

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.

Kvindeligt Flyvekorps som Led i Flyvehjemmeværnet 9-1-54

KVINDELIGT FLYVEKORPS har i Gaar skrevet Kontrakt med Forsvarsministeren og er dermed officielt optaget i Forsvaret som en Del af Flyvehjemmeværnet.

Kvindeligt Flyvekorps blev efter Forsvarsministeriets Godkendelse oprettet paa Dronning Ingrid's Fødselsdag den 28. Marts 1953 med det Formaal at yde aktiv Hjælpetjeneste for Flyvevaabnet og Flyvehjemmeværnet.

— Det er jo en betydningsfuld Dag for os, sagde Korpsets fungerende Chef, Fru Else Martensen-Larsen, i Gaar. — Vi har

former — saa betyder Overenskomsten, at vi nu faar Ret til Udlivering af Uniformer paa Linie med de andre Korps. Uniformstilbehøret skal Medlemmerne stadig selv anskaffe, men der bliver muligvis Tale om et Bløt paa 30 Kr. pr. Medlem til Fodtøjsgodtgørelse.

Korpset tæller nu 400 Medlemmer, heraf er nogle kontraktansatte i Flyvevaabnet, andre frivillige med Mødepligt i Tilfælde af Mobilisering. Det er et pænt Antal i Betragtning af, at vi ikke paa nogen Maade har agiteret for Tilgang, men vi regner med, at Forsvarsministeriets Anerkendelse nu vil give sig Udtryk i forøget Antal Indmeldelser. Vi har allerede færdiggjort ca. 100, men Flyvevaabnet har Brug for kvindelig Arbejdskraft. Kontrol- og Varslingstjeneste kan saaledes aftage hen ved 600, og Vejrtjenesten regner med i 1954 at kunne beskæftige ca. 50 Kvinder.



Fung. Korpschef, Fru Else Martensen-Larsen.

nu en officiel Placering i Forsvaret paa Linie med de to andre Kvindekorps, Danmarks Lottekorps og Kvindelige Marinere. Deres Kontrakter udløber pr. 1. April 1955, og det er Hensigten til den Tid at afslutte fælles Kontrakt mellem samtlige tre Kvindekorps og Forsvarsministeriet.

Kontrakten med Forsvarsministeriet betyder ogsaa, at vi nu kan faa vore øverste Lederes Stilling godkendt af Forsvarsministeren — hidtil har vi alle kun været »fungerende». Endelig vil Ordningen medføre en mere stabil Økonomi for Korpset. Hidtil har vi været henvist til at søge Bevillinger til hvert enkelt Kursus og kun lige til selve Uddannelsen. Vi faar nu Penge til Skoler og Uddannelse, og enkelte Stillinger inden for Korpset vil fremtidig kunne blive lønede. Tidligere har det i mange Tilfælde været saaledes, at vi har maattet lægge Beslag paa vore Medarbejdere, der har haft full time-job, uden at vi har kunnet honorere dem.

Mens Korpset som Helhed ikke har været uniformeret tidligere — vi har kun kunnet disponere over nogle Prøveuni-

Skarp generalskritik af kaptajn i flyvevaabnet

Sagen mod kaptajn Poul Sæbye, flyvevaabnet, der efter frifindelse ved underretten ved landsret-

ten blev idømt 40 dages vagt-arrest for forhold i forbindelse med tjenesten som flyvevaabnets

motorsagkyndige, skal om kort tid for højesteret.

Fortættets bagside, sp. 4.

Fortsat fra forsiden

Idag var der forundersøgelser for i søndre birks kriminalret med vidneførelse til brug ved højesteret-sagen.

Flyvevaabnets chef, generaløjntant Chr. Førslev, blev afhørt om en række enkeltheder vedrørende kaptajn Sæbyes tjeneste i Værløse, og generalen gav en personlig vurdering af kaptajnen.

Generalen sagde, at han havde kendt Sæbye, siden denne kom til flyvevaabnet. Sæbye var en tid adjutant hos generalen.

— Sæbye er, sagde generalen, paa mange punkter velbegavet, men slet ikke noget chefemne. Han mangler i udpræget grad praktisk sans og almindelig sund fornuft. Hvis han f. eks. skal udarbejde en skrivelse, drukner hovedpunkterne i blomstærdigheder. Paa grund af disse forhold havde man ikke kunnet forfremme ham til oberstløjtnant.

Sæbye passede ikke sin tjeneste helt tilfredsstillende, og det bunder igen i hans manglende evne til at udtrykke sig klart og handle praktisk. Et organisationsforslag, som han indleverede, var kunstlet, præget af formalisme, og det væsentlige druknede i uvæsentligt.

Kaptajnen er, sagde generalen, meget egocentrisk og søger, naar noget gaar galt, grundene hos alle andre end sig selv.

Da kaptajnen var kornetelev paa Kronborg, kom Sæbyes far, der var en overordentlig dygtig haandværker i flyvevaabnet, og bad Førslev gøre noget for sønnen, fordi denne følte sig forfulgt af den grund, at faderen

var arbejder. Jeg talte med chefen for kornetskolen, som fortalte, at der ikke var tale om nogen forfølgelse og at man paa skolen, hvor der ogsaa var andre arbejdersønner, behandlede alle ens.

General Førslev understregede, at han kendte Sæbyes far meget godt, og ogsaa af den grund vilde generalen, hvis der havde været saglig basis for det, havde hjulpet kaptajn Sæbye til forfremmelse.

General Førslev sagde om organisationsbestemmelserne, at der ved kaptajn Sæbyes fratreden i 1952 endnu ikke var kommet endelige tjenestebestemmelser fra hans arbejdsomraade. Senere er der kommet bestemmelser, der dog ikke hviler paa det forslag, Sæbye havde udarbejdet inden sin afgang.

Tjenestebestemmelserne er løvrigt nu igen i støbeskeen paa grund af de ændrede forhold.

Generalen sagde til slut:

— For mig er kernen i denne sag den motorsagkyndiges hovedpligt, at befordre færdselssikkerheden. Naar en motorsagkyndig udsteder kørekort til folk, der vitterligt ikke kan køre, ja, saa har han svigtet sin hovedopgave som motorsagkyndig og kompromitteret færdselssikkerheden.

Information
11-1-54

Jet-Jageren »faldt igennem«

Ufrivillig Mavelanding paa Skrydstrup Flyveplads i Gaar

KOLDING, LØRDAG, RB.

Under Start paa Skrydstrup Flyveplads er en Torden-Jetjager blevet beskadiget ved en ufrivillig Mavelanding, medens Piloten slap uskadt. Flyverløjtnant Bay havde planmæssigt faaet sin Maskine i Luften og trukket Landingsstellet op, da Jageren pludselig »faldt igennem» og kurede et langt Stykke hen ad Startbanen, inden Piloten fik Herredømmet over den. Det er endnu ikke fastslaaet, hvad Aarsagen til det farlige Uheld har været.

10-1-54

Eskadrille til Skrydstrup

KOLDING, TORSDAG, RB.

En Eskadrille under Kommando af Kaptajn løjtnant H. Birkelund og formet og opstillet paa Karup Flyveplads er i Dag overført til Skrydstrup Flyveplads, hvor Eskadrillen fremtidig stationeres. Eskadrillen er den anden af de tre Eskadriller, der er Normen for NATO-Flyvepladser. Tredie Eskadrille ventes til Sommer.

8-1-54

Pinlig Disciplinsag

HOLSTEBRO: Retten i Holstebro beskæftiger sig for Tiden med en Sag, som har vakt pinlig Opsigt paa Keeseler Air Force Base i USA, hvor 3 danske Flyvemathere i Overværelse af Officerer fra 11 Nato-Lande nægtede at efterkomme en amerikansk Majors Ordre om at aabne Skabene med deres personlige Ejendele.

To af Matherne har faaet deres Sag afgjort med arbitrære Straffe paa 10 Dages Vagt-arrest, mens den tredie, Radar-Math Finn Børge Jensen, Flyvestation Karup, nu ved Retten tilfældes for Lydighedsnægtelse. Han nægter sig skyldig i noget ulovligt, men vil om nogle Dage faa sin Dom.

I et Retsmøde lagde et af Vidnerne, Løjtnant Larsen, Karup, ikke Skjul paa, at Episoden for Danskerne havde været meget pinlig. Det var saa slemt, sagde han, at en norsk Kaptajn efter Inspektionen ligefrem nægtede at følges med mig. En Flyverløjtnant oplyste, at han bagefter var gaaet til den amerikanske Major, der var meget opbragt og havde sagt, at »dette for en amerikansk Soldat vilde betyde Fængsel i 5-10 Aars. Blandt Nato-Officererne paa Basen blev Episoden med Baggrund i Mytterierne, som faa Dage forinden havde fundet Sted ved flere danske Garnisoner, indgaaende drøftet.

7-1-54

Danmarks Jet-Ulykker skal nu undersøges af Ekspertes fra NATO

Forsvarsminister Rasmus Hansen tilkalder NATO's »Prevention-team« efter resultatløse danske Undersøgelser

Uoverensstemmelser i Flyvevaabnets øverste Ledelse, Oberst Birksted har søgt Orlov

Gennem nogen Tid har Forsvarsminister Rasmus Hansen ladet foretage dybtgaaende Undersøgelser af den Række Jet-Ulykker, der ramte det danske Flyvevaaben navnlig i de sidste fire Maaneder af 1953. Efter hvad »Berlingske Tidende« erfarer, fører Resultatet af Overvejelsen til, at NATO's »Prevention-team«, særligt sagkyndige i Ulykker og i at forhindre Gentagelser, hidkaldes til Danmark for at foretage nye Undersøgelser med deres mange Erfaringer som Baggrund.

De Undersøgelser, som hidtil er foretaget fra dansk Side, har ikke givet et for Ministeriet tilfredsstillende Resultat, og det er paa denne Baggrund, at nu søges Assistance hos NATO's højeste flyvesagkyndige.

Gennem længere Tid har der, ganske uden Forbindelse med disse Ulykker, verseret Rygter om den tidligere Stabschef, Chefen for Vestre Basiskommando, Oberst Kaj Birksteds Forhold til Flyvevaabnet. Ved Forespørgsel paa ansvarligt Sted i Aftes erfarede »Berlingske Tidende«, at det er rigtigt, at der indtil videre er bevilget Oberst Birksted Sygeorlov fra Flyvevaabnet. Paa nuværende Tidspunkt ønskede

ingen at kommentere den foreliggende Situation.

»Berlingske Tidende« har forelagt Sagen for Oberst Birksted, der bekræfter, at han har Orlov, men iøvrigt ikke ønsker at udtale sig. *pu*

Berl. T. 21-1-54

AALBORG: I Gaar Formiddags Kl. 11,57 styrtede en af Flyvevaabnets Meteor-Jagere af den to-sædede Træningstype Mark VII ned, netop som den efter en rutinemæssig Instrumentflyvning var ved at lægge an til Landing i Aalborg Lufthavn. Nedstyrtningen skete fra lav Højde, sandsynligvis fordi Maskinen mistede Flyvefart.

Nedstyrtningen var saa voldsom, at Maskinen havareerede totalt. De to ombordværende, Flyverløjtnant Heil Hansen og Sikkerhedspiloten, Flyverløjtnant Devantier, slap tilsyneladende med overfladiske Skrammer. De kunde kravle ud af den knuste Maskines Cockpit, men blev senere ført til Amtssygehuset til Observation. Der konstateredes kun lettere Kvæstelser.

Aarsagen til Nedstyrtningen undersøges i Øjeblikket af Flyvevaabnets Havarikommission, som siden tidligt paa Eftermiddagen i Gaar har arbejdet paa Nedstyrtningssstedet. Det er det første alvorligere Uheld, der har ramt Flyvevaabnet siden den lange Ulykkesserie i Efteraarssmaanederne.

21-1-54

Pilotens Fejl

Aarsagen til Meteor-Uheldet i Aalborg i Onsdags opklaret i Gaar

Havarikommissionen har opklaret, at det Uheld, der skete i Onsdags i Aalborg Lufthavn, da en Meteorjager styrtede ned, skyldtes Pilotens, Flyverløjtnant H. Devantiers Uopmærksomhed. Både han og Løjtnant H. Hansen slap med lettere Kvæstelser.

Under Indflyvningen til Landingen var der meget ugunstige Vind- og Vejrforhold. Sigtbarheden var meget daarlig, og det blæste kraftigt.

Under det sidste Drej før Landingen var Piloten ikke tilstrækkelig opmærksom. Bl. a. glemte han at passe paa sin Hastighed, saaledes at den ikke var stor nok. Derved faldt Maskinen igennem fra lav Højde og ramte Jorden.

Løjtnant Devantier ligger stadig paa Amtssygehuset i Aalborg. *Nirs.*

24-1-54

Oberst Birksted staar helt alene —

Flyvere, der i sin Tid saa hen til den unge Krigsflyver som Manden, der skulde skabe et moderne Flyvevaaben, har mistet Troen paa ham

Ude af Stand til at samarbejde, hævdes det

Chefen for Vestre Flyvebasis, Oberst Kaj Birksted, er igen blevet et Stridens Æble inden for det danske Luftvaaben. Det synes at være kommet til en Konflikt mellem Obersten og General Førslev, Chefen for Flyvevaabnet, og meget tyder paa, at Oberst Birksted vil træde tilbage. Dermed afsluttes en Karriere, der begyndte saa straalende inden for det danske Luftvaaben, og som førte sin Mand op til de højeste Poster, og som syntes at love yderligere Fremgang.

Der har før været Uro omkring Oberst Birksteds Navn, og tidligere har man mærket, at han har store Dele af Flyvevaabnet bag sig.

Til almindelig Overraskelse konstateres det imidlertid, at Obersten denne Gang synes at staa alene. Folk inden for Flyvevaabnet, der har troet paa ham, og som har haft Tillid til ham, føler sig skuffet. Det gør dem ondt at skulle sige det, men naar de ser paa Kendsgjerningerne, bliver de nødt til at erklære, at de denne Gang ikke kan følge Obersten, der var en af den sidste Krigs store Flyverhelte, højt dekoreret for sine Luftbedrifter ved Flyvninger over Tyskland.

Oberst Birksted blev mødt med en good-will efter sin Hjemkomst fra England som ingen anden, siges der til B. T. Saa at sige alle gik ind for ham. Man saa hen til ham som den Mand, der skulde være med til at skabe et stort, moderne Flyvevaaben, og vi ventede os alle saa meget af ham. Men efter at han blev Stabschef, har han skubbet de fleste fra sig. De unge, som modtog ham med Begejstring, har han ogsaa stødt fra sig, og — hvorfor nægte det — som Stabschef blev han en Skuffelse og viste sig ude af Stand til at samarbejde.

I Kredse, hvor man har støttet Oberst Birksted saa stærkt, som det har været menneskeligt muligt, er man bevæget over at skulle tage det Standpunkt, man nu indtager.

General Førslev erklærer i Dag i Nationaltidende, at det er Usandhed, naar det antydes, at Obersten har været ude for Tilisesættelse eller Forfølgelse.



Oberst Birksted

Der er næppe Tvivl om, at Sagen vil blive fulgt med stor Opmærksomhed, men det vil ogsaa bedrøve Oberst Birksteds mange Tilhængere uden for Flyvevaabnet at erfare, at han denne Gang synes at staa alene. *Frank.*

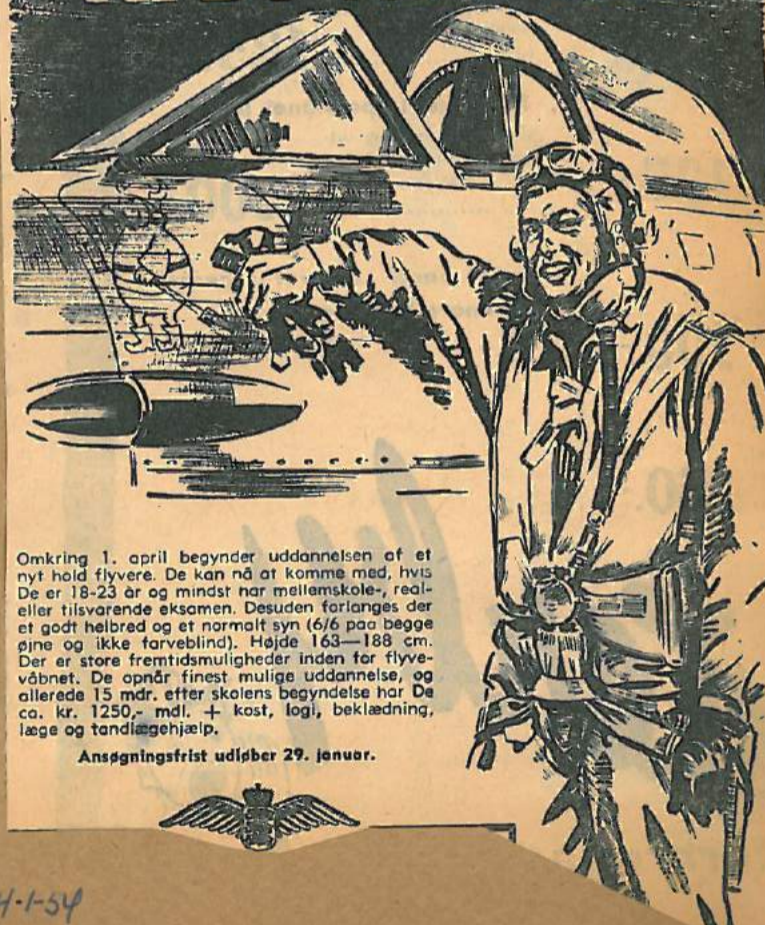
Hvem fløj lavt?

HOLSTEBRO, TORS DAG AFTEN

Sagen mod Flyverløjtnant Oluf Høgh Simonsen, Karup, som er tiltalt for Overtrædelse af Flyvnings-Bestemmelserne samt af den militære Straffelovs Paragraf om Pligtforsømmelse, har taget en ny Vending. I April i Fjor fløj en Tordenjetjager ind over Frederikssund i saa lav Højde, at et Par Heste blev forskrækket, løb løbsk og væltede i cyklende Dame, der maatte paa Hospitalet. Flyvevaabnets Undersøgelser syntes at godtgøre, at det kun kunde være en Jetjager, ført af Løjtnant Simonsen, som havde været inde over Byen. Simonsen har imidlertid nægtet sig skyldig, og ved Sagens fortsatte Behandling i Holstebro Ret i Gaar oplyste et Vidne, Løjtnant Cai H. Olsen, Karup, at den paagældende Jetjagers Pilot muligvis maa findes blandt fire navngivne Løjtnanter. I Retten var han dog ikke særlig villig til at udtale sig. Sagen, der saaledes ser ud til at trække i Lan drag, er nu udsat, til de fire Løjtnanter er afhørt.

22-1-54

Vil De være med



Omkring 1. april begynder uddannelsen af et nyt hold flyvere. De kan nå at komme med, hvis De er 18-23 år og mindst har mellemkole-, real- eller tilsvarende eksamen. Desuden forlanges der et godt helbred og et normalt syn (6/6 paa begge øjne og ikke farveblind). Højde 163-188 cm. Der er store fremtidsmuligheder inden for flyvevaabnet. De opnår finest mulige uddannelse, og allerede 15 mdr. efter skolens begyndelse har De ca. kr. 1250,- mdl. + kost, logi, beklædning, læge og tandlægehjælp.

Ansøgningsfrist udløber 29. januar.



To Udtalelser om Uroen i Flyvevaabnets Ledelse

GENERAL FØRSLEV:

Det er en Skrøne, at Oberst Birksted er blevet forfulgt

OBERST BIRKSTED:

Det drejer sig om en tjenstlig Sag, jeg siger intet

Meddelelsen i Gaar i »Berlingske Tidende« om Uoverensstemmelserne i Flyvevaabnets øverste Ledelse har givet kraftige Ekko langt uden for Flyvernes Kreds. Rygterne om, at Oberst Birksted har indgivet sin Afskedsansøgning til Forsvarsministe-



General Førslev



Oberst Birksted

riet, men i Stedet fik bevilget Syge-Orlov paa ubestemt Tid, kunde ikke bekræftes i Gaar. Baggrunden for Uoverensstemmelserne i Flyvevaabnets Ledelse skal være divergerende Opfattelser af Flyvevaabnets Organisation, og fra disse principielle Uoverensstemmelser er Gnidningerne af mere personlig Art mellem Chefen for Flyvevaabnet, Generaløjntant C. C. Førslev, og Oberst Kaj Birksted saa opstaaet.

Oberst Birksted fik Orlov den 26. November. Han gjorde under Krigen en stor Indsats i RAF's norske Styrker, blev hædret af Kong Haakon for sine Bedrifter, modtog Hædersbevisninger fra britisk Side og fra sit eget Land. Efter Krigen blev han luftmilitær Raadgiver, i Oktober 1950 blev han udnævnt til Oberstløjtnant i Flyvevaabnet, tre Dage senere til Oberst og derpaa Stabschef hos General Førslev, indtil han blev sendt paa NATO Defense College i Paris. Sidste Sommer vendte han tilbage — efter en kort Periode at have fortsat som Stabschef, blev han sendt til Karup som Chef for Vestre Basiskommando, hvis hidtidige Chef, Generalmajor Tage Andersen, drog til Paris paa NATO-Kursus.

Oberstløjtnant E. C. T. Jensen blev udnævnt som fungerende Stabschef. Under den store Luftoperation »Heads up« i Efteraaret var Oberst Birksted sygmeldt i Øvelsens første Fase, og under den efterfølgende NATO-Teoriøvelse en Maaned Tid senere var han ligeledes fraværende.

Det er nu Forsvarsminister Rasmus Hansens Opgave i Forbindelse med Flyvevaabnets Reorganisation og gennem det Skridt, der er taget gennem NATO-Assistance, at søge den senere Tids mange Jet-Ulykker i det danske Flyvevaaben belyst af højeste internationale Sagkundskab, ogsaa at finde frem til en Løsning af Person-Spørgsmaalene inden for Flyvevaabnets Ledelse.

»Berlingske Tidende« talte i Gaar med de to i Sagen direkte implicerede Parter.

Chefen for Flyvevaabnet, Generaløjntant Førslev, udtalte:

— Til selve Sagen kan jeg ikke tage Stilling, det tilkommer Ministeren. Men der er i Pressen fremkommet visse Insinuationer mod min Person, som jeg maa værgemig imod. Og det vil jeg gøre ved at sige følgende: Jeg mødte til Samarbejdet med Oberst Birksted fuldstændig fri og uhildet uden nogen Forudindtagethed imod ham, og jeg konstaterede ikke blandt Officerer, heller ikke blandt de ældre, da vi startede i 1950, nogen Animositet mod ham. Jeg stempler derfor Oplysningerne om, at Oberst Birksted skulde være forfulgt, som en Skrøne.

Oberst Kaj Birksted svarede paa »Berlingske Tidende« Henvendelse:

— Det drejer sig om en tjenstlig Sag, jeg siger intet ...

Efter hvad »Berlingske Tidende« erfarer, vil Forsvarsminister Rasmus Hansen i meget nær Fremtid beskæftige sig med Problemerne inden for Flyvevaabnets Ledelse og behandle de foreliggende Person-Spørgsmaal. pu.

URO I LUFTFORSVARET

DET Røre, der nu er opstaaet om vort Flyvevaaben, maa ses i det rette Perspektiv. Det maa navnlig ses paa Baggrund af, at vi efter Besættelsen stod helt paa bar Bund, hvad Materiel angik, og at vore Flyvere med ganske enkelte Undtagelser havde været afskaaret fra at skaffe sig den uvurderlige Erfaring, som aktiv Deltagelse i Luftkrig eller Opbygningen af et Luftforsvar under Krig medfører. Det er baade et langvarigt og kompliceret Arbejde at opbygge et moderne Luftforsvar fra Grunden, og Kravene stiger med de moderne Maskiners store Hastigheder og med de Fordringer, der stilles til det uhyre udviklede Kontrolsystem paa Landjorden. Trods alle Vanskeligheder er det dog lykkedes at opbygge et Luftvaaben, der tæller 7000 Mand med en aarlig Uddannelse af langt over 100 Piloter.

Det ligger i Sagens Natur, at en saa hurtig Opbygning af Flyvevaabnet maa være behæftet med Fejlkilder af forskellig Art. Offentligheden savner Forudsætninger for at bedømme, om den tragiske Serie af Jet-Ulykker i Fjor skyldtes en Tilfældighed, eller om de delvis kan henføres til Mangler, som kan afhjælpes. Under alle Omstændigheder er det prisværdigt, at Forsvarsminister Rasmus Hansen har besluttet sig til at tilkalde en Ekspert-Kommission fra NATO og lade dette »prevention team« foretage en nøje Gennemgang af Ulykkerne og deres Baggrund. Der er dermed skabt Sikkerhed for en uhildet Analyse af Problemerne, for en Placering af

Ansvar, hvis der foreligger et Ansvar at fordele, og for Raad og Vejledning i Bestræbelserne for at skabe den størst mulige Sikkerhed for vore unge Flyvere. Baade for Offentligheden og for Flyverne selv er dette sidste ikke det mindst vigtige.

Men vigtigt er ogsaa det Spørgsmaal, om Administrationen har formaaget at holde Trit med den hastige Udvikling, Luftvaabnet har gennemgaaet. Et System, der var anvendeligt, medens det endnu drejede sig om et lille Apparat, behøver ikke at være effektivt, naar Rammerne udvides saa stærkt som sket er i Luftvaabnet.

Spørgsmaalene kan ikke besvares fra den ene Dag til den anden. Man maa gaa ud fra, at Forsvarsministeriet tager disse Forhold med i de Overvejelser, som maa blive Resultatet af den Uro, der har vist sig. Gemytternes Uoverensstemmelse er ofte en Følge af Forhold, der ikke umiddelbart møder Øjet.

Karup bliver det danske Flyvevaabens Hjerte

Store Forandringer inden for Flyvevaabnets Funktioner i Løbet af det kommende halve Aar

Flyvevaabnets Operationer skal ledes fra Karup — Den danske Flyveruddannelse flyttes til Canada fra Maj — og Flyveofficersskolerne til Jonstrup

I Løbet af de kommende Maaneder vil der ske betydelige Forandringer inden for det danske Flyvevaabens Funktioner. Den største og vigtigste Omlægning bliver Udskillelsen af Operationsledelsen fra Flyverkommandoen i Vedbæk. Det bliver fremtidig Karup, der skal være Flyvevaabnets Hjerte. Herfra skal alle aktive Operationer ledes under Operationschefen, som formentlig bliver en Flyvergeneral. Disse flyvemæssige Operationer omfatter ikke blot selve Flyvevaabnets Indsats, men ogsaa Traadene ud til de øvrige Forsvarsgrene, til Luftmeldetjenesten, Flyverhjemmeværnet og Civillforsvaret. Hele den operative Ledelse placeres midt i Jet-Kræfternes Centrum.

Flyverkommandoen og dermed Flyvevaabnets Chef forbliver paa Henriksholm i Vedbæk, herfra skal de mere administrative og stabsmæssige Opgaver løses. Flytningen af Operations-Centret til Karup betyder imidlertid ikke, at en planlagt Bunker i Vedbæk opgives. Den skal indrettes som et vigtigt Led i hele Flyvevaabnets organisationsmæssige Opbygning. Uafhængig af Operationsledelsens Placering i Karup bliver der en Chef for Vestre Basiskommando, ligesom der fortsat vil være en Chef for Østre Basiskommando i Værløse.

Jet-Lærlingene til Canada

En anden væsentlig Omlægning finder Sted indenfor Flyveskolen. Uddannelsen er hidtil foregaaet i Amerika som Led i Hjælpeprogrammet, men efter at denne Ordning er udløbet, har man i nogen Tid forhandlet om en fremtidig Løsning af Uddannelsesspørgsmaalet. Danmark har ikke selv haft Muligheder for at kunne paatage sig aarligt at uddanne 100—120 nye Jet-Piloter. Man har nu faaet en Aftale med det kongelige canadiske Flyvevaaben, og fra Maj Maaned sendes de nye Hold af Jet-Kadetter til 15 Maaneders Træning i de canadiske Skoler, først paa Harvard-Træningsmaskiner, senere paa Jet-Jagere. Principielt følger Uddannelsen Linien fra Amerika, hvor de sidste Hold danske Piloter nu er i Uddannelse. I det første Kvartal af 1955 kommer det sidste Hold amerikansk uddannede danske Jet-Piloter hjem, og dermed ophører dette Samarbejde mellem det danske og det amerikanske Flyvevaaben, som har eksisteret i de sidste fire Aar. Det er flere Hundrede danske Jet-Piloter, der er blevet uddannet i Amerika under dette Samarbejde.

Den fremtidige Canada-Uddannelse er tilrettelagt for en længere Periode fremover.

Flyveofficersskolen til Jonstrup

Efter at Jonstrup Seminarium, der saa at sige ligger paa Flyvestation Værløses Omraade, er blevet overtaget af Forsvarsministeriet, gøres der nu Forberedelser til at overføre Flyveofficersskolen fra Rungsted til Jonstrup. Det ventes at ske i Løbet af dette Aar. Foruden disse Omlæg-

ninger forberedes en lang Række organisatoriske Ændringer indenfor Flyvevaabnets forskellige Funktioner i Pagt med den Udvikling, som NATO-Samarbejdet har gjort paa-krævet. pu.

22-1-54

Burl. T. 22-1-54

ADVARSEL

DEN raskeste flyver i Danmark har for tiden sygeorlov.
Eller for at sige det med mere rene ord: Chefen for flyvebasiskommandoen i Karup, oberst Kaj Birksted, højt hædret for fremragende indsats under krigen i Englands luftvaaben, kyndig og idérig raadgiver under genopbygningen af det danske forsvar, siden flyvevaabnets stabchef og første dansker paa NATO-kollegiet i Paris, hertil vel den betydeligste praktiske militærbegavelse indenfor den nuværende officersgeneration, har indsendt sin afskedsbegæring til forsvarsministeren.

Det er sket for længe siden, men har hidtil været bevaret som en hemmelighed. Forsvarsministeren har tøvet med at bøje sig for Birksteds ønske, og vil nok tøve nogen tid endnu. Og det forstaar man. For den dag, han gør det, vil noget alvorligt ske med det danske luftvaaben og maaske noget endnu alvorligere med det danske folks holdning til forsvaret.

For hvorfor vil Birksted sige farvel, hvorfor opgiver han en karriere næsten uden sidestykke?

Ikke, fordi han er ved at falde for aldersgrænsen. Han er 38 aar gammel. Ikke, fordi han søger en fremtid i andet erhverv eller har modtaget fristende tilbud udenfor den militære karriere.

Hvorfor vil han gaa?

DET forlyder, at oberst Birksted og flyverchefen, general Førslev, ikke kan med hinanden. Og dette er naturligvis ikke uden betydning, og offentligheden vil være nysgerrig efter at faa mere at vide herom. Men den er navnlig interesseret i at faa at vide, hvorfor de ikke kan med hinanden, forsaavidt aarsagerne er andre end dem, der kan ligge i forskellige naturer og temperamenter.

Det forlyder, at oberst Birksted har motiveret sin afskedsbegæring med en kritik af flyvevaabnets organisation, og at denne kritik bliver taget med i undersøgelserne af de mange ulykker, der har ramt de danske jet-styrker.

Disse ulykkers omfang har med rette opskræmt offentligheden. De har kostet mange unge piloter livet og vældige materielle tab. Spørgsmaalet om disse ulykker og deres aarsag er samtidig et spørgsmaal om det danske luftforsvars effektivitet, om meningen med det forsvar for landets sikkerhed, vi i disse aar under betydelige ofre er ved at bygge op.

Man har hidtil affundet sig med paastande om, at disse jet-ulykker ogsaa i deres hidtidige omfang saa at sige var normale under opbygningen af et flyvevaaben, og at de ikke var hyppigere end i andre lande.

NU siges det, at vor mest erfarne og kyndige flyverofficer har motiveret sin afskedsbegæring med en kritik af flyvevaabnets organisation, og denne kritik tages op i forbindelse med jet-ulykkerne. Dette kan vanskeligt forstaas anderledes, end at Birksted har søgt sin afsked, fordi han ikke mener at kunne tage ansvaret for de herskende tilstande indenfor luftvaabnet. Og man kan vanskeligt forestille sig, at han vilde have gjort dette, hvis forholdene nødvendigvis maatte være nogenlunde, som de er, hvis han ikke ansaa det for muligt, at de kunde ændres, men at de ikke bliver det paa grund af brist eller uforstand eller fejl i systemet.

Dette er et alarmerende perspektiv.

Birksted kan handle i overensstemmelse med sin samvittighed og bede sig fritaget for et tungt ansvar. Ja, han kan i virkeligheden ikke gøre andet. Og man vil værdsætte dette standpunkt høiere end det almindelige, der bestaar i at sige: »Jeg tager mit ansvar» — og samtidig lade uansvarlige forhold bestaa.

Men derefter vil man ikke blot spørge, om Danmarks luftvaaben idag havde raad til at miste sin dygtigste mand. Man vil stille et vigtigere spørgsmaal. Man vil spørge, om hensyn til forældede militære traditioner, til anciennitetsreguladetriem, til de bureaukratiske omsvøbs hævdevundne sædvaner gaar forud for hensynet til vore piloters liv og til de reformer, der modvirker, at vort forsvar bliver en illusion.

Og hvis ikke selve afgørelsen af denne sag bliver et tilfredsstillende svar, vil vi for vort vedkommende fortsætte med at spørge og om fornødent selv søge svarene, for hvor farlige de end kan blive, vil de næppe være farligere end den tilstand, de ansvarliges forsømmelse da vil afsløre i vort land.

Information 23-1-54

Politikerne tager affære i Birksted-Førslev striden

Stærk interesse for sagen ogsaa hos de konservative og venstre — Ønske om orientering fra regeringen

Oberst Kaj Birksteds afskedsansøgning efter striden med flyverchefen, generaløjtnant Chr. Førslev vil ikke alene blive en sag, som afgøres i regeringen — den vil efter

alle solemærker at dømme ogsaa blive taget op i Folketinget.

Ledende medlemmer af oppositionen, baade inden for de konservative og venstre, erklærede idag overfor »Information», at

der her foreligger en sag, de vil orientere sig om hos regeringen.

Man vil erindre, at det i sin tid var daværende forsvarsminister Ole Bjørn Kraft, der iøvrigt ikke uden overtalelser knyttede Birksted til sig som raadgiver under den første opbygning af det danske flyvevaaben.

Ogsaa i Rasmus Hansens første periode som forsvarsminister havde Birksted et udmærket samarbejde med ministeren, men det skortede mere herpaa under Harald Petersen.

Naar politikerne rører paa sig skyldes det vel i mindre grad interessen for personstridigheder end de organisatoriske problemer, der fremdrages

Information 23-1-54

MILITÆR PAPIRMØLLE

OBERSTLØJTNANT H. C. Engell har gjort Forsvaret en Tjeneste ved at tage Bladet fra Munden. Han kritiserer den Papir-Administration, der sluger saa meget af Befalingsmændenes Tid, at vigtigere Opgaver forsømmes. Offentligheden har længe haft en Følelse af, at der var noget radikalt forkert i Forsvarets Overadministration, og Forsvarsminister Rasmus Hansen har da ogsaa udfoldet Bestræbelser for at tage Officerer væk fra Skrivebordene og sætte dem ud i Geledderne, hvor de savnes haardt. Det er naturligvis af Betydning, at den administrative Side af Forsvaret er i Orden, men det er galt, naar Administrationen koster saa meget Personel og i Afdelingerne saa megen Tid, at Forsvarets egentlige Opgave forsømmes.

Oberstløjtnant Engell sætter ind paa to Punkter: Uddannelsen og Administrationen. Han paapeger, og ikke med Urette, at den offentlige Interesse omkring Uddannelsen indskrænker sig til Forholdet mellem de Menige og Befalingsmændene. Naturligvis skal de Menige behandles anstændigt, men man maa ikke i Bestræbelserne for at gøre Soldaterlivet taaleligt glemme, at Hovedsagen er Uddannelse til et effektivt, krigsmæssigt Forsvar. Fejlagtig Behandling af Mandskabet bliver, som Forholdene er nu, en Sag, der optager de højeste Kommando-Myndigheder og Forsvarsministeren. Oberstløjtnant Engell vil lægge et større Ansvar paa de lokale Chefer og handle efter det engelske Princip: Stol paa Manden paa Stedet — og kan du ikke stole paa ham, saa skift ham ud.

En saadan Tankegang gaar imidlertid paa tværs af den sti-

gende Centraliseringstendens, som behersker det administrative og det økonomiske Omraade inden for Forsvaret. Administrationen kører videre i de samme Rammer, som da Hæren var en Tyvendedel af, hvad den er idag. Der er stærkere Kontrol med, at der ikke bliver 1,25 Kr. væk ved en Afdeling end, at Afdelingen bliver gjort krigsduelig. Et Kort til halvanden Krone, der bliver borte, sætter Papirmøllen i Gang, men hvis Befalingsmanden lader Kortet blive hjemme og derfor kører flere Kilometers Omvej med sin Motorkolonne, da er alt i Orden paa Papiret.

Oberstløjtnant Engell nævner adskillige Eksempler paa, at man fører en haardhændet og mistroisk Kontrol paa de Omraader, man centralt kan overse. De lokale Chefer bliver lænket til Kontoret og skriver om Skiltinger, medens Dalerne ruller paa Øvelsespladsen.

Hvis Oberstløjtnantens Eksempler fra Hæren var isolerede Tilfælde, var der næppe Grund til at beskæftige sig med Sagen. Men han har sat Fingeren paa det svageste Punkt i vort Forsvarssystem, Papiradministrationen, der har drevet saa mange af vore dygtigste Officerer til Fortvivlelsens Rand. Kunde Forsvaret ikke betro de lokale Chefer, som dog er betroet et stort Ansvar for de unges Liv og Velfærd, en mindre Raadighedssum, saa en Del af Kineseriet kunde afskaffes? Kunde en lokal Chef ikke betros til at lade en Telefon flytte fra en Barak til en anden, uden at Sagen behøver at vandre den lange Vej gennem alle Instanser?

Fejlen ligger ikke hos den enkelte Tjenestemand, der — som Hovedregel — med Flid og Ansvarsbevidsthed overfor Statens Penge udfører den Gerning, han er sat til at passe. Svagheden ligger i noget saa upersonligt som et System. Det er ogsaa derfor, det er saa svært at faa ændret.

Berlingske Tidende

Kuriøs Kontrol med Forsvarets Udgifter

For mindre Forseelser faar en Afdeling sit Arbejde blokeret i Dage og Uger af Skrivelser

Oberstløjtnant H. C. Engell, der har gjort sit Navn landskendt for den initiativrige og selvstændige Maade, paa hvilken han har redigeret Landofficerernes Medlemsblad, »Vor Hær«, fremsatte paa et Møde i Gaar med Presens Militærmedarbejdere nogle Betragtninger over forskellige Forhold i Hæren, som Offentligheden ellers hører meget lidt til.

Spørgsmaalet om den Del af Uddannelsen, der manifesterer sig ved de Meniges Forhold og disses og Befalingsmændenes gensidige Forhold, omtalte han ved at belyse Uddannel-



Oberstløjtnant H. C. Engell.

sen ved to Artilleriafdelinger. Oberstløjtnanten er selv Artilleriofficer, saa han kender Problemerne. I den første Afdeling er der et nogenlunde eksemplarisk Forhold mellem Befalingsmænd og Mandskab. Afdelingschefen og Battericheferne er paa Stikkerne fra Morgen til Aften for at vaage over Mandskabet. I den anden Artilleriafdeling synes de Menige nok, at det vilde være rart, hvis de saa lidt mere til Cheferne.

Men lad os sætte, at den gode Artilleriafdeling under de feltmæssige Skarpskydninger demonstrerer, at den er i Stand til at samle Ilden fra sine 18 Kanoner inden for et Omraade paa,

skal vi sige 300 x 300 m i Løbet af 6-7 Minutter efter lidt forudgaaende Indskydning, og at den anden Artilleriafdeling uden Indskydning kan levere sin Ild paa et Omraade, der kun er ¼ saa stort og paa mindre Tid end 3 Minutter, ændres Offentlighedens Vurdering af Kvalitetsforskellen i Uddannelsen ved de to Afdelinger? Overhovedet ikke!

Ud ad Vinduet

Og saa er Sandheden den, at den første omtalte Artilleriafdeling ganske simpelt ikke er krigsbrugelig. Soldaterne er blevet behandlet saa godt, det var muligt, men deres Tid og Skatteydernes Penge er i Virkeligheden smidt ud ad Vinduet. Den anden Afdeling er krigsbrugelig, men har den i et Batteri haft det Uheld, at en Korporal forløb sig, medens han var alene, fordi Batterichefen var i Færd med at verificere Skytsen, er den ikke desto mindre alligevel hængt ud i Offentligheden som en slet ledet Afdeling.

Besværlig Proces at faa skiftet en Mand ud

Oberstløjtnanten omtalte en Affære fra Avedørelejren, der endte med, at en Fenrik og hans Batterichef blev straffet for Forseelse og Forsømmelse. Men allerede samme Dag, som Sagen kom frem, blev Chefen for Hærstaben af en Avis bedt om at tage Stilling til Sagen. Naar man paa denne Maade ude fra forlanger, at man i de højeste Kommandomyndigheder eller i Ministeriet — Forsvarsministrene kender ogsaa den Slags Forespørgsler — skal være inde i alt, hvad der foregaar paa Eksercerpladserne og paa Kasernerne, saa tvinger man i Virkeligheden de paagældende og de Institutioner, de staar i Spidsen for, til at interessere sig for Detailproblemer, som ikke kan magtes, uden at andre Ting forsømmes.

Forseelser over for Mandskabet skal behandles haandfast, men derfor er det ikke nødvendigt, at den Afdeling, der er saa uheldig at faa en Forseelse af denne Art, skal have sit Arbejde blokeret i Dage og Uger af Skrivelser. Men det er Situationen i Dag, fordi Hærkommando og Ministerium af Hensyn til Offentligheden er nødsaget til under hele Sagens Udvikling at kende alle dens Detaljer.

I langt de fleste Hære overlader man til de Chefer, der direkte er ansvarlige for Afdelingernes Effektivitet, at bestemme hvem der skal være Underofficerer og — hvad der er

mindst lige saa vigtigt — hvem der ikke længere skal være det. Her i Landet udnævnes selv værnepligtige Sergenter af Ministeren. Naturligvis gør de fleste god Fyldest. Men jeg behøver vist ikke, fremhævede Oberstløjtnanten, at spille mange Ord paa, at det med den ministerielle Udnævnelse er en grumme besværlig Proces at faa skiftet en Mand ud, man ikke tør stole paa.

Paa mange Omraader mistet enhver Sans for Proportioner

Om Ministeriets administrative og Hovedrevisoratets økonomiske Kontrol fremsatte Oberstløjtnant Engell en Del ret kritiske Bemærkninger og belyste dem med Eksempler. Kontrollen kører stadig i de Rammer, der kunde gaa an, da Forsvaret var en Tyvendel af, hvad det er i Dag. Den, der i den stærkt tidsrøvende Kontrol blot et Øjeblik løfter Næsen fra de Regninger, han skal attestere, og de Skrivelser, han skal skrive, maa erkende, at Kontrollen paa mange Omraader har mistet enhver Sans for Proportioner. Kommer et Kort væk, uden at der kan gøres Rede for, hvordan det gik til, faar man en vældig Papirmølle ud af det. Saadan et Kort koster 1.50 Kr. Men hvis den paagældende Befalingsmand — for ikke at risikere at tabe Kortet — lader det blive hjemme, og derfor kommer for

Skade at gøre en Omvej paa 5 km med den Motorkolonne han fører, er der ingen administrativ Myndighed, der saa meget som blinker med Øjet — paa Trods af, at det kan dreje sig om en Udgift for Statskassen paa adskillige Hundrede Kroner.

En køn Kop Te

Et Eksempel fra mit eget Arbejdsomraade: Hvis jeg paa Forsøgsskydepladsen paa Stold — hvor Mandskabet er paa Dagpenge og derfor selv skal sørge for Forplejning — køber en Liter Petroleum for midt paa Vinterferiemiddagen at kvikke Folkene op med en Kop varm Te, kan jeg være temmelig sikker paa en Forespørgsel fra Hovedrevisoratet om, hvorfor jeg ikke har afkrævet hver Mand 1 Øre. Derimod faar jeg ingen Ubehageligheder, hvis jeg putter Mandskabet i 4 4-Tons Lastvogne og lader dem køre 6 km, saa de kan komme i Varme et Stykke Tid og selv købe Te — heller ikke selv om det medfører, at Udrykningen bliver forlænget med 1 Dag og dermed fordyret med adskillige Hundrede Kroner. Jeg faar heller ingen Ubehageligheder, hvis jeg lader være med at kvikke Mandskabet op og til Gengæld kommer til at brænde 5-6 Skud à 300 Kr. mere af end strengt nødvendigt.

Det eneste jeg ønsker, sluttede Oberstløjtnanten, er, at man indrømmer Officerer det samme faglige Al-

buerum som andre Etaters Tjenestemænd. Hvis Storebæltsoverfarten ikke fungerer som den skal, skælder man Generaldirektøren ud — det er helt i sin Orden. Men man forskriver ham ikke, hvor mange Falk han skal have paa Billetkontorerne, hvor mange om Bord paa Færgerne og hvor mange i Projekteringsafdelingen. Det maa vist nok erkendes, at det netop er det, man fra Offentlighedens Side prøver paa at gøre over for Forsvaret.

H.

Bul. T. 2-2-54

AALBORG: Flyverløjtnant Mell fra Flyvestation Skrydstrup foretog i Gaar Eftermiddags en ualmindelig heldig Nødlanding paa en Mark i Hasseris Ved Aalborg.

Han kom fra Skrydstrup i en Tordenjet af Typen F-84, da han fik Motorstop af en endnu ukendt Aarsag. Han udsøgte en Nødlandingsplads i Nærheden, og han fik Maskinen saa dybt ned, at den gik under baade Telefon- og Elektricitetsledningerne flere Steder. Det lykkedes ham at faa Maskinen til at tage Jorden, hvor den kunde kure et Par Kilometer hen ad de snedækkede Marker uden at møde særligt alvorlige Hindringer. Endelig drejede den trekvart omkring og standsede.

Løjtnant Mell forlod uskadt Maskinen og gik til det nærmeste Hus med Telefon, hvor han underrettede Flyvestation Aalborg, der sendte Militærpoliti til Stedet. Saa snart Havarikommissionen har set paa Maskinen, vil den blive ført paa Værft i Karup, og dette ventes at kunne ske omgaaende. Maskinen har faaet en Del Buler, men disse synes at være de eneste Beskadigelser.

3-2-54

Radioen var i Stykker

AALBORG, ONSDAG AFTEN

Forklaringen paa Flyverløjtnant Mehls Nødlanding ved Aalborg med en Torden-Jet fra Flyvestation Skrydstrup var den, at han havde faaet Vanskeligheder med sin Radio og derfor vilde flyve til Aalborg, hvortil Strækningen var kortest, men før han naaede frem, var Brændstofbeholdningen opbrugt, og han havde ikke anden Udvej end at mavelande paa det bedst egnede Omraade. Dette forløb saa heldigt, at Maskinens Beskadigelser var rent minimale. Den blev i Dag ført til Karup til Reparation.

4-2-54



Paa Københavns Raadhus er Frøken Inger Erboe blevet viet til Oversergent i Flyvetropperne Henning Møller. (Øverst).

Katastrofeudrykning i Luffhavnen i Gaar

**Nat-Meteor-Jager med to om
Bord nødlandede lykkeligt**

I Gaar Eftermiddags blev der slaet Katastrofealarm i Københavns Luffhav. En Nat-Meteor-Jager fra Flyvestation Aalborg havde faaet Motorvanskeligheder i stor Højde og anmodede om Hjælp ved Nødlanding. Da Maskinen viste sig over Saltholm, holdt Luffhavns Slukningschefen Højer Johansen parat med Mandskabet i Branddragter. I det Sekund, den store Jet-Jager, den største, vort Flyvevaaben raader over, fløj ind over Cementbanen i rasende Fart og med fuld Tryk paa den ene normalt fungerende Motor, satte Slukningstoget efter Jageren ud ad Betonbanen. Jagerens Fører satte sin Maskine næsten ved Midten af Banen, og den kørte uhyggeligt langt, før Farten var taget af den. Den bremsede rygende op lige foran Karavanen for Enden af Landingsbanen. Piloten og hans Navigator vinkede og meddelte over deres Radio, at de havde Situationen under Kontrol. Mens den dramatiske Landing foregik, var al anden Trafik paa Kastrup indstillet.

6-2-54

God Flyvereportage

Fra Besøg paa Tøjhusmuseet, hvor Hærens første primitive Monoplan fra 1912 er opstillet, til en Reportage gennem Skyerne i en moderne Jetjager med 800 Kilometers Fart strakte Reportagen om det danske Flyvevaaben sig i Aftes. Den var saglig uden noget Forsøg paa at skabe en falsk Romantik.

De første Flyvebaade, der maatte hales ud i den flade Strand ved Kløvermarken paa Amager, havde ikke Radio om Bord, men Brevduer. Der blev dog ikke nævnt noget om, at nogen Flyver var blevet reddet af disse Fugle. En dansk Flyverkaptajn, der havde gjort Tje-

neste i Royal Air Force under Krigen, fortalte, at mindst 70 Danske havde været Piloter eller Observatører i de forskellige allierede Luftvaaben. Deraf var faldet 26.

Oberst Erik Rasmussen, der har Ansvaret for Flyvesikkerheden, erklærede, at to Ting var nødvendige for at opnaa dette:

1. Det Personel, der beskæftiger sig med Flyvning, skal være 100 pct. inde i deres Grej, saaledes at de ikke bliver overrasket af uforudsete Ting. En Flyver maa ikke alene — ligesom i gamle Dage — passe paa ikke at flyve for langsomt, saa Maskinen gaar i Spin, han maa heller ikke flyve for hurtigt. Overraskende nok er det nemlig saadan, at Mennesker kan taale mere end Materiellet.

2. Sikkerheden er afhængig af Luftdisciplinen. Naar Jagerflyveren er i Luften afhænger alt af ham selv.

Man hørte om Uddannelsen. Nogle er ligefrem født til at flyve, andre kan ikke lære det. Alt i alt en interessant og oplysende Reportage. h—e.

15-2-54

Om Jet-Ulykkerne

Chefen for Flyvevaabnet, Generalløjtnant C. Førslev, blev i Aftes interviewet i 'Orientering'. Generalen sagde bl. a., at Flyvevaabnets Ledelse med den største Alvor og Bekymring ser paa enhver Ulykke, der kræver Tab af Menneskeliv og kostbart Materiel.

Samtidig med at der har været en stor Opgang i Antallet af Flyvetimer, er Ulykkesprocenten og saa steget, omend Generalen betegnede Stigningen som lille. Flyvemateriellet er godt nok, sagde han. Naar det er Jetjagerne, der har krævet de fleste Ofre, skyldes det udelukkende, at det er paa dem, det store Antal Flyvetimer falder.

Der var efter Generalens Udtalelser intet Holdepunkt for den udbredte Antagelse, at Jetjagerne skulde være farligere end de ældre Flyvemaskiner med Stempel-Motor. Man kan næsten sige tværtimod, sagde han. Siden Krigen har der med Typerne 'Harvard' og 'Spitfire' været en højere Ulykkesprocent end med Torden-Jetjagerne. Naar der er sket flere Ulykker med de amerikanske Torden-Jetjagere end med den engelskbyggede Jetjager, Meteor, skyldes det, at vi har flere Torden-Jets, og at der falder langt flere Flyvetimer paa dem. Naar man ser paa Ulykkerne i Forhold til Antallet af Flyvetimer, staar den amerikanske Type en Ubetydelighed bedre end den engelske.

Paa et Spørgsmaal om, hvorvidt de efter Hjemkomsten fra USA for hurtigt bliver sluppet løs i Jetjagere paa egen Haand, bemærkede Generalen, at de er sluppet løs i Jetjagere paa egen Haand, længe før de kommer hjem fra USA. Det var efter Generalens Mening for tidligt at udtale sig om, hvorvidt Ulykkerne har paavirket Rekrutteringen. Der er Svævinger fra Hold til Hold, men det er for tidligt at tale om nogen Tendens.



C. Førslev

Jetflyver under Rets-Forfølgelse

HOLSTEBRO: I næste Uge skal en Domsmandsret i Holstebro afgøre, om det var Flyverløjtnant Høgh Simonsen, Flyvestation Karup, som i April i Fjor med en Jetjager fløj ganske lavt ind over Frederikssund. Jetjageren kom strygende ind over Byen i saa lav Højde, at et Par Heste blev forskrækket, løb løbsk og væltede en cyklende Dame, som med en brækket Arm maatte indlægges paa Hospitalet.

I Holstebro Ret blev fire Løjtnanter i Forgaars afhørt, uden at der blev bragt nyt Lys over Sagen. Løjtnant Høgh Simonsen nægter sig skyldig, og i Retsmødet erklærede Forsvareren, Overretssagfører Bjørndal, Holstebro, at der intet Bevis er ført for, at Simonsen har været inde over

Frederikssund. Man skal, advarede han, passe paa, at der ikke sker Justitsmord. For Løjtnanten vil en Dom efter Anklageskriftet være ensbetydende med hans Afskedigelse fra Flyvevaabnet.

11-2-54

Holstebro Ret dømte ikke Jet-Piloten

18-2-54
HOLSTEBRO: Flyverløjtnant Oluf Høgh Simonsen blev i Gaar ved Holstebro Ret frifundet i den meget omtalte Overflyvningsag, som nu i snart et Aar har optaget Sindene paa Flyvestation Karup.

Løjtnanten modtog smilende Dommen, men kunde ikke skjule sin Skuffelse over en Passus i Præmisserne, hvorefter Sagkundsens Undersøgelser gav Retten Anledning til i nogen Grad at betvivle Simonsens Forklaring om hans Rute den Dag, Overflyvningen fandt Sted i lav Højde over Frederikssund. Dommeren gjorde ham dog opmærksom paa, at Retten paa ingen Maade vilde beskyldes ham for at lyve. Og han tilføjede: 'De maa da ikke tro, at jeg paa nogen Maade vil insinuere, at Flyvestation Karup er det samme som Lyvestation Karup...'

Dommer Richter kom til det Resultat, at det ikke kan anses for bevist, at Simonsen havde overfløjet Frede-

rikssund, hvad han ogsaa ved Sagens Forundersøgelse bestemt har nægtet.

NyOvermedicus

**Dr. Kaj Kjerulf-Jensen til
Københavns Militær-
hospital**

Dr. Kaj Kjerulf-Jensen, der er 41 og var den yngste af samtlige Aspiranter, er udnævnt til Overlæge ved Københavns Militærhospital og overtager paa Tirsdag Hospitalets Afdeling for medicinske Sygdomme, der har været uden Chef siden Dr. Chr. N. J. Grams Død sidste Sommer.

Kaj Kjerulf-Jensen er Læge fra 1939 og startede med en fin Første-Karakter. Siden skrev han baade Doktor-Bog og Guldmedalje-Afhandling. Han begyndte i en Kandidatplads paa Rigshospitalet hos Professor, Dr. Erik Warburg. I de følgende Aar var han i Laboratoriet. Først hos Nobelpristageren, Dr. Hevesy, siden hos Prof., Dr. Einar Lundsgaard. Saadan forberedt vendte han tilbage til Arbejdet ved Sygesengen og var i tre Aar hos Professor, Dr. Einar Meulengracht paa Bispebjerg Hospital. En forbillig medicinsk Skole, i hvilken efterhaanden mange Læger har skaffet sig en Viden og Erfaring af varig Nytte. Fra 1947 til 1953 var Dr. Kjerulf-Jensen i Reservelæge hos Professor, Dr. Niels B. Krarup paa Blegdams hospitalet. I de sidste Maaneder har han arbejdet hos Professor, Dr. H. C. A. Lassen paa Blegdams hospitalets Epidemihospital.

Dr. Kjerulf-Jensen har skrevet meget og lagt for Dagen adskillig videnskabelig Evne. I et af sine Arbejder har han gjort Rede for en ny Sygdom, der er fremkaldt af Kaliummangel og ytrer sig ved Træthed og Muskelsvækkelse. Den nye Overmedicus paa Tagensvej er gift med Læge Jinge Bjerg, en Datter af Billedhuggeren Johs. C. Bjerg. Es.



Dr. Kaj Kjerulf-Jensen.

26-2-54

12-2-54

lobbelte Langebro vil tage sig ud fra Havnen. Her ses den almindelige Trafik De to Broers Funktioner adskiller sig fra hinanden ved, at den store Bro altid er aaben og kun lukkes for at lade Jernbanetrafik

Torden-Jetjager eksploderede tusinde Stykker nær ved

Hverken paa selve Nedstyrtningsstedet eller i en halv Kilometers Omkreds var der Spor af Menneske, kun Smaadele af Maskinen paa Størrelse med en Avisside
Der blev gravet efter Maskinrester i Skæret af Katastofelysene

I Gaar Eftermiddags Kl. 16,08 i fuldstændig klart Vejr styrtede en Torden-Jet fra Karup ned mellem Landshyerne Byrsted og Bradsted ved Nibe.

Øjenvidner beretter, at 3 Torden-Jet-Jagere i lav Højde kom flyvende Side om Side. Den ene mistede Højde, gik i Brand og styrtede som et flammende Baal til Jorden. Sammenstødet med den frosne Jord var af saa voldsom Kraft, at der fremkom et Krater 3 Meter i Dybden og 4-5 Meter i Omkreds. Maskinen eksploderede i tusinde Stykker.

De største Dele, man kunde finde af den knuste Maskine, var paa Størrelse med en Avisside. Der blev foretaget en omhyggelig Undersøgelse over et Omraade paa en halv Kilometer i Omkreds, men hverken paa selve Nedstyrtningsstedet eller paa den store Strækning, hvor man fandt

I de omliggende Gaarde, hvoraf den nærmeste ligger 700 Meter fra Nedstyrtningsstedet, hørte man Braget fra Eksplosionen. Det var saa voldsomt, at Vinduer og Døre ryttede. Nedstyrtingen, som fandt Sted omtrent midtvejs mellem Byrsted og Bradsted, skete 300 Meter fra Landevejen.

Zoneredningskorpset og Politiet i Nibe var hurtigt paa Ulykkesstedet, som blev afspærret. Senere kom Militærpolitiet og Flyvesagkyndige fra baade Aalborg og Karup. Til Politiet har Øjenvidner fortalt, at Maskinen tydeligvis var under Navigering, da den med tordnende Larm strøg lavt over Byrsted, hvorefter den med eet eksploderede.

Saa deres Kammerat styrte mod Jorden

Der havde været tre F 84 G Tordenjet-Jagere i Formationen, som var ude paa rutinemæssig Øvelse over Nibeegnen. Da de tre Maskiner var paa Vej mod Nord, begyndte den ene at tabe Højde. De to Flyvere saa den tredje Maskine styre mod Jorden indhyllet i Røg og Flamme. Over Radioen underrettede de Flyvestation Karup, cirklede et Par Gange over Ulykkesstedet og vendte saa tilbage til Karup for at aflægge detaljeret Rapport.

Den omkomne Flyver

Den omkomne Flyver er den 21-aarige Løjtnant af 2. Grad Jens Rabjerg, der stammer fra Tim ved Ringkøbing. Rabjerg fik sin Uddannelse i Amerika og vendte hjem til Flyvevaabnet i Fjor efter at have erhvervet Sølvvingerne paa det amerikanske Luftvaabens Williams Air Force Base i Arizona. Jens Rabjerg havde været Georg Stage-Dreng, senere sejlede han en kort Periode med DFDS, hvorefter han blev ansat i Flyve-Vejrtjenesten i Kastrop. I næsten to Aar gjorde han Tjeneste som Meteorolog-Elev i Luft-havnen, og det var her, han fik den Flyveinteresse, der førte ham ind til Flyvevaabnet og fik ham til at opgive Planerne om at blive Flyve-Meteorolog. Den 25. Juni i Fjor fik han sine Sølvvinger i Amerika, og i November begyndte han sit Fortsættel-



Den omkomne Jet-Pilot Jens Rabjerg. Stykker af Maskinen, var der Spor af Mennesker. Øjenvidnerne mener ikke at have set Tegn paa, at Piloten i den eksploderede Maskine søgte at redde sig. En Øjenvidne-Skildring lyder saaledes: Maskinen kom susende hen over Landsbyen Byrsted i ganske lav Højde. Pludselig lød en Eksplosion. Maskinen var omspændt af et Flammehav og styrtede mod Jorden paa den aabne Mark.

seskursus som Jet-Pilot og Flyverløjtnant II (R.) ved Vestre Basis-kommando. Baade i Lufthavnen og blandt Kammeraterne i Karup faar Rabjerg det smukkeste Eftermæle. Han karakteriseres som overordentlig sympatisk og en meget omhyggelig Flyver.

Redningsfolkene: — Vi har aldrig set noget lignende

I Aftes kom Flyveofficerer og Teknikere fra Karup til Ulykkesstedet, der ligger Syd for Nibe, og samtidig overtog Militærpolitiet Afspærringen af Omraadet. Der blev opstillet Katastrofebelysning, og i Skæret af Projektørerne arbejdedes der paa Nedstyrtningsstedet i Nat for at faa gravet Maskinens Rester frem og om muligt finde frem til den omkomne Flyver.

Landpolitibetjent Christiansen, som kom til Stede kort efter Nedstyrtingen, fortæller „Berlingske Tidende“, at der er 5-6 Øjenvidner, og de mener nogenlunde samstemmende, at der først lød et Drøn, mens Maskinen endnu var i Luften, derefter styrtede den ned med Ild. Den har boret sig meget dybt ned i Jorden.

Jeg har aldrig set noget tilsvarende, og jeg har før været til Stede ved Virkningerne af en Flyveulykke, men en Ulykke med saa totale Følger har jeg ikke set. Selve Omstændighederne ved Undersøgelserarbejdet kan jeg ikke udtale mig om, det er Militærrets Sag.

„Berlingske Tidende“ talte ogsaa med Redningsfolkene, der var de første paa Ulykkesstedet efter Øjenvidnerne. Og de sagde:

— Der var ikke et ærligt Stykke tilbage af Maskinen. Alt var eksploderet til Smaabidder. Der var heller ingen Blodspor at se og overhovedet intet, der tydede paa, at noget Menneske havde været i Berøring med Vragdelene, men muligvis ligger der begravet dybt nede i Jorden et større Stykke af Maskinen, det kunde vi ikke konstatere.

Det brændte kun meget lidt nede i selve Krateret. Derimod fremgik Eksplosionens Voldsomhed af selve den frosne Jord, der som Flager paa 30-40 Centimeters Tykkelse var kastet rundt om paa Marken. Den frosne Jord var som flænsed og dertil, hvor Frostene ikke længere havde sit Tag. Vi fandt Dele af Maskinen over en halv Kilometer fra selve Krateret, som er 3-4 Meter i Dybden og saa

Øjenvidnerne uenige

Mange Afhøringer i Gaar efter Jet-Ulykken ved Nibe

Flyvevaabnets Havarikommission under Ledelse af Kaptajn Bendtsen arbejdede hele Dagen i Gaar paa Ulykkesstedet ved Byrsted Syd for Nibe for at prøve paa at finde frem til Aarsagen til Jet-Ulykken, der kostede den 21-aarige Flyverløjtnant Rabjerg Livet. Havarikommissionens Medlemmer ledede Opgravningerne paa Nedstyrtningsstedet, og der blev foretaget utallige Afhøringer af Øjenvidner og af Mandskabet paa Flyvestation Karup, lige fra Løjtnant Rabjergs to Kammerater i Formationen til Flyvekontrollen og den tekniske Tjeneste. Der blev ogsaa foretaget Afhøringer paa Flyvestation Aalborg. Øjenvidnerne, som er blevet afhørt, har afgivet modstridende Forklaringer, og der er en tydelig Uoverensstemmelse mellem den Rapport, der foreligger fra de to Flyvere, der var med i Formationen, og paa Observationerne, der er gjort fra Jorden. Flyverne mener, at Rabjergs Maskine pludselig styrtede mod Jorden fra omkring 100 Meters Højde, Øjenvidnerne fastholder, at den strøg lavt over Byrsted, før den styrtede ned paa den frosne Mark.

Men Observationerne kan være vanskelige, naar Maskinen kommer med en Fart af 250 Meter i Sekundet og i et Nu eksploderer totalt. Havarikommissionen vil formentlig hurtigt kunne afslutte sine Undersøgelser, hvorefter en Rapport tilstilles Forsvarsministeren. pw.

13-2-54
Jet-Piloten havde selv Skylden

Om Flyvehavariet ved Byrsted Syd for Nibe den 11. Februar 1954, hvorved Flyverløjtnant J. Rabjerg omkom, kan paa Grundlag af foretagne Undersøgelser følgende oplyses:

I Modstrid med givne Ordre og den ham paalagte Opgave har Flyverløjtnant Rabjerg forladt sin Plads i en Formation for at udføre et fingeret Angreb paa et af Flyvevaabnets Luftfartøjer, som tilfældigt observeredes. Under Forsøg paa at undgaa Angreb, dykkede sidstnævnte Luftfartøj fra ca. 14.000 Fods Højde ned mod et tæt Skylag og fortsatte sin Flyvning efter at være rettet ud lige over Skylaget. Flyverløjtnant Rabjerg fulgte med i Dykning, men herunder overskredet den for Luftfartøjstypen og Højdeomraadet gældende maksimale Hastighed. Fra et tredje Luftfartøj observeredes Flyverløjtnant Rabjergs Luftfartøj forsvinde ned i Skylaget i et saa godt som lodret Dyk. Undersøgelserne har godtgjort, at det havarede Luftfartøj har ramt Jorden i en lodret eller næsten lodret Stilling under meget stor Hastighed. Der er ingen Holdpunkter for, at Luftfartøjet har været i Brand, før det ramte Jorden, eller

at Fejl paa Luftfartøjet har været Aarsag eller medvirkende Aarsag til Havariet. Aarsagen til Havariet er Pilotens Overskridelse af den tilladte Hastighed, og han har herefter under de givne Omstændigheder ikke haft nogen som helst Chance for at faa Luftfartøjet under Kontrol, før det ramte Jorden.

21-2-54

Stor Undersøgelse af Flyveulykkerne

Seks amerikanske Officerer besøger Jager-Flyvepladserne — Danske Tab sammenlignet med amerikanske og engelske

Seks amerikanske Ekspertarbejdere i Ojeblikket paa at konstatere, om Antallet af Ulykker i det danske Flyvevaaben, sammenholdt med Antallet af Flyvetimer og en Række andre Faktorer, maa siges at være unormalt højt, samt om der er Mulighed for at gennemføre ekstra Sikkerhedsforanstaltninger, hvorved Antallet af Flyveulykker kan reduceres.

De seks Amerikanere er kommet ind i Sagen paa Forsvarsministeriets Foranledning, skaffet til Veje gennem SHAPE-Hovedkvarteret i Paris. Holdet, der bestaar af en Oberst, to Oberstløjtnanter, een Major og to Kaptajner, kom til København i Torsdags. Fredag indhentede de Oplysninger i forskellige Sektioner af Flyverkommandoen, Lørdag drøftede de Ulykker med Flyveinspektøren Oberst Erik Rasmussen. I denne Uge er foretaget Undersøgelser paa Flyvestationerne Aalborg, Karup og Skrydstrup, hvorfra de danske Jet-Jagere normalt opererer.

Ulykkes-Statistik

Tidsskriftet „Forsvarsorientering“ foretager i sin ledende Artikel en Gennemgang af Flyveulykkerne og deres Sammenhæng med Flyvevaabnets Opbygning. Bladet skriver bl. a.: — Imidlertid har vel intet Flyvevaaben nogen Sinde i Fredstid gennemgaaet en saa kraftig og forceret Ekspansion som det danske i Løbet af de sidste Par Aar. Dets Første-Linie Styrke er faktisk blevet forøget fra en til fem-seks Kampeskadriller, og

set paa Baggrund af den stærke Forøgelse af de engelske og amerikanske Tab — i Særdeleshed de amerikanske — kan det vel næppe undre nogen, at ogsaa de danske Tab har været i stærk Stigning. Spørgsmaalet er saa blot, om denne Stigning afviger væsentligt fra Udlandets.

Det vil imidlertid være meget misvisende at anvende det danske Tabstal for 1950 i en lignende Opgørelse. Flyvevaabnets Virksomhed var dengang højst unormal; dets Materiel bestod hovedsageligt af Hjelpe- og Skoleflyvemaskiner, og af egentlige Kampstyrker var der som omtalt kun een Eskadrille. Vore Undersøgelser maa derfor indskrænkes til at sammenligne den sidste Tids Tab med de tilsvarende i USA og England, og det vil vi gøre paa Basis af den egentlige Kampstyrke i de tre Lande, idet det hovedsageligt er Maskiner herfra, som udsættes for Ulykker.

Bladet bringer derefter omtrent denne Opstilling:

Det danske Flyvevaaben (1953). Antal Kampflyvere: det gennemsnitlige Antal i Perioden ca. 100. Tab: 10 Mand.

Det amerikanske Luftvaaben (1952). Antal Kampflyvere: ca. 7.000. Tab: 1.000—1.000 Mand.

Det engelske Luftvaaben (1952). Antal Kampflyvere: ca. 2.000. Tab: 321 Mand.

Danmark mistede: Een Mand for hver 10 Maskiner.

USA mistede: Een Mand for hver 7 Maskiner.

England mistede: Een Mand for hver 6 Maskiner.

Bladet fortsætter:

— Nu kan der jo siges mange grimme Ting om denne Opstilling. For det første har en stor Del af de engelske og amerikanske Flyvemaskiner en Besætning paa 10—20 Mand, for det andet har de forskellige Flyvevaaben ikke drevet en lige intensiv Flyvning, for det tredje er Antallet af Starter og Landinger afgørende for Tabstallet o. s. v.

