

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.

POVL WESTPHALL:

Naar et Menneske bliver tung som en voksen Elefant

Overlæge i Flyvevaabnet, Dr. med. Errebo-Knudsen fortæller om Baggrunden for de amerikanske Flyvelægers fantastiske Dødsridt paa Raket-Slæderne i New Mexicos Ørken

De har viet den flyvemedicinske Forskning deres Liv — og de forsøger at skaffe Mennesket Sejr i Duellen med Teknikken

Hvorfor Flyverlægen Oberst Stapp kører 950 Kilometer i Timen paa en Raketslæde med Risiko for at miste Syn og Førlighed

Hvad sker der med et Menneske, der pludselig bliver lige saa tung som en Elefant? Vrøvl, et Menneske kan aldrig komme til at veje saa meget som en Elefant. Jo, det kan for Eksempel en Jet-Pilot, som i meget stor Hastighed og Højde i Katastrofens Stund maa forlade sin Flyvemaskine. Han lader sig skyde bort fra Maskinen som en Kanonkonge i Tivoli. En Sprængladning sender hele hans Førersæde ud i Himmelummet med Piloten siddende fastspændt. Og i de Sekunder kommer han ud for saa vældige Paavirkninger af Luftmodstanden, at han kan komme til at veje 30—40 Gange sin normale Vægt.

Kan man overleve det? Ja, det er bevist adskillige Gange, men det er aldrig blevet bevist mere grundigt end af den amerikanske Flyverlæge Oberst John Paul Stapp, hvis Navn i forrige Uge fløj over Verden, da han skildrede sine Oplevelser efter et Forsøg i en »Slæde«, drevet af 9 Raketter. Han naaede op i Nærheden af 1000 Kilometer i Timen og blev dermed samtidig det Menneske i Verden, der har bevæget sig hurtigst hen over Landjorden. Men Rekordens Værdi i dette Tilfælde ikke, fordi den foretog Kørslen ad en Skinnevej, uden at han selv havde nogen Indflydelse paa hverken Fart eller Opbremsning.

Det menneskelige »Forsøgsdyr«

Oberst Stapp har i syv Aar foretaget disse fantastiske Forsøg for det amerikanske Luftvaabens Lægekorpset. De fleste Forsøg har fundet Sted i Muroc-Ørkenen paa Forsøgsbasen der, det sidste store Forsøg fandt Sted paa Holloman Flyveforsøgscentret i Alamogordo i Ørkenen i New Mexico, der, hvor Verdens første Atombombe eksploderede. Dr. Stapp har ladet sig anbringe som »Forsøgsdyr« i Slæder, som kørte 120 Kilometer i Timen, senere kom han op paa 650 Kilometer i Timen. Slæderne har altid været raketdrevne. De er anbragt paa en meget svær Skinnevej, der er lagt i Beton. Mellem Skinnerne er anbragt et Vandbassin, der bruges til Opbremsningen. Selve Slæden har Form som et Førersæde i en Jet-Jager, og paa dette Sæde anbringes Oberst Stapp, lænket med Remme omkring Ankler, Lægge, Knæ, Laar, Mave, Skuldre,

Overarme og Haandled. Men alligevel har det været muligt for de voldsomme Luftstrømme at brække hans Haandled ved at tvinge det ned over Stolblæsen paa et Tidspunkt, da den dødsforagtede Flyverlæge havde mistet Kontrollen over sine Lemmer. Ofte er Dr. Stapp blevet bevidstløs i nogle Sekunder under Paavirkningerne, ikke saa meget af Farten som af den Chokvirkning, der følger ved selve Opbremsningen, der virker, som om man kørte mod en Mur med en Bil i vældig Fart.

Det er ved Farten i Raketslæden og ved Opbremsningen, Dr. Stapp faar 20—40 G. En »G.« er lig med Tyngdekraften, det vil altsaa sige, at han fordobler sin egen Vægt lige saa mange Gange, som han forøger »G.«-Paavirkningen paa sit Legeme.

Omsat i videnskabelige Maaleenheder fra Raketslædens fantastiske Fart har der været Sekunder, hvor Dr. Stapps Legeme har vejlet lige saa meget som en af de to Motorers Rutmaskiner af Dakota-Typen, der anvendes paa Indenrigsruterne.

Legen med Døden

Men det sidste Dødsridt, som den 44-aarige Flyverlæge foretog paa Holloman Luftbasen, slaar alt, hvad man hidtil har hørt og oplevet. Den nye store 9 Raketslæde havde opbrugt sine vældige Kræfter, som svarer til 20.000 Kilo Tryk, paa 5 Sekunder. Og paa mindre end 15 Sekunder havde Oberst Stapp gennemlevet Øjeblikke, som ingen andre har kendt. Han sad paa Slæden med en Gummiblok imellem sine Tænder, Hovedet var beskyttet af en Visirhjelme i Fiberglas, og denne Hjelme var tætsluttet omkring Hals, Skuldre og Bryst som en Del af en Ridderrustning, blot i Fiberglas-Plastic-Sammensætning. Man havde maattet

konstruere denne særlige Hjelme for at afbøde Risikoen for, at Flyverlægen skulde brække sin Hals. Seks Assistentter havde spændt ham fast, saa han ikke kunde røre hverken Hænder eller Ben.

I en vældig Røgsky for Slæden over Staalskinnerne, og den naaede paa faa Sekunder 950 Kilometer i Timen. Saa satte Vandbremsen ind, og i Kaskader af Vand standsede Raketslæden paa faa Øjeblikke. Kun i to et halvt Sekund var Dr. Stapp i Stand til at se Skinnerne, saa blev han presset saa voldsomt bagud i Sædet ved Akcelerationen, at hans Krop blev 7—9 Gange tungere end hans normale Vægt paa 80 Kilo, men han mistede mærkeligt nok ikke Bevidstheden, heller ikke under Opbremsningen, hvor han naaede 38 G, eller sin egen Vægt 38 Gange.

Han var klar over, at Blodet var løbet fra hans Øjæbler, men ikke fra Hjernen. Det hele endte, som han sagde, i en laksefarvet Flimren. Han fik voldsomme Øjensmerter. Dr.

Kr. at fremstille en »Kapsel«, som Flyveren kan skydes ud i.

Det, der sker, naar en Flyver maa forlade en hurtig Jager i stor Højde, er først Fremdriften ved Udskydningen af Katapultsædet, det, vi kalder Akcelerationen, saa rammes han af Luftmodstanden, og den voldsomme Opbremsning fremkommer, det kalder vi Decelerationen. I begge Tilfælde er Paavirkningerne betydelige. Hidtil har man som Baggrund for disse Forsøg kun haft et teoretisk Materiale, eventuelt suppleret med Udtalelser fra Mennesker, der var sluppet fra en Nødlanding eller havde klaret sig fra en Automobilulykke.

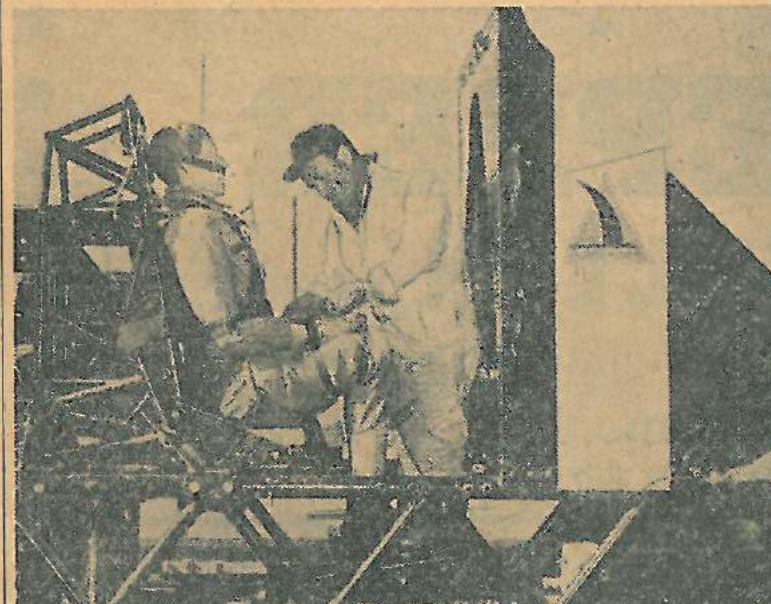
Det er blevet mere og mere almindeligt, at Flyverlæger gaar direkte ind i Eksperimenterne for at hælde de Erfaringer, der skal være Basis for fremtidige Sikkerhedsforanstaltninger.

Læge ud fra 14 Kilometers Højde

— Der var jo den meget kendte Flyverlæge Dr. Lovelace fra New Mexico, som i 1942 foretog et opsigtsvækkende Faldskærmsudspring fra en flyvende Fæstning. I 14 Kilometers Højde lod han sig falde ud med en automatisk udløsende Faldskærm, som først aabnede sig efter et enormt frit Fald nede i de Luftlag, hvor der var tilstrækkelig med Lt. Dr. Lovelace kom ud for en voldsom Behandling. Først blev hans ene Handske



Overlæge i Flyvevaabnet, Dr. med. E. O. Errebo-Knudsen.



Raketslæden i Ørkenen. Her anbringes en Dukke til de første Forsøgs-kørsler, mens Dr. Stapp afventer Resultatet, før han selv indtager Dukkens Plads og med 950 Kilometers Fart stryger over Staalskinnerne, indtil Vandbremserne stopper ham med uhyggelig Kraft.

Stapp erklærede, at det føltes, som om Øjnene blev trukket ud, og samtidig havde han Aandedrætsbesvær. Paa Slæden standsede, var den laksefarvede Flimren stadig foran hans Øjne. Han følte en stærk Frygt for, at Nethinden havde løsnet sig, og at han skulde blive blind for evigt.

