6. Model af Republic-Fabrikkerens Thunder-Jet-Jagere, og det er den første Standard-Jet-Jager, som er udrustet til Tankning i Luften. Den har sine Brændstoftanke i Vingerne og har desuden Vingespids-Tanke. Cockpittet er tryktæt, Piloten har ogsaa Mulighed for at skyde sig fri af Maskinen ved Hjælp af Katapultsæde med automatisk Faldskærm. Thunder-Jet'en er udrustet med 6 Maskingeværer af Kaliber 12,7 mm, fire i Næsen og to i Vingerne. Den er beregnet til at kunne medføre Raketvaaben eller Bomber eller en Kombination op til 2045 Kilo. Jagerens Vægt er fuldt lastet 8172 Kilo. Dens Maksimum-Hastighed ved Jorden er over 960 Kilometer i Timen. Den kan operere i indtil 13.725 Meters Højde. Med fire udvendige Benzintanke er Maskinens største Flyvestrækning 1600 Kilometer.

SAS begyndte paa Klargøringen i Onsdags, og der fortsættes nu i stigende Tempo. Langt den overvejende Del af Jagere, som bliver rensat og afprøvet, er Thunder-Jet, men der er ogsaa enkelte to Personers Trænings-Jetjagere fra Lockheed af Typen Shooting Star imellem, og den første er ankommet.

SAS har antaget ekstra Mandskab til denne Specialopgave. pw.

Berlingske Tidende
22-3-52.

Det er knap til at tro!

Direktør, Oberstløjtnant Knud Lybye, som paa Tirsdag har været i dansk Luftfartsledelse i et kvart Aarhundrede, fortæller om dansk Flyvnings Udvikling og om Flyver-Romantikens og Luftfartseventyrets Svanesang

Der findes Mænd, hvis Skabertrang og Arbejdsdynamik præger deres Væsen i den Grad, at Samværet med dem fremkalder samme urolige Kriblen som et Zigøjnerorkester. Og saa findes der den ligevægtige, dvælende Ledertype, som først og fremmest avler Tillid og skaber menneskelig Sympati omkring sig, der er kun meget lille Plads for Chance-spillet i deres Tilværelse, til Gengæld hygger man sig i deres Selskab.

Direktøren for Holdingkompagniet »Det danske Luftfartselskab«, Oberstløjtnant Knud Lybye, som paa Tirsdag fejrer sit 25 Aars Jubilæum i dansk Luftfarts Ledelse, hører til denne sidste Type. Han er stor og tung, dvælende i baade Tanke og Bevægelser; man skal være heldig for at se den Mand revet med af travl Rastløshed. Han har altid givet sig Tid til at tænke sig om og til at tale med dem, der havde noget paa Hjerte. Derfor staar han omgivet af en ganske særegen Atmosfære blandt alle den nordiske Luftfarts ledende Folk.

Det vil ikke blot være Det danske Luftfartselskabs Ledelse, der hylder den af Storme og Rystelser tilsyneladende urokkelige, utroligt velfabulancerede Mand. Man holder af ham længe nede i Luftfartens Medarbejderstab.

Tre tilbage...

Vi sidder og taler om de mærkelige Veje, der ofte fører til en Livsindsats. Knud Lybye kommer fra Frederiksværk, han er i Begyndelsen af 50'erne. Da han havde faaet sin Skoleuddannelse, kom han i Told-

væsenet, blev saa Løjtnant i Artilleriet, vendte tilbage til Toldvæsenet, og en skønne Dag i 1925, mens han sad som Tolder i Korsør, søgte han ind ved Flyvevaabnet. De var 9 i den Gruppe, fire faldt fra, to er døde, H. P. S. Hansen, der styrtede ned med Natpostmaskinen i Hannover i Begyndelsen af Trediverne, og Korporal Rask, som styrtede ned i Lundtofte. De er altsaa tre tilbage af 1925-Holdet.

Nedslaaende Start

Knud Lybye tænder endnu en Cigaret, Røgen udgletter hans Træk.

— Hvad førte Dem ind i dansk Lufttrafik?

— Jeg var vendt tilbage til Toldvæsenet efter min Flyveruddannelse og fik saa at vide, at Det Danske Luftfartselskab søgte en Stations- og Trafikchef. Jeg var ikke altfor sikker paa den civile Flyvnings Fremtid dengang, saa jeg spurgte Oberst Koch, Flyvertroppernes Chef, hvad han mente, og hans Ord var afgørende for mig. Den 1. April 1927 tiltraadte jeg som Direktør, Civilingeniør K. Krebs' nærmeste Medarbejder. Hvor er det egentlig underligt at blade et kvart Aarhundrede baglæns. Det er knap til at tro, hvad der er sket i den Tid ... dengang i 1927 fløj vi kun om Sommeren fra April til Oktober ... det begyndte for Resten rigtig ubehageligt. Den Dag, jeg tiltraadte, noddandede Sønderjyden Johansen med vor franske Jabiru-Maskine ved Karise; han var startet fra Hamborg og fløj Maskinen tør for Benzin. Ingen Mennesker kom noget til, men der blev Retssag paa Historien senere. Sæsonen sluttede endnu mere trist. Trafikflyveren Helmer Søgaard forulykkede en Sep-

temberdag med en Fokker F III i Kastrup. Passagererne kom alle ud i Sikkerhed, men Søgaard blev saa alvorlig forbrændt, at han døde nogle Dage senere.

Havnefogeden gav Vejrmeldingen

— Hvordan var Trafikflyvning for 25 Aar siden?

— Vejrtjenesten var en Opringning til Havnefogeden i Rødby og til en Landmand i Staunstrup mellem Køge og Vordingborg, hans Gaard laa nemlig højest paa Ruten til Hamborg! Maskinerne fløj først ned til Køge, saa holdt de Landevejen til Vordingborg og begyndte saa at tage Højden for at klare den 18 Kilometer Vandstrækning til Tyskland. Vi anlagde Nødladingsstation med Redningsmotorbaad ved Rødby ... og tænk engang paa, at i Dag har vi et Par Maskiner i Døgnet over Atlanten, og ingen tænker paa det mere ... der er en hel Del af Flyvnings Perspektiv i denne Sammenligning. Dengang havde vi hverken Radio eller Blindflyvningsinstrumenter, vi fløj paa Jordkendingen ...

— Og Passagererne betragtedes som Vovehalse?

— Det var jo noget stort at have været paa international Flyverute i Tyverne ... Passagererne var saa sjældne, at hvis vi havde en Forsinkel, og dem var der mange af, satte vi en Piccolo til at passe en Passager, for at han ikke skulde blive lokket fra os med en Fribillet fra en af vore Konkurrenter, som saa haabede paa at faa ham som Kunde næste Gang.

— Hvornaar satte den store Udvikling ind?

— I Trediverne. Vi begyndte paa Helaarsflyvningerne i 1929 og paa Natpostflyvninger i 31, vi fik Marconi-Radio, men det var sjældent, at man kunde høre noget rigtigt paa dem. Men vi havde en lille god Flyverstab, jeg mindes Personligheder som Harald Hansen, Svend Steinbeck, H. P. S. Hansen og Flyvemekaniker Asmussen, som forøvrigt er den, der har været længst i dansk Luftfart. Harald Hansen var en gubenaadet Pilot, han havde det i Fingrene. Han var en af dansk Flyvnings Eventyrskikkelser, en Sagnfigur, hvis Minde vil leve længere end de flestes. Han var et herligt Menneske, en straalende Fortæller og et utroligt Energifænomen.

— Er det ikke lidt vemodigt at tænke paa, at et kvart Aarhundrede ligger bagud?

— Nej, jeg hverken føler mig eller er særlig gammel. Jeg bilder mig ind, at jeg har Chancerne for at se og opleve endnu større Udvikling, end den, vi staar midt i ... vi, der har levet med i Udviklingen, har faaet Glæder, som vi nødigt vilde være uden ...

Da Atlantrafikken fødtes

— Hvem er vi?

— Den lille Kreds, der var i Luftfarten for 25 Aar siden, vi var ikke stort andet end en Familie. Vi var vel 25-30 i DDL, dengang Lindberg fløj over Atlanten og Holger Højriis forberedte sin Flyvning fra Amerika til Danmark ... jeg tror i og for sig ikke, at vi ventede den Udvikling, vi har været Øjenvidner til, i hvert Fald ikke saa hurtigt, som det er sket, men vi havde Flyvningsens umaadelige Fremtid i vore Tanker ... det fremgaar jo blandt andet af, at vi i 1936 begyndte at tumle med Spørgsmaalet om en dansk Atlantrafite paa Postbefordringsbasis.

Eventyrets og Romantikens Død

— Hvornaar døde Flyvningsens Romantik og Eventyr herhjemme?

— Jeg tror, Svanesangen lød, da Maskinerne fik de moderne Instrumenter og Radioudstyret, saa man kunde følge dem paa det meste af deres Færd. Det helt store Vendepunkt kom vel nok i 1937-38, da vi besluttede os til at købe »Condor«-Maskinerne, de store fire Motorers 26 Passagerers Maskiner, som faktisk var mange Aar forud for deres Tid. Vi besluttede os til at vælge den Maskintype, da den amerikanske Maskine, som allerede var udsat som Fornyer af DDL's Flaade, kom ud for alvorlige Uheld. Vi havde faaet bevilget Dollarbeløbet til Indkøbene. Men saa sprang vi fra og valgte »Condoren«, selv om den kun fandtes paa Tegnebrættet ...

— De har ellers ikke meget til Fælles med Chancespilleren?

— Det ligger heller ikke for mig, men vi havde fattet Tillid til den nye fire Motors Maskine. I Dag er jeg alligevel ikke bange for at indrømme, at der var en Maanedes Tid, hvor det



Direktør Knud Lybye

kneb for mig at sove, det var indtil vi var sikre paa, at Maskinen virkelig svarede til Forventningerne ... det gjorde den. Og mere til. Med »Condor«-Maskinerne genvandt DDL sin internationale Position. Vi kom forud for vore Konkurrenter en Tid.

Vi fløj 320 Kilometer i Timen, det var der ikke mange, der gjorde i 1937-38. Den Maskintype kostede en lille Million, i Dag koster en af de fire Motorers Maskiner 7-8 Mill.

Dengang var Flyvning Haandværk, i Dag er det Industri. Det var en Begivenhed, da vor Aktiekapital blev skrevet op fra 1 Mill. til 3 Mill.

Flyver-Atmosfæren

— Synes De i Dag, at De valgte rigtigt for 25 Aar siden?

— Da jeg gik ind i DDL? Ja, saa ganske givet. Jeg har ikke et Øjeblik fortrudt. Luftfarten har givet mig Arbejdsglæde og mere til, det at have været med i en stor og rig Udvikling, det at møde Mennesker over det meste af Verden har givet Tilværelsen Horisont ...

— Hvad regner De for Deres største Oplevelse?

— Den største personlige var vel nok den Dag, da man foretog sin første Soloflyvning ... det vil vist altid være den største Oplevelse i en Flyvers Liv ...

— Regner De Dem stadig for Flyver?

— Jeg har bevaret Flyverens Indstilling og Begejstring. Selvfølgelig at flyve bliver der ikke saa meget af mere, men maaske er der ved næste Indkaldelse i Flyvevaabnet trods alt endnu en Chance for at komme i Luften ...

Vi taler om den nye Tid, da Direktør Lybye i 1940 deltog i de indledende Washingtonforhandlinger om de skandinaviske Flyvninger til Amerika, og om, hvorledes han i 1945 blev sendt til Sverige og derfra til U.S.A. for at være med til Skabelsen af det nye IATA, Verdensluftfartens Organisation. Det var dengang Knud Lybye var i Californien hos Douglas i Forbindelse med Leveringen af DDL's første Skymasters. I 1946 blev han knyttet til SAS' oversøiske Division i Stockholm, og i 1951 overtog Knud Lybye igen Direktørposten i Morderselskabet DDL, den Post har han nu beklædt i 18 Aar.

I Dag om 25 Aar!

— Tør De vove at se 25 Aar frem — til 1977?

— Jeg er ikke meget for at spaa, men en Trafikprognose, som vi har udarbejdet, viser, at vort Passagerantal i 1960 skulde ligge omkring 800,000-1,000,000 i Kastrup ... jeg tror, at vi 25 Aar frem kan regne med en Luftfart, der har placeret sig som et lige saa naturligt Led i vort Transportvæsen som andre eksisterende Trafikmidler, jeg tror paa Billiggørelsen, som Turistklassen jo er det første Skridt til, jeg er overbevist om, at Luftfart ud i Fremtiden vil komme til at bære sig ... og jeg forudser en Trafikflyvning med hurtige Jet-Linere paa de store Ruter og store Helikoptere som naturlige Fartøjer for en indenrigsk Flyvning. Saa meget tør jeg drømme mig frem til, maaske nok fordi Drømmen er baseret paa Udviklingen, som nu er i fuld Gang. POVL WESTPHALL.

Berlingske Tidende

28-3-52.

Jet-jager styrtet ved Viborg - Kadet dræbt

Maskinen totalt ødelagt — Forvreden maskindel fandtes op til en kilometer fra krateret

Flyverkadet Leif Graugaard Jepsen, Karup, var for 14 dage siden vendt hjem fra uddannelse i USA

Viborg, mandag. Politiken privat.

Et frygteligt styrt med sit jet-fly dræbtes kort før middag den unge flyverkadet Leif Graugaard Jepsen. Et krater dannedes, hvor maskinen borede sig ned i jorden paa en mark uden for Viborg. Ekspertter har ikke tidligere set et fly blive ødelagt saa fuldstændigt. 800 meter fra nedstyrtningsstedet fandt man maskinens snude, paa det mellemliggende areal laa forvredne og splintrede maskindele.

Uhyggelig ødelæggelse

Falcks redningskorps fra Viborg fandt, bistaaet af militærpolitiet fra flyvestation Karup, liget af den unge flyverkadet, der som pilot var eneste mand i maskinen.

Ødelæggelsen var fuldstændig og uhyggelig og den nærliggende tætte bebyggelse mindede om hvad der saa forfærdeligt let kunne være sket, hvis maskinen ikke netop var faldet paa den eneste frie plet mark i stor omkres.

Kl. 11,14 observerede beboerne i Viborg, der ellers er godt kendt med jetjagernes svirren over byen, saa godt at man næppe mere bemærker det, at en maskine for hen over hus-

tagene med en høj, hvinende lyd og en snerren, der ikke almindeligvis følger jetjagernes flugt. Faa brøkdeler af et sekund havde man lejlighed til at iagttage, at en maskine fra stor højde styrtede næsten lodret mod jorden, for dog paa de sidste 100



Den dræbte flyverkadet Leif Graugaard Jepsen.

meter af sin bane at glide ind i en mindre stejl kurve. Et tordenlignende brag fulgte, en ildsøjle slog i vejret, og det stod klart for hundreder af mennesker at en flyvekatestrofe var indtraadt.

Maskindele en kilometer fra krateret

Nedstyrtningsstedet er beliggende paa en mark i udkanten af en gammel mose midt mellem de to jernbanedæmninger, der fra Viborg fører banerne mod Langaa og Faarup. Enkelte maskindele fandtes over en km fra det fire meter dybe krater paa Herning-banens skinnelageme. Rundt i den allernærmeste nærhed ligger tæt bebyggelse, og mange af beboerne her var de første øjenvidner til

katastrofen. Børn og kvinder strømmede til ulykkesstedet, og modtog de første frygtelige indtryk af ulykkens omfang. Men kort efter naaede et kommando fra garnisonen i Viborg, der var paa øvelse paa de militære skydebaner i nærheden, til, under ledelse af kaptajn C. O. Pedersen, og der blev straks foretaget en effektiv afspærring. Gaardejer Gunnar Mortensen, der ejer marken, hvor maskindele er spredt som af en hvirvelstorm, og fabrikant Gunnar Marthinsen, der tilkaldte Falck redningskorps og brandvæsen, var begge nære øjenvidner og kunne fortælle, at maskinens motorer i nedstyrtningsøjeblikket gik for fuldt pres, og at der slog en kraftig ildsøjle op fra maskinen, da den eksploderede.

Ikke eksploderet i luften

Ingen af disse vidner mener, at maskinen er eksploderet i luften, saadan som det er blevet nævnt af adskillige andre. Paa Faarup-banens høje dæmning laa den delvis udfoldede faldskærm, ca. 150 meter fra nedstyrtningsstedet. Den var øjensynlig sammen med flyverkadet Graugaard Jepsen slynget bort ved eksplosionen.

Da Politikens medarbejder stod paa jernbanedæmningen kom en grædende kvinde løbende hen mod ulykkesstedet. Hendes mand havde i morges bedt hende se efter sig ved 11-tiden, naar han i en jetjager ville vende et smut ind over byen. Nu bekræftede hun grædende resterne af den nedstyrtede maskine og faldskærmen, men turde ikke ringe til flyvestation Karup for at skaffe sig vished.

Kort efter ankom et kommando militærpoliti fra flyvestationen og kunne meddele, at hendes mand netop var landet i god behold. Han havde sammen med Leif Graugaard Jepsen været paa rutineflyvning over Viborg.

Flyverkadet Leif Graugaard Jepsen er søn af bagermester Graugaard Jepsen i Esbjerg. Han er født den 8. februar 1932, indtraadte i flyvevaabnet i sommeren 1950 og efter seks maaneders uddannelse i Avno rejste han tredje januar 1951 til videre uddannelse i Amerika, hvorfra han den 15. marts i aar vendte hjem og straks blev stationeret paa flyvestationen i Karup ved 763. jetjager-eskadrille.

Havari-Kommissionens Erklæring om Jet-Ulykken

Flyveren har været udsat for større Paavirkninger, end han har kunnet taale, og Maskinen har derefter ikke været under Kontrol

I Aftes forelaa fra Flyvevaabnets Havarikommission følgende Erklæring:

Som tidligere meddelt totalhavarede en Meteorjager den 31. Marts 1952 ved Viborg, hvorved Flyverkadet Leif Graugaard Jepsen, som var alene i Luftfartøjet, omkom.

Ved de af Flyvevaabnet foretagne Undersøgelser er der intet fremkommet, som ka nytte paa, at Fejl ved Materiellet har været Aarsag til eller medvirkende til Havariet.

Efter det foreliggende har Luftfartøjets Bevægelser under Flyvningens sidste Del kunnet rekonstrueres.

Det er herved godtgjort, at Luftfartøjet med stor Hastighed har foretaget et krapt Drej i ca. 600 Meters Højde. Under dette Drej maa det antages, at Føreren af Luftfartøjet er blevet udsat for større Accelerationspaavirkninger, end han har kunnet taale, saaledes at Luftfartøjet efter Drejet ikke har været under Kontrol.

Under Højdetab er Farten steget saa meget, at Luftfartøjet er kommet ind i det for den paagældende Luftfartøjstype gældende kritiske Hastighedsomraade, og naar dette indtræffer i en ringe Højde — som i dette Tilfælde — er det umuligt atter at faa Luftfartøjet under Kontrol, inden det rammer Jorden.

Berl. Tidende

9-4-52

Denne skæde er udsat for større Paavirkninger, end han har kunnet taale, og Maskinen har derefter ikke været under Kontrol

Piloten bevidstløs i Luften?

VIBORG: Luftvaabnets Havarikommission har afsluttet Undersøgelserne i Forbindelse med Jet-Ulykken ved Viborg, hvor Flyverkadet Leif Graugaard Jensen blev dræbt. Det er sandsynligt, at Resultatet af Undersøgelsen vil støtte Teorien om, at den unge Flyver har foretaget et for brat

Sving med sin Maskine og er blevet bevidstløs af den Paavirkning, han derved er blevet udsat for under den store Hastighed.

Foretages der en brat Retningsændring, forstærkes Tyngdekraft-Presset paa Piloten. Blodet presses fra Hovedet, og i nogle Sekunder kan der opstaa Bevidstløshed. Foregaar Flyvningen, som i dette Tilfælde i relativ lav Højde, kan Bevidstløsheden være katastrofal, idet Flyveren ikke kommer til sig selv tidnok til at kunne rette Maskinen op.

Det var første Gang, Graugaard Jensen solo fløj en Meteor-Jager. I U.S.A. havde han fortrinsvis fløjet Thunder-Jetjagere. Det kan tænkes, at han kan have undervurderet Meteor-Jagerens Ydeevne og sat den ind i en for stærk Drejning eller Dykning og derved har mistet Bevidstheden.

Berl. Tidende

8-5-52

Politiken

1-4-52.

Jetjager-Ulykkens Offer begravet i Esbjerg i Gaar

Smuk Højtidelighed med overvældende Deltagelse

Fra vor Korrespondent
ESBJERG, SØNDAG AFTEN
Den 20-aarige Flyverkadet, Leif Graugaard Jepsen, der i Mandags satte Livet til ved Jet-Ulykken i Viborg, begravdes i Dag fra Zions Kirke i Esbjerg. Det blev en af de største Begravelser, Esbjerg har set i mange Aar.

I Følget saas en Række af Graugaard Jepsens Officerer fra Karup, ligesom der var mødt Repræsentanter fra Hær og Flaade fra Esbjerg. Flyverkadetter stod Æresvagt ved Kisten, og Faner fra KFUM paraderede. Pastor Brask, Esbjerg, talte smukt over Afdøde, som han ud fra et nøje personligt Kendskab betegnede som en fin og nobel ung Mand med stor Kærlighed til Flyverlivet, der altid havde draget ham. Gennem hele sit Liv havde Graugaard Jepsen aldrig forsøgt at skaane sig selv, men havde altid været interesseret i at gøre noget for andre, og efter Oplysningerne fra Katastrofen ser det ud til, at andre Mennesker har været i hans sidste Tanker, da han dirigerede sin Maskine væk fra beboede Steder for ikke at forvoide Ulykke.

Der var sendt mange Kranse til den smukt pyntede Kirke, hvor Jepsen baade var døbt og konfirmeret. Blandt Kranserne var en Række, signeret fra Forsvarets forskellige Afdelinger.

Ved Graven talte Chefen for Eskadrille 723, Kaptajn Nissen, der bl. a. sagde, at Leif Graugaard Jepsen var en Mand, som vilde have haft rige Muligheder for at blive en fremragende Flyver og Officer, hvilket ikke mindst hans smukke Vidnesbyrd fra Uddannelsen i USA gav Udtryk for.

4-4-52

VIBORG: Havari-Kommissionen har i Gaar afsluttet sine Undersøgelser af Jetjager-Ulykken i Viborg forleden, og der kan ventes en Erklæring gaaende ud paa, at man ikke har kunnet fastslaa Aarsagen til Nedstyrtningen. Undersøgelsen paa Ulykkesstedet har været usædvanlig langvarig, fordi Maskinens Forlis er det mest totale, det danske Flyvevaaben hidtil har været ude for.

Et stort Antal Soldater har været beskæftiget med Gennemtrawling af Omraadet for at finde Vragrester, og saa langt borte som 800 Meter fra Marken har man fundet Dele af Maskinen. Der er adskillige uforstaaelige Omstændigheder ved Ulykken, og de sagkyndige har undret sig specielt over, at det ikke er lykkedes at finde den mindste Smule af det Plexiglas, der dannede Skærm over Piloten i Maskinen. Man ved fra tidligere, at Plexiglas, der sprænges, sønderrives i Skaar med ujævne og flossede Kanter i ret store Stykker, som det ikke plejer at være vanskeligt at finde, men af Plexiskærmen fra den forulykkede Meteorjager er der tilsyneladende intet tilbage. Heller ikke de Skinner, som Skærmen glider i, naar Piloten skubber den tilbage for at komme op fra sin Plads, har man kunnet finde, hvilket øger Mystikken i saa høj Grad, at Flyvevæsenet har bedt Folk paa Egnen om at være særlig opmærksom naar Foraarsarbejdet i Marker og Haver begynder, og underrette Politi eller Militær, hvis de skulde finde noget af Plexiskærmen. De sagkyndige lægger stor Vægt paa at faa saadanne Fund indberettet, da de kan være af afgørende Betydning for Jetflyvningserfaringerne.



Henrik Johansen

Jet-Jager nødlandet i Jylland

Ingen kom noget til, og Maskinen kun lettere beskadiget

I Gaar Formiddags ved 10,30-Tiden foretog Flyverkadet N. S. Andersen en Nødlanding ved Flyvestation Karup. Han havde været paa rutinemæssige Flyvninger, da han pludselig gik ned med sin Meteor Mark 4 Jet-Jager. Nødlandingen skete omkring 1 Kilometer Nordvest for Grove Kirke paa Barslundsgaards Mark lige uden for selve Flyvepladsens Omraade.

Nødlandingen indtraf umiddelbart efter en Start, tilsyneladende fordi en af Motorerne svigtede. Flyverkadet Andersen slap heldigt fra Nødlandingen. Han kom intet til, og Maskinen blev, saa vidt man har kunnet se, kun lettere beskadiget.

En Havarikommission er tilkaldt for at foretage en nærmere Undersøgelse af Omstændighederne ved Nødlandingen. Flyverkadet Andersen tilhører Holdet, der er blevet uddannet i Amerika. Han har tidligere haft een heldig Nødlanding. pw

Berlingske Tidende

18-4-52

Ny Overlæge

Dr. Henrik Johansen til Militærhospitalet

Dr. Henrik Johansen er udnævnt til Overlæge ved Københavns Militærhospitals Afdeling for Øresygdomme efter Dr. Jens Kragh, der trak sig tilbage sidste Efteraar.



Henrik Johansen

Som andre Chefstillinger i Lægers Verden var ogsaa denne stærkt eftertragtet. Saa ombejlet af Kvalificerede, at Administrationen tog rundelig Tid til sine Overvejelser og faktisk først i Gaar naaede frem til en Afgørelse. Henrik Johansen er 40 Aar og uddannet paa københavnske Øreklinikker. I de sidste to Aar har han været Overlæge, Dr. S. H. Myginds første Medarbejder paa Kommunehospitalet. Han er udnævnt til Overlæge paa Militærhospitalet fra 1. Februar, men maa nok vente med at flytte, indtil man har fundet en Eftermand for ham i Fari-magsgade. Es.

Sportsmand og Overlæge

Det er ikke alene en meget dygtig Læge, men ogsaa en rask Mand, der Torsdag Morgen overtager sin nye Stilling som Chef for Militærhospitalets Øreafdeling. Da den nu 40-aarige Dr. med. Henrik Johansen — den nye Overlæge — i 1943 forsvarede sin Disputats om den aldersbetingede Tunghørhed, talte Opponenterne om den unge Læges Talent og Modenhed, om hans Energi og Klarhed, og Overlæge S. H. Mygind udtalte endda, at Henrik Johansen maatte være født under en lykkelig Kombination af Stjernerne. Rent korporligt blev han det paa Frederiksberg som Søn af Lektor Harald Johansen. Sine Eksaminer har han taget med høje Karakterer, i 1940 fik han Universitetets Guldmedaille for en Prisopgave i klinisk Medicin, og har gjort hurtig Karriere takket være sin Dygtighed og sit positive, friske Væsen. Han ligner en Sportsmand, er rask i sit Arbejde, saa rask, at det glimtvis og fejlagtigt kan forveksles med Brutalitet. Patienterne føler dog netop hans sikre Hurtighed og hans Grundighed som en Betyggelse, og Børn kan lide ham og bider Smerterne i sig, fordi han giver dem klar Besked og arbejder hurtigt.