Artiklen i „Forsvarsorientering“ slutter:

— At Opbygningen af Flyvevaabnet skal forceres frem, er ikke Flyvevaabnets Skyld. Havde man fremskyndt Opbygningen paa et tidligere Tidspunkt, kunde vi efter Atlantpagtens Oprettelse have taget det lidt mere med Ro. Skal vi i Løbet af tre Aar opbygge et Flyvevaaben fra omtrent det rene Nul og Nix, maa vi ogsaa være forberedt paa at tage de Ofre, der følger med.

Dermed være ikke sagt, at man blot skal slaa sig til Taals med, at Antallet af Flyveulykker nu engang maa stige. Vi skal selvfølgelig gøre alt, hvad der staar i vor Magt for at holde Tabstallet saa langt nede som muligt, bl. a. ved at foranstalte Undersøgelser over Ulykkerne, søge at finde frem til Aarsagen og udnytte de Erfaringer, vi har Mulighed for at udnytte. Men det er ikke af mindre Betydning, at vi søger at slaa lidt koldt Vand i Blodet og bekæmpe den Panikstemning, der plejer at følge efter en Flyveulykke. Ingen i dette Land kan trylle, heller ikke Flyvevaabnets Ledelse.



Forsvarsministeren, der nu skal træffe sin afgørelse

Information 1-3-54

Nu lagt op til afgørelse i Birksted-Førslevsagen

Amerikanerne har afleveret kritisk rapport til forsvarsministeren — Afgørelse i denne maaned?

De amerikanske flyveeksperters, som i løbet af en uge har undersøgt flyvesikkerheden i det danske flyvevaaben, har nu afleveret rapport til forsvarsminister Rasmus Hansen. Ministeren bekræfter idag over for »Information«, at

han har modtaget rapporten, men han ønsker ikke at udtale sig om dens enkeltheder.

Birksted-Førslev-sagen synes dermed at være lagt op til afgørelse. Paa spørgsmaalet om, hvornaar man kan vente en afgørelse, siger forsvarsministeren, at han ikke kan sige noget om det paa nuværende tidspunkt.

Rapporten til forsvarsministeren blev afleveret af det amerikanske teams leder, oberst Robert F. Harris, ved et møde i ministeriet i lørdags. Forsvarsministeriet har nu et omfattende materiale til belysning af flyvevaabnets forhold. I materialet findes bl. a. flyveinspektionens og flyverkommandens redegørelser for jetulykkerne og flyverkommandoens svar paa en række spørgsmaal, forsvarsministeriet stillede, efter at forsvarsminister Rasmus Hansen under et besøg i Oslo havde haft en forhandling med chefen for Nordregio-

nens flyvestyrker, generalmajor Warren Carter. Hertil kommer oberst Kaj Birksteds motivering for sin afskedsansøgning til ministeriet.

Om de amerikanske flyveeksperters rapport siger man idag i flyverkrede, at den indeholder »baade ris og ros«. Indenfor flyvevaabnet haaber man paa en afgørelse i sagen ihvertfald i løbet af denne maaned. høyt.

Aftenberlingen
24-2-54

50 Inspektøren ved Militærhospitalet, Oberstløjtnant C. R. Kaas-Sørensen fylder i Dag 50 Aar. Han var oprindelig Fodfolksofficer og gjorde Tjeneste bl. a. ved Jydske Division, men da han havde mere Lyst til Intendanturen, gennemgik han Officersskolens Kursus i overordnet Forplejningstjeneste og blev udnævnt til Overintendant 1943 og blev samtidig Divisionsintendant ved Jydske Division. 1951 overtog han Stillingen som Militærhospitalets Inspektør og udnævntes til Oberstløjtnant af Reserven i Intendanturkorps.



Kaas-Sørensen

6-3-54

En af Danmarks fineste Jet-Piloter forulykket

Operations-Officeren fra Flyvestation Aalborg Kaptajn Hans Tonnesen og hans Passager Overfenrik Max Petersen styrtet i Kattegat mellem Sjællands Odde og Hesselø

Steg op fra København til 7 Kilometers Højde - viste sig 14 Minutter senere lavt nede over Nordsjælland - uden at have givet Radiomeldinger

En af Danmarks fineste Jet-Piloter, den 33-aarige Kaptajn Hans O. C. L. Tonnesen, som siden Januar har været Operations-Officer og Næstkommanderende paa Flyvestation Aalborg, hvor Meteor-Jetjagerne er stationeret, er i Gaar forulykket ved en gaadefuld Ulykke sammen med sin Passager, den 37-aarige Overfenrik Max Petersen, der var knyttet til Ledelsen af den tekniske Tjeneste paa Flyvestation Aalborg.

Kaptajn Tonnesen, der lige som Overfenrik Max Petersen havde været hjemme paa Week-end-Orlov, startede fra Københavns Lufthavn Kl. 8,58 i Gaar Morges. Det sneede ret kraftigt, da Tonnesen startede sin to Motors Meteor Mark VII, det er Skolemaskintypen af den britiske Jet-Jager, men Sneen generede ikke Starten. Tonnesen gik hurtigt meget højt op, og imens holdt han over Radiotelefonien Kontakt med Flyvekontrollen i Kastrup.

I 3 Kilometers Højde var han over Vejret, oppe i klart Solskin, han fortalte, at han fortsatte til godt 20.000 Fods Højde eller omkring 7 Kilometer, og oppe i denne Højde sagde han Farvel til Kastrup og fik Kontakt med Flyvestation Værloes Kontroltaarn. Han regnede med 20 Minutters rutinemæssig Flyvning til Aalborg.

Over for Kontroltaarnet i Kastrup havde han ikke tilkendegivet noget som helst unormalt ved Maskine eller Vejrforhold, og heller ikke Værloes Stationen, som han forberedte paa sin Landing. Han fik at vide, at der var fint Vejr i Aalborg Lufthavn.

Alt i Orden over Værloes i 38 Graders Kulde

Kl. 9,06 var Kaptajn Tonnesen naaet op i 20.000 Fods Højde med Kurs mod Aalborg. Paa dette Tidspunkt var Korrespondancen rutinemæssig med Flyvekontrollen. I 7 Kilometers Højde var der 38 Graders Frost Kl. 9 i Gaar Formiddags.

Maskinen var kommet op gennem Sneskyerne, som muligvis kunde afsætte Is paa Maskinen, men det havde Tonnesen intet rapporteret om. Da han nærmede sig Nordsjællands Kystlinie, laa Skyformationen helt oppe i 7-8000 Fod, og der var Taage og lavt Skydække ned over Havet.

Man anslaaer, at Maskinen maa have været ude over Sjællands Odde allerede Kl. 9,09. Men hvad der siden er sket, har man i Øjeblikket ingen Mulighed for at dømme om.



Overfenrik Max Petersen.

Hvad skete der 7 km over Sjælland?

Siden Kl. 9,08 har ingen hørt noget til Kaptajn Tonnesen. Man regnede med, at han fortsatte sin Flyvning efter den opgivne Kurs mod Aalborg. Men da han Kl. 10 stadig ikke havde givet Livstegn fra sig, begyndte man at undersøge, om han var landet i andre Havne, som Skrydstrup, Tirstrup eller Karup, eller om han var returneret til Kastrup. Kl. 10,45 var hans Brændstof brugt op, og Tidspunktet for Alarm var inde. Da Katastrofeeftersøgningen begyndte, kom omtrent samtidig de første Meldinger, som lod formode, at en Ulykke havde ramt Meteorjageren og dens Besætning. To Catalina-Maskiner startede fra Kastrup ad Maskinens Rute, men Vejret var saa diset, at den ene Maskine vendte om efter et Par Timers forgæves Eftersøgen. Kort efter returnerede ogsaa den anden Catalina, men Kl. 14,30 startede den igen sammen med Helikopteren fra Københavns Lufthavn. Kl. 17,15 maatte Eftersøgningen indstilles. Paa det Tidspunkt var den store Redningsaktion fra Luften og til Vands forlængst igang.

Lodsbaaden fra Hundested, Fyr-

og Vagervæsenets Inspektionsskib „Henny Lilian“, Marinekuttere fra Hundested og Fiskerbaade fra Klint paa Sjællands Odde deltog i Eftersøgningen.

Man havde konstateret en lang Ollestribes paa Vandet ca. 10 Kilometer fra Klint i Retning mod Hesselø. Paa det Sted, hvor Olleforekomsterne findes, er Havet fra 13 til 19 Meter dybt.

Ollepletterne blev afmærket, og paa dette Sted fortsattes Eftersøgningen ved Daggry. Det var ikke muligt fra Flyvemaskinerne at se Bunden af Havet. Der var ogsaa noget Is omkring, men kun spredt Sjap-Is.

Flere mener at have set Maskinen, mange har hørt en Eksplosion

Efterhaanden meldte sig flere Øjenvidner, og navnlig mange Ørenvidner til Formiddagens formodede Ulykke. Kl. 9,14 mente Frede Rasmussen fra Nyrup at have set et Glimt af Meteor-Jageren lavt over Odsherred paa Vej mod Nordvest. Ogsaa i Nykøbing Sjælland skal den



Kaptajn Hans Tonnesen.

være observeret i ret lav Højde paa Vej Nordvest over. Pludselig forsvandt den i en Taagebanke, og i samme Øjeblik lød et tordenlignende Brag, og derefter blev alt stille.

Fra Spødsbjerg Fyr ved Hundested meddelte man, at der var hørt Jet-Jagerstøj omkring et Kvart over 9, umiddelbart derefter lød et vældigt Brag som fra en Eksplosion. En Vagtmand paa Hundested—Grenaa-Færgen mente ogsaa at have hørt Jet-Jageren og Braget, men Meldingerne er ikke saa sikre, at man har kunnet udlede noget helt sikkert fra dem. Undersøgelsen koncentrerer omkring Farvandet ud mod Hesselø, fordi Eftersøgningsmaskinerne fandt Oliestriben der.

Kan Flyverne være sprunget ud?

Baade i Aalborg Lufthavn blandt Flyvestationens Officerer og i Københavns Lufthavn blandt Flyveofficerer nægtede man i Gaar at tro, at Kaptajn Tonnesen og hans Passager ikke skulde have gjort Forsøg paa at redde sig, hvis der var sket noget med Maskinen. Der er ikke Katapultsæde, det vil sige Udskydningsæde i denne Type Meteor-Jagere, men man bruger, naar Muligheden er til Stede, i Katastrofeøjeblikke at vende Maskinen om paa Ryggen og lade sig falde ud.

Ingen vilde dog i Aftes kunne føle sig overbevist om, at det vilde være muligt for Kaptajn Tonnesen og Overfenrik Max Petersen at have overlevet en Nedstyrning i Kattegats kolde Vand efter saa mange Timers Forløb.

Man maa indtil videre gaa ud fra, at begge de ombordværende befinder sig i den forulykkede Maskine. I Aftes begyndte selv de mest standhaftige at tabe Troen paa, at Jet-Jagerens Besætning skulde være i Live.

Chefen for Flyvestation Aalborg, Oberst Pagh, fortalte i Aftes „Berlingske Tidende“, at det var Flyvevaabnets nyeste Meteor-Mark VII, Kaptajn Tonnesen havde anvendt paa sin Træningsflyvning hjem paa Week-end-Orlov til Familien i København. Max Petersen havde han aftalt Flyvningen til Aalborg med kort

før Starten. Overfenrikken havde ogsaa været hjemme i København paa Week-end-Orlov. Kaptajn Tonnesen, som er gift og har tre Børn, har sit Hjem paa Furesø Parkvej i Virum, og Overfenrik Max Petersen paa Aalandsvej 24.

Her paa Flyvestation Aalborg er vi maalløse. Kaptajn Tonnesen regnedes for en af Flyvevaabnets bedste Piloter, han kendte sin Meteor-Jager ud og ind. Han tog aldrig Chancer. Vi forstaar ikke, hvad der kan være sket. Han havde jo netop gjort det eneste rigtige, gaa højt op og fortsætte til Aalborg i stor Højde, her var alt parat til at modtage ham. Tonnesen forberedte i øvrigt sin Flyvning til Flyvestation Aalborg, men han vilde vente, til Foraaret kom. Han var min Næstkommanderende, var Operationsofficer for Flyvestationens to Eskadriller.

»G«-Manden, den utrolige Jagerflyver

Der staar en Myte om Kaptajn Tonnesens Navn, fordi Naturen havde udrustet ham med ganske særlige Anlæg som Flyver. Han kaldtes i Flyverkrede for »G«-Manden, fordi han kunde tage flere G end de fleste andre, det vil sige, at han kunde modstaa flere Gange Tyngdekraftens Paa-virkninger end de fleste normale Mennesker.

Kaptajn Hans O. C. L. Tonnesen, der var født 1. August 1920, kom fra en Lærerfamilie ved Horsens. Han kom ind ved Ingeniørtropperne, blev Sekondløjtnant og kom den 1. Juni 1946 ind til Flyvevaabnet, han var med paa bl. a. Kaptajnerne Brodersen, Nissen, Willumsen, Bistrup og Børgesens Hold, det første efter Krigen, kom paa Royal Air Force Air-Land-Warfare Kursus i England, blev Spitfire-Pilot og i 1950 blev han Meteor-Jagerpilot.

Han blev Eskadrillechef for den nye Meteor Mark VII-Eskadrille, var med paa mange store internationale Flyvninger, f. Eks. deltog han i Operation „Cirrus“, den vældige Atlanterhavsgøvelse, hvor 1.800 Maskiner fra NATO-Landene var med, og Tonnesen og hans Kammerater fra det danske Flyvevaabnet blev nævnt med Hæder for deres Indsats. I to Aar gjorde Tonnesen Tjeneste i Flyverkommandoen i Vedbæk, og den 1. November 1950 blev han udnævnt til Kaptajn. Fra 1. Januar i Aar blev han udnævnt til Operationschef paa Flyvestation Aalborg.

Overfenrik Max Petersen, der ved et Tilfælde blev Passager paa Ulykkesflyvningen, var knyttet til den tekniske Ledelse af Eskadrille 724 i Aalborg. Han var Medlem af Modstandsbevægelsen, kom oprindeligt fra Søværnet, og blev den 1. December 1945 udnævnt til Kvartermester. Siden Oktober i Fjor var han Overfenrik. Han var født i Odense i 1917. Han efterlader sig Hustru i København.

Olieprøve fra Kattegat til Laboratorieprøve

Chefen for Flyvestation København, Oberstløjtnant Lonsdale, udtalte i Aftes, at man havde haabet paa at kunne fortsætte Eftersøgnings-

flyvningerne i Nat, men Vejrforholdene umuliggjorde det.

En af Catalina-Maskinerne var landet ved Oliepletten i Kattegat og havde taget en Prøve med hjem. Den bliver nu undersøgt paa Laboratoriet for at se, om den er identisk med Jet-Brændstoffet.

Sent i Aftes var man temmelig overbevist om, at Meteor-Jageren var styrtet ned. Den sidste Kontrolmelding over Sjælland havde man fra Flyvestation Værloes Kl. 9,06, men siden da har man intet hørt fra Kaptajn Tonnesen. Hvad der er sket over Sjællands Sneskyer, ser ud til at forblive en evig Hemmelighed. Om der er Is eller Radiohavari, om det er Motorvanskeligheder eller noget andet, der har været Aarsag til Ulykken, vil man kun kunne gætte sig til, og dette Gæteri faar endda ikke Baggrund, før man har Vidneudsagn.

pw.

Dansk jetjager sporløst forsvundet i middags

En nat-jetjager meteor mark 7 er i formiddag forsvundet paa vej mellem Kastrup og flyvestation Aalborg. Der var to mand i flyet, som startede fra Kastrup ved 8-tiden og ikke var naaet frem endnu ved 9,30-tiden. Man blev derefter klar over, at der maatte være tilstødt jageren en ulykke. Der blev straks slaet alarm ogsaa til skibene i Kattegat om at holde udkig.

Information
1-3-54.

Dyb Mystik om Jet-Ulykken

Stadig intet Spor af den forsvundne Maskine, Oliepletten 10 km fra Nordsjællands Kyst, foreløbig det eneste Holdepunkt, er nu forsvundet, og man staar paa bar Bund i Eftersøgningen

Kaptajn A. S. Bændtsen fra Flyvevaabnets Havarikommission drog i Gaar Formiddags til Nordsjælland for paa Hundestedegn og Sjællands Odde at afhøre Øjen- og Ørenvidner til den gaadefulde Ulykke, der i Forgaars kostede Kaptajn Hans Tonnesen og Overfenrik Max Petersen Livet.

I de kommende Dage vil man søge indsamlet saa mange Oplysninger som muligt, og samtidig fortsætter Eftersøgningerne paa Havet af Søværnet. Flyvestation København havde i Gaar en Catalina og en Helikopter med i Eftersøgningsarbejdet sammen med Lodsbaaden »Henny Lilian«, Kuttere og Inspektionsskib.

Oliepletten, som i Forgaars blev observeret 10 Kilometer fra Klint i Retning mod Hesselø, var i Gaar forsvundet. Der er Erfaring for, at en Olieplet efter en forulykket Flyvemaskine kun holder sig paa Havets Overflade i cirka et Døgn. Den Olieprøve, som Catalina-Amfiblemaskinen tog med ind til Laboratorieundersøgelse i Forgaars Aftes, var for lille til at give en sikker Diagnose. Man kunde ikke med 100 pCt. Sikkerhed fastslaa, at den stammede fra Jet-Brændstof.

Kl. 16 i Gaar Eftermiddags maatte Flyverne opgive i Snetykning og usigtbart Vejr. Skibene fortsatte Eftersøgningerne til Mørkets Frembrud. Der er endnu intet som helst

fundet fra den forulykkede Maskine og dens to ombordværende. Om Gaarden nogen Sinds opklares, synes i Øjeblikket højest tvivlsomt. Der var et Fortilfælde for godt et Aar siden, da en belgisk Pilot forsvandt i Vandet paa Vej til Bruxelles. Der blev aldrig fundet noget fra Maskinen, og man løste aldrig Ulykkes-Gaaden.

Man har prøvet at gennemfaa Kaptajn Tonnesens Radiokorrespondance, som er optaget paa Baand i Kontroltaarnet, men der er intet unormalt i Meldingerne. Den sidste Melding var ogsaa rent rutinemæssig. Og saa vidt man har kunnet konstatere, har han heller ikke søgt at gøre Brug af den Nødfrekvens, som Maskinerne kan anvende ved Radiohavari.

Et Opkald paa denne Frekvens en Time efter Starten skyldes Flyveledelsen, der søgte at kalde Kaptajn Tonnesen.

Undersøgelserne og Eftersøgningerne fortsættes, men Haabet om at naa Resultater bliver for hvert nyt Døgn svagere. pw.

Kattegat skrabes for at finde Jet-Jageren

I Morgen begynder Marinen at trække Staal-Wirer over Kattegats Bund en halv Snes Kilometer Nordvest for Hundested

En Kutter bragte i Gaar et Stykke Finér ind til Gilleleje. Man troede, at det var et Stykke Finér fra den forulykkede Jet-Jager, men det viste sig at være en Del af en Pakkasse. En anden Baad bragte et Stykke brændt Træ til Havns, men det var fra en Robaad, der var brændt af ved et Strandbaal.

Der er intet som helst fundet fra den to Personers Meteor-Jager med Kaptajn Tonnesen og Overfenrik Max Petersen om Bord, der er ikke saa meget som Antydning af Spor efter den forsvundne Maskine, ud over Oliepletten en halv Snes Kilometer ude paa Kattegat Nordvest for Hundested, og den Olieplet forsvandt et Døgn efter Maskinens Forsvinden, før man fik hentet tilstrækkeligt Olie op af Havet til at fastslaa, om det kunde stamme fra Maskinen.

Man hælder imidlertid stadig til den Anskuelse, at Jet-Jageren er styrtet i Havet omkring dette Sted, som er 13-19 Meter dybt, og her vil fra i Morgen Marinebaade trække Staal-Wirer over Havbunden i Haab om at finde Maskinen. Der vil blive benyttet en Fremgangsmaade, som minder om den, der anvendtes i Øresund i 1948, da »Torlak Viking« styrtede ned og først længe efter blev fundet paa 23 Meter Vand. Forsøgene paa at finde Jet-Jageren i Kattegat vil blive fortsat endnu en Tid. pw.

Forsvarsministeren tilkalder amerikansk Jet-Ekspert

Drøftelse i Dag af Forholdene i det danske Flyvevaaben med Chefen for Luftstyrkerne i Atlantforsvarets Nordregion

Oberst Ramberg udnævnes som Forsvarsminister Rasmus Hansens særlige flyvemilitære Raadgiver i den Undersøgelse, der nu indledes paa Baggrund af NATO-Eksperternes Rapport om de danske Flyveulykker

Forsvarsminister Rasmus Hansen anmodede i Gaar Chefen for Luftstyrkerne i Atlantforsvarets Nordregion, den amerikanske Flyvergeneral Carter, om en Drøftelse i København af NATO-Eksperternes Rapport om de danske Flyveulykker. General Carter kommer tidligt i Formiddag flyvende til København og gennemgaar sammen med Forsvarsministeren Resultaterne af Atlantforsvarets Ulykkeseksperters Undersøgelser.

I Gaar havde Forsvarsministeren en Drøftelse af Undersøgelsesresultaterne med Chefen for Flyvevaabnet, General-løjtnant C. C. Førslev og Ministeriets Embedsmænd. Efter denne Drøftelse besluttede Ministeren at tilkalde General Warren Carter for at drage Nytte af den amerikanske Flyvergenerals Erfaringer og Sagkundskab. Samtidig har Ministeren udpeget Oberst Ramberg som sin særlige Raadgiver i flyvemilitære Spørgsmaal ved Gennemgangen af det store Undersøgelsesmateriale, som foreligger af NATO-Eksperternes Ophold i Danmark. Oberst Ramberg skal bistaa Ministeren i de fortsatte Undersøgelser af de enkelte Forhold.

Ministeren understregede i Aftes over for »Berlingske Tidende«, at han ønskede at skaffe en Afgørelse saa hurtigt som muligt, men paa nuværende Tidspunkt ønskede Ministeren ikke at kommentere endelige fremlægge de Undersøgelsesresultater, der i Lørdags blev afleveret af Oberst Harris og hans Medarbejdere. Paa 8 Dage har Atlantforsvarets Ulykkesekspert gennemgaaet Materialet fra de mange danske militære Flyveulykker, ikke mindst Jet-Ulykkerne, og har desuden gennemgaaet det danske Flyvevaabens Organisation og Funktion.

Forlydende vil vide, at NATO's Sagkyndige har fremhævet visse

Svagheder inden for det danske Flyvevaaben, men dog udtrykt Anerkendelse af for Eksempel de unge Jet-Piloters Standard.

Tillidserklæringer til General Førslev

Det er ingen Hemmelighed, at den omfattende og dybtgaaende Undersøgelse, som Forsvarsminister Rasmus Hansen nu har iværksat, ogsaa har Sammenhæng med Personspørgsmaalet inden for Flyvevaabnets øverste Ledelse, hvor Modsætningsforholdet mellem Chefen, General-løjtnant Førslev og den tidligere Stabschef, Oberst Kai Birksted, er blevet stadig større. Forsvarsministerens Undersøgelse vil udover den tekniske og sikkerhedsmæssige Klarhed, som man tilstræber gennem Undersøgelsens forskellige Faser, ogsaa føre til Fastlæggelse af baade Linier og Personproblemer i Flyvevaabnets Ledelse.

I Løbet af de sidste to Uger er der sket det temmelig bemærkelsesværdige, at samtlige Flyvevaabnets faste Officerer med Undtagelse af tre har sendt Tillidserklæringer til General Førslev i Form af personlige Breve eller simpelthen ved Skrivelse, der har Erklæringens Form.

Disse Tillidserklæringer er kommet fra Flyvevaabnets øverste Officerer ned til Flyveløjtnanter, det drejer sig om cirka 100 Officerer, mens de ca. 300 Flyveløjtnanter af anden Grad af Reserven, de unge Jet-Piloter, ikke er med i Tillidsaktionen for Flyvevaabnets Chef.

I Løbet af denne Uge vil Forsvarsminister Rasmus Hansen føre en lang Række Forhandlinger med NATO-Undersøgelses Rapport som Baggrund. Oberst Ramberg tiltræder sin Post som særlig Raadgiver for Forsvarsministeren, en Opgave han dermed paatager sig for anden Gang, allerede i Morgen.

Mand paa Luftfartøj

HADERSLEV: I Gaar Nat bemærkede en Post paa sin Runde paa Flyvestation Skrydstrup en Mand paa et af Luftfartøjerne. Da Manden saa sig opdaget, sprang han ned fra Vingen. Posten afgav straks Varselskud, men Manden forsvandt i Mørket og den tætte Taage. Der blev straks slaet Alarm og iværksat Eftersøgning, bl. a. med Politihunde, med uden Resultat.

3-3-54

Berl. Tidende
1-3-54

10-3-54

7-3-54

Fuldstændig Omlægning af det danske Flyvevaaben

Den strengt hemmeligholdte NATO-Rapport rummer kraftig Kritik af Enkeltpersoner

Birksted næppe tilbage til Flyvevaabnet

Danmarks Flyvevaaben staar foran en fuldstændig Omlægning, der ikke alene vil blive af organisatorisk Art, men som ogsaa vil komme til at berøre Enkeltpersoner blandt dette Værns højstaaende Officerer.

I Forsvarsministeriet har man allerede i lang Tid overvejet Mulighederne for en Omlægning af Luftvaabnet, men først som en Følge af den Rapport, de udenlandske Ekspertter fra NATO's Prevention Team for nylig overgav Forsvarsministeriet, er Overvejelserne kommet op i det praktiske Arbejdsplan.

NATO-Eksperternes Opgave gik ud paa at finde frem til de Forhold, der maatte ligge bag det uhyggeligt store Antal Jet-Ulykker, der er indtruffet i de senere Aar herhjemme, men det viser sig nu, at Ekspertterne lige saa meget har beskæftiget sig med menneskelige som med tekniske Forhold for at opklare Ulykkernes Aarsag.

Den afgivne Rapport har været omgærdet med den største Hemmelighedsfuldhed. At dens Indhold var betydningsfuldt, har man nok forstaaet, men at den skulde kunne afstedkomme en total Omlægning af hele Luftvaabnet var dog ikke ventet.

Nøjagtig saa drastisk er dens Indhold imidlertid, og det er Forsvars-

minister Rasmus Hansen selv, der paa sin karakteristiske diplomatiske Maade røber nogle af Rapportens Hemmeligheder over for B.T.

Rapporten er en saglig Vurdering

— Vi har modtaget NATO-Eksperternes Rapport med Paaskriften »Fortrolig«, siger Forsvarsministeren, hvilket ikke betyder, at den hører til de største militære Hemmeligheder, men vi har ikke skønnet det rimeligt at foretage nogen Offentliggørelse, før vi selv har foretaget en nærmere Undersøgelse og Efterprøvning af de Forhold, Ekspertterne kommer ind paa. Den Undersøgelse skylder vi baade Enkeltpersoner inden for Luftvaabnet og Luftvaabnet som saadan at foretage i Ro, og jeg er stadig ikke rede til at oplyse Detailler af nogen Art.

— Rapporten nævner altsaa bestemte Officerer ved Navn?

— Den er først og fremmest en streng saglig Gennemgang af Flyvevaabnets Forhold, som ikke skønnes at være helt, som de burde. Hvis dette er Tilfældet, bør det ikke undre, naar man tager Flyvevaabnets overordentlig hurtige Udvikling i Betragtning — og i en saadan Gennemgang af faglige Dispositioner kan det ikke undgaaes, at der nævnes Navne paa Personer. Der vil ogsaa nødvendigvis blive anstillet Betragtninger over det rigtige eller det forkerte i de forskellige Lederes Dispositioner.

— Vil der blive Tale om Afskedigelser?

— Hvor der maatte være noget galt, skal det naturligvis rettes. Foreløbig koncentrerer vi os om at finde en Løsning paa den centrale Spørgsmaal, om Flyvevaabnets øjeblikkelige Organisation er den rigtige, eller om der skal foretages forskellige nyttige og nødvendige Omlægnings. Naar Forsvarsministeriets Undersøgelser er overstaaet — og vi gør, hvad der staar i vor Magt for at blive hurtigt færdige — maa det blive den samlede Regering, der skal tage Stilling til, hvad der derefter skal ske.

Udlændinge til Hjælp?

Saa vidt Forsvarsministeren. At man alligevel er kommet et Stykke ud over Undersøgelssstadiet, er der flere Ting, der tyder paa.

De fleste af Luftvaabnets Officerer, hvoraf alle undtagen tre for nylig udsendte en Loyaltetserklæring til General Førstev, er overbeviste om, at den første Mand til at forlade Luftvaabnet bliver Oberst Birksted. Ingen regner med, at denne nogen Sinde kommer til at vende tilbage til aktiv Tjeneste fra sin øjeblikkelige »Sygeorlov«.

Det tydes ogsaa som et Eksempel

paa »Skriften paa Væggen« for Oberst Birksted, at man ikke i højere Grad synes at have Brug for hans Arbejds-kraft, end at Forsvarsministeriet har sendt Oberst K. Ramberg til Norge for at diskutere en eventuel Indsættelse af engelske eller amerikanske Officerer direkte i de danske Jet-Styrker. Forhandlingerne foregaar med General Warren Carter, Chefen for NATO's Flyvestyrker i Region Nord. Keith.

Amerikas jetpiloter lever som spartanere

Jetflyveruddannelsen i USA radikalt ændret siden sidste krig - Der tages store hensyn til den enkelte - Alligevel flygter mange over i det civile liv

HVORLEDES lever de amerikanske jetflyvere?

Dette spørgsmaal har særlig interesse for Danmark som følge af debatten om de danske jetflyveres disciplinære forhold.

I et af sine sidste numre bringer det amerikanske blad »Times« en udførlig artikel om den amerikanske militærflyvers daglige tilværelse. Gennemsnitstypen skildres saaledes:

»Han gaar ikke mere med cow-boystøvler, og hans haar falder ikke ned i ansigtet som paa hans forgængere i gamle dage. Trods hans 32 er hans haar allerede begyndt at graane, men det er tæt klippet. Han er gift, har to børn og fører i det daglige en maadeholden, eksemplarisk tilværelse. Officersklubben er hyppigere stedet for hans børns fødselsdagsfester end for et lørdagsgilde. Han har lært, at en hurtigflyvende jetjager og tommermænd ikke staar godt sammen.

Denne modne livsholdning er ikke udelukkende et resultat af alderen. Den skyldes en konstatering af, at flyverens arbejde kræver en særlig effektiv form for tilværelse. De unge i luftvaabnet har ogsaa opdaget det. Paa træningsbaserne kan kadetterne drikke øl om aftenen, naar de ikke gør tjeneste. Men de drikker bemærkelsesværdigt lidt. Paa den anden side er drillerierne over for kadetterne yderst sjældne. F. eks. faar en undermand aldrig mere ordre til at holde sig presset ind mod en væg, indtil svedaftrykket viser hans krops linjer paa væggen. Aarsa-

gen er, at jetflyvning i sig selv er prøvelse nok.

FLYVERUDDANNELSEN har ændret sig radikalt siden sidste krig, i takt med den stormende udvikling inden for tekniken. Jetmaskinernes tekniske overlegenhed over for andre maskiner har medført, at der stilles helt nye krav om præcision til flyverne baade vedrørende flyvning, navigering og kampdygtighed.

Det tyranni, der prægede pilotinstruktionen i gamle dage, duer ikke mere. Naar en instruktør klatrer op i bageste cockpit sammen med en kadet, kan han paa fintmærkende instrumenter maale eventuelle sindsbevægelser og følelessvingninger hos den unge mand og handle derefter uden at herse med ham.

En dygtig og maaske pralende kadet bliver ikke holdt nede. I stedet øger man kravene til ham. Den usikre ledes forsigtigt og taalmodigt frem. Paa luftvaabnets jettræningsskole i Arizona glider kun 4 pct. af kadetterne ud, og det sker først, naar en særlig komité har undersøgt, hvorvidt hans daarlige præstationer staar i forbindelse med personlige problemer.

TIL trods herfor forlader 200.000 hvervede flyvere hvert aar luftvaabnet, naar de-

res 4-aarige hverveperiode udløber. For officerernes vedkommende er forholdet ikke stort bedre. Dette har skabt en del bekymring i ansvarlige kredse inden for luftvaabnet, og man har anstillet en undersøgelse for at finde frem til aarsagen.

Det viser sig, at nogle forlader tjenesten, fordi de kan tjene flere penge i det civile liv. En oberst ved en base uden for Las Vegas tjener mindre end en serveringsdame inde i byen! Andre er utilfredse med, at regeringen under sin sparekampagne har frataget flyverne en række af deres specielle privilegier.

Endelig anfører »Times«, at mange flyvere har vanskeligt ved at falde til i det civile samfund — hvad der spiller en langt større rolle for gennemsnitsamerikaneren end andre. Der finder meget ofte forflyttelser sted, navnlig inden for bomberstyrken, og i mange smaa samfund kan flyverne endda møde en vis antipati fra den civile befolknings side.

Som en pilot ironisk bemærkede til »Times« medarbejder: »At flyve inden for luftvaabnet er næsten et hvilket som helst offer værd — herunder det offer at blive i tjenesten ...« B. F.

Information 19-3-54.

B.T.
13-3-54.

Jetjager forsvundet over Aarhusbugten

Frygtes forulykket — Intet Spor af de to ombordværende — Anden Jetulykke i denne Maaned

I Gaar Eftermiddags blev det danske Flyvevaaben ramt af en ny Jet-Ulykke, idet en 2-sædet »Thunderjet« af Typen »T-33« forsvandt over Aarhusbugten. Om Bord var den 24-aarige Flyverløjtnant II af Reserven *Olof Johan Høgh Simonsen* og den 20-aarige Flyverløjtnant II af Reserven *Ole Jens Mouritsen*, der var med i Maskinen som Elev. Begge maa befrygtes forulykket.

Maskinen forlod Flyvestation Karup paa Øvelsestogt Kl. 14,20, og den havde da Brændstof til 1½ Times Flyvning. Kl. 14,30 havde Tirstrup rutinemæssig Melding fra Flyverløjtnant Simonsen, men siden havde han ingen Forbindelse med Maskinen. Fem Kvarter efter begyndte man at frygte for dens Skæbne, og 1½ Time efter blev den store Katastrofe-Eftersøgning sat i Gang.

Fra Flyvestationen »København« sendtes en »Catalina« og to »C-47« Maskiner paa Eftersøgning, alle Skibe indenfor det Omraade, hvor Maskinen kunde være styrtet ned, blev opfordret til at holde Udkik efter den. Radioavisen bragte en Efterlysning, og til Flyvepladser i en Cirkel med Radius 1.200 km fra Starstedet, herunder England, Skotland, Tyskland, Sverige og Norge, blev der rettet Henvendelse om den forsvundne Maskine. Men alt var forgæves.

Ingen havde set den, og efterhaanden som Tiden gik, maatte man forlade den Teori, at Maskinen muligvis var nedlandet, og da Mørket faldt paa, udtalte Flyvestation Karups Stabschef, at der ikke kunde herske Tvivl om, at der var tilstødt den savnede Jetjager en Ulykke.

Da Maskinen forsvandt, var det klart, udmærket Flyvevejr, men allerede paa et tidligt Tidspunkt af Eftersøgningen blev det diset, og Sigtbarheden nedsattes af lavliggende

Skydække. I Dag til Morgen genoptages Eftersøgningen, og udover Flyvevaabnet vil Bælternes Marinestrik, Isbryderen »Isbjørn« og en Række Fartøjer fra Aarhus deltage.

Styrtet ned over Lillebælt?

Kort efter Pressens Radioavis fik Flyveledelsen en Henvendelse fra Fisker Harald Christensen i Varbjerg, der mente at have hørt en Eksplosion over Lillebælt paa det Tidspunkt, hvor Maskinen var forsvundet. Fisker Harald Christensen fortæller følgende herom til »Berlingske Tidende«:

Ved 16-Tiden spadserede jeg udenfor mit Hus, da jeg hørte en Lyd ligesom en Eksplosion ude over Lillebælt. Stedet kan jeg ikke angive helt nøjagtigt, men det var Nord for Fyn mellem Middelfart og Bogense. Efter Eksplosionen hørtes en raslende Lyd, som om Metal styrtede ned paa Isen. I første Omgang hæftede jeg mig ikke ved det, men da jeg hørte Efterlysningen i Radioavisen, og flere af mine Naboer ogsaa havde hørt den samme Lyd, ringede jeg til Politiet, hvorefter Flyveledelsen fik Besked.

— Kan man ikke se noget paa Isen?

— Det var meget taaget, da jeg hørte Lyden, og Sigtbarheden er saa daarlig, at vi intet kan se. Og Forsøg paa at sejle ud er haabløst, da Isen er i Drift.

Paa Flyvestation »København« kunde man i Aftes oplyse, at der udover Henvendelsen fra Fisker Harald Christensen er indgaaet en Række nogenlunde enslydende Oplysninger fra Middelfart, Fredericia og nærliggende Steder, men om det er den savnede Maskine, der er forulykket her, kunde man ikke med Sikkerhed fastslaa. Først skal alle de indkomne Oplysninger sammenholdes.

De savnede Flyvere

Flyverløjtnant O. J. H. Simonsen er født d. 3. April 1930 i Aalborg og Søn af Enkefru Simonsen, Kastetvej 48, Aalborg. Efter Uddannelse i USA for et Aars Tid siden kom han til Karup, hvor han tiltraadte d. 8. April 1953. Han hørte til de lidt »ældre« Flyvere og virkede som Hjelpeinstruktør. Flyverløjtnant O. J. Mouritsen er født d. 19. Oktober 1933 og er Søn af Købmand Aage P. Mouritsen, Vesterbro 62 i Aalborg. Han kom tilbage fra Uddannelse i USA i Januar i Aar og tilknyttedes den 5. Januar Eskadrillen i Karup. Under sit Ophold i USA blev han gift med en ung amerikansk Pige, der fulgte ham hjem til Danmark, hvor hun nu er bosiddende.

Ulykken er den anden, der er overgaaet Flyvevaabnet i denne Maaned og den 3. i Aar. Den 11. Februar eksploderede en »Thunder-Jet« ved Nibe, og Føreren, den 21-aarige Løjtnant Jens Rabjerg, omkom. Den 1. Marts styrtede en »Meteor-Jet« ned i Kattegat, hvorved den 33-aarige Kaptajn H. O. C. L. Tonnesen og den 37-aarige Overfenrik Max Petersen omkom.

Siden Flyvevaabnets Oprettelse i 1947 har i alt 49 Piloter mistet Livet ved Nedstyrtinger. Siden den 31. Januar 1952 alene 31, deraf 27 her i Landet og fire i USA og Canada under Uddannelse. Over 50 Maskiner er havareret, og Skaderne nærmer sig 35 Mill. Kr.

Jet-Vraget muligvis fundet

En Fisker fra Skærbæk fik Mandag Eftermiddag ved Trellønæs Hold i en tung Genstand, der ikke tidligere har ligget det paagældende Sted. Da der samtidig konstateredes Olie paa Stedet, har Flyvevaabnet nu iværksat en Undersøgelse for at faa konstateret, om Fundet kan have nogen Forbindelse med den Jet-Skolemaskine, der forsvandt sidste Tirsdag.

Kutteren »Y 334« er med et Dykkerhold om Bord afsejlet fra Grenaa, og Patruljefartøjet »Alholm« er afsejlet fra Sønderborg Havn for at yde Assistance ved Eftersøgningen.

Første Fund fra Jetjageren

AARHUS: En Fisker har Nordøst for Samsø fundet nogle Vragrester, der tilsyneladende hidrører fra et Luftfartøj. Fundet er identificeret som en Iltbeholder med en Del Vedhæng, stammende fra en T-33 Shooting Star og tilsyneladende revet ud af Luftfartøjets Side, meddeler Forsvarets Pressetjeneste.

Eftersøgningen ud for Trellønæs af den forsvundne T-33 har endnu ikke givet noget Resultat.

27-3-54

LUFTVAABNET UDVISER RYSTENDE LETSINDIGHED

Piloten, der førte ulykkesmaskinen, var gjort til instruktør efter at have haft flyveforbud i et halvt aar

DEN nyeste jet-ulykke — en træningsmaskines forsvinden ved Lille Bælt — tegner til at blive en endnu alvorligere historie for flyvevaabnets ledelse, end det fremgaar af den usædvanlige skrivelse, som forsvarsminister Rasmus Hansen i gaar sendte flyverchefen, generalløjtnant Chr. Førslev, og offentliggjorde i aftes.

Der er nemlig næppe tvivl om, at ulykken kunne have været undgaaet, hvis flyverkommandoen havde ventet lidt med at udnævne en jet-pilot, som i et halvt aar var sigtet for ureglementeret flyvning og derfor frataget flyvetilladelsen, til instruktør og fører af den forulykkede træningsmaskine.

Det alvorlige brud paa flyverdisciplinen, som forsvarsministeren i sin skrivelse sætter i forbindelse med jet-ulykken, er en konstateret overtrædelse af den flyveordre, der var givet for ulykkesflyvningen.

Flyvningen var en orienteringsflyvning over Jylland, hvor maskinens fører, løjtnant Høgh Simonsen, skulle vise den nybyggede løjtnant Mouritzen de jyske flyvestationer og radio-proceduren ved start og landing de forskellige steder. Det var Mouritzens første flyvning efter hjemkomsten fra USA, og det blev ogsaa hans sidste. Det savnede luftfartøj er observeret paa steder, i højder og paa tider, hvor det ikke skulle være skönt forenret ti minutter før den formodede nedstyrting i Lillebælt pr. radio havde meldt alt vel til kontrolløren i Skrydstrup.

Der kan ikke have været tale om tab af orienteringen, og motorvrøvl burde ogsaa have været indberettet pr. radio, hvis vanskeligheder af denne art indtraf. Flyvevaabnet undersøger nu, hvad løjtnant Høgh Simonsen har villet ved Lillebælt, der tilmed dækkedes af et taagebælte, mens vjret var straalende over hele Jylland.

Tilbage bliver imidlertid spørgsmaalet, hvordan man fra flyverkommandos side har kunnet gøre løjtnant Høgh Simonsen til instruktør og fører af et tosædet træningsfly. Han vendte først tilbage fra USA sidste foraar, havde kun 450 flyvetimer, hvoraf de 115 paa Tordenjet-jagere, og fik først flyvetilladelsen tilbage for en maaned siden efter at have været suspenderet i et halvt aar, sigtet for ulovlig lavflyvning over Frederikssund.

Da sagen kom for retten i Holstebro i februar, udtrykte dommer Richter mistillid til Høgh Simonsens forklaring, som flyverinspektøren, oberst Erik Rasmussen, søgte at modbevise. Af mangel paa bevis blev det dog til en frifindelse — og straks efter blev den mistænkte pilot gjort til instruktør, efter at være blevet »gennemprøvet« af to andre piloter ved eskadrillen.

E-2.

Berl. Tidende
17-3-54

Extrabladet, 18-3-54

EFTERSØGNINGEN AF JET'ERNE OPGIVET

Søværnskommandoen har indstillet eftersøgningen af de jet-fly, der styrtede i Kattegat den 1. og 16. marts og kostede fire mand — tre piloter og en tekniker — livet. Man har aabenbart anset oplysningerne om de formodede nedstyrtningssteder for saa spinkle og unøjagtige, at en fortsat eftersøgning ville være haabløs. Formentlig vil fiskere en skønne dag støde paa vragede fra de to fly.

Extrabladet,
19-3-54

MYSTISK MAND PAA FLYPLADS

Haderslev, i dag. (Privat).

I aftes ved 23,20-tiden blev en af vagtposterne paa Skrydstrup Flyveplads opmærksom paa en mand, der stod ved de parkerede jetjagere. Vagten affyrede en lypistol for at se, hvem det var, men manden flygtede, og vagtposten forfulgte ham ikke. Politiet fra Haderslev blev tilkaldt, og en eftersøgning med hunde blev indledt. Hundene kunde imidlertid ikke følge sporene, saa eftersøgningen maatte opgives.

Extrabladet
19-3-54

Time, at vanskeligt det civile der spiller e for genen end neget ofte avnlig inken, og i fund kan de en vis civile be-

bemærke- ejder: »At met er nælsted offer at E. F.

Brud paa Disciplinen Skyld i Jet-Ulykken?

Forsvarsministeriet udsender Erklæring og indskærper Opretholdelse af Flyvedisciplinen

FORSVARSMINISTERIET sendte i Gaar Flyvekommandoen følgende Skrivelse om Flyvedisciplinen i Flyvevaabnet:

Efter de i Dag foreliggende foreløbige Oplysninger om den i Gaar skete alvorlige Flyveulykke synes der at kunne være Grund til at antage, at der i Forbindelse med den paagældende Flyvning er sket Brud paa Flyvedisciplinen.

I den Anledning anmoder Forsvarsministeriet om, at den iværksatte Undersøgelse fremskyndes mest mulig med Henblik paa at faa konstateret, hvor vidt dette maatte være Tilfældet, og at Indberetning indsendes til Ministeriet.

Under den af Forsvarsministeriet iværksatte Undersøgelse vedrørende Flyvevaabnets Forhold er det fastslaaet, at der i Februar d. A. i Forbindelse med Overtrædelse af givne Bestemmelser, og efter al Sandsynlighed alene som Følge heraf, indtraf en Flyveulykke med en af Flyvevaabnets F-34 Jagere, hvorved Flyveren omkom, og Luftfartøjet totalforliste.

Flyvekommandoen har endvidere ved Skrivelse C. Nr. 71 af 11/3 1954 oplyst, at der i samme Maaned og indenfor et Tidsrum af nogle faa Dage paa Flyvestationerne er sket Overflyvninger med Jetjagere paa en saadan Maade, at fastsatte Bestemmelser blev overtraadt og generelle Flyvesikkerhedskrav kompromitteret.

Ministeriet er bekymret

Forsvarsministeriet er bekymret over at erfare disse Brud paa Flyvedisciplinen, som medfører en usædvanlig Forøgelse af Risikoen for Tab af Menneskeliv og Ødelæggelse af Materiel.

Afvigelse fra gældende almindelige Bestemmelser eller særlige Ordre for Flyvning bør i Fredstid alene tolereres, naar det sker af rent sikkerhedsmæssige Grunde.

Forsvarsministeriet anmoder Flyvekommandoen om over for det flyvende Personal alvorligt at indskærpe, at det er uomgængeligt nødvendigt, at de gældende, almindelige Flyvesikkerhedsbestemmelser og de for hver enkelt Flyvning givne særlige Ordre og Instruktioner nøje efterleves, samt at alle Førere af militære Luftfartøjer er sig deres Ansvar bevidst og i øvrigt udviser den største Omtanke og Besindighed under Flyvningen.

Det skal endvidere paalægges enhver, der under den ene eller anden Form udøver Ledelse af og Kontrol med Flyvning, at føre det nøjest mulige Tilsyn med, at denne til enhver Tid finder Sted efter givne Bestemmelser og Ordre og i øvrigt paa den efter Forholdene mest betryggende Maade.

Flyverne bør drages til Ansvar

Saafernt Overtrædelser konstateres, bør Flyverne i de Tilfælde, hvor Forseelsen skønnes at være uagtsom eller af mindre alvorlig Karakter, alt efter Forholdene, retledes paa passende Maade og evt. drages til Ansvar.

Hvor det derimod drejer sig om saadanne Brud paa Flyvedisciplinen, der maa betegnes som forsætlige eller groft uagtsomme, ønsker Forsvarsministeriet indtil videre indsendt Indberetning i hvert enkelt Tilfælde ledsaget af en Indstilling fra Flyvekommandoen om, hvad der efter dennes Skøn bør foretages i Sagen.

Ministeriet kan i denne Forbindelse oplyse, at alvorlige Brud paa Flyvedisciplinen vil medføre, at det Flyverpersonel, der har forset sig, kommer til at afgaa fra Tjenesten som Flyver (hjemkommanderes).

Endnu en Redegørelse vil blive udsendt

Forsvarsminister Rasmus Hansen udtalte i Aftes følgende til „Berlingske Tidende“ i Anledning af den udsendte Erklæring:

— Jeg kan ikke nærmere præcisere, hvorledes der kan være sket Brud paa Flyvedisciplinen ved Ulykken i Tirsdags, idet Undersøgelsen først maa afsluttes, men jeg kan sige, at der foreligger saadanne Vidnesbyrd, at Undersøgelsen har maattet yderligere fremskyndes.

— Hvornaar vil man kunne give yderligere Oplysninger?

Eftersøgningen af Jet'en indstillet

Eftersøgningen af den nedstyrtede „T-33“ Shooting Star Jetmaskine, der forleden forsvandt over Aarhusbugten, har foreløbig maattet opgives, og den vil næppe blive genoptaget foreløbig, hvis nye Vragrester da ikke bliver fundet. I Øjeblikket har man ingen sikre Spor at gaa efter.

En Marinekutter fandt i Gaar en Brændstoftank fra den nedstyrtede Maskine mellem Sejro og Hjelm, men Tanken laa paa en Plads, hvor der var stærk sydgaaende Strøm, og der er derfor ingen Sandsynlighed for, at Jet'en er styrtet ned i Nærheden af Stedet, hvor Tanken laa. Vragfundet har dog medført, at man helt har indstillet Eftersøgningen ved Indsejlingen til Lillebælt.

Selv om der skulde blive fundet flere Vragdele, er det meget lidt sandsynligt, at Maskinen skulde kunne lokaliseres og bjærges foreløbig, idet Vind- og Vejrforholdene er meget daarligere.

— Der arbejdes i Øjeblikket med Sagen, og ligesaa snart, man er færdig, og det kan ske om faa Timer, vil en ny Redegørelse blive udsendt.

— Hvilke Overtrædelser af givne Bestemmelser tænker man paa ved Jet-Ulykken d. 11. Februar i Aar, hvor Flyverløjtnant Jens Rabjerg omkom?

— Piloten brød ud af Formationen.

— Var det den eneste Overtrædelse af Bestemmelserne?

— Nej, der var flere andre Ting.

Stammer Oliepletterne fra den forsvundne Jet?

Resultatløs Eftersøgning af Jetjageren i Gaar

Hele Dagen i Gaar fortsattes Eftersøgningen af „Thunderjet“en fra

Berl. Tidende 18-3-54.

Jet-Fund?

En Fisker fra Skærbæk fik Mandag Eftermiddag ved Trelleås Hold i en tung Genstand, der ikke tidligere har ligget det paagældende Sted.

Da der samtidig konstateredes Olie paa Stedet, har Flyvevaabnet nu iværksat en Undersøgelse for at faa konstateret, om Fundet kan have nogen Forbindelse med den Jetmaskine, der forsvandt sidste Tirsdag med Flyverløjtnanterne O. Simonsen og O. Mouritzen. Kutteren „Y 334“ er med et Dykkerhold om Bord afsejlet fra Grenaa, og Patuljefartøjet „Alholm“ er afsejlet fra Sønderborg Havn for at yde Assistance ved Eftersøgningen.

24-3-54

DET SAVNEDE JET-FLY

EN havarikommission fra Flyvestation Karup har i nat paa Grenaa politistation identificeret de flyve-maskinedele, som en fiskekutter fra Aarhus i gaar bragte ind til Grenaa.

Vragdelene viste sig at være den bagbords brændstoftank fra en trænings-jet af typen T.33, og der er ikke tvivl om, at det drejer sig om rester af den maskine, som i tirsdags forsvandt paa en øvelsesflyvning over Jylland med flyverløjtnanterne Høgh Simonsen og Mouritzen, Aalborg, om bord.

Stedet, hvor fiskeskipper Georg Meyer fra Skødstrup fandt vragdelen, laa øst for den Hjelm og dermed langt fra det sted i den nordlige del af Lille Bælt, hvor øvelsesmaskinen antoges at være forsvundet. Georg Meyer afmærkede stedet, i hvis nærhed der ogsaa blev fundet et grønligt overtræk, som menes at stamme fra den forsvundne jetmaskines instrumentbrædt, og marinekuttere vil i dag foretage eftersøgninger paa stedet for at prøve at lokalisere vraget.

Udelukkes kan det dog ikke, at de fundne vragdele af is og strøm er ført langt bort fra det egentlige nedstyrtningsted.

E-2.



Flyverløjtnant O. J. H. Simonsen.



Flyverløjtnant O. Mouritzen.

Flyvestation Karup, der forsvandt over Aarhusbugten Tirsdag Eftermiddag med Flyverløjtnanterne O. J. H. Simonsen og O. J. Mouritzen om Bord.

Paa Grund af daarlig Sigtbarhed kom kun een „Catalina“ paa Vingene, men i Eftersøgningen deltog endvidere Minelæggerne „Langeland“ og „Lindormen“, Isbryderen „Isbjørn“ og endnu en Række Fartøjer. Hen paa Eftermiddagen blev det

Taae, hvorfor man maatte indstille Eftersøgningen. Den genoptages imidlertid i Dag fra Dagry.

Ved 13-Tiden observerede „Langeland“ en Olieplet paa Vandet en halv Snes km Øst for Trelleås netop i det Omraade, hvor man mener, Jetjageren kan være styrtet ned. Fra „Langeland“ blev der taget en Prøve af Vandet for at konstatere, om Olien stammer fra den nedstyrtede Maskine, men det er meget tvivlsomt, om

Analysen kan give noget afgørende Resultat. Udover disse Oliepletter mener man at have observeret mere Olie i Kanten af en Isflage og muligvis forskellige Vragrester paa Isflagen.

I Nærheden af Oliepletten paa Vandet, mener man ogsaa at have konstateret en svag Opsiven af Olie, og saa snart det er muligt, vil man begynde at drage Vod for at søge efter eventuelle Vragrester.

Mange Henvendelser

Mange Mennesker henvendte sig i Gaar til Politiet i Fredericia for at meddele, at de Tirsdag Eftermiddag ved 15,25-Tiden havde hørt et voldsomt Brag, der fik Ruderne til at klirre. Enkelte Iagttagere paa Nordvestfyn fortæller ogsaa om et Lysglimt og en Røgsøjle over Farvandet mellem Trelleås og Røje Klint. En Gaardejer fortæller, at han faa Minutter efter Braget saa en anden Flyve-maskine komme i lav Højde over Vejle Fjord med Retning mod Fredericia. Der forlyder intet om, hvorvidt

Føreren af denne Maskine har været i Kontakt med den forsvundne Jet. Fra Flyvevaabnets Side erklærede man i Aftes, at der ikke mere kan herske Tvivl om, at saavel Maskinen som de to ombordværende er forulykket.

Atter natlig gæst paa flyveplads

Igen inat har en person sneget sig ind paa flyvestation Skrydstrup omraade. Han blev opdaget af en vagtpost, som affyrede en lyspistol, men før der kunde tilkaldes forstærkning, var manden forsvunden.

Politiet har en formodning om, at den mystiske person kun har sneget sig ind paa flyvepladsens omraade for at vække opsigt, og man forfølger et bestemt spor.

Information 19-3-54

20-3-54

Al Jetflyvning blev indstillet fra i Dag

En Række Sikkerhedsbestemmelser skal nærmere undersøges og ændres — Beslutning truffet af Flyverchefen, General Førslev, paa Møde hos Forsvarsministeren i Gaar

I Aftes Kl. 20,30 tilstillede Flyverchefen for Flyvevaabnet, Generalmajor C. C. J. Førslev alle Flyvebasiskommandoer og Flyvestationer følgende Skrivelse:

Al Flyvning med Jet-Luftfartøjer indstilles indtil videre med det Formaal at faa overvejet og eventuelt ændret visse Sikkerhedsbestemmelser, inden Flyvningen atter sættes i Gang, formentlig om faa Dage.

Bestemmelsen blev truffet paa et Møde i Aftes hos Forsvarsminister Rasmus Hansen, hvor Forsvarschefen Admiral Qvistgaard og General Førslev deltog. Umiddelbart efter Mødet blev Meddelelsen fra Generalen udsendt til Flyvevaabnets Afdelinger, og den træder i Kraft fra i Dag til Morgen. Rent praktisk betyder det, at al Øvelsesflyvning stopper, hvorimod Beredskabet naturligvis opretholdes.

General Førslev udtalte i Aftes følgende til »Berlingske Tidende« om den trufne Bestemmelse:

— Afgørelsen om Indstillingen af al Jetflyvning er truffet af mig selv, og det bliver mine nærmeste Medarbejdere, der skal gennemgaa Sikkerhedsbestemmelserne, hvorefter jeg træffer Bestemmelse om en eventuel Ændring.

— Hvilke Sikkerhedsbestemmelser tænkes der særlig paa?

— Først og fremmest Flyvning i lav Højde, men endvidere Blindflyvning og Angrebsøvelser mod Maal paa Land. Flere af de sidste Jetulykker er netop sket under saadanne Øvelser.

— Hvad førte i særlig Grad til denne Beslutning?

— Beslutningen er taget efter den seneste Ulykke.

— Vil alle Sikkerhedsbestemmelser blive ændret?

— Det kan jeg ikke sige nu. Vi maa først have Ro til at se nærmere paa dem.

Bestemmelserne skal skærpes

Forsvarsminister Rasmus Hansen kommenterede Bestemmelsen saaledes:

— Der har været visse Drøftelser de sidste Dage, og Beslutningen om Stoppet af al Jetflyvning maa ses som Resultatet af disse Drøftelser. Flyveledelsen skal nu se paa Sikkerhedsbestemmelserne, og en Række af dem vil blive skærpet.

— Hvorfor stoppede man ikke Jetflyvningen umiddelbart efter den sidste Ulykke?

— Tingene maa komme i en vis Rækkefølge!

— Er der Forhold ved den sidste Flyvning, som særlig har spillet ind?

— Bestemmelsen om Flyvning i lav Højde.

Møde i København?

Allerede i Dag begynder Ekspertene fra Flyveinspektionen og Operationssektionen i Flyvekommandoens Undersøgelser af Sikkerhedsbestemmelserne. Det er muligt, at alle Fly-

vevaabnets Stationschefer og Ekspertter i Jetflyvning paa et senere Tidspunkt kaldes til København for at deltage i Drøftelserne af Sikkerhedsbestemmelserne og deres Revidering.

Der er stationeret Jet-Jagere tre forskellige Steder i Danmark, paa Flyvestationerne Skrydstrup, Karup og Aalborg, og hvert Sted skal der være tre Eskadriller. Hver Eskadrille er igen paa 24 Maskiner, men dette Tal er dog ikke helt naaet endnu. Ialt skulde det danske Luftvaaben saaledes ved fuld Styrke raade over ca. 225 Jet-Luftfartøjer. Der er tre forskellige Hovedtyper: »Thunder-Jet«, »Shooting Star« samt »Meteor«. Meteorerne findes flere forskellige Mærker, saaledes baade Nato og gamle.

Den daglige Flyvning, der nu stoppes, er dels Øvelsesflyvning med de fuldt uddannede Piloter, dels Undervisning af nye Piloter.

Berl. Tidende
19-3-54.

FLYVEFORBUDET VÆKKER OPSIGT

Disciplinmangel er ingen fare i Norges luftvaaben

Oslo, 1 dag (RB).

Meddelelsen fra København om, at al jet-flyvning er indstillet, har vakt stor opsigt i Norge. De fleste Oslo-blade gengiver meddelelsen i stort udstyr.

Chefen for det norske flyvevaaben, generalmajor Finn Lambrechts, erklærer over for »Morgenposten«, at man i Norge slaar haardt ned paa brud paa flyvernes disciplin. Den slags er ikke længere nogen fare i Norge.

Men man maa huske paa, at det er unge mennesker, der boltrer sig i luften. Procentvis er antallet af jet-ulykker gaaet stærkt ned i Norge, erklærede han videre.

FLYVEFORBUDET

FALLIT-ERKLÆRING FOR FØRSLEV

Har ikke i fredstid kunnet skabe den flyvesikkerhed og disciplin, Kaj Birksted berømmes for under krigen

MEDE det flyveforbud, som generalmajor Førslev i aftes udstedte mod al dansk jet-flyvning, bør han samtidig have afsagt dødsdommen over sin egen ledelse af flyvevaabnet.

Det direkte og fulde ansvar for den daarlige flyvedisciplin og de tvivlsomme sikkerhedsbestemmelser, som han nu vil give skylden for de mange jet-ulykker, er nemlig generalens eget, og det turde være tvivlsomt, om regeringen efter en saadan falliterklæring fra Førslev tør betro ham den store opgave at reorganisere flyvevaabnet.

Større tabsprocent end noget andet land

Siden generalmajor Chr. Førslev den 1 oktober 1950 udnævntes til chef for det nye flyvevaaben, der da oprettedes, har vaabnet tabt 28 piloter og 19 jet-jagere foruden en del teknikere og flyvemaskiner af anden art.

Det er et tab paa over 10 procent af det samlede flyverpersonel og jetmateriel, skønt man først nu begynder at naa op paa det fulde antal piloter og jet-jagere. Norge — hvis luftvaaben har nøjagtig samme størrelse og sammensætning som det danske — har siden 1950 kun mistet 1 flyver og 26 luftfartøjer, mens Sverige i 1953, hvor det danske flyvevaaben tabte 19 mand og 15 fly, deraf 11 jet-jagere, kun havde et tab paa 28 flyvere, skønt det svenske flyvevaaben omfatter over 1000 jagermaskiner eller fem gange saa mange som det danske, og skønt svenske piloter netop i fjor for alvor gik over til den nye, svenskbyggede jet-jager J. 29.

Disse tal lader sig ikke forklare med »ulykkesrater pr. 10.000 flyvetimer« eller anden statistik, som flyvevaabnet i øvrigt har undladt at offentliggøre for tiden siden 1 april 1953, og de understreger paa uhyggelig vis, at der maa være noget galt med det danske flyvevaaben helt op i dets øverste ledelse.

Birksted fik ret —

Man begynder ogsaa at forstaa at Danmarks dygtigste krigsflyver, oberst Kaj Birksted, ikke har villet være med mere. Da han under krigen avancerede fra dansk reserveløjtnant til norsk oberstløjtnant og sagde nej tak til yderligere forfremmelse for at kunne fortsætte flyvningen, blev han berømt blandt de allierede som lederen, hvis wing (tre eskadriller à 24 maskiner) i tre aar i træk havde den laveste tabsprocent i RAF, og i



Førslev, som nu bør gaa

det ene aar samtidig det højeste antal nedskydninger.

Denne jagereksperter, der tre gange var paa Buckingham Palace for at modtage Det britiske Imperiums højeste flyverordener, har general Førslev og hans klike blandt de »gamle« officerer ikke kunnet bruge ved det danske flyvevaabens opbygning.

Derfor ønsker Kaj Birksted, som i øjeblikket har »sygeorlov«, at tage sin afsked, og derfor falder general Førslevs falliterklæring tilbage paa de mange linjeofficerer, som havde travlt med at sende generalen tillids-erklæringer, mens forsvarsminister Rasmus Hansen undersøgte striden mellem Birksted og Førslev — og mens den ene jetjager efter den anden styrtede ned. E-2.

Extrabladet
19-3-54.

Regeringen overvejer rekonstruktion af flyvevaabnets øverste ledelse

Information

19-3-54

Chefen, generaløjtnant Førslev i farezonen

Jetpiloterne først i luften igen, naar sikkerhedsreglerne er indskærpet

Regeringen overvejer nu en rekonstruktion af den øverste ledelse i flyvevaabnet. Det synes at være forsvarsminister Rasmus Hansens opfattelse, at det med rette kan bebrejdes flyvevaabnets ledelse, at den ikke paa et tidligere tidspunkt selv har truffet effektive foranstaltninger til at imødegaa det store antal ulykker i flyvevaabnet. Det kan fastslaaes, at ulykkesprocenten i Danmark er højere end f. eks. i Norge.

Forsvarsministeren finder støtte

for sin opfattelse i den rapport, han har modtaget fra NATOs flyvespecialister, som fornylig undersøgte forholdene i det danske flyvevaabnet. Denne rapport og forsvarsministerens egne betragtninger blev i aftes forelagt regeringen, inden man udsendte meddelelsen om, at al øvelsesflyvning med jettfly stoppes indtil videre.

Fortsættes bagsiden, sp. 1.

Fortsat fra forsiden.

og idag er ogsaa partiformændene blevet orienteret.

Naar forsvarsministeren har standset al øvelsesflyvning med jettfly, skyldes det, at man finder, at der i alt for høj grad er blevet sløset med de sikkerhedsregler, som flyverne og markpersonalet skal overholde. Det er sket lidt efter lidt, og der har manglet tilsyn med, at reglerne blev overholdt. Nu er det meningen, at de paany skal indskræmpes flyverne meget stærkt og sikres gennemført, inden piloterne atter faar lov at gaa i luften.

Dernæst vil man overveje, hvilke ændringer i flyvevaabnets struktur der maatte være nødvendige for at forhindre, at man paany kommer ud i en situation som den opstaaede, og herunder maa man naturligvis ogsaa drøfte, om de personer, der sidder i ledelsen, har de nødvendige kvalifikationer.

Med det kendskab, man har til forsvarsminister Rasmus Hansens temperament og evne til at skære igennem, er det næppe helt galt, naar der gættes paa, at han ønsker radikale ændringer i flyvevaabnets top, og at dets chef, generaløjtnant Førslev, personlig er i farezonen, men paa den anden side er man ogsaa klar over, at personskifter ikke gør det alene, og at manglen paa officerer ogsaa i flyvevaabnet sætter ret snævre grænser for, hvad der kan foretages.

Foreløbig synes regeringen indstillet paa at gennemføre de skærpede sikkerhedsregler meget hurtigt og derefter give sig tid til overvejelserne om flyveledel-

sens struktur, derunder ogsaa problemerne om basiskommando og personsørgsmaalet.

Vragrester fra det sidst forulykkede fly

Man har nu fundet de første vragrester fra det jettfly, som i tirsdag paa en øvelsesflyvning forvandt i tæt taage over Aarhusbugten og derefter styrtede i havet, hvorved de to ombordværende flyverløjtnanter dræbtes. Fiskeskipper Georg Meyer fra Skødstrup fandt igaar i farvandet mellem Sejrs og Hjelms en genstand, som han mente kunde stamme fra en flyvemaskine, og han slæbte den derfor med ind til Grenaa Havn. Havari-kommissionen har nu konstateret, at genstanden er det nedstyrtede flys bagbords brændstoffænk. I samme farvand er ogsaa fundet et grønligt overtræk, som man mener kan være overtrækket til jettflyets instrumentbrædt. Fiskeskipper Meyer afmærkede det sted, han fandt tanken, med en oliedunk, og der vil idag blive foretaget eftersøgning paa stedet for at finde flere vragrester.

BITTER OFFICER SIGER:

Jet-stoppet kan kun skade -

Beslutningen om at indstille jet-flyvning har kun skabt yderligere nervepres for piloterne, mener officer, der tager bladet fra munden

Blandt mange af flyvevaabnets ældre officerer hersker der stærk vrede over den vending, sagen omkring jet-ulykkerne har taget, og en erfaren, aktiv flyverofficer erklærede idag overfor »Information«, at forsvarsministerens bestemmelse om at indstille al flyvning med jet-maskiner kun kan blive til skade — og maaske ubødelig skade — for forsvaret.

— Beslutningen om at indstille al flyvning med jet-maskiner skulde være sket for om muligt at revidere og forbedre sikkerhedsbestemmelserne, men det er noget helt andet og meget farligere, der sker, siger officeren.

Piloterne bliver belastet med et nervepres, som absolut ikke kan komme flyvesikkerheden til gode — tværtimod. I forvejen er piloterne trætte af at være kaste-

bold for politikerne, som ikke kan have nogen mulighed for at opdage, hvor skoen i virkeligheden trykker.

Det har heller ikke gavnet, at forsvarsministeren offentligt kaster skylden for en ulykke paa en ung pilot, som det skete forleden — endnu før undersøgelsen af ulykken er afsluttet. Det er meget tænkeligt, at uforsigtighed virkelig har været årsag til ulykken, men at falbulere herom, før undersøgelsen er afsluttet, finder de fleste af flyvevaabnets officerer uanstændigt.

Vi er kun interesseret i een ting: At vi i fred og ro faar lov at opbygge flyvevaabnet til den yderste effektivitet, men det sker ikke i øjeblikket. Man gør det tværtimod magtesløst og ineffektivt.

Mens vi ligger stille, gaar en masse flyvetimer tabt, og naar man til en skærpede af sikkerhedsreglerne, vil

der muligvis ske det, at unge piloter aldrig faar anledning til f. eks. at flyve under ugunstige forhold — og det vil ikke paa længere sigt føre til, at havari procenten sættes ned — tværtimod.

— Har de sidste ulykker skabt ure og angstelse blandt piloterne?

— Piloterne er ikke mere ængstelige for at flyve, end naturligt er — og en af de sidste ulykker har vist dem, der taler om »de grønne, ansvarløse piloter«, at ulykker ikke alene kan ramme de helt unge, men ogsaa ældre, erfarne flyvere.

Der er kun een maade at undgaa flyveulykker paa: Ved at holde op med at flyve. Maaden praktiseres i øjeblikket, men den vil give bagslag. Det vil de faa at se — de mennesker, som nu dels handler i misforstaaet iver, dels kaster kød for de sultne, politiske ulve.