— Det varede omkring et Minut, før nogen kom til mig. Jeg var ved fuld Bevidsthed. Saa var der nogen, der løsede min Hjelme. Jeg kunde stadig intet se, og jeg raabte: *Jeg er blind!* Da de fik mig fri, prøvede jeg paa at staa, men Benene vilde ikke bære mig. Jeg løftede mine Øjenlaag med Fingrene, men jeg kunde stadig intet se, kun den laksefarvede Flimren. Jeg rystede paa Hovedet, men det hjalp ikke. Saa blev jeg lagt paa en Baare, og pludselig kom der blaa Pletter i alt det laksefarvede, og med eet var der blaa Himmel og hvide Skyer. Jeg var klar over, at Nethinden ikke havde løsnet sig.

I 5 Dage var Dr. Stapp ude af Stand til at passe sin Gerning, men derefter bestod han en grundig Lægeundersøgelse med Glans. Alt, hvad han havde af Mindelser fra Turen paa Raketslæden, var to enorme blaa Øjne fremkaldt af Trykvirkningerne og Smaasaar, der hvor Remmene, der holdt ham til Førersædet, havde snæret gennem Huden. Han havde ogsaa nogle Smaasaar fra Sten og Sand, der var pisket mod ham under den vandrige Fart. De var slaet gennem Klædedragten.

Oberst, Dr. John Stapp er Ungkarl. Han har viet sit Liv til den flyvemedicinske Forskning. Han har sit Hus i Nærheden af Hollomann Luftbasen. Han ligner alt andet end en Vovehals. En lille, sat Herre med guldfattede Brillen, han er den typiske Pygniker. Han holder af at lave Mad, dyrker Roser og elsker Kammermusik.

flaaet af, og han fik Forfrysninger, som gav ham langvarigt Men, derefter kom han ud for Iltmangel og var bevidstløs, men han naaede, hvad han vilde, nemlig at konstatere, hvorledes det er muligt for Flyvere at klare sig ved Faldskærmens Hjælp selv fra store Højder. Han fandt ud af, hvad der skulde til for at sikre denne Redning.

Der er ogsaa mange Flyverlæger, der har gjort Forsøg i Centrifuger og Undertryksskammer, nogle af de kendte er Dr. Baldes og Dr. Wood fra Mayo-Klinikken. Men i disse flyvemedicinske Forsøg indtager Dr. Stapp alligevel en særlig Position.

Livet for Videnskaben

— De mener, at han har stillet sit Liv til Disposition for Videnskaben?

— Ja, han kender Risikoen. Han ofrer faktisk sit Liv for den Videnskab, han tjener, som Forskere jo ofte gør. Det er en beundringsværdig Indsats med vidtrækkende Betydning. Her faar Flyvemedicinen for Alvor Oplysninger om Legemets Reaktionen paa de dynamiske Kræfter.

I Fagafhandlinger har Dr. Stapp beskrevet sine Forsøg, og jeg har fulgt dem med stigende Interesse. Alerede da han kørte med en Raket bag Slæden, naaede han at komme ud for 38 G., altsaa Paavirkninger svarende til 38 Gange Tyngdekraften ved Jordens Overflade. Det opnaaedes ved Chokvirkninger, som fremkaldtes ved meget pludselige Opbremsninger. Han har beskrevet, hvorledes Blodtrykket faldt, Pulsen steg, og Sveden sprang frem under Kørslen paa Skinneslæden. Under disse Kørsler med pludselige Opbremsninger blev det maalt, at han i korte Øjeblikke kom ud for Paavirkninger, der svarede til 1.370 G. pr. Sekund, det er som at køre imod en Mur. Blodkarene i Øjnene spræng-

cere ham og konstatere, at hverken hans Lever eller Milt, heller ikke hans Hjerne eller Lunger havde taget Skade af Forsøgene i Raketslæden, i Centrifugen eller i Undertryksskammerne.

— Kan danske Flyverlæger foretage beslægtede Eksperimenter?

— Vi raader ikke over tilsvarende Forsøgsinstrumenter, og det gamle Undertryksskammer, vi har, kan knap naa de Tal, som i Dag er paakrævet. Før Krigen var det jo saadan, at Undertrykskammeret blev prøvet i Undertryksskammeret ved bl. a. Skriveprøver, men disse Skriveprøver holdt op efter Krigen. Det var et naturligt Udslag af Flyveteknikkens Udvikling. I Dag er det vigtigt at kunne konstatere Reaktionen, hvis der opstaar Iltmangel, eller hvis Jetjagerens Trykkabine kommer ud af Funktion. Det er temmelig vigtigt, at Flyverne trænes til at modsvare Forhold som disse.

Det, vi lærer af Flyvemedicinens dristige Forskere, skulde vi jo gerne kunne omsætte til Gavn for den Ungdom, der har valgt Flyvningen som Gerning.

POVL WESTPHALL

nog til i kom drig drig da n man men hver ande klare Det Østre Larse faktisk Han f heller tid v

eb

Va der

Kran i Eng

Bjærgni som Mand dede paa Skørping, Mandskab gik i Gang Arbejde.

Der er i Maskinen Kraner og skiner kan idet Maskin Man regner vendigt at l op omkring ne, og form Udvej at b som Maskin paa den Ma ken ved Sid tage sig af c Havarikor Aalborg sen stadig med Maskinen i Vraget af de ned ved Mø regner ikke Arbejdet i D Føreren af ne, Løjtnant ten efter Ul Aalborg Am

Berl. Tidende 9/1-55

Jetpilot redder sig ved Katapultsædet

Fløj vild, da Radioen ophørte med at fungere — Maatte forlade Maskinen over Tyskland, da al Benzin var opbrugt 11-2-55

En dansk Jetpilot, den 23-aarige Løjtnant Jens Møller Jensen, reddede sig Onsdag i Faldskærm ved Hjælp af sit Katapultsæde, da hans Maskine var fløjet tør for Benzin. Møller Jensen landede i god Behold paa Jorden i Nærheden af Düsseldorf, mens Maskinen knustes mod Jorden. Han blev dermed den første danske Jetpilot, der har reddet sig ved Katapultsædet.

Løjtnant Møller Jensen, der er stationeret paa Flyvestation Skrydstrup, var med en F. 84 »Thunderjet« paa Øvelsesflyvning over Jylland mellem Kl. 19 og Kl. 20. Pludselig blev hans Radio svagere og svagere. Han kunde langt borte høre Flyvestationen og Kammeraterne, der var med i Øvelsen. I Mørket og med Radiokompasset som eneste Mulighed for at finde Vej kom han ud af Drift og anede efterhaanden ikke, hvor han befandt sig, udover at han var kommet for langt sydpaa.

I Mørket spejdede han efter en Flyveplads eller i hvert Fald en Mulighed for at lande, men til sidst viste Benzinmaleren nul, hvorefter han maatte tage en rask Beslutning. Der var ingen Flyveplads i Syne, og da der tilsyneladende heller ingen større beboede Steder var i Nærheden, besluttede han at springe ud med Faldskærm.

Løjtnant Møller Jensen trak i Haandtaget, saa Plexiglas-Kuplen over ham forsvandt, satte sine Ben ind i Bøjlen paa Katapultsædet, hvortil han var spændt, og derefter trak han i Haandtaget ved Nakkepuden. Det Haandtag, der udløser Katapultsædet. Sprængladningen fungerede, som den skulde, og faa Sekunder efter for han ud i Himmelummet. Her gjorde han sig fri af Selerne, der spændte ham til Katapultsædet. Farten opad var paa det Tidspunkt standset, og Møller Jensen for i Stedet af Sted mod Jorden, men frigjort for Katapultsædet udløste han sin Faldskærm og svævede nedefter.

Han landede paa en Mark, hvor en tysk Bondemand hjalp ham samt alarmerede Politi og de engelske Besættelsesstyrker. Senere bragtes han til RAF-Basen i Laarbrücken, hvor

en Undersøgelse paa Lazarettet viste, at han intet var kommet til. Maskinen fandtes knust kun faa km fra, hvor han selv kom ned. Den var faldet paa en Mark ved Issum Nord for Essen. Uden at gøre nogen synderlig Skade.

De engelske Myndigheder underrettede straks Skrydstrup om, hvad der var sket, og sent Onsdag Nat fik Løjtnant Møller Jensens Hustru at vide, at hendes Mand var i god Behold. I Aftes tog han af Sted tilbage til Danmark — pr. Tog. I Dag skal han i Skrydstrup til Møde med Havarikommissionens Chef, Kaptajn A. S. Bendtsen for nærmere at forklare om Uheldet. Maskinen vil næppe blive bragt hjem til Danmark. Det kan ikke betale sig. Dens Værdi er ellers mellem 1½ og 2 Mill. Kr.

I USA og i andre Lande, hvor der flyves Jet, har adskillige Piloter reddet sig ved Katapulten. De paagældende Piloter bliver automatisk Medlem af en international Catapillar-Klub, der i sin Tid blev startet af et amerikansk Faldskærmsfirma. lou.

Thunderjet brændt, en anden nødlandet

To alvorlige Uheld ramte Flyvevaabnet i Gaar — begge Piloter reddet 16-2-55

Maskine fik Motorstop over Sønderjylland — en anden i Brand under Starten i Skrydstrup

Flyvevaabnet blev i Gaar ramt af to alvorlige Uheld. Om Formiddagen fik en Thunderjet af Typen »F 84« Motorstop under Øvelsesflyvning over Sønderjylland. Piloten, Løjtnant af Reserven F. K. Larsen, maatte nødlande paa en frossen Pløjemark, men han slap uskadt og fik sat Maskinen, uden at den led nævneværdig Skade.

Hen paa Eftermiddagen kom en anden Thunderjet »F 84« i Brand, da den skulde starte fra Flyvestation Skrydstrup. Piloten, Flyverløjtnant K. Rønhof, reddede sig ud af Maskinen, der brændte til totalt Vrag.

Thunderjet'en, der nødlandede, var fra Flyvestation Karup, og Piloten, Løjtnant Larsen, der er 22 Aar og Søn af Mekaniker E. Larsen, Svanevej paa Nørrebro, var sammen med tre andre Luftfartøjer paa Øvelsesflyvning. Over Sønderjylland fik hans Maskine pludselig Motorstop.

Han forsøgte alt for at faa den i Gang igen, men da det ikke var ham muligt, meddelte han det pr. Radio til sine Kammerater i Øvelsen. Og gjorde samtidig opmærksom paa, at han vilde forsøge en Mavelanding.