Mænd siger, at Henrik Johansen er »et Mandfolk«, hvilket som bekendt er en meget stor Ros. Han er dygtig i hvid Kittel og fortræffelig som Sportsmand og Jæger. Soldaterne vil sikkert faa Glæde af ham.

Aftenberl. 29-4-52 →

Skolemaskiner ud paa Flyvepropaganda

AALBORG: Paa Elementærflyveskolen paa Aunø har man taget Initiativet til under en ny Form at gøre en Del af Landets Ungdom bekendt med Flyvevaabnet. Paa Lørdag Formiddag starter ni af Skolens Maskiner, ført af Instruktører, paa en Danmarksflyvning, hvorunder man forskellige Steder vil søge Kontakt med Ungdommen. Der er i Forvejen sendt Meddelelser til Rektorer i og i Nærheden af de Byer, hvor der skal mellemlandes og med Indbydelser til Eleverne i 2. og 3. Gymnasieklasse til at komme ud at se Maskinerne og faa en Flyvetur. Aunø-Maskinerne er i Aalborg Lufthavn og paa Knivholt Flyveplads ved Frederikshavn Lørdag Eftermiddag.

Berl. T. 1-5-52

5 Flyver-Kammerater jubilerer

I Officersmessen paa Flyve-Station Værløse samles i Dag 5 Kammerater fra Aargang 1927 til en Festlighed. I Dag for 25 Aar siden fik de deres Vinger, men kun een af de 5, der endnu lever af 1927-Holdet, er stadig knyttet til Flyvevaabnet. Det er Oberstløjtnant Michael Hansen, som for øvrigt i Dag er Chef for Station Værløse.

Michael Hansen vendte i Gaar hjem fra en Spaniensflyvning med Sportsflyveklubbens Næstformand, Fabrikant Erik Jensen i dennes Proctor-Maskine. De to Flyve-Kammerater har taget Turen over Tyskland til Lyon og Barcelona og derfra til Mallorca. I Formiddag samles Michael Hansen med sine fire Kammerater: Salgschef Edsen Johansen, BP, Hotel-ejer Würtz, Hobro, Gaardejer Wiuff og Revisor Erikstrup-Larsen.

Først nedlægger de Kranse paa faldne Kammeraters Grave, saa samles de paa Kløvermarkens tidligere Flyveplads, hvor pudsigt nok den Bygning, der i sin Tid var Messe, stadig staar. Derfra køres til Lundtofte, hvor de vil opfriske Skoleminder, og saa gaar Turen til Værløse, hvor de mødes med deres daværende Skoleforstander, Direktør Sætter Larsen, og deres Overlærer, Oberst C. C. Larsen, og deres Lærer A. P. Jensen. Formanden for „Danske Flyvere“, Direktør, Oberstløjtnant Knud Lybye og flere andre deltager i Jubilæumsfestligheden. pw.

Berl. T. 8-5-52

100 Gymnasiaster paa Flyvetur i Gaar

Flyvevaabnet paa Danmarks-tournée med 9 Maskiner, som tager Gymnasieeleverne op til Luftdaab

Omkring 100 nordjydske Gymnasiaster har i Gaar Eftermiddags faaet deres Luftdaab. Flyveskolen paa Aunø, hvis Chef er Kaptajn Hummelgaard, startede nemlig i Gaar paa en Flyvning Danmark rundt, og i Forvejen var der udsendt Indbydelse til Gymnasieeleverne i de Byer. Flyveskolen besøgte, Man lagde ud i Aalborg og Frederikshavn, og de ni Fly, der deltager i Turen, havde i Eftermiddagens Løb ca. 100 Gymnasiaster i Luften.

Der var blandt de unge Mennesker meget stor Interesse for de teoretiske Oplysninger om Flyvevaabnet og for Lejligheden til at komme i Luften.

I Formiddag flyves ved Aarhus og Odense og i Eftermiddag ved Esbjerg og Haderslev.

Interessen har været saa stor, at der er Grund til at tro, Flyveskolen vil arrangere lignende Ture til endnu en Række Byer med Flyvepladser.

Berl. T. 4-5-52

Nødlanding paa Fyn

ODENSE: I Gaar Formiddags nødlandede en Sportsmaskine, tilhørende Sydjysk Flyveklub, ved Ringe paa Midfyn.

Føreren, Oversergent Asmussen fra Ringsled, havde over Storebælt mærket, at Maskinen tabte Omdrejninger, og besluttede at gaa ned. Paa en Mark ved Rynkeby Mølle gik en Husmand og brændte Ukrudt, og Flyveren brugte Røgen til at konstatere Vindretningen. Maskinen ramte en Grøft, hvorved Understellet brød helt sammen, men ved Mavelandingen klarede de baade Flyveren og hans Passager, Sekondløjtnant Amstrup, sig saa godt, at de ikke fik en Skramme.

Berl. T. 12-5-52

Vilde ikke flyve med Jetmaskiner

ESBJERG, LØRDAG AFTEN 4 Flyverløjtnanter er blevet afskediget. Løjtnanterne, der fløj Jet-Maskiner, var, efter hvad det oplyses, blevet utrygge ved at flyve Jet-Maskiner af den Type, som paa uforklarlig Vis styrtede ned ved Viborg.

Løjtnanterne havde derfor anmodet om at blive overflyttet til andre Maskin-Typer efter at have indhentet Oplysning hos deres Eskadrille-Chef om, at saadanne Overflytninger tidligere var sket. I Stedet fik de deres Afsked. De tre af dem havde anført, at de var utrygge ved at flyve Jet-Maskiner, mens den fjerde, Flyverløjtnant Østergaard, Vejvad, Esbjerg, intet havde skrevet herom.

Berl. T. 15-6-52

Sukces for Flyvevaabnets Danmarks-Tournée

Gymnasiasternes Flyveture maatte rationeres

Flyvevaabnet fik en stor Sukces paa sin Danmarkstournée med de 9 Skolemaskiner fra Aunø. Maskinerne, som under Ledelse af Skolechefen, Kapt. Hummelgaard har besøgt Frederikshavn, Aalborg, Aarhus, Odense, Esbjerg og Haderslev, havde i Gaar, da Tournéen sluttede haft over 250 Gymnasiaster fra de nævnte Byer paa Vingerne. Overalt var Tilstrømningen stor, og der mærkedes hos de unge Mennesker betydelig Interesse for Flyvevaabnet og de Muligheder, det byder. Enkelte Steder var Tilstrømningen saa stor, at man maatte rationere Flyveturene. Maskinerne returnerede til Aunø i Gaar Eftermiddags. Det er Tanken senere at genoptage Ideen paa samme eller beslægtet Grundlag. pw.

Berl. T. 5-5-52

Britisk Officer i Flyvevaabnets Stab

Den tidligere Luftattaché Group Captain N. A. N. Bray

I disse Dage er den tidligere Luftattaché ved den britiske Ambassade i København, Group Captain N. A. N. Bray, vendt tilbage hertil for at overtage en Post ved det danske Flyvevaabnets Stab. Group Captain Bray vil foreløbig for et Tidsrum af 18 Maaneder gøre Tjeneste i Flyvevaabnets Stab som særlig Raadgiver. I de sidste Maaneder har Group Captain Bray været i England, hvor han er genindtraadt i Royal Air Force, som nu har udlånt ham til Specialopgaven i det danske Flyvevaaben.

AALBORG. I Gaar ankom til Aalborg Lufthavn den Eskadrille Meteor Mark 8 Jetjagere, som skal have Basis i Aalborg. Eskadrillen har hidtil været baseret i Karup, hvorfra den fløj under Ledelse af Eskadrillechefen, Kaptajn Chr. Børgesen. I Aalborg blev Flyverne modtaget af Lederen af den militære Flyvestation, Kaptajn Bouet. Det er første Gang, Aalborg bliver Hjemsted for en af Militærets Flyveeskadriller, og der kan ventes yderligere nogle Eskadriller. ★

Berl. T. 17-6-52

Nu er rejsen til Mars under forberedelse

Den nye overlæge i flyvevaabenet, dr. med. Errebo-Knudsen, om de fantastiske raketeksperimenter, der foregaar i USA

Man arbejder med at konstruere udstyr, saa mennesket kan komme med paa himmelfarten

DET skulle i dag være teknisk muligt at komme ud i verdensrummet, at naa til andre kloder. Det, der for saa at sige hvert eneste menneske staar som en fantastisk Jules Vernesk fantasi, er realiteter, som videnskabsmænd arbejder med i de store nationer, og der ofres millioner paa problemernes løsning.

En af de vigtigste opgaver, man staar overfor, drejer sig om, hvordan det skal blive muligt for menneskene at komme med paa rumflyvningerne. Forskernes bestræbelser i øjeblikket gaar ud paa at naa frem til at skabe forhold, saa jordbeboere kan klare sig, naar de kommer uden for vor klodes atmosfære, hvor helt nye og maaske frygtelige farer truer.

Raket-fart bort fra jorden mulig i dag

Herhjemme interesserer fagfolk sig naturligvis ogsaa for disse problemer. Dr. med. E. O. Errebo-Knudsen er netop blevet udnævnt til overlæge ved flyvevaabenet og gør tjeneste paa det flyvemedicinske institut paa militærhospitalet. Vi har bedt den nye overlæge fortælle om de for os andre næsten ufattelige problemer, som man nu beskæftiger sig med, og han siger:

— Den praktiske begyndelse til den æra, vi nu er paa vej ind i, er de tyske V-2-raketbomber. Det var ikke tomme ord, Hitler kom med, da han talte om de nye vaabens frygtelige muligheder. Mange af de forskere, der gjorde den store indsats med det tyske raketvaaben, arbejder stadig videre med problemerne. Det drejer sig f. eks. om Wernher von Braun, manden bag det tyske V-2-vaaben, om flyvemedicineren

gjort forsøg med en totins-raket, den saakaldte WAC Corporal rocket. Den har været oppe i ca. 400 km.s højde.

— Man har, siger overlæge Errebo-Knudsen, allerede fådt begreb om, hvordan levende væsener vil reagere. Om bord i en raket, der var oppe i kanten af jordatmosfæren, befandt sig nogle aber og mus. En af aberne levede, da den kom tilbage til jorden, men døde inden man naaede frem til landingsstedet af grunde, der ikke stod i forbindelse med luftfarten. I det øjeblik, hvor tyngdekraften var ophævet paa grund af raketens fart mod jorden, registreredes ved film og en lang række andre apparater de reaktioner, der mærkedes hos dyrene, og de klarede sig tilsyneladende uden at der skete dem noget videre.

Imidlertid er der en meget lang række spørgsmaal, der maa tages stilling til. Der er for det første raketens acceleration i det øjeblik, den skal skydes ud i verdensrummet. Der er grænser for, hvilken hast det menneskelige legeme kan taale, men dette problem kan overvindes ved den trinvis start.

En anden vanskelighed er den store varmeudvikling, der vil ske paa grund af hastigheden, ligesom var-



Overlæge, dr. med. E. O. Errebo-Knudsen.

Hubertus Strughold, astrofysikeren | mestraalingen og det ultraviolette lys

arbejder med atomkraften. Men i dette tilfælde skal beskyttelsen være saa let, at den ikke ødelægger raketens effektivitet. Man arbejder med sagens løsning, men man skal sikkert have sendt mange raketter med forsøgsdyr ud, før man har faaet tiltrækkelig med erfaringer.

En anden fare, der truer raketterne og deres mandskab i verdensrummet er meteoritterne, partikler, der kan være paa størrelse med en ært, men som mange gange er meget meget mindre. Sammenstød med disse partikler vil kunne faa raketterne til at eksplodere.

Hvordan bliver mennesket, naar det kommer bort

fra jorden

— En sag, som de læger, der er optaget af dette arbejde, beskæftiger sig meget med, er: Hvordan er mennesket i stand til at reagere, naar det ikke befinder sig under tyngdekraftens indflydelse? Man er klar over, at hjertet kan slaa, blodet pumpes rundt, og fordøjelsen fungerer ganske uanset tyngdekraften. Men det vil ikke blive muligt at aande frisk, iltrig luft ud, med mindre der træffes særlige foranstaltninger til at fjerne udaandingsluften. Den vil paa grund af den manglende tyngdekraft blive staaende lige omkring mennesket, som paa den maade ligefrem trækker at ville kvæle sig selv. Det samme vil ske f. eks. med en flamme, der hurtigt vil slukkes. Hvis ikke mennesket er beskyttet f. eks. ved en overtryksskabine, vil dets blodkøge og skindet løsnes, naar det kom-



Raket paa vej bort fra jorden.

mer op i 18 km.s højde. Raketmenneskene maa, naar de i verdensrummet eller paa andre planeter vil forlade rumskibets trykkabine, udstyres med et rum-sæt, noget der vel kommer til at ligne en dykkerdragt, og som er forsynet med alle de installationer, der kan neutralisere de for mennesket ubehagelige naturforhold. Man maa ogsaa have et særligt apparatur, naar man skal drikke, fordi væsken, naar den ikke er under tyngdekraftens paavirkning, bliver til kugler.

Tyngdekraften har en meget stor betydning for menneskets orientering, og hvis vor almindelige sanser og reaktionsmaade delvis sættes ud af funktion, vil vi være ilde stedd under de fordringer, en rum-fart vil stille. Synet er ikke paavirket, men det er derimod det indre øre. Man kan vente forstyrrelser i evnen til at holde sig oprejst og i evnen til at vide, hvad arme og ben gør. Man vil kunne komme i vildrede med, hvor lemmerne i det hele taget er henne, hvad de fatter om, og hvordan de kommer til at gribe og holde fast, hvis det ikke paa en eller anden maade lykkes at skabe en kunstig tyngdekraft. Ogsaa dette problem vil først faa sin endelige løsning, naar man ved hjælp af forsøg med andre levende væsener, der om bord i raketterne kommer ud i verdensrummet, faar mulighed for at regi-

strere virkningerne af de ekstraordinære forhold.

Mod alt dette er det kun en lille ting, at raket-pasagererne ogsaa kan vente sig ubehag i retning af søsyge, naar tyngdekraftens indvirkning paa det indre øre ophæves. Det kan sikkert modvirkes med passende medikamenter.

Det ufattelige foran sin virkeliggørelse

— For mig er der noget uhyggeligt og ufatteligt ved alt det, jeg har talt om, ting, der i virkeligheden er os tæt inde paa livet. Den 17. december 1903 hævede en flyvemaskine sig for første gang nogle meter over jorden. Jeg ved ikke, hvordan man tog det dengang. Nu er flyvningen en selvfølgelig ting, og maaske er raket-farten ud i verdensrummet noget lige saa selvfølgelig, naar vi skriver 2003. De, der har dette arbejde som daglig beskæftigelse, synes at regne med positive resultater i løbet af 10—20 aar. Det første, man naar til, bliver sikkert anlæg af de saakaldte rum-stationer, altsaa nye smaa kloder uden for jordens atmosfære, der kan bruges som støttepunkter i raket-farten. Naar der arbejdes saa feberagtigt paa at realisere disse tilsyneladende saa fantasifulde projekter, har det naturligvis sine særlige militære grunde. De store nationer frygter hver for sig at komme bag ud i kapløbet, og de ved, at den, der først formaar at lave disse rumstationer, militært kan beherske jorden.

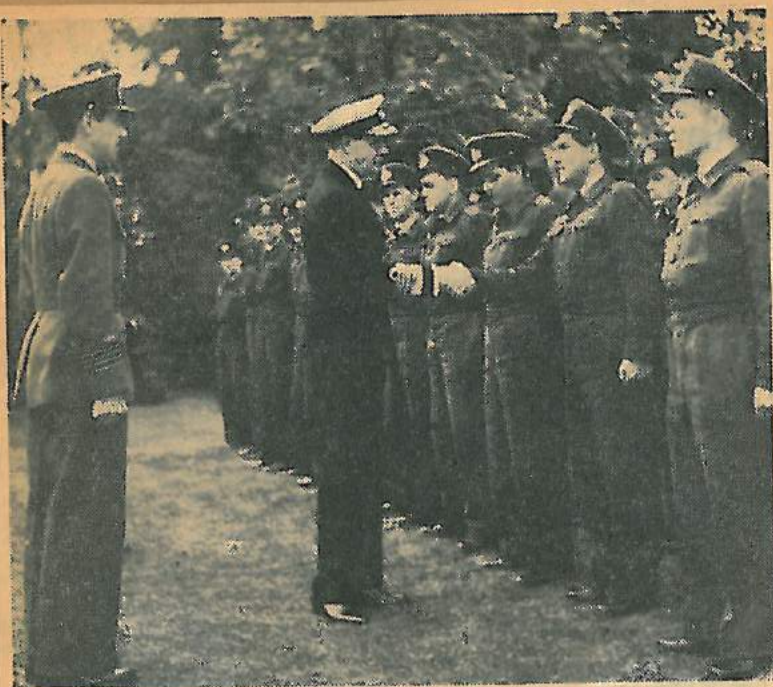
Spørgsmaalet er, om det kan lykkes at indpasse den menneskelige organisme til alt dette, der ikke mere synes teknisk umuligt. Det er her, rumfart-medicinen har sin opgave. Den er ikke inde paa ukendte veje. Det, der drejer sig om, er en videreførelse af, hvad der i de sidste 25—30 aar er naaet i flyvemedicinen. Den lægelige indsats har været af meget stor betydning for flyve-teknikkens nuværende udfoldelses-muligheder. Den intensitet, der arbejdes med, skal nok allerede have ført os dybt ind i løsningen af de medicinske problemer, som rejsen ud i verdensrummet vil stille.

Erol.

E. O. Errebo-Knudsen, Dr. med., Frederiksberggade 25, BYen 36 37 (ved B. T. Centralen)

har paabegyndt Specialkonsultation i medicinske Sygdomme, særlig Hjerte- og Stofskiftesygdomme samt klinisk Kemil og Laboratorietechnik (Elektrokardiografi evt. i Hjemmet).
Træffes Onsdag og Fredag Kl. 16—18 samt efter Aftale.

Politiken 18-5-53.



Flyvevaabnets nye Officersskole i Rungsted fik i Gaar Besøg af Forsvarschefen, Admiral Qvistgaard, der inspicerede Skolen. Paa Billedet hilser Admiralen paa Eleverne, der staar opstillet til Parade. Til venstre ses Skolens Chef, Oberstløjtnant Westenholz.

Berlingske Tidende 11/6-52

Første Hold fra Flyver-Officersskolen 19 blev Flyverløjtnanter i Gaar

Paa Flyvevaabnets Officersskole i Rungsted var der i Gaar Udnævnelsesparole, hvorved det første Eksamenhold, 19 unge Mænd, efter veloverstaaet Eksamen fik deres Udnævnelser til Flyverløjtnant i Linien. Til Stede ved Parolen var bl. a. Chefen for Flyvevaabnet, General Førslev og Kaptajn Thorsen som Repræsentant for Forsvarsministeriet. Skolechefen, Oberstløjtnant H. Westenholz talte, hvorefter Eleverne holdvis fik overrakt deres Eksamenbeviser. Derefter talte General Førslev og overrakte Ansættelsesbrevene.

Berl. Tidende 18/7-52

Nat-Jetjager-Base i Aalborg

Mandskabet skal trænes i
England og Canada

Det danske Luftvaaben faar om kort Tid sin første Natjagereskadrille, der efter de foreløbige Bestemmelser skal have Base i Aalborg. Der bliver Tale om en Eskadrille Meteor Mark 11 Jagere, som skal leveres fra England. Maskinerne ventes leveret omkring 1. November, men det er sandsynligt, at de først omkring Nytaar kommer til Aalborg, hvor de skal stationeres. Mandskabet til Natjagerne skal uddannes i Udlandet, saa Piloterne faar deres Uddannelse i England, medens Navigatørerne uddannes i Canada.

Berl. Tidende 18/7-53

Dramatisk Nødlanding for SAS-Cloudmaster

Luftkaptajn Egebjerg landede glat i Cairo i Gaar
Morges paa eet Hjul — 15 Passagerer i Maskinen

SAS-Cloudmasteren »Algaut Viking« foretog i Gaar Morges en Nødlanding i Cairo Lufthavn under dramatiske Omstændigheder. Luftkaptajn Niels Egebjerg landede elegant med den tunge Maskine paa eet Hjul, uden at nogen af de 15 Passagerer eller Besætningen kom noget til. Maskinen blev en hel Del beskadiget.

Maskinen var paa Vej til Tokio og skulde mellemlande i Cairo. Kl. 1,07 gjorde Kaptajn Egebjerg klar til Landing. Radiotaarnt gav ham Meddelelse om, at han kunde gaa ned. Af en eller anden Grund tog Maskinen imidlertid Jorden for tidligt.

Cloudmasteren kom ned ca. 250 Meter, før runway'en begynder. Det var en farlig Situation, og da Maskinen løb hen over den ujævne Jord med voldsom Fart, blev det højre Hjul revet af, mens Næsehjulet blev ødelagt. Ved en dristig Manøvre lykkedes det imidlertid Egebjerg at rette Maskinen op og gaa i Luften, saaledes at en Katastrofe blev undgaaet.

I to Timer kredsede Maskinen derefter over Lufthavnen for at opbruge Benzinen samt for at vente paa, at det kunde blive saa lyst, at en ny Landing kunde forsøges. Passagererne var naturligvis noget opskræmte, men tog i øvrigt Situationen med Fatning i Tillid til den dygtige Pilots Evner.

Ny Landing

Ved 3-Tiden, da Solen stod op, var Egebjerg atter klar til Landing. I Lufthavnen havde man gjort klar til Modtagelsen af den havarerede Maskine, og Redningsmateriellet var klart. Det blev der imidlertid ikke Brug for. Landingen gik fint.

Maskinen kom glat ned paa Banen og kørte ca. 1000 Meter paa det ene Hjul. Den havde næsten helt tabt Farten, da den tippede om paa højre Side, og det andet Hjul blev ødelagt. Herved blev ogsaa de to Propeller i højre Side stærkt beskadiget. Ellers skete der intet. Hverken Passagerer eller Besætning kom noget til, og heller ikke Bagagen og Postsækkene led nogen Skade. Maskinen har en Værdi af omkring 10 Mill. Kr.

De seks af Passagererne var fra København. Nogle af dem skulde videre til Tokio. Saa snart Uheldet var blevet kendt i Kastrup, sendte man en ny Cloudmaster af Sted. Om Bord i den var en Havarikommission, der skal undersøge de nærmere Omstændigheder ved Nødlandingen. Samtidig skal Maskinen flyve Passagererne videre til Tokio. De ønskede alle at flyve videre, og Uheldet kom blot til at betyde en Forsinkelse for dem paa 12 Timer. Nius.

Berl. Tidende 24/6-52

Million-Institut indvies i Dag

Første Universitetsbygning efter Krigen skal huse
Neurofysiologerne og Isotop-Forskerne

I Dag indvies Universitetets første nye Bygning efter Krigen. Den ligger paa Henrik Harpestrangs Vej og skal huse neurofysiologisk Institut samt zoofysiologisk Laboratoriums Isotop-Afdeling. Den nye Bygning, der er tegnet af Professor Gottlob, har kostet 1 Million Kr. Den indvies 15 Maaneder efter Rejsegildet.

Neurofysiologisk Institut, hvis Leder er Dr. Fritz Buchthal, har hidtil holdt til paa Juliane Maries Vej, hvor man havde laant Lokaler af Gymnastik-teoretisk Laboratorium og det medicinsk-fysiologiske Institut. Det var en Ordning, der ikke var særlig tilfredsstillende for nogen af Parterne, og Huset gives nu tilbage til sine oprindelige Beboere.

I den nye Bygning paa Henrik Harpestrangs Vej, der er indrettet efter de mest moderne Principper, vil neurofysiologisk Institut raade over tre Etager, mens Zoofysiologerne vil faa øverste Etage til deres Isotop-Forskning. Chef for denne Afdeling bliver Professor Hans Ussing.

Michaelsen-Fondet

Naar man i Dag kan indvie det nye Institut, hvis Arbejdsomraade først og fremmest er Hjernens, Musklernes og Nervesystemets Funktioner, skyldes det ikke mindst afdøde Generaldirektør Ernst Michaelsen fra Vacuum Oil Company. Han døde 1943, men allerede 1922 skænkede han sin store Ejendom Schæffergaarden paa Ermelundsvej til Staten til medicinske Formaal. Huset egnede sig imidlertid ikke til dette Formaal. Det blev solgt til Fondet for Dansk-Norsk Samarbejde. De 500.000 Kr., der kom ind, blev stillet til Raadighed for Michaelsen-Fondet. Det er for nogle af disse Penge, det nye Institut er opført. Blandt andre Givere er Carlsberg Fondet og Rockefeller Foundation.

Indvielsen i Dag vil faa et festligt Forløb. Først taler Universitetets Rektor, Professor H. M. Hansen og derpaa Undervisningsminister Flemming Hvidberg. Præsidenten for Royal Society i London, Nobelpristageren, Professor Adrian vil holde en kort Forelæsning om Sansernes Skelneevne, og derefter taler Chefen for det neurofysiologiske Institut i Stockholm, Professor Granit, samt Professor Hevesy, der i lang Tid arbejdede hos Professor Niels Bohr, men som nu opholder sig i Sverige.

Til Slut giver Dr. Buchthal den historiske Baggrund for Instituttet. En Række førende svenske Videnskabsmænd vil være blandt Gæsterne, bl. a. Professorerne Sjöstrand og Zettermann fra Stockholm samt Professor Barany fra Uppsala. Nius.

Berl. Tidende
marts 53.