Information

19-3-54

Omfattende Reorganisering af Flyvevaabnets Ledelse

Redegørelse af Forsvarsministeren for Ekspert-Undersøgelserne af Flyveulykkerne paa Formandsmøde paa Christiansborg i Gaar — Intet i Vejen med Materiel eller Pilot-Uddannelse, men disciplinære Mangler og Brist i Forbindelsen mellem Jordtjeneste og Maskinerne i Luften

Som Følge af den sidste Tids mange Ulykker inden for Flyvevaabnet, der i Gaar bevirkede Indstilling af al Jet-Flyvning indtil videre, forbereder Forsvarsminister Rasmus Hansen en dybtgaaende Reorganisation af Flyvevaabnets Ledelse, først og fremmest af Sikringstjenesten. Hvorvidt en saadan Reorganisering vil faa Konsekvenser for Vaabnets øverste Chef, Generaløjntant Chr. Førslev, synes endnu uafgjort. Ministeren har fra de tilkaldte udenlandske Ekspert-undersøgelser modtaget en foreløbig Redegørelse for deres Undersøgelser, og denne Redegørelse er nu gaaet til Erklæring hos Flyvevaabnets Ledelse. Indtil Redegørelsen og Erklæringen kan sammenholdes, synes Ministeren at have forbeholdt sig sin Stilling med Hensyn til personelle Forhold.

Efter Anmodning fra Regeringen mødtes Formændene for Folketingets Partigrupper i Gaar med Forsvarsministeren og modtog i et langvarigt Møde en Række Oplysninger om Resultaterne af den udenlandske Ekspert-Undersøgelse.

Ekspertene mener at have konstateret, at der intet er i Vejen hverken med Matriellet eller den personlige Uddannelse, hvorimod man mener i nogle Tilfælde at have konstateret visse disciplinære Mangler inden for Flyve-

vaabnet og endvidere at kunne paavise Brist i Forbindelsen mellem Jordtjenesten og de Maskiner, der befinder sig i Luften.

Sagen forceres

Disse Ekspert-Udsagn gennemgaaes nu nøje af Flyvevaabnets Ledelse, idet den Mulighed naturligtvis er til Stede, at udenlandske Ekspert-undersøgelser visse Forudsætninger for Vurdering af danske Forhold. Forsvarsministeren gav paa Mødet med Partiformændene Tilsagn om, at han paa et nyt Formandsmøde vil redegøre

for de danske Kommentarer til de udenlandske Ekspert-Vurderinger. Det er Hensigten at forcere Sagen og til sin Tid give Offentligheden nøje Underretning om, hvordan Forholdene ligger inden for Flyvevaabnet. Paa Mødet blev ogsaa Flyvevaab-

nets Organisering drøftet, og der blev stillet forskellige Spørgsmaal, som Ministeren lovede at have Svar paa til næste Møde.

Muligheden af at knytte erfarne udenlandske Officerer til Flyvevaabnet, indtil det nødvendige danske Ledelsespersonel er uddannet, blev ligeledes fremdraget og indgaaer i Forsvarsministerens Overvejelser.

Tamo.

Jetpiloterne kom i Luften alligevel

Trods Forbudet mod al Flyvning med Jet-Luftfartøjer var der alligevel Travthed paa de tre Flyvestationer Aalborg, Skrydstrup og Karup, hvor man flyver med Jet.

Alle Steder kom Jetpiloter i Luften, men med de nu foreldede propeldrevne Luftfartøjer, hvormed man øvede en Række af de Discipliner, der ellers gennemgaaes med Jetmaskiner. — Men, som Chefen for Flyvestation Aalborg, Oberst H. J. Pagh, sagde, Piloterne har kun godt af at faa et Par Ture ind imellem med propeldrevne Maskiner. Ellers beskæftigede man sig med Jordinstruktion og forskellig anden Uddannelse, saaledes at Dagen gik med normal Arbejdstid.

Fra forskellig Side har man gjort opmærksom paa, at en enkelt Jetmaskine trods Forbudet blev set paa Vingerne i Gaar. Det er rigtigt, men skyldes en Dispensation, da særlige Forhold gjorde sig gældende.

I Flyverkommandoen begyndte Flyveinspektionen og Operationssektionens Folk i Gaar Gennemgangen af Sikkerhedsbestemmelserne for al Jet-Flyvning, men efter hvad General Førslev udtaler, vil man i første Omgang kun drøfte en midlertidig Skærpelse af visse Bestemmelser, da det ellers vil gaa udover Flyvevaabnets Opbygning. En Skærpelse paa langt Sigt vil efter Eksperternes Formening være uforenelig med Opbygningen af Flyvevaabnet og Uddannelsen af Flyverne.

General Førslev til Paris

Paa Mandag rejser General Førslev i øvrigt til Paris, hvor han i SHAPE's Hovedkvarter udenfor den franske Hovedstad skal deltage i en Konference mellem Cheferne for

Flyvevaabnet i de 12 NATO-Lande. General Lauris Norstad skal lede Konferencen, hvorunder man vil drøfte Luftforsvaret af Vesteuropa, herunder Operationsplaner og Træningsprogrammer. Konferencen varer kun een enkelt Dag, og General Førslev vender derefter tilbage til Danmark.

I Anledning af Forbudet mod al Jetflyvning i Danmark og Forsvarsminister Rasmus Hansens Redegørelse om Brud paa Flyvedisciplinen, har Chefen for det norske Flyvevaabnet, Generaløjntant Finn Lambrichts udtalt, at man i Norge slaar haardt ned paa Brud paa Flyvernes Disciplin, men det Problem er ikke længere nogen Fare i Norge, hvor procentvis Antallet af Jet-Ulykker er gaaet stærkt ned. Man maa i øvrigt huske paa, sagde Generaløjntanten videre, at det er unge Mennesker, der boltrer sig i Luften.

lou.

FLYVER-DISCIPLINEN

Den drastiske Beslutning, der fra i Gaar Morges indstillede al Øvelsesflyvning med Luftvaabnets Jet-Maskiner, tjener til at underbygge Offentlighedens Opfattelse af, at der maa være noget radikalt forkert i vort Luftforsvar. Det er tragisk, at Tab af Menneskeliv har været den Betaling, som maatte ydes for at naa frem til denne Erkendelse. Tilkaldelsen af en Ekspertkommission fra NATO til Undersøgelse af de tidligere Ulykker var en Tilkendegivelse af, at Forsvarsministeren ikke agtede at tage smaalige Prestigehensyn i Bestræbelserne for at tilvejebringe den størst mulige Sikkerhed, men nye Ulykker meldte sig, inden de Iagttagelser, Ekspertene har gjort, kunde omsættes i forebyggende Foranstaltninger. Kommissionens Redegørelse kendes endnu ikke uden for Forsvarets Ledelse og en lille politisk Inderkreds, men det er nærliggende at antage, at den paapeger den Svigten i Kontrollen med Operationer og Øvelsesflyvninger, som selv Ikke-Ekspertter har kunnet konstatere. Det vil være af særlig Interesse at erfare Kommissionens Bedømmelse af Flyvernes Træning og tekniske Duelighed, ikke mindst fordi de seneste Tilkendegivelser fra Forsvarsministeren og Fly-

verchefen synes at placere en ikke uvæsentlig Del af Ansvaret hos den enkelte Pilot.

Der tales direkte om Tilside-sættelse af Sikkerhedsforanstaltninger og svigtende Flyverdisciplin. Det kan dog næppe være Meningen, at Ansvar for Flyvevaabnets øjeblikkelige Tilstand skal fordeles blandt de unge Mennesker, der sidder ved Styrepinden. Ansvar for maa lægges højere op. Disciplin er ikke en Egenskab, man er født med, og som følger Mennesket fra Vuggen til Graven. I et saa individuelt betonet Arbejde som Jet-Pilotens er Disciplinen en mental Indstilling, der skal opdyrkes og plejes gennem et systematisk Arbejde af de Officerer, der har Ansvar for Disciplinens og dermed ogsaa Flyvesikkerhedens Opretholdelse.

Hvis det skulde vise sig, at de højere Officerer, hvis første Opgave er at opretholde Disciplinen i dette Ords bedste Forstand, sidder lænkede til Skrivebordene, vil ingen blive særligt overraskede. Forsvarsministeren har tidligere givet Udtryk for sin Forstaaelse af dette Problem. En fornyet Undersøgelse af denne Side af Luftvaabnet kunde maa-ske yde et ikke uvæsentligt Bidrag til Forstaaelse af de indre Vanskeligheder, denne Forsvarsgren har at kæmpe med.

Berl. Tidende 20-3-54

Jet-Vrag fundet

Fra vor Korrespondent

GRENAA, TIRSDAG

Fiskeskipper Harald Petersen, Grenaa, menes at have fundet det Sted, hvor Jet-Skolemaskinen styrtede ned. Under Fiskeri med Kutteren Inge Lisbeth, A. 412 fik Petersen i Gaar Eftermiddags fat i noget tungt med Garnet. Det tog ham fem Timer at komme fri med til Dels ødelagte Grejer. En Vragdel paa ca. en Ton fulgte med op, men Nettet sprængtes og den gik atter til Bunds. Det lykkedes imidlertid at faa en mindre Vragstump med. Den var af Aluminium, grøn paa den ene Side, udstyret med et Brændstoffer og forskellige Mærker, efter hvilke den formentlig hurtigt kan identificeres.

Stedet blev afmærket med Bøjer. Det ligger 11 Sømil SSO af Grenaa paa Strækningen mellem Djursland og Sjællands Rev. Bælternes Marinekommando er underrettet, og der vil sikkert blive gjort Forsøg paa at hævne Vraget. Havnemyndighederne i Grenaa har taget Vraggodset i Forvaring, indtil Flyvevaabnets Teknikere kan undersøge det.

Berl. Aften 30-3-54

Tirstrup og Vandel er nu atter i søgelyset

Drøftelser igaar i forsvarsministeriet - Udsigt til, at pladserne alligevel udbygges helt

Der synes nu at være udsigt til, at flyvepladserne Tirstrup og Vandel alligevel udbygges i et saadant omfang, at de med kortest mulig varsel kan tages i brug af flyvestyrker med operative formaal.

Igaar har der været drøftelser i forsvarsministeriet mellem forsvarsminister Rasmus Hansen og flyveledelsen om disse problemer. Regeringen besluttede for flere maaneder

siden at standse udbygningen af de to flyvepladser med den motivering, at flyvestationeringen ikke blev til noget.

Fra militær side har man fremhævet, at pladserne burde udbygges, saa man ihvertfald kunde tage dem i brug til Atlantstyrker umiddelbart efter et eventuelt krigsudbrud. Det vilde være en fare at lade pladserne ligge hen som springbræt for en fjende.

høy.

Information 30-3-54

FØRSLEV KUNNE IKKE FAA FLYVEVAABNET STORT NOK

Til sidst voksede det ham over hovedet, fordi han ikke ville lytte til advarslerne

DET flyveforbud, som general-løjtnant Chr. Førsløv har udstedt, og som først og fremmest falder tilbage paa ham selv og hans ledelse af flyvevaabnet, turde være kommet som et lynnedslag for generalens tilhængere, ikke mindst medunderskriverne af de mærkværdige tillidserklæringer, som et større antal linjeofficerer, men dog langt fra dem alle, fandt det opportunt at tilstille generalen, mens forsvarsministeren havde hans sag til undersøgelse.

Dels er flyveforbudet en aaben indrømmelse af, at der virkelig er noget alvorligt galt i flyvevaabnet, dels rimer det daarlige med generalens tidligere udtalelser om flyvesikkerheden, ulykkesraten herhjemme og i udlandet o. s. v.

Hvorfor kun forbud mod jet-flyvningen?

I den noget malplacerede radioudsendelse den 10. februar i aar, som EKSTRABLADET allerede dengang kritiserede, sluttede Førsløv sine udtalelser med en hyldest til de unge flyvere, der nu over en bred bank beskyldes for daarlig disciplin.

I samme udsendelse sagde generalen, at ulykkesratens stigning var konsekvensen af en meget stor opgang i antallet af flyvetimer, og paa samme maade har han tidligere fastslaaet, at der ikke i dansk luftvaaben har været noget unormalt stort antal havarier. Saa forstaar man bedre, at han ikke greb ind i udviklingen, førend tabstallenes frygtelige størrelse var umulige at bortforklare.

Alligevel har Førsløv kun ladet flyveforbudet omfatte jet-maskinerne, skønt han i ovennævnte radioudsendelse ogsaa understregede, at „jet-jagerne er ikke farligere end de gamle, propeldrevne fly, snarere tværtimod“. Selv om der ogsaa er sket en hel del ulykker med Spitfires-, Oxford- og Harvard-maskiner, maa de — efter generalens mening udisciplinerede — piloter gerne fortsætte flyvningen med dem trods forbudet.

Vi er den højeste sagkundskab

Advarsler til flyverchefen har det ellers ikke skortet paa. Baade Kaj Birksted og Erik Rasmussen — de eneste oberster, der har flyveruddannelsen i orden og til gengæld ingen kommando — har gentagne gange advaret mod tendensen til at lade uerfarne folk lede og forcere flyvevaabnets opbygning, og selv ikke-flyvere kunne se, at der var noget galt.

Efter at have været auditor ved flyvevaabnet skrev dommerfuldmægtig S. Teglbjærg, Tarm, saaledes i tidsskriftet „Verdens Gang“ i december 1953, at „ulykkesnes antal er direkte afhængigt af disciplinen hos flyverne“, men tilføjede: „Desværre synes der i flyverledelsen at være en tendens til at betragte tænkende flyvere som anden-klasses mennesker.“

Førsløv ville imidlertid ikke lytte til advarslerne. Allerede den 8. november 1950 betegnede han i et interview sig selv og sine medarbejdere som „den højeste sagkundskab, og vi har forstand paa de ting, vi har med at gøre.“ I samme interview røbede han, at han ville anse et luftvaaben paa 32 eskadriller for passende for Danmark, og man tør næsten ikke tænke paa, hvad det ville have kostet af menneskeliv, materiel og penge, hvis hans ønske var blevet opfyldt.

Det lykkedes Birksted at faa maalet reduceret til et flyvevaaben paa otte eskadriller, der skulle søges tilvejebragt i løbet af tre aar. Det affandt Førsløv sig aabenbart med, for allerede i et fødselsdagsinterview den 22. januar 1951 proklamerede han: „Ingen fjende kan optræde, som han vil i luften over Danmark.“ Da de tre aar var gaaet, og flyvevaabnet skulle staa sin prøve i NATO-øvelsen „Heads up“, maatte Førsløv erkende: „I tilfælde af krig vil fjenden have lufttheredømmet over Danmark.“

I dag er flyvevaabnets jet-eskadriller lammet, og det vil vare længe, før end den Jordorganisation med GCI-

anlæg (fjernradar), der i givet fald skal dirigere deres indsats mod en fjende, er i orden. Hvad man først og fremmest kan takke Førsløv og hans kilke, der ikke havde brug for Birksted, for.

Naar Førsløv søndag, mandag og tirsdag rejser til Paris for at deltage i et NATO-møde, udnævnes generalmajor Tage Andersen til fungerende flyverchef. Birksted er som bekendt stadig „sygemeldt“, og han rejste allerede i gaar til Paris med familien — ikke for at faa talt ud med general Førsløv, men for at holde ferie. E-2.

FØRSLEV KUNNE IKKE FAA MASKINER NOK — !

FLYVEVAABNETS chef, general-løjtnant Chr. Førsløv kan ikke i dag beklage sig over, at det har skortet paa advarsler mod den maade, hvorpaa han forcerede flyvevaabnets enopbygning frem uden samtidig at skabe den fornødne jord- og sikkerhedsorganisation.

Men han negligerede advarslerne, afviste kritik i anledning af det stigende antal ulykker og drømte om et flyvevaaben paa 32 eskadriller eller hele fire gange saa mange som det antal, han nu har erkendt ikke at kunne magte.

FØRSLEV FIK IKKE SIT ØNSKE OPFYLDT

Ville have flyveforbudet hævet igen søndag, men maatte opgive det

Endnu ved middagstid var der ikke truffet beslutning om ophævelse af forbudet mod jettflyvning. I flyverkrese havde man ventet forbudet hævet allerede i løbet af søndagen, men general-løjtnant Chr. Førsløv, der udstedte forbudet i torsdags, fik ikke sit ønske om ophævelsen opfyldt, da han lørdag eftermiddag forelagde et forslag herom for forsvarsminister Rasmus Hansen.

Forslaget motiveredes med en midlertidig skærpelse af visse sikkerhedsbestemmelser, saadan at lavflyvning kun maatte foregaa efter tilladelse fra flyverkommandoen, og at opretningen efter dyk skulle ske i mindst 80 meters højde mod hidtil 20, ligesom bestemmelserne for blindflyvningslandinger skulle skærpes.

Var forsvarsministeren gaaet med til dette, ville han dermed have paataget sig ansvaret for forbudets ophævelse, skønt forbudet er udstedt af Førsløv. Generalen skal i stedet have faaet at vide, at man ikke blot ønsker en midlertidig skærpelse af visse sikkerhedsbestemmelser, men en holdbar forøgelse af flyvesikkerheden i luftvaabnet. Førsløv har derfor maattet rejse til NATO-mødet i Paris uden at faa jettflyvningen genoptaget.

Om forbudets ophævelse henviste man i forsvarsministeriet i formiddags til flyverkommandoen i Vedbæk, men der vidste man knap, hvem der fungerede som chef under Førsløvs Frankrigsrejse. Det viste sig til sidst at være oberst E. C. T. Jensen og ikke, som

meddelt i lørdags, generalmajor Tage Andersen — uden at der af den grund er skabt større klarhed over forbudets ophævelse. E-2.

Fiskerne fandt en Vingespids

Den forulykkede »Shooting Star« ligger spredt paa Havbunden ved Øen Hjelm

AARHUS, TORSDAG AFTEN Dykker-Undersøgelsen efter den formodede Vragdel af den forsvundne Jetjager gav intet Resultat. Det, Fiskeren havde faaet i Nettet og afmærket, var en stor Bøje, der var sunket. Ved et Tilfælde fandt man imidlertid alligevel Rester af Jetjageren. De to Grenaa-Fiskere Harald Petersen og Syvend Clausen, der havde afmærket Bøjen, fik efter at Dykkerundersøgelsen var afsluttet, noget i i Nettet, og da det blev trukket op, var det et Stykke af en Jetjager. Stykket bar det danske Nationalitetsmærke, og det kan ses, at det stammer fra en Jetjager af »Shooting Star«-Typen. Magen til den, der forsvandt over Kattegat den 15. Marts. Fundet blev gjort paa ca. 20 Meters Vanddybde i Nærheden af Øen Hjelm. Efter det fundne Vragstykke at dømmes er Jageren blevet fuldstændig knust. Resterne af Vraget vil senere blive hævet. Ved Ulykken omkom de to Flyverløjtnanter Mouritzen og Simonsen.

Jetpilot fundet

GRENAA: Den ene af de to Flyvere, der den 16. Marts styrtede i Havet med en Shooting Star Jetjager 20 km Sydøst for Grenaa, er nu fundet.

En Dykker paa Bjergningsfartøjet »Avance«, der for Tiden samler Vragdele fra Maskinen op ved Nedstyrtningstedet, fandt paa Havbunden et Lig, som blev ført ind til Grenaa. Man mener med ret stor Sikkerhed at kunne fastslaa, at det drejer sig om Piloten, den 23-aarige Flyverløjtnant O. H. Simonsen, Karup. Ved Identificeringen fandt man indsyet i den omkomnes Undertøj Bogstaverne O. H. S. og desuden nogle Vaskerimærker. Grenaa Polit i har haft Undersøgelsen og lod i Dag foretage Ligsyn.

Fundet af Flyverløjtnanten paa det Sted, hvor Jetjageren menes at være styrtet ned, lader formode, at han ikke har haft Lejlighed til at frigøre sig, da Ulykken skete. Man savner endnu den 22-aarige Løjtnant O. Mauritzen, Aalborg.

Eftersøgningen vil blive genoptaget, saa snart Vejrforholdene tillader det.

Extrabladet 20-3-54

10-4-54

Extrabladet 22-3-54

2-4-54

Jeg har en god samvittighed

Flyverchefen gør opmærksom paa, at det norske flyvevaaben har 700 officerer til at løse de opgaver, som i Danmark bestrides af 300

4-54

Flyvevaabnets chef, generaløjntant Førslev, er personligt blevet gjort ansvarlig for de forhold, som man mener bør rettes af hensyn til flyvesikkerheden, men i en udtalelse til »Information« afviser flyverchefen idag kritikken og understreger, hvorfor man efter hans mening ikke kan sammenligne forholdene i det danske og norske flyvevaaben. Generaløjntant Førslev siger:

— Jeg føler mig ikke ramt af de beskyldninger, som rettes imod mig. Jeg har kun een ting at holde mig til: En god samvittighed. Og det er en opmuntring at vide, at jeg har praktisk taget alle mine kollegers anerkendelse for mit virke. Hvad uansvarlige skriver og hvad der verserer af rygter, gør jeg kun ryggen bredere overfor.

Det har været næsten umuligt at finde saglige oplysninger om denne sag, fordi personlige interesser har været bundet i den, og

man maa ikke glemme, at jeg i praksis har været afskaaret fra at udtale mig om en række ting, som kunde trænge til en saglig belysning. Men det er et handicap, man har, naar man beklæder en tjenstlig stilling, og det maa man finde sig i.

Hvis man kan sige, at de kræfter, jeg har haft til min raadighed, kunde være bedre anvendt, vil jeg bøje mig — men det har ikke været muligt.

— Sammenligningen mellem det danske og norske flyvevaaben er ikke faldet ud til Danmarks fordel —

— Ved sammenligninger mellem flyvevaabnene i Danmark og Norge har man helt overset, at man i Norge raader over ca. 700 officerer til at løse de opgaver, som vi i Danmark maa løse med ca. 300.

Mange kan pege paa opgaver, som burde løses — og gør det —, men de glemmer at sige, hvor man skal tage den mand fra, som skal løse opgaven — og de glemmer at fortælle, hvilket arbejde man skal lade ligge for at løse den paagældende opgave.

Information 20-3-54

KE !

NU ER DET SKET MED TROEN PAA FØRSLEV

Selv blandt flyverne diskuteres nu aabenlyst, hvem der skal være hans efterfølger

TAKKET være de sidste dages udvikling med standsning af al jet-flyvning over Danmark m. m. er det ved at blive svært at finde folk, som stadig tror paa generaløjntant Chr. Førslevs chancer for at ride stormen af og fortsætte som chef for flyvevaabnet.

Selv i de borgerlige partier, hvis tidligere forsvarsminister, Harald Petersen, ellers bærer et tungt ansvar i hele denne sag, er man omsider blevet klar over, hvad vej det bærer.

Venstrebladet »Vestkysten« skriver saaledes, at »ingen, som har føling med tingene, tror paa, at omorganiseringen af flyvevaabnets ledelse lader sig gennemføre uden et chefskifte«. Og den konservative »Aarhus Stiftstidende« lader sin folketingsmedarbejder oplyse, at man paa Rigsdagen forudsier et chefskifte inden for luftvaabnet.

Læserbreve, som EKSTRABLADET har modtaget de sidste dage, viser tydeligt, at det ogsaa er sket med befolkningens tro paa og tillid til general Førslev. Brevene giver udtryk for forundring over, at de unge, danske piloter, som de amerikanske myndigheder har sat saa højt under uddannelsen, nu pludselig skulle være saa daarlige og udisciplinerede, at der maa kræves rigtig administration af de mange penge, det danske flyvevaabens opretholdelse koster, og at man navnlig maa forlange virkelige — d.v.s. ansvarlige — chefer, som man trygt kan overlade piloterne og kæmpebeløbene, i spidsen for dette vaaben.

— I det civile liv laster man arbejdsgiveren, hvis en underordnet viser mangler paa disciplin, hedder det saaledes i et læserbrev fra en rationaliserings-ekspert, S. A. Jørgensen, Kastrup. Saa er arbejdsgiveren nemlig ikke sin stilling voksen. Skal vi søge årsagen her? Har vore ældre officerer fulgt med i den nyere indstilling til kravet om den skarpe disciplin til netop denne specielle vaabenart? Ledelsen maa have selvdisciplin og ikke lade sig skræmme. Men den virker skræmt. Og man kan godt faa den tanke, at saa havde det været bedre, om vi havde fremmede flyvere paa vore flyvebaser. Folk, som var kendt med opgaverne og kunne bære kappen paa de rigtige skuldre ...

Selv blandt de flyveofficerer, som for nogle uger siden fandt det opportunt at sende tillidsrklæringer til Førslev, drøfter man nu ret aabenlyst, hvem der bliver hans efterfølger. Man begynder omsider at indse, at Førslev burde have lyttet lidt mere til sin erfarne stabchef og have undladt at sende ham ud af landet halvandet aar efter det nye flyvevaabens oprettelse.

At Førslevs efterfølger skulle blive en af de to basiskommandanter, generalmajor Tage Andersen og oberst C. C. Larsen, tror ingen vist paa. Man nævner nu navne som flyverinspektoren, oberst Erik Rasmussen og chefen for flyvestationen i Karup, oberst K. Ramberg, i haab om, at forsvarsminister Rasmus Hansen ikke vil kunne overtale Kaj Birksted til at trække sin afskedsansøgning tilbage. E-2.

Ekstrabladet 22-3-54

Jet-Ulykkerne drøftet paa NATO-Konference

Atlant-Landenes Flyverchefer samlet til Møde i Paris om Luftforsvarets Problemer

Fra vor Korrespondent

PARIS, MANDAG AFTEN

Det danske Flyvevaabens Chef, Generaløjntant Chr. ulev, deltog i Dag i Atlant-Landenes Hovedkvarter for Paris i en vigtig Konference om Luftforsvaret.

landene havde samlet NATO- for Flyverstyrker og Cheferne gioner i forskellige Re- Flyverchef, Ledelse af NATOs I en Del af Lauris Norstad. andlingerne deltog

ogsaa SHAPES Øverstkommanderenden, General Alfred Gruenther, der talte til Deltagerne.

General Gruenther understregede, at selv om der var betydelig Fremgang, er NATOs Flyvestyrker fortsat for smaa til at imødekomme de Krav, der vil blive stillet til dem. Opbygningen skrider imidlertid stadig frem. Paa Konferencen i Dag drøftes den øjeblikkelige Situation, idet der blev gjort en Art Status over Forholdene, og de militære Chefer drøftede den strategiske Anvendelse af de Styrker, der er til Raadighed under Hensyn til den Situation, de i givet Fald vil blive stillet over for.

Jet-Ulykkerne

Som et særligt Punkt paa Dagsordenen forhandlede man om Uddannelsen af Flyvere. Selv om intet officielt derom foreligger, kan det anses for givet, at de Problemer, der har rejst sig i Danmark, som Følge af den sidste Tids Jetulykker, ogsaa er blevet berørt.

General Førslev har formentlig sideløbende med de egentlige Forhandlinger benyttet den givne Anledning til at drøfte den aktuelle danske Situation med SHAPES's Chefer paa det luftmilitære Omraade. SHAPE har nøje fulgt Udviklingen i Danmark og er rede til at yde det danske Flyvevaaben al mulig Støtte i de øjeblikkelige Vanskeligheder.

Den Betydning, der tillægges Tilstedeværelsen af de stærkest mulige Flyverstyrker i Danmark, er ofte fremhævet fra ledende Side.

Konferencen i SHAPE slutter allerede i Aften. General Førslev, som kom til Paris Søndag, flyver i Løbet af Eftermiddagen tilbage til København. D-n.

Eftertryk ikke tilladt.

Udmærkelse til dansk Jet-Pilot

Bedst af Hold paa 400 i USA

Blandt Eleverne i ældste Klasse paa de forskellige Flyvebaser i USA, hvor man har Elever fra NATO-Landene, udpeges et Antal af de dygtigste til efter militære Linier at lede hele Holdet, der ofte tæller op til 400 Mand, og Landene imellem er der stor Konkurrence om at kunne besætte disse Poster, hvoraf den øverste er Kadet-Majoren.

Paa Graham Flyvestation i Florida er det nu for første Gang i denne Stations Historie og vistnok ogsaa i det hele taget lykkedes en Dansker at naa op til denne hædersfulde Post. Det er Sergeant Dick Holm, Mjøsensgade 6, København. Holm, der tidligere har været Boghandlermedhjælper, kom til USA paa Uddannelse i Maj sidste Aar. En anden Dansker har naaet næsthøjeste Grad — Kadetkaptajn. Det er Sergeant P. Holm Johansen, der er fra samme Hold som Dick Holm og som stammer fra Lindenberg, Tillitze paa Lolland. Han er tidligere stud polyt.

JET-FLYVNING I SKÆRET AF FLAGERMUS-LYGTER!

Det er ikke blot flyvesikkerheden, det er galt med i det danske luftvaaben. Paa andre omraader hersker forhold, der maaske ikke er saa farlige for den enkelte pilot, men i virkeligheden faar flyvevaabnet til at ligne en parodi paa et luftforsvar. I Skrydstrup — den ene af de tre jyske jetbaser — maa natflyvningen saaledes foregaa i skæret fra flagermuslygter, og til bevogtning af denne vigtige base er indtil nu kun bevilget én vagthund, der endda er laant underhaanden og midlertidigt.

LÆS OM DETTE SIDE 7

Ekstrabladet 23-3-54

FLYVEVAABNET EN PARODI PAA ET LUFT-FORSVAR —!

Natflyvning paa Skrydstrup ved hjælp af flagermuslygter og kun én hund til bevogtning af den store flyvestation

DET er paa høje tid, forsvarsminister Rasmus Hansen faar ryddet op i flyvevaabnet. Jo mere man fordyber sig i dette, des stærkere bliver nemlig indtrykket af, at det danske flyvevaaben i virkeligheden er en parodi paa det luftforvar, man kunne vente og forlange af i hvert fald nogle af eskadrillerne efter halvfjerde aars opbygningsarbejde. — **EKSTRABLADET** skal i dag give et par nye eksempler paa disse parodiske tilstande.

Intet svar efter et aars forløb —

Skønt flyvestation Skrydstrup ved Haderslev allerede den 1. august i fjor modtog sin første eskadrille og efter planerne skulle være base for endnu to jet-eskadriller, er stationens startbaner endnu ikke blevet udstyret med landingslys, hvorfor nat-beflyvningen af den maa foregaa ved hjælp af et stort antal flagermuslygter.

I Værløse, hvis første startbane indviedes den 1. december i fjor, er startbane-belysningen heller ikke tidssvarende, hvilket efter sigende skyldtes, at teknikerne stadig ikke har truffet valget mellem forskellige belysnings-systemer.

Da stationschefen i Skrydstrup for

nogle maaneder siden ønskede tilladelse til at anskaffe et transportabelt lysanlæg til midlertidigt brug, indtil et fast anlæg var tilvebragt og installeret i jorden langs startbanerne, fik han at vide, at han næppe behøvede at købe saadanne anlæg, da man vistnok havde en hel del af dem liggende paa lager et eller andet sted. Og nu er man ved at gennemgaa lagrene for at finde frem til det vigtige udstyr.

For en maaned siden var der røre om Flyvestation Skrydstrup i anden anledning. Der havde været et natligt skyderi mod uvedkommende personer, som var set i nærheden af stationens tordenjet-jagere, og stationschefen, oberstløjtnant Wyllich-Muxoll oplyste, at man var helt ude af stand til at foretage en effektiv bevogtning af stationens omraade med de forhaandenværende midler. Skønt den første ansøgning om vagthunde var indgivet til ministeriet allerede i marts i fjor, havde det endnu ikke været muligt at faa bevilget en eneste hund.

I den forløbne maaned har der været mere skyderi paa stationen, og nu er vagthunde-anmodningen omsider imødekommet — paa den maade, at stationen underhaanden og midlertidigt har laant siger og skriver én hund fra Vestre Basiskommando i Karup. Hvad én hund forslaar paa en station, der i hvert fald dækker otte kvadratkilometer, kan enhver vist regne ud.

Fra ministeriet har stationen intet hørt, og sagen illustrerer paa udmærket vis, hvor berettiget kritikken af ministeriets embedsmænd er. Stations- og eskadrillecheferne i flyvevaabnet kan flytte luftformationer og bruge brændstof for millionbeløb, men en hvilken som helst forfremmelse, afstraffelse eller nyanskaftelse — om det saa blot er købet af et skrivebord eller flytningen af en telefon — skal godkendes af ministeriet, førend den foretages.

Derfor sinkes arbejdet i flyvevaabnet i utrolig grad, og det bliver næppe bedre, førend vaabnet faar en chef, der bedre end den hidtidige, generalløjtnant Chr. Førslev, har formaat at hævde sig over for afdelingscheferne i forsvarsministeriet.

Heller ikke herhjemme er man synderligt klar til at tage en Katastrofe. Medens General FØRSLEV for nogle Maaneder siden rklærede det danske Flyvevaaben for all-right, erklærede den udenlandske Flyverkomité, hvis Mening Rasmus Hansen afæskede, at »i Tilfælde af et Flyverangreb, vil Danmark paa et Døgn ligge aabent for Fjendens«. En anden Kendsgerning er det, at vi har den højeste Procent Jetulykker i Verden, og t Oberst BIRKSTED har forudsagt dette og klarlagt Aarsagerne. Iøvrigt har General Førslev paa mange Maader vist, at han ikke forstaar hvad en saa højtstaaende Officer kan tillade sig i Retning af »Fiskeri« for at faa Tilslutning fra militær Sde, at alene det burde være nok til den allerhøjeste Mistillid. Man kan ikke være bekendt at udsende Skrivelser til sine ældre Kolleger af en Art, der nærmer sig dem, som den svenske Biskop HELANDER sigtes for at have udsendt, da hans Valg til Biskop var paa Tabet.

»Ugens kommentar«

Ålbobladet

25-3-54

Jetflyvningen bliver genoptaget i Dag

Med forskellige midlertidige Skærpselser — Udtalelse af General Førslev

I Aftes meddelte Flyverkommandoen de forskellige Flyvestationer, at Flyvning med Jetflyvere genoptages fra i Dag Kl. 8 Morgen. Der er sket en midlertidig Skærpselse af visse Sikkerhedsbestemmelser, hed det videre i Meddelelsen.

Flyvevaabnets Chef, Generalløjtnant C. C. J. Førslev vendte i Aftes hjem fra Paris, hvor han har deltaget i en Konference i SHAPE-Hovedkvarteret. I Konferencen deltog Cheferne for Flyvevaabnene i de 12 NATO-Lande. Kort efter sin Hjemkomst til København sagde General Førslev følgende til »Berlingske Tidende«:

— Beslutningen om Genoptagelsen af Jetflyvningen er kommet fra Forsvarsministeren, og den er derefter blevet udsendt af Flyverkommandoen i mit Navn. Da jeg vendte hjem fra Paris, var Genoptagelsen af Flyvningen saaledes en Kendsgerning.

— I Meddelelsen fra Flyverkommandoen siges det, at Sikkerhedsbestemmelserne skal skærpes midlertidigt. Hvad menes der med det?

— Der kan kun være Tale om midlertidige Skærpselser, fordi de ikke kan gælde i det uendelige, hvis vi skal uddanne Flyverne krigsmæssigt. Der kræves en operativ Standard af os, og den er uforenelig med Skærpselsen af Sikkerhedsbestemmelserne. Vi har saaledes maattet opgive Lavflyvningen midlertidigt, men den er en meget vigtig Del af Træningen, og i Krigstid vil det være nødvendigt, at

Piloterne flyver lavt og derved undgaar Fjendens Radar.

— Hvilke Sikkerhedsbestemmelser er det, der skal skærpes?

— Instrumentflyvning, Lavflyvning og Dykning til Angreb paa Maal paa Jorden. Endvidere maa vi stille større Krav til Sigtbarheden og Skydækket end hidtil.

— Blev de danske Jet-Ulykker drøftet paa Konferencen i Paris?

— Der blev intet specielt drøftet for Danmark, men kun fælles Luftmilitære Anliggender. Ulykkes-Statistikker blev overhovedet ikke berørt.

lou.

Berl. Tidende

24-3-54

Flyvergeneralens Synspunkter sejrede

Misforstaaet Rapport Baggrunden for Standsningen af Jet-Flyvningen i Torsdags — Fejltagelsen blev formentlig paavist af Forsvarsministerens Raadgiver

Flyvevaabnets Jetjager-Eskadriller har til Morgen genoptaget Flyvningen. Beslutningen herom maa betragtes som en Sejr for Generalløjtnant C. C. J. Førslevs Synspunkter. Han har som Flyvevaabnets Chef hele Tiden været Modstander af det Forbud mod Jet-Flyvning, som han selv maatte udstede, og han fastholder — i direkte Modsætning til Forsvarsminister Rasmus Hansens Udtalelser —, at de nye, skærpede Sikkerhedsbestemmelser skal være midlertidige.

General Førslev gjorde det første alvorlige Forsøg paa at faa Forbuddet ophævet paa et Møde med Forsvarsminister Rasmus Hansen Lørdag Eftermiddag.

Forsvarsministeren havde ikke Lejlighed til paa ny at drøfte Sagen med Flyvergeneralen, før han i Gaar Eftermiddags traf Beslutning om, at Jetjager-Eskadrillerne fra i Dag til Morgen paa ny maatte flyve, dog un-

der Iagttagelse af de midlertidige skærpede Sikkerhedsbestemmelser, der allerede blev foreslaaet af General Førslev i Lørdags.

Oberst Rambergs Rolle

I Mødet hos Forsvarsminister Rasmus Hansen i Gaar deltog Departementschef Erik Lindgren, Forsvarschefen, Admiral E. J. C. Qvistgaard, to af Ministeriets Afdelingschefer og Oberst K. R. Ramberg, der i Øjeblikket er Ministerens særlige flyvemilitære Raadgiver.

Det menes, at Oberst Ramberg har haft væsentlig Indflydelse paa Ministerens Beslutning. Ramberg blev i Begyndelsen af denne Maaned tilkaldt for at bistaa ved Gennemgangen af det store Undersøgelsesmateriale, bl. a. den Rapport som blev udarbejdet af NATO-Eksperter i Forebyggelse af Flyveulykker paa Grundlag af otte Dages Undersøgelser herhjemme.

Det synes hævet over enhver Tvivl, at NATO-Eksperterne har fremsat

Fortsættes
Side 6

[2]

visse kritiske Bemærkninger i Rapporten. Noget kunde imidlertid tyde paa, at denne Kritik i første Omgang er blevet misforstaaet i Forsvarsministeriet, og at Oberst Ramberg har været i Stand til at paavise denne Misforstaaelse.

Derefter bortfaldt Grundlaget for at opretholde Forbuddet mod Jet-Flyvning. Forbuddet har skadet Danmarks Prestige blandt Allierede, og dets Opretholdelse vilde Dag for Dag svække Jagerforsvarets Beredskab.

Birksted-Sagen

Det ventes nu inden for Flyvevaabnet, at Forsvarsminister Rasmus Hansen allerede en af de nærmeste Dage vil tage endelig Stilling til den Af-skedsansøgning, der sidste Efteraar blev indsendt af den hidtidige Chef for Vestre Flyvebasiskommando, Oberst Kaj Birksted.

Oberst Birksted har haft Sygeorlov siden 26. November sidste Aar. Baggrunden for Affæren er meget sammensat og rummer bl. a. visse Uoverensstemmelser mellem Oberst Birksted og General Førslev. het.

afterberlingen 24-3-54

Militær-Maskine styrte ned — Løjtnant dræbt

Formodning om, at Piloten, der overlevede Ulykken, har vist Brud paa Flyverdisciplinen

Reglerne menes ogsaa overtraadt af en anden Militærflyver, der eftersøgte paa Fyn

En af Hærens KZ 10-Maskiner styrtede i Gaar Eftermiddags ned fra lav Højde paa en Mark ved Tokkekøbgaard, Nord for Landsbyen Kettinge, ikke langt fra Sjælsø. Maskinens Observatør, Løjtnant af Reserven, den 26-aarige **A. H. Jensen**, Tøjmestervej 12, København, døde i Aftes paa Militærhospitalet, medens Føreren, Løjtnant af Reserven, den 23-aarige **J. N. Vermehren**, Frydendalsvej 33, er indlagt med et Chok, men uden Kvæstelser.

Aarsagen til Ulykken kendes endnu ikke. Havarikommissionen arbejdede sent i Aftes med Sagen, men først i Dag vil det være muligt at afhøre Piloten, Imidlertid er der visse Ting, der

kunde tyde paa, at der ved den Ulykke har været Tale om Brud paa Disciplinen. Udtalelser fra Øjenvitner synes at vise, at der har været foretaget Manøvrer med Maskine som dennes Konstruktion ikke har kunnet bære. Det er forbudt at foretage Kunstflyvning med KZ 10-Maskinen.

Deltog i Øvelse

Denne Flyvemaskine-Type anvendes som Observationsmaskine for Artilleriet. Løjtnant Vermehren er uddannet som Artilleriflyver. I Gaar var Maskinen startet Kl. 14.53 fra Værløse, hvor den er stationeret, for at deltage i en almindelig Øvelse som holdtes af Soldaterne fra 1. Feltartilleriregiments 2. Artilleriafdeling fra den nybyggede Sjælsmark Kaserne.

Ulykken skete ved 15.30-Tiden. Maskinen havde paa dette Tidspunkt adskillige Gange været over Øvelseterrænet. Løjtnant A. H. Jensen le-

Skrydstrup. Efter Planen skulde den overflyve Terrænet mellem Middelfart og Assens og derefter lande paa Beldringe Flyveplads. Da Maskinen ikke kom til Tiden, blev der slaet Alarm, og et stort Eftersøgningsapparat sat i Gang.

Senere blev Maskinen fundet af en Catalina i Ejby paa Fyn, hvor den var landet i god Behold. Man troede først, der var Tale om en Nødlanding, men Føreren har forklaret, at han har forstaaet sine Instruksler saaledes, at han skulde mellemlande paa en Mark.

Sagen er ved at blive undersøgt nærmere, men ogsaa i dette Tilfælde er man ikke tilbøjelig til at mene, at Piloten har gjort sig skyldig i en Afvigelse fra Flyverreglerne. Maskinen fløj senere via Beldringe til Skrydstrup.

Ophævet Startforbud

I September 1952 og i Februar 1953 skete der Ulykker med KZ 10-Maskiner, hvor henholdsvis en og to Flyvere blev dræbt. I den Anledning var der i nogle Maaneder Forbud mod at anvende denne Maskintype.

KZ 10'eren blev underkastet en omfattende Undersøgelse paa RAF's Forsøgsstation i Farnborough, hvor det viste sig, at Konstruktionen var tilfredsstillende. Startforbudet, der havde været ca. et halvt Aar, blev derefter ophævet. Aarsagen til de to forrige Ulykker menes at være Hælglidning, hvilket denne Maskine ikke er bygget til.

Nius.

serven et Aar efter. En anden af Hærens KZ 10-Maskiner blev i Gaar eftersøgt paa Fyn, da

Berl. Tidende

24-3-54

Piloten ikke afhørt endnu

De fortsatte Afhøringer om Flyveulykken peger mod Overtrædelse af Reglementet

Havarikommissionen fortsatte i Gaar Arbejdet med Opklaringen af Flyveulykken i Onsdags, da en KZ 10 Maskine styrtede ned, og Observatøren blev dræbt. Oberst Erik Rasmussen var i Gaar paa Ulykkesstedet og undersøgte Maskinen.

Nogen endelig Redegørelse for Aarsagen til Ulykken kan ikke ventes de første Dage. Man havde haabet at kunne afhøre Piloten, Løjtnant J. N. Vermehren, i Gaar. Foruden et Chok har han formentlig faaet en alvorlig Hjernerystelse, og Lægerne har fraaadet, at han afhøres de første 3-4 Dage.

Undersøgelserne af den ødelagte Maskine har imidlertid vist, at der er foretaget Manøvrer med den, som den ikke har kunnet taale. Maskinen er brudt sammen i Luften og ikke blot ved Sammenstødet med Jorden.

Afhøringen af Øjenvitner til Ulykken fortsatte ogsaa i Gaar. Selv om der tilsyneladende er visse modstridende Punkter, peger de fleste Udsagn i den Retning, at der er foretaget Manøvrer i Luften, som er i Strid med Reglementet. Som omtalt i Gaar er Kunstflyvning forbudt med denne Type. Det er den ikke bygget til.

Nius.

26-3-54



Hærens Observationsmaskine umiddelbart efter Nedstyrtningen i Gaar Eftermiddags ved Kettinge Nord for Sjælsø. Omkring Maskinens Vrag ses Flyvevaabnets Havarikommission, som skal undersøge de nærmere Omstændigheder ved Ulykken. — Nedenunder Nærbillede af Kabinen i den knuste Maskine.

skninger i Rap-
imidlertid tyde
første Omgang
i Forsvarsmi-
st Ramberg har
paavise denne

Grundlaget for
ddet mod Jet-
har skadet Dan-
it Allierede, og
lde Dag for Dag
ets Beredskab.

Sagen
for Flyvevaab-
er Rasmus Han-
nærmeste Dage
ling til den Af-
sidste Efteraar
hidtidige Chef
basiskommando.

r haft Sygeorlov
sidste Aar. Bag-
er meget sam-
l. a. visse Uover-
m Oberst Birk-
lev. het.

Flyvelæge om Jet-Piloterne

Folk med mindre helbredsmæssige Svagheder godkendt

WASHINGTON, TIRSDAG. AP. Den danske Flyvelæge, Oberst Helge Smith erklærede i Aftes, at Danmark som de fleste andre Lande i de senere Aar har haft svært ved at rekrutere egnede unge Mænd til Tjenesten i Flyvevaabnet.

Oberst Smith, der talte i den amerikanske flyve-medicinske Forening, sagde, at det danske Luftvaaben støttet af Eksperimenter og tvunget af Nødvendigheden havde været nødsaget til at godkende nogle Ansøgere med mindre helbredsmæssige Svagheder eller Ansøgere, der set ud fra et psykologisk Synspunkt ikke vilde have været af foretrække.

— Som man kunde vente, har dette haft til Følge, at et større Antal Ele-

ver end tidligere under Træningen i Udlandet er blevet fjernet fra Tjeneste i Luften paa Grund af Ufuldkommenhed i flyvemæssig Henseende, udtalte Obersten.

Opsigtvækkende udtalelse i USA af dansk flyvelæge

Lader man for mange unge slippe gennem undersøgelserne — Flyverchefen indrømmer at have „argumenteret“ med lægerne

Lederen af det danske flyvemedicinske institut, stabslæge, oberst Helge Smith, der for tiden er paastudierejse i USA, kom i aftes med en bemærkelsesværdig udtalelse. Han sagde, at det danske flyvevaaben støttet af eksperimenter og tvunget af nødvendigheden havde været nødsaget til at godkende en række ansøgere med mindre helbredsmæssige svagheder eller ansøgere, der set udfra et psykologisk synspunkt ikke vilde have været af foretrække.

Det har haft til følge, at et større antal elever i udlandet end tidligere er blevet fjernet fra flyvetjenesten paa grund af ufuldkommenhed i flyvemæssig henseende, sagde Smith.

Udtalelsen faldt under et foredrag, som stabslægen holdt i aero-

medicinsk forening i Washington, og det er kort refereret af Associated Press.

»Information« har spurgt cheffortsættes bagsiden, sp. 1.

Fortsat fra forsiden

fen for flyvevaabnet, generaløjtnant Chr. Førslev, om man fra flyveledelsens side har lagt pres paa lægerne for at faa dem til at tage »lempeligere« paa aspiranterne?

— Vi har ikke lagt noget pres paa lægerne, men jeg skal indrømme, at jeg har argumenteret med dem, fordi vi ikke gerne ser, at der sker usædvanlige kassationer af ellers højt kvalificerede unge, som blot har en mindre, legemlig defekt. Jeg har endnu ikke set flyvere komme galt afsted, fordi de ikke fysisk var helt fuldkomne. Det, som spiller ind, er psykiske defekter, manglende intelligens og evne til at bedømme en situation helt tilbunds.

Vi vil naturligvis ikke paa nogen maade skubbe unge, om hvem vi paa forhaand kan sige, at de ikke kan klare sig, ind i flyvevaabnet. Vi har blot ikke ønsket, at dygtige unge skulde kasseres paa grund af uvæsentlige ting.

Flyveskolen har iøvrigt i disse dage udtaget et nyt hold til flyveruddannelse. Det blev paa knap 30 mand, det mindste hold man endnu har haft paa denne aars-tid. Der var 80 mand til prøve, men mange falder fra efter at have været gennem skærsilden af prøver.

Man havde brug for et hold 2—3 gange saa stort som det, der nu er udtaget. Efter grunduddannelsen paa flyvestationen Auns skal eleverne fremtidig alle til jageruddannelse i Canada. Det første hold rejser til Canada i begyndelsen af næste maaned.

hey.

Paa Akkord med den fysiske Standard?

Bemærkelsesværdige Udtalelser af Flyvevaabnets Stabslæge Helge Smith

WASHINGTON, TIRSDAG. AP. Stabslæge i det danske Luftvaaben, Helge Smith, erklærede i Aftes, at Danmark som de fleste andre Lande i de senere Aar har haft svært ved at rekrutere egnede unge Mænd til Tjenesten i Luftstyrkerne.

Stabslæge Smith, der talte i den amerikanske aero-medicinske Forening, sagde, at det danske Luftvaaben støttet af Eksperimenter og tvunget af Nødvendigheden havde været nødsaget til at godkende en Række Ansøgere med mindre helbredsmæssige Svagheder eller Ansøgere, der set ud fra et psykologisk Synspunkt ikke vilde have været af foretrække.

— Som man kunde vente, har dette haft til Følge, at et større Antal Elever i Udlandet end tidligere er blevet fjernet fra Lufttjenesten paa Grund af Ufuldkommenhed i flyvemæssig Henseende, udtalte Stabslægen, som tilføjede, at den Omstændighed, at Flyvelægerne i Danmark maa tage Bibeskæftigelser, fordi deres Opgaver er begrænsede, og fordi de lønnes paa Deltids-Basis, udgør en »alvorlig Hindring« for Flyve-Lægevidenskabens.

Stabslæge Helge Smith erklærede, at det efterhaanden som denne Situation fortsatte, i stigende Grad vilde blive vanskeligt at beholde Flyvelægerne.

Det danske Flyvevaabens Ledelse understregede i Gaar, i Anledning af Stabslæge Smiths Udtalelser, at der i intet Tilfælde var forekommet Ulykker, der havde helbredsmæssige Svagheder som Baggrund.

Information

30-3-54

Berl. Tidende

30-3-54

En Præstesøn, der »skejede ud«

Øjenlægen, Dr. Hans Ulrik Møller fylder 60 i Dag og fortæller, hvorfor han foretrak Medicinen for Teologien

5-4-54

BARE Tilfældighedens Spil afskærer Overlæge, Dr. Hans Ulrik Møller, Chefen for Københavns Militærhospitals Øjen-Klinik, fra en dobbelt Fest. Havde han staaet paa Katederet i Studiestræde 6 over Gaarden d. 5. April 1929 og ikke den 7. Marts, kunde han i Dag have budt Gæster baade til sit 25 Aars Doktor-Jubilæum og til sin 60 Aars Fødselsdag.

— Hvad skrev De for Resten om? spurgte man.

— Den Sag keder mig, svarede Hans Ulrik Møller.

— Hvorfor?

— Jo, jeg skrev om en Undersøgelse af Mørkesynet, og det er noget af det kedsommeligste paa Jorden.

— Hvorfor skrev De saa om Mørkesynet?

— Dengang var man ung og begejstret og syntes, at Mørkesynet var interessant, skønt det ikke var til at komme af Stedet med.

— Hvad er Mørkesynet?

— Mørkesynet er den Enkeltes Syn i Mørke. Eller Opfattelsen af Nethindens Evne til at se med Centrum og med Periferien. Begrebet Mørkesyn er i øvrigt af en vis praktisk Interesse. For Eksempel for Natflyvere og for Soldater paa Natmanøvre. Derfor lærer man de unge Mennesker at bruge deres Syn rigtigt i Mørke. Man siger til dem, at vil de se i Tummørke, saa skal de ikke rette Blikket lige paa Maalet, men en Smule ved Siden af.

Øjet og Hjernen

Dr. Hans Ulrik Møller har i nu tyve Aar haft sit Job paa Københavns Militærhospital og der bragt Neuro-Oftalmologien ind i et dagligt Samarbejde med Rigshospitalets Neuro-medicinere og Neurokirurger.

— Neuro-Oftalmologien, sagde han nu, er en Hjelpe-Disciplin for Neurologer (eller Nerve-læger) til Erkendelse af Lidelser, i hvilke ogsaa Øjets Tilstand er af Betydning. Der er alvorlige Sygdomme, som rører sig ved Stase-Papil. Papillen er det Sted, hvor Synsnerven træder ind i Øjet, og Forandringer dér afslører i et Antal Tilfælde, at Patienten har en Hjerne-Svulst. Men forman nu Sættternissen, saa det ikke gaar Dem som en københavnsk Overlæge fra Midten af forrige Aarhundrede, der i et Øjen-Arbejde konsekvent rettede Papil til Pupil. Det saa vanvittigt ud.

— Hvad siger De til dem, hos hvem De finder Stase-Papil?

— Den Side af Sagen er ikke rar, for det kan være særdeles chokerende at gøre saadant Fund, hvad siger man? Vel, som Regel, at det desværre er ikke blot Brillen, det drejer sig om, og at en nøjere Undersøgelse hos Neurologerne er nødvendigt.

— Hvad siger Patienten?

— Nogle bliver naturligvis forskrækket, og saa siger man, at de skal være glad for, at de gik til Øjenlæge i Tide. Til de ganske faa, der véd mere om den Slags end de fleste, og som spørger, om der kan være Tale om en Svulst, siger man, at det kan ikke afgøres med det samme, fordi man kan have Stase-Papil ogsaa af anden Grund end den mest frygtede.

— De er af Digteren Poul Martin Møllers Slægt.

— Ja, men skal vi tale om Slægten, maa vi længere tilbage.

Vores Stamfader hed Peder Olufsen Møller og levede fra 1635 til 1699. Han var Bonde og Vandmøller i Staustруп

ved Fredericia. Han var altsaa første Generation, jeg er syvende. Hans Søn, Niels Hansen Møller, var min Tip-Tip-Oldefar og fortsatte Arbejdet paa Gaarden og Møllen i Staustруп. Hans Søn igen, Rasmus Møller, der døde i 1842, da han var 79, var Biskop over Lolland-Falsters Stift. Rasmus Møller havde to Sønner, af hvilke den ene var Poul Martin Møller, den anden Stiftsprovst i Maribo Stift Hans Ulrik Møller. Han er min Oldefar. Min Bedstefar, der døde i 1899, hed Poul Martin Møller og var senest Provst i Vesterborg ved Nakskov. Min Far, Valdemar Møller, var Præst i Allerup Davinde paa Fyn.

Sjælens Spejl

— Med saa mange Præster foran Dem, skulde man tro, at ogsaa De var gaaet Teologiens Vej.

— Ja, men jeg skejede altsaa ud og blev Læge. Til Gengæld er min Broder, Carl Emil, Provst i Tranebjerg paa Samsø og har en Søn, der er Stud. theol. Jeg begyndte i øvrigt ogsaa selv, men opgav altsaa.

— Hvorfor foretrak De saa Medicinen?

— Maaske, fordi Øjet er Sjælens Spejl, svarede Hans Ulrik Møller med et hyggeligt Præstegaards-Smil.

— Er Øjet da Sjælens Spejl?

— Ja, er det ikke? Man behøver ikke at være Øjenlæge for af en Mands Øjne at kunne se, om han er Optimist eller Pessimist. Eller om han er ond eller god.

— Fortæl dem, der ikke véd det, hvordan Optimisme spejler sig i Øjet.

— Som jeg allerede har sagt, er den Kunst ikke stor. Gaar Smilerynkerne opad, har man en Optimist for sig. Gaar de nedad, en Pessimist.

— Men nu »den Onde« og »den Gode«?

— Det er ikke sværere. Mennesker med et godt Smil kan ikke være onde. Den hele Tale om at Øjet er Sjælens



Overlæge, Dr. Hans Ulrik Møller.

Spejl kommer af noget meget synligt, — at Menneskers Sindstilstand afspejler sig i deres Blik. Det har vi alle set.

— De har engang været praktiserende Læge, Dr. Møller.

— Ja, i et Aar ikke længe efter min Eksamen var jeg Amanuensis hos Dr. Mørkeberg i Nykøbing Falster. Arbejdet dér fristede mig meget, men var samtidig saa slidsomt, at var jeg blevet i Praksis, saa var jeg aldrig blevet 60. Læger med Landpraksis slæber og har ikke Fred hverken Nat eller Dag. De havde det navnlig ikke for femogtyve-tredive Aar siden eller paa den Tid, vi taler om her.

Slap af!

— De har i mange Aar haft meget at bestille. Hvad gør man saa, naar man bliver 60?

— De lægger jo næsten op til Svaret. Er man fornuftig, begynder man at slappe af. Man tager sig lidt mindre paa og glæder sig dobbelt over Medhjælperes gode Arbejde. Ikke fordi man ikke længer orker mere, tværtimod er det jo saadan, at man oftest har sin bedste Tid efter det halvtred-sindstyvende Aar. Den bedste i den Forstand, at man kan sit Kram. Man véd, hvor Skoen trykker, og er meget sjældnere end før i Tvivl, fordi man af Erfaring véd, at bærer man sig saadan og saadan ad, saa gør man det rigtige.

Men alligevel: Holder man paa med Sliddet, saa faar man ikke Tid til noget andet. Man kommer dødtæt hjem og vil hellere i Seng end læse en god Bog eller se et godt Stykke i Teatret, eller snakke med Kone og Børn, eller lege med Børnebørn. Derfor maa man indskrænke sig arbejdsmæssigt i alt Fald, naar man bliver 60. Der er jo ingen Mening i — i den Alder — at gøre Livet glædesløst uden for Arbejdet.

Men — vi bliver vel ikke for højtidelige. Som Læge møder man jo mange Mennesker, ogsaa nogle mærkelige eller besynderlige eller pud-sige ...

— Fortæl saa den Historie.

— Jo, en Dag kom en Dame op i min Konsultation. Baade af Væsen og maaske navnlig af Tøj, var det synligt, at hun lagde Vægt paa Rollen som »den meget fine«. Desværre faldt hun ud af Rollen, for da jeg spurgte hende, hvad jeg kunde hjælpe hende med, svarede hun med Blink og Smil: — Den er smadder gal med Sveskestenene, Doktor. Es.



Overlæge Hans Ulrik Møller blev i Gaar i Anledning af sin 60 Aars Dag modtaget med Blomster af Sygeplejerskerne, da han mødte paa Militærhospitalet om Formiddagen sammen med sin Frue. Til venstre Professor Busch og til højre Overlæge Jespersen.

6-4-54

Flyvepladserne i Udenrigsnævnet

Redegørelsen for Luftforsvarets Organisering og personelle Forhold kommer først efter Paaske

Forsvarsminister Rasmus Hansen redegjorde i Folketingets udenrigspolitiske Nævn i Gaar for Resultatet af de Forhandlinger, der som tidligere omtalt er ført mellem Regeringen og NATO's militære Ledelse om Udbygningen af Tirstrup og Vandel Flyvepladser i Jylland til saakaldt »alternative Flyvepladser«.

I en officiel Meddelelse, der udsendtes efter Mødet, refereres Redegørelsen saaledes:

Efter at Regeringen kort efter sin Tiltrædelse havde meddelt NATO sit Standpunkt om ikke at modtage Stationering af fremmede Styrker i Fredstid, blev der optaget Drøftelser med NATO's militære Ledelse om, i hvilket Omfang det herefter vilde være hensigtsmæssigt at udbygge de to Flyvepladser, som finansieres inden for Rammerne af det fælles Anlægsprogram.

SHAPE har forelagt sit Forslag til et saadant modificeret Udbygningsprogram, der fortsat tænkes fællesfinansieret. Regeringen har intet haft at indvende mod dette Forslag, som er i Overensstemmelse med det af Regeringen tagne Standpunkt.

Den udenrigsministerielle Meddelelse slutter med at notere, at Nævnet tog den af Regeringen givne Redegørelse til Efterretning.

Ingen Ændring i Regeringens Politik, siger Forsvarsministeren

Medens Politikere fra Oppositionen i Gaar betegnede Forsvarsminister Rasmus Hansens Redegørelse som et Regerings-Tilbagegik i Spørgsmaalet om Flyvepladser, erklærede Forsvarsministeren selv over for Berlingske Tidende, at der ikke var Tale om nogen Ændring i Regeringens Politik.

— Vi afviste allieret Flyverstationering i Danmark under de nuværende Forhold, sagde Ministeren, — men vi erklærede os samtidig rede til at forhandle med SHAPE om Formen for Flyvepladsernes Udbygning. Det er disse Forhandlinger, der nu er afsluttet med Resultat.

— Hvilken Forskel er der reelt paa de Flyvepladser, den tidligere Regering planlagde, og dem, der nu skal bygges.

— Den reelle Forskel er, at der ikke længere er Tale om Bemanning. Tir-

strup og Vandel vil ikke blive bemandede, men udbygget saaledes, at de i givet Fald meget hurtigt kan indrettes som Baser.

Som det fremgaar af den udenrigsministerielle Meddelelse, blev Spørgsmaalet om det danske Luftforsvars Organisering og personelle Spørgsmaal ikke behandlet i Nævnet i Gaar.

— Vi har ikke i Ministeriet kunnet afslutte Sagen endnu, sagde Forsvarsministeren. Vi maa vente med Redegørelsen til efter Paaske...

Tamo.

Berl. T. 9-4-54

SAS-Kaptajn nægter at flyve

Telegrafisten blev taget fra ham, og Kaptajnen vilde ikke fortsætte med »underbemandet« Fartøj

I Københavns Lufthavn er indtruffet en højt usædvanlig Episode. En af SAS's Kaptajner har nægtet at flyve en underbemandet Maskine.

Bag det skete ligger følgende:

Den tidligere RAF-Pilot, Kaptajn Rønne, der nu i mange Aar har været SAS-Pilot, skulde i Forgaars flyve en DC-3 Maskine fra København til Göteborg. Maskinen var kommet paa Vingene, men efter fem Minutters Flyvning konstaterede Kaptajn Rønne, at et af Maskinens Instrumenter ikke fungerede tilfredsstillende. Han landede derfor paa ny for at faa Instrumentet justeret, og da han atter skulde starte, viste det sig, at SAS-Ledelsen havde taget hans Telegrafist fra ham. Kaptajnen nægtede at fortsætte Flyvningen uden sin Telegrafist, idet han erklærede, at han ikke vilde føre et »underbemandet Fartøj«.

Fra SAS-Stationsledelsens Side blev Kaptajnens Holdning optaget som en ulovlig Strejke. Flyvningen maatte aflyses, og Passagererne sendes til Göteborg med Tog. Der har i længere Tid været forhandlet mellem SAS og de flyvende Besætninger om Problemet Afskaffelse af Telegrafister paa de mindre Maskintyper saasom DC-3. Piloternes Indstilling har været afvisende, men i Gaar vedtoges det, at man under skarp Protest foretager Flyvningen uden Telegrafist, saaledes at Besætningen bestaar af Kaptajn og anden Pilot samt Stewardess.

Forhandlingerne mellem SAS og de flyvende Besætninger er endnu ikke afsluttet. De genoptages om kort Tid. Fra de flyvende Besætningers Side

14-4-54

forlanges fuldstændig Radiotelefonidækning, hvis man skal afskaffe Telegrafisterne, og paa Göteborg-Ruten kan man paa et vist Tidspunkt være uden Radioforbindelse, fordi der mangler en Relæ-Station. Dette var Baggrunden for Kaptajn Rønnes Vægring mod at flyve Maskinen uden Telegrafist. Ydermere har han over for SAS-Ledelsen protesteret imod, at man under en afbrudt Flyvning ændrer hans Besætningsvilkår, saaledes at han stod overfor, hvad han karakteriserer som »et underbemandet Fartøj«.

pw.



Flyverløjtnant Vagn Ebbe.

11-4-54

Tordenjet styrtet ned ved Nyminddegab —

Den 24-aarige Flyverløjtnant Vagn Ebbe mistede Livet ved Ulykken

I Gaar Formiddags Kl. 10.40 er en af Flyvevaabnets Tordenjet-Jagere, en F 84-G, styrtet ned ved Nyminddegab. Piloten, den 24-aarige Flyverløjtnant Vagn Gunnar Ebbe, Søn af Gaardejer Aksel Ebbe, Sløsserup paa Falster, omkom. Ulykken skete, da tre Jet-Jagere kom i Formation under en rutinemæssig Skydeøvelse mod Maal paa Jordan. De to af Jet-Jagerne rettedes op, men Flyverløjtnant Ebbe naaede ikke at faa trukket sin Maskine ud af Dykket, den knustes med et øredøvende Brag paa Stranden. Den unge Jet-Pilot, som var ugift, dræbtes paa Stedet.

Ulykken indtraf 5 Kilometer fra Nyminddegab ved Ringkøbing Fjords gamle Udløb i Havet. Her er anlagt en Skydebane i nogle øde Klitpartier. Et Øjenvidne, Opsynsmand Emil Larsen fra Blaabjerg-Nyminddegab-Plantage, fortæller, at han stod paa Stranden, da de tre Jagere kom dykkende ned for at skyde mod Skiverne paa Klitterne. Den sidste af de tre Maskiner kom meget stejlt i sit Dyk.

Larsen mener ikke, at Flyveren naaede at faa skudt, Braget og Ildglimtet fortalte, at han havde ramt Klitterne. Andre Vidner mente, at Maskinen var styrtet i Havet og slog Alarm. Redningsformanden Chr. Høj kom for at se, om Redningsbaaden skulde ud, men han kunde afblæse Alarmen efter Mødet med Opsynsmand Larsen.

Paa samme Sted skete en Ulykke den 21. Juli i Fjor, da en Jetpilot styrtede ned under Skydeøvelse. Flyveren dræbtes paa Stedet. Af Undersøgelserne fremgik det, at Ulykken skyldtes en Fejl fra Pilotens Side.

Ulykken i Gaar er den fjerde Jet-Ulykke, der har ramt Flyvevaabnet paa 3 Maaneder, disse Ulykker har kostet 6 Mand Livet, og dertil kommer saa Ulykken med KZ 10-Maskinen i Nordsjælland i sidste Maaned.

Ulykken i Gaar skete under de Skydeøvelser, som udførtes af Eskadrille 728 fra Skrydstrup. Maskinens Sammenstød med Strandkanten var saa voldsomt, at Katapultsædet efter Ulykken blev fundet i Vandkanten. Ulykkesomraadet blev afspærret, og en Havarikommission fra Flyvestation Værløse begyndte allerede i Gaar Eftermiddags Undersøgelserne paa Stedet under Ledelse af Søjtnant P. E. Andersen, Maskinkaptajn P. K. T. Schleimann og Ingeniør Erik Jensen. Overlæge Borge de Fine Olivarius, som er Basis-Konmmadolæge, og Auditor Munk assisterer ved Undersøgelserne, som meget hurtigt ventes afsluttet.

pw.

Den 5. Jet-Ulykke i Aar

Thunder-Jet forulykket i Gaar ved Limfjorden

Piloten dræbt - Kom fri af Maskinen, men Faldskærmen foldede sig ikke ud

Den femte Jet-Ulykke i Aar og den anden efter Indførelsen af de nye Sikkerhedsbestemmelser indtraf i Gaar ved 11-Tiden 150 m Vest for Gøl ved Limfjorden. En F-84-G Thunderjet styrtede under Øvelse ned, og Føreren, den 23-aarige Flyverløjtnant af Reserven Arne Nielsen, blev dræbt.

Maskinen var hjemmehørende i Flyvestation Karup og startede om Formiddagen paa Øvelse. Paa Minutter før Ulykken havde Piloten Radio-kontakt med Karup og meddelte da, at han befandt sig i ca. 10.000 Mtrs Højde, hvilket vil sige, at han maatte bruge Iltmaske. Han vilde nu gaa ned gennem et Skylag, sandsynligvis for at faa Jordkending. Til sidst meddelte Piloten, at han vilde gaa tilbage til Flyvestation Karup. Paa dette Tidspunkt havde han fløjet en Time og 10 Minutter og havde rigeligt Brændstof.

Faa Øjeblikke efter kom Maskinen susende ind over Gøl By, og nogle Beboere mener da, at kunne have hørt, at Motoren ikke gik normalt. Lidt efter lød et Brag som af en voldsom Eksplosion, og samtidig styrtede Maskinen ned. Saavidt det kan ses, ramte den Jorden tæt ved Ky-sten, hvorefter Størstedelen af den blev kastet ud i Limfjorden. En Del af den ene Vinge blev saaledes fundet paa Land.

Eksplosionen fandt Sted lige ved Husmand Holger Hansens Hus, der ligger tæt ud til Vandet, og Lufttrykket var saa stærkt, at en Gavl paa Huset væltede. Ingen kom dog til Skade.

Piloten blev fundet paa en Mark et Par Hundrede Meter fra den ødelagte Maskine. Ved Siden af ham laa hans Faldskærm. Det er senere blevet konstateret, at den Omkomne er blevet slynget ud af det automatiske Katalpultsæde paa normal Vis, men hvorfor Faldskærmen ikke har foldet sig

ud, er endnu ikke klarlagt. En Teori gaar ud paa, at han har forsøgt at rette Maskinen op og derfor først for sent har udløst Katalpultsædet.

Ulykken skete tæt ved en Skole, hvis 40 Børn var Øjenvidner til Ulykken. Vraget ligger nu under Vandoverfladen, og det kan ikke ses fra Land. Havarikommissionen afgik lort efter Ulykken til Gøl, men i Aftes kunde man endnu ikke sige noget om Aarsagen til Nedstyrtningen.

Den dræbte Flyverløjtnant Arne Nielsen er født den 23. Juni 1930 og var Søn af Gaardejer Johannes Nielsen, »Mellemgaaard«, Dybvad pr. Sæby. Han indtraadte i Flyvevaabnet den 1. Oktober 1951, blev sendt til Uddannelse i USA den 4. April 1952 og kom den 12. Juli i Fjor til Karup, hvor han siden har været stationeret. Arne Nielsen var ikke gift, men blev for nylig forlovet.