Klokken var da ca. 10.30, og Maskinerne befandt sig over Bolderslev-Egnen. Løjtnant Larsen kredsede en kort Tid over Egnen med sin Jet for at finde den bedst egnede Landingsplads. Det blev en haardt frosset Pløjemark mellem Gaaskær og Todsboel, 10 km Vest for Aabenraa. Marken var dækket af et tyndt Lag Sne.

Mens de efterhaanden ret mange Øjenvidner saa til, gik Maskinen med temmelig god Fart ned paa Marken, hvor den kurede 4-500 Meter hen over Plovfurterne. Smaa 100 Meter fra Kommunevejen mellem Todsboel og Gaaskær stoppede Maskinen. Havde den fortsat, maatte den have forceret et tæt Tjørnehegn samt kuret tværs

over Vejen, og hverken Pilot eller Maskine var da sluppet saa godt fra Nødlandingen. Klokken var da 10.40.

Ud af Maskinen, der var landet ca. 100 m fra Husmand Albert Callesens Ejendom, kravlede Løjtnant Larsen uden en Skramme. Han kikkede først paa sin Maskine, der bortset fra Smaarifter paa Undersiden fra Kureturen saa ud til at være i god Behold, og derefter laante han Gaardejer Peter Matzens Telefon for at ringe til Flyvestation Karup samt til sin Kærester i København. Karup havde dog allerede faaet Besked om den veludførte Nødlanding, idet de tre andre Luftfartøjer var blevet paa Stedet for at se efter, om Kammeraten kom godt ned.

Flyvestation Karup afsendte en KZ-Maskine til Gaaskær for at flyve Løjtnant Larsen hjem, og ved 14-Tiden var han tilbage. Samtidig afgik Kranvogne og andet Materiel fra Karup for at bjærge Maskinen hjem til nærmere Undersøgelse og Reparation.

Øjenvidne fortæller

Om Nødlandingen fortæller Gaardejer Peter Matzen:

— Vi havde i nogen Tid bemærket Jet-Maskinerne, der kredsede over Egnen og lagde da godt Mærke til den ene, der havde faaet Motorstop. Det var mærkeligt og usædvanligt at høre den glide lydøst gennem Luften over os. Fra Gaardspladsen saa jeg den lægge an til Landing. Den kom ned mod mig, og da den var omkring 100 m fra Gaarden, forsvandt den over Ladebygningen. Jeg styrtede for at se, hvordan det var gaaet, og naaede da at se den kure hen over Pløjemarken. Det gik saa hurtigt, vi egentlig først bagefter fik Tid til at tænke paa, hvilken Fare Løjtnant og vi selv havde været i.

Ilden opdaget, før Maskinen kom i Luften

Kun i allersidste Øjeblik værgedes Katastrofen paa Flyvestation Skrydstrup, da Løjtnant Rønhof skulde til at gaa paa Væj med sin Thunderjet. Maskinen var kørt halvvejs hen Startbanen, da man fra Taarn opdagede, at der slog Flamme ud fra Undersiden af Maskinen. Over Radioen blev der omgaaet de givte Besked til Piloten om stoppe, og samtidig blev slaet Alarm til Flyvestationens Brandvæsen.

Maskinen fortsatte imidlertid 300 m hen ad Startbanen og et Stykke uden for den, før den kunde bremse til Standsning. Piloten naaede at sætte sig ud, før Ilden havde bredt sig. Kort efter var Maskinen helt omgaaet af Flammer, og skønt Brandvæsenet øjeblikkelig kom til Stede, var det umuligt at slukke Ilden.

Havarikommissionen kan næppe faa meget ud af en Undersøgelse af Vraget, idet Maskinen er helt brændt, men det menes, at Ilden opstaaet et Sted i Brændstoftsystemet. Der foreligger i hvert Fald ingen Forslag fra Pilotens Side.

Der skulde have været fire Maskiner op til Øvelsesflyvningen, og Løjtnant Rønhofs startede som Nr. 2. Da Ilden blev opdaget, holdtes de to sidste Maskiner tilbage. Løjtnant Rønhof, der er 20 Aar, har været paa Flyvestationen siden den 1. Oktober. lou.

Ny Professor

Direktør, Dr. med. Fritz Buchthal 18-2-55

Paa Københavns Universitets Tilskyndelse har Undervisningsministeriet foreslaaet oprettet et Professorat i Neurofysiologi.

Udgiftsmæssigt en nem Ting, som ikke kan give Bevillingsmagten Anledning til nogen Betænkelighed, for saa vidt som man allerede har en næsten tilsvarende Stilling: Siden 1946 har Dr. med. Fritz Buchthal været Direktør for Københavns Universitets Institut for Neurofysiologi. Efter 1. April bliver Dr. Buchthal altsaa Professor og Medlem af Det lægevidenskabelige Fakultet. Sagligt den rigtige Ordning, som for Dr. Buchthal yderligere har den Tilfredsstillelse, at hans Arbejdes rent forskningsmæssige Karakter understreges tydeligere, naar han fremtidig kan kalde sig Professor ved Københavns Universitet. Hvertil kommer, at Direktør er saa mange. Es.



F. Buchthal



En Pilot katapultes ud nedefter fra en amerikansk B. 47 Jethomber. Man ser tydeligt Piloten sidde fastspændt til Katapultsædet. Faa Sekunder efter, at han er skudt ud, begynder Frigørelsen af Katapultsædet, hvorefter Faldskærmen udløses, og Piloten daler ned paa Jorden.

dt, gen en Jet nødlandet og komplet ødelagt

Flyvestation Skrydstrup fjerde Uheld paa en Uge —
Alle Uheldene er hændelige og fri for Mystik, siger
Kaptajn J. Brodersen

gen Tid bemærket
er kredsede over
godt Mærke til
faet Motorstop.
og usædvanligt at
st gennem Luften
dspladsen saa jeg
Landing. Den for
den var omkring
en, forsvandt den
n. Jeg styrtede ud
det var gaaet den,
den kure hen over
gik saa hurtigt, at
agefter fik Tid til
ilken Fare baad
naavde været i.

**før Maskinen
Luften**
ste Øjeblik af-
rofen paa Flyve-
up, da Løjtnan-
l at gaa paa Vin-
Thunderjet. Ma-
halvvejs hen ad
man fra Taarnet
er slog Flammen
len af Maskinen.
lev der omgaaen-
til Piloten om at
ntidig blev der
i Flyvestationens

atte imidlertid ca.
tbanen og et Stykke
den kunde bringes
oten naede at kom-
naavde bredt sig, men
skinen helt omslut-
og skønt Brandvæ-
g kom til Stede, var
ikke Ilden.
tionen kan næppe
en Undersøgelse af
skinen er helt ud-
menes, at Ilden er
Brændstofsystemet.
vert Fald ingen Fejl

te været fire Maski-
flyvningen, og Løjtn-
rtede som Nr. 2. Da
et, holdtes de to sid-
bage. Løjtnant Røn-
r, har været paa Fly-
den 1. Oktober.
lou.

Hjælp, fandt de Maskinen, nøjagtig
hvor de faa Minutter før havde staaet
og arbejdet.

Intet mystisk ved Uheldene

— Det er den fjerde Ulykke paa
en Uge. Har man tænkt at foretage
sig noget i den Anledning, spurgte
»Berlingske Tidende« i Aftes Flyve-
station Skrydstrups Operationsoffi-
cer Kaptajn J. Brodersen.

— Jeg kan ikke se nogen Grund
til at foretage sig noget drastisk. Na-
turligvis undersøger vi, om der kan
laves om paa noget, om vi kan for-

bedre Vejrmeldetjenesten og andet,
men tager man Uheldene hver for sig,
har de en naturlig Forklaring, som
man maa akceptere. Alle var hæn-
delige. Den ene Maskine fløj mod en
Fugl, den anden kom i Brand, i Dag
var Uvejrs Skyld i Nødlandingen, og
endelig var der ogsaa naturlige Aar-
sager til den fjerde Nødlanding.

Man maa heller ikke glemme, at vi
har fløjet hundrede Tusinder af Fly-
vekilometer uden Uheld. En Dag sker
der noget, og i de nævnte fire Til-
fælde er der absolut intet mystisk
ved Uheldene.
lou.



Ove Ahn.

Dansk Jet-Pilot styrtet ned og dræbt i Canada

Havde netop faaet sine Vinger som Pilot —
Anden danske Jetflyver, der er forulykket
i Canada i denne Maaned 18-2-55

Den 23-aarige Oversergent Ove
Ahn er i Onsdags styrtet ned og
dræbt med en T. 33 »Shooting
Star« under Øvelsesflyvning i
Canada. Meddelelsen naaede
frem til Danmark i Gaar, hvor
Familien blev underrettet.

Oversergent Ove Ahn, der er Stu-
dent fra Frederiksberg Gymnasium,
kom til Canada til Jet-Uddannelse i
April i Fjor, og han havde netop
fulden sin Uddannelse, faaet sine
Vinger. Det var paa en af de første
Solo-Flyvninger, at han styrtede ned.
Hvor og hvorledes Ulykken er sket,
vides endnu ikke, men den unge Pi-

lot var stationeret paa en Base i Nær-
heden af Winnipeg.

Ove Ahn, der er Søn af Brat-
schist i Radioorkestret Asger Ahn
i Bagsværd, var den dygtigste-
af sit Hold og som saadan Hold-
fører. Da hans Kammerat, Sergent
Poul Roed-Jensen fornylig omkom
ved en Nedstyrning, skrev han hjem
til sine Forældre, at skulle det ske
for ham, maatte Forældrene ikke bli-
ve bedrøvede paa hans Vegne, da han
havde haft et lykkeligt Liv.

Den omkomne efterlader sig Hu-
stru og en lille Dreng. Han er den sy-
vende danske Jetpilot, der omkom-
mer under Uddannelse i Udlandet.
De to er styrtet ned i USA, de fem i
Canada. Det er kun 14 Dage siden,
at Sergent Poul Roed-Jensen styrtede
ned og dræbtes i Canada.
lou.