Verdens »hurtigste« Menneske

Bill Bridgemann, som har fløjet hurtigere og højere end noget andet Menneske, er »Forsøgsdyr« for baade Videnskab og Teknik

10 Gange har den 35-aarige amerikanske Prøveflyver Bill Bridgemann fløjet hurtigere og højere end noget



Bill Bridgemann, Verdens »hurtigste« Menneske er 35 Aar og Ungkarl.

andet Menneske. Det er sket under de videnskabelige Forsøgsflyvninger med Raketjageren »Skyrocket«, som Douglasfabrikerne første Gang fik paa Vingerne i 1949. Lige saa mange Gange har Bridgemann spillet Hasard med sit Liv, ja, flere end dem, han har nemlig, siden Forsøgene begyndte, foretaget i alt 60 Flyvninger med Himmelmasketten, men de halvtreds har været korte Flyvninger med Start fra Jorden. De sidste 10 er de mest opsigtsvækkende. Dem har Bill Bridgemann foretaget fra Bugen af en af de store B29-Superfæstninger, som havde den lille hvide Himmelmasketten hængende under sig som en Baby. Raket-Jageren var hængt op i Bomberummet, og i 13 Kilometers Højde blev den sluppet løs, og Bill Bridgemann startede sine Raketmotorer, som har Brændstof til 3 Minutters Flyvning. Paa mindre end 10 Sekunder havde han passeret Lydens Hastighed, og han steg uafbrudt, indtil han havde passeret Verdensrekorden i Højdeflyvning og naaede op et Sted over 27 Kilometers Højde paa sin mest vellykkede Flyvning. Det nøjagtige Tal for Flyvehøjden hemmeligholdes. Det gør andre Resultater i Forbindelse med Eksperimenterne ogsaa, men man har officielt faaet fastslaaet, at Bridgemann har fløjet hurtigere og højere end nogen anden. Man har ogsaa faaet en nogenlunde sikker Formodning om, at han har fløjet med omkring 2400 Kilometers Hastighed! Baade Bridgemanns Person og hans Maskine er blevet nøje kontrolleret af Luftfartsteknikere og af Videnskab, først og

fremmest af Flyver-Læger, som paa forskellig Vis har foretaget Forsøg med Bridgemann for at se, hvorledes Menneskets Blod, Øjne og Muskler reagerer under de naturligvis meget voldsomme Paavirkninger, en Flyver udsættes for i den meget tynde Luft 27 Kilometer oppe og med Hastigheder, som er mere end det dobbelte af, hvad de moderne Jet-Jagere i Dag kan præstere.

Bill Bridgemann er 35 Aar. Han er ugift. Naturligvis vil en og anden maa-ske sige til sig selv, og den Reaktion er ganske nærliggende. Det er ogsaa en Kendsgerning, at de fleste Forsøgsflyvere er Ungkarle. Deres Liv er, saa længe de udfører deres farlige Haandværk, et Hasardspil om Livet. Listen over dem, der faldt som Ofre for Flyveteknikken under Forsøg med nye Maskintyper, er lang og deprimerende.

Bill Bridgemann har været forbløffende heldig. Han har hidtil fløjet 8000 Timer uden Uheld. Det begyndte i 1940, da han tog sine Vinger ved den amerikanske Flaades Flyvevaaben og blev Hangarskibs-Pilot. Senere kom han til »Millers ustyrlige«, en af Stillehavskrigens mest berømte amerikanske Bomber-Squadrons, som hørte under Flaadens Luftvaaben. Han var med i Slaget ved Marshall-Øerne og Saipan og fik »Distinguished Flying Cross« to Gange, tre »Air Medals« og »Presidential United

Projekt, Bill Bridgemann rider paa. Fra Edwards Air-Force Forsøgs-Luft-havn startede man Eksperimenterne, som af Hensyn til Risiko skulde foretages over Mojave Ørkenen ved Muroc i Californien. 60 Flyvninger har Bridgemann foreløbig gennemført, deraf som nævnt 10, hvor han blev sluppet løs i Stratosfæren fra Bugen af en Superfæstning.

Maskine og Mand har gennemgaaet utallige Kontrolprøver før hver eneste Flyvning. Blod, Hjerne, Hjerte, Ører, Øjne, Fingre og Tæer, Hud og Tænder er blevet undersøgt af Flyve-Medicinere. I mange Aar har Flyve-Medicinen foretaget videnskabelige Forsøg for at finde ud af, hvad der sker, naar Mennesket udsættes for store Trykpaavirkninger. De fleste sunde, unge Mennesker kan tage en Trykpaavirkning, der svarer til 6-7 G, det vil populært sagt svare 6-7 Gange Tyngdekraftens Paavirkning, før de mister Bevidstheden. Men der er Prøveflyvere, der kan tage 10-11 G, og Bill Bridgemann er en af disse Undtagelser.

Disse Trykpaavirknings-Eksperimenter foretager Flyve-Medicinen over alt i Verden, ogsaa her i Landet, i Undertrykskamre eller der, hvor man raader over dette Instrument, i en speciel Centrifuge. I amerikanske Flyve-Laboratorier har man anvendt Dyr til disse Eksperimenter, før man udsatte Mennesket for den største Risiko. Man har prøvet med Kaniner og med Aber. I et Tilfælde har man forsøgt med Aber, hvor man havde fjernet den forreste Del af Pandeskallen og i Stedet indsat en

get store Højder og i Hastigheder, som hidtil har hørt hjemme i Fantasien.

Bill Bridgemann er temmelig høj, kraftig over Skuldre og Hals. Han er skaldet og ser betydelig ældre ud end sine 35 Aar. En ganske usædvanlig Fysik og de koldeste Nerver, man kan forestille sig, har gjort ham særlig velegnet til at være »Forsøgsdyr« i den fantastiske Verden, som Videnskab og Teknik i Forening nu er ved at aabne for det bevingede Menneske. Under sine Forsøgsflyvninger er han iført en særlig konstrueret Nylondragt, som automatisk opvarmes eller nedkøles, og som tillige er udrustet med et Trykkanlæg, som modvirker de utrolige Trykpaavirkninger, Bridgemann udsættes for, naar han flyver med mere end 2000 Kilometer i Timen. Hans Hjelm er polstret med Skumgummi, og over den faar han en »Dykkerklokke« af Plexiglas med Vinduesviskere til at fjerne hans Aande og naturligvis med en særlig Form for Iltmaske, som skulde sikre ham Vejtrækningen i de store Højder.

Handsker og Fodtøj er ogsaa automatisk til at opvarme eller nedkøle. Det sidste er paakrævet, naar Luftmodstanden under de store Hastigheder opvarmer hans Maskine og gør Cockpittet gloende. Varmelegemerne sætter han i Funktion under Nedflyvningen, der foregaar som »Svæveflyvning« fra 25-27 Kilometers Højde, efter at han har opbrugt sine Raketmotorers Brændstof. I store Spiraler svæver han langsomt ned mod Mojave-Ørkenen og lander paa sine bitte smaa Hjul.

Naturligvis er saadan et Job særlig godt betalt, men der er jo ogsaa en vis Risiko for, at han en Dag mister Chancen for at anvende sin Mammon. Til Gengæld har han saa forinden baade naaet at skrive sit Navn i Flyvningens Historie og at gøre en Pionerindsats for Flyvningens Udvikling, og gennem sin Indsats har han givet Videnskaben og Teknikken, der følger ham, Svar paa mange af de Problemer, som Flyvningen paa Projektilhastighederne og i Stratosfæren rummer.

Man kan være uenige om, hvorvidt Menneskene bliver lykkelige af at komme til at flyve højere og hurtigere, men næppe om, at det ikke lader sig gøre at standse Udviklingen, hvor fantastisk den end forekommer.



»Forsøgsdyret« i Himmelmasketten hænger under Bugen paa en Superfæstning i indtil 13 Kilometers Højde, saa stryger han som et Projekttil gennem Himmelmrummet.

Citation: samt »Purple Heart«-Medaljen. Da Krigen sluttede, fløj han et Aar som Trafikflyver for Hawaiian Airlines og saa et Aar for Southwest Airlines. I 1948 overtog Douglasfabrikerne i Californien ham. Bridgemann vilde gerne hjem til sin egen Stat. Han er født i Pasadena i Californien og har nu sit Hjem i Hermosa Beach, ikke langt fra Douglasfabrikerne i Santa Monica. En Tid prøvede han de nye Typer af »Skyraider«, Letbombe-Maskinen, og af »Skynight«, en to-Motors Jet-Natjager. Men saa en Dag i 1949 fik han tilbuddet det risikable Job at foretage Supersonic-Flyvningerne med »Skyrocket«. Douglasfabrikkernes lille bitte Raket-Jager, der ser ud som et giftigt Insekt og ikke er større end en lille strømminet Sportsmaskine. Det er faktisk et bevinget

gennemsligt Plasticplade for at kunne følge Hjernereaktionerne. Bill Bridgemann underkastedes utallige Forsøg i Forbindelse med sine Eksperimentflyvninger, men Resultaterne af disse Forsøg faar man foreløbig intet at vide om. Dem beholder Militærvidenskaben under Laas og Lukke. Kun har Bridgemann faaet Lov til at fortælle, at han i de store Højder og under de store Hastigheder mødte usynlige Luftbølger, som kastede hans Maskine frem og tilbage i en saadan Grad, at han erklærede: »Jeg var dødsensangst«. Bridgemanns Møde med disse uhyre stærke Luftbølger, som han ikke kunde afværge, fordi det var umuligt for ham at reagere hurtigt nok, har faaet Flyve-maskin-Teknikerne til at sige, at en helt ny Form for Luftfartøj bliver nødvendig, naar man skal til at flyve i de me-



Den lille hvide Raketjager med Verdens »hurtigste« Menneske ved Rattet flyver over Mojave Ørkenen efter en af sine Fabelflyvninger 27 Kilometer over Jorden og med 2400 Kilometer i Timen.

HVOR MEGET ER DE?

BB
22-7-52



Er han rigtig Flyver? Svaret findes over Uniformens højre Brystlomme. To Vinger — saa flyver han. »N« betyder, at Officeren er Navigatør. Et Skjold betyder, at han er Pilot.



Bjælken paa Underærmet fortæller, at H. Schäffer er Fenrik. Kasketemblemets er ligesom det tilsvarende i Hær og Søværn forsynet med Krone og Egeblade, men i Stedet for Anker og Skjold har det to Vinger og et lille Skjold.



Det rigtige Flyveremblem ser altsaa saadan ud. Gradstegnet sidder paa Skulderen, fordi Flyveren er i Battledress. Ellers sidder det ligesom hos Søofficerer paa Underærmet. Kun paa Kappe og Battledress har Gradstegnet skiftet Plads. De smaa Vinger med Skjoldet er fælles for alt Personel.



Et dansk Kendetegn er det lille Vinge-par paa Ærmet. Mærket er omtrent det eneste, der adskiller vort Flyvevaabens Uniform fra R.A.F.'s Her ses Oversergent H. Bang. Vi husker Befalingsmand: Vinkelspidserne opad. Den anden er Math K. V. Jensen. Math: Vinkelspidserne nedad.



De to Flyvere her har Emblemet over højre Brystlomme. Flyverløjtnant A. Arvedsen bærer sit Gradstegn paa Skuldrene, fordi han er i Battledress. Hans Kammerat, Flyverløjtnant G. Lippert-Jensen, har Gradstegnet paa Underærmet. Han er i Udgangsuniformen. Flyvernes Galoner er af vævet Stof og uden Øje.

Et nyt KZ-Fly styrtet ned efter Hale-Brud — Aunøs Souschef dræbt

Maskinen tilhører en ny Type, der netop er sat i Produktion, og tilsvarende Maskiner maa ikke gaa op, før Undersøgelsen er sluttet



Den Omkomne, den 40-aarige Kaptajn Harry Pontoppidan Sørensen, var en af Danmarks bedste Militærflyvere

EN Nedstyrtningssulykke har i Gaar kostet en af Danmarks bedste Militærflyvere Livet. Den omkomne er Næstkommanderende ved Luftmarinestationen paa Aunø, Kaptajn Harry Pontoppidan Sørensen, en af de Militærflyvere, man fra Ledelsens Side med størst Tryghed vidste i Luften. Det uhyggelige ved Ulykken, som fandt Sted Kl. 10,50 paa Ellehøjgaard's Marker i Kostræde Banker mellem Næstved og Vordingborg, er da ogsaa, at det synes at være Materiellet, som har svigtet paa en Maade, som vistnok ikke har noget Fortilfælde herhjemme.

Materiellet synes at have svigtet

Det ser ud, som om Haleplanet paa Maskinen, et nyt KZ-10 Plan,

som var indkøbt til Observationsplan for Artilleriet, simpelthen er brækket. Det styrtede til Jorden som et »faldende Blad«, og Kaptajn Pontoppidan Sørensen, der efterlader sig Hustru og et Barn, dræbtes paa Stedet.

Kaptajn Pontoppidan Sørensen var gaaet paa Vingerne med den nye KZ-Maskine ved 10-Tiden. Han var i Færd med at lave »Pilot notes«, d. v. s. Flyveregler for den paagældende Type, og han manglede endnu nogle Data, som han vilde skaffe sig under en Prøveflyvning i Gaar. Han var derfor helt oppe i 1500 til 2000 m's Højde, da Ulykken skete. Maskinen styrtede ned i en Roemark, kun 75 m fra Ellehøjgaard, og tæt ved nogle Mennesker, som arbejdede i en tilstødende Mark. Den kom ikke i Brand, men den næsten knustes mod Jorden.

Den dræbte Næstkommanderende ved Luftmarinestationen paa Aunø, Kaptajn Harry Pontoppidan Sørensen.



Det er om det formentlig knækkede Haleplan, Havarikommissionens Interesse omhandler sig. Her ses nogle af dens Medlemmer i Arbejde ved Ulykkesstedet.

Et Øjenvidnes Beretning

En halv Snes Mennesker fulgte Ulykkens Forløb, fra Maskinen gik i Spin, og til den ramte Jorden. En af disse, Købmand Aage Christensen, Kostræde Købmandshandel, som ogsaa var en af de første, der kom hen til den nedstyrtede Maskine, har overfor os givet følgende Skildring:

— Jeg saa Planet meget højt oppe i Luften, lige før Nedstyrtningen fandt Sted. Jeg opholdt mig ude i Gaarden, og det var tilfældigt, jeg saa op mod Maskinen — vi bor kun 3-4 km fra Aunø, og Flyvning med Militærets Maskiner er en saa sædvanlig Foreteelse, at vi saa at sige aldrig ser efter Maskinerne.

Pludselig lagde jeg imidlertid Mærke til, at Maskinens Motor fik en Tone, som om den gik i Tomgang, og kort efter saa jeg den styrtende mod Jorden fra stor Højde.

Det tog sig fuldstændig ud, som om Piloten lavede »falden-

Fly-Ulykken

Fortsat fra Side 1
de Blade. Men mens man under denne Øvelse retter Maskinen op et godt Stykke fra Jorden, fortsatte Maskinen her langt ned, og det stod mig uhyggeligt klart, at der var ved at ske en frygtelig Ulykke. Jeg saa Maskinen slaa haardt mod Jorden, og jeg tog straks min Cykle for at køre derhen. Da jeg ankom til Ulykkesstedet, var der kommet nogle af Markarbejderne til, og de havde faaet Pilotens Lig draget frem. Der er slet ingen Tvivl om, at han er blevet dræbt paa Stedet. Slaget mod Jorden har været meget haardt, og Liget var slem tilredt.

Maskinen havde ramt Jorden med Propellerne, og den kom til at ligge med Hjulene i Vejret. Piloten havde, saavidt jeg kunde forstaa, været fastklemt under det splintrede Cockpit.

— Fik De noget Indtryk af, hvad der kunde være Aarsag til Ulykken?

— Jeg lagde Mærke til, at Maskinen foretog nogle usædvanlige Manøvrer, og jeg saa tydeligt, at Halepartiet hang paa en usædvanlig Maade, som om det var brækket af. Andre Øjenvidner udtaler, at de havde set Maskinen vende om paa Ryggen kort før Nedstyrtningen begyndte. Gaardejer Andersen fra Ellehøjgaard tilkaldte Ambulancer fra Næstved og Aunø, og i en Militærambulance blev Kaptajn Pontoppidan Sørensens Lig ført bort.

En Konstruktionsfejl?

Det ser ud, som om Øjenvidners Iagttagelser, som altsaa gaar ud paa, at Maskinens Haleplan skal være knækket, holder Stik. Oftest er det et menneskeligt Mo-

ment, der spiller ind, naar der sker Flyveulykker — ikke mindst med saa lette Planer som det paagældende. Men Havarikommissionen, hvis Formand er Kaptajn A. F. Bentzen fra Flyveinspektionen i Værløse, og som løvrigt bestaar af Kaptajn Kallehauge og Ingeniør Jørgensen, hælder stærkt til den Anskuelse, at der her er sket det sjældne, at Materiellet har svigtet paa katastrofal Maade.

Havarikommissionen ankom til Ulykkesstedet ved 13-Tiden, og vi havde i Aftes en Samtale med Formanden, Kaptajn Bentzen, som udtaler:

— Det er mod Haleplanet, vi har vor Interesse henvendt. Jeg kan allerede nu sige, at man næsten tør gaa ud fra, det er Haleplanet, der har svigtet. Det var en ganske normal Stigeprøve, Kaptajn Pontoppidan Sørensen foretog, og det er uforstaaeligt, at Ulykken har kunnet ske. Det kan næsten kun forklares ved Materiellets Svigten, og meget indicerer, at det er Haleplanet.

— Skyldes det en Konstruktionsfejl?

— Hvad der er Aarsagen til, at Haleplanet har svigtet, maa staa hen, indtil Undersøgelsen er helt tilendebragt. Det kan tage nogle Dage.

Foreløbig ingen Flyvning med KZ-10

Som vi meddelte for nogen Tid siden, staar Forsvaret overfor Anskaffelsen af en Del nye KZ-Maskiner, specielt beregnet til Observations-Maskiner for Artilleriet. Maskinen, der forulykkede i Gaar, var en af disse. De nye KZ-10-Maskiner, som har Plads til to Personer, adskiller sig ikke væsentligt fra de øvrige KZ-Maskiner — fremstillet paa Skandinavisk Aero —, som Forsvaret anvender. Man har hidtil modtaget to af disse Maskiner, men paa Fabriken, Kramme & Zeuthen (Skandinavisk Aero), har man en halv Snes Stykker paa Bedding. Indtil Havarikommissionen har afgivet sin Erklæring, vil der, oplyser Kommandanten paa Aunø, ikke blive fløjet med de nye KZ-10-Maskiner.

— Hvad der derefter skal ske med denne Type Maskiner, siger Chefen for Luftmarinestationen Aunø, Kaptajn Hans Hummelgaard, afhænger af Havarikommissionens Undersøgelse. Imidlertid flyver vi indtil videre ikke med KZ-10, men det skyldes ikke noget egentligt Startforbud. Det forholder sig saadan, at der for Tiden er en Pause i Kursus, hvorfor Maskinerne under alle Forhold vil kunne ligge stille i nogle Dage.

Kaptajn Pontoppidan Sørensens Død er et frygteligt Tab for os, tilføjer Kapt. Hummelgaard, og det har gjort det dybeste Indtryk her, at Ulykken netop skulde ramme vor bedste Mand under saa frygtelige og usædvanlige Omstændigheder. Vi var alle klar over, at det var udelukket, den Mand selv skulde svigte.

En af vore dygtigste Militærflyvere

Kaptajn Pontoppidan Sørensen har siden Foraaret 1950 været Næstkommanderende ved Luftmarinestationen paa Aunø, hvor der finder Uddannelse af Flyvere Sted. Han og hans Familie havde Bopæl paa Stationen. Pontoppidan Sørensen, der var født i 1912 og altsaa blev 40 Aar, stammede fra Gylling ved Horsens. Han var Søn af afdøde Urmager og Biografejer P. Sørensen i Gylling, hans Hustru er Datter af Friskolelærer Lundgaard i Gylling. Pontoppidan Sørensen tilbragte som ganske ung nogle Aar i Amerika. Da han

Nationaltidende

10/8.52.

Flyverofficer dræbt ved styrt under prøve-tur

Flyet gik i voldsomt spin efter brud paa haleroret — Flyveren havde ingen faldskærm

Næstkommanderende paa Avnø, kaptajn Pontoppidan Sørensen omkommet

ET brud paa en ny militærflyvemaskines haleplan kostede i gaar Avnø Flyvestations næstkommanderende, den 40aarige kaptajn Harry Pontoppidan Sørensen livet under en prøveflyvning. Fra stor højde styrtede han med en KZ 10 ned paa en mark ved Kostræde Banker, fire kilometer nord for Avnø, og var dræbt paa stedet. Han havde ingen faldskærm med.

Hvad der har været galt med haleplanet, er endnu ikke konstateret. Man ved kun, at maskinen var fuldstændig uden kontrol, da den i et voldsomt rygspin ramte jorden. Mange øjenvidner berettede, hvordan flyet hvirvlede om sin egen længdeakse, mens det faldt med rasende fart.

Forpartiet og cockpit-taget borede sig ned i en roemark et halvt hundrede meter fra „Ellehøjgaard“.

Tillende fandt kaptajnen liggende fastklemt under den omvendte maskine, dræbt paa stedet. Benzinen havde sprøjtet ud til alle sider, men der var ikke opstaaet brand i maskinens knuste stel. Kort efter mødte en af flyvestationens ambulancer paa ulykkesstedet, og en militærpatrulje spærrede området af.



Den omkomne kaptajn H. Pontoppidan Sørensen.

En af de første, der naaede frem efter katastrofen, var en officer, som skulle have været med i den tosædede maskine. Kaptajn Pontoppidan

Sørensen bestemte sig imidlertid til at flyve alene. Officeren var synligt bevæget, da han stod over for flyets sønde-slaaede rester.

Officeren skulle prøve ny KZ 10-maskine

KZ 10-maskinen er fremstillet af firmaet Kramme & Zeuthen, og den skal anvendes af artilleriet til observation og ildledning. De første to blev leveret til flyvestationen i Avnø for to maanedes siden, og kaptajn Pontoppidan Sørensen skulle foretage en række prøveflyvninger til brug for udarbejdelsen af et reglement. Dette skulle anvendes i elementærflyveskolen som grundlag for fremtidig flyvning med KZ 10, hvoraf resten af de 12, som er bestilt hos Kramme & Zeuthen, staar omtrent færdige.

Kaptajn Pontoppidan Sørensen startede fra flyvestationen kl. 10 om formiddagen og havde været i luften i 50 minutter, da ulykken skete. Flyvningen foregik i området over Svinøland, der som en stor halvø skyder sig ud i Karrebæksminde Bugt, midtvejs mellem Næstved og Vordingborg. Den stedlige befolkning har i aarenes løb — ikke mindst under krigen, hvor det tyske luftvaaben ivrigt benyttede „Luftmarinestation Avnø“ — vænnet sig til lyden af maskiner i luften, men ikke mere, end at de fra tid til anden ser op og følger piloterne, naar de udfører de utroligste manøvrer.

— Der gaar ikke en dag, hvor der ikke summer flyvere afsted over hovederne paa os, siger folk fra Svinøland, 4—5 gange om dagen hører vi dem øve sig deroppe. Og naar

den brummende lyd fra en maskine pludselig stiger til en voldsom brølen, kan man ikke lade være at lægge nakken tilbage og se, om der dog ikke skulle være noget galt.

Det var aabenbart netop tilfældet i gaar. Den ensomme maskine, der fløj afsted i stor højde, blev fulgt af opmærksomme blikke, og netop som KZ 10'en kom i spin, stod folk inde i Kjøng by, 3—4 kilometer derfra, og saa det ske.

Haleplanet bristede i luften

Til at begynde med stod man fuldstændig uforstaaende overfor, hvorledes ulykken kunne være sket, og havarikommissionen, der bestod af kaptajn A. S. Bendtsen, kaptajn



Mejeribestyrer Justesen saa nedstyrtningen paa nært hold.

Kallehauge og ingeniør Jørgensen, arbejdede for fuld kraft med opklaringen. Sent paa dagen kom det første resultat af undersøgelserne, idet kommissionen med sikkerhed kunne fastslaa, at maskinens haleplan var bristet i luften.

Det er sket i ret stor højde, hvorefter det i et rygspin har ramt jorden, uden at kaptajn Pontoppidan Sørensen har været i stand til at gribe ind og rette maskinen op. Han var hjælpeløst fortabt. Faldskærm havde han ikke med sig, da han ikke skulle udføre kunstflyvning, det hele var et led i tilrettelæggelsen af uddannelsesprogrammet for artilleriets luftobservatører.

Hvad der var galt ved haleplanet, skal den videre undersøgelse søge at klarlægge.

Øjenvidnernes skildring

Mejeribestyrer Justesen fra Ellehøj Andelsmejeri stod i sin have nogle hundrede meter fra nedstyrtningssedet. Han havde i nogen tid betragtet militærmaskinen i luften.

— Den fløj i nærheden af skyerne, som laa temmelig højt, fortæller Justesen. Alt lod til at gaa normalt, da maskinen pludselig gik i spin. Det er svært at sige, om piloten foretog manøvrer med hensigt, men jeg tror det. Det kunne

se ud, som han derefter mistede herredømmet over maskinen, som nu snurrede rundt om sin egen længdeakse for til sidst at styrtede ned paa gaardejer Valdemar Andersens roemark med et brag.

— Vi var et par stykker, der løb afsted over marken, saa hurtigt vi kunne, men vi saa med det samme, at der ikke var noget at stille op. Flyveren var dræbt paa stedet. Han laa fastklemt mellem cockpitets tag og jorden. Det flød med benzin over det hele, men heldigvis gik der ingen ild i maskinen.

Købmand Johannes Larsen fra Kostrædes Købmandshandel forklarede, at han havde set maskinen gaa paa næsen fra stor højde og styrtede mod jorden i voldsom fart. Andre øjenvidner berettede omtrent det samme.

Ogsaa fra flyvestationen var ulykken blevet bemærket, og en maskine gik paa vingerne. Den kredsede over katastrofestedet, men kunne ikke gaa ned paa „Ellehøjgaard“'s marker og vendte tilbage. Kort efter naaede flyvestationens ambulance og Falcks ambulance fra Næstved frem.

Kaptajn Pontoppidan Sørensen var født i Gylling ved Odde, men boede nu ved Avnø sammen med sin hustru og deres barn. Kaptajnen, der var kendt som en meget dygtig flyver, havde siden foraaaret 1950 været knyttet til flyvestationen.

Maskinens fremstiller om KZ 10

— Den nye maskintype, KZ 10, er i virkeligheden en maskine, der er en videreudvikling af KZ 7, den velkendte „Lærke“, oplyser ingeniør K. G. Zeuthen, der har været med til at fremstille flyet.

KZ 10 er beregnet til artilleriobservation og har lidt større motor end KZ 7. Samtidig har den stilbare propeller, hvilket bevirker, at den flyver lidt hurtigere og sliger bedre. Ellers er dens flyveegenskaber de samme som „Lærken“'s. KZ 10's krop er en smule anderledes; den er beregnet til, at to mand kan sidde efter hinanden.

— Vi har jo lavet saa mange KZ 7-maskiner, siger ingeniøren, og de har fløjet i mange aar. Prototypen for KZ 10 har vi selv fløjet med i mere end ét aar nu. jun.



Havarikommissionen med kaptajn A. S. Bendtsen fra flyveinspektionen i Værløse i spidsen undersøger den nedstyrtede KZ-maskine. Bemærk det knækkede haleparti.



Billedet viser tydeligt, hvorledes haleplanet med siderorene er bristet. Begge sider hænger slapt ned.

Politiken

10-8-52-

Ø
ty
Den
samr
Den
in af
l. 13,
olm i
n Nat
ræbter
fficer

ter
till,
vnt
196
læ
rif
196
le
st

pe

F

Søljø
omkom
da, beg
Ribe De
Begrave
næsten
Flagene
kens Gt
stertæp
Kranse
op. Der
Kranse
svarsatt
merate
raadets
Soværn
net, lok
og mat
repræs
T. A. P
mandet
Marine
desude
ficere
net.