Jetflyvningen stoppes ikke

Generalløjtnant C. C. J. Førslev udtalte i Aftes følgende til »Berlingske Tidende« om Konsekvenserne af den nye Ulykke:

— Der vil ikke fra min Side blive taget Initiativ til noget ud over den Undersøgelse, der naturligt følger efter en saadan Ulykke. Med min gode Vilje vil der ikke blive iværksat noget Stop af Flyvningen i Lighed med Beslutningen for kort Tid siden. Dette maa ikke tages som Ligegyldighed eller Letsindighed fra min Side, idet der er gjort alt fra vor Side for at styrke Sikkerhedsbestemmelserne mest muligt.

— Kan man forklare Aarsagen til den nye Ulykke?
— Undersøgelserne er lige paabegyndt, men den første Hypotese, der undersøges, er Spørgsmaalet, om Piloten har været udsat for Iltmangel.

55 unge Piloter har mistet Livet

Med Jetulykken i Gaar har 55 Piloter mistet Livet siden Opbygningen af et tidssvarende dansk Luftforsvar paabegyndtes i 1947. Flyvestation Karup er haardest ramt, idet praktisk talt Halvdelen af de omkomne Piloter var stationeret i Karup. Det nøjagtige Antal er 26. Værløse har mistet 10, Aalborg 9, Aune 4, Skrydstrup 2, og fire Piloter er omkommet under deres Uddannelse i USA og Canada.

Thundet-Jet'en i Gaar var den 9., der er styrtet ned, hvorved Ombordværende har mistet Livet. Flest Ulykker har Meteor-Jetjagerne været udsat for, i alt 11. De øvrige Ulykker er sket med 5 Harvard-Maskiner, 5 KZ-Maskiner, 4 Spitfire, 3 Oxford og 1 Shooting Star-Jet. Jetulykken ved Gøl var den 21., der herhjemme har kostet Menneskeliv.



Løjtnant Arne Nielsen.

15-4-54

Torden-Jet Vrag fundet i Gaar

AALBORG, LØRDAG AFTEN

En af Falcks Redningskorps Flyve-maskiner har i Eftermiddags observeret Vraget af den Torden-Jetjager, som i Onsdags styrtede ned i Limfjorden ud for Gøl. I Morgen vil man tage fat paa Bjærgningsarbejdet. Falcks Maskine, der var i Aalborg i anden Anledning, gik paa Vingerne for at lede efter Rester af den forulykkede Jetjager. Paa Grund af det stille Vejr var det muligt at foretage Luft-Observationer, og fra Falcks Maskine opdagede man, at Torden-Jetjagerens Vrag laa ca. 200 Meter fra Land. Der blev straks givet Flyvestation Karup Meddelelse herom, og Falck fik derefter af Flyvevaabnet Anmodning om at bjærge Vragresterne, som Havarikommissionen vil undersøge nærmere. Alle-rede i Morgen tager man fat paa Bjærgningsarbejdet.

18-4-54

15-4-54. Berlingske Tidende

Udgivet af Interessentskabet Berlingske Tidende
Pilestræde 34. Det Berlingske Officin A/S. København K.
Chefredaktion: Politisk Chefredaktør TERKEL M. TERKELSEN.
Administrerende Chefredaktør SVEND AAGE LUND.
Redaktion: Redaktør AXEL MOOS (ansvarhavende efter Presseloven),
HENRY HELLSEN og CARL TH. JENSEN.

JETJAGER-ULYKKERNE

DET har uundgaeligt gjort et dybt Indtryk i Befolkningen, at næppe var Øvelsesflyvningerne med Jetjagerne genoptaget, før det traf ind med nye

een af to Aarsager: Enten er det denne Maskine som saadan, der i sig selv er driftsikker, eller ogsaa er det Personellet, der endnu ikke har den fornødne Færdighed i at betjene den.

Svigtede Ilt-Tilførslen? 18/4-54

Jet-Piloten, der omkom Onsdag før Paaske, søgte to Gange Radiokontakt, men sagde ingenting

Meget tyder paa, at Aarets 5. Jet-Ulykke, som Onsdag før Paaske kostede den 23-aarige Flyverløjtnant Arne Nielsen Livet, kan forklares med svigtende Ilt-Tilførsel under Flyvning i 10 Kilometers Højde. Man har paa Flyvestation Karup optaget Radio-korrespondancen med Flyveren paa Baandoptager, og det er fastslaaet, at Flyveren to Gange har slaaet sin Radiokontakt an ti Minutter før Ulykken, uden at afgive Meddelelser. Det kan udlægges som Resultat af manglende Ilt.

Man har tidligere, da en belgisk Jet-Pilot forsvandt paa Vej fra Kastrup til Bruxelles været ude for en lignende Hændelse. Man kunde ikke opnaa Radio-Kontakt med Flyveren efter i længere Tid at have korresponderet med ham, og i det Tilfælde tillagde man svigtende Ilt-Tilførsel som Aarsag til Ulykken. Flyvevaabnets Havarikommission søger nu at samle alle den splintrede Jet-Jagers Dele, eller saa meget som det er muligt for at se, hvordan den er eksploderet. Meget taler nemlig for, at den simpelthen er fløjet fra hinanden ved at komme op paa højere Hastigheder end dens

Konstruktion kan bære under den formentlig bevidstløse Flyers Dyk fra 10 Kilometer. Men noget endeligt Svar paa, hvad der er sket i den radiotavse Jet-Jager, faar man naturligvis aldrig, kun en Formodning om, hvad der kan være haendt. Det er end ikke givet, at de foretagne Blodprøver kan bevise Teorien om Ilt-apparatets Svigten.

Jan Uhre ned i Kattegat efter den forsvundne Meteor

Havarikommissionen fortsætter i øvrigt Arbejdet med Undersøgelsen af hver enkelt af de 5 Ulykker, der er sket siden Nytaar. Et Par af dem mener man ret hurtigt at kunne fastslaa Aarsagen til. Andre bliver vanskeligere at opklare. Det gælder Ulykken med den tosædede »Shooting Star« ved Hjelmsø, og den forulykkede Meteor-Jager, der menes styrtet i Kattegat mellem Hundested og Hesselø. Naar Vejrforholdene tillader det, skal Fromanden Ingeniør Jan Uhre ned i Kattegat for at prøve at lokalisere Vraget. Han var i sin Tid med til at finde den Meteor-Jager, der styrtede i Storebælt. Paa Stedet, hvor Meteor-Jageren forulykkede i Nærheden af Sjællands Odde, er Vanddybden mellem 13 og 19 Meter.

maalet maatte kunne ed en Sammenligning id man andetsteds har nger om dette særlige Er Ulykkernes Antal stort her i Landet, eller er de forholdsvis lige gt i andre Lande?

Fald staar man over arsagsforhold, som det lyvevaaben selv af al søge at raade Bod paa. arsministeren beordre-erne med Jetjagerne g afbrudt, fremkom agkyndig Side Antyd- n, at det var Flyver- n, det skortede paa. rsøgelserne bragt noget n, som underbygger ydninger?

ta under alle Omstæn- være muligt at klar- virkelige Aarsager, og ære nødvendigt, at der folkningen en fyldest- Forklaring paa, hvorfor te Jetvaaben hjemso-ge ange Ulykker, og hvad r gjort for at forebygge-

pw.

Dansk Flyver-Forsvar

— medio April 1954 ^{17/4-54}

En Status uden Balance

En Strid er opstaaet — om Regeringen ved sin nye Flyveplads-Beslutning har skiftet Standpunkt eller ej. Men det er saamænd ikke værd at diskutere.

Forholdet er ganske enkelt. Grundsynspunktet — Afvisning af fremmed Stationering — er uændret. Socialdemokratiet fik det i meget valgpaa-virket Opposition op mod Grundlovsvalgene. Motiveringen var den Mildning i den internationale Atmosfære, man troede var indtraadt. Det blev til dansk Regeringspolitik, da den nye Regering — i øvrigt uden at spørge sine Atlantpagt-Partnere — standsede Udbygningen af Vandel og Tistrup Flyvepladser. Og nu, hvor baade Motiveringen og Mildningen er forduftet, fastholdes det i den nye Beslutning. — Desværre.

Men der kommer helt andre og meget stærkere udbyggede Flyvepladser end dem, man var standset ved i December. Tekniske Detailler skal ikke meddeles. Naar Kommando-Taarne og Bygninger skyder i Vejret, vil enhver forbigående kunne se det. Tal skal heller ikke anføres. Til lidt Karakteristik kan det siges, at Omkostningerne bliver nærmere den oprindeligt planlagte fuldt udbyggede Hovedflyveplads end den nøgne Hjelpeplads, man en Overgang standsede ved. Det Apparat, der staaer til Raadighed, bliver altsaa væsentlig større og bedre ved den nye Beslutning. — Heldigvis!

Men tom er Pladsen stadig. Der kræves i hvert Fald en dansk Anmodning — i en spændt Situation — for at faa den bemandet Og den kommer nok ikke. Eller en NATO-Ordre. Den er heller ikke sandsynlig. Saavidt man ved er ingen Flyverafdelinger noget Steds ear-marked for Danmark — forud bestemt til i en given Situation at gaa til de danske Flyvepladser.

Tid skal der i hvert Fald til. Flyve-maskiner rejser hurtigt, men deres tekniske Habengut er stort. Før en Afdeling er hjemme paa en Plads, kræves der Transporter af Reserve-dele, Specialværktøj og Maskiner, teknisk Personal i stort Tal etc. — Og faar vi Tid? Der er nogle Udtalelser

af General Marshall og andre, der giver en Formodning om det. Men ingen ved noget. Forsvaret og Civilforsvaret indstiller sig paa, at M-Dag og D-Dag (Mobilisering-Dag og Angrebs-Dag) er den samme. Og det virker næsten deprimerende, at Danmark, der blev taget paa Sengen i Løbet af et Par Timer, paa et ellers højst alarmeredt Omraade som Flyver-Forsvaret, maa overlades til den sorgløse Forventning, at der bliver nu nok Tid.

Kun taget til Efterretning

Beslutningen er taget i Overensstemmelse med NATO. Javist, men det betyder ikke, at den danske Politik, der har ført til den, godkendes af NATO. Det er Reglen i NATO, og det maa være Reglen i en Militær-Alliance af suveræne, demokratiske Stater, at enhver bestemmer for sin egen Politik — og tager Ansvaret for den. Da tre socialdemokratiske Ministre i Vinter gav Atlant-Raadet Meddelelse om Standsning af Arbejdet paa Flyvepladserne, blev det taget til Efterretning. Og Forhandling om Konsekvenserne ønskedes. Den er nu ført, og den nye Beslutning er Resultatet. Men det betyder ingenlunde, at NATO anser Ordningen for tilfredsstillende.

NATO sagde ganske tydeligt sin Mening, da det fremsatte Tilbud om Stationering paa de to Pladser. Naar USA holder kostbart Materiel og store Styrker i allierede, suveræne Lande, er det jo hverken for Morskabs Skyld eller for at spille med

Musklerne som Verdensmagt. Det er helst fri! Men det er, fordi der i de Lande ligger uløste militære Opgaver af skæbnesvanger Vigtighed. Som f. Eks. Danmarks Flyverdækning, der af alle sagkyndige anses for ganske utilstrækkelig. De ansvarlige danske sagkyndige paa Omraadet har sagt det. Saa fast koordineret som Samarbejdet i dansk Forsvar er i Dag, maa det uden videre fastslaaes, at saa mener Forsvarsstyrelsen det ogsaa. Og af det Tids-Milieu, hvori Udtalelsen blev fremsat, fremgaar det, at NATO-Ledelsen af Nord-Regionen, hvorunder Danmark hører, ogsaa gør det. Hvad man i øvrigt ved, at den gør.

Konflikten herhjemme skyldes udelukkende den socialdemokratiske Politik, som man meget frejdigt erkender har vælgertilstand og ikke saglige Motiver.

Naa, nu skal det saamænd indrømmes, at vi har ogsaa Vanskeligheder i andre Partier. Vi har ogsaa Vælgerne i Jylland, hvor Flyvepladserne er, og vi har ogsaa betænkelige Folk, hvem Stationerings-Tanken af fuldt anerkendelsesværdige Grunde gaar paa Nerverne. Spørgsmaalet er bare, om denne dansk Politik gennem alle Tider største Forsvarsplan een Gang besluttet kan brydes paa et væsentligt Omraade af ikke parlamentarisk konstateret Modstand mod noget, som man i tilsvarende Lande finder baade rigtigt og nødvendigt?

Eller rettere sagt, naar det nu er sket — for selvfølgelig er det sket, naar Socialdemokratiet stiller sig, som det gør — om der saa ikke maa være Pligt til at finde anden Vej frem.

For Eksempel den, at vi løste Opgaven selv.

Lad os løse Opgaven selv

Principielt kan det gøres, og Omflytningen fra amerikansk til dansk Løsning endda ske uden Flytning af Omkostningerne.

For Maskinellet skulde der ikke være Problemer. De Maskiner, der var bestemt til Stationeringen, kan vel lige saa godt gives til en dansk Løsning. Saadan som det er sket med de Eskadriller, vi allerede har. For de Omkostninger, der i vor Finanslov gaar under Rubrikken Vedligeholdelse af Materiellet, og som omfatter Reserve-dele, Benzin, Skydemateriel o. m. a., maa det samme gælde.

Personellet vil mange stille sig lidt mere skeptisk overfor. Men lad Lejligheden være benyttet til at demtere den ret almindelige Opfattelse, at Flyve-Vaabenet er bagefter med sin Pilotuddannelse. Der er bare sket det, at Maskinerne er kommet først. Men en Flyver-Uddannelse skal nu have sin Tid, og naar den er gaaet, har Flyve-Vaabenet til programmessig Tid det programmessigt fastsatte Pilot-Tal pr. Sæde i Maskinerne.

Tilgangen er vigende. Sandsynligvis under Indtryk af Ulykkerne. Men naar Afklaringen af Problemet har fundet Sted, regnes den for at blive normal igen. Det viser sig jo paa de mest forskellige Omraader — Sabotør-Virksomhed, Jetjager-Flyvning, Skiløb i Norge etc. — at dansk Ungdom i Vovemod og Eventyrlyst afviger beundringsværdigt fra Nationens ellers noget forsigtige Naturel. Og skulde det endelig være, vilde et Hundrede fremmede Piloter ud af de mange, der var regnet med, vel ikke skabe Vanskeligheder. Ligesom det forberedes med de nuværende Styrker, vil der ogsaa være Tale om fremmede Instruktører, Flyvekontrollører etc. Danmark — saavel som Holland,

og vi er inde i den Fase, hvor de positive Resultater viser sig klart. Det skal erkendes, at Arbejdet i Forsvarsminister Rasmus Hansen har en kyndig, energisk og ansvarsbevidst Leder. Der er ingen Tvivl om den positive Indstilling hos de yngre Socialdemokrater, som nu tegner Partiet og Regeringen, og den Fortjeneste skal altid holdes dem til gode, at de modigt førte deres Folk fra Afrustning til Atlant-Pagt.

Men saa meget mere ubegribeligt er det, at man vil acceptere og konfirmere en Undladelse, som mere eller mindre nedsetter hele det øvrige Opbygningsarbejdes Værdi. For at sige det pænt.

Derfor har vi kaldt denne Artikel Dansk Flyver-Forsvar medio April 54, fordi der maa komme en ny Status, hvor Tingene er mere i Balance. Maaske ved Forhandlingerne udadtil om Grænsens Syddækning, som er det andet store uløste Spørgsmaal, maaske ved Samarbejde med de andre Atlant-Partier eller muligvis ved Forsøg som dem, vi har peget paa. Men paa Status medio April kan man ikke blive staaende.

CARSTEN RAFT

Flyvelægen, Dr. med. Errebo-Knudsen har indbudt Medlemmerne af Dansk Interplanetarisk Selskab til et Møde i sit Hjem paa Onsdag. Her vil han fortælle Astronauterne om Cybernetics og Fysiologi.

18-4-54



Store Krav men endnu større muligheder

Der stilles store krav, især til viljestyrke og karakteregenskaber, og De skal være 18—23 år, have mindst realeksamen eller folkeskole-mellemskoleeksamen med supplerende uddannelse, der svarer til realeksamen, ligesom De skal have et godt helbred og normalt syn (6/6 på begge øjne og ikke farveblind), desuden 163—188 cm højde. Kan De klare disse betingelser, har De ogsaa store fremtidsmuligheder, og lønnen er fin: Allerede 15 mdr. efter skolens begyndelse er den ca. 1250 kr. mdl. + kost, logi, beklædning, frit læge- og tandlægetilsyn.

Nyt hold begynder ca. 1. juli. Ansøgningsfrist udløber 26. april.

FLYVESKOLEN

Flyvestation Værløse. Tlf. Ballerup 325, Lok. 117
Send mig ansøgningskema og oplysninger om løn og uddannelse til flyver.

Navn

Stilling

Adresse

Eksamen



Een hund til Skrydstrup

Og den maa ikke overanstreges

Det har igen puslet ved nat-tetide paa flyvestation Skrydstrup i Sønderjylland. Og flyvestationen er stadig uden effektiv bevogtning, fordi man mangler vagthunde. Efter den natlige episode hvor nogen tid siden fik man overladt een vagthund, der forslaar som en skræder et vist sted.

Blandt personellet paa pladsen forlyder det iøvrigt, at den omtalte hund er saa tam, at den hverken vil gøre en kat eller en spion fortræd, og at man efter reglementet ikke maa bruge den til vagttjeneste mere end fire timer i døgnet, hvad der naturligvis i nogen grad forringer det udbytte, man kan have af »rovdret«.

Det er muligt, man engang i en fjern fremtid faar baade hundehuse og flere hunde til Skrydstrup, men først skal sagen passere et knirkende administrationsapparat. Og flyverne ved, det tager tid ...
høj.

Information 19-4-54

Med en jetpilot i luften til øvelse i akrobatik

Hvad der gøres for flyvesikkerheden * „Information“ følger natjager „513“ fra klargøring, til den efter flyvning rulles i hangar

Flyvesikkerheden i det danske luftvaaben har der været talt og skrevet meget om i den senere tid. „Information“ medarbejder har besøgt flyverne paa Aalborg flyvestation, været med i deres hverdag, fulgt en natjagers klargøring og deltaget i en øvelsestur i luften til 50.000 fods højde med dyk og luftakrobatik. I denne artikel skildrer han sine indtryk fra dagen hos Aalborg-flyverne.

— Værsgodt, hr.! Tag nu den pose, hvis det skulde gaa galt ...

Det er hos eskadrille 723, natjagereskadrillen paa flyvestation Aalborg. En omsorgsfuld løjtnant rækker med slet skjult skadefryd en til lejligheden hjemmelavet kæmpebrækpose til journalisten, der for første gang skal op i en jetjager og netop har faaet at vide, at han maa tage hele øvelsesprogrammet med. Det indbefatter idag ogsaa luftakrobatik.

nyismen

hans baggrund? - n's udsendte

DER er vel to grunde til, at den europæiske angst for mccarthyismen er steget. Dels synes — i hvert fald set fra Europa — senators terrorstiske indflydelse at være voksende, dels gør udviklingen af A-bomber og B-bomber Amerikas ødelæggelsespotentialitet saa frygtindgydende, at europæerne føler sig endnu mere afhængige af Washington. Man har trøstet sig med, at de nye vaaben er saa forfærdelige, at ingen statsmand ved sine fulde fem vilde gribe til dem. Men vilde Hitler ikke have gjort det, spørger man. Og vilde en McCarthy som amerikansk præsident ikke være lig med Hitler som tysk diktator? Ja virker ikke selve mccarthyismen saa intimerende paa amerikanske statsmænd og politikere, at de mister deres sunde dømmekraft?

Disse spørgsmål stilles overalt i Europa, og derfor er mccarthyismen en magt ikke bare i USA, men

Flyvevejret er fint. Det gode vejr maa udnyttes. Fra tidlig morgen har der været aktivitet i eskadrillernes barakker, medens teknikerne har travlt med at klargøre jagerne.

Piloterne mødes til en samlet briefing — som det hedder i fagsproget — om vejret. Skal eskadrillerne have fælles øvelser, ledes briefing af flyvestationens operationsofficer, kaptajn P. B. Nissen, medens den enkelte eskadrilles folk briefes af eskadrillechefen, for 723s vedkommende af den fungerende chef, flyverløjtnant B. E. Amlid.

I briefinglokalet kan lederen støtte sine ordrer og vejledninger ved at tegne og skrive paa den sorte tavle. Der stilles spørgsmål og diskuteres. I lokalene ser man paa væggene opsatte med kurver, som røber piloternes færdighed og stabilitet. Paa en tavle læses, hvad piloterne har været igennem.

Operationsofficer og eskadrillechef har til enhver tid oversigt over, hvor den enkelte flyver staar uddannelsesmæssigt, hvor han trænger til mere træning o.s.v.

Man holder kritik af den foregående dags øvelser i luften. Piloterne faar oplysninger om flyvepladsens tilstand, om der er arbejder igang paa pladsen. De orienteres om, hvor der er militære skydeøvelser, om sikkerhedshøjde og sikkerhedsafstand ved saadanne skydninger.

— De kommer til at flyve med hovedet nedad engang imellem, siger en pilot. Fjern derfor alle løse dele fra lommernes. Hvis der tabs noget i jageren, maa den straks lande. Løse dele kan paa

treppen, smiler piloten, den 25-årige flyverløjtnant J. Michaelson. Forleden saa jeg, at man i England ikke vil give flynummeret 13. Man bruger 12a og springer op til nummer 14 ...

Teknikeren, oversergent L. E. M. Jensen, er gaaet igang med at kigge »513« efter i sommene. Han »checker« rotor og turbine, kører en lille vogn med ilt og luftflasker frem og siger:

— Jageren skal nu have 1500 pounds ilttryk til indaanding og 300 pounds lufttryk til bremsene. Ilden maa ikke fyldes for hurtigt paa. Saa bliver flaskerne i jageren for varme og kan eksplodere.

Jensen ser efter understellet og om dæktrykket er normalt. Der skal være 80 pounds tryk i hvert hovedhjul og 65 i næsehjulet. Er der løse nagler i »skibets« Brændstofbeholdningen kontrolleres. Jensen banker paa »droptankens« (ekstratanken) under jagerens krop for at »føle«, om den er fyldt. Staar instrumenterne paa nulstillingerne? Han kontrollerer højdemåler, styreanordningens bevægelighed og brændstofpumpe.

Ude paa venstre vinge sidder fartmåleren, det lille, sensible pitotrør, som ikke maa ises til under den voldsomme hastighed op i højderne. Ved hjælp af elektricitet sættes varme paa røret.

paafyldningen, som den skal være med 12,6 liter paa hver motor? Den vældige varmeudvikling fra motorerne kræver, at udstødskeglen skal være bevægelig. Er der revner, er turbinebladene ubeskadigede og paa plads? Dykbremser og flaps kontrolleres.

Elektrikeren kommer for at se alt det elektriske udstyr efter. Saa er det tredje teknikers tur. Radiomanden gaar systemet igennem. Der er to radioer med hver ti kanaler. Pilot og navigator har radioforbindelse med hinanden oppe i jageren. De kan ikke se hinanden. Der er sæde og apparater imellem dem.

— Som regel foregaar øvelser-

DERES SIKKERHED



PENSIONSFORSIKRING OG LIVSFORSIKRING

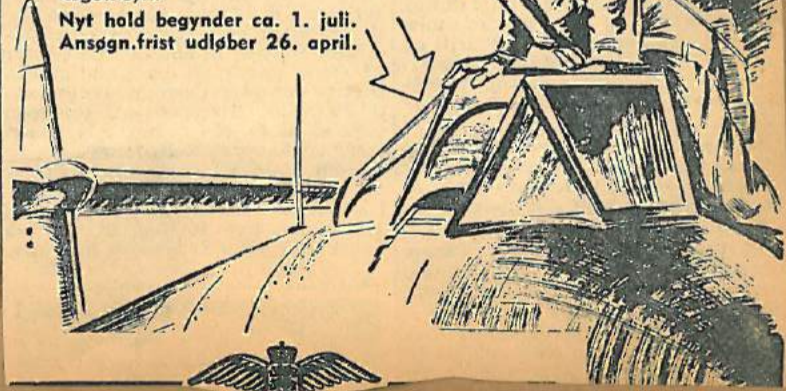
TIL TILHULE

Plads i

FLYVEVAABNET

Der stilles store krav, især til viljestyrke og karakteregenskaber, og De skal være 18-23 år, have mindst realksamen eller folkeskole-mellemskoleeksamen med supplerende uddannelse, der svarer til realksamen, ligesom De skal have et godt helbred og normalt syn (6/6 på begge øjne og ikke farveblind), desuden 163-188 cm højde. Kan De klare disse betingelser, har De ogsaa store fremtidsmuligheder, og lønnen er fin: Allerede 15 mdr. efter skolens begyndelse er den ca. 1250 kr. mdl. + kost, logi, beklædning, frit læge- og tandlægetilsyn.

Nyt hold begynder ca. 1. juli. Ansøgningsfrist udløber 26. april.



Tre jeteksperter fra USA skal lede skole i Karup

Der oprettes centralskole i instrumentflyvning —

Det amerikanske flyvevaaben har nu sendt tre instrumentflyvningseksperter til Danmark. Der skal i Karup oprettes en centralskole i instrumentflyvning for de danske jetpiloter.

De jetpiloter, som derefter gennemgaar kursus i Karup, skal da virke som instruktører i Karup, Aalborg og paa flyvestation Skryd-

strup. Skolen ventes startet omkring 1. maj.

De tre amerikanske eksperter bliver i Danmark i længere tid, og indenfor flyvevaabnet hilser man deres ankomst med glæde, fordi det er et skridt henimod en større flyvesikkerhed.

Instrumentflyvning anvendes i daarligt vejr og om natten. Danske flyvere, der er uddannede i jetflyvning i USA, har naturligvis lært instrumentflyvning, men det er under helt anderledes stabile vejrforhold end herhjemme. Derfor vil den yderligere træning og instruktion paa hjem-

mebaner under ledelse af de fremmede eksperter have stor betydning. h. ø. y.

Information
19-4-54

Vaadeskud i Karup

HERNING: Da Flyverløjtnant E. B. Jensen, Eskadrille 725 (Flyvestation Karup), i Gaar Eftermiddags var ved at entre en F 84 Thunderjet, der var gjort klar til Jordskydning, gik det ene Vingegæver af, hvorved han ramtes af fire Skud — tre i den ene Fod og eet i den anden. Han blev indlagt paa Amtssygehuset i Viborg. Der er indledet en teknisk Undersøgelse med det Formaal at opklare Aarsagen til Uheldet.

23-4-54

BIRKSTED OG HANS INDSATS I KRIGEN!

OM Danmarks berømteste krigsflyver, den 39-aarige oberst Kaj Birksted, siger hans modstandere i Forslevkikken nu, at han mangler evnen til at samarbejde, organisere og lede større foretagender end en enkelt jagereskadrille, og hans krigsindsats søges reduceret til ledelsen af ganske smaa formationer.

Vi fortæller sandheden om den danske reserveløjtnant, der i krigens afgørende aar tilrettelagde samtlige 2000 RAF-jageres operationer og til sidst fik den direkte kommando over 500 jagere, der bl. a. odelagde Hitlers ørnerede i Berchtesgaden.

LÆS OM DETTE SIDE 5

Extra bladet
21-4-54

SANDHEDEN OM BIRKSTED OG HANS KRIGSINDSATS!

Reserveofficeren, der nu vil forlade flyvevaabnet, tilrettelagde i 1944-45 samtlige 2000 RAF-jageres operationer

DET er ikke let at fremskaffe nærmere oplysninger om oberst Kaj Birksteds indsats i den sidste krig. Dels har Birksted selv aldrig villet berette om den og end ikke robe antallet af personlige luftsejre, og dels er største delen af de nordmænd, der under krigen fløj sammen med Birksted, for længst døde.

Naar EKSTRABLADET alligevel har forsøgt at skaffe materialet til veje og dag kan bringe de første, udførlige oplysninger om Danmarks berømteste krigsflyvers indsats, skyldes det at Birksteds modstandere blandt de „gamle“ officerer nu i ramme alvor hævder at Birksted mangler evnen til at samarbejde og til at lede større affærer end en enkelt jagereskadrille, og at man ligeledes prøver at reducere hans indsats under krigen til ledelsen af ganske smaa formationer. Derfor denne redogørelse for krigsindsatsen, der er baseret paa oplysninger fra det norske luftvaabens ledelse, NATO-hovedkvarteret i Oslo og nogle faa danskere, der under krigen samarbejdede med Birksted i Royal Air Force.



Birksted.

Operationschef for 2000 jagere

Birksted, der dengang var reserveløjtnant i den danske luftmarine, antoges som frivillig i de norske flyverstyrker i England den 1. november 1940 efter at have deltaget i kampene i Norge som Infanterist. Han deltog i opsætningen af den norske jagereskadrille 331, blev 1942 kaptajn og major og 1943 — som 28aarig — oberstløjtnant.

I tre aar havde Birksteds norske eskadriller den laveste tabsprøcent i hele RAF og i det ene aar tillige det højeste antal nedskydninger pr. pilot, skønt eskadrillerne kun havde en yderst forceret uddannelse i Canada bag sig. Derfor blev Birksted, mens han i 1942-43 var stationeret i North Wield hos nuværende air commodore i RAF, A. D. Warrington-Morris, først lærer ved og siden chef for en jagerskole for wing-commanders (oberstløjtnanter), og i slutningen af 1943 forflyttedes han til luftmarskal Saunders jagerkommando og blev chef for dens operationsafdeling, der direkte kontrollerede samtlige 2000 RAF-jageres flyvninger og ligeledes tilrettelagde de amerikanske jagerstyrkers operationer.

Efter at have repræsenteret Norge i Combined Control, der dirigerede samarbejdet mellem jager- og bomberstyrker m. m., blev Birksted den 1. februar 1945 udnævnt til chef for en britisk wing af Mustang-jagere og fik, skønt

han ikke ville forfremmes til oberst og dermed blive nødt til at indstille flyvningen, den direkte kommando over 4-500 jagere, der bl. a. odelagde Hitlers „Ørnerede“ i Berchtesgaden og tyskernes eneste jet-eskadrille samt foretog togter helt til Berlin m. m.

Hvad lavede hans modstandere dengang?

Det kan næppe undre, at Birksted efterhaanden fik tre britiske og fem norske ordener — deriblandt RAFs DFC for tapthed under kamp over Dieppe —, og at marskal Saunders ogsaa efter krigen har søgt at faa ham ind i RAF igen. Derimod virker det rent ud forbløffende, at Birksteds evner til at samarbejde, organisere og lede store foretagender nu drages i tvivl — tilmed af „gamle“ linjeofficerer, der aldrig har ledet blot en brokdel af de styrker, udlandet betroede Birksted under krigen.

Og det kan næppe styrke tilliden til vort luftforsvar, at det i dag ledes af disse gamle mænd uden krigs- eller flyvererfaring, og at Birksted allerede for syv maaneder siden søgte sin afsked efter at være blevet forflyttet til en kommandopost, som han gang paa gang havde betegnet som baade overflødig og farlig for et følsomt instrument som et flyvevaaben.

E-2.

Forsker fik uventet et Legat paa 25.000 Kr.

Chefen for Det neurofysiologiske Institut, Dr. Fritz Buchthal, hædret med et stort Legat

Historien om Hattemageren, hvis Hustru i sit Testamente skænkede dansk Videnskab 100.000 Kr.

For nogle Dage siden ringede Rektor for Københavns Universitet, Professor, Dr. phil. H. M. Hansen til Direktøren for Det neurofysiologiske Institut, Dr. med. Fritz Buchthal og bad ham om at komme til et Møde i Gaar Kl. 14 paa Rektors Kontor.

— Hvad drejer det sig om? spurgte Dr. Buchthal.

— Det er i hvert Fald ikke noget ubehageligt, sagde Rektor.

Og det havde han faktisk Ret i. Da Dr. Buchthal i Gaar mødte op paa Universitetet, blev han præsenteret for nogle Mennesker, han aldrig havde truffet før. En af dem, Direktør Valdemar Simonsen, Odense, overrakte Videnskabsmanden en Check paa 25.000 Kroner.

For første Gang

Det var første Gang, et nyt Legat blev uddelt. Legatets Navn er »Grosserer Sønnich-Olsen og Hustru Thyra Anna Nielsine, født Andersen«. Dr. Buchthal var overvældet. Som han senere sagde: — Jeg har aldrig ejet saa mange Penge i mit Liv.

Naar dette Legat kunde uddeles i Gaar, skyldes det en Hattemager og hans Hustrus varme Interesse for dansk Videnskab. Grosserer Sønnich-Olsen døde 1924, 65 Aar gammel. 1936 oprettede hans Hustru et Testamente, hvori der blev bestemt, at der for



Dr. Fritz Buchthal.

100.000 Kr. af Millionformuen skulde skabes et Legat til Fordel for Videnskaben.

Fru Sønnich-Olsen døde den 24. Januar 1947. Da var hun 81. En Maaned senere blev det meddelt, at der i Testamentet var disponeret over 100.000 Kr., hvis Renter hvert 5. Aar med et Beløb af 25.000 Kr. skulde gives til en dansk Videnskabsmand, der gør sit Land Tjeneste, navnlig paa Lægevidenskabens Omraade.

Med tomme Hænder

Grosserer Sønnich-Olsen var Søn af en Bødkersvend. Han begyndte med tomme Hænder og lærte Hattemagerfaget. Tidligt aabnede han en Hatteforretning i Reberbanegade paa Amager. Paa faa Aar voksede denne Forretning og flyttede til Hovedvagtsgade.

I Aarenes Løb gav Grosserer Sønnich-Olsen ofte store Summer til velgørende Formaal. Han var socialt indstillet og meget hjælpsom. Hans Valgsprog var »Tænk stort«. Han brød sig



Grosserer Sønnich-Olsen.

ikke om at uddele Penge i smaa Portioner, men samlede altid sammen til en stor Gave. Dette var Baggrunden for hans Enkes Beslutning om kun at uddele Videnskabs-Legater hvert 5. Aar.

Grosserer Sønnich-Olsen stiftede Odd Fellow-Logen »Christian IV« paa Amager. Han skænkede bl. a. denne Loge et Enkefond, et Gildelag med kostbare Regalier og et Ejendomselskab, hvis Udbytte bl. a. tilfalder Vuggestuer.

Efter Mandens Død levede Fru Sønnich-Olsen et tilbagetrukket Liv, optaget af sit Hjem og sin Slægts Anliggender. Hun havde kunstneriske Interesser og efterlod sig en smuk Malerisamling.

Da Legatet til Støtte for Videnskaben blev oprettet 1947, blev der nedsat en Bestyrelse. Det var dens Medlemmer, Professor H. M. Hansen, Fru Sønnich-Olsens Nevø, Direktør Valdemar Simonsen, Professor, Dr. med. E. Lundsgaard samt Overlæge, Dr. med. Axel Perdrup, der besluttede at give den første Legat-Portion til Dr. Buchthal.

En stor Overraskelse

— Det var en vidunderlig Gave, sagde i Aftes Dr. Buchthal. Det var en meget stor Overraskelse for mig. Jeg anede intet i Forvejen. Da Rektor havde sagt, at det ikke var noget ubehageligt, jeg skulde til Møde om, var jeg dog ikke nervøs.

Jeg har nu opholdt mig i Danmark over 20 Aar, og selv om jeg altid har følt mig akcepteret, er denne Gave et nyt Udtryk for, at jeg ikke behøver at føle mig i Tvivl om, hvor jeg hører hjemme. Jeg har glimrende Arbejds-

forhold her, ikke mindst paa Michael- sen-Institutet.

— Hvad vil De bruge Pengene til? — Det ved jeg ikke endnu. Jeg maa først komme mig over Chokket. Jeg kan slet ikke se, jeg har fortjent dette store Legat. Naar jeg har kunnet gøre mit Arbejde tilfredsstillende, skyldes det først og fremmest de gode Betingelser, jeg har faaet, samt mine udmærkede Medarbejdere ...

Fremragende Forsker

Naar Bestyrelsen har valgt Dr. Buchthal som den første Modtager af dette Legat, maa det ses paa Baggrund af hans fremragende Undersøgelser over Muskelcellernes elektriske, elastiske og til Dels ogsaa optiske Forhold. Disse Undersøgelser vurderes højt baade i Danmark og i Udlandet.

I de senere Aar er disse Undersøgelser blevet suppleret med Forsøg over Muskulernes Æggehvide-stoffer og hermed beslægtede biokemiske Problemer.

Dr. Buchthals videnskabelige Arbejder er foruden af stor Viden og original Tænkning præget af hans sikre Beherskelse af moderne fysiske Maale- og Registreringsmetoder. Samtidig har hans forfinede Mikroteknik gjort det muligt at undersøge Elasticitetsforholdene i enkelte, isolerede Muskelceller.

De elektrofysiologiske Metoder, Dr. Buchthal har betjent sig af, er Nervefysiologiens vigtigste Værktøj. Man kan godt sige, at han er blevet Grundlæggeren af Nervefysiologien i Danmark. Nius.

Jet-Redegørelsen - uden Afskedigelser

Rapporten ventes offentliggjort en af Dagene — Forsvarsministeren drøftede den i Gaar med Partierne

EN af de nærmeste Dage, maaske allerede i Morgen, kommer der en omfattende Redegørelse til Offentligheden om Luftvaabnets Forhold, foranlediget af Debatten i Anledning af den senere Tids mange Jet-Flyveulykker, der har kostet dyre Ofre saavel hvad angaar Mennesker som Materiel, og som har gjort en Række Spørgsmaal vedrørende Flyvevaabnets Ledelse aktuelle. Forsvarsministerens Redegørelse

er saa godt som færdig, saaledes at han i Gaar kunde drøfte den med Repræsentanter for de politiske Partier, hvem han i et tidligere Møde om denne Sag havde lovet en grundig Fremstilling af Forholdene. Regeringen har ikke paa egen Haand villet træffe endelig Afgørelse i de Spørgsmaal, der har rejst sig ved den foretagne Undersøgelse af hele Luftvaabnets Opbygning og Konstruktion, hvorfor Ministeren i Gaar overfor en Repræsentant for hvert af Partierne forelagde det Resultat, han var kommet til paa Grundlag af det indhentede, omfattende Materiale, som saavel hjemlige som udenlandske Ekspertter har udarbejdet. Socialdemokratiet var repræsenteret ved Einer-Jensen, Venstre ved Jens Sønderup, de Konservative ved Aksel Møller, idet Ole Bjørn Kraft er paa Rejse, og de Radikale ved Bertel Dahlgaard.

Sammen drøftede man hele den opstaaede Situation omkring Luftvaabnet, og Parti-Repræsentanterne opfordrede Ministeren til at udsende en Redegørelse til Offentligheden snarest muligt. Man enedes om, hvor omfattende Redegørelsen skal være, og i Ministeriet er man nu i Gang med dens Udarbejdelse.

Der bevares fra Ministerens og Partiformændenes Side stor Hemmelighedsfuldhed om Redegørelsens Indhold og de Forholdsregler, som Ministeren paa Grundlag af de foretagne Undersøgelser har til Hensigt at træffe og i Redegørelsen vil give Meddelelse om. Saa vidt man forstaar, vil der dog ikke blive Tale om Afskedigelser af nogen Art. Rygter har villet vide, at saavel General Førstev. Flyvevaabnets Chef, som Oberst Birksted var i »Farezonnen«, men det synes altsaa ikke at være Tilfældet. B.

MINISTER-TILBUD TIL KAJ BIRKSTED

Tilbydes at blive konsulent for forsvarsministeriet i luftmilitære spørgsmaal

Forsvarsminister Rasmus Hansen, der tidligt i morges gik i gang med korrekturlæsningen af den redegørelse, han i dag eller i morgen vil give offentligheden om flyvevaabnet, ventes at ville tilbyde den berømte krigsflyver, oberst Kaj Birksted, en

stilling som konsulent for forsvarsministeriet i luftmilitære spørgsmaal.

Dette skal være blevet oplyst paa ministerens møde med partiformændene i gaar, og blandt politikerne haaber man, at Birksted tager mod det. Formodentlig vil Birksted, der nu er 39 aar, betakke sig for at have mere at gøre med et flyvevaaben under Chr. Førstevs ledelse, men konsulent-stillingen kan betyde en økonomisk erstatning for den oberst-pension, han gaar glip af ved at tage sin afsked, og muligvis Birksteds udnævnelse til chef for luftvaabnet naar general Førstevs tjenestetid udløber om halvtredje aar. At der bliver tale om en forlængelse af Førstevs tjenestetid, drømmer ingen vist om.

Mødet i gaar mellem Rasmus Hansen og partiformændene gik ellers, som EKSTRABLADET havde spaaet. Af frygt for en konflikt med embedsmændene vil Socialdemokratiet overlade initiativet til evt. skridt mod Førstev til oppositionen, og den skal man næppe vente sig noget fra i saa henseende, da de borgerlige partiers forsvarsminister Harald Petersen bærer sit tunge ansvar for udviklingen i flyvevaabnet. Førstev faar derfor sikkert lov til at fortsætte som chef, til hans tjenestetid udløber i 1956. E-2.

Berl. Tidende
23-4-54

Ekstrabladet
24-4-54

Epilepsien er vor Tids sidste Tys-tys-Sygdom

Dr. med. Elli Trolle, der netop har modtaget et Legat paa 10.000 Kr. og arbejder i Verdens eneste Børnehospitalsby, fortæller om epileptiske Sygdomme, som man ikke bør skjule

FORMANDEN for kvindelige Akademikere, Elisabeth Hude, fik forleden Telegram fra International Federation of University Women, at et af deres store Legater for i Aar tilfalder en ung dansk kvindelig Forsker, Neurologen, Dr. med. Elli Trolle. Dr. Trolle arbejder for Tiden paa Verdens største Børnehospital, den eneste Børnehospitalsby i Verdens The Childrens Medical Center, i Boston.



Forelæsning for Lægerne paa Verdens største Børnehospital.

BORTSET fra Glæden ved de mange Penge — Legatet er paa 10.000 Kroner — er det en stor Ære at faa et af disse Legater. Der gives hvert Aar kun syv til Fordeling i alle Lande, og Legaterne søges naturligvis af Forskere fra hele Jorden. Dr. Trolle, der har arbejdet i Childrens Medical Center i fire Maanedre, og som for tre Aar siden tog Doktorgraden paa en Afhandling om Eftervirkningerne efter Meningitis, vil bruge den store Sum til at forlænge Opholdet i hvert Tilfælde et Aar og gøre sine Forsøg færdige. — Mit Speciale er Epilepsi, fortæller hun, og jeg arbejder hos Dr. William G. Lennox, der er verdensberømt for sit Arbejde inden for Epilepsi og Migræne. Jeg kom herover efter hans Invitation og paa et Legat fra Hospitalet her.

Hans Datter Margaret arbejder paa Universitetets neurofysiologiske Institut hos Dr. Buchtal, og Institutet har som bekendt et udmærket Samarbejde med Professor Fogs Afdeling paa Rigshospitalet, hvor jeg var.

I Danmark har vi jo desværre ikke paa Hospitalerne nogen Spe-

cial-Afdelinger for Epileptikere, og med de nye Medikamenter, der nu er fundet, er det i de allerfleste Tilfælde muligt at kurere Epilepsi, hvad Folk i Almindelighed ikke er klar over!

Vi mangler en Special-Afdeling

— Hvad gør Epileptikere i Danmark?

— Vi mangler et Ambulatorium til Behandling. Man kan blive indlagt paa Filadelfia, der er en udmærket Institution, men det er gerne kun de sværeste Tilfælde, der ønsker sig indlagt der. Vi mangler en Special-Afdeling, der kan tage sig af de Patienter, der ikke behøver Indlæggelse, og som kan følge de Patienter, der har været indlagt paa en neurologisk Afdeling eller paa Filadelfia.

Disponeret uden at vide det

— Har vi mange Epileptikere? — Ca. 5 Procent af den danske Befolkning menes paa et eller andet Tidspunkt at have haft Krampe og er altsaa Epileptikere. En Del Mennesker gaar desuden rundt med en Disposition til Epilepsi, uden at de nogen Sinde faar et Anfald — det kan man paavise ved Undersøgelse af Hjernens elektriske Svingninger. Dr. Lennox kalder Epilepsi den sidste Hush-Hush Disease, d. v. s. den sidste Tys-Tys-Sygdom. Han siger i en af sine mange populære Publikationer, at mens man aabenlyst diskuterer Tuberkulose, Kræft,

Forældre er ivrige nok for at faa deres Børn helbredt for alle andre Sygdomme, skjuler de ofte Epileptikere.

Epilepsi er et græsk Ord, der betyder Anfald, men man kan jo faa Anfald af mange andre Grunde end fra Epilepsi. Dr. Lennox siger, at faa andre Sygdomme ignoreres som Epilepsi, fordi man fra gammel Tid tror, at Epileptikere er daarligt begavede eller endog aandsvage, at det er arveligt, og at det derfor er flovt at være Forældre til en Epileptiker.

Ganske som andre

Mennesker

Sandheden er, ifølge de amerikanske Forskningsresultater, som Dr. Lennox har paavist, at de fleste Epileptikere er som alle andre, nogle er bedre begavede med Gennemsnittet, flest er som Gennemsnittet, og nogle er daarligere begavede. Ganske som alle andre Mennesker!

Et Anfald af Epilepsi er — populært sagt — et Tegn paa Sygdom. En Irritation af Hjernen! Hjernen har mange Funktioner, og den har Celler for dem alle. Nogle af dem bruger vi til at tænke med, andre til at huske med, andre til at se og høre. Vore Muskler kontrolleres med en Del af Hjernen. Hvis nu den Del af Hjernen bliver irriteret, kan man faa et Anfald, og denne Irritation kan vi have faaet før Fødslen. I mange Tilfælde mærker vi den aldrig.

Epileptikere er ofte bange for at gifte sig, og man ved, at hvis et Ægtepar er Epileptikere, er der Chance for, at Børnene faar Epilepsi. Hvis den ene Ægtefælle er Epileptiker, er Muligheden, at 1 af hvert 40 Børn arver Sygdommen. Til Gengæld fødes mange Børn med Epilepsi, uden at Forældrene overhovedet er Epileptikere.

Hvis man kunde bringe Epilepsien til at være et almindeligt Samtaleemne som alle andre Sygdomme, vilde vi naa meget længere, siger Dr. Lennox. Og hvis Folk var klare over, at Børn med Epilepsi ikke er vanskeligere i en Skole end raske Børn, vilde det hjælpe.

Epileptikerbørn kommer ikke oftere til Skade i Skolen under et Anfald end andre Børn. De raske Børn bør lære, at et Epilepsianfald ikke er værre end Anfald eller Uheld af anden Slags, og at



Dr. med. Elli Trolle.

det ikke smitter. Saa lader de sig ikke længere genere af en lille Kammerat, der faar et Anfald, og dermed standser ogsaa andre Forældres Klager over, at deres Børn skal se disse Anfald.

— Det maa være svært hver Dag at se alle disse smaa syge Børn.

— Ja, men det er da ikke noget nu, imod hvad det var, da jeg begyndte. Naar der dengang kom et lille Barn ind med tuberkuløs Meningitis, stod vi magtesløse. Vi vidste, at Barnet ikke kunde leve. Og Epilepsi kan man altsaa oftest helbrede, som Regel ved Medikamenter, i enkelte Tilfælde ved Operation. Baade Læger og Patienter kommer eller skriver her til dette Hospital fra hele Verden for at faa de nyeste Behandlinger.

Haaber paa en

Special-Afdeling

— Kunde vi ikke gøre det samme Arbejde hjemme?

— Nej, man kan ikke finde frem til nogen Behandling af nogen Sygdom uden et videnskabeligt Forskerarbejde, og det er, som om vi hjemme drukner i det daglige Arbejde og ikke faar Tid til mere, og for Resten heller ikke har Penge til det. Vi er endnu ikke saa indstillet som Amerikanerne paa, at der maa være Penge til den videnskabelige Forskning, før vi kan skaffe Midlerne til at helbrede med.

— Og naar De saa er færdig her?

— Ja, saa haaber jeg at faa mit Visum udvidet, saa jeg kan besøge det berømte neurologiske Institut i Montreal. Jeg vilde ogsaa gerne se Ægteparret Gibbs paa Chicago-Skolen og studere i San Francisco. Vi haaber jo engang at faa oprettet en Epilepsi-Afdeling paa Rigshospitalet i Forbindelse med den neurologiske Afdeling og i Samarbejde med Filadelfia.

— Kan De være borte fra Deres Børn saa længe?

— Nej, dem kan jeg overhovedet ikke undvære. De er med herovre. Susanne og Ulla er 9 og 10 Aar, og de har gaaet i Skole her fra den første Dag og taler nu glimrende Engelsk og uden den Akcent, vi andre vist ikke bliver af med.

Saa vidt Dr. Elli Trolle. Mødre i Danmark og Kvinder i det hele taget kan

— større Sikkerhed skal skabes

Flyvepersonel skal i videst muligt Omfang trækkes bort fra Administrationen og erstattes af civile — Der tilkaldes 80 udenlandske Flyveeksperter *Bubl. Tidende 25-4-54.*

Til Støtte for General Førslev ansættes en udenlandsk Kommitteret, der er i Besiddelse af Autoritet og Indsigt — Oberst Birksted trækker sin Afskedsbegæring tilbage og bliver Forsvarsministerens Raadgiver

Der skal finde en Reorganisering af Luftvaabnet Sted, saa ledes at der skabes en saa høj Flyvesikkerhed som muligt.

Dette er i Korthed Resultatet, man er kommet til efter den Undersøgelse, der paa Foranledning af Forsvarsminister Rasmus Hansen er blevet foretaget bl. a. med Bistand af amerikanske Eksperter i Forbindelse med de mange Jet-Ulykker.

En udførlig Redegørelse for Undersøgelsen og dens Resultater og Følgerne heraf blev i Gaar Eftermiddags fremsat af Forsvarsministeren; efter at der i Fredags havde været ført indgaaende Forhandlinger med Formændene for de demokratiske Folkegrupper.

Personelt sker der først og fremmest det, at Oberst Kaj Birksted bliver Forsvarsministerens særlige Raadgiver, og at der til Flyvevaabnet knyttes en udenlandsk Kommitteret til Støtte for Flyvevaabnets Chef, General Førslev.

Nye Sikkerhedsregler indføres omgaaende

Og indtil Flyvesikkerheden er konsolideret i rimelig og mulig Udstrækning, som det hedder i Redegørelsen, indføres der omgaaende følgende:

- 1) En udenlandsk Ekspert vil indtil videre være til Stede som Raadgiver for Flyvevaabnet ved Øvelser, hvorved der foretages Skydning mod Jordmaal.
- 2) Formationsflyvning om Natten aflyses.
- 3) Landing af Flyvemaskiner fra Formationer vil kun ske enkeltvis.
- 4) Det vil ikke blive tilladt at foretage formationsvis Start med mere end 2 Flyvemaskiner ad Gangen.
- 5) Luftkampøvelser og Kunstflyvning skal foretages over en Højde paa ca. 4.000 m.

Endelige Bestemmelser

Desuden indføres indenfor Flyvevaabnet følgende endelige Bestemmelser:

- 1) Det skal være Hovedregel, at mindst 2 Flyvemaskiner skal være sammen under al Flyvning. Desuden skal ved Øvelser med maksimal Fart en erfaren Flyver ledsage en mindre erfaren Flyver de første Gange.
- 2) Skærpelse af Reglerne for Piloters Tilvænning til Flyvemaskintyper, som de ikke hidtil eller igennem længere Tid har fløjet med.
- 3) Der indføres skærpede Regler for Piloters Genoptagelse af Flyvning, hvis de i nogen Tid ikke har haft Lejlighed til at træne regelmæssigt.

Større Antal udenlandske Eksperter tilkaldes

Det er ved Undersøgelsen blevet klarlagt, at Flyvevaabnets nuværende Organisation, bl. a. paa Grund af Personelmangel, ikke har virket helt tilfredsstillende. Navnlig har der manglet erfarent Personel, hvorfor der i en Overgangsperiode vil blive tilkaldt et større Antal — 80 —

1) Luftvaabnet reorganiseres

Det er Meningen, at Birksted skal overgaa til et eller andet Flyvevaabnet i Europa for at sætte sig ind i den sidste Tids Erfaringer, og naar denne Opgave er løst, om et halvt eller et helt Aar, vil der blive truffet Bestemmelse om hans fremtidige Arbejde.

Inden Forsvarsministeren kom med Redegørelsen, fremsatte han nogle Bemærkninger, idet man saavel inden for Regeringen som inden for Partierne, man har forhandlet med, har ment, at det var rimeligt med nogle Bemærkninger ud over, hvad Redegørelsen indeholder, og hvis Hovedpunkter vi altsaa har nævnt.

I sine Bemærkninger beskæftigede Ministeren sig med den Uro, der gennem Maaneder har været omkring Flyvevaabnet, og han sagde bl. a.:

— En saadan Udvikling har sin Pris. Uroen har saaledes givet sig Udtryk i en faldende Kurve i Tilgangen af Piloter til det danske Flyvevaabnet.

Derfor har Tilrettelæggelsen af det Program for den Reorganisation, der vil finde Sted inden for Flyvevaabnet, ogsaa det Maal, at der i Fremtiden skabes Ro om Flyvevaabnet.

Ministeren henviste til, at Regeringen har drøftet Spørgsmaalene med Partierne, og at der fra Partiledernes Side er udtrykt Ønske om for Landets Skyld og for Flyvevaabnets

Skyld at samle alle gode Kræfter om at skabe Ro, mens Reorganiseringen finder Sted, og saa høj en Sikkerhedsgrad som vel muligt skabes.

Her understregede Ministeren, at det ikke er noget, som kan ske paa 14 Dage eller en Maaned. Det er et Arbejde, der maa strække sig over en længere Periode.

Der fortsattes saaledes:

— Hvis vi fortsat oplever Uro omkring Flyvevaabnet, ja, saa maa vi være forberedt paa, at saa maa Prisen betales, saa vil den faldende Kurve for nødvendigt Personel sikkert fortsætte saa langt ned, at Danmark — i Modsætning til andre Lande — ikke har det Personel til sit Flyvevaabnet, som er nødvendigt.

Jeg har altsaa paa Optrøding villet gøre disse Bemærkninger, for at man kan være fuldstændig klar over, hvilke Omkostninger, der maa tilredes, hvis der ikke kommer Ro.

Derfor har jeg ogsaa søgt at undgaa en dramatisk Afslutning paa Undersøgelsen, og mine Bemærkninger skal ikke tages som en Kritik eller Stillingtagen til, hvad der har fundet Sted. Bemærkningerne tager Sigte paa Fremtiden.

Praktisk talt alle har udført et paaskønnelsesværdigt Arbejde

Selve Redegørelsen fylder fire maskinskrivne Ark, og der indledes med en Henvisning til, at al Uddannelse af saavel Flyvere som Flyveteknikere var indstillet i Besættelsesarene, hvor der fandt en særlig stor Udvikling Sted for Flyvningens Vedkommende.

Det danske Flyvevaabens Opbygning efter den 2. Verdenskrig har derfor maattet foregaa fra Grunden af og har stillet meget store Krav til alle inden for Flyvevaabnet. Det vil ikke være rimeligt, hvis Ledelsen af Flyvevaabnet eller de, der har været beskæftiget inden for det danske Flyvevaabnet siden Befrielsen i 1945, blev lastet for de Vanskeligheder, der er opstaaet ved, at der i hurtigt Tempo har maattet skabes et helt nyt Flyvevaabnet.

Der er i Flyvevaabnet af praktisk talt alle præsteret et Arbejde, som fortjener Paaskønnelse. Det har ikke mindst været glædeligt at se den Dygtighed, Flyverne og de Teknikere, som har assisteret dem, har lagt for Dagen baade herhjemme og under deres Uddannelse i Udlandet.

Ulykkerne

Videre hedder det:

— Desværre har der under Opbygningen af Flyvevaabnet været en Række Havarier, hvoraf en betydelig Del har medført Tab af Menneskeliv. Disse Havarier har ganske naturligt rystet Offentligheden. Det bør imidlertid i denne Forbindelse ikke overses, at Militærflyvning med Maskiner med meget stor Hastighed og stor Manøvreevne, og som forudsætter en høj Grad af Organisation, Agtpaaagivenhed og teknisk Kunnen, ogsaa i andre Lande har ført til en Række Havarier og Tab af Menneskeliv.

Videre redegøres der for Undersøgelsens Igangsættelse og Henvendelsen til Amerikanerne om sagkyndig Bistand. Seks særlig sagkyndige Officerer fra de amerikanske Flyvestyrker i Europa foretog fra 18. til 24. Februar en Undersøgelse af Forholdene. De amerikanske Eksperter har meddelt Forsvarsministeriet Undersøgelsens Resultat i en omfattende og fortrolig Rapport. Rapporten er afgivet

til Ministeriet ud fra den Forudsætning, at den bliver brugt som vejledende Materiale for Ministeriet og for Flyvevaabnet, men ikke som Rapport til Offentliggørelse. Efter at Rapporten var modtaget, har Oberst i Flyvevaabnet K. R. Ramberg været til Raadighed for Forsvarsministeriet og har sammen med Ministeriets Embedsmænd og i Samarbejde med Flyvevaabnets Ledelse og Forsvarschefen gennemgaaet og bearbejdet Rapporten, dens Anvisninger og Konklusioner. Det er herunder blevet klart, at Flyvevaabnets nuværende Organisation, bl. a. paa Grund af Personelmangel, ikke har virket helt tilfredsstillende, og at en Række Ændringer, der har Mulighed for at øge Flyvesikkerheden, vil være paakrævet.

Manglen paa Personel

De amerikanske Eksperter har navnlig fremhævet den eksisterende Mangel paa erfarent Personel i Flyvevaabnet, og det er af saavel Forsvarsministeriet som Sagkundskab, der har bistaaet Ministeriet, fundet nødvendigt at bøde paa denne Mangel derved, at Flyvevaabnets Personel i en Overgangsperiode bliver bistaaet af et større Antal udenlandske Eksperter, end der hidtil har været til Raadighed. Det flyveuddannede Personel vil i det Omfang, som det lader sig gøre, blive afløst for administrativt Arbejde.

Flyvepladserne m. m. i Orden

Med Hensyn til Flyvepladserne og Anlæggene paa disse, saaledes Startbaner, Radio og Landingsradarstationer, har de amerikanske Eksperter udtalt, at Flyvepladsernes Indretning og Anlæg i enhver Forstand er fortrinlige og over den Standard, der som Gennemsnit gør sig gældende for NATO Flyvepladser. Om Hjælpetjenesterne, saasom den tekniske Tjeneste, Vejrtjeneste, Flyveledertjeneste o. l., udtrykkes der for Størstedelen stærk Anerkendelse af tilfredsstillende Forhold, selv om enkelte Mangler og Fejl paapeges.

De første Sikkerhedsforanstaltninger

Der mindes om, at det var efter den første Gennemgang af Amerikanernes Rapport, at man indførte visse Sikkerhedsforanstaltninger, og nu kommer altsaa de i Artiklens Indledning nævnte, indtil man faar skabt større Flyvesikkerhed, bl. a. — ogsaa som tidligere nævnt — gennem Fremskaffelse af større Personel og flere udenlandske Eksperter.

Ingen Spiritus

I Forbindelse med en Omtale af de nye Sikkerhedsforanstaltninger kommer man i Redegørelsen ind paa de to Jetulykker, der indtraf umiddelbart efter Paaske, den ene ved Nymindesgab og den anden paa Gjøl. Det hedder, at de, efter alt foreliggende, var hændelige og forbundet med Omstændigheder, som lejlighedsvis forekommer i ethvert Flyvevaabnet.



Oberst Kaj Birksted.

Birksted har akcepteret, at han er udpeget til at være Ministerens særlige Raadgiver med direkte Rapport til Ministeren.

I Redegørelsen kommenteredes i øvrigt Birksteds Situation saaledes med Henvisning til hans Begæring om Afsked:

— Forsvarsministeren har ikke ment, at Oberst Birksteds Afskedsbegæring burde tiltrædes, saa længe Undersøgelsen stod paa, og har nu henstillet til Oberst Birksted at trække Afskedsbegæringen tilbage. Oberst Birksted har derefter tilbagekaldt sin Afskedsbegæring.

Partiernes Tilslutning til Birksted

Efter at Rasmus Hansen havde givet den opsigtsvækkende Meddelelse om, at Birksted er udpeget til at være hans særlige Raadgiver, fejdede han til, at Henstillingen til Birksted om at trække Afskedsbegæringen tilbage havde Støtte fra samtlige de Partiformænd, Regeringen havde forhandlet med.

Fortsættes paa Side 2.

(I

og bliver Forsvarsministerens Raadgiver

Der skal finde en Reorganisering af Luftvaabnet Sted, saa ledes at der skabes en saa høj Flyvesikkerhed som muligt.

Dette er i Korthed Resultatet, man er kommet til efter den Undersøgelse, der paa Foranledning af Forsvarsminister Rasmus Hansen er blevet foretaget bl. a. med Bistand af amerikanske Ekspertter i Forbindelse med de mange Jet-Ulykker.

En udførlig Redegørelse for Undersøgelsen og dens Resultater og Følgerne heraf blev i Gaar Eftermiddags fremsat af Forsvarsministeren; efter at der i Fredags havde været ført indgaaende Forhandlinger med Formændene for de demokratiske Folketingsgrupper.

Personelt sker der først og fremmest det, at Oberst Kaj Birksted bliver Forsvarsministerens særlige Raadgiver, og at der til Flyvevaabnet knyttes en udenlandsk Kommitteret til Støtte for Flyvevaabnets Chef, General Førslev.

Nye Sikkerhedsregler indføres omgaaende

Og indtil Flyvesikkerheden er konsolideret i rimelig og mulig Udstrækning, som det hedder i Redegørelsen, indføres der omgaaende visse særlige Sikkerhedsforanstaltninger. Midlertidige Foranstaltninger er følgende:

- 1) En udenlandsk Ekspert vil indtil videre være til Stede som Raadgiver for Flyvevaabnet ved Øvelser, hvorved der foretages Skydning mod Jordmaal.
- 2) Formationsflyvning om Natten aflyses.
- 3) Landing af Flyvemaskiner fra Formationer vil kun ske enkeltvis.
- 4) Det vil ikke blive tilladt at foretage formationsvis Start med mere end 2 Flyvemaskiner ad Gangen.
- 5) Luftkampøvelser og Kunstflyvning skal foretages over en Højde paa ca. 4.000 m.

Endelige Bestemmelser

Desuden indføres indenfor Flyvevaabnet følgende endelige Bestemmelser:

- 1) Det skal være Hovedregel, at mindst 2 Flyvemaskiner skal være sammen under al Flyvning. Desuden skal ved Øvelser med maksimal Fart en erfaren Flyver ledsage en mindre erfaren Flyver de første Gange.
- 2) Skærpe af Reglerne for Piloters Tilvæning til Flyvemaskintyper, som de ikke hidtil eller igennem længere Tid har fløjet med.
- 3) Der indføres skærpede Regler for Piloters Genoptagelse af Flyvning, hvis de i nogen Tid ikke har haft Lejlighed til at træne regelmæssigt.

Større Antal udenlandske Ekspertter tilkaldes

Det er ved Undersøgelsen blevet klarlagt, at Flyvevaabnets nuværende Organisation, bl. a. paa Grund af Personelmangel, ikke har virket helt tilfredsstillende. Navnlig har der manglet erfarent Personel, hvorfor der i en Overgangsperiode vil blive tilkaldt et større Antal — 80 — udenlandske Ekspertter. Der er i Forvejen 40. Endvidere vil det flyveuddannede Personel, som gør administrativt Arbejde, i saa vid Udstrækning som muligt blive erstattet med civile Personer.

Udenlandsk Ekspert med Autoritet og Indsigt som Kommitteret

Til Støtte for Flyverchefen vil der, som nævnt, under den kommende Reorganisation som Kommitteret for en kortere Tid blive ansat en udenlandsk Ekspert, »hvis Autoritet og Indsigt«, som det hedder i Redegørelsen, »er ubestridelig«. Endnu er der ikke rettet Henvendelse til nogen Person, men man forstod i Gaar paa Forsvarsministeren, at man tænker paa en fremtrædende engelsk Flyveekspert. Vort Luftvaabnet er da ogsaa opbygget som det engelske.

Paa en Forespørgsel om, hvilke Beføjelser den nye Kommitterede faar, svarede Ministeren:

— Nu skal vi først have ham, og saa maa vi forhandle om hans Beføjelser. Det sikre er, at Førslev vedbliver at være Flyverchef, og det er da ogsaa i Forstaelse med ham, vi vil udpege en Kommitteret.

Oberst Birksted bliver Ministerens særlige Raadgiver

I Spænding har man forventet, hvorledes Fremtiden vil tegne sig for Oberst Birksted. Ved Undersøgelsens Begyndelse forelaa der som bekendt en Anmodning fra ham om Afsked.

I Gaar kunde Forsvarsministeren saa give den Oplysning, at



Oberst Kaj Birksted.

Birksted har akcepteret, at han er udpeget til at være Ministerens særlige Raadgiver med direkte Rapport til Ministeren.

I Redegørelsen kommenteredes i øvrigt Birksteds Situation saaledes med Hensyn til hans Begæring om Afsked:

— Forsvarsministeren har ikke ment, at Oberst Birksteds Afskedsbegæring burde tiltrædes, saa længe Undersøgelsen stod paa, og har nu henstillet til Oberst Birksted at trække Afskedsbegæringen tilbage. Oberst Birksted har derefter tilbagekaldt sin Afskedsbegæring.

Partiernes Tilslutning til Birksted

Efter at Rasmus Hansen havde givet den opsigtsvækkende Meddelelse om, at Birksted er udpeget til at være hans særlige Raadgiver, føjede han til, at Henstillingen til Birksted om at trække Afskedsbegæringen tilbage havde Støtte fra samtlige de Partiformænd, Regeringen havde forhandlet med.

Fortsættes paa Side 2.

Flyvevaabnet, og man sagde, at det var en saadan Udvikling har sin Pris. Uroen har saaledes givet sig Udtryk i en faldende Kurve i Tilgangen af Piloter til det danske Flyvevaabnet.

Derfor har Tilrettelæggelsen af det Program for den Reorganisation, der vil finde Sted inden for Flyvevaabnet, ogsaa det Maal, at der i Fremtiden skabes Ro om Flyvevaabnet.

Ministerens henviste til, at Regeringen har drøftet Spørgsmaalene med Partiernes, og at der fra Partiledernes Side er udtrykt Ønske om for Landets Skyld og for Flyvevaabnets

langt nye og bedre Udsætning til andre Lande — ikke har det Personel til sit Flyvevaabnet, som er nødvendigt.

Jeg har altsaa paa Opfordring villet gøre disse Bemærkninger, for at man kan være fuldstændig klar over, hvilke Omkostninger, der maa udredes, hvis der ikke kommer Ro.

Derfor har jeg ogsaa søgt at undgaa en dramatisk Afslutning paa Undersøgelsen, og mine Bemærkninger skal ikke tages som en Kritik eller Stillingtagen til, hvad der har fundet Sted. Bemærkningerne tager Sigte paa Fremtiden.

Praktisk talt alle har udført et paaskønnelsesværdigt Arbejde

Selve Redegørelsen fylder fire mandskrevne Ark, og der indledes med en Henviisning til, at al Uddannelse af saavel Flyvere som Flyveteknikere var indstillet i Besættelsesaaene, hvor der fandt en særlig stor Udvikling Sted for Flyvningens Vedkommende.

Det danske Flyvevaabens Opbygning efter den 2. Verdenskrig har derfor maattet foregaa fra Grunden af og har stillet meget store Krav til alle inden for Flyvevaabnet. Det vil ikke være rimeligt, hvis Ledelsen af Flyvevaabnet eller de, der har været beskæftiget inden for det danske Flyvevaabnet siden Befrielsen i 1945, blev lastet for de Vanskeligheder, der er opstaaet ved, at der i hurtigt Tempo har maattet skabes et helt nyt Flyvevaabnet.

Der er i Flyvevaabnet af praktisk talt alle præsteret et Arbejde, som fortjener Paaskønnelse. Det har ikke mindst været glædeligt at se den Dygtighed, Flyverne og de Teknikere, som har assisteret dem, har lagt for Dagen baade herhjemme og under deres Uddannelse i Udlandet.

Ulykkerne

Videre hedder det:

— Desværre har der under Opbygningen af Flyvevaabnet været en Række Havarier, hvoraf en betydelig Del har medført Tab af Menneskeliv. Disse Havarier har ganske naturligt rystet Offentligheden. Det bør imidlertid i denne Forbindelse ikke overses, at Militærflyvning med Maskiner med meget stor Hastighed og stor Manøvreevne, og som forudsætter en høj Grad af Organisation, Agtpaaagivenhed og teknisk Kunnen, ogsaa i andre Lande har ført til en Række Havarier og Tab af Menneskeliv.

Videre redegøres der for Undersøgelsens Igangsættelse og Henvendelsen til Amerikanerne om sagkyndig Bistand. Seks særlig sagkyndige Officerer fra de amerikanske Flyvestyrker i Europa foretog fra 18. til 24. Februar en Undersøgelse af Forholdene. De amerikanske Ekspertter har meddelt Forsvarsministeriet Undersøgelsens Resultat i en omfattende og fortrolig Rapport. Rapporten er afgivet til Ministeren.

De første Sikkerhedsforanstaltninger

Der mindes om, at det var efter en første Gennemgang af Amerikanernes Rapport, at man indførte visse Sikkerhedsforanstaltninger, og nu kommer altsaa de i Artiklens Indledning nævnte, indtil man faar skabt større Flyvesikkerhed, bl. a. — ogsaa som tidligere nævnt — gennem Fremskaffelse af større Personel og flere udenlandske Ekspertter.