Dansk jetpilot dræbt i Canada

Styrtet ned paa sin anden solotur
med en »Shooting Star« — Syvende
jet-ulykke med danskere i Amerika

EFTER tre jet-ulykker paa
to dage herhjemme kom
i aftes meddelelse fra den dan-
ske flyverattaché i Washington
om, at en dansk jetpilot, den
21aarige sergent Ove Ahn, i
gaar er styrtet ned og dræbt
i Canada.

Ove Ahn fløj en »Shooting Star«
af typen T-33, og det var hans anden
soloflyvning med denne type jager-
maskine. Han havde været i Canada
nogle maaneder paa uddannelse til
jetpilot i det danske luftvaaben.

Syvende dansker dræbt i Amerika

Ove Ahn er den syvende unge
dansker, der inden for det sidste par
aar er dræbt under jetuddannelse i
Amerika. Det er kun fjorten dage
siden en af Ahns kammerater, Poul
Roed Jensen styrtede ned med en
»Shooting Star«. Alle de unge dan-
skere er styrtet ned under soloflyv-
ning, dels i Canada, dels i Texas og
Arizona, en af ulykkerne skete ved
to jagerers kollision i luften.

Ove Ahn, der var eneste barn af
bratschist i radioorkestret Asger
Ahn, efterlader hustru og en lille søn.
Han var en levende og alsidigt in-
teresseret ung mand, der dyrkede

mange interesser, og det kom i øv-
rigt som en overraskelse for hans
nærmeste, da han besluttede sig til
at gaa ind i luftvaabnet. Allerede
som dreng viste Ove Ahn tydelige
tegn paa musikalske evner, og han
var i en periode elev hos pianistinden
Esther Vagning. Senere uddannede
han sig paa obo, og det var hans hen-
sigt at gaa i faderens fodspor.

Under læsning til studentereksa-
men paa Frederiksberg Gymnasium
skaffede Ove Ahn sig en indtægt
som bud paa Politikers redaktion,
samtidig med at han som ivrig ama-
tørfotograf fotograferede til »Ildræts-
bladet«, og hans kammerater lærte
ham at kende som en levende og
videbegærlig ung mand.
kpo.

HOLSTEBRO: Flyverløjtnant H.
Petersen, Flyvestation Karup, slap i
Gaar helskindet fra en dramatisk Op-
levelse. Løjtnant Petersen skulde
med en Tordenjetjager, efterspændt
et Slæbemaal, som anvendes ved Jet-
piloternes Øvelsesskydninger, starte
fra Flyvestationen for at flyve til
Skydeomraadet ved Røme, men af en
eller anden endnu uopklaret Aarsag
littede Luftfartøjet ikke, og med en
Fart af et Par Hundrede Kilometer
i Timen kurede Jetten henover Start-
banens Beton, hvorpaa den fortsatte
ud paa den frosne Jord om ring
Startbanen.
Der blev slaet Alarm til Flyvesta-
tionens Katastrofetjeneste, men der
blev hverken Brug for Brandsprøjer
eller Ambulancer. Da Udrykningen
naaede frem til Jetten, kravlede Løjtn-
nant Petersen selv ud af Cockpittet
uden at have faaet saa meget som en
Skramme, og Jetjageren blev kun let-
tere beskadiget.
Flyvevaabnets Havarikommission
er kaldt til Karup for at undersøge
de nærmere Omstændigheder ved
Uheldet. 22-2-55

Store ændringer i flyvevaabnet

Basiskommandoerne nedlægges, Karup bliver operativt hovedkvarter med oberst Ramberg som chef

Generalmajor Tage Andersen til Sjælland som chef for flyverstaben

REORGANISATIONEN af det danske luftvaaben er nu indledt med nedlæggelsen af de to basiskommandoer og oprettelsen af et taktisk hovedkvarter i Karup, der faar oberst K. R. Ramberg til chef. Samtidig flyttes chefen i Karup, generalmajor Tage Andersen til Sjælland som chef for flyverstaben.

Dette betyder i korthed, at de operative og administrative omraader klart adskilles, og det betyder tillige, at Karup bliver under ren dansk kommando og ikke, som det tidligere har været overvejet inden for NATO, at gøre Karup til et hovedkvarter paa international basis med derill hø-

rende ændringer i kommandoforholdene inden for Nordregionen.

Flyveulykkerne og officerstriden

De nye forhold i luftvaabnet, der officielt allerede er ført ud i praksis, er et resultat af de dybtgaaende undersøgelser, som forsvarsminister Rasmus Hansen for trekvart aar siden iværksatte omkring de mange



Oberst Ramberg, Karups nye chef

flyveulykker. Ministeren betonedede allerede dengang, at undersøgelserne ikke alene skulle omfatte piloternes betjening af maskinerne, men ogsaa visse forhold i flyvevaabnets organisation. Disse forhold havde i længere tid givet anledning til en heftig strid blandt flyvevaabnets officerer. Oberst Kaj Birksted var den stærke kritiker og temperamentsfulde komponent for den opfattelse, at de to basiskommandoer østre og vestre burde nedlægges, og at den operative ledelse i flyvevaabnet fik større indflydelse paa løsningen af visse organisatoriske opgaver, hvorved ansvarsfordelingen mellem de taktiske og administrative omraader blev trukket kraftigere op.

Striden udviklede sig saa langt, at oberst Birksted forlod sin stilling som

konstitueret stationschef i Karup og indsendte sin afskedsbegæring. Men ved forsvarsministerens indgriben, bevarede oberst Birksted for flyvevaabnet, og han har nu i nogen tid indtaget en betroet post i NATO-flyvevaabnets allierede stab i Paris.

Oprettelsen af det taktiske hovedkvarter i Karup skal ifølge den officielle meddelelse foreløbig betragtes

som et forsøg, men man kan tro paa, at beslutningen er truffet bl. a. med tilslutning fra regeringens sædvanlige raadgiver ved reorganisationen af luftvaabnet, den engelske marskal Sir Hugh Saunders, og at nyordningen paa denne baggrund maa forudses at faa en permanent karakter.

Hvilke andre større ændringer der i øvrigt kan ventes inden for luftvaabnet af rent teknisk karakter vil formentlig bero paa en ændring af selve loven om forsvarrets organisation, der skal til revision i aar, og hertil foreligger endnu ikke forslag. Mulige andre personelle ændringer i luftvaabnets ledelse hører ogsaa fremtiden til.

Som nævnt kommer den danske flyveattaché i London, oberst Ørum hjem til april, og han erstattes i London med en hjælpeattaché for marineattachéen, kommandørkaptajn Münster. Oberst Ørums placering i flyvevaabnet er der endnu ikke truffet beslutning om, og det er heller ikke paa tale at kalde oberst Birksted hjem foreløbig. Han vil fortsætte sit arbejde ved NATO-staben i Paris indtil videre.

Paa længere sigt, dog inden for en nærmere fremtid, bliver besættelsen af den højeste post i flyvevaabnet imidlertid aktuel, idet che-

fen, generallojtnant Førslev, skal have tilkendegivet et ønske om at trække sig tilbage, naar hans treaarige periode som værnchef udløber til oktober 1956. Han vil samme aar have passeret pensionsalderen som 65aarig.

Den gemte general-titel

Paa et tidligere tidspunkt har der i denne forbindelse været en vis interesse knyttet til den generalmajor-titel, som i flere aar har ligget i en skrivebordsskuffe i forsvarsministeriet, og som mange mente var gemt til oberst Birksted. Det er vel tvivlsomt, om han faar netop denne hængemte titel. Efter forlydende har det været paa tale at udnævne oberst Ramberg til generalmajor. Hvis oberst Ramberg, der i øvrigt nyder baade stor tillid inden for luftvaabnet og ministeriets bevaagenhed, bliver general, hvilket er sandsynligt, maa det snarere tages som en udmærkelse i forbindelse med den nye betroede stilling som chef for det operative hovedkvarter end som et fingerpeg om, hvem der om halvandet aar skal efterfølge general Førslev som flyvevaabnets øverste leder. Flere muligheder maa indtil videre staa aabne i dette specielle spørgsmaal.

To vigtige Poster i Flyvevaabnet besat

Generalmajor Tage Andersen Chef for Flyverstaben Oberst Ramberg for det nye taktiske Hovedkvarter

To af de Poster, der bliver de vigtigste efter Reorganisationen af det danske Flyvevaaben, blev i Gaar besat. Chefen for Vestre Flyvebasiskom-

mando, Generalmajor Tage Andersen, bliver Chef for Flyverstaben, og Oberst K. R. Ramberg ansættes som Chef for det forsøgsvis oprettede taktiske Hovedkvarter.

Reorganisationen af Flyvevaabnet, foreslaaet af den britiske Air Marshal Sir Hugh Saunders, gaar ud paa, at de hidtidige Østre og Vestre Basiskommandoer nedlægges, hvorefter Flyvevaabnet koncentrerer sig til Steder, i Flyverstaben i Vedbæk, samt i et nyoprettet taktisk Hovedkvarter i Karup. Dette Hovedkvarter skal være Flyvevaabnets Operationscentrum.

Hidtil har Souschefen, Oberst E. T. C. Jensen fungeret som Chef for Flyverstaben, den Stilling General Tage Andersen nu overtager. Der har været nogen Spænding om, hvem der skulde være Chef for det taktiske Hovedkvarter i Karup. Bl. a. var Oberst Kaj Birksted, der i Øjeblikket er i Paris i den amerikanske General Lauris Norstads Stab, nævnt. Oberst Ramberg, der i Gaar blev udnævnt til hidtil været til Raadighed for Flyverkommandoen og har fungeret som Forsvarsminister Rasmus Hansens personlige Raadgiver.

Sir Hugh Saunders, der indtil 1953 var Chef for NATO-Luftstyrkerne i Europa, afgaar med Udgangen af næste Maaned som Kommitteret for det danske Flyvevaaben. Der er dog Kræfter, som arbejder for, at han kan fortsætte endnu en Tid, bl. a. for at kunne følge, hvorledes de af ham foreslaaede Nyordninger virker i Praksis.