De u
ved Ba
Kirken
Stifts
talte u
hed, h
og gav
on i
rsta
T

Søløjtnant Vilhelm Grønbæk styrtet ned og dræbt i Canada

Den unge danske Natjager-Pilot styrtede ned sammen med sin canadiske Instruktør

Den unge danske Flyver, Søløjtnant Vilh. Grønbæk, Søn af Stiftsprovst Wm. Grønbæk, Ribe, er i Forgaars Kl. 13,30 dræbt ved Nedstyrtning i Nærheden af Claresholm i Alberta i Canada, hvor han var i Træning paa en Natjager-Skole. Sammen med Søløjtnant Grønbæk dræbtes hans Instruktør, den canadiske Flyver Flight Officer Larsson fra Det kongelige canadiske Luftvaaben.

Søværnet modtog den tragiske Meddelelse fra den danske Luftattaché i Washington, som i sit Telegram meddelte, at Maskinen blev totalt Vrag ved Nedstyrtningen. Nærmere Enkeltheder om Maskintype eller Omstændighederne ved Ulykken foreligger ikke. Søløjtnant Grønbæk har sammen med andre danske Officerer i nogen Tid været paa Skole i Canada. Søløjtnant Vilhelm Grønbæk blev kun 24 Aar. Han blev Søløjtnant i Juni i Fjor. Han fortalte i Februar i Fjor, da han var blandt den Gruppe Kadetter, som afsluttede deres Skole paa selve Skolens 250 Aars Dag, at han allerede, mens han gik i Gymnasiet, havde besluttet sig til at blive Søofficer og søge ind paa Søofficersskolen. Vilh. Grønbæk føjede til, at nu gjaldt det om at drage Nytte af det, der var lært paa Skolen, og saa prøve paa at komme ud omkring i Verden. — Naar jeg bestemte mig til at gaa Søofficersvejen, sagde Vilh. Grøn-

bæk, var det, fordi jeg som Dreng havde mærket Besættelsens svidende Skam.

Efter Afslutningen paa Søofficersskolen kom Grønbæk til Arresødal-Lejren, og her som paa Skolen har han efterladt sig et Indtryk af en fin Personlighed med store Evner. Hans Foresatte og hans nærmeste Kammerater gav i Aftes Udtryk for Sorg over Tabet af ikke blot et vindende og hyggeligt Medmenneske, men ogsaa af en Mand, der i sig havde Stof til at skabe en Karriere af de usædvanlige.

Paa Søofficersskolen blev det sagt: — Han var en af de dygtigste og de bedste blandt de Unge, hvor er det dog tragisk, at det netop er Vilhelm Grønbæk, Ulykken har ramt. *pw*



Søløjtnant Vilh. Grønbæk, fotografet i Fjor, da han forlod Søofficersskolen, som en af de dygtigste Elever.

Ung dansk Flyver dræbt i Canada

Løjtnant Vilh. Grønbæk, Søn af Stiftsprovst, Dr. theol. Grønbæk i Ribe, styrtet ned i Claresholm, Alberta, sammen med Lærer paa Skoleflyvning

EN ung dansk Officer er blevet dræbt i Canada, da han som et Led i sin Uddannelse var oppe med et Militærfly sammen med sin Flyvelærer. Både han og Læreren dræbtes paa Stedet.

Den dræbte Dansker er den 24-aarige Vilhelm Grønbæk, Søn af Stiftsprovst, Dr. theol. V. Grønbæk, Ribe. Canadieren, der var hans Lærer, hed Larsson og havde Rang af Flying Officer.

Hvem førte Maskinen?

Vilhelm Grønbæk var tidligere Søløjtnant, men ønskede at fortsætte

sin militære Karriere i Flyvevaabnet, hvorfor han kom til Alberta i Canada paa Natjager-Kursus. — Ulykken skete i Claresholm, Alberta. Om Ulykkens nærmere Aarsag eller detaljerede Forløb meddeltes ikke nærmere i det Telegram, som de danske Myndigheder sent i Aftes modtog fra Washington. Den skete Onsdag Kl. 13,30, og i Telegrammet betegnes den som et fuldstændigt crash. Det oplyses heller ikke, hvem af de to Mænd, der førte Maskinen, eller hvilken Slags Fly det var. *Pol.*

Berl. Tidende
22-8-52

Nationaltidende 22/8.52

Søløjtnant Grønbæk begravet i Ribe

Fra vor Korrespondent

RIBE, LØRDAG AFTEN

Søløjtnant Vilhelm Grønbæk, der omkom ved en Flyveulykke i Canada, begravedes i Eftermiddags fra Ribe Domkirke. Det blev den største Begravelse i mange Aar i Ribe. Paa næsten hver Flagstang i Byen vejede Flagene paa halv Stang, og Domkirkens Gulv var forvandlet til et Blomstertæppe, hvor de mange signerede Kranse med rød-hvide Farver lyste op. Der var blandt andet signerede Kranse fra Forsvarsministeriet, Forsvarsattachéerne i Washington, Kammerater i Frihedskampen, Frihedsraadets Afdeling i Ribe, Søværnet, Søværnets Officersskole, Flyvevaabnet, lokale Institutioner, Ribe Byraad og mange andre. Flyvevaabnet var repræsenteret ved Oberstløjtnant T. A. Poulsen, og Marinen ved Kommandørkaptajn N. T. Michaelsen, Marinedistriktet Frederikshavn, og desuden var der adskillige unge Officerer fra Flyvevaabnet og Søværnet.

De unge Officerer stod Æresvagt ved Baaren og bar senere denne fra Kirken til Rustvognen og til Graven.

Stiftsprovst, Dr. theol. W. Grønbæk talte ud fra Ordet: Hvo, som er Sandhed, høre min Røst. Det var det Ord, jeg gav Vilhelm til hans Konfirmation i Viborg Domkirke. Han havde forstaaelse af Kristendommen. Der Tradition i Hjemmet, og han

værnede trofast herom. Det var ham en Glæde, han kom til at tjene under det danske Flag. Han var en Dreng med store Maal, men ved Siden af ejede han Sindets Blidhed, og nu glædede han sig til efter endt Uddannelse atter at komme hjem og stifte Hjem med den, han havde kær.

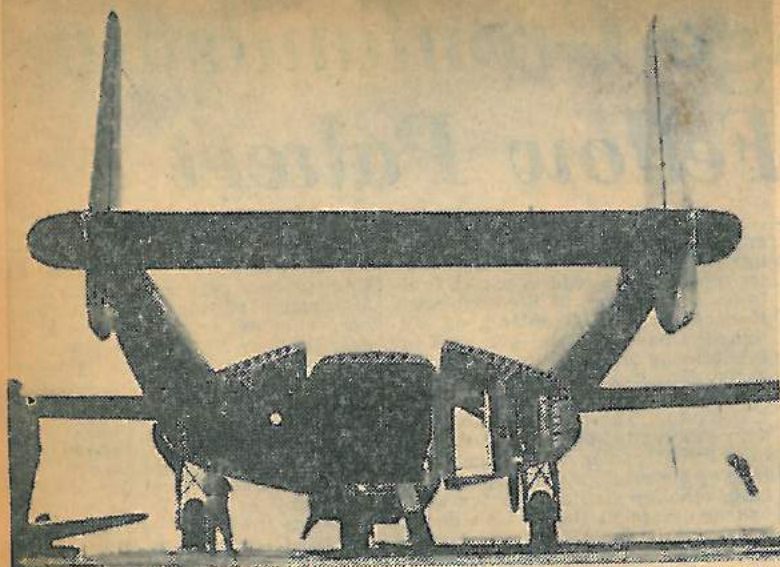
Stiftsprovsten mindedes ligeledes den unge canadiske Officer, som mistede Livet sammen med Vilhelm Grønbæk.

Paa Kirkegaarden bragte Oberstløjtnant T. A. Poulsen Flyvevaabnets, Skolens og Hærens Tak. Han sagde blandt andet: Den Aften, efter at Søløjtnant Grønbæk var blevet udtaget til Uddannelse, sad vi og talte om mangt og meget alvorligt, ogsaa om Ting fra vor fælles Skole, Ribe Kathedralskole, og jeg fik det Indtryk, at det var en prægtig ung Mand, jeg her havde for mig, trofast og rejsindig. Han passede nøje til Flyvevaabnets nye Motto: Frygt Gud, vær rask, men frygt intet Menneske.

— Som en sidste Hyldelse til ham fra Flyvevaabnet, Skolen og Flyverne vil jeg gerne sige, at hans Navn vil blive nævnet med Respekt og ågtet og æret.

Derefter takkede Stiftsprovsten beæret for al Opmærksomhed og Støtte ved Begravelsen.

Berl. Tidende
7-9-52



Den store Fairchild-Ambulancemaskine som amerikanske Flyvelæger i Gaar demonstrerede i Københavns Lufthavn.

Realistisk Demonstration af flyvende Lazaret

Foran to store Nylontelte, som var opstillet i Københavns Lufthavns Sydareal, laa i Gaar en halv Snes danske Flyver-Soldater som Medier for amerikanske Bandageartister.

Den skrappeste var den sorte Sergeant Turner, som var Assistent for en nydelig Kaptajn-Sygeplejerske. Turner lagde lynhurtigt Bandager, der skulde forestille behandlede Brandsaar, brækkede Lemmer, Maveskud, Lammelser eller Nervesammenbrud, hvor Patienten kom i Spændetroje. De saarede behandlede med Blodplasma og de nyeste desinficerende Hjælpemidler og blev paa lette Baarer bragt om Bord i et flyvende Lazaret, en Fairchild Transport-Maskine, som tager 35 saarede. Oberst Perkins, som ledede Demonstrationen, fortalte, at denne nye Metode bragte Patienter med alvorlige Saar direkte under Hospitalsbehandling paa saa kort Tid, at Chancen for at redde Menneskeliv steg betydeligt. Det havde Koreakrigens Erfaringer vist. For det første kunde man nu hente de saarede paa selve Fronten med Helikoptere og derefter bringe dem til Hospitaler med de flyvende Lazareter. Oberst Perkins og hans Stab paa 12 holdt Forelæsninger for mange danske Sagkyndige, deriblandt Generallæge Fasting Hansen, Stabslæge i Flyvevaabnet Helge Smith og hans Medarbejdere i flyve-medicinsk Institut, Doktorerne Errebo Knudsen og Nørgaard og hele ældste Klasse af Underlæger.

Blandt de amerikanske Gæster var et særligt interessant Bekendtskab, Oberstløjtnant, Dr. Rolf Salin, der selv er Flyver og nu knyttet til Admirals Sir Patrick Brinds Stab i Oslo. Oberstløjtnant Salin var i 1935 Student ved Københavns Universitet, han taler stadig perfekt Dansk. Hver-

ken hans Far eller Mor er af dansk Afstamning, men Familien interesserer sig for og er nære Venner af Danmark. Hvorfor? Ja, er det ikke saadan, sagde den amerikanske Flyvelæge, at man altid finder Naboens Græs grønne!
pw

Berl. Tidende
6-9-52.

Aarsagen til KZ-10-Ulykken fastslaaet

Haleplanet sprængtes ved Haleglidning

Flyveinspektionen har i Gaar afsluttet sin Undersøgelse i Forbindelse med Flyveulykken den 9. August ved Kostræde pr. Lundby, hvor Næstkommanderende paa Flyvestation Avng, Kaptajn H. Pontoppidan Sørensen omkom. Flyveinspektionen har udsendt følgende Meddelelse:

Efter de stedfundne Undersøgelser kan det fastslaaes, at KZ 10, Nr. 632, under Flyvning 9. August er kommet i Haleglidning, hvorunder det er blevet udsat for saa store Paavirkninger, at Haleplanet sprængtes, og Højderoret havarede stærkt. Herefter har Flyveren ikke haft nogen som helst Mulighed for atter at faa Luftfartøjet under Kontrol. Faldskærm medførtes ikke under den paagældende Flyvning, og der er ikke herved sket noget Brud paa gældende Bestemmelser. Undersøgelsen har godtgjort, at ingen Fejl ved Materiel eller Konstruktion har været Aarsag eller medvirkende Aarsag til Havariet.

— Det er med andre Ord, hvad man benævner et hændeligt Uheld, der er sket, siger Chefen for Flyveinspektionen, Oberst Erik Rasmussen, til »Berlingske Tidende«. Pontoppidan Sørensen har villet flyve Flyvemaskinen »død«, som man kalder det. Det vil sige, man stiger, indtil Maskinen »falder igennem« — staller. Dette sker i en Fart af ca. 50 km i Timen for en KZ 10. Den har imidlertid faaet for stærk Stigning og har faaet Farten 0, hvorefter den haleglider. Det skaber saa store og skiftende Paavirkninger, at man ikke kan forvente, at Maskinen skal kunne holde til dem — den er ikke bygget til at flyve baglæns — og der- ved er Havaringen sket.
mik.

Amerikansk Kommission til København i Dag

Skal føre tekniske Forhandlinger med de danske Militærmyndigheder om Luftvaaben-Stationeringen

Redegørelse og Drøftelse i Udenrigsnævnet i Gaar

En teknisk Kommission fra det amerikanske Flyvevaaben ankommer i Dag til København for at forhandle med militære danske Myndigheder i Anledning af Planerne om Stationering af amerikanske Luftstyrker paa danske militære Flyvepladser i Fredstid som Led i det fælles NATO-Forsvar.

Forhandlingerne er af rent teknisk Karakter og foregriber ikke den politiske Beslutning om, hvorvidt Stationering skal finde Sted. Forud for en saadan eventuel Beslutning vil gaa politiske Forhandlinger paa NATO-Basis. Disse Forhandlinger er endnu ikke hverken indledet eller aftalt.

Udenrigsnævnet orienteret

Rigsdagens udenrigspolitiske Nævn drøftede i et Møde i Gaar Stationeringsspørgsmaalet paa Basis af Redegørelser fra Udenrigsministeren og Forsvarsministeren. I Nævnets Møde deltog endvidere Statsministeren og Finansministeren. Nævnets Flertal — Regeringspartierne og Socialdemokratiet — gav ifølge det udsendte Referat fra Nævnsmødet Tilslutning til, at de rent tekniske Sider af denne Sag gøres til Genstand for nærmere Undersøgelse.

Udenrigsministeren gav yderligere forskellige Meddelelser om den planlagte NATO-Øvelse — Main Brace — i danske Farvande, og endelig redegjorde Ministeren for de Overvejelser, der har fundet Sted i Anledning af den amerikanske Henvendelse angaaende den danske Leverance af et Tankskib, og for de i Forbindelse hermed førte Forhandlinger med den amerikanske Regering. Nævnet tog disse Oplysninger til Efterretning.

Kommunisterne fortsætter

Den kommunistiske Rigsdagsgruppe har i Gaar sendt Folketingets Formand Henvendelse Nr. 3 med Krav om, at Formanden bruger den af

ham selv paaberaabte Suverænitæt til at indkalde Folketinget, til Drøftelse af Stationeringsplanerne og Main Brace.

Henvendelsen vil faa samme Skæbne som dens Forgængere. Tamo.

Vandel og Tirstrup som Flyvestationer

De foreløbige danske Planer, der vil danne Grundlaget for de tekniske Forhandlinger med NATO-Kommissionen, gaar ud paa, at Vandel og Tirstrup Flyvepladser i Jylland stilles til Raadighed for eventuelle fremmede Luftstyrker. Disse Flyvepladser er dog endnu ikke færdigbyggede efter den Maalestok, der er opstillet for NATO-Styrkerne, og vil næppe være i Stand til at modtage dem de første 1—2 Aar.

I Forbindelse med eventuel Stationering af fremmede Flyvemaskiner bliver der formentlig ogsaa Tale om et Indkvarteringsspørgsmaal af ikke ringe Omfang. Bliver der til sin Tid Tale om at modtage fremmede Flyvemaskiner i Jylland, maa man an-

tagelig regne med, at der foruden Maskinernes Besætning ogsaa skal medfølge et betydeligt Jordmandskab til Betjening af Flyvepladser-

nes Indretninger. Med Flyvere og Jordpersonel kan der efter Forlyden- de godt blive Tale om en Militærstyrke paa flere Tusinde Mand.

Berl. Tidende 1/9-52

Han faldt i Kapløbet

Kort efter, at Artiklen »De næste ti Aar« var skrevet, indløb Meddelelsen om Squadron-Leader John Derry's Død under en ny Flyvning hurtigere end Lyden i Gaar Eftermiddags over Farnborough. Det var Englands fineste Jet-Flyver, der her faldt som Offer for den farlige Gerning, han havde valgt i 1947.

Squadron-Leader John Derry blev 31 Aar. Han var dekoreret med Distinguished Flying Cross for sin Krigsindsats i Royal Air Force. Alle-rede i 1940 gik han ind i RAF, men det var først i 1942, han blev Flyver. Efter Krigen traadte han tilbage fra RAF efter at have tjent sig op til Squadron-Leader i Jager-Styrkerne. Tidligt paa Aaret 1946 blev han knyttet til Vickers-Armstrong Supermarin Værker, men Aaret efter tog han Springet og blev Indflyver i den helt store Stil.

Den 12. April 1948 satte han sin første Verdensrekord. Det var med de Havillandfabrikkernes D. H. 108. Med denne Eksperimental-Jetjager naaede han over en Distance paa 100 Kilometer op paa en Gennemsnits-fart af 974,026 Kilometer i Timen.

Den 6. September 1948 blev han den første Flyver i Europa, der fløj hurtigere end Lyden. Det skete under en Forsøgsflyvning med Typen de Havilland D. H. 108.

I 5 Aar har han været den dristigste Flyver ved de store Opvisninger i Farnborough. Hans Himmelig i de

lydhurtige Jet-Jagere har Aar efter Aar fremkaldt Gys og nu Choket. I Aar fløj han for første Gang de Havillands fantastiske Jet-Jager D.H. 110. Under en Snes Flyvninger med denne Model havde John Derry fløjet hurtigere end Lyden, deraf 7 Gange over Farnborough.

John Derry, som var hædret med Bronzeløven og den kongelige hollandske Aeroklubs Guldmedaille, var som Type umaadelig tiltalende. Den høje, ranglede Skikkelse førte Tanken hen paa en Hækkeløber. Han havde et dejligt, skævt Smil og en hyggelig, stilfærdig Tone. Der var Smil i hans Øjne, ogsaa naar man forsøgte at nærme sig Emnet Risikoen i Forbindelse med, hans livsfarlige Job. John Derry har sagt, at det var hans Lykke, at han havde faaet sin Hobby som Arbejde. Han betragtede sin Gerning som Indflyver fra et videnskabeligt Synspunkt, han søgte og søgte efter det nye, efter Fremskridtet. Han paastod, at hverken han eller hans unge Hustru øjnedes Faren i Indflyverens Gerning, hvis man havde det i Tankerne, var det umuligt. Han troede for øvrigt blindt paa, at han havde besejret Lydmuren og tog Afstand fra dramatiske Betragtninger om Flyvning paa de meget store Hastigheder.

Hvor stærk hans Tro end var, faldt han i Kapløbet med Maskinen, han naaede ikke at besejre den ... som han troede.
pw

Kaptajn Poul Sæbye pure frifundet

Ved Retten i Søndre Birk har der været behandlet en Sag mod Kaptajn Poul Sæbye, der er militær Motorsagkyndig og Leder af Flyvevaabnets autotekniske Afdeling i Værløse-Lejren. Anklageskriftet omfattede syv Tiltalepunkter, der gik ud paa, at Kaptajnen havde gjort sig skyldig i forskellige Uregelmæssigheder vedrørende selve Kørselsundervisningen. I Gaar faldt der Dom i Sagen, og den lød paa pure Frifindelse paa alle Tiltalepunkter.

Berl. T. 17-9-52

Berl. Tidende
19-9-52

De næste ti Aar

Hvem vinder Kapløbet - Mennesket eller Maskinen?

Det store Chok og den stille Glæde skabes af de samme Kræfter i Flyvningens hæsblæsende Udvikling

Af Povl Westphall

Tagsten blev revet af Hus-tage, Lofter revnede, og Puds faldt ned paa nyfærnerede Gulve, Vinduer knustes, Døre sprang op, og Mennesker og Dyr blev opskræmt omkring den lille Farnborough By i Nærheden af Royal Air Force's store Prøve-Flyveplads i Hampshire, da de første britiske Jet-Jagere brød

gennem Lydmuren kun nogle faa Tusind Meter over Betonstartbanerne efter et Styrt dyk paa 7-8 Kilometer.

Da Englands førende Indflyvere, det vil sige de Flyvere, der prøver de nye Maskintyper, søgte at naa op paa Hastigheder omkring 1240 Kilometer i Timen, skete der Ting, som ingen havde forudset. Saa voldsom var Chokvirkningen, at Borgere fra Farnborough rettede en samlet Henvendelse til Myndighederne og fik fremkaldt et Forbud mod Flyvningerne gennem Lydmuren nede over Jorden. Det Lufttryk og de tordenlignende Brag, som disse Forsøgs-flyvninger udviklede, gav for første Gang almindelige Mennesker en Fornemmelse af, at Vaaben ikke er nødvendige for at opnaa Chokvirkningen. De nyeste Flyvemaskintyper er alene tilstrækkelige til at fremkalde den Opskræmtheden, hvis Følgesvend hedder Panik. De britiske Flyvemaskinekonstruktørers Selskab, som arrangerer de aarlige Opvisninger paa Farnborough-Pladsen, bøjede sig for Befolkningens Protester og indførte første Flyvning med begrænset Hastighed til Maksimum omkring 1100 Kilometer, men senere gennemførtes Flyvninger hurtigere end Lyden i saa stor Højde, at Chokvirkningerne ikke naaede Jorden i anden Form end den særlige Lydeffekt, der psykisk fornemmes, naar Lyden ikke kan følge Flyvemaskinen.



Squadron-Leader John Derry, DFC.

Et Tordendrøn, der giver skælvende Knæ

Det er for øvrigt en temmelig uhyggelig Oplevelse at følge en Flyvemaskines fart gennem Lydmuren. Sidste Sommer oplevede jeg det første Gang. Det var paa et Ørkenomraade ved Eglin Air Force Base, det amerikanske Flyvevaabens Forsøgs-lufthavn ved Pensacola i Florida. Ret et hyggeligt Sted, hvor Militær-

politiet gik og plaffede Giftslang med deres Pistoler og viste Resultatet af deres Mesterskud frem ved Hælen. En af de hurtigste Sabre-Jgere skulde under et Dyk fra næsten 14 Kilometers Højde passere Lydgrænsen. Kaptajnen fortalte over Radioen om sin fantastiske Fart, da gjorde hans Maskine varmere end Fyrbødernes Arbejdsplads paa gammel Fragtdamper.

Første Gang, vi saa ham, ligner han en lillebitte graa Plet paa azurblaa Væg. En af den Slags Pletter, som man faar Lyst til at kradaf med Neglene. Vi kunde ikke høre Maskinen paa Vej nedad. Lyden kom først, da han efter et uafbrudt Dyk rettede op i 3-4 Kilometers Højde. I det Øjeblik kom et tordenlignende Brag, der fik os til at give efter Knæene. Kort efter kom endnu en men mindre: Ekkoet af det første sagde man. Da Maskinen passerede Lydmuren, det vil sige den kritiske Hastighedsgrænse, der opstaar, naar Maskinen bliver hurtigere end Lyden, udviklede den bag sig en Slags Luftlomme, fyldt med statisk Elek-tricitet. Eksplosionen, der fulgte efter Maskinen, var med andre Ord en Art kunstigt Tordenvejr. Piloten mærkede intet til disse Fænomener, han mærkede først rigtig Hastigheds-aa-virkninger i det Øjeblik, da han blev udsat for den vældige Tryk-aa-virkning, som opstod, da han rettede sin Maskine op.

Flyverens Chancer

Under disse store Hastigheder er det ikke blot et Spørgsmaal om Kilometeres Antal, det er ogsaa et Kapløb mellem Mennesket og Maskinen. Englands første Flyver, som har passeret Lydmuren, den berømte Indflyver fra de Havilland-Fabrikkerne John Derry, har fortalt om dette Kapløb. En Styrt-hjelm, en Gummimaske og en fuldstændig tætsluttende Tryk-Dragt, der dækker hele Legemet som en Slags Dykkerdragt, et anti-black out.-Udstyr, det vil sige en Dragt, der modvirker, at Flyveren mister Bevidstheden under Tryk-aa-virkningerne ved Manøvrer i de store Hastigheder, og en Ventilations-Dragt for Køling er nogle af de Udrustninger, som er nødvendige for at give Flyveren en Chance.

I Maskinens lille Trykkabine sidder Flyveren fuldstændig fastsnøret til sit Sæde med Remme over Skuldre og Laar og omkring Midien. Over Sædet sidder et uskyldigt udseende lille Gardin, men hvis Flyveren trækker den ned over sit Ansigt, udløser han en Mekanisme, der slynger ham, siddende i Sædet, ud i Himmelummet, som naar en Kanonkugle skydes ud i en Cirkus. Fra Sædet udløses saa automatisk en Faldskærm, som bringer Flyveren ned i Luftomraader, hvor han kan frigøre sig fra Sædet og selv fortsætte i sin egen Faldskærm med mindre Risiko for

gennem den Rekord, som den amerikanske Indflyver Bill Bridgeman har sat i Sommer over Mojave-Ørkenen i USA, hvor han efter at være sluppet løs fra Bugen af en B.29 Superfæstning satte sin lille Skyrocket, Douglasfabrikkernes Raket-Jager, i Gang. Paa 10 Sekunder fløj han hurtigere end Lyden, og da han efter 3 Minutters Forløb havde brugt sit Raketbrændstof, havde han fløjet hurtigere og højere end noget Menneske, omkring 27 Kilometers Højde og en Tophastighed paa omkring 2000-2400 Kilometer i Timen. Han fløj sin lillebitte Raketjager ned som Svæveplan, og landede glat. Han er 35 Aar og ugift, ligner mere en jævn Landmand end et Supermenneske.