Ingen Spiritus

I Forbindelse med en Omtale af de nye Sikkerhedsforanstaltninger kommer man i Redegørelsen ind paa de to Jetulykker, der indtraf umiddelbart efter Paaske, den ene ved Nymindesgab og den anden paa Gjøl. Det hedder, at de, efter alt foreliggende, var hændelige og forbundet med Omstændigheder, som lejlighedsvis forekommer i ethvert Flyvevaabnet.

Et Rygte om, at Ulykken ved Nymindesgab kunde skyldes, at Piloten var indisponeret paa Grund af overdreven Nydelse af Spiritus Aftenen i Forvejen, »er uden Forbindelse med de foreliggende Kendsgerninger«.

Betænkelighed hos Flyvevaabnets Ledelse

Der gøres endelig i Redegørelsen opmærksom paa, at Skridtet med Indførelse af nye Sikkerhedsregler ikke er taget uden en vis Betænkelighed hos Flyvevaabnets Ledelse, da det er givet, at det gaar ud over den militære Træning.

Hertil føjede Ministeren i Gaar, at man naturligvis maatte foretrække en langsommere Uddannelse, indtil Sikkerhedsgraden er større end i Dag, og saa beholde saavel Piloter som Materiel.

Sluttelig blev Ministeren spurgt, hvorledes det ligger med Ansvar for de Ulykker, der har været. Herpaa svarede han, at der i betydelig Grad er Tale om Pilotfejl.

— Jeg har tidligere nævnt, at ogsaa andre Lande har haft katastrofale Havarier, og vi har naturligvis indhentet statistisk Materiale for at sammenligne med vore egne Forhold, men det er aabenbart, at Materialet er udarbejdet ud fra saa forskellige Forudsætninger, at man ikke er i Stand til at drage virkelige Sammenligninger.

Nu vil vi imidlertid gøre, hvad vi kan for at øge Sikkerheden og Roen omkring vort Luftvaabnet, men man maa ikke fore-

vet til Ministeriet ud fra den Forudsætning, at den bliver brugt som vejledende Materiale for Ministeriet og for Flyvevaabnet, men ikke som Rapport til Offentliggørelse. Efter at Rapporten var modtaget, har Oberst i Flyvevaabnet K. R. Ramberg været til Raadighed for Forsvarsministeriet og har sammen med Ministeriets Embedsmænd og i Samarbejde med Flyvevaabnets Ledelse og Forsvarschefen gennemgaaet og bearbejdet Rapporten, dens Anvisninger og Konklusioner. Det er herunder blevet klart, at Flyvevaabnets nuværende Organisation, bl. a. paa Grund af Personelmangel, ikke har virket helt tilfredsstillende, og at en Række Ændringer, der har Mulighed for at øge Flyvesikkerheden, vil være paakrævet.

Manglen paa Personel

De amerikanske Ekspertter har navnlig fremhævet den eksisterende Mangel paa erfarent Personel i Flyvevaabnet, og det er af saavel Forsvarsministeriet som Sagkundskab, der har bistaaet Ministeriet, fundet nødvendigt at bøde paa denne Mangel derved, at Flyvevaabnets Personel i en Overgangsperiode bliver bistaaet af et større Antal udenlandske Ekspertter, end der hidtil har været til Raadighed. Det flyveuddannede Personel vil i det Omfang, som det lader sig gøre, blive aflastet for administrativt Arbejde.

Flyvepladserne m. m. i Orden

Med Hensyn til Flyvepladserne og Anlæggene paa disse, saaledes Startbaner, Radio og Landingsradarstationer, har de amerikanske Ekspertter udtalt, at Flyvepladsernes Indretning og Anlæg i enhver Forstand er fortrinlige og over den Standard, der som Gennemsnit gør sig gældende for NATO Flyvepladser. Om Hjælpetjenesterne, saasom den tekniske Tjeneste, Vejrtjeneste, Flyveledertjeneste o. l., udtrykkes der for Storstedelen stærk Anerkendelse af tilfredsstillende Forhold, selv om enkelte Mangler og Fejl paaeges.

gøgle Befolkningen, at det er ensbetydende med, at der intet kan ske. Selv en veltrænet Pilot kan under Flyvning miste Bevidstheden — og varer det for længe, inden den kommer tilbage, vil Ulykken ske. *new.*

26-4-54

Jet-Eftersøgningen

Fra Aarhus meddeltes i Gaar, at Bjærgningsskibet »Avance« forges har eftersøgt Vraget af den »Shooting Star« Jet-Jager, som styrtede i Kattegat den 12. Marts. En af de omkomne Flyvere blev fundet for nylig, men trods systematisk Søgning har det kun været muligt yderligere at finde faa og smaa Vragdele. Flyve-maskinen synes eksploderet og Sprængstykkeerne spredt over stort Omraade.

Katastrofal Nedgang i Tilgangen af Jet-Piloter til Flyve-Vaabnet

27/4-54

I Gaar sluttede Ansøgningsfristen for Juli-Holderet, og der havde kun meldt sig en Fjerdedel af det normale Antal Ansøgere til en Flyveofficers-Karriere

Flyveskolens Chef, Oberst Poulsen: Mellem de unge Flyvere er kun to, der har taget deres Afsked efter Pres fra Hjemmene; nu maa vi afvente Virkningerne af Roen omkring Flyvevaabnet...

I Gaar sluttede Ansøgningsfristen til Flyvevaabnets nye Kursus for vordende Jet-Piloter. Ansøgernes Tal var chokerende ringe. Det er ikke tilladt at nævne eksakte Tal, men det oplyses, at der kun har meldt sig en Fjerdedel af, hvad man plejer at have til Prøver ved Optagelserne. Det nye Hold skal begynde Træningen den 5. Juli.

— Det er rigtigt, sagde Chefen for Flyveskolen, Oberst T. A. Poulsen, i Gaar til »Berlingske Tidende«, at Tilgangen har svigtet alvorligt, men man maatte vente det efter de sidste Maaneders Udvikling.

— Har De mærket svigtende Tilgang før?

— Ikke saa udpræget som nu.

— Er der Frafald blandt de unge Flyvere efter Udviklingen?

— Nej, det er mit Indtryk efter Samtaler med mange af de unge, at de tager Forholdene med Fornuft og Forstandighed. Der er kun i to Tilfælde unge, som har forladt Flyvevaabnet efter Pres fra Forældrene.

Under ingen Omstændigheder gaar vi paa Akkord

— Hvad nu med Juli-Holderet, det kan da umuligt etableres, hvis der ikke slækkes paa Kravene?

Oberst Poulsen svarer med stærk Understregning:

— Under ingen Omstændigheder vil vi gaa med til at slække paa Kravene hos de vordende Flyvere, hverken de fysiske eller de psykiske, absolut ikke. Det vil ikke ske med min gode Vilje. Vi maa opretholde den Standard, som vi har indstillet os paa, og saa i øvrigt tage Situationen som Forholdene har skabt den. Vi har ikke

andet at gøre end at vente til bedre Tider — vi maa afvente Virkningerne af Roen omkring Flyvevaabnet, som vi nu haaber paa.

— Vil Flyvevaabnet prøve paa at bygge Forstaaelse op hos den Ungdom, man appellerer til?

— Mon ikke det vil være vanskeligt i Øjeblikket. Nej, Ungdommen maa nu komme af sig selv, vi kan ikke gøre andet. Er der saa meget at sige til, hvis en Fader efter de sidste Maaneders Pressekampagne har sagt til den Søn, der overvejer at blive Flyveofficer: — Ja, min Dreng, Flyveulykkerne er maaske vanskelige at undgaa, men naar man nu ogsaa taler om Uro i Flyvevaabnets Ledelse, ja, saa synes jeg du skal overveje en Gang endnu.

Vi maa haabe, at der nu kan etableres Ro og skabes den Tillid, som igen kan give jævn Tilgang til Flyveskolen, andet kan jeg ikke se, vi kan arbejde paa i Øjeblikket. pw.

Fløj Jet-Jager Mistbænkene i Stykker?

NÆSTVED, MANDAG. RB.

Politiet i Stege har faaet til Opgave at undersøge, om et Jetfly under Lavflyvning over Øen har forvoldt Skader. Der er indgaaet Anmeldelse fra en Mand om, at hans Mistbænke blev knust, lige efter at en Jetjager i lav Højde var passeret over hans Have, og der var ingen Mennesker i Nærheden af Mistbænkene.

Frømanden Jan Uhre i Kattegat

Frømanden, Ingeniør Jan Uhre og hans Medarbejdere har nu paa Flyvevaabnets Foranledning paabegyndt en Eftersøgning af et afmærket Omraade i Kattegat efter den Meteor-Jager, der forsvandt den 1. Marts. Det var en af Danmarks fineste Jetpiloter, Kaptajn Hans O. C. K. Tonnesen, der førte Meteor-Maskinen, og som Passager havde han Overfenrik Max Petersen. De var paa Vej til Aalborg og sidst hørt over Radioen i 7 km Højde i Nærheden af Slangerup. Man formodede, at Maskinen var styrtet i Havet 10 Kilometer ude, men efter at Oliepletten, der blev fundet paa Stedet, har været undersøgt, har Havari-kommissionen opgivet Teorien om, at Maskinen skulde ligge paa 19—23 Meter Vand. Man hævder til den Anskuelse, at Nedstyrtningen er sket Øst for Klint et Stykke ude i Havet paa 8—10 Meter Vand, og paa det Omraade afsøger Frømandene nu Kattegats Bund fra en Kutter, paa samme Maade som de afsøgte Storebølt i Fjor, indtil de faaet Vraget af den forulykkede Meteorjager der. Foreløbig har Jan Uhre ingen Spor, men Undersøgelserne fortsættes. Af »Shooting Star«-Jageren, som forsvandt d. 17. Marts over Aarhusbugten, med Flyverløjtnanterne O. Mouritzen og O. H. J. Simonsen, har man nu saa mange Vragdele, at man vil prøve paa at lægge Maskinen sammen som en Mosaik og forsøge paa af Bruddenes Karakter at beregne sig frem til, hvad der kan være sket. pw.

27-4-54

To koldblodige danske Jet-Kadetter

Kolliderer under Formationsflyvning i 6000 Meters Højde over Texas, men klarer Situationen

»The Laredo Times« i Byen Laredo i Texas bringer følgende Skildring af to koldblodige danske Jet-Kadeters Reaktion under et Sammenstød i Luftens 6 Kilometer over Texas. Kadetterne, som er Medlemmer af Klasse 54-I faar deres Sølvvinger den 26. Maj.

Under en Formationsflyvning den 15. April skete deres Kollision, og det hedder herom i »The Laredo Times«: To Laredo Air Force Base Kadetter bragte i Dag deres T. 33 »Shooting Star« Jagere sikkert tilbage til Lufthavnen efter at være stødt sammen i 6.000 Meters Højde Kl. 11,28 i Formiddag.

Kadetterne var i en Formation af fire Maskiner, som skulde flyve »Neglekants-Formation«. Under Manøvrer med Opbremsning skete Ulykken. Den danske Kadet Bent Johannesen kom til at berøre Maskinen, der blev fløjet af Palle Elmquist Bentsen. Den venstre Vingespidsstank paa Johannesens Maskine blev delvis revet af, da den ramte Stabilisatoren paa Bentsens Maskine. Bentsen vendte straks tilbage til Lufthavnen og landede sikkert. Johannesen fløj, trods den beskadigede Vingetank, rundt over Omraadet, indtil han havde brugt saa meget Brændsel, at Risikoen for Brand under Landingen var nedsat. Johannesen landede sin havarerede Maskine perfekt. pw.

27-4-54

26-4-54

Forskydninger i Flyvevaabnet

Chefen for Flyvevaabnet, General-løjtnant C. C. Førslev, fløj i Gaar til Paris sammen med Oberst Ramberg, der har været til Raadighed for Forsvarsministeren, mens Undersøgelserne omkring Flyvevaabnet har staaet paa. Oberst Ramberg har nu afsluttet denne Opgave, og det bliver Oberst Kaj Birksted, der nu overtager Posten som Luftmilitær Raadgiver for Ministeren.

Forsvarsministeren lægger ikke Skjul paa, at de forestaaende Ændringer i Flyvevaabnet vil medføre betydelige Personel-Forskydninger. Forhandlingerne om Flyvevaabnets Reorganisation begynder straks; de første udenlandske Ekspertes er allerede ankommet, og de forskellige Omplaceringer og Tilrettelæggninger efter de nye Linier vil hurtigt kunne tage deres Begyndelse og dermed skabe den første Baggrund for det nye Sikkerhedssystem.

Det ventes ogsaa ret hurtigt meddelt, hvem der vælges som Kommitteret til Støtte for Flyvevaabnets Chef, General Førslev. Flyvevaabnets Opbygning hviler hovedsagelig paa Royal Air Force-Principper og -Metoder og det er derfor ikke usandsynligt, at det bliver en højstaaende britisk Flyverofficer, der knyttes til det danske Flyvevaabens øverste Ledelse.

Det danske Flyvevaabnet har i længere Tid ikke haft Posten som Stabschef besat paa anden Maade end ved Konstitution, en Stabschef kan ventes udnævnt meget snart. I det hele taget maa man regne med, at Udnævnelser og Forandringer som Følge af hele Reorganisationsplanen vil ske i hurtig Rækkefølge i den allernærmeste Fremtid. pw.

Birksted til Amerika

Oberst Kaj Birksted, der nu fungerer som Forsvarsminister Rasmus Hansens luftmilitære Raadgiver, vil om nogen Tid tage paa de Rejser, som Ministeren bebudede i sin Redegørelse, for at lære de nyeste Forhold at kende.

Oberst Birksted rejser blandt andet til Amerika for i en rum Tid at sætte sig ind i det amerikanske Flyvevaabnets Organisation og Operationsforhold. I Fjor var han paa en lignende Studietur gennem Royal Air Force's forskellige Funktioner. pw.

28-4-54

I over en Time var fremmede Flyvemaskiner over København

Forsvarsminister Rasmus Hansen bebuder skærpede Forholdsregler efter en Konference med Flyvevaabnets Ledelse

Lufthavnen i Kastrup blev i Gaar Nat mørklagt, da man fandt ud af, at det ikke var Maskiner, der søgte Landingsmuligheder

Ukendte fremmede Flyvemaskiner, hvis Nationalitet efter de seneste Undersøgelser formodes at være russisk, cirkledede i Gaar Nat i mere end en Time fortrinsvis over Københavns Luftomraade. Flyvningerne var ikke anmeldt, og det drejer sig derfor om en Krænkelser af det danske Luftomraade.

Chefen for Flyveledelsen i Danmark, Luftfartsinspektør, Kaptajn Sv. Aa. Dalbro, udarbejdede i Gaar sammen med sine Medarbejdere, der fra Flyvekontroltaarnet i Kastrup havde fulgt de fremmede Maskiners Færd, en Rapport, som allerede i Gaar Eftermiddags tilsendtes Flyveledelsens Ministerium, som er Trafikministeriet, samtidig med, at Flyverkommandoen i Vedbæk modtog et Eksemplar af Rapporten.

Hvad der skete er, efter at Nat-

tens Mosaik er blevet samlet, følgende: Kl. 23,23 meddelte Flyveledelsen i Malmø Lufthavn Bultofta over den direkte Telefonledning til Kastrup, at to fire Motorers oplyste Maskiner af ukendt Nationalitet cirkledede over Malmø og Øresund, og at de øjensynlig var paa Vej mod Kastrup. Flyvehøjden blev opgivet til ca. 2000 Meter, og Hastigheden anslaaet til den normale for Transport- eller Passagermaskiner, 3-400 Kilometer i Timen.

Kastrup troede, det var Maskiner, der søgte Nødhavn

I første Omgang troede Flyveledelsen i Kastrup, at det drejede sig om Maskiner, der søgte Nødhavn, var kommet ud af Kurs eller havde faaet Radiosammenbrud. De to Maskiner laa et Stykke efter hinanden, og da de nærmede sig Kastrup gik de ned i ca. 1200 Meters Højde. De var fuldt belyst med Styrbords- og Bagbords-Lanternerne og en ualmindelig kraftig Agterlanterne.

Man aabnede Radiofrekvenserne til Maskinerne, men kaldte dem ikke, fordi der trods alt var noget mystisk ved det hele. Maskinerne forblev tavse, mens de cirkledede over Københavns oplyste Lufthavn, hvor ogsaa SAS-Hangarerne laa badet i Lys.

De vagthavende i Kontroltaarnet tilkaldte Luftfartsinspektør Dalbro, der beordrede Lufthavnen mørklagt efter en Samtale med Malmø Flyveledelse, som nu kunde fortælle, at flere Maskiner fulgte efter. Derefter var man klar over, at det ikke var en legitim Flyvning. Det kunde have været amerikanske Maskiner paa

Træningstur eller britiske Bombemaskiner paa Øvelser, men Rapporterne fra Sverige ændrede Opfattelser. Man fik Oplysninger om, at Maskinerne kom fra Østersøen over Gotland og Øse, tværs over Skaane mod København.

Luftfartsinspektør Dalbro underrettede Flyverkommandoen i Vedbæk og sendte direkte Meddelelser til de vagthavende paa Flyvestationer i Aalborg, Værløse, Karup og Skrydstrup. Desuden det britiske Hovedkvarter i Bad Eisen og det amerikanske Flyvevaabens Informationscenter i Frankfurt. Derefter var der ikke andet at gøre end at afvente Udviklingen.

I over en Time var Maskinerne over København, og derefter forsvandt de i Retning mod Aunø, Skelstrup og videre efter Beretningerne ned over Sønderjylland. Man kunde give RAF-Hovedkvarteret i Bad Eisen Rapport om, at Maskinerne havde Kurs mod denne Del af Tyskland.

Hvorfor gik Nat-Jagerne ikke paa Vingerne?

Flyverkommandoen gav kort efter de første Rapporter Ordre til at have nogle Natjagere af Typen Meteor M 11 parat til at gaa paa Vingerne. Men de danske Natjagere blev aldrig sendt op. De havde haft en Time til Operationer.

Deres Hastighed er næsten det dobbelte af de Maskiners, der i Gaar Nat viste sig over Danmark. De sagkyndige har fastslaaet, at det drejede sig om propeldrevne Maskiner, sandsynligvis med Stempelmotorer, men maaske ogsaa med jetpropeldrevne Turbinemotorer. Om der var fire eller mange flere Maskiner vides ikke med Sikkerhed. Det kan have været de samme Maskiner, der fløj frem og tilbage mellem Malmø og det københavnske Luftomraade, men der kan ogsaa have været et betydeligt større Antal. Hen ad Kl. 2 var det ikke muligt at se Maskinerne, hvis Lanterner nu ikke længere var i Brug. Flyve-

ledelsen siger, at det lød, som naar RAF-Maskiner under Krigen kom langs Øresund for at nedkaste Miner, en periodisk Brummen fra svære Maskiner, der ligesom kom i Bølger. Forsvarsminister Rasmus Hansen

fortalte i Gaar til »Berlingske Tidende«, at da han om Formiddagen endnu ikke havde faaet Rapport fra Flyverkommandoen om Nattens Hændelser, indkaldte han de ledende Officerer til Konference i Ministeriet, og derefter skal en detailleret Rapport uarbejdes til Ministeren.

— Hvilke Forholdsregler vil der blive truffet?

— Jeg kan ikke sige noget om, hvad de kommende Skærpsels vil gaa ud paa eller vil omfatte, men der træf-

Fortættes paa Side 2.

(1

1) Fremmede Flyvere

tes Dispositioner, saa snart jeg har det Materiale, der er nødvendigt.

Radar-Dækningen svigtede

Selv om det i Forsvarsministerens Instruks for nye Sikkerhedsbestemmelser, der blev offentliggjort i Søndags, hedder, at Formationsflyvning om Natten forbydes, vilde en saadan Begrænsning naturligvis ikke gælde en ekstraordinær Situation som en Krænkelser af det danske Luftomraade.

Hvorfor Flyvevaabnets Ledelse ikke sendte Natjagere op paa Rekognoscering for at fastslaa de fremmede Maskiners Nationalitet er derfor et af de Spørgsmaal, som Rapporterne i de kommende Dage vil give Svaret paa. En Natjager kan flyve fra Aalborg til København paa 16-17 Minutter.

Fra Flyvevaabnets Side henvises til den endnu mangelfulde Radar-dækning. Og det samme gælder i Københavns Lufthavn, hvor et Radar-Anlæg vilde have været i Stand til at fortælle, hvad Luftrummet indeholdt af Maskiner paa det Tidspunkt, da Overflyvningerne begyndte. En Radar-Station til Kastrup har der længe været forhandlet om, og fra amerikansk Side har man foreslaaet, at Marshall-Pengene paa Counterpart-Fonden bruges til dette Formaal.

DFDS' »Ficaria« møder czeckisk Maskine i Nordsøen

Overflyvningernes Omfang har været betydeligt større end først antaget. Fra DFDS Dampner »Ficaria«, der er paa Vej fra London til Esbjerg, rapporteres, at Skibet i Nordsøen 30 Sømil Syd for Pit Fyrskib, i nogen Tid har observeret en czeckoslovakisk Flyvemaskine kredsende over Skibet. Den bar Kendingsbogstaverne J925. Efter Besætningens Skøn drejede det sig om en Bombemaskine, men den forsøgte ikke at sætte sig i Forbindelse med den danske Dampner.

En Mængde Maskiner over Sverige

Sverige har haft ualmindelig mange Overflyvninger i Gaar Aftes og i Gaar Nat. Forsvarsstaben meddeler, siger vor Korrespondent i Stockholm, at de første fremmede Maskiner, Reaktionsjagere, blev set over Angel-

holm i Skaane allerede ved 21-Tiden. Kl. 21,30 kom en Jager i stor Højde over Gotland med nordøstlig Kurs. Mellem Kl. 23,23 og 0,55 kredsende to store oplyste Maskiner mellem Malmø og København. Kl. 0,30 fløj en ukendt Flyvemaskine med vestlig Kurs ind over det nordlige Skaane ved Kivik og sluttede sig til de to Maskiner over Øresund.

Kl. 0,55 forsvandt alle tre Maskiner i sydvestlig Retning. Kl. 1,00 kom yderligere een Flyvemaskine ind over det nordlige Skaanes Østkyst med vestlig Kurs. Den fløj over Skaane og udover svensk Territorium ved Malmø Kl. 1,10. Det lykkedes ikke fra svensk Side at fastslaa de fremmede Flyvemaskiners Nationalitet. Dagbladene i Sverige regner med, at det var russiske.

Som Aarsag til, at man ikke sendte Natjagere op for at fastslaa Maskinerne Nationalitet og afvise dem fra svensk Territorium, opgives her, telegraferer vor Stockholm-Korrespondent,

at Sveriges eneste Natjagerflotille, hvis Basis er Vesterås, ikke blev alarmeret. Den havde i nogle Dage været stationeret i Skaane, hvor store Flyvemanoevrer har været i Gang. Øvelsen sluttede i Mandags, og Tirsdag vendte Natjagerne tilbage til Vesterås.

Radarøje for hele Sjælland

I Forsvarsministeriet vil Overflyvningerne paa ny blive drøftet i Dag, naar Ministeren modtager de fuldstændige Rapporter fra Flyverkommandoen og Flyveledelsen. Det kan i øvrigt i denne Forbindelse oplyses, at der til Udbygning af Flyvevaabnets Sikkerhedstjeneste forestaar en Millionudvidelse paa Kommandocentralen i Vedbæk. Der skal indrettes en Kommandobunker og opføres et Radarcenter, hvorfra man kan kontrollere al Indflyvning over Sjælland. Arbejdet er efter Forlydende projekteret til 6,5 Mill. Kr.

Hele Verden ved alt om Kastrup

Naar Overflyvningerne i Gaar Nat samlede sig omkring Københavns civile Lufthavn i Kastrup, savner man faktisk Forklaring paa hvorfor, hvis det ikke har drejet sig om Maskiner, hvis Navigation har svigtet eller hvis Brændstof er sluppet op, saaledes som man fra Flyveledelsen anslog det i første Omgang. Alle Enkeltheder om Københavns Lufthavn er internationalt kendte. De offentliggøres i de internationale Lufthavnspublikationer, Oplysningerne omfatter alt fra Landingsudstyr, Belysningsteknik, Startbanernes Maal til Bygnings- og Værkstedspaceringer. Fremmede Maskiners gentagne Flyvninger hen over Kastrup i relativ lav Højde er derfor temmelig gaadefulde. pw.

Berl. Tidende
30-4-54

Hvorfor Nat-Jagerne ikke kom

2)

Jet-Jagerne

det danske Flyvevaaben har Baggrundsorganisationen i Orden, nemlig Mandskabet og Anlægsarbejderne, som er paakrævede til Udstyrets Installationer.

Der er meget, som hinker endnu i Danmarks Flyvevaabens indre Opbygning og Funktioner, men alle disse

Spørgsmaal er allerede taget op af Forsvarsminister Rasmus Hansen under den langvarige Gennemtrawling af Flyvevaabnets Forhold, og de vil yderligere blive uddybet med Overflyvningerne som Baggrund ved den forestaaende Drøftelse mellem Ministeren og Partiformændene i Folketinget.

Hvorfor Svenskerne heller ingen Ting gjorde

Vi har ikke sagt og heller ikke kunnet konstatere, at det var sovjetiske Flyvemaskiner, der Onsdag Aften fløj ind over svensk Omraade, udtaler Chefen for Forsvarsstaben, Generalmajor Akerman i Gaar til T.T. Intet, der skulde være typisk for sovjetiske Maskiner har vi kunnet fastslaa i dette Tilfælde. Paa den anden Side har vi heller ikke observeret noget, der siger, at det ikke kunde være sovjetiske Maskiner.

Naar der ikke fra svensk Side blev truffet Modforholdsregler, maa det ses paa Baggrund af de lokale Forhold ved Øresund.

Overflyvningen uden militær Interesse

Over den store Lufthavn Kastrup kredsedede fuldt oplyste Maskiner af en Type, der meget lignede Trafikmaskiner. Indflyvningsområdet til Kastrup strækker sig langt ud over Øresund, og ifølge de eksisterende Fredsbestemmelser kan en fremmed Maskine over Øresund uhindret flyve ind over ydre svensk Territorialfarvand. Derfor vakte en Overflyvning som den, der fandt Sted, i første Omgang ikke større Interesse militært set. Det viser sig nemlig ofte, at Maskiner, der skal lande i Kastrup, kommer ind over svensk Omraade. De Maskiner, det her drejer sig om, var ogsaa kun et kort Øjeblik inde over svensk Territorium.

Til at forhindre en saadan Indflyvning kræves Natjagere, men de er i Fredstid stationeret i Västerås. At sætte Natjagere ind fra Västerås i Onsdags vilde have været meningsløst. Man kunde have sat Jagere i Skaane ind, men vi har ikke i Fredstid et saadant Beredskab, at vi i den korte Tid, hvor det var aktuelt, kunde naa at sende en Maskine op. I Krigstid er Beredskabet derimod et andet. Da er Besætningerne rede til øjeblikkelig Aktion, og saa findes der Jagere andre Steder end i Västerås.

Maskinerne fulgt paa de svenske Radarskærme

Luftværnet i Malmø har ikke permanent Nattevagt i Fredstid, naar der ikke anvendes Projektører, skyldes det, at et moderne Luftværn har Radar i Stedet for. Luftbevogtningen har ligeledes Radar, og ved Hjælp af denne fulgtes de fremmede Flyvere ogsaa hele Tiden.

Generalen troede ikke, at det vilde lykkes at faa opklaret, hvilke Maskiner det drejede sig om. Der vilde ikke

blive truffet særlige Foranstaltninger i Anledning af Overflyvningen, hvis Begivenheden Onsdag Aften ikke gentog sig. Naar der ikke blev aabnet Ild mod Maskinerne, skyldtes det, at Svenskerne i Fredstid modsat andre Lande ikke griber ind mod saa oplyste Maskiner, slutter Stockholms-Telegrammet.

Rapporterne fra Overflyvningsnatten drøftes med Partiformændene 1-5-54

Flyve-Eksperterne lægger Ansvar paa Danmarks mangelfulde Radar-Udstyr

Forsvarsminister Rasmus Hansen, der i Gaar rejste til Jylland, har nu faaet den fuldstændige Rapport fra Overflyvningsnatten. Den er udarbejdet af Flyverkommadoen og af den indtil i Gaar fungerende Chef for Flyvevaabnet, Oberst E. C. T. Jensen. I Aftes vendte Flyvevaabnets Chef, Generaløjntant C. C. Førslev, og Oberst Ramberg tilbage fra Møderne hos SHAPE i Paris, og Flyvergeneralen fik straks en Redegørelse for Hændelserne og for den Kritik, som Flyvevaabnets Passivitet har fremkaldt.

I den kommende Uge vil Forsvarsminister Rasmus Hansen drøfte Forholdene med Partiformændene i Folketinget med Baggrund i de foreliggende Rapporter.

Alt klar til Modtagelse

Det viser sig, at der fra Kastrup var gjort klar til Modtagelse af Nat-Jagere fra Flyvestation Aalborg, mens Overflyvningerne fandt Sted. Flyvetropperne paa Flyvestation København var rykket ud paa Kastrups Sydside og laa hele Natten med deres Rifler og Maskinpistoler, det var deres eneste Udrustning. Der fandtes ikke paa Overflyvningsnatten Luftsikts i Københavns Lufthavn, hvis Sydside endnu en Tid er forbeholdt Flyvevaabnets Transport- og Redningseskadrille. Indtil Kl. 5 Morgen laa Flyvevaabnets Jordtropper i Alarm i Lufthavnen.

I Flyveledelsens Kontroltaarn i Kastrup befandt sig Repræsentanter for Flyvevaabnet, og man havde aftalt visuel Vejledning af Nat-Jagerne

fra Aalborg, det er de nyeste Meteor-Jagere af Typen Mark 11, de har to Mands Besætning og Radarudstyr.

DISSE MASKINER VAR I ALARMBEREDSKAB, OG DE VAR BEVÆBNEDE. Men de kom aldrig paa Vingerne, fordi den vagthavende i Flyverkommadoen i Vedbæk skønnede modsat.

Bagefter er ingen i Tvivl om, at en symbolsk Indsats vilde have været paa sin Plads, selv om mange Forhold talte derimod. Det væsentligste var, at Radaranlæggene i Danmark endnu ikke er saa uddykket, at man kan lede hurtige Natjagere mod fjendtlige Maal. Det har man i Øjeblikket ikke Udstyr til. Hvis Nat-Jagerne fra Aalborg var kommet mod København, skulde de over Radioen være dirigeret i de fremmede Maskiners Nærhed efter den Position, det var muligt at udregne fra Jorden, mens de belyste Maskiner cirklede over Kastrup og Øresund.

72 Minutter over Kastrup

Nat-Jagerne havde maaske saa haft Mulighed for at identificere de paagældende Maskiner og eventuelt tilkendegive, at de befandt sig paa dansk Luftomraade. Skydning kunde der ikke blive Tale om med mindre der forelaa en Angrebshandling fra de overflyvende. Saafernt der havde været Basis for en officiel dansk Protest, vilde Nat-Jagerne have haft Chance for at skaffe Materialet dertil, nu ved man end ikke hvem eller hvad Maskinerne var, kun at de har været her i 72 Minutter i vekslende Perioder.

Det Skøn, som foreligger fra den vagthavende i Flyverkommadoen den paagældende Nat, er udadtil det mørkeste Punkt i Flyvevaabnets Passivitet. Den saglige Henviisning til den manglende Radar og GCI-Dækning kan derimod ikke afvises. Flyvevaabnet har i Øjeblikket ikke tilstrækkelig Jordstøtte i Form af tidsvarende Elektroninstrumenter til at imødegaa Situationer af den Art og slet ikke til hensigtsmæssigt at dirigere sine hurtige Jagere frem mod de Maal, som Radarskærmene afsloerer.

Man har endnu ikke faaet den Radardækning, som i de sidste Aar har været fremhævet som et Fundament for hele Flyvevirksomheden, og som efter den store Operation »Heads up« blev karakteriseret som Achilles-Hælen i Luftforsvaret. Et perfekt Kontrol- og Varslingssystem er Flyvevaabnets Alfa og Omega i Dag.

De nye Retningslinier

De Overflyvninger, som skete Nat-ten til Torsdag, har nu foreløbig ført

Russisk Dementi

Det var ikke sovjetiske Maskiner, som overfløj

STOCKHOLM, FREDAG, RB—TT Under Henviisning til det meget, der har været skrevet om Overflyvningerne Natten mellem den 28. og 29. April, har den sovjetrussiske Ambassade i Stockholm i Dag meddelt det svenske Udenrigsministerium, at Ambassaden har faaet oplyst, at russiske Flyvemaskiner ikke kan have foretaget de omtalte Overflyvninger.

Nye Retningslinier for Luft-Alarmering

Det foreløbige Resultat af Forsvarsministerens Forhandlinger

Overflyvningerne sidste Nat har nu forårsaget en Række Ændringer i Reglerne for Alarmering inden for Flyvevaabnet.

Forsvarsminister Rasmus Hansen forhandlede i Aftes med den fungerende Chef for Flyvevaabnet, Oberst E. C. T. Jensen, og denne udtalte sent i Aftes over for Ritzaus Bureau om de Forholdsregler, der er blevet truffet: — Ved Overflyvningerne sidste Nat

har de vagthavende paa Flyvestationerne ikke fundet det paakrævet at alarmere deres foresatte. Under Forhandlingerne med Forsvarsministeren er der nu fastsat nye Retningslinier, hvorefter de vagthavende fritages for at skonne over en Situations Betydning. Skønnet lægges hos en højere Instans, og der er blevet givet Ordre til, at de vagthavende i paakommende Tilfælde skal meddele videre til overordnet Instans. Det bliver saa i første Omgang Stabschefen, der vil træffe Afgørelsen om en eventuel Alarmering.

til nye Retningslinier, som vil betyde, at man kan have bevæbnede Maskiner i Beredskab til Start med mindre end et Kvarter Varsel. Fremtidig skal den vagthavende i Flyverkommadoen underrette Stabschefen, som træffer Afgørelsen og bestemmer hvilke Foranstaltninger, der skal iværksættes. Det gælder ogsaa Brug af Vaabenmagt inden for dansk Territorium. Der kan gives Ordre til at aabne Ild fra Jagereskadrillerne for at bringe ukendte Flyvemaskiner til Landning.

Mangel paa danske Radar-Specialister

I det danske Flyvevaaben er der ikke blot Radarstationer, men ogsaa specialuddannet Mandskab, det skorter paa. Mange Danske er under Uddannelse til Betjening af disse maskiner i Lufthavens Øjne og Øren, men heller ikke denne Uddannelse har kunnet foregaa i det Tempo, som svarer til Flyvevaabnets eksplosive Vækst.

Naar Mandskabet er til Raadighed og de komplicerede Anlæg anskaffet, vil det danske Luftomraade være dækket i Overensstemmelse med de Krav, som den moderne, hurtige Luftaktion kræver det, men heller ikke for.

Amerikanerne skal levere de Radaranlæg, som skal erstatte de gamle og utidssvarende, Flyvevaabnet hidtil har anvendt, men det sker ikke, før

Fortsættes paa Side 2.

(2)

LUFTFORSVARETS SVIGTEN ^{1/5-54.}

OVERFLYVNINGERNE Natten til Torsdag har uundgaaeligt i Befolkningen rejst Spørgsmaalet om vort Luftforsvars Tilstand. Krænkelsen af Luftrummet over København og Sjælland kunde finde Sted, uden at Indflyvningen blev iagttaget eller varslet af de militære Vagtposter, og uden at Flyvevaabnet gjorde noget Forsøg paa at identificere de fremmede Maskiner, endstige tvinge dem til Landing. De nærmere Omstændigheder herved er Genstand for Myndighedernes Undersøgelse, og vi skal ikke foregribe Resultatet af denne ved noget Forsøg paa at placere Ansvar. Dette saa meget mindre, som den dybere liggende Aarsag aabenbart er denne, at vort Luftværn endnu, ni Aar efter Befrielsen, kun er i sin Vorden.

Det kan ikke undre, at Tildragelsen har skabt Ængstelse og Uro i Befolkningen. Uvilkaarligt har den manet Mindet om den 9. April frem i Sindene. Der hører ikke megen Fantasi til at udmale sig, at havde det Natten mellem Onsdag og Torsdag været Alvor, saaledes som Tilfældet var hin Aprildag for fjorten Aar siden, vilde Danmark igen være blevet Offer for en beskæmmende Overrumpling. Det har vist sig, at en Formation fjendtlige Flyvere uvarslet og uantastet kan komme ind over Landet, øde-

lægge vore Flyvepladser og i større eller mindre Grad lamslaa vort Forsvar, uden at dette overhovedet faar Tid til at sætte sig i Virksomhed. Vi ved ikke, hvad de fremmede Flyvere, hvor de saa end kom fra, fik ud af deres Rekognosceringer over København og Kastrup — det kan næppe have været noget for dem særlig værdifuldt — men de opnaaede med eet Slag at aabne det danske Folks Øjne for, at stod vi i Dag over for et Fredsbrud, vilde en ny 9. April blive vor Skæbne.

Offentligheden har ingen Mulighed for at bedømme, hvor der Natten til Torsdag blev svigtet, eventuelt hvem der svigtede. Heller ikke kan den usagkyndige have nogen Mening om, hvorfor det endnu efter de mange Aars Arbejde og de Ofre, der er ydet, ikke staar bedre til med vort Luftværn, dets Varsels- og Vagttjeneste saavel som dets Afværgeforanstaltninger. Men eet vil Befolkningen vente: at der nu for Alvor sættes ind paa at faa Orden og Effektivitet bragt til Veje. Er der Brist i Organisation maa de rettes. Er der Mangler ved det tekniske Udstyr, maa de afhjælpes. Der maa ikke tøves længere. Det maa være baade første og sidste Gang, fremmede Luftfartøjer ligefrem har kunnet holde Øvelser over vort Territorium, medens vort eget Forsvar forholdt sig uvirksomt. *Berl. Tidende*

NU 4 LEDEREMNER TIL FLYVEVAABNET

Der nævnes nu fire emner til posten som kommitteret i flyvevaabnet: luftmarskal Hugh Saunders, hvis navn dukkede op straks efter den officielle meddelelse om flyvevaabnets reorganisering, luftmarskal, Lord Tedder, som ogsaa er pensioneret fra RAF og nu universitetsrektor, Basil Embry, jagerbomber-eksperten, som bl. a. ledede ødelæggelsen af Shell-Huset, og viceluftmarskal Huddleston, der bl. a. har ledet RAF's operationstjeneste og haft en betroet stilling i NATO-organisationen SHAPE. Naar sidstnævntes navn er dukket op, skyldes det bl. a., at den britiske forsvarsminister, Lord Alexander, ventes at ville faa svært ved at faa nogen af de tre første til at modtage et saadant tilbud fra den danske regering. Navnlig skal marskal Saunders, der ellers anses for ret fri paa markedet, være uinteressert, hvilket skal skyldes, at han kender forholdene i det danske

flyvevaabnet og er klar over, hvor stor og vanskelig opgaven med reorganiseringen bliver. Embry beklæder en saa vigtig post i det europæiske luftforsvars hovedkvarter, at han næppe kan frigøres.

Birksted til USA?

De udlandsrejser, som forsvarsministerens luftmilitære raadgiver, oberst Kaj Birksted, vil blive sendt ud paa for at sætte sig ind i jagervaabnets nyeste fremskridt, ventes at ville gaa til Frankrig og USA, idet Birksted sidste sommer gennemgik briternes RAF fra a til z og næppe kan lære ret meget mere der. Formentlig vil Birksted prøve at komme af sted snarest muligt, for at man ikke skal beskyldes ham for at have sat sig i forbindelse med den kommende kommitterede og søgt at paavirke hans indstilling til Forslev-kikken. E-2.

FLYVERCHEF, DER ER GALT ORIENTERET

Ved ikke ordentlig besked om
alarmeringen af natjagerne og
deres bevæbning 1-5-54

DEN fungerende stabschef i flyvevaabnet, oberst E. C. T. Jensen, der indtil general Førslevs tilbagevenden fra Paris i aftes ogsaa fungerede som chef for flyvevaabnet, synes galt eller mangelfuldt underrettet paa flere punkter.

I anledning af EKSTRABLADETS oplysning i gaar om, at de to natjagere, som flyvevaabnet efter 2 timer og 41 minutters tøven besluttede at dirigere fra Aalborg til København under de mystiske overflyvninger natten til tors-

dag, udtaler oberst Jensen i dag til „Nationaltidende“, at „naturligvis var natjagerne bevæbnet, og naturligvis vil de fortsat være det!“

Dette er i direkte modstrid med, hvad man oplyser paa flyvestationen i Aalborg. Der bekræftede man i formiddags at natjagerne faktisk var ubevæbnede i den forstand, at deres maskinkanoner — i overensstemmelse med de gældende beredskabsbestemmelser — ikke var ladet.

Manden der tøvede i 161 minutter

Det er ikke første gang, oberst Jensen viser sig at være daarligt underrettet. Torsdag formiddag erklærede han, at natjager-eskadrillen var alarmeret ved 2-tiden. I gaar fik vi i Aalborg at vide, at eskadrillen først modtog alarmeringen kl. 2.55.

Spørgsmaalet bevæbning eller ubevæbning er i øvrigt kun en af de mange farceagtige omstændigheder ved luftforsvarets svigten natten til torsdag. Nok saa vigtigt turde det være, at det ikke var en tilfældig, vagthavende officer i flyverkommandoen, der tøvede to timer, 41 minutter med at tilkalde natjagerne.

Efter hvad EKSTRABLADET erfarer i flyverkommandoen, var det selve chefkapitajn Ziegler, der pr. telefon var blevet orienteret af den vagthavende kapitajn i luftvaabnets hovedkvarter.

Russerne har ikke dementeret —

I udenrigsministeriet havde man endnu ikke modtaget noget dementi fra den russiske ambassade om, at overflyvningen skulle være foretaget af Sovjetfly. Et saadant dementi er, som omtalt i morgenbladene, fremsat af den russiske ambassade i Stockholm over for det svenske udenrigsministerium. E-4.

söner.

Eric Nyström f. Prakt. läkaren Eric V. Nyström, Stockholm, har avlidit i Oslo i en ålder av nära 51 år.

Den bortgångne var född i Göteborg, blev student i Norra latin 1921 och med. lic. vid Karolinska institutet 1931. Efter förordnanden på olika håll, bl. a. några år vid Maria sjukhus, öppnade han 1938 privat praktik i Stockholm. Sedan 1942 var han även förste flygläkare. Närmast sörjes han av maka i andra giftet, född Lagerlöf, och barn.



Svenska dagbladet
2-5-54.

Ekstrabladet 1-5-54

Forsvarsministeren om Overflyvningerne og deres Konsekvenser

Selv om Flyvevaabnets Mangler var rettet, vilde det ikke have hindret, at der gik i hvert Fald to Timer, før et Par Natjagere blev gjort klar, sagde Ministeren i sin Maj-Tale i Skive

Borgerrepræsentationens Formand rejser Spørgsmaalet om at gaa til vore allierede for at sikre vor Frihed

2-5-54

Ved to Maj-Taler i Gaar blev Overflyvningerne Natten til Torsdag drøftet i politiske Perspektiver. Forsvarsminister Rasmus Hansen talte ved Arbejderorganisationernes Majmøde i Skive og sagde blandt andet:

»De Forsvarsforanstaltninger, som er gennemført i Danmark, og som maatte blive gennemført i den kommende Tid, maa naturligvis organiseres paa en saadan Maade, saa de kan bruges og bruges med den Hurtighed, der er paakrævet, for at de kan være til nogen Nytte. Det, der skete under Overflyvningerne af Danmark forleden Nat, har derfor ganske naturligt skabt Uro og maa selvfølgelig føre til Forholdsregler imod, at noget lignende kan ske i Fremtiden. Men alle ved jo, at det danske Forsvars Opbygning ikke kan siges at være tilendebragt. Der mangler haade det ene og det andet Anlæg, der mangler Materiel, der er mangler ved Uddannelsen, der mangler Radarstationer, der mangler bl. a. — som fremhævet i en Række Blade — en Bunkers til Flyvevaabnet i Nordsjælland.«

Den ansvarlige Officers Passivitet kan ikke kædes sammen med Manglerne i Flyvevaabnet

»Afhjælpning af disse Mangler vilde imidlertid ikke have sikret, at Flyvevaabnets fungerende Chef og andre militære Chefer blev alarmeret under Overflyvningerne forleden eller have hindret, at der i hvert Fald gik to Timer, før et Par danske Natjagere blev gjort klar. Det, der skete inden for Flyvevaabnet under Overflyvningerne, og Manglerne ved vore Forsvarsanlæg deriblandt Flyvevaabnets Anlæg, er to forskellige Forhold, som er uden Forbindelse med hinanden, og Forsøg paa at kæde dem sammen og paa dette Grundlag lave politisk Støj er en politisk Manøvre, som ikke har nogen Forbindelse med saglig Behandling af Forsvarets Anliggender. De politiske Fordele, som Nationaltidende og andre Blade mener, at de derved kan opnaa, har de ikke fundet det rimeligt at give Afkald paa, og det er der ikke noget at gøre ved. Men det kunde vel i høj Grad tænkes, at disse Blade har gjort sig skyldige i en forkert Vurdering af deres Medmennesker.«

Sigvald Hellbergs Udtalelser i Kolding

Den anden politiske Udtalelse om Overflyvningerne blev fremsat af Formanden for Københavns Borgerrepræsentation, Forretningsfører Sigvald Hellberg paa et Maj-Møde i Kolding.

— Vi ønsker, sagde Borgerrepræsentationens Formand, at de store økonomiske Ofre, vi har bragt til Værn for vor Frihed, ikke bringes forgæves. Det kan i den Anledning være værd at tage op til Overvejelse igen, om vi ved egne Midler kan sikre vor Frihed, eller vi skal gaa til vore Allierede for at opnaa dette Formaal.

Undersøgelserne og Konsekvensen

ikke maa aabne Ild mod fjendtlige Maskiner, men i Henhold til Instrukserne skal vente, til fremmede Maskiner enten selv aabner Ild, kaster Bomber eller søger at vædre danske Maskiner, er Part af en Instruks, som stammer fra 29. April. Flyvevaabnet har i mere end et Aar haft Forslag liggende i Ministeriet til Regler for Imødegaaelse af Overflyvninger. Fornylig er disse Forhold blevet færdigbehandlet i de Ministerier, hvis Omraade berøres af Problemerne i Forbindelse med Indgreb overfor ukendte Flyvemaskiners Krænkelse af det danske Luftomraade. Forslaget har ligget klar til Gennemførelse, men de Direktiver, som nu er udsendt af Flyvevaabnet, omfatter kun en begrænset Del af den Bemyndigelse, Flyvevaabnet har fremsat Ønske om. Ogsaa dette Spørgsmaal vil formentlig blive drøftet mellem Ministeren og Partiformændene i de kommende Dage. Undersøgelsen og dens Konsekvenser vil formentlig ligge aabent inden Udgangen af Ugen.

Amerikanske Bombemaskiner til København 4-5-54
Skal foretage Luftfotografingsforsøg

Seks amerikanske 2-Motorers »Mitchell«-Maskiner af Typen B 26 Letbombers kommer i Gaar til Flyvestation Værløse ledsaget af Transportmaskiner. Amerikanerne skal i den kommende Maaned foretage Luftfotografingsforsøg over Danmark. Hver Maskine har fire Mandes Besætning, og i det tidligere Bombesigterum er indbygget specielle Luftfotografings-Kameraer. Den amerikanske Styrke, der er paa godt 50 Mand, stationeres under Fotograferingerne paa Flyvestation Værløse.

pw

HULLET I LUFTEN

2-5-54

ALLE forsvarsvenlige Kredse her i Landet er indforstået med, at der maa gives Luftvaabnet en bred Margin i Bestræbelserne for at overvinde de Vanskeligheder, der i de seneste Maaned er kommet til Offentlighedens Kundskab. Men selv om den størst mulige Tolerance lægges for Dagen, maa det vist indrømmes, at Grænsen til Malkonduite og daarlig Organisation blev overskredet ved den Maade, hvorpaa man inden for Luftforsvaret behandlede de langvarige og ulovlige Overflyvninger af dansk Territorium forleden. Det, vi oplevede, var en formædelig Generalprøve paa en ny niende April. Et eller flere afgørende Led svigtede, og selv om den af Forsvarsministeren iværksatte Undersøgelse kan bidrage til at udfylde de af Tilfældet afslørede Huller, bliver der tilbage det Spørgsmaal, om Luftvaabnet overhovedet er i Stand til at udfylde den Opgave, som nødvendigvis maa løses, hvis vort Land skal forsvares.

Efter vor Opfattelse maa Svaret blive et Nej. De Overvejelser, som den sidste Episode giver Anledning til, maa derfor have et videre Sigte. Er et saa ufuldstændigt

Luftforsvar, som det vi kan præstere, ikke en latent Fare for Landets Sikkerhed? Hvis det er Tilfældet — og det er det vel desværre — kan Sagen ikke bringes til Afslutning med Lapperier. Kravet om Stationering af allierede, kampberedte Luftstyrker vil blive rejst med fornyet Styrke, og det vil ikke svække Folketingets Anseelse, hvis Planens hidtidige Modstandere indtræder i uhildede Overvejelser, der tager Sigte paa Nationens Sikring. En Tidsbegrænsning af en saadan Hjælp, afpasset efter det Tempo, hvori vi selv kan overtage Opgaven, kunde maaske bidrage til at fjerne nogle af de Betænkeligheder, der er kommet til Orde.

To Gange i Træk — i December i Fjor og i April i Aar — har NATO's Ministerraad i Paris, hvori ogsaa Danmark er repræsenteret, tilkendegivet, at Ruslands Politik under Malenkov er den samme som under Stalin. Den Fare, der førte de vestlige Nationer ind i et stærkt militært Samarbejde, eksisterer med andre Ord uforandret. Man vil ikke kunne hævde, at Danmark har draget de logiske Slutninger af denne Tingenes Tilstand.

4-5-54

Fyns Tidende

Kravene til aspiranterne til flyvevaabnet skærpes ikke

De følger en international standard. Den psykologiske bedømmelse mere og mere i forgrunden

København, mandag. (VP). SPØRGSMAALET om, hvorvidt man vil slaa ind paa en endnu skarpere udskillelse af aspiranterne til flyvevaabnet, end man hidtil har fulgt, besvares med et klart nej af stabslæge Schmidt, der leder de lægunder søgelser, de unge pilotaspiranter underkastes.

— Vore helbredsundersøgelser følger nøje den fastlagte internationale standard, udtaler stabslægen, og den er fastlagt paa et meget højt plan.

Det siger iøvrigt sig selv, at vi er nødt til at følge denne linie, fortæller stabslægen, da vi jo i hvert fald hidtil har videresendt aspiranterne til kursus i USA, hvor de kommer til ny undersøgelse, og hvorfra de øjeblikkelig ville blive sendt hjem, hvis ikke de stillede helbredsmæssige krav var honoreret.

— Har man været ude for saadanne „hjemsendelser“?

I et ganske enkelt tilfælde, der forresten nærmest maa betegnes som et grænsetilfælde. Vi var i og for sig godt klar over, at undersøgelsespapirerne for vedkommende aspirant kunne være bedre, men paa den anden side var der ingen konkrete helbredsmangler, og saa lod vi ham passere. Det gjorde amerikanerne altsaa ikke.

Psykologiske prøver i forgrunden

— Er disse krav blevet skærpet noget efter overgangen til jettflyvning?

— Ja, det har ikke kunnet undgaas.

Navnlig er de saakaldt psykologiske prøver kommet i forgrunden i en grad som ikke tidligere kendt. Der lægges mere og mere vægt paa et højt intelligensniveau, et omraade, hvor der for øjeblikket arbejdes energisk paa universitetets psykologiske laboratorium. Bedømmelsesgrundlaget tilvejebringes i stedse stigende omfang paa basis af personlig kontakt med den enkelte aspirant og efter de skriftlige redegørelser, han maa afgive. Med baggrund i disse og mange andre faktorer afgiver vi en indstilling til flyvevaabnet om aspiranterne, men det er vaabnet selv, der har den endelige afgørelse.

Endelig oplyser stabslægen, hvad ogsaa forsvarsministeren antydte i sin redegørelse for nogen tid siden, at der har været en meget stærk nedgang i tilgangen af aspiranter. J—s.

Luftmarskal Saunders som Ekspert for det danske Luftforsvar?

Folketingsforlydender i Forbindelse med et forestaaende Besøg i London af Forsvarsminister Rasmus Hansen

5-5-54.

Forsvarsminister Rasmus Hansen vil antagelig i den kommende Uge aflægge et kort Besøg i London. Tidspunktet for Ministerens Rejse er ikke endeligt fastsat.

Politiske Kredse paa Christiansborg sætter Rejseplanerne i Forbindelse med Forlydender om, at Regeringen skal have til Hensigt at anmode den britiske Luftmarskal Saunders om at staa til Regeringens Raadighed som Ekspert under den forestaaende Omorganisering af det danske Luftforsvar.

Sir Hugh Saunders, 59 Aar, organiserede som Chef for de britiske Luftstyrker det allierede Luftvaabens Indsats under Invasionen i Frankrig. 1949 blev han Generalinspektør for Royal Air Force. Fra 1950 til 1953 var han Øverstkommanderende NATO's Luftstyrker. Han har ved flere Lejligheder besøgt Danmark og er nøje kendt med det danske Luftvaabens Opbygning.

Spørgsmaalet om hans nærmere Tilknytning til det danske Luftforsvar menes behandlet under Samtaler mellem Forsvarsminister Rasmus Hansen og Forsvarsminister, Lord Alexander under dens Besøg i Danmark for et Par Maanedes siden.

Det antages paa Christiansborg, at det er disse Drøftelser, der skal føre til Afslutning under Forsvarsminister Rasmus Hansens forestaaende Genbesøg i London.

Paa Inspektion i Jylland

Forsvarsministeren vendte i Aftes tilbage til København fra en kombineret Foredrags- og Inspektionsrejse i Jylland, hvor han blandt andet har besøgt de jyske militære Flyvepladser.

Naar han i Dag møder i sit Ministerium, venter der ham et omfangsrigt Materiale, som han har beordret indsamlet til Bedømmelse af Affæren i sidste Uge, da militære Maskiner af ukendt Nationalitet opholdt sig flere Timer ved det danske Luftrum, uden at det danske Jagerforsvar greb ind. Materiale vil efter Ministerens Gennemgang af det blive forelagt i et Møde med Formændene for de demokratiske Partiers Folketingsgrupper. Tidspunktet for Mødet er ikke bestemt, men det vil finde Sted en af de nærmeste Dage.

Forsvarsministeren ønskede ikke at udtale sig om sin London-Rejse og dens Formaal.

Tamo.



Luftmarskal, Sir Hugh Saunders.

Flyver-Bunker til 10 Mill. i Vedbæk

Kæmpe-Byggearbejde efter Bevilling i Gaar

Det bliver nu til Alvor med Oprettelsen af den store Kommando-Bunker og Radar-Centret ved Flyverkommandoen i Vedbæk. Arbejderne er beregnet til en halv Snes Mill. Kr., og efter at Pengene i Gaar er bevilget, kan der snarest ventet taget fat paa Anlægget.

Projektet er det samme, som Forsvarsminister Harald Petersen for snart et Aar siden søgte Midler til. Men i sin Tid strandede Bevillingen i socialdemokratisk Modvilje. Der er med de 10 Mill. Kr. kun Tale om første Etape. Det er Hensigten senere at søge de bevilgende Myndigheder om yderligere 6,5 Mill. Kr., der bl. a. skal bruges til Udvidelse af Mand-skabslokaler, Indretning af Bade-anlæg og Værkstedbygninger.

6-5-54

Mange Personel-forandringer i Flyvevaabenet

Skal den flyvende Redningstjeneste have Hovedkvarter i Tirstrup?

Inden for Flyvevaabenet er der i den senere Tid sket en Del Personel-forandringer, som er uden Forbindelse med den aktuelle Undersøgelse og Reorganisationsplanerne.

Oberst E. Overbye, som var Stabschef ved Grønlands Kommando, bliver Stabschef hos Chefen for Østre Flyvebasiskommando Oberst C. C. Larsen i Værløse, og Oberstløjtnant H. Westenholtz overtager Opgaverne i Grønland. Kaptajn G. Wegner fra Flyverkommandoen er blevet Chef for Eskadrille 721 i Kastrup og Helikopter-Piloten, Kaptajn løjtnant Krarup er blevet ansat ved Flyverstaben.

Mens disse og andre Forandringer og Omflytninger har været normale, kan der, naar hele Flyvevaabnets Organisation skal lægges om, forventes Omplaceringer i meget betydeligt Omfang.

Faar Flyvevaabenet 6 store Sikorsky-Helikoptere?

Blandt de nye Planer, der i Øjeblikket er til Drøftelse, er Flytningen af SAR-Organisationen, Flyvevaabnets »Sea Air Rescue«-Virksomhed til Tirstrup Flyveplads. Den flyvende Redningstjeneste, der disponerer over 2 Bell Helikoptere, Cataline-Maskiner og Transportmaskiner af C 47-Typen, og hvis Leder er Kaptajn Kjeld Petersen, er i Øjeblikket placeret paa Flyvestation København i Kastrup. Paa Ønskesedlen inden for denne vigtige Funktion i Flyvevaabenet staa nu 6 Helikoptere af Typen Sikorsky S. 55, den samme Type, der anvendes til Redningsopgaver i Korea og som nu flyver som Luft-Bus blandt andet paa det internationale belgiske Helikopternet. Flyvevaabnets første Helikopter-Typer har været af den lettere Bell D 47-1, som med Held har været anvendt til geodætiske Opgaver i Grønland. Men til disse Opgaver skulde de større Helikoptere ogsaa være endnu bedre egnede.

pw.

9-5-54

SAS skal bruge nye danske Piloter

I Løbet af Sommeren og Efteraaret skal antages i alt 80 Flyvere

I Forbindelse med Udvidelsen af SAS-Flaaden med yderligere to Scandia-Maskiner og med hele næste Aars store Flyveprogram for Øje forestaar Nyansættelse af 80 Flyvere i SAS. Heraf haaber man paa at kunne faa de ca. 50 fra Danmark, som har et »Tilgodehavende« i Pilot-Kvoten i det nordiske Luftfartskonsortium. For Øjeblikket har SAS 355 Kaptajner og Flyvestyrmænd.

pw

12-5-54

Ingen vil kendes ved de natlige Flyvemaskiner

Nej fra baade Washington, London og Moskva paa Spørgsmaalet fra det danske Udenrigsministerium

Spørgsmaalet om Nationaliteten for de Flyvemaskiner, som Natten mellem den 28. og 29. April i flere Timer overfløj Sydsverige og store Dele af Danmark staa stadig aabent. Den danske Regerings Forespørgsel til de tre Stormagter, der har Maskiner stationeret i Danmarks Nærhed: USA, Storbritannien og Sovjetunionen, har kun givet negativt Resultat. Ingen af dem vil kendes ved de natlige Overflyvere.

Udenrigsministeriet meddelte herom i Gaar:

Som tidligere oplyst rettede Regeringen en Forespørgsel til den amerikanske, den britiske og den sovjetrussiske Regering gennem de herværende diplomatiske Repræsentationer for disse Regeringer i Anledning af dansk Territoriums Overflyvning af fremmede Flyvemaskiner Natten mellem den 28. og 29. April.

Den amerikanske Ambassadør har nu efter Instruktion fra sin Regering meddelt Udenrigsministeriet, at intet amerikansk Luftfartøj har overfløjet Danmark den paagældende Nat.

Den britiske Ambassadør har, lige-

ledes efter Instruktion fra sin Regering, meddelt, at intet britisk Luftfartøj har været i dansk Territorialomraade i det her omhandlede Tidrum.

Den sovjetrussiske Chargé d'Affaires har efter Ordre af sin Regering meddelt, at sovjetrussiske Luftfartøjer ikke har overfløjet dansk Territorium eller Omraader i Nærheden deraf og følgelig ikke har nogen som helst Forbindelse med de omhandlede Overflyvninger over Danmark Natten til den 29. April.

9-5-54

Vanskelighederne for Flyvevaabenet

— De var Tilhænger af en nordisk Forsvarsunion?

— Ja, jeg hørte til dem, der ønskede en saadan Union, en neutral, væbnet Stødpudestat, en Bro mellem Øst og Vest. Men jeg betragter det som en Lykke, at vi er havnet i Atlantpagten. Uden den store materielle og uddannelsesmæssige Hjælp, vi allerede har faaet og nødvendigvis endnu maa have fra Amerika og England, vil Forsvarsopgavernes Løsning strække sig over flere Decennier. Jeg forstaaer, at Admiral Quistgaard og Værnscheferne i Dag kæmper med store Vanskeligheder i en streng Arbejdstid. Alene Luftværnets Opbygning er jo et uhyre Problem. En forceret Opbygning stiller overordentlig store Krav til Flyveledelsens Arbejdsstyrke og Nerver, og jeg er glad for, at Forsvarsministeren under alle de tragiske Flyveulykker og Vanskeligheder ikke har rokket ved Værnschefens Autoritet. Jeg siger dette, fordi jeg har fulgt Værnschefen, siden han som ung Oberstløjtnant i 1932 blev valgt til Chef for den da fremspirende Organisation »Hærens Flyvertropper«, valgt paa Grund af sine Karakteregenskaber, sin Intelligens og sin Indsigt.

Udtalelse af generaljt. Erik With, d. 9-5-54.

Katapultsæde fundet i Kattegat

GRENAA: Under Fiskeri i Kattegat har Fiskeskipper Laurits Ellermann, om Bord paa Kutteren »Stella« af Grenaa, opfisket et Katapultsæde ca. 4 km Syd for det Sted, hvor man tidligere har fundet Vragrester af det Shooting Star-Luftfartøj, som den 18. Marts forulykkede med to Mand om Bord. Katapultsædet er i Gaar bragt ind til Grenaa, og her vil Personel fra Flyvestation Karup afhente det til en nærmere Undersøgelse, som i første Omgang skal fastslaa, om Sædet stammer fra det nedstyrtede Luftfartøj.

12-5-54

Flyvernes Mening om Ti

Tankevækkende Møde med Jet-Piloternes Reaktionen paa det sidste halve Aars Hændelser i og omkring Flyvevaabnet
De løfter Plexiglas-Visiret og taler rent ud: »Vi er mange, der ikke mere gaar i Uniform uden for Flyvestationen — Nu maa vi have Fred og Ro til at genopbygge Forstaelsen i Befolkningen for vor Gerning — De ansvarlige Myndigheder maa gaa til Handling og fjerne vore Handicap«

FLYVESTATION KARUP, I MAJ
 Klokken er 10,04. Der er slaaget Alarm for »ukendte Flyvemaskiner paa Omraadet fra Grænsen til Kolding«. Nogle Thunder-Jet-Jagere gøres klar. De unge Piloter faar deres sidste Instruksler: Ingen Provokationer og ingen Skydning undtagen i Forsvar.

Paa 48 Timer har der været fire nye Alarmer. Efter Overflyvningsoplevelsen den 29. April kæmmes Luftrummet over Danmark nu uafbrudt. For alt og alle. Overflyvninger er ikke noget nyt Begreb, dem har man faktisk kendt længe. Men ikke i den Form og ikke saa nærgaaende som den 29. April. De fleste Alarmer har siden været blinde. Det har de sidste fire ogsaa været. Der var en lille KZ 7-Sportsmaskine, som med utilstrækkelig Angivelse til Flyveledelsen havde begivet sig til Tirstrup, der var ogsaa en forsinket SAS-Natpariser, som voldte Forvirring, og der var en Taxamaskine og formentlig nogle Træningsmaskiner fra RAF Syd for Grænsen.

Piloterne føler sig trykkede

Det er det, vi sidder og taler om i Eskadrille 727 i Karup hos den unge Eskadrillechef, Kaptajn Niels Holst Sørensen, engang en af vore fineste Idrætsmænd, og for Resten stadig i Topform. Forrige Søndag blev han og hans Folk fint placeret i en Træningskonkurrence. Nu sidder han med Ansvar for godt og vel et Dusin Jet-Piloter, de fleste under Uddannelse. Han sidder midt i Problemerne, midt i Virkningen af Ulykkerne, af Kritikken og midt i den Atmosfære, som hos Flyverne er skabt i Ekkoet fra de senere Maanedes Begivenheder. Han leder dem med Sportsånd. Tønen omkring ham er Idrætspladsens, frisk, men med Albuurum for Respekten for den, der kan løse sin Opgave.

Berlingske Tidende er med Flyvevaabnets Chef for Vestre Basis-kommando, Generalmajor Tage Andersen, paa Besøg ved alle de tre jyske Jet-Flyvestationer: Karup, Aalborg og Skrydstrup. Der er paa Forhaand Enighed om, at der tales rent ud. Rygterne om, at en ung Flyver maa skærme sig bag Anonymiteten for ikke at miste sine Chancer, maa ikke faa Grobund.

— Det er, siger Kaptajn Holst Sørensen, at det nye Sikkerhedssystem betyder, at der nu maa lægges Baand paa Træningen og Flyveudviklingen, nu skal de unge Flyvere dæmpes. Det

kan ogsaa nok gøres, og naar vi saa om en Tid har faaet denne Træning gennemført, ja, saa skal vi til at byg-



Den unge Flyver har sin personlige Udrustning lige fra Plastichjelm til Nylon-Flyverdragten og Faldskærmen.

ge op... Vort store Problem bliver at faa dem til at afregere.

— Men er der da lagt et Tryk paa de unge Flyvere, mener De selv det?
 — Ja, Piloterne er trykkede. Mange af dem føler sig ogsaa daarligt behandlet efter alt det, der er sagt om Disciplinen. Jeg personlig har intet konstateret, som bekræfter svigtende Disciplin. Det forekommer mig, at det hele er skrevet op i et Plan, hvor det slet ikke høre hjemme. Det er udmærkede unge Mennesker. Jeg hører tit i denne Tid, at mange føler sig som Ofre for et politisk Spil.

Flyveulykker i Norge og Danmark — og hvorfor

— Kommer man uden om, at der har været urimeligt mange Ulykker?
 — Hvis vi ser paa Norge, saa var der flere Ulykker der i 1952, end vi havde. Til Gengæld var 1953 vort store Ulykkesaar, og det Aar havde Nordmændene en bedre Statistik. Sammenligningsgrundlaget er til Stede. Størrelsesordenen er nemlig nogenlunde ens i de to Luftvaaben. Forklaringen kan man ogsaa finde. Det er den, at Nordmændene i 1953 naaede igennem deres vanskeligste og mest koncentrerede Uddannelsesaar. Nu haaber vi paa færre Ulykker i 1954.

— Har De en Forklaring paa Ulykkerne?
 — Den kan blandt andet findes deri, at 90 pCt. af hele vor Flyvevirksomhed i Dag er Uddannelse. Tager man England, er det kun 25 pCt. af Flyvningen i RAF, der er Uddannelse, og Norges pCt. ligger nu en Del lavere end vor. Man er der kommet igennem det værste Ryk, altsaa uddannelsesmæssigt.

Ulykken gennemgaas med Flyverne

— Afskrækker Ulykkerne?
 — Nej. De virker knugende i det Øjeblik, de sker, Ekkoet er naturligvis individuelt, men i Almindelighed taler man hurtigt om de mere saglige Problemer i Forbindelse med de ulykkelige Hændelser. Vi gennemgaar Ulykkerne i Enkeltheder og prøver at lære af dem.
 — Mange af Jet-Piloterne har Kone og Børn, har De Fornemmelse af, hvordan Virkningerne er i Hjemmet?
 — De fleste Flyver-Koner har vel affundet sig med Risikobegrebet. Det er meningsløst at tro, at vi kun gaar i en anspændt Tilstand fra Morgen til Aften. Det vilde jo være uudholdeligt. Vi er klar over vort Job, og



Fra Flyvestation Skrydstrup. Yderst til højre General Tage Andersen, derefter Kaptajnløjtnanterne Lund og Poul Sørensen, Flyveinspektøren, Oberst Erik Rasmussen, Stationschefen, Oberstløjtnant van Wülch-Muxoll, og Operationsofficeren, Kaptajn Brodersen.

paa Vægtskaalen. Jeg haaber, at de højere Myndigheder vil være i Stand til at vise Vidsyn, trods 200 Protester, og uden alt for stærk Skelen til eventuel Stemmeinteresse. Forsvaret burde kunne holdes over al Politik, men det ved jeg godt er Ønsketænkning.

Aldrig i Uniform i København

Og her er, hvad den unge Løjtnant K. A. Sørensen, nu en af Karups Radarspecialister, siger:
 — Det, der navnlig føles ubehageligt i denne Tid, er de mange Bemærkninger, vi kommer ud for: Hvorfor falder Folk ned? Hvorfor sker det og det? Og meget af det, vi hører, er Genklange fra Dagspressen. Atmosfæren præger givet ogsaa Flyverne og Hjemmene, Kone eller Kæresten og Forældrene. Hjemme hos mig er det mere Irritation end Uro, der er Følgen. Men der er ogsaa en vis Nedtrykthed...
 — Hvad skal der til for at fjerne den?

— Forstaelse hos Befolkningen... som det er nu, er vi mange, der ikke gaar i Uniform udenfor Flyvestationen. Jeg gaar aldrig i Uniform i København. Jeg kan ikke lade være med at sammenligne med, hvad de unge Amerikanere kommer ud for. Jeg har aldrig set sure Miner hos dem, heller ikke, naar det gik galt. Jeg tror, det kommer af, at de føler, at Folk hjemme staar bag dem. Det er deres Styrke.

— Tages der nu ikke for tungt paa Tingene herhjemme?
 — Jeg ved ikke, om man kan reagere meget anderledes...

De rejste sig og gik hjem

— Hvad sker der egentlig mellem Flyverne, naar Ulykkerne indtræffer?