De to Udnævnelser gælder fra d. 16. Februar, saaledes at Nyordningen i

flyvevaabnet fra og med denne Dato er traadt i Kraft. Oberst Ramberg skulde saaledes have overtaget sin nye Post i Onsdags, men det maatte udskydes indtil videre, da Obersten for Tiden er sygmeldt og sengeliggende.

Je
fo
ld
pa
En
Rosa J
ber i
Søndre
Paakø
aarige
hvem
samt M
se af M
Sage
ved en
Efter A
der so
Kamme
netop o
en Hast
efter m
var kø
i dettes
gensen,
mod No
Ved I
Orfeldt
udvist t
paa et
være bl
lertkø
afgøde
at have
han der
Mandral
betegnes
holdt ha
Alene
lovens P
en Bøde
I Østr
ledes i
51-aarige



I den dan
fen for de
Billedet i
Flyveleve

Jet-Pilot frifundet for Færdselsdrab ^{10/3 55}

Idømtes for manglende Agtpaagivenhed en Bøde paa 300 Kr. — men beholdt Kørekortet

En kvindelig Knallertkører, Fru Rosa Jørgensen, blev den 23. September i Fjor i Krydset Roskildevej—Søndre og Nordre Ringvej dræbt ved Paakørsel af en Bil, ført af den 22-aarige Jet-Pilot, Johan Orfeldt, mod hvem der blev rejst Tiltale for uagtsomt Manddrab samt for Overtrædelse af Motor- og Færdselslov.

Sagen kom i Gaar til Behandling ved en Domsmandsret i Søndre Birk. Efter Anklageskriftet havde Piloten, der som Passagerer havde et Par Kammerater fra Karup Flyveplads, netop overhalet en Bil, der kørte med en Hastighed af 90 km, og at han derefter med en Fart paa indtil 106 km var kørt ind i det farlige Kryds og i dettes østlige Side paakørt Fru Jørgensen, der svingede fra Roskildevej mod Nordre Ringvej.

Ved Dommen blev det fastslaaet, at Orfeldt havde kørt for hurtigt, ikke udvist tilstrækkelig Forsigtighed og paa et tidligere Tidspunkt burde være blevet opmærksom paa Knallertkøreren. Under Hensyn til, at den afdøde antages i væsentlig Grad selv at have været Skyld i Ulykken, blev han derimod frifundet for uagtsomt Manddrab, og da hans Kørsel ikke kan betegnes som særlig uforsvarlig, beholdt han Kørekortet.

Alene for Overtrædelse af Motorlovens Paragraf 29 og 27 idømtes han en Bøde paa 300 Kr.

I Østre Landsret behandlede ligeledes i Gaar et Færdselsdrab. Den 51-aarige Konsulent Haldor Waage

var ved Retten i Roskilde blevet idømt 20 Dagbøder à 30 Kr. for uagtsomt Manddrab og Overtrædelse af Motorloven i Anledning af, at han paa Hovedgaden i Roskilde havde været Aarsag til, at en kvindelig Motorcyklist kørte ind i ham og blev dræbt. Anklagemyndigheden havde paastaet ham fradømt Retten til at føre Motorkøretøj, men to af Dommerne afviste denne Paastand, medens den tredje i en Dissens giver Udtryk for, at han vilde have Konsulenten fradømt Kørekortet i et Aar.

Ikke mindst under Hensyn til, at der var afgivet Dissens, blev Sagen af Anklagemyndigheden indbragt for Landsretten, som skærpede Straffen til 60 Dagbøder à 50 Kr. med Tab af Kørekortet i et Aar.

Flyvevaabnet har faaet sin anden Generalmajor

Oberst K. R. Ramberg udnævnt i Gaar — To nye Oberster ved Fodfolket ¹¹⁻³⁻⁵⁵

Oberst K. R. Ramberg, der for en lille Maaned siden ansattes som Chef for det taktiske Hovedkvarter inden for Flyvevaabnet, er fra 15. Marts udnævnt til Generalmajor i Flyvevaabnet.

Der blev for et Par Aar siden normeret to Generalmajorer inden for Flyvevaabnet, men indtil nu har kun den ene Stilling været besat med Flyverstabens nye Chef, Generalmajor Tage Andersen. Da Oberst Ramberg ansattes som Chef for det taktiske Hovedkvarter, var det klart, at Udnævnelsen til Generalmajor vilde følge umiddelbart efter. Med Udnævnelsen springer Generalmajor Ramberg adskillige af sine Kammerater, bl. a. Oberst Kaj Birksted.

Generalmajor Ramberg er 46 Aar gammel og kommer fra Marinens Flyvevæsen, hvor han var en af vore bedste Jagerflyvere. Som Orlogskaptajn fik han Sæde i Forsvarskommissionen, og i 1948 blev han luftmilitær Sekretær hos Forsvarsminister Rasmus Hansen. I 1950 ansattes han ved Flyverstaben, hvor han i 1951 blev Souschef. Samme Aar udnævntes han til Oberstløjtnant i Flyvevaabnet. I November 1952 udnævntes han til Oberst, og i Maj 1953 blev han Chef for Flyvestation Karup. Denne Post fraaadede han i Fjor, da han ansattes til Raadighed for Flyverkommandoen og fungerede som Forsvarsminister Rasmus Hansens særlige flyvemilitære Raadgiver.

Inden for Flyvevaabnet sker en Række Omplaceringer. Chefen for Flyvestation Aalborg, Oberst H. J. Pagh og Flyverinspektøren, Oberst Erik Rasmussen, flyttes til Flyverstaben. Chefen for Flyvestation København, Oberst E. J. Overbye, bliver Chef i Aalborg, og Oberstløjtnant N.

V. Petersen, der har været til Tjeneste ved Østre Basiskommando, skal til Flyveskolen. Endelig udnævnes Kaptajn A. S. Bendtsen til Havarinspektør.



Generalmajor K. R. Ramberg.

INDKALDELSE TIL MILITÆRET GIVER UNG LÆGE KÆMPEFIDUS —

Hæver stadig løn som hospitalslæge, og nu ogsaa som sin egen vikar og som læge ved militæret

Sagen maaske for Folketinget

EN ung læge har opnaaet stilling og løn som sin egen vikar, idet han samtidig hævede gage som indehaver af stillingen, der midlertidigt maatte besættes med vikar.

Lægen var kandidat paa amtsygehuset i Haderslev og blev — som andre unge medicinere — indkaldt til aftjening af sin værnepligt som militærlæge. Det skulle foregaa paa Skrydstrup Flyveplads, og her blev han knyttet til infirmeriet. Imidlertid beholdt han sin tjenestehold ved sygehuset og fik halv løn som kandidat.

Samtidig oppebar han som militærlæge ca. 800 kr.

Lægegerningen blandt soldaterne tog ikke megen tid for den flittige lægekandidat. Det blev muligt for ham at komme til Haderslev og derved ogsaa at arbejde som læge paa sit gamle arbejdssted. Her havde man i overensstemmelse med reglerne opslaaet en

stilling ledig som vikar, og denne vikarplads søgte han, fik den og blev vikar for sig selv!

Paa denne maade sikrede lægen sig løn tre steder: halv løn i sin gamle stilling, fuld løn som militærlæge, løn som vikar for sig selv — samt fuld ret til tjenesteholden. Derved kom hans indtægt vældigt i vejret. Ja, man taler om, at han har kunnet indtjene mellem 30.000 og 40.000 kr. Sagen har vakt opmærksomhed og vil eventuelt føre til en henvendelse til Folketinget — ikke saadan at forstaa, at man betragter lægens initiativ som værende i strid med reglerne, men for at forebygge lignende besynderlige engagementer blandt læger her i landet.

EKSTRABLADET har forelagt sagen for overlæge Erling Schroeder, amtsygehuset i Haderslev, der udtaler, at baggrunden for historien er den alvorlige lægemangel i Danmark, der gør det vanskeligt for sygehusene at faa kvalificeret lægepersonale.

retor.

Extrabladet
30-3-55



I den danske Udsendelse fra Canadas Radio den 19. Marts interviewer Chefen for den danske Afdeling, Redaktør Axel Thøgersen (længst til højre paa Billedet) Kaptajnlojtnant F. Koch-Pedersen (Nr. 3 fra højre) og danske Flyvelever, der faar deres Jetuddannelse i Claresholm i Alberta.

En Jet-Pilot dræbt, da han fløj mod Slæbemaal

Fløj ind i Luftmaal i 3 Kilometers Højde og styrtede i Havet

Under Skydeøvelser 15 km Nord for Svinkløv ved Blokhus styrtede en Torden-Jetjager i Gaar i Havet. Piloten, den 26-aarige Flyverløjtnant Poul Anker Andersen, Søn af Tømrer J. Andersen, Aggersund, omkom i Maskinen. 24-3-55

Sammen med tre andre Jet-Jagere var Flyverløjtnant Poul Andersen fra Karup, hvor han tilhørte Eskadrille 727, startet mod Jammerbugten for at deltage i rutinemæssige Skydeøvelser efter Luftmaal.

I 3 Kilometers Højde trak en Jet-Jager Luftmaalet efter sig, det er et Nylon-Flag og et Net, som maaler 2 Gange 10 Meter, og det trækkes i en Wire 250 Meter efter Maskinen. Luftmaalet skulde beskydes af Jet-Jagere.

Under Øvelsen er Flyverløjtnant Poul Andersen enten fløjet imod Luftmaalet eller har skudt Slæbewiren over, hvorefter Nylon-Flaget



Den forulykkede Flyverløjtnant Poul Anker Andersen.

faldt ned over Jageren. Flaget holdes udsprent af en Jernstang, som vejer 13 Kilo, og har en Balancevægt fornedet, som under Slæbningen holder Maalet lodret i Luften. Det antages, at Slæbemaalet har ramt Flyverløjtnant Andersens Maskine ved Cockpittet, saa han er blevet slaat bevidstløs.

I modsat Fald regner man med, at han vilde have søgt at redde sig i Katapultsæde og Faldskærm. Efter de foreløbige Undersøgelser synes der ikke at være Tegn paa, at Andersen har søgt at komme fri af sin manøvredygtige Maskine.