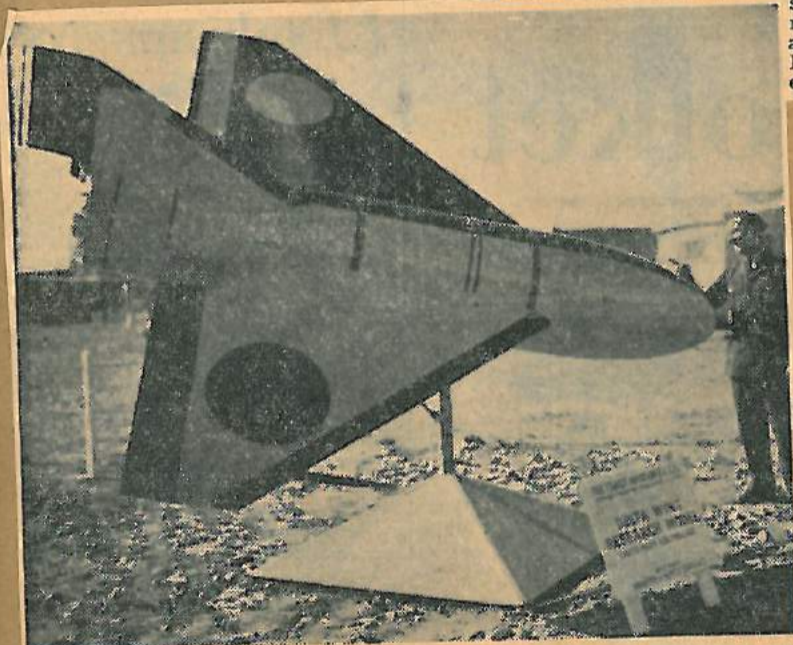
Kapløbet mellem Menneske og Maskine fortsætter Dag efter Dag. Paa faa Aar har det bragt os Rekorder, som kun hørte til i Fantasien, endnu mens den anden Verdenskrig rasede. Husk paa, at dengang fløj de hurtigste Jagermaskiner ikke engang saa stærkt som vore Dages hurtigste Passagermaskiner. Dengang var Jager-Tophastigheden omkring 6-700 Kilometer i Timen, og i Dag, 8 Aar efter, flyver Comet-Jetlinererne 800 Kilometer i Timen og har forkortet

Paa Vej til
AUTOMOBIL-
Rosenørnsallé 7
Personvogne
Lastvogne -
Moto



PHÄNOMEN

Scanauto A/S - B



Her er et af de uhyggeligste blandt de ødelæggende Insekter i Flyvningens Delta-Tid, en flyvende Trekant, som kun styres af Straaler, ikke af Mennesker. Forsøgsflyvningerne med denne britiske Maskine udføres i Australien.



De næste ti Aar

Hvem vinder Kapløbet - Mennesket eller Maskinen?

Det store Chok og den stille Glæde skabes af de samme Kræfter i Flyvningens hæsblæsende Udvikling

Af Povl Westphall

Tagsten blev revet af Hus-tage, Loftet revnede, og Puds faldt ned paa nyfærnerede Gulve, Vinduer knustes, Døre sprang op, og Mennesker og Dyr blev opskræmt omkring den lille Farnborough By i Nærheden af Royal Air Force's store Prøve-Flyveplads i Hampshire, da de første britiske Jet-Jagere brød



Squadron-Leader John Derry, DFC.

gennem Lydmuren kun nogle faa Tusind Meter over Betonstartbanerne efter et Styrtid paa 7-8 Kilometer.

Da Englands førende Indflyvere, det vil sige de Flyvere, der prøver de nye Maskintyper, søgte at naa op paa Hastigheder omkring 1240 Kilometer i Timen, skete der Ting, som ingen havde forudset. Saa voldsom var Chokvirkningen, at Borgere fra Farnborough rettede en samlet Henvendelse til Myndighederne og fik fremkaldt et Forbud mod Flyvningerne gennem Lydmuren nede over Jorden. Det Lufttryk og de tordenlignende Brag, som disse Forsøgs-flyvninger udviklede, gav for første Gang almindelige Mennesker en Fornemmelse af, at Vaaben ikke er nødvendige for at opnaa Chokvirkningen. De nyeste Flyvemaskintyper er alene tilstrækkelige til at fremkalde den Opskræmtheden, hvis Følgesvend hedder Panik. De britiske Flyvemaskinekonstruktørers Selskab, som arrangerer de aarlige Opvisninger paa Farnborough-Pladsen, bøjede sig for Befolkningens Protester og indførte første Flyvning med begrænset Hastighed til Maksimum omkring 1100 Kilometer, men senere gennemførtes Flyvninger hurtigere end Lyden i saa stor Højde, at Chokvirkningerne ikke naaede Jorden i anden Form end den særlige Lydeffekt, der psykisk fornemmes, naar Lyden ikke kan følge Flyvemaskinen.

Et Tordendrøn, der giver skælvende Knæ

Det er for øvrigt en temmelig uhyggelig Oplevelse at følge en Flyvemaskines fart gennem Lydmuren. Sidste Sommer oplevede jeg det første Gang. Det var paa et Ørkenomraade ved Eglin Air Force Base, det amerikanske Flyvevaabens Forsøgs-lufthavn ved Pensacola i Florida. Ret et hyggeligt Sted, hvor Militær-

politiet gik og plaffede Giftslanger med deres Pistoler og viste Resultatet af deres Mesterskud frem ved Halen. En af de hurtigste Sabre-Jagere skulde under et Dyk fra næsten 14 Kilometers Højde passere Lydgrænsen. Kaptajnen fortalte over Radioen om sin fantastiske Fart, der gjorde hans Maskine varmere end Fyrbødernes Arbejdsplads paa en gammel Fragtdamper.

Første Gang, vi saa ham, lignede han en lillebitte graa Plet paa en azurblaa Væg. En af den Slags Pletter, som man faar Lyst til at kradse af med Neglene. Vi kunde ikke høre Maskinen paa Vej nedad. Lyden kom først, da han efter et uafbrudt Dyk rettede op i 3-4 Kilometers Højde. I det Øjeblik kom et tordenlignende Brag, der fik os til at give efter i Knæene. Kort efter kom endnu et, men mindre: Ekkoet af det første, sagde man. Da Maskinen passerede Lydmuren, det vil sige den kritiske Hastighedsgrænse, der opstaaer, naar Maskinen bliver hurtigere end Lyden, udviklede den bag sig en Slags Luftlomme, fyldt med statisk Elek-tricitet. Eksplosionen, der fulgte efter Maskinen, var med andre Ord en Art kunstigt Tordensvejr. Piloten mærkede intet til disse Fænomener, han mærkede først rigtig Hastig-hedens Paavirkninger i det Øjeblik, da han blev udsat for den vældige Tryk-paavirkning, som opstod, da han rettede sin Maskine op.

Flyverens Chancer

Under disse store Hastigheder er det ikke blot et Spørgsmaal om Kilometeres Antal, det er ogsaa et Kapløb mellem Mennesket og Maskinen. Englands første Flyver, som har passeret Lydmuren, den berømte Ind-flyver fra de Havilland-Fabrikkerne John Derry, har fortalt om dette Kapløb. En Styrtøj, en Gummimaske og en fuldstændig tætsluttende Tryk-Dragt, der dækker hele Legemet som en Slags Dykkerdragt, et anti-black out-Udstyr, det vil sige en Dragt, der modvirker, at Flyve-ren mister Bevidstheden under Tryk-paavirkningerne ved Manøvrer i de store Hastigheder, og en Ventilations-Dragt for Køling er nogle af de Ud-rustninger, som er nødvendige for at give Flyveren en Chance.

I Maskinens lille Trykkabine sidder Flyveren fuldstændig fastsnøret til sit Sæde med Remme over Skul-dre og Laar og omkring Midien. Over Sædet sidder et uskyldigt udseende lille Gardin, men hvis Flyveren trækker den ned over sit Ansigt, udløser han en Mekanisme, der slynger ham, siddende i Sædet, ud i Himmelmrum-met, som naar en Kanonkugle skydes ud i en Cirkus. Fra Sædet udløses saa automatisk en Faldskærm, som bringer Flyveren ned i Luftom-raader, hvor han kan frigøre sig fra Sædet og selv fortsætte i sin egen Faldskærm med mindre Risiko for

Forfrysninger eller for ikke at kunne skaffe sig Ilt nok fra sit Iltapparat.

165 Graders Varme i Maskinen

John Derry siger, at det ikke er mange fysiske Problemer, en Flyver kommer ud for under de store Hastigheder. Men der er et Par Stykker, som ikke er behagelige, for Eksempel den høje Temperatur, som udvikles i Maskinen paa Grund af selve Far-ten.

Hvis man flyver med 1000-1100 Kilometers Fart, bliver der nemlig 50 Graders Celsius inde i Maskinen, men denne Varme kan man holde nede med Køleanlæg og andre Beskyt-telsesmetoder. Flyver man med om-kring 2000-2400 Kilometer i Timen, bliver Varmen i Maskinen 165 Gra-ders Celsius! En direkte Kølemetode for det menneskelige Legeme er paa-krævet, hvis man skal kunne besejre Maskinen. Her bliver Ventilations-dragten en meget vigtig Del af en Fly-vers Udstyr.

Lydens Fart er nemmere at naa i 12 Kilometers Højde end nede over Jorden. Lydens Hastighed er nemlig 150 Kilometer mindre oppe i 12,000 Meter. John Derry er af den Opfat-telse, at Fremtidens Piloter muligvis vil flyve liggende i Stedet for at sidde op, det skulde gøre dem mere mod-standsdygtige over for Tyngdekrafts-paavirkningerne, som i Overdosis be-røver dem først Syn, derefter Be-vidsthed for en kortere Stund. Hvis man flyver ligeud i stor Højde med 1000 Kilometers Fart, har man fak-tisk ikke større Fornemmelse af Ha-stigheden end den, der spiser Fro-kost i en Passagermaskine, erklærer Derry. Men hvis man derimod flyver lavt, kommer Hastighedsfornemmel-sen sammen med den Uro, som præ-ger de lave Luftlag. Her er det nød-

vendigt at være spændt fast og have Trykdragterne i Funktion.

Selve det at flyve hurtigere end Lyden rummer først og fremmest den Risiko, at Maskinen kommer ud af Kontrol. Det er sjældnere, at Ulyk-ker skyldes Konstruktionsfejl end den Kendsgerning, at en Maskine ikke kan kontrolleres. Vi Indflyvere, siger John Derry, har det som Læ-gen, der skal stille sin Patients Dia-gnose. Efter at vi har høstet vore Er-faringer, er vi foreløbig naaet dertil, at vi har fundet ud af, at Flyvninger hurtigere end Lyden oppe i den store Højde er blødere og behageligere end mange nede ved Jordens Overflade.

Findes der ingen Grænse?

Men der maa da findes et Sted, hvor Mennesket maa give op i Kap-løbet med Maskinen? Teoretisk, si-ger Sagkundskaben, findes denne Grænse ikke, blot man kan beskytte Flyveren tilstrækkeligt. Beviset paa en Del af denne Paastand har man

Det er en

ren Fornøjelse

Paa Vej til
AUTOMOBIL-
Rosenørnsallé 7
Personvogne
Lastvogne -
Moto



PHÄNOMEN

Scanauto A/S - B



af de uhyggeligste blandt de ødelæggende Insekter i Flyvningens Tid, en flyvende Trekant, som kun styres af Straaler, ikke af Insekter. Forsøgsflyvningerne med denne britiske Maskine udføres i Australien.





Dele af den ødelagte Jet-Jager, der faldt ned paa Gaardspladsen og beskadigede et Par af Længerne, bliver undersøgt.



Den dræbte Jet-Pilot Mogens Weje.

2) Jet-Jager Ulykken

Dele af den eksploderede Maskine slyngedes flere Hundrede Meter bort. Dens Motor fløj gennem Gaardejer Anton Espersens Gaard, hvor hans tre Børn legede paa Gaardspladsen. De blev helt forstenede ved Braget, og det maa betragtes som et Under, at hverken de eller andre kom noget til.

Foran dem laa Pilotens Hjelme, og rundt om fandtes Sprængstykker fra Vraget. Andre Vragrester havde boreet sig ind i Bygningerne, saa der blev slaaet store Huller baade i Murene og Taget. En Del af Motoren blev fundet i Toppen af et Træ i en lille Lund i Nærheden af Gaarden, og i et andet Træ fandt man Dele af Maskinens Krop. Jet-Aggregatet blev senere fundet langt borte, boreet ned i Jorden. Maskinens Fører fandt man ca 500 Meter fra Gaarden. Han laa dræbt og frygteligt tilredt under sin Faldskærm, der var revet op. Det kan ses, at han ikke har gjort Forsøg paa at udløse den. Tililende tilkaldte Politiet, der foretog Afspærringer, ligesom Læge Wraa, Ryomgaard, og Læge Steffensen, Ronde, blev tilkaldt sammen med Redningskorpset.

Det var vanskeligt straks at identificere den dræbte. Der var engelske Penge i hans Portemonnæ, og dette ledte Tanken hen paa, at det kunde være en Udlænding, men senere fandt man andre Ting, der kunde identificere ham.

Faa Minutter før Ulykken havde han været i Radiokontakt med Karup og meldt alt vel. Flyvevaabnets Havarikommission er i Eftermiddag ankommet til Ulykkesstedet for at foretage Undersøgelser. Kommissionen ledes af Kaptajn Bendtsen. Auditorundersøgelsen i Forbindelse med Ulykken er overdraget Auditor Munch, Viborg.

Ved 14-Tiden i Eftermiddags landede en af Flyvevaabnets Maskiner paa en Mark ved Sjørring. Det var en Flyverofficer fra Karup, der kom for at overbringe Mekaniker Svend Weje det tunge Budskab, at hans Son, Flyverkadet Mogens Weje, var blevet dræbt ved Thunderjetjager-Ulykken over Djursland i Formiddags.

Den dræbte blev 21 Aar. Han blev Student fra Thisted Gymnasium i 1950 og valgte at gaa Militærvejen. Efter at have aftjent sin Værnepligt kom han ind i Luftvaabnet og kom med et Hold andre danske Flyverkadetter til USA, hvor han i Arizona uddannedes til Jetpilot. I Sommer overrakte Chefen for Williams Airforce-Basen, Oberst Mayden, ham de amerikanske Jetpilots Sølvinger og Diplom.

Ny Jet-Jager-Ulykke

Gik ned med Ilden staaende ud af Halespidsen - Den 21-aarige Pilot øjeblikkelig dræbt

Fra vor Korrespondent

AARHUS, FREDAG AFTEN

Det danske Luftvaaben er i Dag blevet ramt af en ny Ulykke. En Thunder-Jetjager, F-84 Nr. 963, styrtede ved 10,15-Tiden ned ved den lille Landsby Smouen paa Djursland. Maskinen eksploderede i Styrtet, og Vragresterne spredtes over et meget stort Areal. Ved Ulykken dræbtes Piloten, den 21-aarige Flyverkadet Mogens Weje, Søn af Mekaniker Weje, Sjørring ved Thisted.

Startet fra Karup paa en ordinær Navigationsflyvning af ordinær Art. Øjensvidner, at de saa Maskinen komme i vestlig Retning. Pludselig steg den Højde, og allerede ved

Mørke saa man, at Ilden stod ud af Halespidsen.

Fru Pastorinde Paludan, Thorsager, stod ved Vinduet og saa Maskinen nærme sig. For hende saa det ud, som om den fløj lige direkte mod

Byen. Flere andre fik samme Indtryk, og mange, der arbejdede paa Markerne, smed sig fladt ned paa Jorden af Angst for at blive ramt af den styrtende Maskine.

Efter alt at dømme har Flyveren set Byen og har faaet Maskinen rettet op og givet den en anden Retning. I en lille Mose tæt ved Smouen forsøgte han at nødlande. Det kan ses, at Maskinen har hoppet flere Gange hen over Jorden. Øjensvidner er ikke enige om, hvorvidt Jageren eksploderede i Luften, eller det først er sket, efter at den har taget Jorden. Muligvis er Eksplosionen sket under et af Hoppene. Vragdelene vilde ellers næppe kunne være spredt over saa stort et Omraade, som det er Tilfældet.

Ved Styrtet ramte Maskinen en Kvindes, tilhørende Boelsmand Christensen. Den blev saa medtaget, at den maatte slaas ned.

Fortsættes paa Side 1.

(2)

*berl. Tidende
13-9-52.*

Tykke Børn er ikke altid overvægtige

Københavns Læge danner nyt System til Vurdering af Skolebørns Maal og Vægt

»Tykke« i Skolen behøver ikke at være overvægtig, fordi han vejer mere end Gennemsnittet af sine Kammerater. Der er i Danmark dannet et helt nyt Begreb ved Vejning og Maaling af Skolebørn, idet man vil slaa Streg over den tidligere saa meget brugte Gennemsnitsvægt og i Stedet indføre den individuelle Normalvægt.

I det i Gaar udkomne Nummer af »Ugeskrift for Læger« fortæller Læge Johs. Døssing om sine Skemaer over Skolebørns normale Maal og Vægt.

100,000 Vejninger

Til Udarbejdelse af Skemaerne har man brugt et Materiale paa 100,000 Vejninger. Det er 7000 Skolepiger og et lignende Antal Skoledrenge, der er vejlet med Mellemlum. Johs. Døssing har paa Grundlag af dette kun-

net bevist, at der for hvert af Børnene findes en Normalvægt, som meget vel kan afvige fra Gennemsnitsvægten. Ved Vejning af Børnene indskrives deres Vægt og Højde paa et Diagram, og man ser derefter, om deres Maal og Vægt fra flere Vejninger danner en ret Linie. Gør den det, er Barnets Vægt helt normalt. Er der Udsving, vil der være Grund til at foretage en nærmere Undersøgelse af det paagældende Barn. Nyt ved Indførelsen af Normalvægt er, at den er forskellig for hvert Barn og udregnes for hver enkelt. Medens man uden at være syg kan afvige over 10 pCt. fra Gennemsnitsvægten, er Normalvægten saa nøjagtig, at der ikke kan tillades mere end nogle faa Procents Afvigelse.

Myndighederne interesseret

Hygiejnekommissionen har været saa interesseret i dette nye Begreb: Normalvægt, at de har formaaet Johs. Døssings Artikler offentliggjort paa en halv Snes Sider i »Ugeskrift for Læger«, selv om det samme Materiale fremkommer i en Doktordisputats, som Johs. Døssing skal forsvare allerede paa Tirsdag. Det er usædvanligt, og det skyldes, at man ønsker Resultatet ud til saa mange af de praktiserende Læger som muligt, samtidig med, at man giver Mulighed for, at Lægerne kan købe Diagrammerne, som man haaber vil blive medvirkende til en yderligere Forbedring af Helbredstilstanden blandt danske Skolebørn. mik.

Berl. Tidende
19-9-52



De danske Flyveofficerer fløj i Gaar til London med SAS og derfra til New York med Pan American. Fra venstre ses Oberstløjtnant E. C. T. Jensen, Kaptajn Stilling, Afdelingsingeniør Klem, Generalmajor Tage Andersen og Oberstløjtnant Pagh.

Generalmajor Tage Andersen til Amerika

Chefen for Flyvevaabnets Vestre Basiskommando, Generalmajor Tage Andersen, fløj i Gaar til Amerika for sammen med fire af Flyvevaabnets Specialister at studere US Air Force i de kommende 5 Uger. Oberstløjtnanterne Pagh og E. C. T. Jensen, Kaptajn Stilling og Afdelingsingeniør Klem ledsager Generalmajor Tage Andersen paa Rejsen, der gaar til 8 amerikanske Flyvebaser rundt om i Staterne, deriblandt til Williams i Kansas, hvor de danske Jetpiloter er i Træning, til Goodfellow i Texas, hvor Kadetterne er paa Forskole, til Thinker Field i Oklahoma og til Florida og endelig slutes der af i det amerikanske Flyvevaabens Hovedkvarter i Washington.

Berl. Tidende
3-10-52

»Vi ved mere om Svinet end om vore egne Børn«

Opponent ved Doktordisputats henstiller til Ministerierne om større Interesse for forebyggende Lægearbejde for Skolebørn

Der faldt mange rosende Ord til Gaarsdagens Doktorand, Johs. Døssing, for hans Disputats om Skolebørns individuelle Normalvægt. Opponenterne, Professor P. Bonnevie og Professor Tage Kemp, mente begge, at de nye Metoder til at bedømme Børnenes Maal og Vægt, vil faa overordentlig stor Betydning i Fremtiden.

Havde Professor Bonnevie Ros til Doktoranden, saa havde han det bestemt ikke over for Myndighederne. I sin Opposition, hvor han kom ind paa det forebyggende Lægearbejde med Børn i Almindelighed, udtalte han:

— Vi savner en Lærestol, et Professorat eller i hvert Tilfælde et Lektorat, med tilhørende Muligheder for videnskabelig Forskning om Udviklingsbiologien og sociale Børnesygdomme. Man erkender, at det forebyggende Lægearbejde for Skolebørnene er af stor Værdi for Folkesundheden, og det vilde kunne betale sig at ofre en halv Snes Millioner paa dette Arbejde. Skolebørnenes Helbredsproblemer svæver i et Tomrum imellem Undervisningsministeriet, Socialministeriet og Finansministeriet. Jeg griber mig somme Tider i at ønske, at Skolebørnenes Helbred hørte ind under Landbrugsministeriet, det er jo saadan, at vi ved mere om Svinet end om vore egne Børn! Jeg vil ønske, at Ministerierne en Dag vil ændre Signal over for de Forslag, der kommer fra Lægerne om Skolebørnenes Hygiejne.

Professor Tage Kemp sluttede sig som nævnt til Rosen af Doktoranden:

— Vi udfører alene i København 100,000 Maalinger om Aaret paa Skolebørnene, sagde Professoren, men indtil dette nye System er fremkommet har det været et Spørgsmaal, om det har været Ulejligheden værd.



Dr. med Johs. Døssing.

Maaske de nye Tabeller medfører, at vi kan nedlægge nogle af vore Svagbørnskolonier.

24-9-52

Berl. Tidende

Danske Flyveofficerer modtages i Washington

General Tage Andersen afslutter paa Tirsdag sit Amerikabesøg

I Washington blev Chefen for Flyvevaabnets vestre Basiskommando, Generalmajor Tage Andersen, som sammen med Oberstløjtnant Pagh, Oberstløjtnant E. C. T. Jensen, Kaptajn Stilling og Afdelingsingeniør Klem i Gaar paa Bolling Flyveplads modtaget med fuld militær Hønnør. Generalerne Robert Lee og Hansell fra det amerikanske Flyvevaaben modtog de danske Officerer og var Værter ved en Reception. Efter Modtagelsen i Bolling Lufthavn besøgte de danske Flyveofficerer Pentagonbygningen. Besøget i Washington afsluttes i Morgen, og Rejsen fortsættes til New York. Paa Tirsdag rejser General Tage Andersen og hans Ledsagere hjem efter at have tilbragt en Maanedes Tid paa amerikanske Flyvebaser, deriblandt Skolerne i Texas og Arizona, hvor de danske Jet-Kadetter er under Træning. pw.

Sølv-Vinger

I Dag modtager den danske Flyvekadet Axel Duch fra Kerteminde sine Sølv-Vinger paa William Air Force Base i Arizona. Oberst James D. Mayden hæfter dem paa den danske Jetpilots Uniform, naar han i Dag sammen med danske Kammerater og færdiggjaldede belgiske, hollandske og amerikanske Jet-Piloter afslutter sin Eksamen. Axel Duch begyndte sin Uddannelse i Værløse i November 1950. Om kort Tid vender han sammen med de øvrige Medlemmer af det nu uddannede danske Jet-Pilothold tilbage til Tjenesten i Flyvevaabnet.



Axel V. Duch

*



Hans Rasmussen

Dansk Jet-Pilot dræbt i Texas

**Flyvekadet Hans Rasmussen
styrtet ned og dræbt med sin
amerikanske Instruktør
under Natøvelse**

Ifølge en Meddelelse fra Flyveattachéen i Washington er Flyvekadet Hans Rasmussen, der var paa Træningskursus paa Webb Air Force Base i Texas den 25. September blevet dræbt som Følge af Flyvehavari under Mørkeflyvning. Hans amerikanske Instruktør blev ligeledes dræbt ved Ulykken.

Den omkomne Flyvekadet var Søn af Konsulent Jørgen Rasmussen, Tjørnevej 2, Lyngby. Hans Rasmussen var født den 10. Juni 1930, og var Rekrut ved 2. Artilleriafdeling, indtil han den 26. Maj i Fjor kom paa Flyveskolen, hvorfra han den 7. Januar i Aar afgik til Kursus i Amerika.

Flyveskolens Chef, Oberst T. A. Poulsen, udtaler: Hans Rasmussen var en meget tiltalende Elev, moden og sikker og med et godt Haandelag for Flyvning. Han klarede sig fint paa Flyveskolen, hvor han var meget afholdt saavel af Lærere som af Kamerater.

Skolen var overbevist om, at Hans Rasmussen vilde vende hjem fra Uddannelsen i USA med et smukt Resultat, idet baade Grundighed og Paapasselighed var fremtrædende Egenskaber hos ham.

Bert. Tidende 28-9-52.

★

Flyverkadet Hans Rasmussen, Søn af Konsulent J. Rasmussen, Lyngby, der omkom under en Træningsflyvning i USA den 25. September, blev i Gaar begravet fra Mariebjerg Kapel i Gentofte. Sognepræst Brøndum, Lyngby, talte ved Baaren.

Fra Flyvekommandoen var mødt en Æresvagt paa 8 Officerer med Oberst Th. Poulsen i Spidsen, som udtalte Mindeord om dets pligtopfyldende og meget afholdte unge Flyver.

★

Første Konge-Besøg hos Flyvevaabnet i Jylland

Inspektion paa Karup-Stationen i Gaar

Fra vor Korrespondent.

VIBORG, TIRSDAG AFTEN

Skyerne hang lavt over Flyvestation Karup i Formiddags, da Kong Frederik for første Gang inspicerede Flyvevaabnets Afdelinger i Jylland, og Byge efter Byge jog henover de store Hedeflader. Kongen kom i Morges til Aarhus med den ordinære Rutebaad, »C. F. Tietgen«, og kørte straks efter Ankomsten i Bil til Karup.

Lederen af Flyvestationens Politi, Politiassistent Mikkelsen, eskorterede paa Motorcykle fra Skrå Kongens blaa Bentley, som Majestæten selv førte. I Karup By stod mange Mennesker paa Gaderne og hilste Kongen, og langs Hovedgaden var rejst en Flagallé. Medens en Meteoreskadille paa 12 Maskiner med Kaptajn Børgesen som Chef fløj ind over Pladsen (Eskadrillen var lige kommet fra Aalborg Flyveplads), kørte Kong Frederik, der for første Gang bar Flyvevaabnets Generalsuniform, ind til Flyvepladsens Hovedvagt, hvor et Æreskompagni under Kommando af Kaptajnlojtnant Ellehammer Henriksen med 3. Regiments Musikkorps paa Fløjen stod opmarcheret umiddelbart inden for Indgangen og modtog Kongen med Honnørssignaler. Kong Frederik, der var ledsaget af Adjudant, Kaptajn Adolph, blev modtaget af Flyvestation Karups Chef, Kaptajn Meincke, der førte Majestæten hen til Flyvevaabnets Chef, Generallojtnant C. C. Førslev, og den fungerende Chef for Vestre Flyvebasis' Kommando, Oberst Grønbech, samt Chefen for Flyvestationens Værksteder, Kaptajn Hatting. Kongen skridtede derpaa sammen med Kaptajn Meincke Æreskompagniets Front af og steg derpaa atter op i sin Bil, ledsaget af tre andre Vogne med Flyvevaabnets ledende Officerer, og dermed var den korte Modtagelsesceremoni, der kun havde varet faa Minutter, til Ende.