— Der falder nogle Bemærkninger. Men man ikke de fleste af os har det saadan, at man siger: »Den Dag, Klokken slaar 12, er det ligegyldigt, om man sidder i en Jet, gaar over en Gade eller kører paa en Motocykel... Naturligvis er det haardt, naar Ulykken kommer, men jeg har aldrig oplevet samme Reaktionen paa en ulykkelig Hændelse som den Aften. Kl. 22-Radioen i Messen fortalte om Flyveforbudet. De, der sad derinde i Opholdsstuen, rejste sig uden et Ord og gik hjem...
 Løjtnant Folmer Hansen, som er Næstkommanderende hos Kaptajn Niels Holst Sørensen i Eskadrille 727: — Bare man vilde indstille al den Sensationsomtale, vi kommer ud for.

— Er der noget om, at mange Flyvere lægger Uniformen, naar de skal til Byen?

Flyverens Svar paa Kritikken

— Ja, det kommer simpelt hen af, at man føler sig daarligt tilpas. Familien, ja selv Ens næreste Venner kommer med Bemærkninger, og ukendte kommer til Flyverne med Spørgsmaal, som hverken er behagelige eller særlig taktfulde. Men jeg siger, at der er gjort et godt Arbejde, tænk dog paa, at det hele kun er nogle faa Aar gammelt, og at vi har maattet presse et stort Uddannelsesprogram igennem. Der er visse Ting, der ikke er, som de burde være, det

En af de yngste i Karup, den 21-aarige Løjtnant Tore Dinesen, siger:
 — Vi var saa spændte og glade for at skulle begynde... og saa gik det helt anderledes. Vi er nu skuffede over Restriktionerne og ikke mindst Forholdsordenen, det præger Stemningen imellem os, og maaske ogsaa til en vis Grad Moralens. Vi er da blevet klar over, at det vil tage lang Tid at faa rettet op det, der nu er sket. Maaske er det, fordi vi er saa unge, at vi synes, at Formaalet med vor Træning i over et Aar i Amerika lige med eet forsvandt.

To af Kammeraterne fra mit Hold er blandt dem, der er faldet ved Ulykkerne. Det har ikke afskrækket eller kujoneret mig, vi er jo indstillet paa, at den Slags kan ske, men det er ubehageligt for os at føle, at vi skal behandles som Skolebørn og ikke som en taktisk Enhed. Vi ved naturligvis ikke, hvad der sker i Flyvevaabnets Top, for vi kender jo ikke Toppen, men vi ved, at vi har ubetinget Tillid til vore nærmeste Foresatte, til vor Operationsofficer og vor Eskadrillechef. Misstemningen mellem mange af os er nu saadan, at vi flere Gange hører: Hvorfor skulde vi søge paa Officersskolen, hvad kan det føre til herhjemme? Vi kan miste Troen. For mit eget Vedkommende vil jeg afvente en Bedring, kommer den ikke, saa vil jeg, naar Tiden i det danske Flyvevaaben er udløbet, søge at blive Flyver i et andet Lands Flyvevaaben.

Til disse Udtalelser af Løjtnant Dinesen er at føje, at Flyvevaabnets Ledelse har modtaget en Anmodning fra en af de unge Jet-Piloter om Tilladelse til at søge over i et andet Lands Flyvevaaben. To af de unge Jet-Kadetter, der var i Træning paa Avno Skolen er blevet taget fra Uddannelsen af deres Forældre. Men ingen de Flyvere, som har gennemført uddannelsen i Amerika, har forladt flyvevaabnet efter at de har paabegyndt Karrieren som Jet-Piloter.

Problemerne finder Vegne

Paa hver eneste Flyvestation man hurtigt Indtrykket af, at unge Vaaben stadig er under Ophævelse. Nede paa Skrydstrup i Sønderjylland, Danmarks sydligste Jet-Flyvestation, er man i Gang med Haarbyggeri. Teknikerne har maattet staa ude Vinteren igennem med valde Fingre og pleje Maskinerne. Og hva vigtigere er: Radar anlæggene er endnu ikke bragt til Funktion. Meget er bygget op i den Periode, der er gaaet, men man mærker paa Stationschefen Oberstløjtnant van Wülch Muxoll og Operationsofficeren, Kaptajn Brodersen, at de har Hænderne fulde, hvis de skal kunne holde deres Styrke paa Vingene. Overgangstidens mange Vanskeligheder trækker store Veksler paa Humør og Taalmodighed. Folk af den Støbning, som Flyvevaabnet samler, skal løbe Hovedet mod en Gummivæg mange Gange, før de giver op, men det er, som om Irritationen efter den sidste Tids Hændelser og Kritik ikke skjules saa godt som før.

Meget er interimistisk i Skrydstrup. Telefonledninger ligger i Kilometer vis oven paa Jorden til Felttelefon nettet, Elementbarakbygningerne, de koster lige saa meget som et mur Hus af samme Størrelse, er revnet paa Kryds og tværs efter Vibratio-



af de Phu?

uden Hensyn til Tabene kastet Bølge efter Bølge frem mod de fransk-vietnamske Stillinger. Kommunisterne maa have lidt meget betydelige Tab, men ustandseligt er de styrtet hylende frem.

Efterhaanden er Ammunitionen i Forsvarernes Stillinger sluppet op, og Vietminh-Soldaterne har kunnet rykke ind i selve Stillingen, hvor blodige Kampe har fundet Sted Mand mod Mand og sikkert som saa ofte før, under Anvendelse af Bajonetter og Knive.

is Værdi

Kamp mod en Fjende, der var overlegen i Forholdet 5 til 1. Garnisonens Offer har ikke været forgæves, siger Dagsbefalingen; thi i fem Maaneder har 12 Batailloner fastholdt mere end 30 kommunistiske Batailloner og har dermed reddet Laos- og Tonkin-Deltaet. Ne-

derlaget skyldes kun, at Fjenden, takket være det kommunistiske Kinas Hjælp, har indledt en moderne Form for Krigsførelse, der hidtil ikke har været kendt i Indokina.

»Af politiske Aarsager startede Vietminh en Offensiv før Tiden,« erklærede Generalen. »Normalt skulde Kampene have sluttet med Regtidens Begyndelse.«

Han sagde, at Vietminh-Artilleriets Ildkraft ved Dien Bien Phu kunde sammenlignes med Ildkraften under Slaget om Verdun i den første Verdenskrig, og dets Luftværnsild var lige saa kraftig som Luftværnsilden under sidste Krig.

Garnisonen i Dien Bien Phu har indskrevet sig paa de mest hæderfyldte Sider i den franske Hærs Historie. General Navarre anslaa, at den franske Unions Styrker har mistet 4.000 Mand dræbte og saarede,

Fortættes paa Side 2.

Vældig Razzia

En Fjerdedel af Nairobis indfødte var holdt tilbage

NAIROBI, LØRDAG. Reuter. 24.000 Afrikanere, en Fjerdedel af Nairobis indfødte Indbyggere, har været tilbageholdt under Anti Mau Mau-Aktionen »Operation Ambos«, erklærede den Overkommenderende i Østafrika, General, Sir George Erskine i en Radioudsendelse i Dag. I en Oversigt over Aktionens første to Uger sagde han: — Jeg er sikker paa, at en meget stor Del af de værste Elementer er blevet sat fast.

det i Stand til at kunne operere over for fremmede Flyvere, som uden Tildelelse foretager Overflyvninger af dansk Omraade.

Men, erklærer Forsvarsministeren, det er ikke rigtigt, at Opbygningen af dette Kontrol- og Varslingssystem er blevet forsinket af, at Socialdemokratiet eller Folketingets Finansudvalg har forsinket eller standset nogen Bevilling til Udbygning af det Radarnet, som er et meget vigtigt Led i det Kontrol- og Varslingssystem, som Flyvevaabnet savner og har haardt Brug for. Paastande herom er uden Grundlag, og den Hjelpebunker i Nordsjælland, som skal kædes til Radarstationerne og til Flyvevaabnets Hovedbunker i Jylland, kunne ikke være fuldført indtil nu, selv om Bevilling var blevet givet, da Forslag herom blev fremsat i Finansudvalget sidste Sommer.

Materiellet til de nye Radarstationer vil blive leveret Danmark gratis af De forenede Stater. De forenede Stater har gennem deres herværende Mission vedrørende Leverancer af militært Materiel i Sommeren 1953 henvendt sig til Forsvarsministeriet og henstillet, at Levering af dette Radarmateriel blev udsendt, til De forenede Stater var i Stand til at sende det mest moderne Materiel, som de har. Der vil herved opnaas den væsentlige Fordel, at der til Dækning af det af Danmark kontrollerede Luft- rum kun behøves et færre Antal Radarstationer end oprindeligt planlagt. Forsvarsministeriet har fulgt denne Henstilling og har omarbejdet de indtil Sommeren 1953 foreliggende Planer for Flyvevaabnets Radarnet. De nye Planer blev i Sommeren 1953 forelagt Finansudvalget og tiltraadt 14 Dage senere.

Opførelsen af de nye Radarstationer, som Planerne omfatter, er paa-begyndt og skrider rask fremad. Den sidste og efter Flyvevaabnets Skøn mindst betydningsfulde vil der forhaabentlig kunne blive taget fat paa i nær Fremtid, men nødvendige Forhandlinger med Fredningsmyndigheder m. fl. om dens Beliggenhed, har indtil nu ikke kunnet afsluttes. Efterhaanden som Radarmateriellet leveres, vil Installeringen af Materiellet finde Sted, og det er Forsvarsministeriets Haab, at Leveringen vil kunne være afsluttet omkring Udgangen af dette Aar.

Forholdsordren

De nuværende Mangler ved Flyvevaabnets Kontrol- og Varslingssystem raa naturligvis i høj Grad paavirke Flyvevaabnets Vurdering af de Muligheder, som det har for at hindre Overflyvninger af Landet og for at kunne gribe ind over for Overflyvninger. Indtil Marts 1953 havde Flyvevaabnet og Forsvarsministeriet derfor ikke ment, der var Grund til at tage fat paa Udarbejdelsen af Regler for Fremgangsmaaden ved Imøde-gaelse af Overflyvninger.

Der nedsattes derefter et Udvalg med Repræsentanter for Forsvarsministeriet og Udenrigsministeriet for at faa udarbejdet et Udkast, der forelaa udarbejdet umiddelbart for den forrige Regering demissionerede.

Der er i den nuværende Regerings Tid arbejdet videre med Sagen i Forsvarsministeriet, for at Regler for Imødegaelse af uhjemlet Overflyvning kunde gennemføres samtidig med Varslingssystemets Etablering, hvilket formentlig kan lade sig gøre i Begyndelsen af 1955.

Udenrigsministeriet har ønsket, at Udkastet bliver gennemgaaet af folkeretskyndige. Det er i øvrigt under Overvejelse paa dette Omraade at søge udarbejdet Regler, som er fælles for alle NATO-Lande.

I de foreløbige Bestemmelser om Flyvevaabnets Beføjelser over for fremmede Maskiners ulovlige Overflyvning, foranlediget af Forsvarsministeriet den 29 April d. A., har en af Bestemmelserne i det ikke godkendte Udkast »erfor indtil videre maattet udgaa. Det er en Bestemmelse vedrørende Fremgangsmaaden over for fremmede Luftfartøjer, der ikke følger danske Maskiners Anmodning om at foretage Landing. Den fungerende Chef for Flyvevaabnet blev straks gjort bekendt med Aarsagen hertil.

Det blev sagt til ham, at Ministeriet var paa det rene med, at det var en væsentlig Mangel, at der i det foreløbige Direktiv ikke fandtes en saadan Bestemmelse, og Forholdet maatte derfor oetragtes som værende af midlertidig Art, men den Bestemmelse, der skulde affattes herom, vil de, hvis den skulde omfatte Tilladelse for danske Flyvemaskiner til at foretage Nedskydning af fremmede og uanmeldte Flyvemaskiner, naar de ikke fulgte dansk Anmodning om at lande, række ud over den staaende Forholdsordre, hvis der sker Angreb paa Danmark, og derfor nødvendiggøre politiske Forhandlinger.

Det oplyses endelig i Redegørelsen, at den er tiltraadt af saavel Forsvarschefen som af Chefen for Flyvevaabnet. Tamo.

Virkningen af Overflyvningerne:

Stor militær Alarmeringsøvelse skal søge Fejl og Mangler i Fredsberedskabet afsløret

Forsvarsminister Rasmus Hansens Redegørelse for Undersøgelserne af Aarsagerne til, at Luftvaabnets Meldetjeneste svigtede og danske Jagere ikke gik paa Vingerne Natten mellem 28. og 29. April

Forsvarsministeriet udsendte i Aftes den bebudede Redegørelse for de Undersøgelser, der er foretaget i Forbindelse med uidentificerede Flyvemaskiners Overflyvninger af Danmark Natten mellem 28. og 29. April og det danske Luftforsvars manglende Reaktion paa Overflyvningerne. Hovedpunkterne i Redegørelsen er:

1. Paa Grund af Personelmangel var kun een af Flyvevaabnets Radarstationer i Gang Døgnnet rundt, og der blev ikke den paagældende Nat truffet ekstraordinære Foranstaltninger til at lade Luftvaabnets Centralledelse eller dets øvrige Radarstationer træde i Virksomhed.
2. Maskinernes Nationalitet har ikke kunnet konstateres. Under Overflyvningen svigtede Flyvevaabnets Meldesystem, og en Meldeordre, som er blevet udstedt 6. November 1950 for Hær, Flaade og Flyvevaaben, er ikke blevet fulgt.
3. Der gennemføres i nær Fremtid en Alarmeringsøvelse for alle Værnsstyrker i Landet med det Formaal at faa eventuelle Fejl og Mangler rettet. De ændrede Alarmeringsbestemmelser vil herefter blive afprøvet paany.
4. Radarsystemets manglende Færdiggørelse skyldes en Henstilling

Fortættes paa Side 2.

AALBORG: En Jet-Jager fra Flyvestation Aalborg, ført af Flyverløjtnant A. M. Thomsen, fik i Gaar Formiddags Motorstop i 11 km's Højde, da den var paa Formationsflyvning sammen med to andre Maskiner.

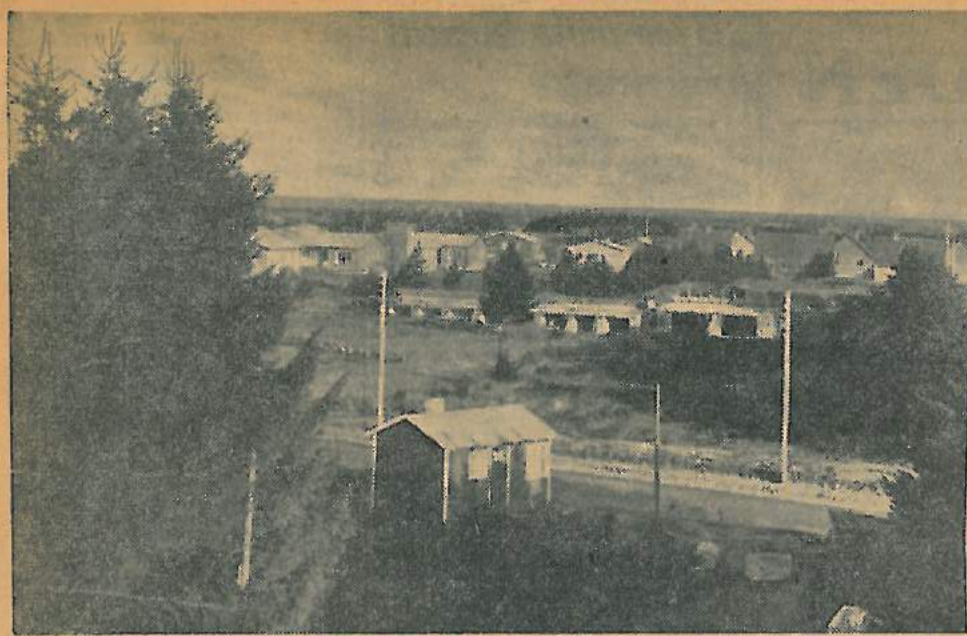
Førerne af de to Maskiner saa til deres Skræk pludselig deres Kammerat forsvinde nedad, og de kunde ikke kalde ham. De gav straks Meddelelse til Flyvestationerne i Aalborg, Karup og Skrydstrup, og her ventede man i Spænding, indtil Pladskommandanten fra Flyvestation Vandel kom i Telefonen til Aalborg og meddelte, at den forsvundne Maskine var nådlandet glat paa en Startbane i Vandel. Maskinen havde ganske vist ramt noget Materiel, der ikke kunde ses fra Luften, men Skaden er ganske ubetydelig. Flyverløjtnant Thomsen oplyser, at han ikke havde kunnet give Underretning om Motorstoppet i Radioen, fordi det elektriske System havde sat ud samtidig med Motorstoppet.

Kortslutning i Jet-Jageren

Aarsagen til den dramatiske Landing

Flyvevaabnet har nu fundet Aarsagen til det Motorstop, der i Tirsdags tvang en Meteor-Jetjager, ført af Flyverløjtnant A. M. Thomsen, til at nådlande paa Flyvestation Vandel. Det viser sig, at der under Flyvningen er opstaaet en Fejl i Maskinens elektriske System. Denne Fejl medførte total Svigten af Stromforsyningen, hvorved der opstod Motorstop paa begge Jet-Jagerens Motorer.

80 Repræsentanter for Atlantpagtlandenes Lægekorps drøfter i disse Dage bl. a. den Situation, der er opstaaet efter Atomvaabnernes Indførelse. Det sker paa en Konference, der holdes i Shape's Hovedkvarter i Paris, hvor Danmark er repræsenteret med fire Læger, General-læge Fasting-Hansen og Stabslægerne Hempel-Jørgensen, Brun-Pedersen og Helge Smith.



Danmarks nyeste By, som er bygget paa Hedeomraaderne over for

POVL WESTPHALL: Berl. Tidende 14-5-54.

Jet-Byen paa Hede

I Danmarks nyeste Bysamfund, Flyver-Byen Kølvråa paa Heden, ligger de nye Hedeomraader lige op til Flyvestation Karups Afspærring. Beboerne yngre end i nogen anden By i dette Land.

Jet-Piloternes unge Hustruer, som Dagen igennem lytter til motorenes hvinende Symfoni: — Vi venter, men ikke i Ægteskabet, hvis det var Tilfældet, har Sartre Ret i, at Helvede er paa

FLYVESTATION KARUP, I MAJ

ALT er nyfødt i Kølvråa: Byen, Ægteskaberne, Børnene. Jet-Byen paa Heden, som kun er 2 Aar gammel, er Danmarks mest



Smaafolk og Barnevogne og unge, meget unge Ægteskaber, det er Flyver-Byens Særpræg.

særprægede Bysamfund. Det er saa jublende ungt og lykkeligt, at Konerne endnu staar ved Bommene foran Flyvestation Karup ved Tjenestetids Ophør og venter paa deres Mænd. Det er saa ungt, at Ægteparrene gaar Haand i Haand gennem den lille Bys ny-asfalterede Gader.

Enhver paa over 45 kunde være Far eller Mor til mere end 98 pCt. af dette Bysamfunds Beboere. Her er det svært at møde graa Haar og blanke Isser. Man bliver i dejligt Humør mellem de Unge i den unge By, og man opdager med eet, at mange af de Bekymringer, som er den graaendes, Bekymringer, der har Risikoens Tabstavle som Baggrund, slet ikke er deres herovre. De har det nøjagtig som al anden Ungdom, hos dem er Problemerkens Levetid kort, og Sorgens Stunder lige saa korte. Det var, som en meget ung Flyver-Hustru sagde, da vi i den glitrende Foraars-sol stod i hendes Have:

— De fleste af os venter, ikke i Ængstelse, men maaske nok med en Anelse af indre Spænding. Hvis det var saadan, at vi hele Dagen gik siddende af Angst og Uro for Manden, der flyver fra Cementbanerne paa den anden Side Vejen, saa var det simpelthen uudholdeligt ... saa gav man jo faktisk den bitre franske Digter Sartre Ret, naar han siger: Helvede er paa Jorden ... Vi maa simpelt hen tro paa, at det gaar godt ... Jeg vilde aldrig finde paa at prøve paa at overtale min Mand til at holde op med at flyve. Jeg stoler paa, at han tager Vare paa sig selv og sin Maskine.

De er mærkeligt voksne, i Tanker som i Reaktionen, disse Jet-Flyvningens Unge af begge Køn. Deres Indstilling til Tilværelsen og Begivenhederne omkring dem forplanter sig til hele Bysamfundet. Flyver-Byen har derigennem faaet sin egen Atmosfære.

For to Aar siden Graner og Hede

Danmarks nyeste By bestaar af Villæer og dobbelte Rækkehuse, af Butiksbygninger og af en flunkende ny Skole. Haverne omkring de smaa Huse er anlagte, men endnu uden Grokraft. De første Haver, som stam-

mer fra 1952, har Græsplaner, nyter og Stenbøjserasserne. Men de fleste, lader kun engang en Idyl



»Naar jeg sidder her paa Terrassen foran vor Have, som ikke er begyndt at gro endnu, hører jeg ikke Jet-Jagerne hyle forbi, man hører jo heller ikke Sporvognene i København ... vender sig i hvert Fald ikke om efter dem ...«, siger den unge Flyverløjtnants Hustru i det flunkende nye Rækkehus, et Stenkast fra Flyvestationen.

Bibliotek paa Flyvestationen og Besøg af Kunstnere og Teatre. I Weekenden, hvis vi ikke tager til Familien i København, kan vi komme sammen i Officersmessen, men som Regel kører vi ud.

— En ung Københavnerinde betragter vel dette som et gudsforladt Sted?

— Nej, slet ikke. Naturen er storslaet, her er dejligt om Foraaret og om Sommeren. Selvfølgelig savner man Vandet. Men en Gang imellem kan der blive Lejlighed til en Tur til Havet. Efteraaret og Vinteren kan være sur og trist, men der er alligevel noget, der gør, at man synes om det herovre. Jeg har ikke hørt om nogen, der har faaet »Hede-Kuller« ...

— Hvordan med Indkøbene? — De daglige kan vi foretage her. De Flyvere eller Flyvertropper, der bor i Kølvråa, kommer som Regel hjem til Maaltiderne, og vi har Indkøbsmuligheder for de daglige Fornødenheder i selve Byen, men skal vi købe Tøj, ja, saa tager vi til Byen, enten til Herning eller Viborg eller helt til København. Her er ikke saa daarligt, som man maaske er tilbøjelig til at tro, og vi ved jo, at vi ikke er her paa Livstid ...

Vi hører dem ikke

Der sidder en ung Frue i Solskinnet paa Terrassen. Hun har trukket en Spisestuestol ud foran den aabne Dør og sidder og læser. Bordet inde i den sydvestvendte Stue er dækket til Aftensmaden. Da vi begynder Samtalen, drøner Serier af Thunder-Jet-Jagere hen over Kølvråa lige hen over vore Hoveder. Det er, som om Jorden dirrer.

— Det maa være skrækkeligt at høre paa Dag ud og Dag ind?

— Man hører det ikke. Hjemme i København hørte man jo heller ikke Sporvognene, i hvert Fald vendte man sig da ikke om, hver Gang en kort forbi. Jeg vender mig heller ikke for Lyden af en Jet-Jager.

— Strejfer den Tanke Dem ikke, at det kunde være Deres Mand, der sad i den?

— Nej, jeg ved godt, hvor De vil hen. Om vi sidder herhjemme og er urolige. Nej, jeg ved, at min Mand passer paa ...

— Siger de allesammen ikke det?

— Maaske, men jeg ved, at min Mand aldrig foretager sig noget hasarderet. Jeg har Tillid til hans Gerning, hvis jeg ikke havde det, vilde jeg jo blive vanvittig. Hvis jeg skulde sidde her og være bange hver eneste Dag ... det er en umulig Tanke.

— Men naar nu Ulykken rammer en af de andre?

— Ja, den har ogsaa ramt en af vore Venner. Det er slemt, meget slemt, naar det sker, men vi taber ikke Hovedet af den Grund. Man holder da heller ikke op med at køre Bil, fordi

grinagtige Lege og Konkurrencer, som fik Latterkaskaderne til at runge, og Bifaldsfløjterne til at hvine. Hvis den Tone og det Humør, der prægede Forestillingen, var synonymt med Stemningen omkring Flyvestations Karups daglige Virke, saa staar det ikke helt daarligt til paa Jet-Stationen paa den jyske Hede, end ikke hvis blot et Skær deraf havde Plads i Flyvestationens Hverdag ...

POVL WESTPHALL



Byen er saa ung, at Ægteparrene endnu gaar i Gaden. Konerne henter Mændene ved Flyvestationen er endt ...



Paa Vejen hjem fouragerer den unge Jet-Flyver i Kølvråas Forretninger. Han er paa »Lillemor«s Cykle.

en af Ens Bekendte kører mod et Veitree. Der gøres for meget Blæst

Mode

De vi Ma sin Da Ma Sto she fra Sel Jos er ver vil nie har me

Er de reakt

Den Flode tælles tikshar Det i hvervi skandhi sætter: — Ta rer af Ingen l gaa i S Pant f at amb af og des. »D ske Ma spørge med h man k ske Hu reaktio dem fo

Povl

Fire T

De fin men d

Over

De v

HVAD sket i d der de stor Problemer i faringer som gaende U velægerne kan en Pilo vidstheden,



Overlæg

for Synsforstøtner, der k paa Dykkers beskyttet m maske, ja e dragt?

Det amerikanske Air Force har tigt sig med ne to første Fomund F. Hogar gens Psykologi der og efter a Udgangspunkt. Trykkabinen Flertallet af

Hvad sker der i de store Højder og Hastigheder?

Fire Tilfælde af mystiske Sygdomme hos danske Jet-Piloter, som fik Synsforstyrrelser og Aandedrætsbesvær trods Iltmaske

De fire Flyvere reddede sig ned efter at have revet Iltmaskerne af, men deres Tilfælde har bestyrket Troen paa, at Sygdomme kan være Aarsag til nogle af den sidste Tids Flyveulykker

Overlæge i Flyvevaabnet Asger Lunn fortæller om Flyvelægernes Møde med Problemerne og om Kapløbet mellem Menneske og Maskine

De verdensberømte Indflyvere Neville Duke og Charles Yaeger: — Vi er ganske almindelige Mennesker paa Legeme og Sjæl!

HVAD sker der med Mennesket i de store Højder og under de store Hastigheder? Disse Problemer er med praktiske Erfaringer som Baggrund til dybtgående Undersøgelser hos Flyvelægerne Verden over. Hvorfor kan en Pilot pludselig miste Bevidstheden, pludselig komme ud



Overlæge i Flyvevaabnet Asger Lunn.

for Synsforstyrrelser eller Symptomer, der kan lede Tanken hen paa Dykkersyge, selv om han er beskyttet med Trykkabine, Iltmaske, ja endog speciel Trykdragt?

Det amerikanske Luftvaabens Blad „Air Force“ har indgaaende beskæftiget sig med Problemstillingen i sine to første Foraarsnumre, hvor Edmund F. Hogan har skildret Flyvningens Psykologi med Erfaringerne under og efter anden Verdenskrig som Udgangspunkt. I Krigens Dage, da Trykkabinen endnu ikke fandtes i Flertallet af Jagermaskinerne, har

man optalt over 10.000 Tilfælde, hvor Piloter mistede Bevidstheden paa Grund af Iltmangel, og man mener at have fastslaaet, at mere end 100 af det amerikanske Luftvaabens Piloter mistede Livet i Luftslag paa Grund af Iltmangel, og ikke fordi de blev skudt ned. Det var dengang, Beskyttelsen af Flyveren ikke var saa udviklet som i vore Dage. Flyvemedicineren har siden hen været med til at udforme Trykkabinen, der giver det menneskelige Legeme Beskyttelse mod Paavirkningerne i meget store Højder. For Eksempel hvis en Maskine flyver i 12 Kilometers Højde er Tryk- ket inde i Kabinen svarende til kun 5 Kilometers Højde, og samtidig er Flyveren altsaa yderligere beskyttet gennem Ilttilførslen, som begynder allerede ved Starten og eventuelt af en Trykdragt, som kan modvirke de voldsomme Paavirkninger under Aerobatik, og en Elastik-Trykvest, som hjælper ham til at udaande normalt. Men selv med disse Beskyttelser har man i den senere Tid konstateret Sygdomstilfælde blandt Piloter under Flyvninger i meget store Højder. I „Air Force“ taler Edmund F. Hogan om Nødvendigheden af at passe paa, hvad man spiser og drikker. Ikke drikke kulsyreholdige Vædske, ikke spise Ærter, Bønner, Kaal, Radiser eller Agurker, som er stærkt gasudviklende, og som kan fremkalde saa voldsomme Smertes, at Krampe- tilstande kan opstaa. De Beskyttelses- midler, man raader over i Dag, Anti-G- Dragten, Trykdragten og Elastik- vesten, som automatisk sættes i Funk- tion over 12.000 Meter, Plastichjel- men med tilsluttet Hovedtelefon og Iltmaske og Solvisir, som tager de ultraviolette Straaler, yder Flyveren Hjælp, effektiv Hjælp, i op til 20 Ki- lometers Højde.

Anti-G- Dragten er opstaaet af Fly- vemedicinens Maalinger af Akcele- rationen i „G“. En G er det samme som een Gang Tyngdekraftens Paa- virkning. Hvis en Pilot efter et Dyk eller en Skrue retter sin Maskine hur- tigt op, kan han nemt komme ud for

5 G, det vil populært sagt være det samme som, at hans Legeme presses mod Sædet med 5 Gange hans nor- male Vægt. Anti-G- Dragten er kon- strueret til at beskytte Flyveren mod Smerte og Besvimelsestendenser un- der Paavirkningerne. Han kan ogsaa, hvis han ikke havde denne Beskyt- telse, komme ud for Dekompressions- sygen, Dykkersygen, som giver af-

Mystiske Sygdomstilfælde hos danske Jet-Piloter

I det danske Flyvevaaben har man i de sidste Maaneder konstateret fire Tilfælde af Pilot-Sygdomsanfald i stor Højde. Det er temmelig mystiske Tilfælde med Synsforstyrrelser og gispende Vejtrækninger. I alle disse fire nævnte Tilfælde er det lykkedes Piloterne at lande. Derimod ved man ikke, om lignende Sygdomstilfælde kan være Aarsag til nogle af de senere Maanedes Flyveulykker.

Mange Sagkyndige er tilbøjelige til at tro, at den fremragende Flyver Kaptajn Tonnesen og hans Naviga-

tør Max Petersen blev Offer for et saadant Sygdomsanfald. Man mener, at Piloten, Kaptajn Tonnesen er ble- vet bevidstløs, og at det kan være Max Petersen, der har holdt Maski- nen det sidste Stykke før Nedstyrtnin- gen. Heller ikke Ulykken ved Gøl med en Thunderjet, og Nedstyrtnin- gen ved Grenaa med en T. 33 „Shoo- ting Star“, der kom helt ud af Kurs og blev tavs, før den styrtede i Havet, kan frakendes Forbindelse med Syg- domstilfælde under Flyvningen.

Det danske Flyvevaabens Lægestab



To danske Kadetter prøves i Trykkamret paa en amerikansk Flyvestation. Eleverne skriver efter Instruktørens Diktat. Instruktøren kan afbryde Ilttilførslen, og Elevernes Handlinger bliver lidt efter lidt uden Kontrol.

følger nogle alle disse Tilfælde. Men



Boeing-Fabrikkerens Chef-Indflyver »Tex« Johnston, Nr. 2 fra venstre, faar sin Trykdragt prøvet af før han starter med Strato-Jetbombere B. 52. Til højre Art Curren, der er Observator hos Johnston, han venter paa at faa sin Dragt afprøvet.

sig i Dag. Med sit Specialudstyr er han faktisk blevet Maskinen overle- gen paa nogle Punkter. Men den men- neskelige Fysiks Grænse er jo ud- flydende, den er først og fremmest individuel. Det er nemlig højst forskelligt, hvad de enkelte Flyvere kan taale, og det er slet ikke Muskelmæn- dene, der kan tage mest.

Den flyvemedicinske Videnskab — og den humane Faktor

Paa faa Aar er den moderne Flyve- medicin blevet et vidtstrakt, udspe- cialiseret Studium, en særlig Viden- skab. Der er Brug for Specialister til Øjne, til Øren og i Psykologi. Fra at være en Parasit-Videnskab er Flyve- medicinen blevet et Komplex af Spe- cialer. Hvad der er naaet i de Aar, der er gaaet siden Dr. Lovelace som Forsøgsdyr sprang ud fra 14 Kilome- ters Højde for at se, hvad der skete med en Pilot, der ramtes af Kata- strofen i Stratosfæren, det var alle- rede i 1943, er ikke saa lidt. Der er blandt andet naaet større Forstaaelse af, hvor Farerne lurer og dermed ogsaa skabt større Muligheder for at yde Hjælp.

Men min personlige Indstilling er den, at naturligvis er den videnska- belige Indsats stor og værdifuld, og kan ikke vurderes højt nok, men vi Læger maa bare ikke blive for teo- retiske, for videnskabelige. Man maa ikke glemme, at det er Mennesker, det drejer sig om. Hvis man i dette Kapløb glemte den humane Faktor, vilde meget blive slaaet i Stykker....

Verdens største Flyvere: — Husk, vi er ganske almindelige Mennesker

— Er der da gaaet for megen Videnskab i Jet-Pilotens Tilværelse? — Om ikke for meget, saa dog i saa udstrakt Grad, at nogle af Ver- dens berømteste Prøveflyvere i for- rige Uge sagde til en international Kreds af Flyvelæger: — Der er intet mærkværdigt ved os, husk, vi er ganske almindelige Mennesker. Blandt Flyverne, vi mødte, var Neville Duke, Amerikaneren Charles („Chuck“) Yaeger, som har Verdensrekord i

Jet-Forsvar stiller store Krav til Mand og Maskine

Danske Jet-Piloter ikke tilstrækkeligt træned i en Nødsituation. — Nyt Flyvemedicinsk Institut skal raade Bod herpaa. —

Mulighed for dansk Mønster-Flyvevaaben

Holstebro Dagblad - 17-5-54.
FORAARETS RØRE i og om Flyvevaabnet har slidt overflødig paa det Personel, hvis krævede, brydsomme, men ogsaa interessante Job det er at opbygge et effektivt dansk Jet-Forsvar. Manden i Maskinen, den unge Jet-Pilot, har følt sig trykket, maaske daarligt behandlet, og det er nok til at gøre ham uegnet til at flyve en Jet-Jager. Fysisk har Jet-Piloten under Forsøg kunnet staa for uanet voldsomme Paavirkninger, psykisk skal der ikke saa meget til at slaa ham ud. Og mens Maskinens Kapacitet kan kontrolleres med Sikkerhed, vil Mandens Duelighed altid bero paa et Skøn. Det er derfor af afgørende Betydning for Flyvemedicinerne at faa Arbejds- vilkaar, der tillader dem saa vidt muligt at skønne rigtigt.

Det danske Flyvevaaben har 1 Kraft af sin begrænsede Størrelse Chancer for at blive forbilledlig indenfor Flyvemedicinen. En Forudsætning er det dog, at et nyt Flyvemedicinsk Institut snarest bliver bygget. Planerne hertil er saa godt som færdige.

Danmark er bagud.

Flyvemedicinsk Institut har 1 Dag til Huse i en Træbarak paa Militærhospitalets Grund, hvor ogsaa det nye Institut skal ligge. Chef for Institutet er Stabslæge K. H. Smith, Læge i Flyvevaabnet siden 1934.

Stabslæge Smith udtaler om Byggeplanerne:

— Danmark er kommet bagud paa dette Punkt. Indenfor NATO har Problemet været drøftet, og vi skulde meget gerne hurtigt i Gang med Byggeriet.

— At Danmark er bagud, har det nogen Relation til de mange Jet-Ulykker?

— Absolut nej. Lægeundersøgelserne i Danmark er fuldt paa Højde med Undersøgelserne i Udlandet. Og jeg understreger, at ingen danske Piloter er sluppet for let gennem de medicinske Undersøgelser.

— Hvordan skal det saa forstaas, at vi er bagud?

— Vi har ikke hidtil haft Mulighed for at give Jet-Piloter regelmæssig Træning i at klare en Nødsituation. Piloterne ved, hvad de skal gøre, men det er nødvendigt med stadige Øvelser for at kunne anvende det for Jet-Flyvning nødvendige Redningsudstyr. Vi maa ogsaa herhjemme have Trykluffbeholder, Iltudstyr m. m., ligesom vi maa drive videnskabelige Forsøg. I Danmark raader jo helt andre klimatiske Forhold end paa Jet-Baserne i USA, hvor ogsaa danske Piloter trænes.

Piloten hos Lægen.

— Har de nævnte Mangler spillet ind ved de mange Ulykker?

— Det foreligger der ikke no-

— Hvornaar maa Manden give op overfor Maskinen?

— Kravene til Jet-Piloten stiger med Farten, men Forsøg i USA har vist, at det er utroligt, hvad man kan bringe Organismen til at taale. Det danske Jet-Mandskab er absolut fuldt ud lige saa godt som de amerikanske, altsaa maa vi blot have Muligheder for selvstændig Forskning og talrige Undersøgelser for at være paa Højde med Udlandet. Det danske Flyvevaabens Lidenskab skulde endog gøre det muligt sundhedsmæssigt at skabe et Mønster-Flyvevaaben. Togan.

stitut, hvor alle Undersøgelser, baade medicinske og psykologiske, foretages samlet. I Kælderen skal være Udstyr til Nød-Træning, isørigt indrettes Undersøgelsesrum til medicinske og psykologiske Undersøgelser samt Laboratorier. Flyvemedicinsk Forskning er en absolut Forudsætning for at kunne overvinde Vanskelighederne ved at flyve med større og større Hastigheder. Ikke blot de unge, der søger ind paa Flyveskolen, men ogsaa de erfarne Piloter undersøges. Paa Flyvestationerne er der regelmæssige Undersøgelser hver Maaned, her hvert halve Aar og omfattende Kontrolundersøgelser hvert 2. Aar. Fra den første Dag i Flyvevaabnet har hver Mand sin Journal, der føres dobbelt, saaledes at vi paa Flyvemedicinsk Institut og Lægen paa Flyvestationen kan se, hvordan det staar til med Helbredet.

— Piloten er altsaa sundhedsmæssigt kortlagt?

— Ingen andre Job kræver tilsvarende Undersøgelser. Jeg tror, at Arbejdet ogsaa kan blive til Gavn for andre, idet vi her har Lejlighed til nøjagtigt at følge et normalt Udsnit af Befolkningen, mens det jo ellers er syge, der bliver ført Statistik over.

Frygt for at flyve.

— Er der en Flyvemediciner paa hver Flyvestation?

— Nej, men Piloterne kan søge Læge, og de faar ikke Lov til at flyve, hvis der er det mindste i Vejen. Lægen kender som Regel hver enkelt Pilot saa godt, at han er orienteret om ikke blot legemlige, men ogsaa psykiske Lidelser. Hvis Piloten har haft Vrovl med Konen eller Kæresten, er han ofte uegnet til at flyve Jet. Og han faar heller ikke Lov at flyve, hvis han er forkolet eller under Paavirkning af Spiritus. Gaar han alligevel op, er Ansvar et ikke blot Pilotens, men ogsaa hans Kaptajns. Piloten har Pligt til at sige, hvis han en Dag føler sig indisponeret. Vi har ønsket at gaa ad Frivillighedens Vej, og det er stort set gaaet udmærket. Jet-Piloterne skal helst betragte Lægen som en af deres egne.

Høreløsoner af Jet-Støj.

Dr. med. Fl. Kierboe, Flyvevaabnets Øre-, Næse- og Hals-specialist, ønsker ligeledes bedre Muligheder for Undersøgelser af Mandskabet. Han har netop undersøgt 700 Mand og fundet, at et betydeligt Antal havde Høreskader som Følge af Jet-Støj. Jo længere en Mand havde arbejdet paa Jorden i Jet-Støj, des alvorligere var Skaden. Her maa sættes ind med et forebyggende Arbejde. Man søger at lindre med Plasticpropper og Hjelme. Det er altsaa ikke kun Manden i Maskinen, men ogsaa Manden paa Jorden, som har regelmæssige Undersøgelser paa Flyvemedicinsk Institut behov.



Kongelig Dansk Aeroklubs Generalsekretær, Kaptajn John Foltmann overrakte i Gaar sammen med Forlagsboghandler Ejvind Christensen »Flyves Hæderspris til Flyveteknikeren Andreas Asmussen (i Midten) for hans enestaaende Indsats i dansk Luftfart.

Flyverpris til Andreas Asmussen

Den danske Flyvetekniker, som har sat Verdensrekord med over 5 Millioner Flyvekilometer, blev hyldet i Gaar

Dansk Luftfarts ældste aktive Besætningsmedlem, Flyvemaskinist Andreas Asmussen, modtog i Gaar i Kongelig Dansk Aeroklub den Hæderspris, som blev indstiftet paa Jubilæumsdagen for Aeroklubbens Tidsskrift af Forlagsboghandler Ejvind Christensen.

Andreas Asmussen er en af dansk Trafikflyvnings markante Personligheder. Den stoute Sønderjyde har fløjet mere end 5 Millioner Kilometer som Flyvemekaniker, først for DDL, senere i SAS. Asmussen, som nu er 56 Aar, regner med, at han kan holde, til han er 60, hvis ellers Lægerne fortsat kan godkende hans usædvanlige Kondition. Andreas Asmussen var oprindelig Maskinbygger. I 1916 var han med i Jyllandsslaget paa Slagskibet »Schleswig Holstein«. Derefter søgte Asmussen over i det tyske Luftvaaben, fik Mekanikerkursus og flyttedes til en Marineflyvestation. Efter Genforeningen fik Asmussen overdraget Opsynet med

100 tyske Krigsflyvemaskiner, som var samlet i Vamdrup. Her fik han i 1919 Anmodning fra DDLs tekniske Direktør Ullitz om at begynde som Flyvemaskinist paa det danske Luftfartsselskabs Maskiner.

Andreas Asmussen har været til mangt og meget i sit lange Luftfartsliv. Han har prøvet en Nedsættelse af Virkninger, da Postskinken til Hannover faldt ned under Krigen og H. S. S. Hansen omkom og han har fløjet paa Alverdens Ruter efter Krigen, efter at han i 1920 sættelsen Aar havde ydet sin bidrag til den tyske Luftfartsselskabs Maskiner.

Blandt dansk Luftfarts Mænd er han som Eneren. Der havde været en Grund til at give ham Flyvepokalen for det Eksempel, han har givet med sin Indsats i mere end 40 Aar. Prisen i Gaar fra »Flyvevaabenet« mere end vel placeret.

Hele Ugen paa Prøve for at blive Jetpilot

Frederiksborg Amts avis 21-5-54.
En ung Mand drømmer om en Fremtid i Luften — I denne og en følgende Artikel fortælles om de Prøver, han maa bestaa, før Flyvevaabnet vil ofre en Uddannelse paa 200,000 Kr. paa ham

Dette er Beretningen om et Jet-Hold paa Prøve, skrevet efter at Blæsten om Flyvevaabnet var løjet af. Man spurgte, da den ene Jet-Jager forulykkede efter den anden, om det var de danske Piloter, der var noget i Vejen med? Om de forkerte blandt Ansøgerne blev de udvalgte?

For at faa Svar meldte vor Medarbejder sig som Pilot-Aspirant. Chefen for Flyveskolen, Oberst T. A. Poulsen, indvilgede i at modtage Journalisten og gav ham Lov til at overvære Prøver og Kommissionsdrøftelser, som hidtil ingen ude fra har haft Adgang til.

Sengetid Klokker 22.

Unge Mænd med Lyst til at flyve indkaldes i Hold paa 20. De møder Søndag Aften paa en Kaserne i København, alle med Kuffert i Haand. Her indkvarteres de for Prøve-Ugen. Med Sengetid Kl. 22!

Straks Mandag Morgen maa Aspiranterne op for at skrive Historien om deres eget Liv til Dato. Det er en Opgave, som kan faa en tænksom Jyde til at bide Blyanten itu.

Derefter gaar det Slag i Slag. Prøver og Undersøgelser og Prøver igen. Afgørelsens Time er inde Lørdag Formiddag, da den trænede Stab af Specialister har samlet Prøve-Ugens Brudstykker til det endelige Mønster. Er Billedet af den unge Mand godt, faar han Chancen for at skabe sig en Fremtid i Luften. Og Staten forærer ham en Uddannelse til 200,000 Kr. Er det daarligt, har Kandidaten faaet en Uge i København. Kun Rejsen skal han selv betale.

Hele Ugen paa Prøve ... er der noget at sige til, at der af og til er Nerver paa?

Kontorist, Bud, Mejerist.

Af 20 indkaldte mødte kun 17. Hvorimellem en Kontorist, en Trafikelev, et Bud, en Teaterpiccolo, en Bankassistent, en Land-

brugsmedhjælper, en Præliminarist, en Mejerist, en Maler og en Typograf. Fra hele Landet kom de, unge Mænd uden synderligt Særpræg. Holdene efter Eksamenens Afslutning er naturligvis præget af Elever herfra. Disse Hold er ikke de ringeste.

Tilgangen af Pilot-Aspiranter har været meget lille i dette Foraar, en uundgaelig Følge af den megen Uro om Flyvevaabnet. Paa Flyveskolen beklager man denne Udvikling. Jo flere Aspiranter at vælge imellem, des bedre Jet-Piloter. Den Dag i Dag har danske Piloter det bedste Ry i Udlandet. De er modne, koldblodige, har gode Evner og Lyst til at yde en Indsats. Det danske Flyvevaabnet skulde have de bedste Kort paa Haanden. Det endelige Resultat afhænger saa af, hvordan Kortene spilles.

Mor siger da ikke noget til det ...

Hvorfor mødte kun 17 paa vort Prøve-Hold? Fik de 3 Forbud fra Forældrene, eller kom der noget andet i Vejen? Paa Flyveskolen er man vænnet til at regne med Frafald i sidste Øjeblik.

De 17, der mødte, havde Forældrenes Tilladelse:

— Mor siger da ikke noget til det ...

— Hjemme siger de, at hvis jeg vil være Jet-Pilot og klarer Prøven, saa skal jeg ogsaa have Lov ...

— I et helt Aar har jeg drømt om at blive Flyver ... først til sidst sagde Far og Mor Ja ...

— Skulde det være mere farligt at flyve Jet end at køre paa Mo-

torcykle? Det afhænger vel af Manden?

Alle er de enige om, at der skal være rene Linjer i Hjemmet. Ikke noget med at blive Jet-Pilot paa Trods. I Længden gaar det ikke at sætte sig op mod et Forældre-Forbud i en Sag som denne.

— Hvor og hvornaar melder man sig til Prøve-Ugen, Oberst Poulsen?

— Vi henvender os med Mellemrum til interesserede gennem Annoncer i Aviserne, og vore Krav er ikke store. Aspiranten skal være 18—23 Aar, han maa ikke maale over 188 cm i Højden og ikke være mindre end 163 cm — ellers kan man ikke naa Hamlerne uden Klodser. Desuden kræves Realeksamen eller en tilsvarende Eksamen og et godt Helbred. Fire



Øjenspecialisten Dr. Kiørboe har givet Jet-Aspiranten »Frandsens Brilller« med indbygget Lys paa for at se, om Aspirantens Balance er i Orden. En Fjerdedel af Aspiranterne klarer ikke Øjenprøverne!

Gange om Aaret tager vi nye Elever ind paa Flyveskolen, og den rigtige kommer straks paa Skole ...

Øjne, Øren, Næse.

Jet-Holdets Erindringer blev afleveret. Enkelte fyldte ikke alt for meget. Derpaa gik Turen til Flyvemedicinsk Institut, hvor Dr. med. Flemming Kiørboe traadte til.

Her undersøger først Ørerne, de spiller en afgørende Rolle for den vordende Jet-Pilot. Man kan ikke have, at Trommehinderne bliver til en Pose, naar de udsættes for Tryk.

— En Trediedel af Aspiranterne falder fra under Undersøgelsen af Ørerne. Trommehinderne maa ikke have Aar, saa de er tynde som Papir. Saa brister de for let, og derved vil Labyrinten blive paavirket. Altsaa mister Piloten sin Ligevægtsans. Hvad Følgen vilde blive, hvis det skete i Luften, skal der ikke større Fantasi til at udmale sig. Aspiranten maa ogsaa kunne udlufte Mellemøret ordentligt, ved Flyvning maa Overtryk og Undertryk inde i Hovedet i Forhold til Trykket udenfor kunne udlignes, ellers gaar det igen galt med Ligevægten.

Dr. Kiørboe staar ligeledes for Undersøgelsen af Øjnene og Næsen, herom fortæller han under en Rundgang i de alt for smaa Lokaler.

En Jet-Jager paa Baand.

Jet-Mandskabets Hørevne er et Kapitel for sig. Den undersøges i en særlig Box, og til det Brug har man optaget Jet-Støj paa Baand. Der er Støj fra en Kabine og Støj fra en Start. Den sidste er saa infernalsk i Boxen, at den næsten bedøver en. For Øjeblikket optages alle mulige Former for Støj fra Flyvevaabnet paa Baand, saa enhver Prøve kan gøres paa Instituttet.

sioner. Antallet af Skader var betydeligt, og Skaderne var alvorligere, jo længere Manden havde arbejdet i Jet-Støj.

— Disse Brilller, Dr. Kiørboe, man kan jo ikke se noget i dem?

— De kan ikke se skarpt, men naar jeg nu tænder det indbyggede Lys, vil jeg paa Deres Øjebævælgelser kunne se, om Ligevægtsorganet er i Orden. En Fjerdedel af Aspiranterne rundt regnet klarer ikke Synsprøverne, de kan være farveblinde, for svagtsende m. v.

Mest overrasket blev nok den Aspirant, der fik at vide, at han den næste Morgen skulde have foretaget et Indgreb i Næsen. Den ene Side var tæt, og denne lille Skade vilde Dr. Kiørboe udbedre ved en Operation. Eleven mødte og fortsatte paa Holdet, men der gik nogle Dage, før han helt havde sundet sig!

Andre var ikke saa heldige. Da disse Undersøgelser var overstaaet, var der 13 tilbage paa Holdet.

— En Høreskade kan ikke udbedres?

— Har Aspiranten Hul paa Trommehinden, Udflug fra Øret, eller har han faaet en total Op-hugning af Øret, er han straks færdig. Men faar en erfaren Pilot nedsat Hørevne, mener jeg, i Modsætning til Trakslis i England, at han kan bruge Forstærkeran-læget i Maskinen. Det er derfor han har det. Ikke alene sparer man Penge ved at beholde Piloten, men ogsaa Erfaring, og det er Erfaring, vi trænger til i det unge danske Flyvevaaben ...

Angstens Sved under Cardiogrammet.

Lægerne optog ens fulde Syge-

historie og spurgte efter Nervesygdomme i Familien og efter Anfald af Epilepsi. Lunger og Hjerte blev undersøgt, det sidste ved Cardiogrammet. Det ganske uskadelige Apparat var ved at tage Pippet fra flere. Det betjenes af en ung Pige, som i det skjulte morede sig over det stærke Køn, der her svedte Angstens Sved.

Da Tiden for en foreløbig Status var inde, sagde Chefen for Flyvemedicinsk Institut, Stabs-læge Helge Smith:

— Journalisten klarer den ikke, han har for meget Fedt. Det gælder ogsaa for en uddannet Pilot, at hvis han bliver for fed, kan Lægen gribe ind og ordinere Gymnastik og Diæt. Gaar Vægten alligevel ikke ned, henstiller vi, at Piloten meldes fra Flyvning.

— Hvor mange falder fra under Prøve-Ugen?

— Vel Halvdelen, men ikke alle hos Lægen. Denne har Magt til at kassere, hvis Helbredet ikke er i Orden, men vi kasserer ikke uden at være helt sikre.

Superman manes i Jorden.

— Man skal ikke være en Slags superman for at blive Pilot?

— Lad os faa superman manet eftertrykkeligt i Jorden! Det er helt forkert at tro, at store Mandfolk er de bedste Piloter. Efterhaanden er Flyvningen blevet saa

komplikeret, at det ikke er nok for Piloten at være ved godt Helbred. Han skal ogsaa have en god Forstand og en hurtig Reaktions-evne.

Situationen for det danske Flyvevaaben er den, at der skal skaffes et vist Antal Flyvere. Det har vist sig uhyre besværligt at faa Ansøgninger nok ind, og vi er altsaa nødt til at udvælge Piloterne blandt dem, der melder sig. Ingen bliver valgt, hvis han ikke opfylder Minimumskravene, men det udelukker jo ikke, at hvis vi havde haft flere at vælge imellem, saa vilde nogle ikke være sluppet igennem.

Men Lægerne er ikke ene om Udvælgelsen. Tag De nu til Universitetet, der staar det sidste og afgørende Slag.

Begge de omkomne Jet-Piloter fundet

Havarikommisionen sluttede sine Undersøgelser i Gaar

20-5-54



Flyverløjtnant H. M. Cortsen

Flyverløjtnant Hans O. Hansen

Flyvevaabnets Havarikommision, bestaaende af Kaptajn Bendtsen, Maskinkaptajn Schleimann og Ingeniør Jørgensen arbejdede hele Dagen i Gaar paa at naa frem til Aarsagen til Jetulykken i Limfjorden i Gaar Nat. Ien paa Eftermiddagen afsluttedes Undersøgelserne paa Ulykkesstedet. I Dag vil man prøve paa at faa Vraget af Meteor-Jageren hevet.

Man har endnu ikke kunnet fastslaa Aarsagen til den tragiske Ulykke. Ligene af den 23-aarige Løjtnant af Reserven H. M. Cortsen fra København og den 23-aarige

Løjtnant af Reserven H. O. Hansen fra Vejen blev fundet i Gaar. Den ene sad i Cockpittet, den anden blev fundet i Nærheden af Maskinens Vragdele.

Det var Cortsen, der førte Maskinen, han var med H. O. Hansen som Instruktør startet paa en Natflyvningstræning Kl. 23.30 Tirsdag Aften med en Meteor Mark VII. Øvelsen lød paa Sigte-Rekognoscering ved Flyvestationen. Øvelsen forløb normalt indtil Landingen. Maskinen kom ind over Aalborg Lufthavn i 100 Meters Højde. Skyerne laa paa det Tidspunkt i 400 Meter og ikke som et sammenhængende Skytæppe. Fra Flyveledelsen fik Cortsen Radioordre til at bruge en anden Landingsbane, han foretog et Drej, idet han samtidig steg. Over Radioen bad han uventet om Pejling, han kvitterede for de modtagne Oplysninger, men derefter var Maskinen tavs.

Den blev fundet i Gaar Morges af en Catalina-Eftersøgningsmaskine liggende paa en halv Meter Vand ved Øen Fruensholm. Maskinen har ramt Vandet med stor Kraft, dens Vragrester er spredt over et ret stort Areal.

Den omkomne Flyverløjtnant H. O. Hansen, som var eneste Søn af Rutebilchauffør N. Chr. Hansen i Vejen, var blevet gift for et Aar siden, og hans unge Hustru venter i disse Dage sin Nedkomst. H. O. Hansen havde været fire Aar i Flyvevaabnet, og det var hans Hensigt at søge over i civil Luftfart.

Regnbyge, da Meteor-Jageren søgte Landing

Tvivlsomt, om man finder frem til Ulykkesaarsagen fra Aalborg

I Aftes vendte Flyvevaabnets Havarikommision tilbage fra Jylland, og samtidig er Vragresterne af den forulykkede Meteor-Jager paa Vej til Værløse til dybtgaaende teknisk Undersøgelse. Det betragtes som tvivlsomt, om man finder frem til den aktuelle Ulykkesaarsag.

Man har kunnet konstatere, at Maskinen i 300 Meters Højde efter Reglerne er sluppet af Radar-Stationen over Aalborg Lufthavn, og at Flyveren derefter har bedt om Oplysninger over Radioen om Landingsbanen i Brug. Derefter skulde han normalt have foretaget et venstre Drej. Hvad der er sket, vides ikke, kun ved man, at han uventet har bedt om Pejling og har faaet den netop i den Retning, som Vraget laa.

Paa det Tidspunkt var der kraftige Regnbyger over Aalborgs Omegn, og de kan have nedsat Sigtbarheden. Sandsynligheden taler for, efter de Vragdele, der er fundet, at Maskinen var intakt, da den ramte Vandoverfladen. pw.

Bundrekord i Flyveskolen

23 Elever udtaget til Forskolen i de kommende Maaneder — og maaske bliver kun Halvdelen brugelige

I Lørdags sluttede Flyvevaabnets Optagelsesprøver for det første Sommerhold 1954. Der var saa faa Ansøgere, at kun 23 fik Mulighed for at gaa videre til de kommende Maaneders Forskole, hvor Frafaldsprocenten normalt ligger omkring 50. Det vil sige, at der maaske kun bliver 12-14 Mand tilbage brugelige til fortsat Uddannelse. Det meget lille Hold paavirker imidlertid hverken Aundskolen eller andre af Flyvevaabnets Uddannelsesfunktioner. Man haaber paa større Tilgang d. 2. August, naar

det saakaldte »Studenters-Hold« indkaldes. Erfaringen viser, at mange, navnlig matematisk Studerende, melder sig netop til Sensommer-Holdet, derfor kaldes det Studenters-Holdet. Danmark har i Øjeblikket omkring

100 Mand til Uddannelse ved amerikanske Flyveskoler, og det første Hold er under Uddannelse i Canada. De canadiske Skoler overtager ogsaa Danmarks kommende Hold af vordende Jet-Piloter. pw.

Flyvestation Avnø, hvor de vordende Jet-Piloter faar deres Elementær-Undervisning og flyver i Chipmunk-Træningsmaskiner, har i det sidste Aar haft en enestaaende Rekord. Stationen, hvis Chef er Oberstløjtnant E. Meincke, har paa flere Tusinder Flyvetimer ikke haft andre Uheld end et Par Bagateller. Der er i Øjeblikket 70 Elever under Uddannelse paa Avnø. *

3-6-54

Fælles norsk-dansk-hollandsk Pilotuddannelse?

Det overvejes af Regeringerne

HAAG, FREDAG. AP. Den danske, norske og hollandske Regering overvejer Muligheden af fælles Uddannelse af Luftvaabnets Personale, oplyser det hollandske Luftvaaben i Dag.

Det hollandske Luftvaabens Chef, Generalløjtnant A. Baretta, drøftede Planen med sine danske og hollandske Kolleger under sit nylige Besøg i Oslo og København. Danske og norske Offiçerer fra Luftvaabnet vil om kort Tid besøge Holland for at drøfte Detaillerne.

Saa vel Holland som de skandinaviske Lande lider under de daarlige klimatiske Forhold for Flyvning, og det menes, at et fælles Trænings-Center enten i USA eller Canada vil afhjælpe denne Mangel.

5-6-54

Vragresterne føres til Værløse

Dybtgaaende teknisk Undersøgelse af den nedstyrkede Meteor-Jager fra Aalborg

I Dag ventes Havarikommisionen tilbage til Værløse efter Undersøgelserne omkring Nedstyrtningulykken i Limfjorden, hvor de to Piloter, Føreren, Løjtnant H. M. Cortsen, København, og Instruktøren, Løjtnant H. O. Hansen, fløj intetanende i Døden. Det er blevet besluttet, at Maskinens Vragrester, der har ligget spredt over et stort Omraade paa lavt Vand i Limfjorden, skal bringes til Værløse for en dybtgaaende teknisk Undersøgelse. Foreløbig har man ingen reelle Holdepunkter for en Antagelse af Ulykkesaarsagen. Maskinen er formentlig kommet med en Fart af omkring 100 Meter i Sekundet, det vil sige omkring Halvdelen af sin Normalhastighed, idet den var under Indflyvning til Landing. Der var andre Maskiner under Landingsprocedure, da Ulykken indtraf, og Løjtnant Cortsen havde faaet Ordre til at foretage endnu en Runde. Herunder kom han saa langt væk fra Aalborg, at han bad om ny Pejling, formentlig har han været i et Skyomraade. Det var rent rutinemæssige Oplysninger, han bad om og kvitterede for lige saa rutinemæssigt. Hvad der derefter har ført til, at Maskinen er gaaet ned og fløjet lige ned i Limfjorden, ved man i dette Øjeblik ikke. pw.

Jet'ens Kompressor var brudt sammen

Aarsagen til Motorstopet over Aabenraa fuldt klarlagt

21-5-54

HADERSLEV, TORSDAG AFTEN. Det er nu fastslaaet, hvad der er Aarsag til, at en Thunderjet fra Skrydstrup i Tirsdags fik Motorstop 4 km over Aabenraa. Hændelsen fik som bekendt en lykkelig Udgang, idet Flyverløjtnant O. P. Nielsen efter en dygtig og koldblodig Orientering landede sin Maskine paa Flyvestation Skrydstrups Bane.

Da Maskinens Motor blev skilt ad, viste det sig, at Kompressoren — en Aksionalkompressor — var brudt fuldstændig sammen. Det anses for overvejende sandsynligt, at der er opstaaet »Træthed« i Metallet i et af Kompressorens Skovlblade, og saadan et Uheld kan man vanskeligt gardere sig imod lige saa lidt i en Jetmotor som i en Bil eller i andre Motorer.

Flyvestationens Chef Oberstløjtnant K. von Wylich-Muxoll betegner derfor Uheldet som hændeligt. Han afviser med Bestemthed, at der kan være Tale om Sabotage under nogen Form. Sammenbruddet i Kompressoren var saa totalt, at den ved Undersøgelsen viste sig at være blevet til, hvad man paa Flyvestationen populært kalder »en Gang Skovlsalat«. Ogsaa Motoren er ødelagt, saa kun enkelte Dele af den kan bruges som Reserverede.

»KZ-10« havareret

Under en Demonstration for Hærens Brevskoles Elever i Oksebolejren i Gaar Eftermiddags af Artilleriets Materiel havarerede et Artilleri-observationsluftfartøj (KZ-10), ført af Kaptajn løjtnant B. O. Fabricius fra 2. Feltartilleriregiment i Holbæk. Under Starten i Medvind paa en smal Vej blev Luftfartøjet ustyrbart, og Piloten kørte derfor ud i Terrænet til højre for Vejen for at undgaa Kollision med nogle Motorkøretøjer i venstre Vejside.

Piloten slap uskadt, hvormod der skete en Del materiel Skade paa Luftfartøjet.

21-5-54

Opgiver en stor stilling for at hjælpe de syge

Kendt hospitals-arkitekt vil paa Mallorca gøre interessant forsøg med svært medtagne børnelammede - Til Rom med patienterne om tre maaneder for at overbevise verdens-kongres *Politiken 30-5-54.*

En idé, som det er værd at prøve, siger overlæge, dr. med Sv. Clemmesen | Lægerne udtager to patienter, der skal prøve den nye sanatorie-behandling

DET er ikke hver dag at en mand giver sin livsstilling fra sig, forlader en udmærket karriere for helt at hellige sin tilværelse en ny ide. Men arkitekt Jean Deleuran har nu taget denne store beslutning, og hans hustru, fru Tove Deleuran, staar helt ved hans side i denne sag.

Arkitekt Deleuran har hidtil været knyttet til hærens bygnings-tjeneste og hans sidste store opgave har været opførelsen af det nye militærhospital i København. Naar han nu overgiver fuldførelsen af dette store værk til sine medarbejdere, er det fordi han mener at have fundet en vej, ad hvilken visse børnelammede patienter kan bringes endnu nære skridt fremad mod en bedre tilværelse, selvnaar de er kommet til det punkt, hvor genopbygningsmulighederne normalt er udtømte, og hvor de maa indstille sig paa, at livet er blevet et andet.

Har prøvet børnelammelsen i dens værste skikkelse

Arkitekt Deleuran og hans frue sidder paa Politiken og fortæller om den plan, de gerne vil bringe til udførelse.

— Naar dette spørgsmål er kommet til at opvække mig saa stærkt, siger han, skyldes det, at jeg for 20 aar siden, da jeg var 23, var gammel og gik i Akademiets afgang-klasse, selv blev ramt af børnelammelse. Det er ikke nogen af de to sygdoms faser, som jeg ikke selv har oplevet. Jeg

har været fuldstændigt lammet, der gik mange aar, inden jeg genvandt tilstrækkelig forlighed, og hele denne udvikling har jeg gennemgaaet paa en tid, hvor man ikke var indstillet paa saa aktiv en efterbehandling som

syge mennesker raske ikke blot var et spørgsmaal om læger. Det er ogsaa i høj grad et socialt spørgsmaal, og det er en sag, som vi arkitekter kan bidrage meget til, fordi vi bygger de huse, hvor patienterne behandles.

Den tanke, der fyldte mig i disse aar, var, at man ville kunne naa videre med de langvarigt syge patienter, hvis man anlagde et nyt syn paa tingene. Det, der sker, naar man kommer paa et hospital, er, at man selv fuldstændigt holder op med at handle. Man faar madden bragt, fremmede hænder glatter lagenet, en hærskare af sygeplejersker, portører og gangpiger sørger for, at man kan ligge hen uden at foretage sig noget som helst. Og naar man paa denne maade efterhaanden er blevet fuldstændig passiv, sætter en ny skare af beskæftigelses-terapeuter ind for at bringe patienterne i virksomhed igen.

Nyt hospital, der faar patient-kro paa taget

— Det er klart, at der er patienter, der er saa svage, at de skal have al tænkelig pleje og pasning, men under et hospitalsophold f. eks. paa 2-3 maaneder vil der komme et tidspunkt, hvor patienten udmærket kan tage del i arbejdet, baade med at hjælpe sig selv og de svagere patienter. Det vil hjælpe dem til hurtigere at blive raske og skikket til at genindtage deres plads i hverdagen.

Det er ikke min mening at blande mig i lægernes opgave, men jeg ved, at mange læger er enige med mig i denne opfattelse. Lægens kniv og medicinen kan udrette meget, men det psykiske spiller ogsaa en stor rolle hos en patient, og den store vægt, man nu lægger paa arbejds-terapi viser, at der er enighed om denne tanke. Men hvorfor ikke tage dette problem ind i selve hospitalsbyggeriet? Hvorfor ikke indrette tilværelsen paa hospitalet saaledes, at den daglige tilværelse der gør en raskere i stedet for at naa maalet paa den mere kunstige maade, hvor man først gør alt for at holde patienten fuldstændig passiv for saa bagefter at sætte særlig arbejdskraft ind paa at gøre dem aktive igen. Jeg er chefen for det nordsjællandske bygnings-di-

den, patienterne faar i dag. En af de vigtigste grunde til, at jeg kom igennem alle disse svære aar, er utvivlsomt, at jeg hele tiden var fuldkommen overbevist om, at den tilstand af inaktivitet, jeg befandt mig i, var midlertidig. Det er en ganske ejendommeligt fornemmelse at ligge med et legeme, der er fuldstændig dødt, mens man føler sig spillevende og er med i alt, hvad der foregaar omkring en. Man er i fuld virksomhed, men alt det fysiske er koblet fra. Hvordan man befinder sig i den tilstand, afhænger af, om man selv er glad, og om man har glade mennesker omkring sig.

Jeg fik som patient lejlighed til at gøre op med mig selv, og det blev mig klart, at det at gøre langvarigt

strikt, oberstløjtnant Rich. Nielsen meget taknemmelig, fordi han har givet mig lejlighed til i saa vid udstrækning at prøve disse principer paa det nye militærhospital. Blot en enkelt ting illustrerer, hvad der er tale om. Paa hospitalet har vi indrettet noget, vi kalder „kroen paa taget“. Det er en restaurant med smaa borde med kulørte duge. Det bliver saa hverdagsagtigt som muligt, jeg haaber hyggeligt og fornøjeligt, og det er meningen, at de patienter, der kan være oppe, skal spise her. De vil ikke blive vartet op, men har deres diætsedler, og naar de afleverer dem ved buffeten, faar de den mad, de har brug for.

Hvorfor der er nyt haab paa Mallorca

— De planer, jeg har tumlet med, er meget omfattende og endnu ikke afklarede, og de kræver, at baade læger, hospitalsfolk, sociale institutioner, arkitekter og de mange andre, der kan faa med foransigt at gøre, helt aflægger deres vante forestillinger og ser paa tingene med helt nye øjne. Patienterne maa ogsaa forstaa, at saadanne reformer er til gavn for dem, ikke alene paa den maade, at de hurtigere vil blive arbejdsdygtige, men ogsaa derigennem, at udgifterne til disse opgaver vil blive betydeligt mindre.

For nogle maaneder siden rejste jeg til Mallorca for at udarbejde en disputation om disse problemer, og her blev det klart for mig, at et praktisk eksperiment i høj grad kunne tjene til at belyse sagen. Jeg opdagede, hvordan det dejlige varme klima, den friske frugt, den livgivende sol og det varme salte vand, som det er saa dejligt at bade i, indvirkede gavnligt paa mig. Disse maaneder paa Mallorca har givet mig meget stor styrke, og det er forunderligt at tænke paa,



at et børnelammelsestilfælde, der nu er 20 aar gammelt, yderligere kan kunnet forbedre sig saa væsentligt. Det behøver naturligvis ikke være noget generelt, men jeg fik den tanke, at ogsaa andre børnelammede maa prøve dette eventyr.

Desværre kan det gaa saadan at patienter, der slider og slider med genoptræningen, en skønne dag bryr trætte og er ved at miste modet. De beskæftigelses-terapeuter og sygeplejersker, der tager sig af dem, kan være saa straalende og dygtige og være vil. Er patienten først blevet behandlings-træt, har han eller hun simpelthen ikke sjælelig kraft til at blive at forsøge at gaa de samme skridt hen ad en planke. Men end nu, hvis de sidste skridt ikke skal foretages i en øvelses-sal, men paa en lille bakke, fra hvis top man har den skønneste udsigt over det saa Middelhav?