Poul Anker Andersen var en erfarne Flyver. Han var fra det første Hold, der vendte hjem fra Amerika i Foraaret 1952, og han havde siden gjort Tjeneste paa Flyvestation Karup, hvor han betragtedes som en meget samvittighedsfuld og dygtig Pilot.

Poul Anker Andersen var født den 7. Januar 1929. Han kom paa Flyvevaabnets Forskole i November 1950 og i Januar 1951 til Aunø. Fra Maj 1951 til Juni 1952 var han i Amerika til Uddannelse og fik sin Udnævnelse til Flyverløjtnant den 20. November 1952. Han skulde have været paa Flyvevaabnets næste Officersskole.

Den nedstyrtede Maskine er ikke fundet, men et Afviserfartøj ligger paa Ulykkesstedet, som man har temmelig nøjagtigt angivet. Maskinen ligger paa 10-12 Meter Vand.

Der var Øjenvidner i Luften til Ulykken, nemlig Poul Andersens Kammerater, som saa ham ramme Slæbemaalet og derefter styrtede lodret i Havet.

Paa Jorden og paa Havet har der kun været faa Øjenvidner til Ulykken. En af dem er Fisker Magnus Madsen, Rødhuse, som fra Stranden saa Maskinen styrte ned. Kort efter Nedstyrtningen alarmeredes Redningsbaaden i Løkken, men den blev kaldt tilbage, fordi en Marinekutter, der overvaager, at Fiskerne ikke kommer inden for den afspærrede Zone under Skydeøvelserne, naaede frem til Ulykkesstedet. En Catalina-Maskine og en Meteor-Jager deltog i Lokaliseringen af Nedstyrtningsskibet, hvor en Olieplet dannedes. Havariinspektør, Kaptajn A. S. Bendtsen og Teknikere sejlede i Aftes til Aalborg for i Dag at paabegynde Undersøgelserne, men paa Forhaand synes Ulykken og dens Aarsag ikke vanskelig at analysere.

Jetjageren blev ikke fundet

HOLSTEBRO: Forhaabningerne om, at det var lykkedes at lokalisere Tordenjetjageren fra Flyvestation Karup, som Onsdag den 23. Marts forulykkede under en Øvelsesskydning og styrtede i Jammerbugten, blev ikke indfriet, da det i Week-end'en blev muligt at sende en Dykker ned paa det Sted, hvor Marinekuttere, der trak Vod, mente at have fundet Jet-Vraget. Ved en tidligere Undersøgelse havde Dykkeren set »Skygger« paa Havbunden, men en nærmere Undersøgelse har godtgjort, at

»Skyggerne« ikke stammer fra Jet-Vraget, men derimod fra Rester af en sunket Fiskekutter og nogle store Sten, som havde grebet fat i Voddet.

19-4-55

Kaptajn røbede »hemmelig Sag«

En Artikel i Januar Maaned i Aar i »Jyllandsposten« og »Dagens Nyheder« har nu medført, at Kaptajn i Flyvevaabnet H. G. P. Jensen, der forretter Tjeneste i Forsvarsministeriets 4. Kontor, er blevet suspenderet.

Kaptajn H. G. P. Jensen gav de to Blade en Række Oplysninger i Forbindelse med Tilbudet om amerikansk Hjælp til det danske Flyvevaaben, og disse Oplysninger var paa det Tids-

punkt ikke frigivet. Kaptajnen burde naturligvis have været klar over, at de derfor skulde hemmeligholdes, men det har han ikke i Farten tænkt paa.

Da man i Forsvarsministeriet blev klar over Indiskretionen, beordrede Forsvarschefen, Admiral E. J. C. Qvistgaard, en Auditorundersøgelse.

Undersøgelsen viste, sagde Admiral Qvistgaard i Aftes, at Kaptajn H. G. P. Jensen havde givet de paagældende Dagblade Oplysninger fra Dokumenter, der bar Stemplemet »hemmelig«. Auditøren har afgivet Indberetning til mig, og jeg har derefter beordret rejst Tiltalebeslutning mod Kaptajn Jensen. Sagen vil derfor nu blive bragt frem ved Domstolene. Indtil videre er Kaptajn Jensen suspenderet.

Forsvarsministeriets 4. Kontor beskæftiger sig med Forvaltningen af Forsvarets Krigsmateriel, Ammunition, Motorkøretøjmateriel, Radar- og Film-Materiel m. m. Kaptajn H. G. P. Jensen var den eneste Flyverofficer, der var ansat i dette Kontor. lou.

Bul Tidende 30-3-55

ARTIKLEN DER KOSTEDE EN KAPTAJN STILLINGEN

Og lidt daarlig hukommelse i et bladhus „Ved Stranden“



Her er artiklen fra „Dagens Nyheder“.

Forsvarsministeriets beslutning om at suspendere en kaptajn, der har været lidt for aabnemundt i sin udtalelser, vil vække opmærksomhed ikke blot i pressekrese, men ogsaa i officerskrese. Det vil utvivlsomt fremover blive svært at faa danske officerer til at udtale sig om ret meget til den danske offentlighed.

Naar man fra forsvarsministeriets side har valgt suspensionen af kaptajnen, der havde videregivet oplysninger om et amerikansk jet-tilbud til Danmark, maa man formentlig ogsaa heri se ønsket om at faa sta-

tueret et eksempel. Det er ikke nogen hemmelighed, at man i forsvarsministeriet i den senere tid er blevet mildt sagt irriteret over at se en række enkeltheder om forsvaret publiceret, ting, som man ikke fandt burde frem, og hvor man mente, der kunne være tale om diskretionsbrud.

Blandt de morgenblade, der i dag gengiver meddelelsen om suspensionen og artiklen, der ligger til grund for det ret ualmindelige skridt, er ogsaa „Dagens Nyheder“. Bladet slutter ene af alle med en meddelelse om, at man forgæves har søgt at faa konstateret, hvilket morgenblad, der hentydes til. Det har man ikke kunnet faa, fordi Rasmus Hansen ikke var til stede. Vi skal gerne give „Dagens Nyheder“ navnet og adressen. Det er saamænd „Dagens Nyheder“. Ved Stranden 18, og den paagældende artikel hidsættes her til genkendelse!

sese.

Extrabladet 30-3-55

Jet styrtet, og Piloten dræbt

Blev fundet fastspændt til Katapultsædet — Ulykkens Aarsag kendes ikke

Flyvevaabenet blev i Gaar ramt af en ny Jet-Ulykke, idet en »F-84« Thunderjet styrtede ned Vest for Kolding. Piloten, Flyverløjtnant Poul Erik Skøth, blev fundet dræbt 15 km fra Stedet, hvor Maskinen blev fundet.

Flyverløjtnant Poul Erik Skøth var paa Prøveflyvning for at indøve Instrumentlanding samt individuel Flyvning i større Højde. Han var startet fra Flyvestation Skrydstrup ved 17-Tiden, og ved 17,30-Tiden hørte Beboerne i Landsbyen Vranerup 5 km Vest for Kolding et voldsomt Brag fra Luften. Man saa ingen Maskine, men fandt paa Marken til Gaarden »Skovdruplund« en Pilot liggende fastspændt i sit Katapultsæde. Han var død, antagelig dræbt paa Stedet.

Maskinen styrtede ned 15 km Sydvest for det Sted, hvor Flyveren blev fundet. Den faldt mellem Vamdrup Stationsby og Landsbyen Skudstrup ikke langt fra Flyvestation Skrydstrup. Beboerne saa den komme gennem Luften sydfra og styrtede ned mellem to Gaarde. Den kom i Brand ved Nedstyrtingen og borede sig i øvrigt dybt ned i Jorden.

De nærmere Omstændigheder ved Ulykken har endnu ikke kunnet rekonstrueres, men Havarikommissionen tog straks i Aftes fat paa Undersøgelserne.

Af en endnu uopklaret Grund har Piloten ikke faaet spændt sig fri af Katapultsædet og udløst Faldskærmen, hvorved han ellers havde kunnet redde Livet. Efter at han har forladt Maskinen, har den ændret Kurs i et vældigt Sving.

Fandt Piloten med Katapultsædet over sig

De Mennesker, der henholdsvis fandt den udslyngede Katapult og bemærkede Nedstyrtingen af Maskinen med paafølgende Eksplosion, beretter følgende om Ulykken:

Gaardejer Dahl, der ejer Seest Vandmølle, var den første, der naaede frem til Piloten.

— Da jeg var paa Vej hjem fra Markarbejde, hørte jeg en Jet-Jager hvine hen over mig i lav Højde, fortæller Gaardejer Dahl.

Jeg anede imidlertid ikke Uraad, før jeg naaede hen til Engen, der ligger mellem Vandmøllen og Gaarden Skovdruplund. Her saa jeg en sort, nærmest byltlignende Genstand ligge, og da jeg gik derhen, saa jeg til min Forfærdelse en Mand i Flyveruniform, der laa halvvejs boret ned i Jorden med et Metalsæde over sig. Jeg prøvede at rejse ham op, men det var tydeligt, at han var død, og jeg ilede derfor over til Skovdruplund, fra hvis Telefon jeg alarmerede Flyvestation Skrydstrup.

Stod i Køkkenet og saa Maskinen komme

Omtrent samtidig hermed ringede Fru Marie Otte, Kærgaard ved Faarkrog mellem Vamdrup og Vejen til Skrydstrup for at fortælle, at en Maskine var styrtet ned 50 Meter fra Gaarden, hvor den var eksploderet og kommet i Brand. Fru Otte stod i Køkkenet og var i Færd med at stryge Vasketøj, da Maskinen fløj lavt hen over Gaarden.

Hendes Mand, der netop var gaaet ind fra Gaardspladsen og kikkede ud ad Stuevinduet, saa i det samme vældige Flammer slaa op fra en Pløjemark lige op til Gaardens Have. Uden for stod Ægteparrets 17-aarige Søn, Landbrugsmedhjælper Arne Otte, der havde Lejlighed til at følge Maskinens Flugt.