Operations-Centralen i Funktion

Det første Sted, Kong Frederik inspicerede paa Flyvestationen, var den store Bunker, der rummer Vestre Operationscentral, der var i Funktion, og hvorfra al Flyvning over hele Danmark og Norden kan ledes. Fra Operationscentralen tog Kongen videre til Stationsoperationsrummet, hvorfra Flyvninger til og fra Karup

ledes, og her blev en Meteor-Eskadrille paa 12 Maskiner omgaende beordret til Start. De hurtige Maskiner gav en kort Opvisning.

Kl. 11 passeredes Eskadrilleomraade 723 og Eskadrilleomraade 726, hvis Chef, Kaptajn Villumsen, under Kørslen forklarede, hvad man saa. Ogsaa Radarstationen besøgte under Kaptajn Wichmanns Ledelse. Efter et kort Besøg i de store Værkstedshangarer, hvor flere Maskiner stod til Reparation eller Eftersyn, kørte den kongelige Kortege over Jager-Startbanerne til Officersmessen, hvor Kong Frederik spiste Frokost sammen med Flyvestationens Officerer, mens 3. Regiments Musikkorps musicerede uden for Messen. Frokosten bestod af Sild, koldt Bord og Bøf Stroganoff samt Ost.

Kong Frederik, der var i straalende Humør, gav Udtryk for sin Glæde og Tilfredshed med, hvad han havde set under sin Inspektion, der ogsaa omfattede Rekrutskolen i Gedhus. Kongen forlod ved 13.30-Tiden Flyvestationen under Honnørssignaler og kørte til Jagtgaarden i Trend.



Hs. Maj. Kongen inspicerede i Gaar Flyvestation Karup og bar ved denne Lejlighed for første Gang Flyvevaabnets Generalsuniform. Dette Billede af Kongen er taget, idet Chefen for Flyvevaabnet, Generallojtnant Førslev byder Velkommen.

11 Special-Læger til Flyvevaabnet

Flyvemedicinsk Institut, hvis Stab i Dag er 7 Flyvelæger, faar inden længe moderne Undersøgelsesinstrumenter som Trykkamre, Centrifuger og Balancemaalere

I de sidste Aar har Stabslæge Helge Smith, som er Chef for Flyvemedicinsk Institut og Flyverkommandolæge, arbejdet med Opbygningen af den Lægestab, som i Fremtiden skal udgøre en vigtig Del af Flyvevaabnets Funktioner.

Der er nu knyttet 11 Speciallæger til Flyvevaabnet med Stabslæge Helge Smith som øverste Chef. Overlægerne Asger Lund, og B. de Fine Olivarius, Amtslæge Malte Jacobsen, Aalborg, og Reservelæge Loring, Skrydstrup, er knyttet til Flyvevaabnet, medens Overlæge, Dr. med. E. O. Errebo-Knudsen, Dr. med. Johs. Døssing, Dr. J. Egeense og Dr. Schleisner Meyer hidtil har udgjort den Lægestab, som leder det daglige Arbejde paa Flyvemedicinsk Institut under Helge Smiths Ledelse. Nu er yderligere to Specialister blevet knyttet til Flyvemedicinsk Institut, som efterhaanden er ved at udvikle sig til den Specialinstitution, den moderne Flyveteknik kræver. De to nye Flyvelæge er Dr. med. Flemming Kjørboe, der er blevet Afdelingslæge i Oto-Laryngologi og Øjenlægen i Børge Lawætz.

Efter at Lægestaben nu er blevet samlet, haaber man paa, at det inden længe lykkes at skaffe de moderne Instrumenter, som er nødvendige for et Flyvevaabens og et Flyvemedicinsk Instituts Lægekorps, det drejer sig for Eksempel om moderne Undertrykkammer, Centrifuge, hvor de

vordende Flyvere udsættes for Tyngdekraftsaa virkninger svarende til dem, der møder dem i Jet-Jageren, det drejer sig om de nyeste Instrumenter for Flyvelægerne med Ører og Øjne som Speciale.

Med det Omfang, det danske Flyvevaabnet er ved at antage, vil Flyvelægekorpsets Virksomhed faa sin særlige Betydning. En Flyvelæge med Indsigt kan jo i givet Tilfælde redde baade Menneskeliv og Værdier. pw.

Berl. Tidende
21-10-52.



Den unge danske Flyvenavigator K. V. Rasmussen fra Greve Strand har afsluttet sin Uddannelse ved det canadiske Luftvaaben. Her modtager han af Air Vice-Marshal F. G. Wait fra Royal Canadian Air Force sine Navigator-Vinger paa RCAF-Skolen i Winnipeg. K. V. Rasmussen skal nu hjem for at gøre Tjeneste i det danske Flyvevaaben.

Berl. Tidende
19-10-52.

Berl. T.
19-10-52.

16 Flyvere hos Kongen

I Gaar fremstilledes 16 af de 19 Flyverløjtnanter, der i Juli som det første Hold bestod Afgangseksamen fra Flyvevaabnets Officersskole, for Kongen paa Amalienborg. Af de tre fraværende er to paa Kursus i USA, mens en er tjenstgørende i Grønland. Samtidig tildelede Kongen Flyverløjtnant af 1. Grad V. K. H. Eggers, der har opnaaet en Gennemsnitskarakter paa over 4. Kongens Ærestegn for Officerer af Flyvevaabnet, der hermed uddeltes for første Gang. Dette Ærestegn, der svarer til Hans Majestæt Kongens Æressabel for Officerer af Hæren og Søværnet, er en Gengivelse af Værnsmærket, udført i Guld. Flyverløjtnant Eggers, der er 23 Aar gammel og Søn af Kommandanten i Padborglejren, Kaptajn K. O. R. Eggers, er Jetpilot i Karup.

Berl. Tidende
28-10-52

Skal være erfaren, men ikke rutineret

Ingen forlader godvilligt Flyvningen ★ Største Oplevelse: første Solotur ★ Har ogsaa været Brandmand

Flyvning adskiller sig lidt fra de andre Barndommens Ønskejob... for det er et Ønske, mange aldrig vokser sig fra. Hvor mange Hundrede Unge, Kommissar, Kontorfolk, Studenter, Læringer, Svende, findes der ikke ud over Landet, som ikke vilde smide, hvad de havde i Hænderne, for at komme ind ved Flyvningen? Kun Helbred, Økonomi, Eksamen, Alder eller Mangel paa Mod til at tage »Hoppet« til et andet Erhverv, holder dem tilbage, men hver Gang de hører Bruset af Motorer i Luften eller ser Piloterne i eller uden Uniform — kommer den tilbage, Drømmen — som et lille Stik i Hjertet: Bare det var mig.

Og Flyverne adskiller sig ogsaa paa anden Maade fra andre, som tog et Barndommens Drømmejob... det viste sig ikke at være Drøm. Det var en Virkelighed saa indholdsrig, at meget faa — ja, vel ingen Flyvere — vil forlade deres Job godvilligt. I hvor mange andre Erhverv kan man sige det?

1200 Ansøgere — 10 bestod

Flyvning er for Piloterne en Del af deres Liv, en Hobby, de oven i Købet bliver betalt for — og de kan lide det hver Gang, de sidder bag Pinden eller Rattet. Overdrevet? Spørg selv Piloterne, de er altid til at tale med. Ungdomssiden har sludret med den 35-aarige Brix Gedsø, som er Luftkaptajn i SAS. Han har fløjet i 4000 Timer, og dog kan han i Dag sige:

— At undvære Flyvningen vilde være en forfærdelig Tanke. Der er Ting, man maa tage med som Flyver — forskudt Arbejdstid og liden Planlægning i Privatlivet, fordi der ofte er hurtige Udrykninger, hvis en Kollega er blevet syg, men det er Smaatterier i Forhold til det, at man faar Lov til at flyve. Selvfølgelig kan det være ærgerligt, hvis man har aftalt at besøge nogle Venner, og saa pludselig bliver tilkaldt... men jeg kan forsikre Dem for, at i det Øjeblik, jeg sidder i min Maskine, er al Surheden blæst væk.

Gedsø drømte allerede tidligt om at blive Flyver. Først da han i 1938 blev indkaldt som Radiomand ved Flyvertropperne, fik han rigtigt Blod paa Tanden. Det ærgrede ham, at se de andre boltre sig deroppe — se dem kunne noget, han ikke kunde. Saa søgte han ind og blev antaget. Lettere sagt end gjort, da der var 1200 Ansøgere og kun 10, som bestod.

Militær contra civil

— Pudsigt nok, siger Gedsø, fik jeg ikke saa meget ud af min første Flyvetur paa Skolen. Jeg vilde paa een Gang

indsuge alle de nye Indtryk og blev saa overvældet, at jeg ikke saa noget som helst. Den største Oplevelse som Flyver havde jeg, da jeg første Gang fløj alene i Maskinen — Solo. Næsten lige saa stort et Øjeblik var det, da jeg flere Aar efter fløj for første Gang som Luftkaptajn. Jeg havde naturligvis fløjet Masser af Gange med den Maskine, og Turen var som alle andre Ture, men det pludselig at staa med Ansvaret for Passagererne, gjorde det til en helt ny Fornemmelse. Min første Tid ved Flyvningen blev



Luftkaptajn Brix Gedsø paa sin Plads i en af SAS' DC-3'er... det er ikke faa Instrumenter, han skal holde Øje med.

forholdsvis kort — Tyskerne besatte Landet. Da Militæret blev sendt hjem, fik jeg et Job som Ambulancechauffør ved Brandvæsenet i København. Det blev nogle spændende Aar med mange høj-dramatiske Udrykninger til Storbrande i Lyntempo. Efter Krigen kaldte Militæret igen, og vi blev sendt til England for at gennemgaa Kursus med hurtiggaaende Maskintyper. Da jeg kom tilbage, blev jeg Instruktør ved Flyvertropperne, og for 3 Aar siden fik jeg Ansættelse i SAS.

— Hvad kan De bedst lide, Militær- eller Civilflyvning?

— Hver Ting til sin Tid. Den udøvede Militærflyvning hører til Ungdommen, hvor man ikke kan faa nok af Kunstflyvning, Fart og Skydning. Senere glider Interessen over i Organisation og Præcision. Nogle gaar ind i Flyvertroppernes Ledelse... andre bliver Civilflyvere. Det er en naturlig og god Udvikling. Dette at faa alt til at klappe paa Ruterne — overholde Afgangstider og Ankomsttider, selv om Vejret er imod, at finde et behageligt

Barndommens Ønskedrøm: Flyver

Luftlag for Passagererne, det er en Sport, som lidt ældre gaar op i med lige saa stor Interesse, som de unge giver den mere umiddelbare Flyvning, man kommer ud for som Jagerpilot. Civilflyvningen i Dag er et indviklet Apparat, der kræver sin Mand fuldud. Derfor kan vi ikke undvære Arbejdet, naar vi først er her. Jeg har fløjet paa Nord- og Sydame-

rika med DC-6 som 2. Pilot og siden med DC-3 som Kaptajn paa Indenlandsruterne. Egentligt kan jeg bedst lide de korte Ruter, for der foregaar uafbrudt noget — der er jo næsten hele Tiden Start og Landing.

Aldrig kedeligt

— Bliver en Flyver aldrig ked af at flyve?

— Aldrig, og han bliver heller ikke rutineret, for der er saa meget at lære, at man ikke kan naa at blive udlært i et helt Liv. Alle Flyveture er forskellige. Man skal Gang paa Gang paa Skolebænken igen. Man bliver erfaren, men ikke rutineret. En Flyver maa ikke have Rutine, for det kan betyde, at hans Opmærksomhed sløves.

— Hvad siger Deres Kone til, at De er Flyver?

— Hun anerkender, at det er en væsentlig Del af mit Liv.

Hvor hurtigt gaar Tiden?

Jetpiloten mærker ikke Farten, fordi han er optaget af at skynde sig
Ung Flyver fortæller os sine Betragtninger om Tiden i Luften og paa Land

Om Tiden, som vi har den og bruger den, mangler den eller mangler noget at udfylde den med, taler i Dag en ung Flyver.

Han er 30 Aar, han er Kaptajnlojtnant i Luftvaabnet og Instruktør ved Jettræningen i Karup. Han har allerede været Eskadrillechef og har forud for sin militære Karriere et fejret Navn som Sportsmand. Kaptajnlojtnant Niels Holst Sørensen, tidligere Europamester i Baneløb, 40'ernes straalende Stjerne i dansk Atletik.

Saa ung og endda saa meget bag sig. Idrætstriumfer i Danmark og Udlandet, nævnt iblandt Verdens bedste Løbere og blandt internationalt kendte Danskere, feteret og diskuteret af Publikum og Pressen. Hvilket alt sammen er afskrevet Fortid i en 30-aarig Mands Tilværelse, som nu helt er helliget Forsvarets Flyvetropper. En motordrevet Metalkomet med 2000 km's Timehastighed, Thunder Jetjageren, er hans daglige Arbejdsplads. Hvilke Tanker har denne unge Mand gjort sig om Tiden?

Har han fornemmet den i sit sportslige og aeronautiske Kapløb med den, naar han pressede den ned til nye Rekorder og naaede nye, overlegne Prestationer paa stadig færre Sekunder?

Niels Holst Sørensen har et erfarent og klart, modent Syn paa den individuelle Tid, paa Tilværelsens Tidsrum, det fremgaar af hans følgende Udtalelser. Han kender Tiden som baade en Modstander i Konkurrencen og en krævede Forbunds-fælle, hvis Bistand beror paa vor egen Evne til at dyrke og udnytte den.

Fartens langsomme Fornemmelse

— Hvordan fornemmes Tiden i en Jetjager?

— Det er afhængigt af Situationen, man er i, svarer Holst Sørensen. Men enkelt og almindeligt gælder, at man nok tager Tiden mere i Agt dér end ellers. Det tvinges man til, fordi man avancerer hurtigt, tilbagelægger store Afstande paa forholdsvis kort Tid. Der er med andre Ord langt hjem. Brændstofforbruget er uhyre stort, og den Tid, Beholdningen rækker, er tilsvarende kort. Bevidstheden om Vejen tilbage er en paatrængende Faktor i Tidsfølelsen i en Jetmaskine.

— Hvorlænge er De i Luften?
— Halvanden Time ad Gangen, det er normalt. Men det er ingen Norm for Maskinens Ydeevne. Den kan præstere mere, det afhænger af Brændstof, Belastning og Lufthøjde. Thunder Jet kan klare i hvert Fald fire Timer.

— Føles de lange, eller forceres ogsaa Tidens Hastighed af Flyvningens?

— Jeg tror ikke, der er nogen egentlig Forskel i Tidens Gang, altsaa Fornemmelsen af den, enten man er i Luften eller paa Jorden. Men kun mærkbare Forskelle i Situationerne eller Stemmingerne, som godt kan være de samme begge Steder. Spændende Øjeblikke og trivielle Øjeblikke. En Blindflyvning for Eksempel eller en Skygennemgang, som maaske varer to Minutter, føles for

det meste som langtrukken Tid.

— Fordi den er kedelig?

— Nej, fordi man er eensidigt indstillet paa det enkle, der foregaar. Kedelig er ikke det rigtige Ord. Man er optaget med hele sin Opmærksomhed — men kun af dette eneste, at komme igennem. Folk, som har kørt med Tog i Bjergtunneler, vil forstaa det. Man kikker Gang paa Gang paa sit Ur og synes, at Tiden staar stille...

Maaske husker Lærerne Professor Frithiof Brandts Oplysninger i forrige Artikel om Psykologiens Tidsagttagelser. Den praktiske Erfaring, som Holst Sørensen nu meddeler saa præcist og interessant, stemmer overens med Videnskabens Konstatninger. »Den opmærksomme Interesse og Mængden af dens Indhold«. Hvis Indholdsmængden begrænses, som det jo meget bogstaveligt sker i Holst Sørensens Eksempel, synes Tiden at gaa langsommere. Man kan altsaa opnaa den nedstemte, om vel ikke ligefrem afsvæmte Tidsfølelse ogsaa i en Jetjager.

— Men det er formodentlig et særligt Tilfælde, og fordi De ingenting ser, ikke føler Farten?

— Nej, det samme kan udmærket forekomme paa en Navigationsflyvning fra Karup til Fanø, som er et Stræk paa cirka syv Minutter. Det kan være næsten en Evighed, naar man hele Tiden holder opmærksomt Øje med Uret.

— Hvorfor gør man da det?

— Fordi Minutviseren angiver Positionen. Det har man naturligvis ogsaa andre Instrumenter til, men Uret er Kontrollant. Man ved, at efter saa og saa mange Minutter skal Fanøs Nordspids være dernede. De sidste kan ofte føles som Timer. Folk læser i Bladene om, at der kan flyves fra Karup til København paa tolv, tretten Minutter, og synes, at det er fantastisk hurtigt. Men Piloten mærker ikke Farten, fordi han er optaget af at skynde sig. Han har ingenting andet at tænke paa, end at flive lige ud. Derfor føler han kun Tiden, og at den gaar langsomt.

— Og hvor hurtigt gaar Maskinens?

— Maaske 1000 km i Timen, maaske det dobbelte. Det afhænger bl. a. af Højden. Jo længere Stræk, desto større Mulighed for at vinde Højde og Hastighed.

— Men Landskabet under Dem, giver det ikke en svimlende Fornemmelse af Farten?

— Nej, for vi ser som Regel ingenting. Kun Skyer, og de har god Tid. Skyer er noget af det roligste i Verden. Det skal være klart Vejr, for at man kan se Landskabet under sig, og saa virker det stillestaende paa



Mesterløberen og Jetflyveren, Kaptajnlojtnant Niels Holst Sørensen, tegnet af Otto C.

Grund af den store Højde. Maaske 10 km's Højde. Stillestaende, men i uhyre udstrakt Synsvide. Jeg har engang i meget klart Vejr set baade Skagen og Gedser paa en Gang. Ja, ikke som man tænker sig det paa nært Hold, hvidt og skarpt, men alle Kystliniernes Kurver, det hele graat og fjernt. Det maa huskes, at oppe i disse Højder og Hastigheder er ingen faste Punkter til at maale Farten med, ingen Detaljer i Billedet. Togs eller Bilens Fart forbi Telegrafpælene fornemmes hurtigt.

— Men hvis De møder en anden?

— Akkurat, saa har vi Indtrykket voldsomt realistisk og næsten hurtigere, end det er muligt at registrere. Forudsat naturligvis, at de to Luftfartøjer ikke bevæger sig i parallelle Kurver. Hvis de kommer imod hinanden, er det næppe galt sagt, at de knapt naar at se hinanden. Det bliver i hvert Fald kun til et flygtigt Glimt. Sætter vi, at de begge flyver 2000 km i Timen, og at de ser hinanden paa 5 km's Afstand, er der vel omtrent fire Sekunder til at præsentere sig i...

De lange Aar og de korte

Kaptajnlojtnant Holst Sørensen er Jyde, han er fra Herning og Student fra Herning Gymnasium. Der begyndte ogsaa hans sportslige Succes, selv tilskrives han Skolen dens Oprindelse. Der var fremragende Interesse for og Undervisning i Atletik. Det er den første Udvælgelse, det kommer an paa, saa bliver man hentet hertil og dertil og trukket fra Trin til Trin.

— Har det nogen Sinde slaaet Dem, at der har været mere Forslag i Tiden før?

— Ja, i høj Grad. Jeg undrer mig især over, hvad Gymnasiaarene var for et vældigt Tidsrum. Skønt det jo kun var tre. Nu gaar et Aar som et Vindpust. Begivenheder, som synes nylig sket, dukker en Gang imellem

dateret op i Aviser eller Omtale, og man siger forfærdet til sig selv: er det virkelig saa længe siden! Naar jeg tænker tilbage over mine godt fem Aar i Flyvevaabnet, hvor jeg indtraadte efter Hærens Officersskole, er det som en flimrende Film. Jeg kan naturligvis huske det hele, men ikke udskille Tingene tidsmæssigt fra hinanden.

— Det er Tilbageblikket. Men slaar da Tiden til i Dag?

— Det, at kunne udnytte Tiden, er vist meget individuelt og afhængigt ogsaa af det Erhverv, man har.

— Nu Deres?

— Man bliver revet fra det ene til det andet. Det er jo et Udtryk ogsaa for den hurtige og omfattende Opbygning, der foregaar, og for den raadende Personalemangel. Hver enkelt Mand maa bruges til mange Ting. I det sidste halvandet Aar har jeg været to Maaned i Amerika, halvanden Maaned i Tyskland, Eskadrillechef i Karup. Næstkommanderende ved Eskadrillen, haft et Stabsjob, og er nu paa Vej til Norge. Hver af disse Hverv fordrer ny Indstilling. Men noget af det Arbejde, vi beskæftiger os med, kan godt være Tomgang. For Eksempel ved Øvelser med flyvende Enheder, megen Tid gaar dér med at vente paa Opgaven. Se saa Pilotopholdsrummet: de sidder og læser eller ligger og snakker, der ryges og blundes, det er som en fredelig Sommerdag i Feriehytten. Almindelig Afspejling. Det ligger til Flyvere at kunne hvile paa Vingerne. Men i samme Sekund, Alarmen lyder, er det Opbrud og af Sted saa hovedkulds hurtigt, som havde de hele Tiden staet paa Spring.

— Har De oplevet, at Tiden staar stille?

— Ja, naar man er ubeskæftiget. Naar Tankerne ikke har noget at arbejde med. Naar man for Eksempel afventer et bestemt Klokkelæt. De sidste Minutter inden et aftalt, vigtigt Tidspunkt gaar saa uendelig langsomt, at de næsten staar stille.

— Kan det ske ogsaa under pludselig Sindsbevægelse?

— I en kritisk Situation, som indtraffer uforudset? Jo, det er sandt. Hvis man har en daarlig Motor, og skal skynde sig hjem. Saa kan et Øjeblik være en Evighed.

— Synes De, ligesom Gymnasiaarene for blev nævnt for solid Varighed, at en enkelt Periode af Deres hidtidige Tilværelse, maaske den nuværende, er mere indholdsmættet end andre har været?

— Nej, særlig talt, men dér spiller vel med specielle Held noget ind. Det skal bestemt ikke fremhæve mig, det er bare et Sammentræf af Chancer og Tilfældigheder, men altsaa en Kendsgerning, at jeg altid har haft Masser af Oplevelse og Spænding. Først Idrætten med Kammeratskab og Konkurrence, Landskampene, Olympiaden, og senere Flyvningen. Fra Trin til Trin noget nyt. Selv efter, jeg holdt op med Idrætten, har det stadig været Afveksling, Forventning, Fornøjelse. Nye Job og nye Ansvar. Nej, foreløbig kan jeg ikke udskille nogen enkelt Periode som mest indholdsrig.

— Er det da aldeles forbi med Atletikken?

— Ja, i populær Forstand, altsaa med Hensyn til Klubarbejde og Stævner og den Slags. Men naturligvis ikke inden for Rammerne af min militære Tjeneste. I Torsdags var jeg med til et Orienteringsløb med Kortlæsning gennem 17 km's Terræn paa to Timer ti Minutter. Dér føles Tiden forsvindende kort, den slaar slet ikke til. Den løber fra En, lige meget, hvor hurtigt man halser.

— Gjorde den ogsaa det under Deres berømte Baneløb?

— Der var paafaldende Forskel i Fornemmelsen af Tid paa mine to

hyppigste Banelængder, 300 Meter og 400 Meter. Den første virkede langtrukken, skønt den varede ikke en Gang to Minutter. Særlig i det enkelte Løbs sidste Omgang. Fordi der sket noget, man havde Selskab, man maatte konkurrere omkring sig. Paa 400 Meter var derimod intet Tidindtryk, fordi man var alene og borte for frem.

Rastløshed i Stedet for Sammenhold

— Forestiller De Dem Fremtiden ubegrænset eller som et afstakket Aaremaal?

— Vi, som er stærkt knyttet til Fødselslandet, tænker vist i det hele taget mere paa Tiden og Situationen, end paa begge Dele i Begrebet Verdenssituationen, end andre Mennesker, der er oplagt af deres daglige Gerning i Samfundet. Vi tænker paa, hvordan det hele ser ud, og hvad det eventuelt kan blive til.

— At Fristen kan være uberegnelig kort?

— Man kan godt sige, at vi nok mere indstillet end de fleste paa, at faa mest muligt ud af den Tid, der er. Jeg mener det ikke paa nogen hektisk Maade, at man skulde slaa sig løs eller bryde af, men tværtimod paa den Maade, at man holder Linien, og strengt helliger sig at holde Linien. Der ligger et særligt Pres paa os. Vi er ogsaa mere end paa de øvrige militære Afdelinger, fordi vi er et nyt Vaaben, der skal opbygges hurtigt og fra bogstaveligt talt bar Bund.

— Indgaar ogsaa Døden som individuel Faktor i denne Betragtning?

— Det kan vel ikke udelukkes. Især den første Tid efter, at en Kammerat er styrtet ned. Bevares, der omkringmer jo langt flere Mennesker i det civile Trafik, det ved vi. Men ikke samme iblandt saa faa, altsaa inden for et enkelt og tæt sluttet Arbejdsområde. Mit eget Hold var paa femten, da vi begyndte for fem Aar siden i Dag savner vi fire af dem.

— Men til daglig?

— Nej, der eksisterer Tanken om Døden overhovedet ikke. Den har intet med Flyverens Tidsbevidsthed at gøre. Der gælder det for os, som for alle andre, hvad Professor Brandt siger, at den vel først indtraffer omkring halvtreds Aars Alderen.

— Synes De, at vore Dages Tilværelsestempo, dets Konkurrencekrav og Fartidealer gør Tiden forjaget og flygtig?

— Ja, det tror jeg er rigtigt. Se paa Familielivet. Unge Mennesker er blevet rastløse, de spredes og splittes og jager af Sted for at faa Tiden til at gaa. I mit Hjem i Herning gav vi os Tid til at være sammen, og om Søndagen til at følges ud paa Tur, helt Familien i sluttet Flok. Vi kendte ikke til Restauranter, og Biografer var ikke en daglig Tilflugt, men en lejlighedsvis Begivenhed. Senere blev man Spejder, og senere kom man Idrætsforeningen, men det var stadig Sammenhold, først Familiens og derefter Kammeratskabets.

— Hvad bruger De Fritiden til i Dag?

— Jeg er gift og har en Søn paa fire Aar. Min Kone og Dreng er nu flyttet over til mig. Vi har afviklet vores Lejlighed i København og faaet et lille Sted i Karup. Megen Tid gaar med at indrette Stuerne, slaa Søm i Væggene og alt det. For Resten ligger det i Tjenestens Art, at man ikke skelner paa Klokkelæt mellem Arbejdstid og Fritid, Dagen er ikke begrænset til otte Timer. Og for det meste har man noget med hjem, som lægger Beslag paa Aftenen, for Eksempel Regnskaber. Før fik jeg mest en Del, jeg holder af gode Bøger, nu naar jeg ikke andet end Avisen. Paa samme Maade tilpasser man sig i sin Omgangskreds, det er udelukkende den lokalt kollegiale, der er ikke Tid til at dyrke andre Bekendtskaber. Vi bygger os ogsaa storartet sammen og har Masser at snakke om, men det er jo altid Emner inden for Tjeste- og Faget.