Find to, der skal over et dødpunkt

— Jeg ved fra mig selv, hvilket betyder. Derfor vil jeg saa trække

Nordpolsflyverens Drømme-Rejse

Luftkaptajn Aage Hedall Hansen beretter om den spændende Flyvning til Tokio over Nordpolen og Alaska

I Big Delta tømte Alaska-Bjørnene Skraldespandene hver Nat

Af POVL WESTPHALL 8-6-54.

I Søndags strøg Luftkaptajn Aage Hedall Hansen over Nordpolen som Næstkommanderende paa SAS Super-Cloudmasteren „Leif Viking“, paa Vej hjem fra Tokio, i Dag prøver han i Starbæk Mølle-dam ved Lyhne i Vestjylland sin nye, japanske Fiskestang. Han ved, der altid staar et



— Nu glæder jeg mig til at prøve den japanske Fiskestang i Starbæk Mølle-dam ...

Par Gedder i den vestjyske Fødestavns kære Vandhul. Og saa kan de andre flyve, saa meget de vil — for en Tid altsaa. For nu har Hedall taget Ferie efter sin store Rejse.

Selvfolgelig har den Flyver, der pløjer Luften tynd med sine ti Tusinde Hestekræfter over Atlanterhavet Aar efter Aar, ogsaa sin per-

sonlige Drømme-Rejse. Nordpolsflyvningen var Luftkaptajn Hedall Hansens.

— Det er en af de Flyvninger, man ikke saa let glemmer, siger Nordpolsflyveren.

I en Liggestol i sin frodige Villa-have paa Amager genoplever han den spændende Færd, som en hel Verden fulgte.

— Jeg tror, det er mere end 200 Gange, jeg har fløjet mellem Skandinavien og New York, den ene Rejse er den anden lig, mere eller mindre altsaa, men alligevel kun med de Nuancer, som Vejret og Aarstiderne giver. Turen over Nordpolen var noget helt for sig. Det var faktisk en Oplevelse, der gaar dybt i Sindet. Hvis Ruten over Jordens Top til Tokio bliver en Kendsgerning, saa vil jeg ikke have noget imod at komme ud paa den. Jeg har engang prøvet Turen til Østen over Bangkok, den er jeg personlig knapt saa begejstret for. Jeg tror ikke, det er godt med de store Temperatursvingninger, jeg er i hvert Fald ikke selv meget for dem ...

Den storslaede Natur og Pionerlivet

— Hvorfor blev Nordpolsfærdens Deres Drømme-Rejse?

— Lige fra jeg var Dreng hjemme i Vestjylland, drømte jeg om engang at faa Lov til at opleve den arktiske Eventyrverden. Jeg har været adskillige Gange i Grønland, baade paa Mestersvig og i Nassarssuak, men det var Nordpolen og Alaska, der stod for mig som Maalet. Paa en eller anden Maade hænger det nok sammen med, at min Bedstefar var Guldgraver ovre i Alaska. Det var vist ikke saa meget Guld som Eventyr, der kom ud af det, men Fortællingerne er gaaet igen og igen i min Drengfantasi, det var vistnok derfor, jeg engang gerne vilde flyve til den Del af Verden ...

— Svarede den saa til Drømmene?

— Saa fuldstændigt. Der er forunderligt skønt og storslaaet. Det vældi-



Nordpolsflyveren, Kaptajn Hedall Hansen i sin Have paa Amager, mens han beretter om Drømme-Rejsen.

ge, glitrende, hvide Ingenmandsland, den enorme, ubegrænsede Alaskanatur, alt besvarede mine Drømme. Om det saa var Befolkningen, saa er den selv i dette Øjeblik Billedet paa Pionertiden. Den nyeste Teknik, som er flyttet med ind i Alaskas Byer og paa de store, militære Lufthavne, har ikke kunnet fjerne Pionerlivets Atmosfære.

De firbenede brummende Skraldemænd i Ødemarken

— Romantikken fra Jack Londons og Curwoods Dage har dog næppe gode Vilkaar omkring Flyvemaskiner og hvad dermed følger?

— De spredte Indtryk, jeg fik i Alaska, i Fairbanks, i Anchorage og i Big Delta, den store Militærflyveplads, gav mig Fornemmelsen af, at den vældige Natur og de særlige Livsvilkaar oppe i Ødemarkerne sætter sit Stempel paa Menneskene deroppe. Deres Gæstfrihed og Hjertelighed var enestaaende.

Og mens vi taler om usædvanlige Forhold, saa er der maaske Grund til at nævne Big Delta's særprægede Skraldemænd. Det er Alaskabjørnene. I Big Delta sætter man de fyldte Skarnkasser et bestemt Sted udenfor Militærlejren, næste Morgen har Bjørnene tømt dem ...

— Saa De Nordpolen?

— Vi var lige over Nordpolen, og det var skyfrit og sigtbart. Det var et forbløffende Syn med Ismasserne, der strakte sig uendeligt under os. Men det mest forbavsende var det aabne Vand, der som brede Fjorde paa vel omkring et Par Hundrede Meter snoede sig mellem Pakisen. Jeg vil tro, at den Dag, vi passerede Nordpolen i omkring 5 Kilometers Højde, kunde man have sejlet over selve Jordens Top med et svært Skib. Saa-dan virkede det paa os. Jeg har altid forestillet mig, at Isen vilde være kompakt omkring selve Nordpolen, men det var den altsaa ikke. Jeg har ogsaa altid hørt, at der ikke var Skyformationer i store Højder over Nordpolsområdet, men det er heller ikke rigtigt. Vi fløj i Solskinnet over et tæt Skytæppe, lige til vi naaede omtrent selve Nordpolen.

— Mærkedes de Forstyrrelser, som

er der ingen af os, der bryder os om at tænke.

Hvis tekniske Problemer maatte opstaa undervejs, har vi de alternative Lufthavne, de mange Militærhavne langs Ruten, som vi kan søge hen til, saafremt det bliver paakrævet at gaa ned. Men det, jeg blandt andet lærte paa Dobbeltturen over Nordpolen til Tokio, var, at Vejret deroppe omkring er betydeligt bedre end i den varme Del af Verden, der er ingen Tordenskyer, ingen Tilsligningsmuligheder, i hvert Fald ikke der, hvor vi fløj, og Vindforholdene var temmelig stabile. Det fremgaar af et Væddemaal, vi lavede for Hjemflyvningen.

19 Dollars for en Rekord-flyvning

— Hvordan var det Væddemaal?

— Vi stak hver en Dollar ind, og vi var 19 med paa Hjemflyvningen. Det gjaldt saa om at komme Flyvetiden nærmest. Paa det Tidspunkt havde vi ikke foretaget Beregninger eller lagt Flyveplan, man kunde altsaa kun nogenlunde skyde efter Flyvningens

Længde. Vi talte om at flyve Nonstop til Stockholm fra Alaska, og det var denne Rekordflyvning, Væddemaalene gjaldt. Vi saa ikke paa det som en Rekordflyvning, kun som en Flyvning betinget af gode Vejrforhold. En af vore Navigatører vandt. Man kan sige, at saadan burde det ogsaa være, fordi han skulde have Mulighed for de mest nøjagtige Udregninger, men i Virkeligheden var den danske Purser Lenshøj nærmest med 14 Timer og 33 Minutter. Der skete imidlertid det, at en grøn Lampe stjal hans 19 Dollars. Denne grønne Lampe fortæller os, at Landingsstellet er ude, men den lyste ikke, da vi kom ind over Stockholm. Saa mens vi prøvede Sikringerne af, tog vi en Æresrunde over den svenske Hovedstad. Det kostede Lenshøj de 19 Dollars. Landingsstellet var nemlig ude og helt i Orden, men vi tager ingen Chancer. Vi maatte først skaffe os Vished paa Instrumenterne.

Man flyver ikke gerne de første Par Dage ...

— Er en Flyvning af den Art ikke anstrengende?

— Nej, for vi har forstærket Besætning med inddelt Vagttjeneste som paa et Skib. Alt er jo lagt nøje til Rette. Kun det uforudsete skulde kunne overrumple os ...

— Men bagefter?

— Saa er man en Smule træt. Jeg bryder mig faktisk ikke om at flyve det første Par Dage ... men det skal jeg heller ikke. Jeg har faaet Besked om at tage fjorten Dage af min Ferie. I Gaar købte jeg mig en lille Vogn, og i Pinsen tager min Kone og Børnene med mig til Vestjylland til vor Fødeegn Lyhne. Og saa! Se her, hvad jeg skal mere mig med ...

Nordpolsflyveren henter en lang, smal Kasse frem, lukker den op, som var det et Juvelskrin, og inden i ligger den herligste Fiskestang, et japansk Speciale ...

— Den købte jeg i Tokio, den kan blive en levende svirpende Fluestang, eller en god fast 5 Fods Stang, og se saa her ...

Hedall Hansen aabner Kassens hemmelige Rum. De er fyldt med orientalsk-mystisk blinkende Fluor, med Nylonstørser og alt det, der kan faa en Lystfiskers Blodtryk sat i Vejret.

— Jeg skal over til Starbæk Mølle-dam. Jeg ved, der staar et Par Gedder, og saa skal vi se, om der er Lykke ved Grejerne fra Tokio ...

Saa-dan talte Aage Hedall Hansen, hvis Livsroman begyndte med en Vogterdrengs Tilværelse i Vestjylland. Skæbnen førte ham ad mærkelige Stier til Amerika paa en ujævn Livsbane fra en Perlemorsknapfabrik til Cowboydage. En skønne Dag blev han Flyver, vendte hjem, kom i Militæret, blev knyttet til Flyvertropperne, og for en Snes Aar siden kom han ind i dansk Luftfart ... han blev Veteranen blandt de danske Piloter paa Nordatlanten, blev Chefpilot i SAS ... og nu er han ogsaa blevet Nordpolsflyver, paa den Rejse, der i Dag spinder Livskransen tilbage til Lyhne, hvor han hentede sin Barndoms-kæreste for mange Aar siden ... i Dag prøver han paa at hente de Gedder, som han allerede fra Drengesaarene ved altid staar et Sted i Mølle-dammen ... Hvem siger saa, at Livet i Teknikens Verden er uromantisk, det kan kun være dem, der aldrig fik Evnen til at længe og opleve ... POVL WESTPHALL



Svend Jark.

19-aarig dansk Flyverelev dræbt ved Styr i Canada

Flyvemaskinen knustes, og to Mand dræbtes paa Stedet

Netop ved Starten af sin Uddannelse er den kun 19-aarige danske Flyverelev Svend Jark blevet dræbt paa Skolen i Canada. Ved Midnattid Natten til Lørdag styrtede en af det canadiske Luftvaabens Maskiner ned i Pinhuil i Alberta i Canada. Begge de ombordværende, den danske Flyverelev Svend Jark og hans Lærer, Flying Officer Cooley, blev dræbt paa Stedet, da Maskinen knustes. Ingen kender endnu Aarsagen til Ulykken.

Den unge Svend Jark er Søn af Toldkontrollør Harald Jark i Vejle. Han tog Studentereksamen i Fjor fra Aarhus Katedralskole og kom i 1953 paa Flyvevaabnets Forskole. For et Par Maaneder siden begyndte han Uddannelsen i Canada.

Doktorens Sekretær

Historien om, hvad man forlanger af hende

DE bliver nok overrasket, naar De nu hører, at baade københavnske Hospitaler og andre Sygehuse mangler Lægeseekretærer. Overrasket, fordi man paa Forhaand vilde tro, at netop dette Job er heftigt eftertragtet: En velsyet hvid Kittel klæder de fleste Kvinder, og ikke mindst unge Piger med Nutids-Skikkelse. Og selve Arbejdet maa friste mange: Overlægen har sin Sekretær med paa Stuegang. Om ingen andre, i alt Fald hende. Sekretæren skriver ned ved hver enkelt Seng, hvad hendes Chef har at sige til Journalen. Ind imellem taler hun selv med Patienter. Hun lærer ogsaa Syges Paarørende at kende og kommer i det hele Mennesker paa nærmeste Hold.

En anvendt Lægeseekretær har nok at gøre, men andet end — for Eksempel — Hospitalets Sygeplejersker, hvis Arbejde vel oftest er mere byrdefuldt, selv om man meget vel kan blive træt ogsaa af Timer ved en Skrivemaskine, af mange Samtaler, af Telefonens Kimen.

Hvad er da Grunden til, at Hospitaler mangler Lægeseekretærer eller rettere, at de har svært ved at skaffe sig de Sekretærer, de skal bruge? Jo, Grunden er, først og fremmest den, at af de mange, der søger, er alt for faa egnede. For det er ikke nok at tage sig ud i en hvid Kittel. Det er heller ikke tilstrækkeligt at kunne skrive paa Maskine. En Lægeseekretær skal kunne meget andet, som adskillige unge Piger ikke kan, der fristes af Hospitalsvejen ved Lægers Side.

Saadan begyndte det

Derfor har nu en Kreds af erfarne Lægeseekretærer bestemt sig til at oprette en Skole for fremtidige Lægese-

ekretærer. Tre har dannet et Udvalg, Fru Anna Abrahamsen, Enke efter Professor, Dr. phil. Erik Abrahamsen, Fru Gerda Werchmeister og Fru Kirsten Andersen. De to første er knyttet til Professor, Dr. H. Abrahamsens Afdeling paa Bispebjerg Hospital, Fru Kirsten Andersen til Overlæge Henrik Johansens Klinik paa Københavns Militærhospital. De tre fortalte *Berlingske Tidende* om deres Planer og deres hidtidige Arbejde for Landets første Skole for Lægeseekretærer. De sagde:

— Ideen er Arkivar Rigmor Skades, Fru Skade, der er knyttet til Kommunehospitalet, skrev i 1953 i *Ugeskrift for Læger*, at der maatte være noget galt med Uddannelsen af Lægeseekretærer og føjede til, at denne Sag maatte tages op. Fru Abrahamsen ringede til Fru Skade og sagde: — *Netop Vand paa min Mølle!* Som det viste sig: Ogsaa paa andre skolede Lægeseekretærers, for de havde lagt Mærke til, at ikke helt faa af de nye, man fik ind, ikke var helt saa dygtige, som de helst skal være. Hvad næsten vigtigere er: Af dem, der søgte, var de allerfleste ikke kvalificerede.

Men eet er *»Vand paa Møllen*, et andet Ideens Gennemførelse, og derfor maatte vi begynde forfra. Vi skulde navnlig skaffe Lokaler. Heldigvis mødte vi den største Forstaaelse først hos Københavns Skoledirektion, derefter hos Rektor Agot Lading, som lovede Udvalget Plads paa *Ryssensteen Gymnasium* tre Eftermiddagstimer daglig fra 1. September.

Saa var det værste overstaaet, fortsatte de tre. Det næste er at faa de flest mulige til at melde sig. At gøre dem begribeligt, der tænker paa at blive Lægeseekretær, at de ikke kan gøre noget bedre for sig selv end at gaa ind i vores Skole. Undervisningen varer i 8 Maaneder og koster 800



Fru Grethe Faurischou, kaldet »Fru Fager«.

ren kan skrive Latin, hvis den, der skal skrive for ham, ikke kan. Hvem der skal undervise? De bedst mulige Lærere, deriblandt meget interesserede Læger. Skolen slutter med en Eksamen, og hver enkelt faar et Bevis for, at hun (eller han) har bestaaet de foreskrevne Prøver.

Der er her i Landet omkring 500 Lægeseekretærer. Paa nogle Hospitaler er der mange, paa andre færre. Paa Bispebjerg er der 48, paa Københavns Militærhospital 22. Fru Abrahamsen sagde, at det næste Maal maa være en Samling af Landets Lægeseekretærer, en Fagets Organisation. For som det er nu, lødte hun til, er vi set mærkværdigt *»Folketænder»*, paa hvilket ingen har Tat, og som, modsat alle andre, ingen faglig Forening har at støtte sig til. Om en Lægeseekretærs Job da er en Livsstilling? Det kommer an paa, sagde de tre, hvem Sekretæren er. Mange bliver bare i nogle Aar, andre ender som Tjenestemand med en rimelig Løn og med Pensioneret. Lønnens Størrelse er forskellig fra Omraade til Omraade, omend der ikke er alt for stor Forskel. Den bedste Løn er paa godt 700 Kroner maanedlig for 7 Timers Arbejde daglig.

Fru Fager

Saa talte man med en af de nye i Faget, Fru Grethe Faurischou, der begyndte for knapt tre Aar siden. Fru Faurischou, der er 31 og gift og har en Datter paa 10 Aar, har et smigrende *»nom de guerre»*. Man kalder hende aldrig andet end *Fru Fager*. Hvorfor? Fordi, det er hun — sagde de andre.

Fru Fager sagde: — Jeg søgte Stilling som Lægeseekretær, fordi jeg mente, at Arbejdet var interessant. Og det er det. Jeg er ansat hos Professor H. Abrahamsen og er Sekretær for L. Reservekirurg, Dr. H. Starklint. Der kan være nok at tage fat paa; og man har jo ogsaa et vist Ansvar, men selv paa de mest anstrengende Dage ønsker jeg mig intet andet Arbejde. Ja, jeg passer selv Hus og Barn og Mand. Med Konehjælp en Gang om Ugen.

Vanskeligt? Naturligvis ikke altid lige nemt at skulle være baade det ene og det andet, men jeg har da aldrig nogen Gang i de tre Aar, der nu er gaaet, været ked af, at jeg skulde paa Arbejde. Jeg har det tværtimod saadan, at jeg hver Morgen glæder mig til at skulle af Sted. Es.



De tre i Udvalget med den nye Idé. Fra venstre: Fru Kirsten Andersen, Professorinde Anna Erik Abrahamsen og Fru Gerda Wachtmeister.

13-6-54

Kroner. Skolen optager Kvinder (og Mænd) paa 21 eller derover, som mindst har Realeksamen. Ogsaa fungerende Lægeseekretærer er velkomne.

Hvad de skal vide

Skolen underviser i Maskinskrivning, i Stenografi, særlig hvad angaar medicinsk Udtryksmaade, i Anatom, Fysiologi og Patologi, for skal man være en god Lægeseekretær, maa man naturligvis ogsaa vide i alt Fald noget om Medicinens grundlæggende Fag. Skolen underviser fremdeles i *Hospitalskundskab*, et bredt Omraade, som vi har delt i flere. For Eks. i Latin-Information, i medicinsk-latinsk Sprogbrug, i Journal- og Receptskrivning samt Arkivering. Ogsaa alt saadant maa en Lægeseekretær vide, for hvad nytter det, at *»Dok*

Fly
J
t
M
s
o
B
F
Beg
vær
saa
Ma
mer,
Hy
af F
Udga
komr
fanta
i Fin
ligt
denn
een l
en E
I det
Mart
timer
Da
begy
fandt
loter
tal T
i Dag
Gang
I de
somh
Flyve
Offer
noget
forsv
bleve
i Fly
foru
kende
De
vil til
er na
som
Motor
lenne
ental
ad M
Fly
det S
mange
der k
mange
paa al
For
lertid
Proble
D
Maa
Opbyg
Eskad
klare
og ick
en tek
overle
kaar,
i Ojne
Ved
kraver
vis red
Bekost
kraft.
Eskadt
havde
fuldsta
svaret
tage st
af Fry
forsom
nelse.

Talmæssig Underlegenhed betyder en frygtelig Risiko

Overflyvningerne afslørede intet, som ikke var kendt — eller burde være kendt af Forsvarets øverste Ledelse

Aftenberet. Af H. E. TEGLERS 16/6 54

DRASTISKE Undersøgelser af Flyvevaabnets Virksomhed og Beredskab, Begrænsningerne i Jet-Træningen og forskellige Erklæringer har i Offentligheden efterladt to Hovedindtryk:

- 1) at danske Jet-Jagere ramtes af væsentlig flere Ulykker end en tilsvarende Styrke med tilsvarende Antal Flyvetimer i Udlandet,
- 2) at Overflyvningerne Natten til 29. April afslørede alvorlige beredskabsmæssige Forsømmelser.

Kendsgerningerne om Flyvevaabnet er:

Paa intet Tidspunkt er fremkommet Oplysninger, der kunde anvendes som Bevis paa, at Antallet af Ulykker i hele Opbygningsperioden sammenholdt med Antallet af Flyvetimer skulde have været katastrofalt højt i Forhold til Ulykkes-Raten i andre Jagerstyrker inden for NATO. Flyvevaabnet betragter imidlertid hver eneste Ulykke, der koster Menneskeliv, som een for mange, og der arbejdes maaltidst paa at fjerne Ulykkesaarsager.

Maalet med Jet-Jagernes Øvelser er at træne Eskadriller, der kan modstaa selv de største Belastninger i en eventuel Forsvarskamp. Hvis Jagerforsvaret i en kritisk Situation skulde bryde sammen, vilde det medføre

uoverskuelige Tab ogsaa for Hæren og Søværnet samt Død og Ødelæggelser for Befolkningen i København og Landets øvrige større Byer.

Flyvevaabnet kunde ved at slække paa Uddannelseskravene muligvis reducere Antallet af Ulykker, men det vilde med absolut Sikkerhed ske paa Bekostning af Eskadrillernes Slagkraft.

Naar Piloterne sover

Overflyvningerne afslørede intet, som ikke var kendt — eller burde være kendt — af Forsvarets øverste Ledelse. Jagerforsvaret befandt sig i almindeligt Fredsberedskab, og vil indtil videre forblive paa dette Beredskabs-Trin, medmindre Flyverkommandoen faar Efterretninger eller Ordre, der kræver forhøjet Beredskab. Flyvevaabnet er i Dag et Uddannelsesapparat. De Piloter, der kunde sættes ind mod tilfældige Terrorital-Krænkelser, ligger om Natten i deres Senge, fordi de om Dagen arbejder haardt som Instruktører.

Beredskabet kan til enhver Tid skærpes, men Forsvarets Ledelse maa vælge mellem kraftig Uddannelsesvirksomhed (altsaa hurtig Opbygning) eller højt Beredskab. At balancere mellem disse to indbyrdes modstridende Hensyn kræver en koldsindig Vurdering af den udenrigspolitiske og militære Udvikling. Det vilde være katastrofalt, om Danmark i en truende eller blot uafklaret Situation forsømte at træffe nødvendige beredskabsmæssige Foranstaltninger, men det kan være fuldstændig ødelæggende for Værnenes Opbygning, hvis man hovedløst blot forlanger højeste Beredskab i enhver Situation.

Hvad Eksperterne saa

Det kan virke utilfredsstillende, at vi trods betydelige økonomiske Ofre ikke i Dag har et stærkere Flyvevaaben, men i Betragtning af, at de væsentlige Retningslinier for Opbygningen først blev færdige i 1951, er de foreløbige Resultater nærmest imponerende.

Det er lykkedes at skabe et Antal Eskadriller, hvis Kvalitet ligger nær fuld operativ Status, d. v. s. i enhver Henseende brugbare i Kamp. Dette er konstateret bl. a. af udenlandske lagtagere senest under 'Heads up-Øvelsen' i Efteraaret 1953.

Men Opbygningen af et Flyvevaaben tager Aar. Jordorganisationen er f. Eks. endnu noget spinkel. Størst er Manglerne i Kontrol- og Varslings-tjenesten, der først bliver fuldt effektiv, naar de nye, kraftige Radarstationer føjes til Nettet og Antallet af Radartechnikere og andre Specialister bliver saa stort, at Stationerne kan holdes i Gang Døgnet rundt.

Flyvevaabnets Problemer inden for de Rammer, som er lagt om Opbygningen, er i Dag uoverskuelige, og de vil utvivlsomt blive løst — ogsaa uden flere drastiske Indgreb.

Rammerne for snævre

Et Jagerforsvar af den Størrelse, som blev fastsat i Forsvarslovene af 1951, er imidlertid utilstrækkeligt, hvis de Opgaver, der kan forudses i en eventuel kritisk Situation, skal kunne løses forsvarligt. Vanskelighederne er altsaa ikke en ringe Kvalitet, men, at vi kommer til at mangle i hvert Fald seks Jager-Eskadriller (ca. 150 Interceptor-Jagere og Jager-Bombere med tilhørende Piloter, Mekanikere og andet Personel).

Uden Jagerdækning — intet Forsvar

Denne kvantitative Underlegenhed kan i visse Situationer undergrave Landets Modstandskraft. Uden tilstrækkelig Jagerdækning er en Forsvarskamp dømt til at mislykkes. Hensynet til de mest elementære Sikkerhedskrav taler for, at allierede Jagerstyrker allerede i Fredstid stationeres paa danske Flyvepladser. Alternativet til denne Hjælp fra vore Allierede inden for Atlantpagten er, at Danmark endnu i en Aarrække maa være uden Sikkerhed mod Luftangreb.

Flyvevaabnets Opbygning vil strække sig over lang Tid endnu, og ingen — hverken Befolkningen, Pressen, Lovgivningsmagten eller Regeringen — kan i denne Periode forlange et højt Beredskab. Det opnaas i Øjeblikket kun ved at gennemføre den Fredstids-Stationering, som hidtil har vist sig politisk uigennemførelig.

H. E. TEGLERS

Hunter-Jagere til det danske Flyvevaaben

LONDON, TORS DAG AFTEN
Serie-Leverancerne til R. A. F. af den britiske Jet-Jager af Hawker-Hunter-Typen er i Dag blevet officielt godkendt. Hunter-Jageren har i den sidste Tid været underkastet en Serie haarde Prøver, og det bekræftes i Aften, at den har bestaaet disse Prøver.

Det forstaaes, at det danske Luftvaaben er interesseret i at købe et Antal Maskiner af denne Type, som nu med Super-Prioritet masseproduceres til R. A. F. i Hawker-Fabrikkerne. Holland og Belgien har beordret et stort Antal Hawker-Jagere, og der foreligger Ordre paa disse Maskiner til et Beløb af 182 Millioner Dollars under det amerikanske Indkøbsprogram til NATO's Luftstyrker.

Det danske Flyvevaaben har for nylig faaet bevilget Tilladelse til at indgive en Ordre paa 30 Maskiner. Leverancerne af de første Hunter-Jagere til Flyvevaabnet ventes sidst i 1955.



Sir Hugh Saunders modtages i Lufthavnen af Generallejtant Førslev (tilhøjre) og Departementschef Lindgren fra Forsvarsministeriet (tv.).

8-7-54

Jet eksploderet

Føreren dræbt — Nedstyrtningsulykke i Gaar ved Aarhus — Flere var i overhængende Livsfare

Det danske Flyvevaaben ramtes i Gaar af en ny Jet-Ulykke, idet en F-84 »Thunderjet« fra Eskadrille 729, Hjemsted Skrydstrup Flyveplads, forulykkede Nord for Aarhus. Maskinen styrtede ned og eksploderede, da den ramte Jorden, hvorved Piloten, Flyverløjtnant af Reserven Finn Chr. Koch, blev dræbt. Kaptajn A. J. Bendtsen fra Havarikommissionen tog i Gaar til Aarhus for at søge opklaret Aarsagen til Nedstyrningen.

Den forulykkede Maskine var sammen med tre andre startet om Morgenen paa en Øvelsesflyvning. Man havde Kontakt med Maskinerne hele Tiden, indtil Ulykken pludselig indtraf. Maskinen befandt sig da over en Roemark ved Landsbyen Trige, ca. 10 km Nord for Aarhus tæt ved Hovedvej 10. Efter Øjenvidnernes Forklaring skete der følgende:

Maskinen kom flyvende i lav Højde, da den pludselig med ca. 6-700 km.s Fart tabte Højde og tændte mod Jorden med et kolossalt Brag. Et Ægtepar og deres smaa Børn arbejdede paa Marken, hvor Ulykken skete. De opfattede Nedstyrningen som et Lysskud og en Eksplosion og kastede sig ned paa Jorden for at søge Dækning mod Dele fra den eksploderede Maskine. Den havde ramt Jorden tæt ved Pannerupvejen, hoppede over Vejen, fortsatte ind over Marken og kørte med en Hale af Ild efter sig ind i Husmand Frederik Meyers Have.

To Kvinder reddet ved et Tilfælde

Her blev en Telefonmast og Flagstangen klippet over, hvorefter Maskinen fortsatte videre ud i en Kornmark efterladende en Pløjestrøbe paa flere Hundrede Meters Længde. Stuehuset paa Fred. Meyers Ejendom led alvorlig Skade, og alle Planter i Haven paa dens Vej blev brændt væk i eet Nu. Store Stykker af Maskinen slyngedes gennem Murene paa Ejendommen, og inde i Stuerne blev Møblerne kastet rundt.



Den forulykkede Jetpilot, Flyverløjtnant Finn Chr. Koch

Jet'ens Maskinkanon borede sig gennem Muren til Havestuen og splintrede her en Kommode, hvor Fru Meyer og hendes gifte Datter havde staaet kort forinden. De havde netop været paa Indkøb og lagt Værelset paa Kommoden for at gaa ind i en anden Stue, hvorfra de bedre kunde se Jet-Maskinerne. Det blev antagelig deres Redning.

De to Damer, der var stærkt chokerede, fortæller, at alt pludselig blev lyst, og at Havestuen blev stærkt raseret. De troede begge gensidigt, at den anden var omkommet, idet de i Forvirringen var løbet ud af hver sin Dør.

Piloten var i Maskinen

Paa Grund af den voldsomme Brand, der opstod i den nedstyrtede Maskine, kunde det tilkaldte Brandvæsen og Redningsmandskab fra Aarhus ikke nærme sig Maskinen, og først om Eftermiddagen kunde man undersøge Vragresterne, hvor man fandt det forkullede Lig af Piloten siddende i Førersædet. En Mængde Mennesker var paa dette Tidspunkt strømmet til Ulykkesstedet, og Politiet maatte tilkalde Assistance fra Militæret for at kunne overkomme Afspærringerne. Senere paa Dagen blev Militæret afløst af Hjemmeværn.

Straks, da Ulykken var sket, fulgte een af de andre Maskiner den forulykkede, for at se om Piloten skulde komme ud. De to andre fortsatte til Karup, hvor de aflagde Rapport om Ulykken. Da Piloten i den tredje Maskine kunde se, der intet var at gøre, fløj han tilbage til Skrydstrup.

Den forulykkede Pilot Finn Chr. Koch var født den 2. Juni 1931 og saaledes lige fyldt 23 Aar. Han var Søn af fhv. kongelig Kammertjener S. J. Koch, Amaliegade 14, og kom i Februar 1952 paa Flyveskolen som Sergent. I August 1952 kom han paa Uddannelse i USA, og Lillejuleaften den 23. December i Fjor kom han tilbage til Danmark. Den 25. Februar i Aar blev han udnævnt til Flyverløjtnant II af Reserven.

En Maaned siden sidste Jet-Ulykke herhjemme

Ulykken er den første herhjemme inden for Flyvevaabnet siden den 19. Maj, da en Meteor-Jet styrtede ned i Limfjorden under Natflyvning. Begge de ombordværende dræbtes. Den 6. i denne Maaned omkom ganske vist en dansk Jetflyver, men det var en Elev, der forulykkede under Uddannelsen i Canada.

Berl. Tidende
22-6-54

Sir Hugh Saunders Kommitteret for Flyvevaabnet ^{26/6.54.}

Forhandlingerne i Gaar i Forsvarsministeriet mellem den britiske Luftmarskal Sir Hugh Saunders og Forsvarsminister Rasmus Hansen resulterede i, at Saunders modtog Forsvarsministerens Opfordring til at overtage Posten som Kommitteret for det danske Flyvevaaben, foreløbig for en Periode af 9 Maaneder. Luftmarskallen vil allerede om et Par Uger overtage sit Hverv ved Opbygningen af det danske Flyvevaaben.

Umiddelbart efter Forhandlingerne med Forsvarsministeren kørte Sir Hugh Saunders til Chefen for Flyvevaabnet, Generalløjtnant Førslevs Hjem for at sætte ham ind i Forhandlingerne med Ministeren og den Af-tale, der var blevet Resultatet, og for at forberede det kommende Samarbejde.

Generalløjtnant Førslev udtalte i Aftes til »Berlingske Tidende«:

— Jeg ser frem til Samarbejdet med Forventning ud fra mit Kendskab til Sir Hugh Saunders fra den Tid, da han beklædte den høje Post i NATO.

Sir Hugh Saunders var under Krigen Chef for en Jagergruppe i England, senere blev han Chef for RAF-



Luftmarskal Sir Hugh Saunders fotograferet i Gaar.

Styrkerne i Burma. Efter Krigen var han først Chef for Bomber-Kommandoen og derefter i to Aar Generalinspektør for RAF. Fra 1951 og indtil i Fjor var han Chef for NATO-Luftstyrkerne i Europa.

Sir Hugh Saunders, der bliver 60 Aar inden længe, trak sig tilbage i Fjor efter at have beklædt Posten som Chef for Luftstyrkerne under den Øverstkommanderende for de allierede Styrker i Europa.

Beslutningen om at søge en fremmed Flyveekspert knyttet til det danske Flyvevaabens Ledelse til Støtte for Generalløjtnant Førslev under Opbygningsarbejdet blev taget efter den dybtgaaende Undersøgelse af Flyvevaabnets Forhold som Forsvarsminister Rasmus Hansen indledede for nogle Maaneder siden. Det blev dengang, i Ministerens Redegørelse den 24. April, fastslaaet, at Flyvevaabnets nuværende Organisation blandt andet paa Grund af Personelmangel ikke har virket helt tilfredsstillende. Navnlige har der manglet erfarent Personel, og derfor til-

kaldtes et større Antal, omkring 80 udenlandske Ekspert. Der var paa det Tidspunkt i Forvejen 40. End-

videre var det Tanken, at det flyveuddannede Personel, som gør administrativt Arbejde, i saa vid Udstrækning som muligt skulde erstattes af civile Personer. Endelig blev det vedtaget, at der til Støtte for Flyvevaabnets Chef for en kortere Tid skulde knyttes en udenlandsk Kommitteret til Ledelsen under den forestaaende Reorganisation.

Det skulde være en Ekspert, hvis Autoritet og Indsigt er ubestridelig. Ingen kan frakende Air Chief Marshal Sir Hugh Saunders hverken Autoritet eller Indsigt.

Selve den nu gennemførte Ordning med en Kommitteret for Flyvevaabnet er realiseret i Forstaaelse med Forsvarschefen og med Chefen for Flyvevaabnet, understregede Forsvarsminister Rasmus Hansen i sin Redegørelse. Samarbejdet mellem Sir Hugh Saunders og Generalløjtnant Førslev ved Flyvevaabnets Opbygning skulde nu forhaabentlig kunne føre til den indre Arbejdsro, som Flyvevaabnet saa længe har set frem til.

Sir Hugh Saunders tiltraadte i Gaar ved Flyvevaabnet

Blev i Lufthavnen modtaget af Generalløjtnant Førslev og Departementschef Lindgren

I Gaar Eftermiddags ankom Air Chief Marshall Sir Hugh Saunders til København for at tiltræde sin Post som Kommitteret for det danske Flyvevaaben foreløbig i de kommende 9 Maaneder.

Sir Hugh Saunders, der kom med BEA's Rutemaskine fra London, blev i Lufthavnen modtaget af Chefen for Flyvevaabnet, Generalløjtnant C. C. Førslev og Departementschef Lindgren fra Forsvarsministeriet.

Sir Hugh Saunders har allerede et ganske godt Kendskab til Danmarks Flyvevaaben gennem sine jævnlige Besøg i den Periode, hvor han var øverste Chef for NATO-Luftstyrkerne, men den Kommitteredes første Tid i Danmark vil alligevel blive præget af Bestræbelserne paa at sætte sig ind i Organisationens Enkelt-heder.

Sir Hugh Saunders erklærede ved Ankomsten, at han vilde sætte sig grundigt ind i sit nye Arbejde, før han begyndte at fremsætte Udtalelser om, hvad der kan gøres for at styrke det danske Luftvaaben.

Forsvarsministeriet har stillet en Bil til Luftmarskallens Raadighed, den første Tur gaar til Vedbæk, hvor han i Dag møder Flyverkommandoens Officerer, som han skal samarbejde med i den kommende Tid. Inden længe drager Sir Hugh Saunders paa Besøg rundt paa Flyvestationerne Landet over.

8-7-54



Flyverne paa Vraget af den forulykkede Maskine.

Dramatisk Nødlanding paa en nordsjællandsk Badestrand 9-7-54.

Piloten, Oversergent H. A. Møller, og hans Passager, Flyvermath P. Christensen, uskadte, mens Maskinen knustes paa tredje Revle efter at have undgaaet de mange Badegæster paa Skæreby Strand

En Harvard-Maskine fra Eskadrille 722 i Værløse var i Gaar Formiddags paa Maalflyvninger over Sjællands Odde under Sigteøvelser for Artilleriet. Maskinen, der førtes af Oversergent H. A. Møller, der havde Flyvermath P. Christensen som Observatør, havde længe ligget paa rutinemæssige Øvelsesflyvninger.

Pludselig satte den Kursen ned mod Skæreby Strand mellem Rørvig og Nykøbing Sjælland. Motoren satte kraftigt ud, og det var øjensynligt, at Maskinens Fører forsøgte en Nødlanding paa Stranden, som paa det Tidspunkt var fyldt af Badegæster. Piloten svingede ud over Vandet, og Maskinen gik i Havet paa tredje Revle. Den blev delvis knust.

Mange Badegæster strømmede ud i Vandet, mens andre tilkaldte to Ambulancer. Maskinens Mandskab kravlede imidlertid uskadte ud af Vraget og stod paa Vingerne indtil de blev hentet i Land af en Motorbaad.

Manøvren, som trak Maskinen fri af Badestranden

Nødlandingen, der skete Kl. 10.45, var en slem Forskrækkelse for de mange Feriegæster, der bor i Sommerhusene ved Vibo Plantage ved Nykøbing Sjællands Nordstrand. Man saa Flyvemaskinen komme lavt hen over Plantagen og dreje ud over Vandet.

Øjenvidner erklærer, at det saa ud, som Piloten først overvejede en Landing i Strandkanten, men da han opdagede de mange Badegæster, skiftede han i sidste Øjeblik Kurs. Det

katastrofale Følger ved Nødlandingen.

Politiet kom straks til Stede, og kort efter kom en Maskine fra Værløse hen over Ulykkesstedet. En Havarikommission under Ledelse af Søjntant Andersen kom fra Værløse for at foretage Afhøringer. Oversergent H. A. Møller, som fik sin Uddannelse før Krigen, men som først i Foraaret vendte tilbage til Flyvevaabnet, gennemgik en Skole paa Avnø og senere et Træningskursus paa Harvard-Maskinen, forklarede, at han opdagede, at Maskinen ikke kunde holde Omdrejningstal. Der var ikke Tale om, at Maskinen var i Brand. Han var klar over, at en Nødlanding var uundgaaelig, og han søgte derfor hurtigt mod Strandkanten. Flyvermath P. Christensens Forklaring er samstemmende. Flyvevaabnets Teknikere prøver nu paa at faa Vraget trukket i Land, saaledes at man paa Værkstederne kan faa afprøvet Motoren.

Afhøringerne blev afsluttet allerede i Gaar Eftermiddags. pw.

Oberst Birksted til General ^{22/8-54} Norstads Stab

Forsvarsministerens luftmilitære Raadgiver forlader atter Danmark

Om kort Tid forlader Oberst Kaj Birksted atter Danmark for i en længere Periode at overtage en Post i Staben hos Chefen for NATOs Flyvestyrker, General Lauris Norstad, i SHAPEs Hovedkvarter i Paris.



Oberst
Kaj Birksted

Oberst Birksted, som atter faar sit Hjem i Paris, var paa NATOs Forsvarskollegium i Paris i 1952/53. Da han vendte hjem, afløste han Generalmajor Tage Andersen som Chef for Vestre Flyvebasiskommando. Den 23. Juli i Aar frattraadte han officielt denne Post, men allerede siden 23. April havde han været til Raadighed for Forsvarsministeren som dennes særlige luftmilitære Raadgiver. Denne Post forlader han nu for en længere Periode.

Det er Tanken, at Oberst Birksted først skal en Tid til Air Ministry i London og derfra fortsætte til Paris for at indtræde i General Norstads Stab. Det er General Norstad, der har Kommandoen over samtlige NATO-Styrkers Flyvevaaben som General Gruenther's højre Haand i alle flyvetaktiske Spørgsmaal. pw.

Flyverløjtnant dræbt ved Motorulykke ²¹⁻⁷⁻⁵⁴

VEJLE: Antagelig som Følge af Træthed og Mangel paa Sovn saa i Gaar Morges en Motorcyklist, Flyverløjtnant Knud A. Sørensen, først for sent en stor Lastvogn, der var parkeret langt ude i Siden af Hovedvej 18 mellem Givø og Brande. Motorcyklen lønede med en Fart, som det knuste Speedometer fastslaar til 60 Kilometer, ind i Paahængsvognens Bagende med det Resultat, at Flyverløjtnanten blev dræbt paa Stedet, mens hans Passager, Radarmath Ole Bern Larsen, fik meget alvorlige Kvæstelser.

De to Mænd startede ved Midnat Natten til i Gaar paa Motorcyklen fra København mod Flyvestation Karup, hvor de var stationeret. Den 24-aarige Flyverløjtnant Knud A. Sørensen, der var gift, boede John Tranumsallé 19, Kastrup. Ole Bern Larsen, hvis Hjemsted er Birkemosevej 58, Vanløse, blev i bevidstløs Tilstand kørt til Givø Sygehus med tilsyneladende alvorlige Kvæstelser. I Løbet af Dagen i Gaar kom han dog til Bevidsthed, og hans Tilstand betegnes som tilfredsstillende. Radarmath'en har forklaret, at Flyverløjtnantens Kørsel det sidste Par Kilometer før Ulykkesstedet ikke lignede den ellers meget stabile og dygtige Motorførers sædvanlige Kørsel. Ole Bern Larsen mener, at Knud Sørensen var meget trætt efter at have kørt hele Natten, og han oplyser, at først fem Meter før Lastvognen bemærkede han og Løjtnanten den parkerede Bil. Lastvognen var løbet tør for Benzin, og Chaufføren var spadseret videre ad Vejen. Der var derfor ingen Vidner til Ulykken, som opdagedes af en Lastbilchauffør antagelig et Par Minutter efter.

BIRKSTED SENDES NOK TIL FRANKRIG

Luftmarskal Saunders ved at finde nye opgaver til sin tidligere medarbejder

MEDDELELSEN i dag om generalmajor Tage Andersens ansættelse som chef for Vestre Flyvebasiskommando og oberst Kaj Birksted

stiller-til-raadighed for forsvarsmi- nisteriet er kun en officiel bekræftelse af de dispositioner, forsvars- minister Rasmus Hansen foretog i foraaet.

Hvad Birksted's fremtidige opgaver angaar, skal det være ministe- rens mening at lade ham foretage forskellige udenlandsrejser, og luft- vaabnets kommitterede, luftmarskal Hugh Saunders, er ved at finde saa- danne opgaver til oberst Birksted, der i længere tid under krigen var en af hans nærmeste underordnede i RAF. Da Birksted kender RAF's organisation ud og ind, skulle det mest sandsynlige være, at han sendes til Frankrig og evt. faar over- draget en post i SHAPE-hovedkvar- teret. Der kan dog ogsaa blive tale om en studierejse til USA.

ODENSE: Paa Morten Korchs tidligere Gaard, Bro Skovlund, paa Nordvestfy- n er Redskabsladen pludselig styrtet sam- men.

Det skete umiddelbart efter, at to Jet- maskiner i lav Højde havde overfløjet Egnen, og Gaardens Ejer har meldt Sa- gen til Myndighederne, fordi han be- stemt mener, at Sammenstyrtningen skyldes det voldsomme Lufttryk fra Ma- skinerne. Han mener, at de fløj for lavt, hvilket nu bliver undersøgt.

*shstrabladet
23-7-54*

26-7-54



Fra de unge Flyveres Afsked i den canadiske Legation — fra venstre: Flyveelev Ole Gravesen, Løjtnant Munk og Flyveeleverne B. Mohr og E. Thestrup. Derefter den canadiske Flaadeattaché, Commander Francis Pemberton, Luftattachéen, Group Captain Dunlop, og de to Flyveelever Niels Jakobsen og Lissner.

*Berl. Tidende
29-7-54*

14 unge danske Flyvere til Canada

14 unge danske Flyveelever staar parat til at tage til Canada for at blive trænet til Jet-Flyvere. I den Anledning havde den canadiske Gesandt, Minister McGreer i Gaar i sit Hjem indbudt til en lille Sammenkomst, hvor de bortdragende Dan-skere fik Lejlighed til at hilse paa den canadiske Legations Stab og andre, som er interesseret i dette Foretagende. Ogsaa Forsvarsminister Rasmus Hansen, der netop var vendt hjem fra NATO-Møde i Paris, kom for at hilse paa de unge Flyvere.

De 14 Danskere er i Alderen 18—23 Aar. De har været 3 Maanedere paa Forskole, derefter 3 Maanedere paa Elementærkursus paa Flyveskolen i Avnø. Allesammen har de været 15 Timer alene i Luften, for — siger Chefen for Avnøs Elementærkursus,



Fra venstre: Den canadiske Ministers Frue, Mrs. McGreer, Fru Boden-hoff-Olsen, den canadiske Minister, den nye britiske Luftattaché, Wing Commander Farmer, der skal afløse Wing Commander Jeffs, som ses yderst til højre.

Oberstløjtnant E. B. Meincke, der ogsaa var til Stede i Gaar — man bestil-ler nemlig noget paa Avnø.

Denne Rejse er et Led i NATO-Samarbejdet. Canada har sat et om-fattende Træningsprogram op med Instruktører og Lærere paa alle Om-raader, de træner hvert Aar Tusinder af Flyvere fra de europæiske NATO-Partnere. De unge Danskere skal først 3 Uger til London i Ontario for at gaa paa Sprogskole og vænne sig til de fremmede Forhold. Derefter rejser seks af dem, som skal uddan-nes til Navigatører, til Winnipeg, og otte skal trænes til Flyvere i Alberta. Træningstiden i Canada beregnes at vare 18 Maanedere. rys—



Kvindeligt Flyverkorps har haft Delingsførerskole i Lejren i Værlose. I Gaar sluttede man af med en Para-de, hvor Korpschefen, Fru Else Martensen Larsen talte til de nye Befalingsmænd. Samtidig indstiftedes KP's Ærestegn, det blaa Baand, som skal tildeles hvert Aars bedste Elev. Korpsets Æresformand, Fru Harriet Fors-lev, overrakte den 23-aarige Fru Bodil Hansen, fra Flyvestation Karup, den fine Udmærkelse, Bodil Hansen er gift med Flyverløjtnant Folmer Hansen, der ligesom hun gør Tjeneste i Karup.

Danske Jet-Piloter til Holland, Belgien og Vesttyskland

NATO's Flyvere skal lære hinanden og deres respek-tive Lufthavne at kende gennem fælles Træning

Gennem lang Tid har en Række NATO-Landes Flyvevaaben udveks-let Piloter efter et særligt System. Britiske, hollandske, belgiske og fran-ske Flyvere har besøgt hinanden med længere Ophold i de enkelte Landes militære Lufthavne. Nu er Danmark kommet med ind i Billedet, dels ef-ter Ønske fra NATO, men ogsaa ef-ter Ønske fra det danske Flyvevaa-bens Ledelse, som har ment, at Ud-viklingen herhjemme nu gjorde dette Samarbejde muligt.

For tre Uger siden kom de første fremmede Jet-Piloter til de jyske Flyvestationer. Chefen for Flyve-vaabnet General-løjtnant C. C. Førslev, der er vendt hjem fra en længe-re Rejse til Flyve-vaabnets Installa-tioner rundt om i Landet, fortæller til „Berlingske Ti-dende“, at han un-der Ophold paa Flyvestation Skryd-strup mødte belgi-ske Piloter, der var kommet med Thunder-Jet-Jagere, og i Aalborg var der britiske Meteor Mark XI. De fremmede Piloters An-tal svarer til de danske Piloter, der i Øjeblikket er paa Besøg i hollandske, belgiske og vesttyske Lufthavne, nemlig mellem 8—12.



Chr. Førslev

Formaalet med Udvekslingen er, at Flyverne skal lære hinanden ind-byrdes at kende, lære af hinanden og lære deres respektive NATO-Lufthavnes Forhold at kende. Det er en vidfav-nende Bevægelse inden for NATO-Styrkernes Flyvevaaben, der her er begyndt. Den vil formentlig efter-haanden omfatte de fleste operative Kræfter. Udvekslingen omfatter baa-de Flyvere og et Antal Teknikere. Meningen er, at Flyverne og Tek-nikerne under deres Ophold indgaar i det daglige Arbejde og flyver paa lige Fod med de lokale Piloter. Ame-rikanerne, som er i Europa, omfattes ikke af Udvekslingssamarbejdet, og mellem Norge og Danmark har der allerede nogen Tid bestaaet et Sam-arbejde. Man indgaar ganske vist ikke i hinandens operative Enheder, men aflægger Træningsbesøg. Udvekslingen af Piloter mellem

NATO-Landene med kortvarige Gæ-stespil i de respektive Landes Flyve-vaaben maa tillægges Betydning ikke mindst gennem det Kendskab, denne Funktion vil skabe. pw

22-8-54

50 En af Danmarks stouteste og fi-neste Trafikflyvere, Luftkap-tajn Aage Hedall Hansen, fyl-der i Dag 50 Aar. Hedall Hansen har til-bragt 15.000 Timer af sit Liv i Luften; det fortæller om en stor Indsats, men ikke meget om Man-ten bag den. Aage Hedall Hansen er en Slags Eventyrskik-kelse. Han er Vest-lyde, Vogterdreng fra Heden, og gik i Skole i Tarm; en-gang han saa Kap-tajn Sætter-Lassen give Flyveopvisning, slog den urokkelige Beslutning ned i ham, at han vilde være Flyver. Men først gik Turen til Amerika. Paa en Fabrik for Perle-morsknapper tjente han sine første Dol-lars, kom saa ud som Cowboy og blev en skønne Dag Flyver. Han var med et omrejsende Rundflyvningsforetagende, indtil han vendte hjem til Danmark for at af tjene sin Værnepligt. Efter noget Besvær kom han ind ved Flyvertrop-perne, men blev til Gengæld hurtigt estimeret her som Flyver — og Lærer. I 1937 forlod han Militærflyvningen og blev Trafikflyver i DDL. Han fortsatte i SAS, blev Chefplot for Nordatlanten og Leder af det nordiske Luftfartskon-sortiums Flyveskole, indtil han i Fjor sagde: Nej, nu er det nok med Kontor-stolen, jeg vil flyve igen! Og Hedall Hansen flyver mere end nogen Sinde; i Sommer fik han sin Drømmerejse over Nordpolen, da han var med til at føre „Leif Viking“ over Alaska til Tokio paa den berømte Rekordflyvning. Saa længe Flyvelægerne siger god for ham, vil He-dall Hansen være at finde ved Super-Cloudmasterens Rat; han er den fødte Flyver.



Hedall Hansen

31-8-54

Luftens Dykkersyge den store Fare for Jetalderens Riddere

Vi hylder ikke Supermans-Princippet, siger Chefen for Flyvemedicinsk Institut, hvor en Flok unge vordende Jetpiloter i disse Dage gennemgaar en gennemgribende Undersøgelse

Støj-Problemet i Kastrup skal nu løses

VI HYLDER ikke Supermans-Princippet. Vi har Brug for Folk, der er godt begavede, som har et godt Helbred, men som ogsaa kender deres egne Svagheder.

Det er Chefen for Flyvemedicinsk Institut, Stabslæge Helge Smidt, der siger dette i en Samtale med Nationaltidende om de Problemer, som stadig større Fart og Højder skaber for Flyvningen.

Netop i disse Dage gennemgaar en Flok unge Mænd den mest gennemgribende medicinske og psykiske Afprøvelse, som nogen Dansker kan komme ud for. De har meldt sig til Flyvevaabnet, og Stabslæge Smidt og hans flyvemedicinske Ekspertprøver dem. Der er ikke saa mange, som man kunde ønske sig, at vælge imellem.

* Man tager ingen Chance

— Men tro ikke, at vi slækker paa Kravene, siger Overlægen. Man gaar grundigt til Værks. De unge Mennesker bliver endevendt paa alle Led og Kanter — en Uge varer Prøverne paa Flyvemedicinsk Institut. Øjne, Øren, Næse, alt blive undersøgt af Ekspertprøver. Røntgenfotografier afslører eventuelle andre Svagheder, og Nerve-Specialister tager ligeledes deres Prøver.

Man tager ingen Chancer. Man graver i de unge Mænds Familieforhold — er der Tendens til bestemte Sygdomme, for Eksempel Epilepsi, tages det i Betragtning. 6-8 pCt. er disponeret for Epilepsi, maaske faar de det aldrig, men Flyvevaabnet kan ikke bruge dem. Specielle Undersøgelser, der maaler de elektriske Svingninger, som udstraaler fra Hjernens, afslører dette og andre hjernemæssige Fejl.

Efter disse rent lægelige Prøver, hvor nogle af de fineste Specialister paa alle Felter er sat ind, tager Psykologerne fat. Men hvad betyder det for Piloterne, at Farten er øget saa stærkt og Maskinerne gaar saa højt? Hvorfor kan en Pilot pludselig

lig miste Bevidstheden, pludselig komme ud for Synsforstyrrelser eller Symptomer, der nærmest minder om Dykkersyge?

— For 20 Aar siden kunde Piloterne højst komme ud for Iltmangel, naar de gik for højt op, fordi vi simpelthen ikke havde noget rigtigt Iltudstyr, siger Overlægen. Men Fart og Højde har skabt saa mange andre Problemer. Man kan sige, at de Paavirkninger, fysiske som psykiske, Piloterne udsættes for i vor moderne Jetalder, er steget i Takt med Flyvningens Udvikling. Det samme er sket med Flyvemedicinen, der er blevet et omfattende Felt indenfor den medicinske Forskning.

Centrifugalkraften og det lave Tryk i store Højder samt naturligvis Iltmangel er de Problemer, der voldes de største Vanskeligheder. Men andre Problemer bliver stadig mere og mere aktuelle, bl. a. Temperaturproblemet, der er af Interesse, baade naar det gælder om at flyve højt og hurtigt. Hvis man



To Piloter i en Natjager klar til Start mod de store Højder. De har alle tænkelige Hjælpemidler, men alligevel kan Piloterne komme ud for hidtil ukendte Vanskeligheder. Derfor kan man ikke nøjes med »Supermænd«, man maa ogsaa have Folk, der kan bruge Hjernens.

tænkte sig, at Flyveren udelukkende fløj lige ud uden at lave hverken Dykninger eller Drejninger, var alt mere ligetil. Farten paavirker nemlig ikke Piloten, naar denne bare sidder beskyttet.

Men saa snart Flyveren trækker Maskinen ud af den rette Linie, mærkes det, der kaldes G-Paavirkning. Centrifugalvirkningen, der skabes af Jordens Tiltrækningskraft. G-Paavirkningerne mærkes, naar Piloten skal rette Maskinen op efter en Dykning. Centrifugalkraften bevirker da, at hans Hjerte har



Stabslæge Helge Smidt: — Ikke Supermænd, men sunde velbegavede unge Mennesker.

de Piloter, der har de bedste G-Drægter, har de største Chancer i Kamp.

I Korea har man set, hvordan Amerikanerne i Kraft af bedre G-Drægter kunde lokke kinesiske Flyvere med sig i halsbrækkende Dyk. Amerikaneren vidste, hvad han gjorde, og hvor mange G., han kunde taale, mens Kineseren, der fulgte ham, styrtede ned — fordi han simpelthen mistede Bevidstheden, hans G-Dragt var ikke tilstrækkelig effektiv. Men ogsaa G-Drægterne har deres Begrænsning. — Allerede ved 7-8 G kan den ikke forhindre black out.

— Er black out farligt?
— Det er for saa vidt ikke farligt, naar det først er overstaaet — det efterlader intet Ubehag, men det kan naturligvis være farligt for Flyveren, at han mister Synet. Det er imidlertid noget, enhver Flyver kommer ud for ret ofte.

* De farlige Højder

— Og Højdeflyvningen?
— Det er en Kamp med Iltmangel og Undertryk. Iltmangel afhjælpes nu med Iltmasker, som Piloten tager paa allerede fra Starten. Med moderne Iltudrustning klarer Flyveren sig udmærket indtil 12.000 Meters Højde, og for kortere Perioder indtil 13.000-14.000 Meter. Allerede inden man naar disse Højder begynder Faren for det, man kalder Luftens Dykkersyge, der medfører Gasudvidninger i Kroppen og stærke Smarter i Leddene, fordi Trykket udenom er mindre end i de Luftpartikler, der findes i Kroppen. Dette undgaaes ved Hjælp af Trykkabiner. Hvis der sker et eller andet med Trykkabinen, kommer Flyveren imidlertid i en meget farlig Situation — man har derfor ogsaa fremstillet særlige Trykdrægter.

Hvis der sker noget med Trykkabinen i stor Højde, former det sig som en Eksplosion, hvor det højere Tryk inde i Kabinen river denne itu — det var bl. a. det, man saa ved Comet-Maskinerne. I værste Fald bliver Piloten bevidstløs med det samme — Hænder og Fødder svulmer op, og i bedste Fald kan han naa at redde sig ned i lavere Højde og derefter springe ud. Trykdrægterne synes at give større Sikkerhed. En af de Farer som møder Flyveren i omkring 19 Kilometers Højde er, at her er Trykket saa lavt, at Blodets Kogepunkt er ved 37 Graders Celsius — altsaa Kropstemperatur. Det vil sige, at Blodet hos den ubeskyttede Pilot kommer i Kog.

Men Varme vil ogsaa paa anden Maade genere Piloten i den hurtige

vil allerede kunne volde Flyvningens Besvær nu, hvor vi er naaet op paa 15-20 km's Højde.

— Har Jetstøjen skadelige Virkninger?

— Vi har netop foretaget forskellige Undersøgelser paa de danske Flyvestationer, og det viser sig, at 1/3 af alt Jordpersonel faar alvorlige Ørebeskadigelser. Heraf igen 50 % ensidige og den anden Halvdel Dobbelt-Læsioner. Det er givet, at Jet-Støjen har skadelige Virkninger — langt skadeligere end for Eksempel Støjen fra propellerdrevne Maskiner. Det er ogsaa et af de store Problemer — eller bliver det i hvert Fald i Kastrup, og jeg kan sige saa meget, at vi allerede her er ved at forsøge at løse Støjproblemet i Kastrup. Paa Flyvestationerne søger vi nu at sætte ind paa forskellig Vis.

* Nyt flyvemedicinsk Institut

— Iøvrigt haaber jeg, at vi i Løbet af nogen Tid vil kunne hjælpe vore Flyvere endnu mere effektivt. Vi har fuldt udarbejdede Arkitektplaner liggende om Bygningen af et nyt Flyvemedicinsk Institut, og vi haaber, at Byggearbejdet vil kunne begynde i Løbet af et halvt Aars Tid.

Før det er færdigt, vil vi ikke kunne give Piloterne den fornødne Støtte, bl. a. maa vi have et moderne Undertrykskammer, saa vi kan træne dem i at opholde sig i Undertryk, som de møder i de store Højder — lave Iltmangelprøver med dem og saa videre. Vi maa lære Piloterne deres egne Symptomer paa Iltmangel at kende, saa de kan reagere hurtigt, hvis Ilttilførslen svigter, og begynde deres Dyk nedad til mere sikre Luftlag.

— De mange Ulykker?
— Vi har naturligvis været op-

mærksom paa dem, hver eneste er blevet nøje gennemgaaet. Ulykker kan vi ikke undgaa, men vi kan lave Reglementerne saa stramme, at Mulighederne for at der sker noget formindskes, og vi kan prøve at være med til at skabe en høj Flyvermoral.

Det psykologiske har langt mere at sige, end man mener. Derfor er det ogsaa Folk, der baade har »Pæren« i Orden og et godt Helbred, vi har Brug for — men det er ingenlunde nok at være en Muskelmand, og de klarer sig ulykkeligvis slet ikke bedst under de mange specielle Forhold, moderne Flyvere kommer ud for.

Hvor lidt der skal til, for at Ulykken sker, viser det Eksempel, at en af vore Piloter paa Karup for et Par Aar siden stødte sammen i Luftten med en anden Maskine. Piloten reddede sig med Faldskærm, og den anden kom ogsaa heldigt ned. Det viste sig, at den Pilot, der førte Maskinen, som pludselig »sejlede« op i den anden, havde paadraget sig en lettere Hjernerystelse under Fodboldspil Dagen i Forvejen — det er givetvis den, der har været Aarsag til Uheldet, hvad yderligere Undersøgelser ogsaa fastslog.

Endelig er der det at sige til Ulykkerne, at vore Flyvere kommer hjem efter Uddannelse ovre fra Texas og Arizona, hvor Himlen er skyfri næsten altid. De har lært at flyve paa Instrumenter udelukkende, men de har aldrig været ude for et Vejr, hvor de ikke samtidig kunde bruge Øjnene. Herhjemme kommer de hver anden Dag ud for Blindflyvning i Taage og Regn, og det er svært, navnlig i Begyndelsen. E-sen.

Dansk-canadisk Jet-Pilot dræbt i Afrika 15-9-54

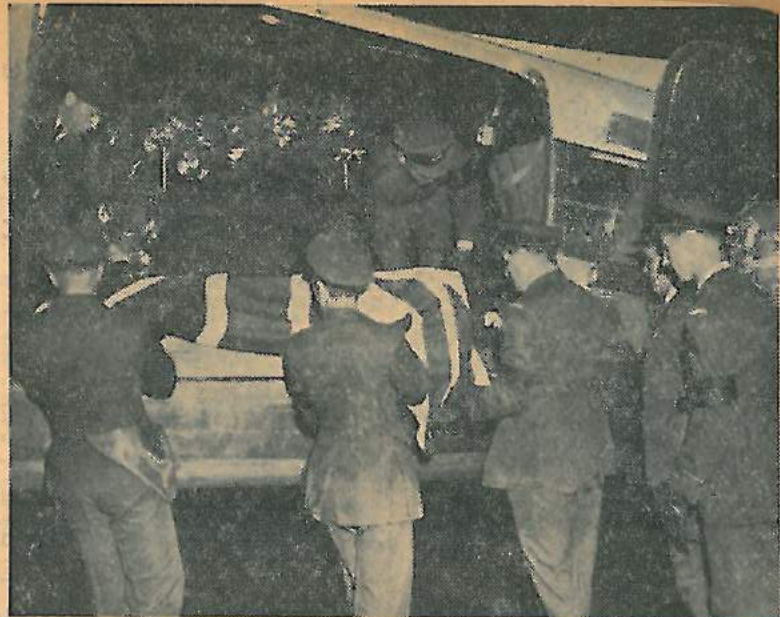
Den 23-aarige Flyverløjtnant
John Volving styrtet ned
under Manøvrer i Nordafrika

Den 23-aarige dansk-canadiske Flyverløjtnant John Volving, som gjorde Tjeneste i det canadiske Luftvaaben, er styrtet ned og dræbt under Manøvrer i Nordafrika. John Volvings Baare kommer til Københavns Lufthavn i Morgen under militær Honnør.

John Volving var født i Canada af danske Forældre, men Familien, Restauratør Einar Volving flyttede til København, da han kun var 3-4 Aar gammel. Han fik sin Opvækst og Uddannelse i Danmark. For et Par Aar siden drog han til Canada, fik Stilling som Savværksarbejder i Britisk Columbia, kom derefter ind i et Kobber- og Tinmineselskab og blev Driftsleder. I Fjor meldte han sig til Royal Canadian Air Force og blev Nr. 3 af 250 Kadetter. Han fik sine Vinger i December i Fjor, mens Dannebrog gik til Tops over Flyvebasen Portage la Prairie. Aftenen før han fik sine Sølvvinger, var John Volving startet paa en natlig Instrumentflyvning. Han havde Brændstof til 3 Timer og 45 Minutter. Under Flyvningen over meget øde Omraade svigtede først hans Kompas derefter hans Radio, men det lykkedes ham at finde frem til en Nødladingsplads. John Hans Peter Volving blev betragtet som en Flyver med særdeles fine Anlæg. Aarsagen til den tragiske Nedstyrtning i Nordafrika er endnu ikke oplyst.

John Volving

Til Københavns Lufthavn kom i Aften en Transportmaskine fra Det kongelige canadiske Luftvaaben med den unge dansk-canadiske Jet-Pilot, Løjtnant John Volvings Baare, ledsaget af 20 Officerer fra det canadiske Flyvevaaben. Maskinen var startet Klokken 4 i Gaar Eftermiddags fra en Flyvebase i Nærheden af Netz, hvor man havde afholdt en Mindehøjtidelighed for den dræbte dansk-canadiske Flyver. I Lufthavnen i København blev Maskinen modtaget af Repræsentanter for det canadiske Gesandtskab og af John Volvings Familie. John Volvings Far rettede paa Engelsk en varm Tak til hans Kammerater, fordi de bragte hans Søns Baare hjem til Danmark, og han sluttede med at sige: — Jeg haaber aldrig Ulykken vil ramme Dem. Gud bevare Dem.



Eskadrillekammeraterne i Færd med at løfte deres dansk-canadiske Kammerat, John Volvings Baare ud af Transportmaskinen.

Dansk-canadisk Jet-Pilots Baare fløjet til Danmark

Baaren blev ledsaget af tyve
Officerer fra det canadiske
Flyvevaaben

Til Københavns Lufthavn kom i Aften en Transportmaskine fra Det kongelige canadiske Luftvaaben med den unge dansk-canadiske Jet-Pilot, Løjtnant John Volvings Baare, ledsaget af 20 Officerer fra det canadiske Flyvevaaben. Maskinen var startet Klokken 4 i Gaar Eftermiddags fra en Flyvebase i Nærheden af Netz, hvor man havde afholdt en Mindehøjtidelighed for den dræbte dansk-canadiske Flyver. I Lufthavnen i København blev Maskinen modtaget af Repræsentanter for det canadiske Gesandtskab og af John Volvings Familie. John Volvings Far rettede paa Engelsk en varm Tak til hans Kammerater, fordi de bragte hans Søns Baare hjem til Danmark, og han sluttede med at sige: — Jeg haaber aldrig Ulykken vil ramme Dem. Gud bevare Dem.

En Kortege paa 15 Vogne satte sig i Bevægelse fra Lufthavnen mod Simon Peterskirken Kapel, hvorfra Løjtnant John Volving i Dag begravnes under militær Honnør.

Luftens Verden

I Aften Kl. 19.30 ankommer to af det canadiske Luftvaabens Transportmaskiner til Københavns Lufthavn. Den ene bringer den dansk-canadiske Jetpilot, Løjtnant John Volvings Baare til København med Æresvagt, den anden medfører 20 canadiske Flyverofficerer fra Løjtnant Volvings Afdeling. I Lufthavnen modtages Baaren af den omkomne Flyvers Familie og af den canadiske Minister i Danmark, Mr. McGreer. I Morgen begravnes John Volving fra Simon Peters Kirke.

Flyver-Obersten i Landevejs- Trafikken 23/9-54

En Turistbus og et Blink-signal

FREDERIKSVÆRK, ONSD. AFTEN
Flyvevaabnets erfarne Jet-Ekspert, Oberst Erik Rasmussen, aflagde atter i Dag Besøg i Retten i Frederiksværk. Der var Genkendelsessmil paa begge Sider af Skranken.

Sidst var Obersten under Overhaling blevet tippet i Grøften af en Turistbus med det Resultat, at hans lille Hillman-Vogn rullede rundt og fortsatte et langt Stykke paa Taget. Obersten kravlede uskadt ud, og i Retten gik han med til at modtage en Advarsel for at faa Sagen ud af Verden, hvormod Turistbussens Chauffør fik Bøde.

I Dag drejede det sig om, at Obersten ved Frederiksværk Raadhus var kørt over Banelinien foran et gennemgaaende Tog til Trods for, at baade Klokkesignaler og Blinklys var i Funktion.

— Nok lever jeg Livet farligt, sagde Obersten — men dog ikke saa farligt, at jeg indlader mig paa det, jeg her beskyldes for. Hvis Lyset har blinket, har det ikke begyndt paa det, før jeg befandt mig med Hillman'en paa Skinnerne.

Lokomotivføreren, der afhørtes som Vidne, turde ikke helt benægte, at Blinkeriet var foregaaet, som Obersten antydede. Dommeren var tilbøjelig til at lade Obersten slippe med en Advarsel denne Gang ogsaa, men saa afskar Anklagemyndighedens Repræsentant al videre Debat ved kort at sige: — Vi frafalder Anklagen.

Hvorefter Obersten bukkede og forlod Retssalen.

Første moderne Felt- Lazaret i Virksomhed

Bygget op af 95 »Kasser« og kan tage 200 Patienter

Fra vor udsendte Medarbejder.
KJELLERUP, LØRDAG

Under den store Øvelse »Skandæk Mist« er der for første Gang i den moderne danske Hærs Historie blevet opstillet et Feltlazaret, der virker som Infirmeri. Lazarettet er fuldt krigsmæssigt. Den eneste Afdeling, der mangler, er den kirurgiske. Man har skønnet saaledes, at Lazarettet skal nøjes med at behandle de lettere Sygdomstilfælde, mens alle alvorligt syge bliver henvist til Sygehusene.

Lazarettet er beliggende i Nærheden af Kjellerup paa en Mark, hvor 33 Telte er opstillet, saa de danner en hel lille By. Det er Meningen, det skal staa, saa længe Øvelsen varer, og omkring den 3. Oktober regner man med, at dets Funktionstid er forbi. Det er normalt Personellet selv, der opstiller Lazarettet, og det kan gøres paa kun 24 Timer. Naar Lazarettet kan opstilles saa hurtigt, skyldes det, at det er bygget op af 95 »Kasser« med et Indholdsomfang af ca. 200 Kubikmeter.