— Maskinen kom strygende ind mod Gaarden i Skyhøjde sydfra. Der var tilsyneladende intet i Vejen med den, men pludselig slog den en Bue, krængede over og styrtede til Jorden. I Faldet blev Maskinen totalt splintret, og Vragstumper laa spredt ud over et Areal, der strakte sig flere Hundrede Meter Øst for Nedslagsstedet, hvor de brændte Motordele laa i et stort Hul, der var slaaet i den bløde Jord.

Fra Gaarden tilkaldtes Falck i Vejen, der baade mødte med Slukningstog og Ambulance, da man maatte være af den Opfattelse, at Piloten endnu befandt sig i Maskinen.

Den omkomne Pilot Poul Erik Skøth var Flyverløjtnant 2 af Reserven. Han udnævntes den 11. August i Fjor og tiltraadte Tjeneste ved Flyvestation Skrydstrup i Oktober i Fjor. Han blev 22 Aar gammel og var Søn af Vognmand Skøth, Fraugde pr. Marslev.

Det er ikke engang en Uge siden, den sidste Jet-Ulykke skete, da den 26-aarige Flyverløjtnant Poul Anker Andersen styrtede i Havet med sin Thunderjet efter at være fløjet mod et Slæbemaal under Skydeøvelse 15 km Nord for Svinkløv ved Blokhus. Ogsaa i denne Maaned er to danske Jetpiloter styrtet ned og dræbt i Canada. Det var Sergent Poul Røed Jensen og Oversergent Ove Ahn.



Ulla og Susanne, fotograferet i Kastrup Lufthavn.

To Piger hjem efter 1½ Aar i USA ³¹⁻³⁻⁵⁵

To danske Søstre paa 10 og 12 Aar, der har oplevet mere af det store Kontinent end de fleste Amerikanere

To Søstre, Ulla paa 10 og Susanne paa 12 Aar, steg i Gaar Eftermiddags ud af Pan American Clipperen — de kom fra Boston.

— Ih, hvor det er mærkeligt, vi kan næsten ikke tro, vi er i Danmark, sagde de to søde Piger i Munden paa hinanden, og saa fik vi at høre om deres Oplevelser i Amerika.

Sammen med deres Moder, Dr. med. Elli Trolle, som er paa Studierejse i USA og først kommer hjem til Juli, har de faaet set mere af Amerika end mange indfødte Amerikanere. — Vi har gaaet i Skole derovre, i Boston og i San Francisco — det var mægtigt sjovt — flere af Kammeraterne var Kineserbørn og Negerbørn. I Mor's Vogn har vi kørt ca. 11.000 Miles — vi var gennem Yellowstone og Glacier Nationalparkerne, der var Bjørnene saa tamme, at de kom helt hen til Bilen, og en Morgen, hvor vi havde overnattet i Vognen, opdagede vi, at Bjørnene havde spist vores Mad.

— Var I ikke bange?

— Nej, siger Ulla, jeg tror, Bjørnene var lige saa bange for os.

— Hvad var det smukkeste, I saa?

— Grand Canyon lyder det enstemmigt, ind imellem flyver Svarene ud af dem paa amerikansk — men øjeblikkeligt rettes det til fejlfrit Dansk. — Kan I tale flydende Amerikansk?

— Vi har lært en hel Del — men nu maatte vi hjem for at komme i dansk Skole igen.

— Halvandet Aar er længe at være borte fra Danmark.

— Aah — Tiden er fløjet, siger Susanne, der var saa meget at se.

— Ogsaa i Television?

— Ærlig talt, det meste er daarligt. Reklamer i Massevis — men Disney's Film om Natur og Dyr er ofte i Television, og det er mægtigt spændende. Alle har Television — hos en Veninde havde de ikke færre end fem Apparater.

— Forresten var jeg selv to Gange

i Television, siger Susanne. Det var midt i en Skoletime, at hele Klassen blev interviewet. Vi var ogsaa i Florida, der saa vi vilde Alligatorer, men Mexico var vi ikke i — jo, vi fik ved Grænsen lige Lov til at gaa nogle Skridt ind.

— Hvornaar fløj I fra Boston?

— I Gaar Eftermiddags. Det var saa interessant at flyve over Atlanterhavet, at vi næsten ikke kunde spise. Gennem et Hul i Skyerne kunde vi se en lillebitte Damper, og lige før vi kom til Irland, stod Solen op. De kan tro, det var smukt — vi var da højt oppe over Skyerne.

— Mellemlandede I ikke nogen Steder?

— Jo — i Irland, i London og i Hamborg, og hvert Sted var vi inde og spise Ice Cream med en sød dansk Dame, som var med Maskinen. Vi havde kun prøvet at flyve en Gang før — fra København til Malmø — det var, da Ulla blev otte.

Jet-Piloten sprang ud i betydelig Højde

Opklares Ulykken aldrig? ¹⁻⁴⁻⁵⁵

KOLDING, TORSDAG, RB. Det er endnu ikke lykkedes at fastslaa Aarsagen til Jetulykken, som i Aftes kostede Flyveløjtnant Poul Erik Skjøth, Flyvestation Skrydstrup, Livet, og formentlig bliver Ulykken aldrig opklaret.

Skjøth var sendt ud paa Instrumentflyvning i Flyvestationens Lokalkalzone og var ene Mand i Luften. Gennem Radioen modtog han Instruksjoner om Anflyvning af Flyvestationen og foretog en Række Anflyvninger, inden Flyvestationen pludselig mistede Radiokontakten med ham. Maskinen er saa fuldstændig knust, at en Undersøgelse af Vragstumperne næppe kan give noget Resultat. Mest nærliggende er det at formode, at Motoren pludselig er sat ud. Det er lykkedes Piloten at faa Plexiglasakuplen over Førersædet fjernet, hvorefter han planmæssigt har ladet sig skyde ud med Katapultsædet, men han har ikke kunnet frigøre sig for Katapultsædet og heller ikke faaet Faldskærmen til at folde sig ud.

Den Kendsgerning, at den førerløse Maskine har kunnet fortsætte fem Kilometer, inden den styrtede ned, tyder paa, at Pilotens Udspring har fundet Sted i betydelig Højde, saa der havde været tilstrækkelig Tid til at udløse

Faldskærmen, hvis Flyveren har været ved fuld Bevidsthed i det skæbnesvangre Øjeblik.

Luftvaabnet svigter Løfte til Jet-Piloterne

Ny Bestemmelse forholder deres Adgang til Officersskolen, og mange opgiver derfor den militære Karriere — Det svegne Løfte koster Millionbeløb

En ny Bestemmelse tvinger Flyvevaabnet til at svigte et Løfte, der i sin Tid blev givet til Pilot-Aspiranterne. Mange af de siden uddannede Piloter tager Konsekvensen af, at man har svigtet Løftet til dem, og de agter nu at forlade Flyvevaabnet.

Den nye Bestemmelse er udsendt som en Flyverkommandobefaling, og den gaar ud paa, at Jet-Piloter skal have gjort Tjeneste som Reserveofficerer ved en dansk Eskadrille i to Aar, før de kan blive optaget paa Flyvevaabnets Officersskole.

Hidtil har Piloterne kunnet gaa i Gang med den 11 Maaneders lange Officersskole allerede eet Aar efter deres Indtræden i en dansk Eskadrille. Længere behøvede de ikke at vente. Det oprindelige Løfte, som indtil for

ganske nylig er blevet overholdt, gik ud paa, at Pilot-Aspiranter efter tre Aars Uddannelse i Danmark og i Udlandet samt efter eet Aar ved en dansk Eskadrille, fik Adgang til Officersskolen.

Løftet opfattedes af de unge Jet-Flyvere som væsentligt, fordi de paa den Maade fik Adgang til Stillinger som

Linieofficerer og dermed Tjenestemandens Rettigheder som Pension og Ulykkesforsikring næsten lige saa hurtigt som deres Kolleger i andre NATO-Lande.

Den nye Befaling, der gør det umuligt at opfylde Løftet, er blevet til paa Foranledning af Forsvarsministeriets engelske Raadgiver i luftmilitære Anliggender, Luftmarskal, Sir Hugh Saunders, der har ønsket den nye Ordning sat i Kraft med øjeblikkelig Virkning. Marskallen mener ikke, at Piloter med kun eet Aars Eskadrille-Erfaring er

modne til Stillinger som Linieofficerer.

Af det Hold, der i Aar skulde have været paa Officersskole, vil Halvdelen nu trække deres Ansøgninger tilbage. De ønsker ikke at vente endnu et Aar. I Stedet vil de søge ind i SAS eller immigrere og søge Optagelse i andre NATO-Landes Luftstyrker.

Det er ikke sandsynligt, at der overhovedet vil blive afholdt nogen Officersskole i Aar. Af Piloter, der har gennemført de to Aars danske Eskadrilletjeneste, og som ønsker at komme paa Officersskole, er der forsvindende faa, og desuden har man allerede maattet udsætte Skolen tre Gange, da de nye Lokaler paa Jonstrup endnu ikke staar klar til Brug.

Den væsentligste Konsekvens af Flyvevaabnets svegne Løfte bliver, at de Millionbeløb, der er kostet paa Pi-

loternes Uddannelse, nu maa betragtes som delvis spildt. Ganske vist vil man kunne faa Gavn af de Piloter, man senere kan genindkalde i Tilfælde af Krig, men den faste Stab af jet-trænede Linieofficerer naar ikke foreløbig op paa det Tal, man havde haabet paa. Keith.

Tusind tog til Værløse-Demonstrationen

Begeistret Ungdom og interesserede Forældre

Stor Flyvepoliti-Afspærring med Hunde var en Øvelse og ikke en ugæstfri Handling

Flyvevaabnet fik stor Glæde af sin Demonstration af Flyveskolens Materiel paa Flyvestation Værløse i Gaar Formiddags. Tusind fulgte Opfordringen til at stifte Bekendtskab med de Maskiner, Flyveeleverne faar i Hænderne. De Aldersklasser, som Flyvevaabnet er særlig interesseret i, var repræsenteret med omkring 350, de øvrige var Ungdom, som tilhører kommende Aars Hold, og saa var der i øvrigt mange Forældre, og adskillige af de unge Mænd havde deres Veninder eller deres Forloveder med sig. Hvis de Flyvebejstrede unge fulgte

Flyveinstruktørens Opfordringer til at se paa Maskinernes Motorer og Instrumenter, rettede Forældrene mange Forespørgsler til Flyvevaabnets Officerer om Risiko og alt det, der i øvrigt naturligt bekymrer Forældre, der skal betroe en Søn til en moderne Flyveofficers-Karriere.