Bert Tidende

2-11-52

det danske flyvevaabens hovedkvarter

«Berlingske Tidende» besøger Henriksholm, den tidligere Rigmands-Ejendom i Vedbæk, som nu er Flyvevaabnets Hjerter

flyverchefen, Generalløjtnant Førslev fortæller om opbygningen af Danmarks Luftforsvar

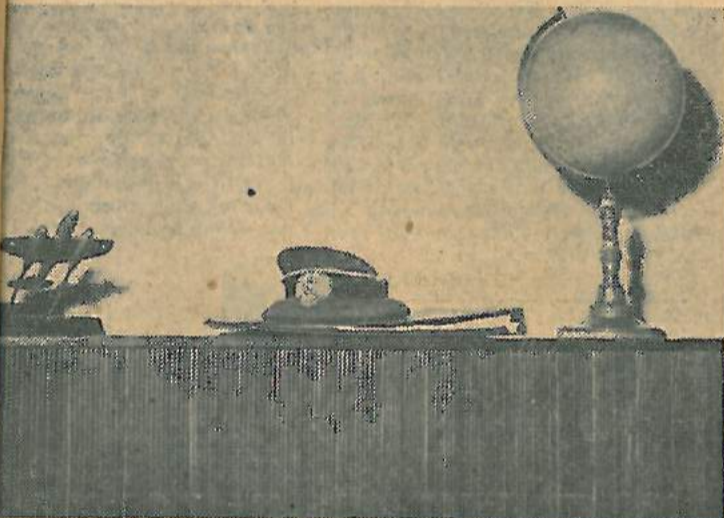
af Povl Westphall

er Idyl baade uden for og indenfor Murene i Flyvevaabnets nye hovedkvarter, den tidligere Rigmands-Ejendom Henriksholm i Vedbæk. Der findes vel næppe noget mere og hyggeligere Hovedkvarter. Udenfor en skøn Park, indgår Saloner i fornem Palæstil, som udnyttes til Bristepunktet af Stabsvirksomhed. Der er et stort, for der er over 100 Officepersoner og Kontorpersoner o. lign. Hver Dag har deres Gerning i Henriksholm, saa Trængselen er stor.

Henriksholm har der før i Tiden kun været samlet hundrede Lejere ved særligt festlige Lejere, og det er saa længe siden, det er Historie. Henriksholm blev købt til Salg i 1933, den var af Grosserer Carl H. Melchior. Et Par Hundrede Tønder hørte til Ejendommen, som først blev til i Slutningen af det 18. og 19. Aarhundrede ved Sammenlægning af gamle Avlsgaarde. Det var



Flyvevaabnets Chef, Generalløjtnant C. C. Førslev, i Arbejdsstævnet paa Henriksholm.



Stilleben fra Generalens Arbejdsstævn.

General Henrik Strambois, der gav Ejendommen Navn og indrettede den Selskabelighed i den store Stil. I 1877 blev Ejendommen erhvervet af Rensboer C. v. Rosen, som i 1892 solgte den til Carl H. Melchior, Søn af Stor-Købmanden Moritz Melchior. C. Andersen var nær knyttet til Carl Melchior. Den oprindelige Hovedbygning brændte i 1909, efter Arkitekt Leuning-Borchs tegninger opførtes det nuværende Henriksholm. Ved de forskellige bygninger blev Jorden efterhaanden solgt, men Parken paa 30 Tdr. Land blev tilbage. I 1943 erhvervede Københavns Ejendomsforvaltning Lystejendommen for en Million Kroner. Den blev til Bilhotel. Men det blev ikke noget. I Fjor blev Henriksholm i sin helhed lagt ind i fastere Ramme. Forsvarsministeriet købte Ejendommen til Hovedkvarter for Flyvevaab-

net. heder staar hen. Foreløbig er den eneste Mulighed for Flyvning til og fra Henriksholm med Helikoptere. Men dem har Flyvevaabnet jo ogsaa erhvervet. Dog ikke til dette Formaal. Købesummen for Ejendommen var ved den sidste Handel 1 1/2 Million Kroner. Der var en Del Protester, før de endelige Aftaler blev truffet, men nu er Hovedkvarteret i den store Rigmands-Ejendom en Kendsgerning, og Projekterne for et nødvendigt moderne Kontorbyggeri paa det erhvervede Areal til Flyverkommandoens forskellige Funktioner er ogsaa en Realitet. Byggeriet ventes paabegyndt til Foraaret.

For nogle Maanedes siden blev de midlertidige Istandgørelser og Installationer i Henriksholm gennemført, og Flyvevaabnets Hovedkvarter oprettedes i den pompøse tre Etagers Bygning. Den er naturligvis sikret og afspærret, isoleret fra Alfarvej bag sine store, smukke Parkanlæg. Ved Hovedtrappen, hvor før den livræklædte Tjener tog imod Gæsterne, staar nu et Skilderhus, og Flyversoldater holder Vagt. Og paa Parkeringspladsen mellem de store, gamle Træer staar Militærvogne og Biler. Nogle amerikanske og britiske Nummerplader vidner om Flyvevaabnets Deltagelse i NATO-Samarbejdet.

Nyt Indhold i gammel Ramme

Planerne om at anvende en Del af arealerne til Landingsplads for små flyvemaskiner til Stabsofficerernes forbindelse med Flyvevaabnets En-



Det danske Flyvevaabens Hovedkvarter Henriksholm i Vedbæk

Det er nyt Indhold i en smuk gammel Ramme. Men den gamle Ramme har ogsaa her og der faaet tidskarakteristiske Udbygninger: elektriske Gitter omkring Balkonerne og Alarmtraade i alle Døbeltruderne. Vi sidder i den gamle Havesalon, som nu er Arbejdsstævn for Chefen for det danske Flyvevaaben, Generalløjtnant C. C. Førslev. Vi taler om Opbygningen af det danske Flyvevaaben, hvis nye Traditioner som Enhedsværn Side om Side med Hæren og Søværnet fødes her i Henriksholm.

— Det gaar fremad nu, siger Generalen, men der mangler naturligvis meget i, at vore Planer er gennemført. Lad os tage et Problem som Radar-Dækningen af det danske Luftomraade. Vi venter over det amerikanske militære Hjælpeprogram uden Udgift at modtage Radar-anlæg, som naar de er installeret, skal kunne overvåge, hvad der sker i Luften over vort Land. Disse Radarstationer, som fordeles jævnt over hele Landet, skal arbejde Side om Side med den visuelle Luftmelde-tjeneste, som endnu heller ikke er blevet endeligt organiseret i den moderniserede Form, fordi den endnu ikke er ekviperet. Disse to Luftmeldefunktioner skal kunne supplere hinanden. De amerikanske Anlæg omfatter ogsaa de saakaldte GCI-Stationer; med det udbyggede Radar-net kan man holde Følgning med al Luftvirksomhed i og omkring Danmark, og specielle Radarstationer kan vejlede vore Luftjagere og uanset Skyer eller Mørke i det store Luftrum bringe dem ind paa Livet af deres Maal, saa Flyveren selv kan faa Øje paa det.

Jagerstyrkernes Placering i Krig og Fred

— Hvorledes bygges Luftforsvaret op?

— Efter Forsvarslovene af 1951 tilstræbes der en Styrke paa mindst 8 Eskadriller Jager. De tre skal placere i Sønderjylland paa Skrydstrup, som for Tiden sættes i Stand

og efterhaanden faar samme Omfang som Flyvestation Karup, hvor vi ligesom i Skrydstrup agter normalt at placere Thunder-Jetjagerne, mens Meteor-Jagerne normalt skal have Station i Aalborg Lufthavn. I 1953 paaregnes hele denne Udbygning af Flyvevaabnet med bl. a. Thunder-Jetjager, der modtages som Vaabenhjælp fra Amerika, at tage det foreløbige Omfang, som giver os et slagkraftigt Luftforsvar. Og saa er det efterhaanden Meningen, at vore ældste Jet-Jagere skal udskiftes. En Eskadrille af de første Meteor-Jagere, vi fik til Flyvevaabnet, de saakaldte 'Mark IV.', skal anvendes til Skolebrug og placere i Aalborg, hvor der ogsaa bliver Tale om en Nat-Jet-Jagerafdeling af Typen Meteor 'Mark XI'.

— Og Værlose og Kastrup?
— I Værlose anlægges nu Cement-startbane, og denne Flyvestation indgaar ligesom Kastrup Lufthavn som Led i Luftforsvaret i Krigstilfælde og krigsmæssige Øvelser, men der bliver ikke Tale om normalt at placere krigsmæssige Enheder paa Øerne i Fredstid. I Kastrup har Fly-

vevaabnet sin Luft- og Sø-Rednings-Eskadrille, som bl. a. er udrustet med Catalina-Maskiner.

De danske Jet-Piloters Uddannelse i Fremtiden

General Førslev regner med, at der i Løbet af dette Aar vil være uddannet 150 danske Jet-Piloter i Amerika. Uddannelsen fortsættes endnu en Tid, men derefter skal der tages Stilling til, hvorledes den fremtidige Uddannelse skal tilrettelægges. Inden for NATO-Luftstyrkerne er der forskellige Planer. Der er Tale om baade Fortsættelse i Amerika under nye Former, hidtil har det været en Hjælpeaktion fra Amerika, men der kan ogsaa blive Tale om en decideret Jet-Træningslejr, eller der kan i sidste Instans blive etableret et Uddannelsessamarbejde mellem Danmark og Norge. Men den almindelige Opfattelse skal være den, at det er mest hensigtsmæssigt, at Uddannelsen af nye Piloter til de europæiske Luftvaaben ikke foregaar i Europa.

— Hvad er Flyvevaabnets store Problem i Dag?

— At skaffe tilstrækkeligt med erfarne Officerer. Det danske Flyvevaaben skal jo nu være mange Gange større end før Krigen, og Officersud-

dannelsen er ikke foregaaet i samme Tempo som den Udvikling. Forholdene har gjort paakrævet. Dertil kommer, at et betydeligt Antal af vore Officerer ved Afslutningen af deres Tjenestetid gaar til SAS som Trafikpiloter. SAS har i Øjeblikket i det skandinaviske Samarbejde et Pilotunderskud paa et halvt Hundrede Mand. For saa vidt ser vi jo gerne, at de søger deres nye Piloter blandt Flyvevaabnets Folk, det er der jo Tradition for, men i Øjeblikket er det unægtelig en betydelig Gene for os, fordi vi vanskligt kan undvære en

større Tilgang til de faste Officersrækker.

— Er det paa Grund af Officersmanglen, at der er britiske og amerikanske Flyveofficerer i den danske Flyverkommando?

Britisk Stabschef for Danmarks Luftvaaben

— Stabschefen, Oberst Birksted, er for Tiden paa Skole i NATO og ventes ikke tilbage før i Begyndelsen af 1953. I Øjeblikket er den tidligere britiske Luftattaché, Air Commodore i Royal Air Force A. N. Bray min nærmeste Hjælper, og desuden er der et Antal britiske og amerikanske Stabsofficerer knyttet til Flyverkommandoen, dels for at skaffe vore Officerer Mulighed for at forstaa andre Nationers Problemer, dels for at britiske og amerikanske Sagkyndige kan lære at forstaa vore særlige Problemer, samt sidst, men ikke mindst, for at hjælpe os med at overkomme Opbygningsarbejdet. Disse Gæster arbejder i Staben paa lige Fod med danske Officerer. Det har baade været ønskeligt og nødvendigt at etablere dette Samarbejde med Folk, der har den Erfaring, som vi af gode Grunde mangler paa mange Omraader. De er her som sagt for at hjælpe os, og de er højt kvalificerede Specialister paa deres Felter.

Forøvrigt er der ogsaa indledet et nært Samarbejde med Ledelsen af den danske Hær og Flaade, saaledes at de tre Værn i Fællesskab opretter Organer, der kan drage Omsorg for Koordineringen af Kræfterne. Initiativet til dette Samarbejde er udgaaet fra Flyvevaabnet, det er blevet modtaget med megen Velvilje og Interes-



Det danske Flyvevaabens fungerende Stabschef, den britiske Air Commodore A. N. Bray.

se af baade Hæren og Flaaden, og Stabsofficerer fra de tre Værn deltager nu i Drøftelser, som skal kunne føre til et intimt Samarbejde. Forudsætningerne for vore Funktioner er forskellige. Flyvevaabnet maa være i konstant ret højt Beredskab, klar til at kunne sætte ind straks ved et Fredsbrud. Vi har altid en Del af Styrkerne i umiddelbart Beredskab, saa de kan være kampklare og i Luften faa Minutter efter Alarmering. Det danske Flyvevaabens Lokalkendskab er af særlig Værdi i en given Situation, men i øvrigt kan saavel almindelig Deltagelse i Landets Luft-

forsvar som Støtte til Hær og Flaade ogsaa gennemføres af Eskadriller, der overføres hertil af Allierede.

Hold-Samarbejde i Vedbæk

Naar man færdes i Flyvevaabnets Hovedkvarter, mærker man hurtigt den særlige Tone og Atmosfære, som er karakteristisk mellem Flyvere, det er som om Flyvningen giver dens Mænd et særligt Samhørighedsforhold, uanset Nationalitet. Briternes og Amerikanernes Karakteristik af General Førslev minder meget om den, et Fodboldhold oftest giver sin Anfører. Det spiller heller ingen Rolle, om en amerikansk Oberst skal arbejde under en dansk Oberstløjtnant, Smaalighed har ikke gode Kaar imellem Flyvere, selv om disse er Mennesker paa godt og ondt som alle andre dødelige. Det er nu alligevel som om visse fair play Begreber staar i særlig høj Kurs mellem Luftens Folk. Dette være sagt uden Forsøg paa at idealisere dem.

Fra den forhenværende Lystejendom gaar Traadene ud til det danske Flyvevaabens vidt forgrenede Organisation, over Officers-Skolen paa Rungsted Kyst, fra Østre Basiskommando og Flyvestation Værlose til det jyske Jet-Center og Generalmajor Tage Andersens Vestre Basis Kommando i Karup, til Forskolen paa Avnø og videre til de store Lufthavne, som nu er under Opbygning i Sønderjylland ved Skrydstrup, i Vandel ved Vejle og Tirstrup paa Djursland og til Aalborg Lufthavn i Nord. En væsentlig Del af Danmarks fremtidige Forsvar hviler paa Luftstyrkerne. Virksomheden i Henriksholm bekræfter dette.

POVL WESTPHALL

Berl. Tidende
9-11-52

Forsøgs-Mennesker



Trykdragter forvandler Flyverne til Fantasi-Væsener, men denne Pilot-udrustning skal kunne beskytte Flyveren i de hidtil største Hastigheder.

Paa det amerikanske Flyvevaabens Forsøgs- og Udviklingskommando i det luft-medicinske Laboratorium paa Wright-Eksperiment-Lufthavnen i Dayton, Ohio, prøver man »Luftens Dykkerdragter«, en ny Pilotudrustning til Flyvning i meget store Højder. A. M. »Tex« Johnston, Nummer to fra venstre, faar sat Tryk paa sin Dragt, mens Indflyveren Art Curren er ved at blive snøret til af Oberstløjtnant Guy Townsend. Major D. J. Mahoney er ved at give Dragten Ilt-tryk. De to Flyvere skal foretage Forsøgsflyvninger i meget store Højder med den nyeste Jet-Bomber B. 52. Dragten er lavet af Nylon og Plastic. »Dykkerhelmen« er af Glasfiber med Plasticvindue foran Ansigtet. Den er tæt som en Dykkerklokke. Inde i Helmen sidder Mikrofon og Hovedtelefoner. Handsker og Støvler svarer til Dragtens øvrige Funktioner. Forsøgene, som hidtil er foretaget, har vist, at Flyvere udstyret med denne Højtryksdragt kan modstaa Paavirkningerne i de højeste Luftlag, man foreløbig har været i Stand til at flyve i. Dragten vil samtidig hindre, at Piloterne mister Bevidstheden under de Paavirkninger, som de udsætter sig for ved Opretninger af Maskinen efter langvarige Styrte i store Hastigheder. Med Trykdragten paa anbringes Flyverne i Forsøgsinstrumenter. I Trykkammeret indøver de Brugen af Luftens Dykkerdragt i tynd Luft, som svarer til den, der findes i 18-20 Kilometers Højde. Her er Flyvelegen, Captain James V. Kennedy ved at foretage et Eksperiment med Jet-Piloten i Nylon-Drag-



»Pilot i 20 Kilometers Højde«

Berl. Tidende
15-11-52

ten. Trykket i Rummet sættes ned til de Størrelser, som han maa formodes at komme ud for i meget store Højder, og Piloten skal i Trykkammeret vise sin Reaktionsevne, dels ved at sætte Dragten i Funktion, saa dens Tryksystem virker, inden det er for sent, og dels vise, hvorledes han er i Stand til at reagere paa Instrumenter og Haandtag, mens Luften omkring ham bliver næsten »tom«.

Uheldig Jet-Landing

Thunderjetjager havareret paa Karup, Piloten uskadt

Paa Flyvestation Karup indtraf i Gaar et Uheld under en Jet-Landing. Flyverkadet Ib Hellekov Jensen fra Vejby-Risskov havde været paa en Øvelsesflyvning med en Thunderjet-Jager og lagde an til Landing. Han var imidlertid kommet saa langt ned, at Maskinens Understel ramte nogle elektriske Ledninger, derved kom Maskinen ud af Balance og tog Jorden, inden den naaede frem til Cementbanen. Thunderjet'en gik paa Næsen og blev en Del beskadiget, men Piloten slap uskadt. En Havarikommission blev tilkaldt, og en Undersøgelse af Uheldet er paabegyndt. pw

Berl. T.
4-11-52

HERNING: Paa Karup Flyveplads maatte Flyverløjtn. Flemming Mørch-Sørensen, Eskadrille 725, Karup, i Gaar Eftermiddags ved 13-Tiden foretage en Mavelanding med en Thunderjet F-84. Maskinens Næsehjul kom ikke ud, fordi det hydrauliske System svigtede, og Mørch-Sørensen fløj en halv Times Tid over Pladsen for at faa Maskinens Brændstof opbrugt, inden han turde paabegynde Mavelandingen. Mørch-Sørensen gik ned paa en af Flyvepladsens Cementbaner. Han tog ingen Skade ved Landingen, og Maskinen blev kun lettere beskadiget. Paa Flyvepladsen venter man, at Maskinen kan være flyveklar om 8 Dage.

20-11-52
Berl. T.

En mystisk Genstand i Luften over Karup

Observeret af en Kaptajnløjtnant og flere Soldater

Fra vor Korrespondent.

HOLSTEBRO, TIRSDAG AFTEN

De flyvende Tallerkener spøger stadig i Luften over Danmark. Paa Flyvestation Karup, hvor man en Gang tidligere har set en Genstand fare over Himlen, observerede Kaptajnløjtnant Ellehammer-Henriksen og 6-7 Soldater en Morgen for nogen Tid siden en mystisk Genstand i Luften.

Vi var den paagældende Dag paa det aarlige Orienteringsløb, udtaler Kaptajnløjtnanten, der gør Tjeneste ved 2. Stations Eskadrille, over for Deres Korrespondent. Jeg stod sammen med seks-syv Soldater, da vi pludselig saa en Genstand komme med stor Fart i Retningen Nordøst-Sydvest. Højden var lidt vanskelig at bedømme, men Genstanden, der udsendte et nærmest gulligt Lys, var ikke noget Meteor. Det er i hvert Fald min faste Overbevisning. Genstanden var synlig paa Himlen, som et Luftfartøj almindeligvis er, men Farten var for stor til, at det for Eksempel kunde være en Type af kendt Konstruktion.

Det interessanteste ved Kaptajnløjtnant Ellehammer-Henriksens Observation ligger i, at medens Genstan-

den for over Himlen — Solen var paa det Tidspunkt netop staaet op — glimtede Genstanden, sandsynligvis fordi Solens Straaler strejffede den, akkurat som naar en Jet-Jager bliver ramt af Solstrålerne. Denne Observation kan muligvis henlede Opmærksomheden paa en fremmed Flyvemaskintype af hidtil ukendt Konstruktion. Kaptajnløjtnanten har indgivet Indberetning om sin Observation.

Berl. T.
12-11-52

Dansk Jet-Kadet styrtet ned i USA

Reddet ud af brændende Maskine med Læsioner i Hovedet

Til Flyvevaabnet er der indløbet Meddelelse om, at Flyverkadet Folmer Christoffersen, Søn af Amtsinpektør Christoffersen, Skanderborg, i Tors-

22 Aar i Dag

Flyverkadet Folmer Christoffersen, som fylder 22 Aar i Dag, er uddannet som Bankassistent i Skanderborg. I Slutningen af 1951 besluttede han at søge ind ved Flyvevaabnet, blev straks antaget og rejste til Uddannelse i U.S.A. med det Hold, som den 7. Januar fløj med SAS fra Kastrup til New York, for derfra at fortsætte til Forskolen i Texas.

Faderen, Amtsinpektør Victor Christoffersen, Skanderborg, udtalte i Aftes til »Berlingske Tidende«, at Telegrammet fra Flyverkommandoen om Ulykken fortæller, at Landingsuheldet indtraf paa Webb Air Force Base i Texas, hvor Folmer Christoffersen er under Træning. Maskinen stod paa Næsen efter Styrte fra 50 Fods Højde og kom straks i Brand. Der foreligger ingen nærmere Enkeltheder om Kvæstelsernes Omfang, kun siges det, at Folmer Christoffersens Tilstand ikke kan betegnes som kritisk. Vi afventer naturligvis nærmere Oplysninger. pw.



Flyver-Kadet Folmer Christoffersen, fotograferet ved Afrejsen fra Kastrup, den 7. Januar i Aar.

dags under Uddannelsesflyvning er styrtet ned og blevet temmelig alvorligt saaret. Folmer Christoffersen er paa Flyverkursus i Amerika. Han styrtede ned, da hans Maskine tabte Fart i Landingen. Nedstyrtningen skete fra ca. 15 Meters Højde, og Maskinen kom i Brand. Folmer Christoffersen blev reddet af det brændende Vrag. Han havde paadraget sig forskellige Læsioner i Hovedet, men Rapporterne fra Amerika siger, at hans Tilstand ikke anses for kritisk.

Berl. T.
16-11-52

Alt for damerne
25/11-52

Når nerverne slår klik...

„Ægteskabelige vanskeligheder' er den største årsag til dårlige nerver," siger dr. med. Helge Hertz, der netop har udsendt en nervebog, som alle kan forstå

Hvorfor er der flere kvinder end mænd med dårlige nerver? Hvorfor rammes kvinderne hårdest og hyppigst af den største årsag til dårlige nerver: ægteskabelige vanskeligheder? Hvordan kan det være, at en fremragende nervespecialist på grundlag af mange års erfaringer må betegne „seksuelle komplikationer" som en af de største årsager til dårlige nerver? Der er dog gjort et stort oplysningsarbejde, og vore bedste læger og professorer har holdt radioforedrag om dette emne. Hvilke råd kan der gives en kvinde, hvis hendes mand er ved at glide fra hende – og hvilke perspektiver må en kvinde se frem til i overgangsårerne?

Man kunne blive ved med at stille spørgsmål om begrebet „dårlige nerver", men hele tiden kommer forskellen mellem mænd og kvinder frem – forskellen mellem mænds og kvinders mentalitet, mellem deres arbejde, deres plads i samfundet og meget mere.

Alle de her nævnte problemer – og mange flere – behandles i en bog, som første reserve-læge ved Rigshospitalets neurologiske afdeling, dr. med. Helge Hertz har skrevet sammen med Edward Clausen og Knud Lundberg.

„Man kan lære af bogen," skriver professor Helweg i forordet, „at dårlige nerver kureres ikke ved en æske piller, hvad mange tror, og ej heller ved en mystisk mirakelkur, men ved at man finder frem til skavanken i sit liv og så arbejder med sagen, til skavanken er rettet, eller til man har oparbejdet styrke til at bære den."

Doktor Helge Hertz opholder sig for tiden i USA efter indbydelse af amerikanske videnskabelige institutioner, men han har fulgt den lille bogs tilblivelse til sidste linie.

„Der er i høj grad brug for populær oplysning på dette område," fortæller dr. Hertz. „Det forholder sig nemlig sådan, at dårlige nerver giver sig udslag på mange forskellige måder – lige fra uoplagthed og 'humørsyge', hovedpine og svimmelhed til stærke smerter i hjerteregionen og hold over lænden. Men mange mennesker tror ikke rigtigt på deres læge, når han fortæller dem, at deres lidelser udelukkende er af nervøs karakter. Derfor må man begynde med at forklare, så enhver kan forstå det, hvordan de nervøse lidelser opstår. Man må forklare en mand, hvordan det egentlig går til, at kiv og strid på hans arbejdssted kan være årsag til smerter i hjerteregionen – og man må forklare en kvinde de nervemæssige mekanismer, som bevirker, at hendes utryghed i ægteskabet fører til hovedpine og ulidelig træthed."

„Hvorfor er ægteskabelige vanskeligheder den største årsag til dårlige nerver?"

„Der er mange grunde. En af dem er, at 'de forkerte' alt for hyppigt bliver gift med hinanden. Hvor ofte sker det ikke, at to unge bliver gift, fordi 'det er nødvendigt'? I over fyrre procent af alle ægteskaber i Danmark fødes der et barn mindre end ni måneder efter brylluppet. I adskillige tilfælde er der ingen skade sket ved det, for de unge ville have giftet sig alligevel – men der er ikke desto mindre

i tusindvis af mennesker, som tvinges ud i et dårligt ægteskab af denne grund. Men vigtigere er det vel nok, at det faktisk er svært at være gift for de fleste mennesker. Der er en grundlæggende forskel i mandens og kvindens mentalitet. Byron har udtrykt forskellen i disse linier: 'Kærligheden er kun en del af mandens liv – men kvindens hele eksistens'. Det kan være vanskeligt at forene de to forskellige naturer, når den første, hede forelskelse er forsvundet, og i mange ægteskaber, som faktisk kunne være lykkelige, sker der det, at de to parter ligesom 'glider fra hinanden', uden at de egentlig selv begriber, hvorfor det sker. Og herved skabes den følelse af usikkerhed og angst, som er årsag til mange tilfælde af dårlige nerver."

„Kan der gives positive råd?"

„Erfaringen viser heldigvis, at en mængde af disse mere eller mindre ulykkelige ægteskaber kan gøres lykkelige," udtaler dr. Hertz. „Men før jeg nævner nogle af de positive råd, vil jeg gerne fremhæve to ting: for det første er de ægteskabelige vanskeligheder kun en enkelt, omend meget betydelig årsag til de mange tilfælde af dårlige nerver – og for det andet taler vi jo nu om en bestemt gruppe af mindre lykkelige ægteskaber. Men i de tilfælde, vi her taler om, viser erfaringen, at 'fridage i ægteskabet' meget ofte fører til noget godt. Det virker som vitaminer. Manden bør have en ugentlig friaften til at dyrke sin hobby – og kvinden bør også have sin friaften, så hun kan passe sine interesser. I ikke så få tilfælde odelægges et ellers fint ægteskab ved, at de to parter hænger over hinanden i tide og utide. De får simpelt hen aldrig lejlighed til at savne hinanden."