Egen Røntgenafdeling

Lazarettet bestaar af Modtagelses-, Røntgen-, Mørkekammer-, Kontor-, Apotek- og Laboratorie- samt Depot-Telte. Derudover Telte med Køkken, to Messer og Kvarterer for Sygepassere, Lotter, Befalingsmænd, vagthavende Læge o.s.v. Særlig Røntgenafdelingen er Lazarettets Stolthed. Personalet er paa godt 100, deraf 35 Lotter og Resten mandligt Personel. I Krigstid skal der være 58 mandlige

og 59 kvindelige Funktionærer. Der kan være 200 Patienter.

Alle de tjenstgørende er indkvarteret under de samme Forhold, og den Luksus og Komfort, der raader, kan samles paa en Lillefingernegl. En Del af Lotterne, der forretter frivillig Tjeneste, er Overlægefuer, og de sover paa Hammadrasser i Teltene. Der findes ogsaa kun Toiletter til de syge. Personellet er henvist til de gode, gammeldags Latriner i fri Luft. Det er Stabslæge V. Gram ved Vestre Landsdelskommando, der har Ansvaret for Etableringen af Lazarettet, mens Overlæge V. Schmidt er Chef under Øvelsen.

Jetjager styrtet ned i Bondegaard



Den dræbte Pilot A. I. Sørensen.

Piloten dræbt - fem Personer undslap Døden ved et Mirakel
Gaarden delvis nedbrændt og Skade sket for ca. 100.000 Kroner 25-9-54

Fra vor udsendte Medarbejder. HERNING, FREDAG AFTEN
 Ved 13-Tiden i Dag indtraf en alvorlig Ulykke i Forbindelse med den store Militærøvelse Skandæk Mist, idet en Thunderjet fra Flyvestation Karup styrtede ned ved Fjeldstervang, ca. 15 km fra Herning.

Ved Ulykken dræbtes Piloten, Løjtnant A. I. Sørensen, og de fem hjemmenværende paa Gaarden »Søndergaard«, der blev ramt af Maskinen, undgik kun ved et Mirakel at blive dræbt.

Blev vækket af et Brag - og Gaarden brændte

Om Ulykken fortalte den 58-aarige Gaardejer Hans Rosbjerg følgende til erlingske Tidende:

— Jeg havde lige hørt Radioavisen klokken 12.30 og derefter lagt mig for at sove. Jeg havde lige hørt Radioavisen klokken 13 lød et voldsomt Brag, saa jeg vaagnede. Jeg fik Bukserne paa og styrtede ud i Gaarden, hvor Laden og Maskinbygningen allerede stod i lys Lue. Min første Tanke var Kreaturerne, og de blev ogsaa alle lukket ud. Kun blev vi nødt til at skyde tre Kalve, der var blevet forbrændt.

Baade min Kone og min seksaarige Datter Lillian havde faaet et Chok ved Ulykken. Min Kone blev ret hurtigt rolig, men Lillian styrtede ud efter sin Cykle, der er det kæreste hun har, for at redde den, og kørte hurtigt ned til Naboen, hvor hun siden har opholdt sig. Men her er jo heller ikke meget at være for mere.

I Stalden opholdt de to Medhjælpere, Svend Aage Thaysen og Viggo Lank Olsen sig, de klippede nogle halve. Da den nedstyrtede Jetmaskine ramte Gaarden, skete følgende:

Flyvemaskinedele slynget 1 1/2 Kilometer bort

Ved Sammenstødet med Laden eksploderede Maskinen, og paa Grund af lufttrykket blev alle Vinduer og Døre slynget ind. Det var et stort slynget ind. Det var et stort slynget ind. Det var et stort slynget ind.

1. Søks er usdøvendig.
 2. Førstehjælp på 5 sekunder.
 3. Søks er usdøvendig.
 4. Søks er usdøvendig.
 5. Søks er usdøvendig.
 6. Søks er usdøvendig.
 7. Søks er usdøvendig.
 8. Søks er usdøvendig.
 9. Søks er usdøvendig.
 10. Søks er usdøvendig.

Sælges i æsker med 15 stk
10 øre stk

Træfning med Enheder fra Orange-Styrkerne. Den laa i bageste Gruppe. Maskinerne fløj to og to, og da Formationen skulde gennem et Skydække, har Piloten antagelig mistet Orienteringen.

Denne Antagelse har Flyvestation Karup senere bekræftet. Da den kom ud af Skyerne, styrede den lodret mod Jorden, og med en Fart af ca. 1000 Kilometer i Timen styrtede den ned fra godt en Kilometers Højde. Det er muligt, Piloten i sidste Sekund har forsøgt Mavelanding, men Hastigheden var under alle Omstændigheder alt for stor. Maskinen styrtede ned ved Fjeldstervang mellem Kibæk og Hvorup, og den ramte Markerne nøjagtigt mellem to Gaarde, »Søndergaard« og Gaardejer Laurits Mikkelssens Ejendom. Den skræbete et Stykke af Haven ved sidstnævnte Gaard, ramte en elektrisk Ledning, strøg ind over en Mark, hvor Udbløsningsen dannede en dyb Stribe i Jorden, ramte to Telegrafpæle og et Cement-Vandkar ca. 150 Meter længere fremme, ændrede Retning og slyngedes som en flyvende Ildrakete lige mod Laden, hvor den eksploderede.

Alt i Stuehuset kastet rundt

Virkningen var kolossal. Maskinen skiltes ad i Tusinder af Smaastykker, og samtidigt slyngedes Brændstoffet

som levende Ild ind imod Laden. Fra Laden blev Mursten og Stykker af Taget slynget mange Kilometer væk. Af Piloten var der intet tilbage.

Der opstod straks Ild i Lade- og Maskinbygningen, men derudover blev Stalden raseret ved Lufttrykket,

og i Stuehuset blev alt kastet hulter til bulter. I et af de mindste Rum i Stuehuset var alt intakt, men til Gengæld havde Væggen flyttet sig. I en Ring uden om Ulykkesstedet ryttede Lufttrykket Gaardene, og helt ind i Herning klirrede Vinduerne. Selv om Brandvæsenet ret hurtigt naaede frem, var det haabløst at faa slukket Ilden i Laden og Maskinhuset, og Skaden blev af den Aarsag meget stor. Foruden 500-600 Tønder utærsket Korn - Gaardejeren var en af de faa paa Egnen, der havde faaet Kornet i Hus - ødelagdes en Snes Læs Hø, alle Foderkagerne, en helt ny Traktor, to Vogne, og næsten alle Maskinerne brændte.

Skader til 100.000 Kr.

Efter Politiet Mening var der sket Skade for 100.000 Kr., hvoraf der var Dækning for det meste gennem Forsikringen, men Traktoren, der var helt ny, havde man ikke naaet at faa forsikret. Da Gaardejeren hen paa Eftermiddagen havde faaet Overblik over, hvor stor Skaden var, erklærede han, at han vilde sælge Besætningen og derefter begynde paa en frisk til næste Aar. Der var intet andet at gøre.

»Søndergaard« er en af de største og mest moderne paa Egnen. Kun Stuehuset er gammelt. Det er over 100 Aar.

Militæret afspærrede kort efter Ulykken Omraadet, og fra Elektricitetsvæsenet blev der sendt Mandskab ud for at reparere de ødelagte Ledninger. Fra Herning kom der Foderkager til Besætningen og det mest nødvendige, saa man kunde fortsætte Driften paa Gaarden.

Alle var klar over, at kun et Mirakel havde frelst dem fra Døden.

Den dræbte Pilot

Den dræbte Pilot, Flyverløjtnant A. I. Sørensen var født den 9. December 1932 i København. Han var Søn af Pensionist S. I. Sørensen. Hans Bopæl var Rosenvængets Hovedvej 31. Han var gift. Blandt Kammeraterne var han betragtet som en meget ligevægtig Pilot.

Straks efter Ulykken afgik Havarikommissionen fra København til Ulykkesstedet. Det er den 60. Pilot, der under Opbygningen af Luftvaabnet i de sidste syv Aar har mistet Livet, deraf var alene 27 stationeret i Karup.

Det var i Gaar tre Maaneder og tre Dage siden, den sidste Ulykke ramte Flyvevaabnet.

Mursprængninger efter Jet-Ulykken

SKJERN: Skaden ved Ulykken Fredag i Fjeldstervang, da en Thunderjet styrtede ned og ved Eksplosionen antændte Udlængerne hos Gaardejer Hans Rosbjerg, er større end først antaget. Det viste sig, at Stuehuset, der blev reddet fra at brænde, er blevet svært beskadiget ved det voldsomme Eksplosionstryk. Murene har slaaet utallige Revner, og svære Bærebjælker har forskubbet sig. Ogsaa hos Naboerne skete Mursprængninger, og hos Gaardeje: Hansen, der bor en Kilometer væk, maa de fleste Ruder fornyes. 26-9-54

Teknisk Fejl Aarsag til Jet-Ulykken?

Men to Piloter fløj paa Ryggen mod Jorden, mens de troede, de steg

Flyvevaabnets Inspektion er i fuld Gang med at udrede Traadene omkring den sidste Jet-Ulykke, hvor Flyverløjtnant A. E. Sørensen mistede Livet ved at flyve mod Jorden med sin Torden-Jetjager og ramte en Gaard i Nærheden af Herning.

Ved Afhøringerne er det oplyst, at Piloterne, der laa to og to i Formation, har været ude for en optisk Illusion. Nr. 4 i Formationen har forklaret, at han pludselig opdagede, at han fløj paa Ryggen og i et Dyk mod Jorden, mens han antog, at han var i en Stigning. Det skete under Flyvning i Skyer og under Vejrforhold, hvor Horisonten var forsvundet. To Piloter var ude for samme Overrumpling, men reddede sig ud af det ved at svinge Maskinen rundt og faa rettet op. Om det samme er haardt for Flyverløjtnant Sørensen vides ikke med Sikkerhed, men Sandsynligheden taler for, at han har været ude for noget lignende. Men der er ogsaa noget, som tyder paa en teknisk Fejl.

Man har endnu ikke Klarhed over Enkelthederne, men det er Fundet af en vital Motordel 450 Meter fra Nedslagsstedet, fjernet fra selve Branden, der opstod i Vragdelene, der taler for en teknisk Fejl. Denne Motordel var forbrændt, og om det kan skyldes Kortslutning eller lignende vil en Serie Laboratorieundersøgelser nu give Svaret paa. 3-10-54

FORSVARSCHEFEN og Hærchefen har udtalt sig med Tilfredshed om de Erfaringer, der er indhøstet under den nu afsluttede store Militærøvelse i Jylland, og navnlig har de kunnet berømme det Humør og den Udholdenhed, hvormed Mandskabet trods det slette Vejr udstod Strabadserne. Hvad Øvelsen kan have afsløret af Brist, tilkommer det den militære Ledelse at tage under Overvejelse; men paa eet Punkt, nemlig hvad angaar Flyvevaabnet, foreligger der allerede for Offentligheden en Vurdering, der i Sandhed ikke er uden Alvor.

I en Udtalelse til »Nationaltidende« i Lørdags oplyser Flyvevaabnets Chef, Generaløjntant Førslev, at de Luftstyrker, Landet raader over, vel har kunnet gøre rimelig Fyldest under Øvelsen; men Grunden hertil er alene den, at kun en Brøkdal af Hæren var i Virksomhed. Hvis Ulykken en Dag skulde ramme os, saa Hæren maa kæmpe baade i Jylland og paa Sjælland, vil det Luftvaaben, der staar til Raadighed, ikke være tilstrækkeligt, især da det samtidig skal yde Flaaden Støtte. Vi er med vort nuværende Flyvevaaben ikke i Stand til at holde Luftrummet over Danmark, hvilket igen vil sige, at de øvrige Vaabenarter kommer til at kæmpe under ulige Kaar.

En effektiv Beherskelse af Luftrummet vil efter NATO-Ledelsens Beregning udkræve ialt fjorten Eskadriller, nemlig seks til de otte, vi har, oplyser General Førslev videre. Tre af dem skulde stationeres paa Tirstrup og tre paa Vandel. Problemet vilde være klaret, om der blev anbragt allierede Flyvestyrker paa to Wings — 150 Maskiner — paa de nævnte jyske Flyvepladser.

Som Stationeringsspørgsmaal politisk er kommet til at ligge, nærer Generalen tydeligt nok intet Haab om, at Flyverhjælp fra NATO vil blive modtaget under de Former, der hidtil har været paa Tale. Men han fremsætter en Slags Kompromisforslag, som han synes at være Forventninger til, saavel hvad NATO angaar, som ogsaa naar Talen bliver om at overvinde hjemlig politisk Modstand. Han foreslaar, at vi modtager »en øjeblikkelig Stationering af de to Wings, som Amerikanerne har lovet os, men saaledes at Stationeringen var midlertidig, og at det danske Flyvevaaben efterhaanden overtog de seks Eskadriller, som det drejer sig om, med dansk Personal. Jeg er ikke sikker paa andet, end at det er en Løsning, som de

Meteorolog, Stuen

— til den finere eftermiddagskole
er Givrine facconne særdeles Velegnet,
90 cm br. pr. m 15,80

Vanskelighederne; men den maa man efter Generalens Opfattelse tage med. Som Forholdene nu ligger, har vi kun et utilstrækkeligt Antal Flyvemaskiner til Raadighed, og mange af dem maa endda betegnes som forældede. Desuden er vort Radarsystem ikke paa Højde med de Krav, der kan blive stillet til det. Ud fra en militær Vurdering maa da Generalen ønske, at vort Luftvaaben straks gennem Stationering udefra faar en saadan Styrke, at det kan yde Hær og Flaade fornøden Støtte. Han ser derefter hen til det Øjeblik, da Luftforsvaret helt og holdent er paa danske Hænder.

Dansk Jetpilot dræbt i Canada

Til Forsvarsministeriet er der indløbet Meddelelse om, at Sergent Svend Aage Berg Hansen er blevet dræbt ved Nedstyrtning med en Jet-Jager under Øvelsesflyvning i Canada Torsdag Eftermiddag. Den omkomne Jet-Kadet blev kun 23 Aar, han er Søn af Brugsforeningsuddeler A. Hansen, Sdr. Hygum. Svend Aage Hansen var matematisk Student og stud. polyt. og kom ind i Flyvevaabnet den 23. Februar i Fjor.

Ulykken skete i Nærheden af Winnipeg, da Svend Aage Hansen var ved at lande paa »McDonald«-Luftbasen efter en Træningsflyvning. Den danske Flyversergent blev dræbt paa Stedet.



Sergent Sv. Aa. Berg Hansen

Kæmpe-Besøg paa Flyvestation Karup

ODENSE, MANDAG AFTEN
En af de største samlede Persontransporter, man nogen Sinde har oplevet paa Landevejen i Fredstid, finder Sted den 31. Oktober, da 1.600 Medlemmer af det fynske Hjemmeværn, Lotter, kvindelige Marinere, Luftmeldtjeneste og Marinehjemmeværnet skal besøge Karup efter Indbydelse af Flyveledelsen. Hensigten er, at Hjemmeværnene skal sætte sig ind i Flyvevæsenets Arbejde. Politikompaniet i Odense sørger paa Motorcykler for, at der holdes Orden i Kolonnen, der vil omfatte 150 Biler, nemlig 50 Rutebiler og 100 Privatvogne. Desuden kører der foran og bagved Optoget Radiovogne, som opretholder Kontakt med hinanden. Endvidere er der Vogne med Benzin og Olie, Værkstedsvogne med Mekanikere og en Lægevogn samt to Ambulancer. Opholdet paa Flyvepladsen vil vare i nogle Timer, og man vil bl. a. give Opvisning for de 1.600 Mennesker, der deltager i den store Tur.

17-10-54

Dramatisk Nødlanding i Skovlunde i Gaar

Avis-Flyvemaskinen fra Odense, en to Motorers Anson, blev paa Grund af Vejret afvist i Kastrup og beordret til Skovlunde, hvor Pladsen var 27 Meter for lille

Maskinen endte paa Næsen i Pløjemarken, men kun Propellerne blev beskadiget 16-10-54.

I Gaar ved Middagstid var Københavns Flyveplads i Skovlunde Midtpunktet for en dramatisk Nødlanding. En af den private Flyvevirksomhed CATS (Copenhagen Air Transport Service) to Motorers Anson-Maskiner var paa Vej hjem til Kastrup fra Odense efter at have afleveret en Last Aviser. Piloten, Erhvervsflyveren Poul Mortensen befandt sig alene i Maskinen. Han havde fra Odense faaet en hæderlig Vejrmeddelelse, og da han kaldte Kontroltaarnet i Kastrup, mens han befandt sig ved Taastrup, var Skyhøjden 220 Meter og der var næsten 6 Kilometers Sigt.

Der var imidlertid saa stor Trafik paa Kastrup, at Mortensen fik Ordre til at holde sig afventende omkring Roskilde. Kun to Minutter senere overrumpledte Vejret ham. Skyhøjden gik ned til kun 120 Meter og Sigtbarheden til 2 Kilometer. Kontroltaarnet beordrede Mortensen tilbage til Odense, fordi man efter Reglerne ikke maa lande paa Radiotelefoni under 150 Meters Skyhøjde, men Flyveren svarede, at han ikke turde gaa til Odense paa Grund af daarligt Vejr der, i hvert Fald maatte han først have en aktuel Vejrmeddelelse fra den fynske Lufthavn.

Flyvekontrollen gav ham saa Københavns Flyveplads i Skovlunde som Alternativ, Mortensen svarede tilbage, at Pladsen var for lille i det stille Vejr, men da der ikke syntes anden Udvej, gik han mod Skovlunde, satte Maskinen saa nær Flyvepladsbegrænsningen som muligt, men alligevel var der ikke Plads nok. Den løb 27 Meter ind paa den nyplojede Mark bag Hangarerne, og her endte den med at staa paa Næsen et Øjeblik. Propellerspidserne blev højet, men derudover skete der tilsyneladende intet. Poul Mortensen var uskadet.

Hans Landingsmanøvre var perfekt, sagde Stationslederen paa Skovlunde, Sylvester Nielsen, men der var intet at gøre. I en Situation som denne ser man, hvor vigtigt det er at have Skovlunde som Reserve-Luft-

havn, og havde Udvidelsesplanerne for Københavns Flyveplads i Skovlunde været gennemført, kunde Nødlandingen være udført uden Uheld. Saa kunde Pladsen endog tage DC 3-Maskiner. Tilfældet i Gaar giver Anledning til mange Overvejelser, først og fremmest om Udvidelserne af Skovlunde-Flyvepladsen til den »lille« Erhvervsflyvning og dernæst giver den Anledning til Undersøgelse af Baggrunden for den opstaaede Situation. Flyveledelsen i Kastrup har henholdt sig til Sikkerhedsforskrifterne, man kunde faktisk kun have gjort Afvigelse, hvis Poul Mortensen havde givet Udtryk for at han befandt sig i en Nødsituation, hvad han jo vitterligt gjorde, da Vejret klappede sammen omkring ham i alle Retninger. Mortensen har hidtil fløjet 1.500 Timer uden eet eneste Uheld.

pw

Glemte at udløse Landingsstellet — Mavelanding 21/10 54

Uheld i Rønne Lufthavn — En øjeblikkelig Indrømmelse

RØNNE, ONSDAG AFTEN
Flyvevaabnet rantes i Eftermiddags af et Uheld, idet en Spitfire-Maskine mavelandede i Rønne Lufthavn, da Landingsstellet ikke virkede.

Lykkeligvis fik Maskinens Fører, Kaptajn E. Møller, sat. Jageren rigtigt, og der skete faktisk kun forholdsvis ringe materiel Skade. Propellen splintredes, og lidt Smaaskader i Understellet skal udbedres. Maskinen havde deltaget i den store Værnsøvelse »Rotna I«, men fik herunder Maskinskade, hvorfor Motoren maatte udskiftes.

Uheldet blev iagttaget fra Lufthavns Administrationsbygning, hvorfra der straks blev slaet Alarm. Falcks Redningskorps og Zonen samt Rønne Brandvæsen mødte omgaende med Katastrofeudrykning, men heldigvis blev der ikke Brug for Udrykningsvognene.

Det oplystes senere, at Uheldet skyldtes, at Kaptajn E. Møller havde glemte at udløse Mekanismen, som klapper Landingsstellet ud. Kaptajn Møller, der betegnes som en meget erfaren og dygtig Flyver, meddelte straks efter Mavelandingen pr. Telefon til Flyverkommandoen, at hans Uheld skyldtes den fatale Glemsomhed fra hans Side. I Rønne lægger man ikke Skjul paa Respekt for denne uforbeholdne og øjeblikkelige Indrømmelse, som jo har sparet Havarikommissionen meget Arbejde.

Kaptajn Sæbye for Højesteret 19/10 54

15 Dagbøder à 30 Kr.

Kaptajn Poul Sæbye blev i 1952 ved Retten i Søndre Birk sat under Tiltale for i en Række Forhold at have udvist grov Forsømmelighed som Motorsagkyndig og Leder af Flyvevaabnets autotekniske Afdeling. Retten frifandt Kaptajnen for alle Anklager. Ved Østre Landsret blev Kaptajnen fundet skyldig paa et Par Punkter nemlig i uagtsomt Forhold derved, at han ikke havde skaffet sig Vished for, at han ikke længere havde noget at gøre med Køreskoleundervisningen, samt at han som Motorsagkyndig ikke har foretaget Prøverne paa tilstrækkelig grundig og betryggende Maade. Retten idømte Kaptajnen Vagtarrest i 40 Dage. Kaptajnen betaler Sagens Omkostninger for begge Retter derunder 600 Kr. i Salær til den beskikkede Forsvarer. To Dommere vilde stadfæste Underrettsdommen.

Højesteret frifandt i Gaar enstemmigt med ni Stemmer Kaptajn Sæbye for hans Forhold til Køreskoleundervisningen men stadfæstede Landsrettens Bedømmelse af Kaptajns Forhold som Motorsagkyndig. Højesteret sætter Straffen til 15 Dagbøder à 30 Kr. Forvandlingsstraf Hæfte i 15 Dage. Sagens Omkostninger for Højesteret uddrages af det Offentlige.

Luftvaabnet var over Krisen, før det blev gjort umyndigt

Aabenhjertig Samtale med Flyvevaabnets Chef, Generalløjtnant Chr. Førslev, der i Dag fejrer 40 Aars Officersjubilæum

— Jeg har ikke blot Ret, men ogsaa Pligt til at føre de militære Argumenter for en Stationering i Marken

FLYVEVAABNETS Officerskorps betragter deres Chef, der i Dag kan fejre sit 40-Aars Officersjubilæum, ikke blot med al den Respekt, en Generalsuniform kræver, men ogsaa med den Agtelse, man nærer for en Mand med saa fine menneskelige Egenskaber som Flyverchefen. Trods personlig Beskedenhed og en uprententlig Optræden er Generalløjtnant Chr. Førslev da ogsaa en af de mest markante Personligheder indenfor vort Forsvar — en Mand, der ikke viger tilbage for at sige sin Mening, naar han føler, at det er hans Pligt ikke blot overfor Landets Borgere, men ogsaa overfor det Værn, han er Chef for.

General Førslev har haft Ubehageligheder for det. Den nuværende Forsvarsminister, der kun respekterer sine egne Meninger, har tilsyneladende ingen Ønsker om at Samarbejde med Flyvevaabnets Chef, efter at denne har fastslaaet de luftmilitære Konsekvenser af den socialdemokratiske Politik. Det sidste Aar har været stormfuldt ikke alene for Flyvevaabnet, men ogsaa for Flyverchefen, som han allerede sidste Efteraar søgte at lægge Mundkurv paa.

Det er min Ret at fremføre militære Argumenter

— Der kan ikke være nogen Tvivl om, hvor jeg staar i Dag, siger Generalløjtnant Førslev i en Samtale med *Nationaltidende*. Forsvarsministeren sagde i Folketinget, at der var mange gode militære Argumenter for en Stationering af fremmede Flyvere, — men at vi af politiske Hensyn ikke kunde modtage en saadan Stationering. Jeg har optraadt i Overensstemmelse dermed og kun ført de militære Argumenter i Marken. Det mener jeg ikke blot, at jeg har Ret til — men ogsaa Pligt til, og derfor vil jeg fortsat hævde den Overbevisning baseret paa en nøgtern militær Iagttagelse, at den eneste Mulighed for,



Chefen for Flyvevaabnet, Generalløjtnant Chr. Førslev, der i Dag har 40 Aars Jubilæum som Officer. — Jeg har ikke blot Ret til at udtale mig — det er ogsaa min Pligt.

at Danmarks Luftforsvar kan blive effektivt, bestaar i en Stationering af 6 Eskadriller — eller en tilsvarende Forøgelse af Flyvevaabnet.

— Jeg har tidligere foreslaaet en foreløbig Stationering, og dette Forslag mener jeg stadigt vilde være gennemførligt snarest. Det er tungt at sidde med Ansvaret for Danmarks Luftforsvar, naar man ved, at det er umuligt for Flyvevaabnet paa en Gang i en given Situation at beskytte vore Byer og Industrier og samtidig støtte Hærens og Flaadens Kamp. Det betyder, at man enten maa vælge mellem frygtelige Tab hos Civilbefolkningen eller tilsvarende Tab hos Hær og Flaade.

— Vil de seks Eskadriller, som Generalen kunde ønske stationeret, betyde fuldstændig Luftherredømme?

— Det vil jo altid komme an paa, hvor meget der sættes ind mod os. Danmark er nu et vigtigt Omraade for en Angriber fra Øst, og der kan ikke herske nogen Tvivl om, at han vil søge at tilkæmpe sig dansk Territorium hurtigst muligt. Indsatsen af Styrker mod os bliver i Størrelsesforhold efter, hvor vigtigt Fjenden anser dette Omraade for at være. Men det er jo sagt indtil Trivialitet, at de danske Gennemsejlingsfarvande fra Østersøen til Atlanterhavet er umaadelig vigtige, og ligeledes vil det være yderst vigtigt for en Angriber at kunne sætte sig fast paa en af vore Flyvepladser.

Men Danmark faar videre Betydning, naar vi ser det i NATO-Perspektiv. I Tilfælde af et Angreb mod Vesteuropa vil England nemlig atter blive en af Bastionerne i Kampen, og hele det britiske Luftforsvar vil være forstærket ved, at den dansk-norske Radarkæde, der strækker sig fra Nordkap til Gøder, er intakt som Varselssystem.

Vi savner Sabrejagerne

— De Jagermaskiner, vi har?

— Thunderjetmaskinerne er udmærkede endnu et Par Aar som Jagerbombere til Støtte for Hæren og Flaaden. Derimod er de Meteors, vi har — med Undtagelse af Natjagerne — efterhaanden ældre Herrer, der ikke kan følge med de moderne Jetbombere. Vi mangler Interceptors — altsaa hurtige Jagere med stor Stigeevne, der kan gaa i Højden efter Bombemaskiner. Her vil de britiske Hawker Hunters, som er bestilt, udfylde et stort Hul. Men vi er kedede af, at vi ikke fik de 30 canadiske Sabretjetjagerne, som man tilbød os. De havde kunnet udfylde nogle af Manglerne i vort Luftberedskab, indtil Hunterjagerne kommer om halvandet Aar.

Alle NATO-Vaaben er defensive

— Der kan ikke blive Tale om lette Bombemaskiner?

— Det vilde være formaalstjendtligt, at vi havde en saadan Eskadrille, og i Tilfælde af Stationering kunde der maaske ogsaa blive Tale om en saadan Afdeling.

— Vil det ikke blive betragtet som et offensivt Vaaben?

— Af nogle vel — men NATO kan kun virke defensivt. Man kan ikke tale om, hvorvidt et Vaaben er offensivt eller defensivt — det kommer ganske an paa, hvorledes det benyttes. I det Øjeblik, vi bliver angrebet, er det et Led i vort Forsvar, at vi selv angriber Angriberen, bl. a. paa hans Flyvepladser.

— Hvad betyder Nedsættelserne af Forsvarsbudgettet for Flyvevaabnet?

— Vi er sluppet nogenlunde fra Nedsættelserne, men selv om de altsaa ikke vil betyde saa meget for os som for de øvrige Værn, skaber det ganske betydelige Huller — ikke mindst for Forsvaret som Helhed.

Bitterhed hos Flyverne over Affæren i Foraaret

— Hvad blev Resultatet af Affæren om Flyvevaabnet i Foraaret?

— Det skabte megen Bitterhed hos Flyvevaabnets Personel. Man lastede os for Ting, vi ikke kunde gøre

for — vi var underbemandede og trængte til Hjælp. Men der ligger for mig en Underkendelse af hele den danske Indsats ved Flyvevaabnets Opbygning i den Maade, Sagerne blev grebet an paa, hvorved vi faktisk blev gjort umyndige. Virkningen var meget pinlig for Flyvevaabnet. Paa det Tidspunkt, da Stormen brød løs om os, var vi naaet til et Punkt, hvor vi var klar over, at nu var vi ved at være ovre det Krisepunkt, der kommer for ethvert Flyvevaaben, der først og fremmest uddanner. Vi regnede med, at vi var kommet over det døde Punkt.

Vi har haft stor Nytte af Airmarshall Saunders, og vi har været meget glade for, at han vilde stille sin store Erfaring til vor Raadighed. Men Flyvevaabnet beviste allerede nu i Sommer, inden hans Indflydelse begyndte at gøre sig gældende, hvor det fløj mere end nogen Sinde, at alt ikke er saa galt, som man gerne fra visse Hold vilde gøre det til.

Stærke Indflydelser udefra

— Hvordan blev det danske Flyvevaaben egentlig opbygget fra Starten i 1950?

— Vi startede med at tage engelske Erfaringer op — det var RAF vi efterlignede. Saa kom det amerikanske Materiel og NATO, og da det var bedst for dette Materiel, at blive betjent efter amerikansk System, fik vi efterhaanden en Blanding. Endelig er nu saa Airmarshall Saunders kommet — og vi svinger atter mere mod RAF-Systemer.

Hvis vi ikke havde haft disse stærke Indflydelser udefra, er det min Overbevisning, at det var lykkedes at finde det bedste frem fra de to Systemer og koordinere dem i det danske Flyvevaaben. Jeg siger ikke dette som nogen Kritik af den Hjælp, som det danske Flyvevaaben har faaet udefra. Den har altid været givet ud fra de rene Motiver — og har været til stor Nytte for os.

Vi blev sat under Formynderskab

— Hvordan har Reaktionen været ude paa Flyvestationerne og blandt Officererne?

— Man har ærgret sig og været kedede af det. Der er ingen Tvivl om, at det har sat sig Spor i Be-



POMPADOURHÆLE

Lave „høje hæle“ som går deres sejrsgang over hele verden. Vi lancerer dem i en bedående ny pump med feminine stikninger og af allerbedste materialer. Håndpindede, med blød tikkappe og lækkert foret med skind helt igennem. 7485
I sort ruskind.....

Kun hos

Leverandør til
H.M. Majestæt
Dronningen

geo anderson

Vimmelskiftet 33,
København K.



Paa Det Kongelige Canadiske Luftvaabens Skole i Gimli har Sergent Ib Rassow, Hvidkildevej, København, efter endt Skole erhvervet sine Jet-Vinger. Den danske Forbindelsesofficer ved NATO-Jetsko-len i Canada, Kaptajn Koch-Pedersen, fæstner her Sølvvingerne paa Ib Rassows Bryst.

Nationaltidende 24-10-54

Generalmajor K. D. Friis har faaet sin Afsked

Ekspeditionssekretær i Forsvarsministeriet bliver hans Efterfølger som Direktør for Militærhospitalet **31-10-54.**

En Afskedigelse, der giver Anledning til en Del Røre inden for Militæret, forelaa i Aftes officielt. I en Kundgørelse meddelte Forsvarsministeriet, at Direktør for Københavns Militærhospital, Generalmajor K. D. Friis er afskediget med denne Maanedes Udgang med Kongens Paaskøn-

i denne Stilling, til han blev 70 Aar (han er kun 68), og han blev derfor meget forbauset, da det for nogen Tid siden meddeltes ham, at der skulde en ny Mand til. Efterfølgeren er Ekspeditionssekretær i Forsvarsministeriet P. S. Lauridsen, den første Civilist, som bliver Direktør for Militærhospitalet.

Den nye Direktør kommer fra Ministeriets 9. Kontor, under hvilket Hærens Sundhedsvæsen og Hospitalsvæsen hører.



Generalmajor K. D. Friis.

nelse af hans lange og udmærkede Tjeneste. 1949 afløste Generalmajor Friis Oberst Aage Degen som Militærhospitalets Direktør, og han havde forinden en lang og meget paaskønnet Tjeneste som Ingeniør bag sig. Han blev Premierløjtnant i Ingeniørkorpset i 1908 og sluttede sin Tjeneste i Korpset som Oberst og Chef for Ingeniørtropperne i 1941, da han blev Afdelingschef i Krigsministeriet.

Efter Besættelsens Afslutning udnævntes han til Generalmajor og blev Chef for den danske Militærmission i Berlin, og i 1947 stilledes han til Raadighed for Ministeriet, til han to Aar efter overtog Posten som Hospitalsdirektør. Generalen er af den Opfattelse, at han skulde blive



Fru Lis Møller, en af Radioens flittige Medarbejdere, bliver den første Kvinde i Danmark, der gaar op med en Jetmaskine. Det sker en af de nærmeste Dage som Led i Arbejdet paa en Udsendelse om Jetflyverne og deres Uddannelse. Udsendelsen kommer paa Programmet engang i December Maaned.

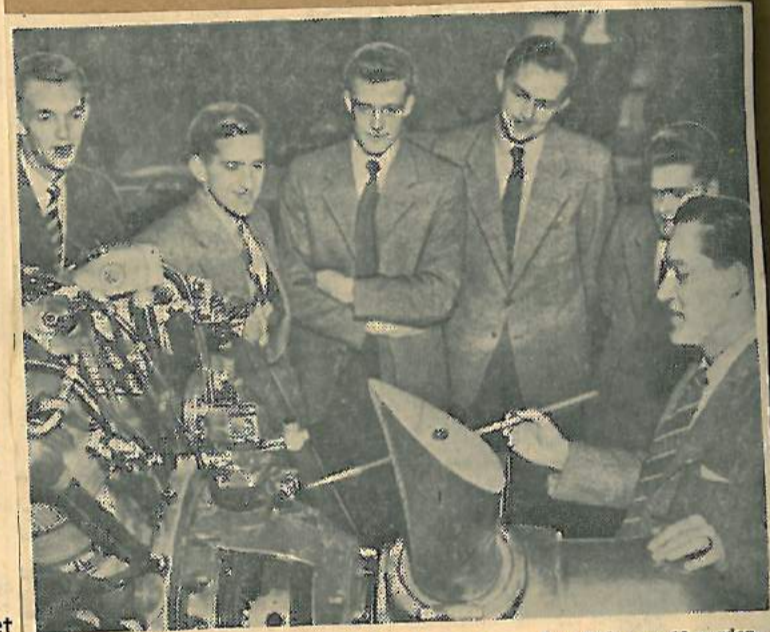
Af en lille Mands Dagbog



Lørdag 6. Nov. ... Forsvarsministeriet har indført de meget effektive Plastic-Ørepropper til Brug i Hæren. — Man tør formode, at Forsvarsministeren allerede selv har anvendt dem i nogen Tid...



En af det amerikanske Luftvaabens Ambulancemaskiner, en flyvende Godsvogn af Typen C-119 var i Gaar Midtpunktet for en Demonstration i »Evakuering af saarede Soldater« fra Københavns Lufthavn. Blandt de mange, der overværede Øvelsen, var Læger fra Flyvevaaben og Hær og Underlægeskolens Elever. Soldater blev forbundet og anbragt paa Baarer i den vældige Maskine. Norske Læger skulde have overværet Øvelsen, men de var kommet en Dag for tidligt og var taget hjem — til Gengæld blev Demonstrationen i Gaar en Time forsinket.



Polarflyvere paa Skolebænk: For Tiden er 16 vordende Polarflyvere paa Skolebænk hos SAS i Kastrup Lufthavn. Selv om der er Tale om Piloter, der i Forvejen har fløjet mere end 300 Timer, gennemgaar de en meget grundig Skole med supplerende Uddannelse, før de slippes ud i Praxis. Her er Instruktøren Arne Munch ved at forklare en DC3M-Motor for (fra venstre) Svenskeren J. Fryklund, Nordmanden Rich. Luåt og Danskerne J. Baunbak, A. H. Dollerits og J. Christensen. **5-11-54**

Brændende Jet-Jager styrtet ved Aabenraa

Piloten, Flyverløjtnant Carlo Mørup, dræbt — Samtale med det eneste Øjenvidne til Ulykken

Flyvestationen svarede først nej, da der blev ringet og spurgt, om det var derfra, Maskinen stammede 19-11-54.

For kort Tid siden kunde det danske Flyvevaaben meddele, at Antallet af Nedstyrtningsulykker herhjemme procentvis var dalende, skønt Personellet og Maskinerne i Aar havde fløjet langt mere end nogen Sinde før. I Gaar skete imidlertid en ny Ulykke, den tiende i Aar, der har ramt Flyvevaabenet.

Ulykken indtraf Vest for Barsø ved Mundingen af Aabenraa Fjord, hvor en Thunderjet af Typen 84 styrtede i Lillebælt. Ved Ulykken omkom Piloten, den 23-aarige Flyverløjtnant II af Reserven Carlo Mørup, der var Søn af Manufakturmander Ebbe Mørup, Boulevarden 6 Aalborg. Den omkomne Pilot udnævntes i Sommer til Flyverløjtnant II. Derefter var han til Uddannelse i USA. Fra Begyndelsen af September forrettede han Tjeneste i Eskadrille 729 i Skrydstrup. Flyverløjtnant Mørup var Delta i en Øvelse, der blandt andet gik paa at foretage Landingsforsøg i Instrumenterne alene. Midt under et af Landingsforsøgene opstod Ild i Maskinen, der omgaaende rtedede i Lillebælt, hvor den gik Bunds. Ulykken blev iagttaget af Fisker Hans Thomsen, Kjelstrup Land. Fisker Thomsen, der er det eneste Øjenvidne, laa paa Lillebælt i sin Motorbaad, men sejlede ikke ind og slog Alarm. Han rindte til Flyvestation Skrydstrup,

tøjer sejlede ligeledes ud til det angivne Farvand, og med Fisker Thomsen som Vejviser lykkedes det hen paa Eftermiddagen at finde Stedet, hvor Jetjageren var styrtet ned. I Nærheden af Ulykkesstedet fandt man et Hjul fra Maskinen, tre Luftbeholdere og en iturevet Sko fra Piloten. Over Ulykkesstedet laa en stor Olieplet.

Vraget af Jetmaskinen ligger paa 10—12 Meter Vand. En Marinekutter vil hele Natten ligge ved Stedet, og i Dag til Morgen haaber man paa at kunne bjerge Maskinen og den forulykkede Pilot. Der er ikke Tvivl om, at han er blevet dræbt øjeblikkelig. Om Aarsagen til Ulykken kunde der i Aftes intet oplyses. Om Eftermiddagen afgik Flyvevaabnets Havarikommission under Ledelse af Kapteinløjtnant P. E. Andersen pr. Flyve-maskine til Ulykkesstedet.

To Maaneder siden sidste Jet-Ulykke

Det er smaa to Maaneder siden, at det danske Flyvevaaben sidst var udsat for en Jet-Nedstyrtningsulykke. Det var den 24. September under den store »Skandæk Mist-Øvelse, hvor en »Shooting Star« styrtede ned ved Fjeldstervang 15 km fra Herning. Piloten, Løjtnant A. I. Sørensen blev dræbt paa Stedet. Det var da tre Maaneder siden, der var styrtet en Jet-Jager ned. Helt nøjagtig den 22. Juni, da Flyverløjtnant Finn Chr. Koch styrtede ned Nord for Aarhus med en Thunderjet af Typen »F. 84«. Magen til den, der forulykkede i Gaar. Løjtnant Koch omkom ved Nedstyrtningen.

Haardest ramt var Flyvevaabenet i Marts—April, da der indtraf fem Nedstyrtningsulykker med i alt syv Dødsopfre. Endvidere forulykkede der en Thunderjet i Februar og en Meteor den 18. Maj. I alt har 63 danske Piloter mistet Livet, siden Opbygningen af det danske Luftvaaben begyndte i 1947. Af de 63 Piloter fløj de 28 Jet-, 11 Harvard-, 7 KZ-, 6 Oxford- og 3 Sniffire-Maskiner. 15 af Jetpiloterne omkom ved Nedstyrtning med Meteor-Jets, 11 med Thunderjets og 2 med Shooting Star-Jetjagere.

Efter Jet-Ulykken under »Skandæk Mist-Øvelsen« er der sket endnu en Flyveulykke med dødelig Udgang herhjemme. Det var den unge Svæveflyver, der den 1. i denne Maaned blev dræbt i Jylland, da Planet, han fløj i, ramte Jorden og knustes.



Den dræbte Flyverløjtnant C. Mørup.

men her svarede man, at der ingen Maskine savnedes, og det antydedes, at Maskinen, Fisker Thomsen havde set styrtet ned, kunde være fra Karup.

Alle Piloterne maatte kaldes

I Skrydstrup havde man kort Tid forinden været i Radiokontakt med de to Maskiner, der befandt sig over Aabenraa Amts østlige Del, og de havde begge svaret, som de skulde. Man havde paa det Tidspunkt mange Jetjagere i Luften og maatte derfor først kalde de forskellige Piloter over Radioen, før man fik Visshed for, at den ene af Jet-Maskinerne virkelig var forulykket.

Om selve Nedstyrtningsulykken fortæller Fisker Thomsen følgende til »Berlingske Tidende«:

— Fra min Motorbaad havde jeg i længere Tid bemærket de to Jetmaskiner, og jeg sad og studerede dem nøje for at se, hvorledes de foretog deres Øvelser. Der var tilsyneladende intet i Vejen med dem, men da den ene foretog en Drejning, opdagede jeg pludselig, at der var Ild i den.

Det virkede dobbelt uhyggeligt, at man ikke hørte en Lyd. Jetjageren faldt i et hovedkuds Styrt ned i Vandet, og da den ramte Vandoverfladen, stod der Flammer ud baade af For- og Bagenden.

Jeg mærkede mig nøje Stedet, hvor den var faldet ned. Det paa-gældende Omraade kaldes for Vilstrup Grund, og sejlede derefter ind for at slaa Alarm.

Stor Eftersøgning

Straks efter, at Fisker Thomsen havde slaaet Alarm, rykkede Falcks Redningskorps ud til Barsø Landings Mineudliggeren »Langeland« og Ministryzeren »Birkebo«, der for Tiden er paa Øvelser i Fjeldstervang ved Aabenraa, samt den Fiske-

Jet-Vraget ikke fundet endnu ^{21/11-54}

Eftersøgningen vil blive fortsat i Dag

HADERSLEV, LØRDAG AFTEN. Ogsaa hele Dagen i Dag fortsattes Afsøgningen af Havbunden inden for det Omraade ud for Kjelstrup Strand, hvor Jetmaskinen fra Flyvestation Skrydstrup styrtede i Havet, og hvor man i Løbet af i Gaar havde fundet flere Dele af Maskinen, deriblandt et Stykke af Halepartiet og Dele af Motoren.

Ved Mørkets Frembrud Fredag Aften mente Dykkeren at have lokaliseret Cockpittets Beliggenhed.

Skønt der arbejdedes i Dag fra tidlig Morgen til Klokken 18, lykkedes det ikke at fremdrage væsentligt mere af den forulykkede Jetjager. Det skyldtes maaske nok den stærke Strøm i Forbindelse med vanskelige Bundforhold. Mudder o. l. Havarikommissionen var ikke om Bord paa Skibene i Dag. Den har afsluttet sine Undersøgelser paa Stedet og er rejst tilbage til København. Afsøgningen af Omraadet vil blive fortsat i Morgen.

Kapløbet med Teknikken

Skandinaviske Flyvelæger drøfter de nyeste Problemer 28-11-54

I Gaar begyndte i København det tredje Møde i Skandinavisk Forening for Flyvemedicin. Drøftelserne fortsættes hele Søndagen, blandt andet med en særlig Behandling af Flyvningerne paa Grønland.

Deltagerne i det fællesskandinaviske Flyvemedicinmøde blev budt Velkommen af Flyverkommandolæge Helge Smith. Formiddagen var optaget af en Rundbordskonference med Direktør, Dr. med. Buchtal som Leder; om Eftermiddagen behandlede de Spørgsmaal, der i Øjeblikket optager Flyvemedicinen i Menneskets Kapløb med Teknikken, Problemer som Flyvning i de store Højder, hvor Blodet koger, Kampen mod Jet-Støjen, som kan bringe Hørelsen i Vanskeligheder. I Aftes drøftedes Flyvemedicinens Fremtid med Dr. med. E. O. Errebo-Knudsen som dansk Indleder. Blandt de Spørgsmaal, som særlig optog Flyvemedicinerne, var det menneskelige Legemes Reaktioner under meget store Hastigheder og ved Flyvning i meget store Højder, som for Eksempel 30—40 Kilometer. pw.



Paa Paradepladsen paa Flyvestation Værløse havde Kvindeligt Flyvekorps i Gaar Indvielse af Afdelingens Fane, skænket af Danmarkssamfundet. I Overværelse af en talstærk Representation fra Værnene med Flyvevaabnets Chef, Generalløjtnant C. Førslev, Generalmajor V. Bjerregaard og Luftmarskal Hugh Saunders i Spidsen, slog Arveprins Knud det første Søm i Fanen, Stationens Leder, Oberstløjtnant Michael Hansen, det andet og Stationsleder Birthe Bendix det tredje. Korpschefen, Fru Else Martensen Larsen, rettede sluttelig en Tak til alle, civile og militære, som støttede Kvindeligt Flyvekorps. Paa Billedet ses Arveprinsen i Færd med at slaa det første Søm i. I Baggrunden Prinsesse Elisabeth, Korpschefen, Fru Else Martensen Larsen og Oberstløjtnant Michael Hansen.

Gaadefuld Jet-Ulykke over Vesterhavet ^{7/12-54}

Flyverløjtnant Ib Stein Pedersen forsvinder fra sin Jet-Formation i 6.000 Meters Højde og styrter i Havet

Den unge Flyver enten syg eller forgiftet i Tordenjet'en?

En lige saa gaadefuld som tragisk Ulykke berøvede i Gaar Eftermiddags Flyvevaabnet den 22. Jet-Pilot siden Jet-Eskadrillernes Oprettelse. Det skete under en Øvelses-flyvning ude over Fanø i Gaar Eftermiddags ved 14,20-Tiden.

Fire Tordenjet-Jagere fra Flyvestation Karup kom i Formation under Ledelse af Eskadrillechef, Kaptajn Frede Birkelund for at deltage i Luftmaalskydninger paa Rømsø. Maskinerne kom i stor Højde over Sydspidsen af Fanø, de var i godt 18.000 Fod eller omkring 6.000 Meter oppe i et klart Luftomraade mellem Skylagene, hvor de ventede paa Signal til at gøre klar til Skydeøvelserne. Maskinerne holdt efter det oplyste Formationen paa relativt lav Hastighed, omkring 5-600 Kilometer i Timen.

Den 24-aarige Flyverløjtnant af Reserven, Ib Stein Pedersen, skiftede Plads i Formationen og tog et Drej. Kort efter forsvandt han i Skyerne. Det var umuligt for Eskadrillechefen at kalde ham over Radioen. Indtil dette Øjeblik havde Kaptajn Birkelund været i Radioforbindelse med Ib Stein Pedersen, og den unge Flyver havde intet bemærket hverken om sin Maskine eller sin eget Befindende. Alt syntes normalt.

Det eneste Øjenvidnes Oplevelse

Der synes kun at være et eneste Øjenvidne til den gaadefulde Ulykke, nemlig Landpostbud O. Sørensen, Sønderho, der gik paa Stranden ved Feriekolonien og samlede Rav.

Der gik flere andre Ravsamlere, men de har intet observeret. Landpostbud Sørensen saa først ligesom et Lynglimt, saa hørte han et Brag og saa en Vandsøjle stige op af Havet. Han troede, det var Uvejr, og gjorde ikke Anmeldelse.

Det var først, da han senere hørte om Eftersøgningen, han kom med sin Øjenvidne-lagttagelse, og paa Grundlag af Landpostens Oplysninger blev Eftersøgningsarbejdet organiseret. Mange Flyvemaskiner afsøgte Omraadet Nordvest for Sønderho, og to Marinekuttere dirigeredes til det formodede Ulykkessted, ligesom Fiskerkuttere ankom til Omraadet.

Senere modtog Flyverkommandoen Oplysninger om, at en Fisker pr. Radio havde ment, at Nedstyrtningen fandt Sted ca. 3-4 Sømil Sydvest for

Sønderho. Man har foreløbig fundet nogle Vragstumper og en Olieplet paa Havet. En af Fiskerkutterne mente at have fundet noget, der kunde ligne Flyverens Iltmaske. De forskellige Fund er bragt til Esbjerg og derfra til Karup, hvor Havarikommissionen under Kaptajn S. A. Bendtsens Ledelse i Dag indleder Undersøgelserne.

Det mystiske Styrt

Ingen er i Øjeblikket i Stand til at forklare, hvad der har faaet Løjtnant Ib Stein Pedersen til at bryde ud af Formationen og sende sin Maskine i Dyk gennem Skyerne. Alle Radioopkald var forgæves.

Man gisner paa, at Flyveren kan have faaet et pludseligt Ildebefindende eller kan være blevet forgiftet af Gasser i sit Cockpit. Det har man tidligere hørt om, men alt er indtil Undersøgelsens Afslutning Gæsterier.

Ib Stein Pedersen er Søn af Pelsfarmer Stein Pedersen i Sdr. Nyrup ved Kalundborg. Han kom tilbage fra sin Uddannelse som Jetpilot i Amerika den 28. Februar i Aar, Dagen efter at han var fyldt 24 Aar. Den forulykkede Pilot var ingen uerfaren Flyver. Han havde haft omkring 600 Flyvetimer, deraf ca. 250 med Thunderjet-Jagere af Typen F 84. Operations-officeren paa Flyvestation Karup, Kaptajn K. Jørgensen, udtalte i Aftes til 'Berlingske Tidende', at man stod fuldstændig uforstaaende over for Ulykken. Der var i Øjeblikket intet, som kunde forklare den tragiske Hændelse. Stein Pedersen var en rolig og sikker Flyver, godt kendt med Eskadrilleflyvning. Han havde ikke paa noget Tidspunkt før sin Forsvinden i Skyerne tilkendegivet, at noget ikke var, som det burde være.

Kongens Ærestegn til Flyver ⁸⁻¹²⁻⁵⁴

I Gaar Formiddags fremstilledes i en Særaudiens ca. 80 Premierløjtnanter af Hæren og Flyverløjtnanter I, der har modtaget deres Udnævnelse pr. 1. Novbr., for Kongen paa Christiansborg. Ved denne Lejlighed tildelte Kongen Flyverløjtnant I M. V. Hansen, der havde opnaaet en Gennemsnitskarakter paa over Ug-, Hans Majestæts Ærestegn for Officerer af Flyvevaabnet. Dette Ærestegn svarer til Kongens Æressabel for Officerer af Hæren og Søværnet. Flyverløjtnant Mogens Viggo Hansen er Søn af Landinspektør Viggo Hansen, Østervej 28, Glostrup. Han er 23 Aar og gør Tjeneste som Jetpilot paa Flyvestation Skrydstrup.

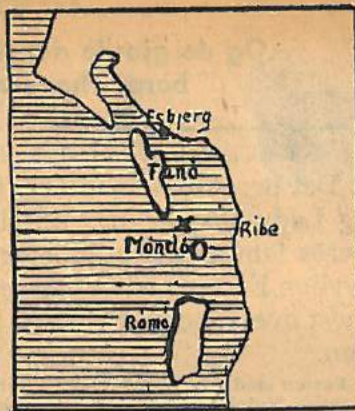
Endnu en Flyverløjtnant af dette Hold, Donald Edmund Thestrup, havde over Ug-, men der uddeles kun et Hæders-tegn for hvert Hold. Det er anden Gang, Ærestegnet uddeles. I 1952 tildeltes det nuværende Kaptajnløjtnant V. K. H. Eggers.

Hvis Iltmasken skulde have svigtet i 6.000 Meters Højde, vilde det ikke have betydet Fare, for han sad i et Tryk-Cockpit, som gjorde hans aktuelle Flyvehøjde i Cockpittet til omkring kun 3.000 Meter. Der foreligger endnu intet om, hvorvidt Løjtnant Stein Pedersen har søgt eller naaet at udløse Katapultsædet, der automatisk vilde frigøre ham fra den styrtende Maskine. Den Omstændighed, at han ikke svarede paa Opkald i Radioen, kan ikke tages som absolut Bevis paa, at han var uden Bevidsthed, da han forsvandt fra sin Formation.

Eftersøgningen fortsættes i Dag

Eftersøgningen af den forsvundne Maskine og dens Pilot er koncentreret til Farvandet mellem Fanø og Manø. Ved 17,30-Tiden, da det var ved at være mørkt, fandt den ene af Nord-søens Marinestrikts Kuttere en Del Vragstumper, som maatte formodes at stamme fra den forulykkede Maskine. Stedet blev afmærket, og Eftersøgningen genoptages til Morgen her omkring. Begge de to Kuttere, der deltog i Eftersøgningen, kom i Havn i Esbjerg i Aftes ved 19-Tiden. Mørket standsede Eftersøgningsarbejdet.

Mens der sjensynligt kun er een i Sønderho, der har set Ulykken, har mange Beboere hørt et Brag fra Havet, men de tænkte ikke nærmere over det, da man er vant til Skydnin-gerne fra Rømsø. Baade Flyvere og Kuttere fortsætter Eftersøgningen, saa snart det bliver lyst nok over Havet.



Skitsen, der viser Nedstyrtnings-Omraadet.



Den forulykkede Jet-Pilot, Flyverløjtnant Ib Stein Pedersen.



Radioreporteren, Fru Lis Møller startede i Gaar Eftermiddags for at prøve paa at gennemføre en direkte Radioreportage fra en Jet-Jager, et Eksperiment, der før er lykkedes for Gunnar Nu-Hansen. Men i Gaar var det en kvindelig Radioreporter, der skulde forsøge at skildre de Følelser, man beherskes af i en af Flyvevaabnets Jet-Jagere. Maskinen førtes af Kaptajnløjtnant Eggers. Til Reportagen anvendte Fru Lis Møller en ganske lille Mikrofon, der blev anbragt under Iltmasken, derved blev en Del af Motorstøjen lukket ude. Beretningen blev optaget paa en Baandoptager i Maskinens Bund.

Dansk Officer ^{13/12-54} i pinlig Situation

14 Dages Arrest for at afskrive og offentliggøre Planer om Radar-Varsling

En ejendommelig Affære har i nogen Tid optaget visse højere militære Kredse. En dansk Flyverofficer, der var tilknyttet NATO's Hovedkvarter i Oslo, har under et Feriebesøg herhjemme paa et af Forsvarsstabens Kontorer i Kastellet afskrevet nogle Planer for den danske Radar-Varslingstjeneste. De paagældende Papirer laa saaledes fremme, at han uden videre kunde studere dem og skrive dem af.

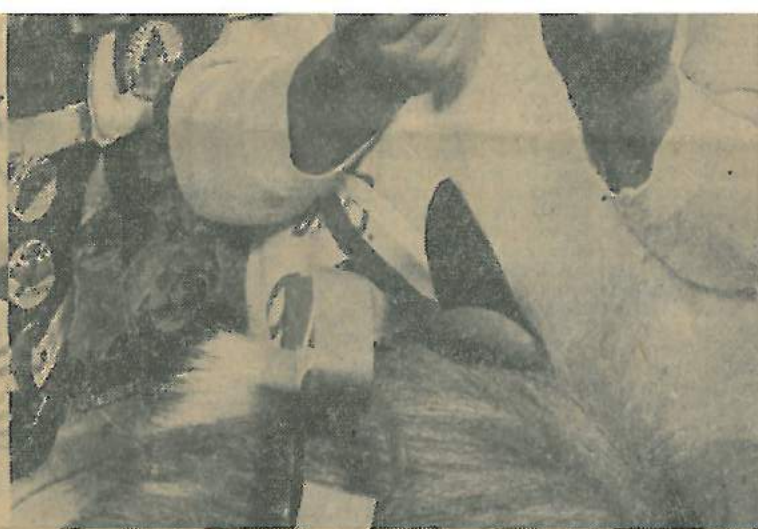
Han kan ikke selv have betragtet dem som særligt fortrolige, thi da han vendte tilbage til Norge, brugte han dem som Grundlag for en Artikel om den danske Varslingstjeneste i det norske militære Tidsskrift. Han skal have hævdet, at han forinden har forelagt dem for sine overordnede.

Da Tidsskriftet med hans Artikel kom til Danmark, blev man naturligvis noget forbavset ved at se danske militære Hemmeligheder offentliggjort i Udlandet af en dansk Officer.

Forsvarschefen, Admiral Qvistgaard, tog sig straks personligt af Sagen, og den paagældende Flyverofficer blev kaldt hjem til Forhør. Han forklarede uden Omsvøb, hvad han havde foretaget sig, og derefter idømte Forsvarschefen ham arbitrært 14 Dages Arrest. Straffen afsoner han i Arresten i Kastellet.

7-12-54

ispidsen af Fanø, har
et Resultat. Chefen for
issionen, Kapt. A. S.
vendt hjem fra Jylland
foretaget mange A
n har dog stadig ing
foldepunkter for Aar
gaadefulde Ulykke.
an enten dreje sig om
eller en teknisk Aarsa
ved man intet om i de
gen af Løjtn. Stein Pe
rater har observeret
d hans Maskine, da he
led bort fra Formation
enteflyvningen. 20.00
er Fanø, medens man
askinen med Slæbema
velserne. Løjtnant Ste
havde ligget fint paa si
ationen lige til de sidste
hvor han pludseligt sv
Siden for derefter at l
ind over Eskadrille-
n Birkelunds Maskine.
det var for atter at ger
a i Formationen, men sa
lykkede Løjtnant Stein
i i Skyerne, og nogle M
styrtede han i Havet.



2 Jet-Jagere forulykket under et voldsomt Uvejr

En dobbeltsædet Meteor-Jager ført af Flyverløjtnant Hans Kristensen og med Menig Nyholm-Jensen, der var paa »Belønningsflyvning«, knust mellem Viborg og Holstebro

Formationens Føremaskine mavelandede i en Mose ved Gammel Skørping efter desperat Kamp mod Naturkræfterne – Føreren, Flyverløjtnant Erik Petersen, slap næsten uskadt

Paa den sidste Flyvedag før Jule-Orloven paa Flyvestationerne ramtes det danske Flyvevaaben i Gaar af en ny tragisk Ulykke. Det var Flyvestation Aalborg, der ramtes af Tragedien, netop som man vilde hædre en Menig Dagen før hans Hjemsendelse med en Tur i en Jet-Jager som Belønning for god Arbejdsindsats og dygtig Tjeneste paa Flyvestationen.

Kl. 14,31 i Gaar Eftermiddags startede fra Aalborg i Henhold til Forsvarsministeriets Reglement to Maskiner paa en kort Formationsflyvning. Formationen førtes af den 21-aarige Flyverløjtnant II Erik Petersen, der fløj en ensædet Meteor-Jetjager af Typen Mark IV. Den anden Maskine i Formationen var en tosædet Mark VII, en Skole- og Træningsmaskine, og den førtes af Flyverløjtnant II, den 22-aarige Hans Kristensen fra Grauballe i Jylland. Som Passager havde han den 21-aarige Menig 4100 Bruno Nyholm-Jensen fra Fjelrad Hotel. Nyholm-Jensen skulde hjemsendes i Dag.

Det overraskende Uvejr

De to Maskiner startede paa en Flyvning i 1.000 Fods Højde, altsaa omkring 300 Meter, og de skulde kun ud paa en kort Tur.

Pludselig jog et Uvejr ind over Nordjylland, og det kom med uhyre Voldsomhed ind over Limfjordsegene. I Uvejrskyerne var der Hagl og Isregn og kraftige Lyn. Over Flyvestation Aalborg rasede Bygen i ca. 12 Minutter. Det var paa det Tidspunkt, da man ventede de to Maskiner hjem. Der havde været adskillige andre Maskiner ude paa Træ-

ningsflyvninger, og de naaede alle ned. Men Flyverløjtnant Petersen og Flyverløjtnant Hans Kristensen mistede i Uvejrskyerne Kontakten med hinanden. Petersen har senere forklaret, at han over Radioen tilraadede Kristensen at søge op over Skyerne.

Men han mistede Kontakten. Petersen fløj i 64 Minutter, saa havde han opbrugt sin Brændstofbeholdning og



Flyverløjtnant Erik Petersen, som reddede sig ved en dramatisk Mavelanding.



Den forulykkede Flyverløjtnant Hans Kristensen.

maatte forsøge en Nødlanding. Han gennemførte en Mavelanding ved Gl. Skørping Nord for Rold Skov. I lav Højde strøg han hen over Byen og satte saa sin Maskine paa en Pløjemark omkring 100 Meter fra en pløjende Landmand. Maskinen kurede et godt Stykke, før den blev staaende med Næsen i Mosegrund. Piloten kravlede ud, før tillilende naaede frem. Han havde et Par Smaaskrammer i Ansigtet, men fejlede tilsyneladende ellers intet. Han blev dog senere efter først at have faaet Lægehandling i Skørping ført til Infirmeriet i Aalborg og blev derefter afhørt om det passerede.

Lodret ud gennem Skylaget

Kl. 15,35 styrtede Løjtnant Hans Kristensen og Menig Nyholm-Jensen ned ved Møldrup i Nærheden af Skravad Mølle. Øjenvidnerne fortæller, at det saa ud, som om Maskinen kom næsten lodret ud gennem de lave Skyer, nogle mener, at han fløj paa Ryggen. Maskinen ramte Gaardejer Henry Mogensens Mark i Aastrup, kun faa Meter fra Vejen, som fra Hovedvej 13

Fortsættes Side 2.

Povl Westphall:

En stor Flyver lægger op —

26-12-54

Aabenhjertig Samtale med Chefen for Flyvevaabnets Østre Basis-kommando, Oberst C. C. Larsen, som om faa Uger trækker sig tilbage til Privatlivets Fred efter en af de mest markante Karrierer

— Somme Tider møder man nogen, der mener, at de ikke blev til noget videre — fordi de ikke kom fra »noget« ... jeg har aldrig været hemmet af det ... aldrig. Selvfølgelig har jeg nu og da mødt en Torsk ... saadan som man kan møde dem andre Steder, men det har aldrig generet mig, hverken paa den ene eller den anden Maade, at jeg har maattet klare min egen Vej ...

Det er Chefen for Flyvevaabnets Østre Basiskommando, Oberst C. C. Larsen, der siger dette, og det er faktisk saare karakteristisk for ham. Han færdes ikke ad de bugtede Stier, heller ikke i Tankerne, han har altid værdsat den rene Luft over



Oberst C. C. Larsen, tegnet af Otte C.

Mod paa Livet

Det var C. C., der aabnede Passagerflyveruten til Hamborg i 1920, og det var ham, som var Leder af Holdet, som vandt Europamesterskabet i Formationsflyvning i Schweiz i 1932.

Paa denne Baggrund maa Samtalen med den afgaaende Flyver vurderes.

— Hvad har været Deres Drivkraft? Ærgerrighed?

— Det er der vel lidt af hos de fleste normale Mennesker, men saa er der ogsaa det, at jeg altid har haft Mod paa Livet. Til højt op i Aarene har jeg haft det saadan, hver Morgen jeg vaagnede: Ah, en ny Dag, hvad mon den bringer? Interesse har jeg altid været drevet af, Interesse for at se, lære og opleve ... men saa maa jeg føje til, at jeg har været heldig, fordi jeg

kom med i en kolossal Udvikling. Somme Tider, naar jeg spekulerer over Tingene, synes jeg, det er mærkeligt, at jeg slet ikke har det som mange andre, der kan sige: Hvor bliver Tiden dog af ... Jeg har den Følelse, at jeg har været Flyver umaadelig længe, der er sket saa fantastisk meget i min Arbejdsperiode, saa Tiden har faaet en helt anden Mening for mig ...

Skrækken og Roen som Brødre

— Hvordan har De reageret paa Mødet med Muren til det uendelige?
— Naar jeg har været ude for et eller andet, hvor man kunde tale om Fare, saa har jeg altid bagefter

- DET KOSTER INTET ...

Det koster intet at få demonstreret det nyeste, nye i persienner:

ROYAL SWING
med gear og drejestang. Vore servicevogne kommer overalt - dag eller aften. Ring og aftal tid - husk vort populære kontosystem.

KUN EN TIER ...

KNUD JENSEN
SUNDBY 9100
Demonstrationslokale: Pilestræde 27

— persienner, kornischer hængereoler

eber

Vanskeligt a den nødland

Kranerne kan ikke faa fast i Engdraget, hvor Maskinen

Bjærgningsarbejdet med den Jet som Mandag Eftermiddag nødlandede paa en Mark ved Gammel Skørping, begyndte i Gaar, idet Mandskab fra Flyvestation Aalborg gik i Gang med det yderst vanskelige Arbejde.

Der er flere Hundrede Meter fra Maskinen og ind til det Sted, hvor Kraner og lignende tunge Hjælpemaskiner kan faa fast Grund under sig, idet Maskinen er landet i et Engdrag. Man regner med, at det bliver nødvendigt at bygge et kraftigt Underlag op omkring den 6 Tons tunge Maskine, og formentlig skrider man til den Udvej at bygge nogle store Slæder, som Maskinen kan vippes op paa og paa den Maade trækkes ind paa Marken ved Siden af, hvor Kranerne kan tage sig af det øvrige Arbejde.

Havarikommissionen, der kom til Aalborg sent Mandag Aften, arbejder stadig med Undersøgelser, saavel af Maskinen i Gammel Skørping som af Vraget af den Maskine, der styrtede ned ved Møldrup, og Kommissionen regner ikke med at kunne afslutte Arbejdet i Dag.

Føreren af den nødlandede Maskine, Løjtnant Erik Petersen, der Natte efter Ulykken blev indlagt paa Aalborg Amtssygehus, er nu i god

Skyerne som i Stjerne. Med Udgangen af Januar forlader denne Mand, som bag sig har en af de mest markante Karrierer inden for dansk Militærflyvning, Flyvevaabnets øverste Ledelse for at trække sig tilbage til Privatlivets Fred. Han gaar med Manér paa Dagen for Aarenes Klokke og uden Bitterhed eller Skuffelse.

C. C. Larsen kommer fra Selsø Sogn, hvor Faderen var Møller Jens Larsen. Det var ikke noget velhavende Hjem. C. C. kom ud at tjene, da han var syv Aar, senere blev han Mejerist, men i 1912 kom han til København for at blive Soldat. Tre Aar senere var han Sergent, og fire Aar senere tog han Certifikat som Militærflyver, men han blev først antaget paa Flyveskolen, da han søgte anden Gang. I 1919-20 var han til Uddannelse i den franske og italienske Hærs Flyvevæsen, blev Overofficiant i Flyverkorpsen og tog i 1925 som 32-aarig Studentereksamen. Syv Aar senere var han Kaptajn, og ni Aar derefter Chef for Sjællandske Flyveafdeling og Oberstløjtnant. Efter Krigen blev han Oberst, blev militær Luftattaché ved Gesandtskabet i Moskva. I Tiden forud havde

Ombyt dansk VINTER med en SOMMER tilværelse på de kanariske øer!

Klimaet på de Kanariske Øer er verdensberømt — her skinner solen året rundt, og det er derfor ikke uden grund, når man bruger betegnelsen »de lykkelige øer« om dette lille paradis.

Hvis De som så mange andre søger luftforandring og tænker på at forlade vor triste, råkølede og mørke vinter for i stedet at nyde en sommertilværelse under sydlige himmelstrøg, vil det illustrerede program over vore interessante rejsearrangementer netop være af interesse for Dem. Rejserne er af en månedens varighed. Alt er på forhånd tilrettelagt for Dem. De rejser på egen hånd på bekvemteste og hurtigste måde via Marseille, hvorfra sørejsen, der kun er af 4 dages varighed — foretages med Paquet Linies moderne exprespassagerliner til Las Palmas — og i tilgift får De endda et anløb af Casablanca på såvel ud- som hjemrejsen, således at De får anledning til et bekendtskab med Marokko.

Prisen for dette enestående rejsearrangement, der i de sidste par år har haft en ganske overvældende succes, er yderst rimelig, nemlig — fra kr. 1.970,— fra og til København.

Af hensyn til køje- og hotelreservationer må hurtig anmeldelse tilrådes. Forlæng prospekt og alle yderligere oplysninger hos de billetteret autoriserede rejsebureauer.

COMPAGNIE DE NAVIGATION PAQUET

Generalemtur OVERSØISK PASSAGERBUREAU

En Jet-Jager nødlandet paa Djursland

26-12-54

GRENAA: Paa en Eng ved Sønder Kastrop i Nærheden af Pinstrup paa Djursland maatte en Jet-Jager, ført af Løjtnant K. O. Sembech fra Flyvestation Karup, nødlande Juleaftensdag. Efter en Formationsflyvning i Formiddagstimerne kom Løjtnant Sembech ud for Motorvanskeligheder og søgte mod Tirstrup Flyveplads. Sammen med en anden Jet-Jager kredsede han i nogen Tid over den Eng, som han maatte søge ned paa. Nødlandingen fandt Sted langs en Højspændingsledning, men der skete tilsyneladende ikke andet, end at Maskinen mistede den ene Vingetank ved Nødlandingen.

Maskinen kurede et godt Stykke over Marken, før den standsede op. Flyverløjtnanten kravlede ud af Førrørsædet og vinkede til sin Kammerat, som fortsatte med at kredse over ham. Den nødlandede Flyver fortes senere til Hornslet Sygehus, hvor han blev undersøgt, men der fandtes ikke tegn paa alvorlige Kvæstelser. Havarikommissionen blev straks tilkaldt, og den havarerede Maskine blev taget under militær Bevogtning.