De lægger stor vægt på, at husmoderen også tager sin friaften."

„Ja, af flere grunde. For det første har det stor betydning, at en husmor kommer lidt ud blandt andre mennesker. Og for det andet er det af værdi, at husmoderen har sine egne interesser. I det praktiske liv konstaterer man gang på gang, at en kvinde føler sig underlegen over for sin mand. Denne mere eller mindre udtalte – og ofte helt ubegrundede – mindreværdsfølelse er farlig, fordi den gør kvinden alt for afhængig."

Dr. Helge Hertz tager mange forbehold i sin fremstilling, fordi begrebet „ægteskabelige vanskeligheder" dækker over så mange forskellige problemer. Men er der alligevel ikke noget, som er fælles for de mange forskellige tilfælde, der rubriceres i denne gruppe?

„Jo," siger dr. Hertz. „I alle tilfælde er det nødvendigt, at de to ægtefæller taler rent ud med hinanden. Det lyder så enkelt – men det viser sig ofte at være meget vanskeligt. Nogle er bange for at såre eller støde den anden part – andre kan ikke overvinde en indgroet generthed eller blufærdighed. Dette sidste ser man blandt andet i problemet om de frigide kvinder. Der er ikke så få kvinder, hvis 'frigiditet' skyl-



Dr. med. Helge Hertz.

des, at de desværre er gift med mænd, som er dårlige elskere simpelt hen på grund af uvidenhed, egoisme eller generthed.

I flere tilfælde kan disse – og andre ægteskabelige problemer – overvindes, hvis ægtefællerne kunne lære at forstå hinanden lidt bedre og lære at tage mere hensyn til hinanden. Det er derfor, vi så stærkt anbefaler en kvinde at læse bogen igennem og med en rød blyant understrege de passager, som hun synes, at manden bør lægge mærke til – hvorefter manden understreger de afsnit, som efter hans opfattelse kan være af værdi for hustruen."

„Hvorledes ser De på de ægteskaber, hvor der er sket alvorligere brud?"

„Rent juridisk er utroskab jo en skilsmissegrund. Men det er ikke altid den rigtige løsning set fra et nervemæssigt synspunkt. Det afhænger først og fremmest af, om de to parter er villige til at fortsætte ægteskabet. Men fra et rent praktisk synspunkt – uden moraliseren – er der grund til at advare mod den letsindighed, man konstaterer i tiden. Den meget frie seksualmoral i Danmark er årsag til i tusindvis af tilfælde af dårlige nerver, fordi den ikke er underbygget med tilstrækkelig ansvarsfølelse og tilstrækkelig viden. På den anden side er der også mange ulykkelige skæbner på grund af en forskruet opdragelse til et seksuelt snerperi og angst, som skaber en forpint tilværelse for mange mennesker."

„Hvorledes helbredes dårlige nerver?"

„For det spørgsmål kan besvares, må man rette de gængse misforståelser om, 'at man jo bare kan tage sig sammen, og så videre'. Det gælder først og fremmest om at forstå, hvad dårlige nerver egentlig er – og erkende årsagen. Men i øvrigt gælder det, at den eneste, som kan hjælpe et menneske med dårlige nerver, er den pågældende selv. Og man bør huske på, at selv i de vanskeligste tilfælde er der altid 'et mindre onde'. Det har også vist sig, at langt de fleste kan gøre noget for at træne mere eller mindre svage nerver til forøget styrke. Som oftest tager det ret lang tid at helbrede dårlige nerver – men i alle tilfælde gælder det om at komme ind på den rigtige vej så hurtigt som muligt..."

Ston.

Alt for Damerne
25-11-52

Otte kvæstet ved Bilsammenstød

Tre Officerer, deres Koner og to Lillebil-
chauffører paa Hospitalet

Paa Kongevejen i Rudersdal skete ved 1,30-Tiden i Nat et voldsomt Sammenstød mellem to Lillebiler. Den ene — en Folkevogn — havde som Passagerer tre Officerer i Flyvevaabnet med Fruer, den anden var tom. Alle otte kom paa Hospitalet, men fem kunde senere tage hjem. Begge Biler blev stærkt ødelagt.

Folkevogns-Lillebilen kom kørende fra Vedbæk med Chauffør *Helmut Jensen*, Slettebjergvej 1, Ballerup, ved Rattet. Han havde hentet sine Passagerer i Flyvevaabnets Hovedkvarter, hvor der i Aftes var Selskab. Det var Kaptajn *Poul Stilling* og Fru *Else Stilling*, Nyvej 55 i Ballerup, Kaptajn *Jørgen Horskær* og Fru *Henny Horskær*, Skovgaardsgade 14 i Værløse, og Kaptajnløjtnant *Poul Jensen* og Fru *Birthe Jensen*, Kornvænget 108 i Ballerup.

Samtidig kom Chauffør *Poul Larsen*, Lollandsvej 25, kørende i sin Lillebil ad Kongevej mod Nord i jævn Fart. I Rudersdal drejede han til højre mod Hørsholm, kom paa en eller anden Maade for langt over i Vejbanens modsatte Side, hvor i det samme Folkevognen kom kørende. De to Biler tørnede sammen med et Brag og blev slynget til hver sin Side.

Falck mødte med to Ambulancer, og alle undtagen Chauffør *Larsen*

kom paa Hospitalet. Han mente ikke, han var kommet noget til. Paa Hospitalet blev Chauffør *Jensen* og Fru Kaptajnløjtnant *Birthe Jensen* indlagt. Hun med Hjernerystelse, Læsioner i Ansigtet og Kæbebensbrud, han med Skinnedensbrud og alvorlig Hjernerystelse. De andre kunde efter at være forbundet for Smaaskrammer og Snitsaar tage hjem.

Chauffør *Larsen* kom med paa Lyngby Politistation for at give Forklaring om Sammenstødet, men næppe var Samtalen begyndt, før han blev daarlig. Ogsaa han kom paa Hospitalet, hvor det viste sig, at han havde Brud paa Brystbenet. Hans Tilstand er alvorlig.

Politiet kender altsaa endnu intet til Bilulykkens Aarsag, da de to Chauffører ikke har kunnet afhøres.
epi—

*af den
Berlingske Tidende
6-12-52*

Nu skal vi selv betale for vore Jet-Piloter

Forhandlinger om fælles NATO-Træningslejr
i Amerika eller Afrika

Den 1. Juni 1953 ophører den gratis amerikanske Uddannelse af danske Jet-Piloter. De sidste Hold rejser herfra i Maj Maaned. Derefter skal Danmark og de øvrige NATO-Lande, som hidtil har faaet Jet-Piloter uddannet paa amerikanske Skoler, selv overtage Omkostningerne ved Træningen.

Der har været talt om fælles NATO-Træningslejr i Afrika eller Amerika, fordi man finder det uhenigtsmæssigt at lade Uddannelsen foregaa i de enkelte Lande. Chefen for det norske Luftvaaben, Generallojtnant *Lambrechts*, der i Gaar vendte hjem til Oslo efter et Par Maaneders Rejse i Amerika, udtalte ved Hjemkomsten:

— Jeg har drøftet, hvorvidt Danmark og Norge bør slaa sig sammen om en Flyveskole i USA, naar NATO-Landene maa tage fat paa egen Haand fra Juni 1953. Det vil være ønskeligt, om Holland og Belgien, eventuelt andre, gik sammen

med os om at holde en saadan temmelig dyr Skole i Gang i USA. Men den bør ligge der, fordi baade Materiel og Træningscentre er saa godt tilrettelagt, og fordi USA's Luftstyrke er villig til at overlade os et velegnet Sted, som vi ikke kunde faa Magten til i Skandinavien selv mod Millionbevillinger.

I længere Tid har der eksisteret et Udvalg, som skal undersøge, hvad de to Lande skal gøre, naar Uddannelsen i USA indstilles. Danmark er her

repræsenteret af Oberstlojtnant *K. van Wylich-Muxoll* og Kaptajn *Tonnesen*.

«Berlingske Tidende» talte i Aftes med Chefen for det danske Flyvevaaben, Generallojtnant *C. C. Førslev*, som sagde:

— Det har været drøftet, hvordan vi skulde bære os ad, naar USA-Uddannelsen ophører, men endnu foreligger ingen bestemte Planer. Det er næppe heidigt, at Uddannelsen af danske Piloter foregaa her i Landet, det mest hensigtsmæssige synes at være, at der i Fællesskab inden for NATO-Styrkerne findes et egnet Sted, men som sagt Planer er ikke udarbejdet endnu.
pw.

*Berl. T.
12-12-52*

Jul paa syv Sprog

Miami vil i Aar ønske glædelig Jul paa 7 Sprog. At være Vært for de udenlandske Flyverkadetter er næsten blevet en Tradition for Miami.

I Aar vil over 100 Flyverkadetter fra 7 europæiske Lande, deriblandt Danmark, for første Gang overvære en amerikansk Jul. Der er nedsat en lokal Komité, som skal forberede Festlighederne. Fra Danmark møder 16 Kadetter. Et Ægtepar, hvis Sønners Orlov fra Korea uventet er blevet inddraget, har tilbudt at tage to norske Flyverkadetter i Julen.

Skolemateriel for 1,2 Mill. Kroner til Flyvevaabnet

I det kommende Aar faar
Flyveskolen 12 nye britiske
Chipmunk-Trænings-
maskiner

I Løbet af 1953 vil Flyvevaabnet modtage yderligere 12 af de britiske Chipmunk-Træningsmaskiner fra de Havilland-Fabrikkerne i Hatfield. Dermed har Flyveskolen 27 af disse Skolemaskiner. Den hidtil anvendte Type KZ II-Træner skal afhændes, hvorimod Flyvevaabnet beholder sine KZ VII Lærke til forskellige transport- og træningsmæssige Formaal.

Chipmunk-Skolemaskinerne koster omkring 100.000 Kroner Stykket, heraf kommer Reserverdelene. Det nye Indkøb repræsenterer omkring 1,2 Mill. Kroner.

De nye Anskaffelser af Skolemateriel tyder paa en forestaaende Udvidelse af Elementær-Uddannelsen herhjemme af de vordende Flyvekadetter.
pw.

*Berl. Tidende
19-12-52*

De farlige Overskæringer

Vi har modtaget:
Jeg har med stor Interesse læst *Berlingske Tidendes* Artikel af 5. December 1952 vedrørende Signallys ved Jernbaneoverskæringer. Det fremgaa af denne Artikel, at man endnu ikke har truffet endelig Afgørelse med Hensyn til Anbringelsen af disse Signaler.

Der er fremsat Forslag om to Maader at anbringe Signalerne paa, nemlig:

1. Et Signallys paa hver Side af Vejbanen med Blinklys, og
 2. To paa hinanden følgende Signallys i højre Side af Vejbanen.
- Jeg vilde gerne anbefale den første Fremgangsmaade, idet jeg som amerikansk Statsborger kan oplyse, at vi i Amerika anvender den under 2. anførte Anbringelse af Signallys, og at den har kostet mange Mennesker Livet. Som Eksempel kan nævnes, at der er stor Sandsynlighed for, at en Fører af et Motorkøretøj ved Overhaling af f. Eks. en Lastbil med Paahængsvogn ved Udsving til venstre Side af Vejbanen overser Signallysene. Dette vilde ikke finde Sted, hvis der fandtes eet Signallys paa hver Side af Vejbanen.

Ærbødigst

Rolfe W. Salin,
Lt. Col. USAF(MC) Air Surgeon.

*Berl. Tidende
13-12-52*

Jet-Jagere fløjet over Atlanten til København

»Det er en haard Tørn at flyve 6 Timer over Havet i 10-12 Kilometers Højde og 60-75 Kuldegrader,« siger Captain Cooper, der i Gaar kom til København

7 amerikanske Thunder-Jetjagere kom i Gaar i tre Formationer til Københavns Lufthavn. Der var to Gange to Maskiner fra Militærbasen Fürstfeldbruck, det var en Kvantet paa Træningsflyvning. Derefter drøede tre Maskiner i tæt, ligefrem sammenlimet Formation ind over Kastrup. Disse var de interessanteste, ikke blot fordi det var de nyeste Typer Thunderjet, der er set paa disse Kanter, nemlig F. 84-G, de første af denne Model til det danske Flyvevaaben, men navnlig fordi de var fløjet direkte fra Amerika hertil.

De tre Piloter, Captain Cooper, Captain Landis og First Lieutenant Steffens, har fløjet dem tværs over Atlanten. De har taget Ruten fra deres amerikanske Station til Newfoundland, efter en Hvilepause og nøje Gennemsyn af Maskinerne foretoges Hoppet over Atlanten til Keflavik Lufthavn ved Reykjavik og derefter det sidste Hop over aabent Hav fra Island til Manston Lufthavn i England, hvorfra de i Gaar paa knap to Timer fløj til København.

— Selvfølgelig er det anstrengende

at flyve en Jet-Jager over Atlanten, sagde Captain Cooper til »Berlingske Tidende«, 6 Timer i 10-12 Kilometers Højde og 60-75 Kuldegrader mærkes, selv om vi har Iltmasker og Trykkabine. Vi holder Formationen paa hele Flyvningen og maa altsaa hvert Sekund virkelig flyve.

— Hvad er de største Problemer? — Vejret, Navigationen og Radio-kontakten. Jeg blev undersøgt i et Trykkammer nogle Dage efter Landingen og følte samme Træthed som efter Flyvningen, det vil sige, at Ilt-

forsyningen ikke opfylder Legemets Krav fuldtud.

— Har De været ude for Dramatik?

— Ikke vi, der har været anspændende Situationer, men ingen Dramatik, derimod er der to Tilfælde, hvor en Kammerat har været ved at miste Bevidstheden, der var jo bl. a. et Tilfælde, hvor den dansk-amerikanske Pilot Olsen var med til at redde Captain Hammon, hvis Iltforsyning svigtede, saa han talte om at lande ude i Havet uden selv at være klar over det. Ved at raabe og skælde fik de ham irriteret saa meget, at han naaede at lande sikkert i England.

— Skal De flyve flere Maskiner over?

— Foreløbig skal vi have et lille Hvil i København. Det er Mening, at vi skal levere de tre Maskiner, som vi bragte hertil i Dag, paa Flyvestation Karup. *pw.*

Ruhr-Rekord

DÜSSELDORF, FREDAG (AP)

Staalværkerne i Ruhr satte ny Rekord i det gamle Aar, med en Produktion paa 15,7 Mill. Tons Raastaal, godt to Mill. Tons mere end i 1951. For det nye Aar har Bedriftraadene fastsat et foreløbigt Maal paa 16,5 Mill. Tons.



Personal Staff Officer N. S. Palmer.

Den kvindelige SHAPE-Officer gifter sig

Det er maaske sidste Gang, vi ser Luftmarskal, Sir Hugh Saunders komme til Danmark ledsaget af sin kvindelige Adjudant, Squadron-Officer N. S. Palmer, hvis officielle Titel er Personal Staff Officer. Flyver-officeren fortalte nemlig i Gaar, at hun i nær Fremtid trækker sig tilbage som aktiv Officer i Luftvaabnet, fordi hun agter at gifte sig og synes, at denne evige Flyven ikke kan forenes med Husfruens Pligter.

— Jeg vil savne det, siger denne nydelige og energiske Officer, men jeg synes, jeg nok kan forsvare det efter 14 Aars Arbejde for Luftvaabnet. Jeg forbliver i Reserven, og hvis der skulde blive Krig, vil jeg straks blive indkaldt med min nuværende Rang.

Flyverofficer Palmer har, siger hun, helt fra hun gik i Skole, ønsket sig at arbejde for Luftvaabnet, og hun begyndte da ogsaa straks efter Skoletiden. Før Krigen var hun med i det første frivillige Korps. Under Krigen gjorde hun sit Arbejde i Womens Royal Airforce, var aktivt med i Kri-gen, er fortsat i dette Korps og er steget i Graderne, hun er den eneste britiske kvindelige Officer, som er knyttet til SHAPE (det allierede Hovedkvarter i Europa).

Paa sin Uniformsjakke bærer denne kvindelige Officer fire Ordener: MBE (Member British Empire) som er en fin Anerkendelse, der blev hende tildelt dette Nytaar, dernæst Forsvarsmedaillen for aktiv Tjeneste under Krigen, Egebladet for særligt ydede Tjenester, og endelig Air Efficiency Award, fordi hun allerede før Krigen arbejdede frivilligt for Luftvaabnet.

Personal Staff Officer N. S. Palmer mener, at hver Forsvarsgren bør have sit kvindelige militære Korps, samme Korps kan ikke baade betjene Luftvaaben og Hær. For at være helt til det alleryderste loyal mod sit Vaaben maa man være bundet til det og det alene. Det britiske Luftvaabens kvindelige Korps (WRAF) tæller 14.000 Medlemmer, alle aktive og lønnede. Hærens kvindelige Korps (WRAC) er meget større. *795*

Flyvestation København bliver Mathskole

For nogen Tid siden flyttede Flyvestation »København« fra den tidligere Luftmarinestation paa Refshaleøen til nye Bygninger ved Kastrup Syd. Denne Flytning er nu tilendebragt, og i Dag til Formiddag overtages den tidligere Luftmarinestation af Søværnet, der vil anvende den til Math-Skole. Ombygningen i den Anledning er allerede paabegyndt.

Ved en Parade i Dag overdrager Chefen for Østre Flyvebasiskommando, Oberst C. C. Larsen, Stationen til Chefen for Kystflaaden, Kontreadmiral K. Lundsteen, der atter vil overdrage den til Chefen for Flaadestationen, Kommandør S. B. V. Greve.

Flyvevaabnet har i Dag i øvrigt indledet en Række Træningsflyvninger med Catalina-Luftfartøjer for at give Personellet yderligere Navigations-Uddannelse og øget Kendskab til Flyvepladser, der kan komme i Betragtning under Flyvninger til og fra Grønland. Træningsflyvningerne omfatter Norge, Færøerne, Hebriderne og Shetlandsøerne. Hvert af Catalina-Luftfartøjerne skal flyve 2200 Sømil. *lou.*

Flyvestationen afleveret

I Gaar blev Flyvestation København paa Refshaleøen, den tidligere Luftmarinestation, af Flyvevaabnet overdraget til Søværnet. Flyvestationen skal fremtidig benyttes som Math-Skole. Flyvevaabnets Materiel og Styrker fra Flyvestationen flyttes til Kastrup Lufthavns sydlige Del.

★
Chefen for Flyvevaabnet, General-løjtnant C. C. Førslev og Fru, starter i Dag paa en syv Ugers Bil-Ferie til Marokko. Under Generalens Bortrejse overtager Chefen for Vestre Basiskommando, Generalmajor Tage Andersen Posten som fungerende Chef for Flyvevaabnet og flytter til Henriksholm ved Vedbæk, mens Oberst Grønbech midlertidig overtager Posten som Chef for Vestre Basiskommando.
★

Berl. T. 15/1. 53

17-1-53.

Berl. T. 10/1. 1953

Berl. T. 3/1. 1953

10-1-53

Otte kvæstet ved Bilsammenstød

Tre Officerer, deres Koner og to Lillebil-
chauffører paa Hospitalet

Paa Kongevejen i Rudersdal skete ved 1,30-Tiden i Nat et voldsomt Sammenstød mellem to Lillebiler. Den ene — en Folkevogn — havde som Passagerer tre Officerer i Flyvevaabnet med Fruer, den anden var tom. Alle otte kom paa Hospitalet, men fem kunde senere tage hjem. Begge Biler blev stærkt ødelagt.

Folkevogns-Lillebilen kom kørende fra Vedbæk med Chauffør Hel-muth Jensen, Slettebjergvej 1, Ballerup, ved Rattet. Han havde hentet sine Passagerer i Flyvevaabnets Hovedkvarter, hvor der i Aftes var Selskab. Det var Kaptajn Poul Stilling og Fru Else Stilling, Nyvej 55 i Ballerup, Kaptajn Jørgen Horskær og Fru Henny Horskær, Skovgaards Allé 14 i Værløse, og Kaptajnløjtnant Poul Jensen og Fru Birthe Jensen, Kornvænget 108 i Ballerup.

Samtidig kom Chauffør Poul Larsen, Lollandsvej 25, kørende i sin Lillebil ad Kongevej mod Nord i jævn Fart. I Rudersdal drejede han til højre mod Hørsholm, kom paa en eller anden Maade for langt over i Vejbanens modsatte Side, hvor i det samme Folkevognen kom kørende. De to Biler tørnede sammen med et Brag og blev slynget til hver sin Side.

Falck mødte med to Ambulancer, og alle undtagen Chauffør Larsen

kom paa Hospitalet. Han mente ikke, han var kommet noget til. Paa Hospitalet blev Chauffør Jensen og Fru Kaptajnløjtnant Birthe Jensen indlagt. Hun med Hjernerystelse, Læsioner i Ansigtet og Kæbebensbrud, han med Skinnebensbrud og alvorlig Hjernerystelse. De andre kunde efter at være forbundet for Smaaskrammer og Snitsaar tage hjem.

Chauffør Larsen kom med paa Lyngby Politistation for at give Forklaring om Sammenstødet, men næppe var Samtalen begyndt, før han blev daarlig. Ogsaa han kom paa Hospitalet, hvor det viste sig, at han havde Brud paa Brystbenet. Hans Tilstand er alvorlig.

Politiet kender altsaa endnu intet til Bilulykkens Aarsag, da de to Chauffører ikke har kunnet afhøres.
epi—

*af den
Berlingske Tidende
6-12-52*

Nu skal vi selv betale for vore Jet-Piloter

Forhandlinger om fælles NATO-Træningslejr
i Amerika eller Afrika

Den 1. Juni 1953 ophører den gratis amerikanske Uddannelse af danske Jet-Piloter. De sidste Hold rejser herfra i Maj Maaned. Derefter skal Danmark og de øvrige NATO-Lande, som hidtil har faaet Jet-Piloter uddannet paa amerikanske Skoler, selv overtage Omkostningerne ved Træningen.

Der har været talt om fælles NATO-Træningslejr i Afrika eller Amerika, fordi man finder det u hensigtsmæssigt at lade Uddannelsen foregaa i de enkelte Lande. Chefen for det norske Luftvaaben, Generalløjtnant Lambrechts, der i Gaar vendte hjem til Oslo efter et Par Maaneders Rejse i Amerika, udtalte ved Hjemkomsten:

— Jeg har drøftet, hvorvidt Danmark og Norge bør slaa sig sammen om en Flyveskole i USA, naar NATO-Landene maa tage fat paa egen Haand fra Juni 1953. Det vil være ønskeligt, om Holland og Belgien, eventuelt andre, gik sammen

med os om at holde en saadan temmelig dyr Skole i Gang i USA. Men den bør ligge der, fordi baade Materiel og Træningscentre er saa godt tilrettelagt, og fordi USA's Luftstyrke er villig til at overlade os et velegnet Sted, som vi ikke kunde faa Magen til i Skandinavien selv mod Millionbevillinger.

I længere Tid har der eksisteret et Udvalg, som skal undersøge, hvad de to Lande skal gøre, naar Uddannelsen i USA indstilles. Danmark er her

repræsenteret af Oberstløjtnant K. van Wyllich-Muxoll og Kaptajn Tonnesen.

Berlingske Tidende talte i Aftes med Chefen for det danske Flyvevaaben, Generalløjtnant C. C. Førslev, som sagde:

— Det har været drøftet, hvordan vi skulde bære os ad, naar USA-Uddannelsen ophører, men endnu foreligger ingen bestemte Planer. Det er næppe heldigt, at Uddannelsen af danske Piloter foregaaar her i Landet, det mest hensigtsmæssige synes at være, at der i Fællesskab inden for NATO-Styrkerne findes et egnet Sted, men som sagt Planer er ikke udarbejdet endnu.
pw.

*Berl. T.
12-12-52*

Skolemateriel for 1,2 Mill. Kroner til Flyvevaabnet

I det kommende Aar faar
Flyveskolen 12 nye britiske
Chipmunk-Trænings-
maskiner

I Løbet af 1953 vil Flyvevaabnet modtage yderligere 12 af de britiske Chipmunk-Træningsmaskiner fra de Havilland-Fabrikerne i Hatfield. Dermed har Flyveskolen 27 af disse Skolemaskiner. Den hidtil anvendte Type KZ II-Træner skal afhændes, hvorimod Flyvevaabnet beholder sine KZ VII Lærke til forskellige transport- og træningsmæssige Formaal.

Chipmunk-Skolemaskinerne koster omkring 100.000 Kroner Stykket, her til kommer Reserverdelene. Det nye Indkøb repræsenterer omkring 1,2 Mill. Kroner.

De nye Anskaffelser af Skolemateriel tyder paa en forestaaende Udvidelse af Elementær-Uddannelsen herhjemme af de vordende Flyvekadetter.
pw.

*Berl. Tidende
19-12-52*

De farlige Overskæringer

Vi har modtaget:
Jeg har med stor Interesse læst Berlingske Tidendes Artikel af 5. December 1952 vedrørende Signallys ved Jernbaneoverskæringer. Det fremgaar af denne Artikel, at man endnu ikke har truffet endelig Afgørelse med Hensyn til Anbringelsen af disse Signaler.

Der er fremsat Forslag om to Maader at anbringe Signalerne paa, nemlig:

1. Et Signallys paa hver Side af Vejbanen med Blinklys, og
 2. To paa hinanden følgende Signallys i højre Side af Vejbanen.
- Jeg vilde gerne anbefale den første Fremgangsmaade, idet jeg som amerikansk Statsborger kan oplyse, at vi i Amerika anvender den under 2. anførte Anbringelse af Signallys, og at den har kostet mange Mennesker Livet. Som Eksempel kan nævnes, at der er stor Sandsynlighed for, at en Fører af et Motorkøretøj ved Overhaling af f. Eks. en Lastbil med Paahængsvogn ved Udsving til venstre Side af Vejbanen overser Signallysene. Dette vilde ikke finde Sted, hvis der fandtes eet Signallys paa hver Side af Vejbanen.

Ærbødigst
Rolfe W. Salin,
Lt. Col. USAF (MC) Air Surgeon.

*Berl. Tidende
13-12-52*

Jul paa syv Sprog

Miami vil i Aar ønske glædelig Jul paa 7 Sprog. At være Vært for de udenlandske Flyverkadetter er næsten blevet en Tradition for Miami.

I Aar vil over 100 Flyverkadetter fra 7 europæiske Lande, deriblandt Danmark, for første Gang overvære en amerikansk Jul. Der er nedsat en lokal Komité, som skal forberede Festlighederne. Fra Danmark møder 16 Kadetter. Et Ægtepar, hvis Sønners Orlov fra Korea uventet er blevet inddraget, har tilbudt at tage to norske Flyverkadetter i Julen.