Chefen for Flyveskolen, Oberst T. A. Poulsen bød de mange Gæster Velkommen og bad de unge benytte denne Chance til at se paa de Maskiner, som de vil komme til at lære nærmere at kende, hvis de drømmer om en Flyveofficers-Karriere og saa i øvrigt spørge om alt, hvad de havde paa Hjerte.

Under Forevisningen var Omraadet meget stærkt afspærret af Flyvevaabnets eget Politi under Ledelse af Løjtnant Krogh, og der var utvivlsomt mange Gæster, som følte denne Afspærring noget drastisk, saa meget mere som Flyvepolitiet havde Hunde med til Afspærringen.

Men Flyvestation Værløses Ledelse siger, at det naturligvis ikke var en ugæstfri Handling, det hele var lagt an som en Øvelse for Flyvestationens Politi, der tog denne Anledning til at gennemføre Afspærringer og Kontrol, og naturligvis maatte man under alle Omstændigheder sørge for, at man havde fuldstændig Eftersyn med de mange Gæster paa det afspærrede Omraade.

Blandt Flyveofficererne, der sammen med Oberst Poulsen overværede Demonstrationen, var Kaptajn Rostrop, Sikkerheds-Officeren, Kaptajn Harder og Kaptajn Reimer.

Efter Forevisningen af Maskinerne gik Chipmunk- og Harvard-Træningsmaskinerne paa Vingerne efterfulgt af Jet-Træningsjageren T. 33, og de gav en meget sikker Opvisning med mange elegante Manøvrer.

Flyvevaabnet havde ikke ventet saa stor Tilstrømning, man havde regnet med højst omkring 300 Gæster, og derfor var der paa Flyveskolen almindelig Glæde over Dagens Udfald. pw.

Demonstration i Værløse i Dag

Den Demonstration, som Flyveskolen har planlagt i Formiddag mellem Kl. 11 og 12 paa Flyvestation Værløse ventes gennemført. Vejrmeldinger i Gaar lod gunstige for Arrangementet. Der gaar S-Tog fra København Kl. 9.56 til Ballerup og derfra Bus til Værløse Syd, der er ingen Adgang fra Værløse Nord.

Og Flyvevaabnet understreger paa det kraftigste, at Flyvestationen er lukket militært Omraade, INGEN MAA MEDTAGE FOTOGRAFIAPARATER. Der bliver heller ikke Tale om Pressefotografering ved Arrangementet.

Chefen for Flyveskolen, Oberst T. A. Poulsen overværer Fremvisningen af Flyveskolens Materiel og den efterfølgende Demonstration af Chipmunk, Harvard og T. 33-Jetjagerne i Luften.

Demonstrationen i Værløse i Dag maa ses som Led i Flyvevaabnets Indkaldelse af tredje Skolehold for 1955, nemlig Juliholdet. Der søges baade Flyvere og Navigatorer til Danmarks Jagerforsvar. Andetsteds i Bladet gengiver Flyvevaabnet i sin Avertering efter Elever Betingelserne for at søge ind ved Flyveskolen. pw.

Flyve-Ungdommens Dag paa Værløse

Flyvevaabnet indbyder Københavns Ungdom til en spændende Søndag paa Flyvestation Værløse

Chefen for Flyvevaabnets Skole, Oberst T. A. Poulsen, har taget et forfriskende Initiativ. Han aabner Dørene for den flyveinteresserede Ungdom, som følger Trang til at vide lidt om, hvilke Maskiner der arbejder med ved Uddannelsen til Jet-Pilot.

Det sker ved et usædvanligt Arrangement Søndag Formiddag paa Flyvestation Værløse. Demonstrationerne begynder Kl. 11,00 og ventes afsluttet Kl. 12.

Flyvere demonstrerer Skoletyperne, den elegante britiske Chipmunk, som anvendes paa Aunø, og den kraftige Harvard, som bruges paa et senere Stadium af Uddannelsen, og endelig den amerikanske T. 33, den to-sædede Lockheed Jetjager, som anvendes til sidste Fase af Skoleflyvningerne.

Flyvevaabnet indbyder unge Mænd, som interesserer sig for Flyvning eller overvejer at søge en Flyveruddannel-

se inden for det danske Flyvevaaben. Flyvevaabnet har forsøgt lignende Demonstrationer rundt om paa Flyvestationerne, men det er første Gang, at Hovedstadsomraadet Ungdom indbydes til Besøg paa Flyvestation Værløse. Materiellet forevises først paa Jorden og derefter i Luften.

Ved Demonstrationen giver Flyveskolen en Redegørelse for Vilkaarene for en Flyveelev, baade inden for dansk Omraade og under hans Tjeneste i Udlandet. Flyveinstruktører og Flyverelever vil besvare Spørgsmål fra de besøgende.

Der bliver ikke Tale om Passagerflyvninger med Demonstrationsmaskinerne, og der er heller ikke, understreger Flyveskolen, Tale om et Flyvestævne eller en Flyveopvisning, men slet og ret om en Forevisning af det Materiel, Landets Ungdom faar i Hænderne, naar de melder sig til Flyveskolen.

Der afgaar Tog fra Hovedbanen Kl. 9.56 til Ballerup, og Bus 150 gaar Kl. 10.30 til Værløse Syd. Hele Rejsen Tur-Retur med Tog og Bus koster 3,90 Kr. Gæsterne ledsages til Demonstrationspladsen fra Værløse Syd, der er ikke Adgang fra Værløse Nord. Kl. 12,12 forlader Busser igen Flyvestationen til Toget i Ballerup.

Fotografiapparater maa ikke medtages paa Flyvepladsen.

Hvis Vejforholdene bliver daarligere, aflyses Arrangementet i Radioavisens Udsendelser Lørdag Kl. 22,00 og Søndag Kl. 8.

Skolekammeraterne og Jet'en

De er fire Kammerater, unge Mænd i 18-20 Aars Alderen, der alle har det tilfælles med de fleste af deres jævnaldrende, at de interesserer sig for Teknik og Fart og nu har gjort op med sig selv, om de kan tænke sig en Fremtid som Jagerpilot.

De er alle fire Gymnasieelever, 3. G'ere fra Christianshavns Gymnasium. Der er den 18-aarige Svend Danielsen, den 19-aarige Poul Testman, den 19-aarige Ib Grønwaldt og endelig Erik Lund, der med sine 20 Aar er den ældste af Kvartetten. Hver af dem har sin særlige Opfattelse af en Tilværelse som Jetflyver, men kun een af dem, Erik, har en saa brændende Interesse for Flyvning, at hans Vej allerede inden Studentereksamen synes afstukket: Han vil være Jagerpilot og skal ogsaa nok naa sit Maal, hvis det staar til ham.

Det var i Forbindelse med Værloeselejrens store Flyvepropagandastævne i Søndags, Ungdomssiden kom i Forbindelse med de fire Kammerater. De var sammen med ikke færre end 1.000 andre flyveinteresserede mødt op til Flyvestationens første Stævne af sin Art — at indkalde et stort Antal unge Mænd for sagligt og ganske uromantisk at vise dem det danske Flyvevaabens Materiel og fortælle dem, hvad det vil sige at være dansk Jagerpilot.

— Det var noget i Retning af et Eksperiment at lade saa mange unge komme ind paa Flyvestationens Område uden Passerseddel eller nogen Form for Legitimation, men jeg blev herst positivt overrasket over, hvor godt det forløb, siger Arrangements Leder, Flyveskolens Chef, Oberst T. A. Poulsen. Af rene og skære Sikkerhedsgrunde havde vi ikke prøvet noget saadant før, men det skal nok blive gentaget. Der er en vældig Interesse for Flyvning blandt de unge, og de opførte sig saa pænt herude, at vi vil blive glade for at se dem igen.

Praktisk taget alle Professioner var repræsenteret blandt de unge, som havde indfundet sig til Flyvestævnet. Der var Maskinarbejdere, Skoleelever, Haandværkere, unge Mænd fra Reanstalterne m. fl. Mange havde ældre og Søskende med. Alderen var helt fra 14 Aar og op til 25. At det var fartinteresserede unge, der var kommet, var de Hundreder af Jøgere og Knallerter et godt Bevis paa.

Jetdyk over Flyvepladsen

En militær Flyveplads er normalt ikke et Sted, hvor man lader en stor



Poul Testman — Flyvning har altid været min Hobby.

Fire gode Venner med hver sin Indstilling — den ene har faaet Lov at blive Jetflyver

☆
1.000 unge Mænd til Flyvepropaganda-Stævne i Værloeselejren

☆ 23-4-55
Man kan spare 75.000 Kr. op, siger Flyveskolens Chef, Oberst T. A. Poulsen

Flok ukendte komme ind, men Flyvestation Værloese havde denne Gang gjort en Undtagelse. Man vilde have de unge i Tale og ønskede, at det skulde foregaa under saa frie Forhold som muligt. Man havde bedt de unge Mennesker om ikke at ryge paa Lejrens Omraade og at deponere eventuelle Fotografiapparater i Vagten, og det blev 100 pct. efterkommet. Hvad de unge derimod ikke vidste, var, at trænede Politifolk kikkede dem ud, efterhaanden som de strømmede gennem Vagten. Der var godt med Militærpoliti ude — al Orlov for MP'erne var inddraget — og der var Hundepatruljer til Stede, som skulde spørge for, at ingen lavede Afstikkere til dem uvedkommende Steder.

Jeg maa nu til de unges Ros sige, at jeg fik det gunstigst mulige Indtryk af dansk Ungdom, siger Oberst Poulsen. Den kan vi godt være stolt af. Det var kvikke, velopdragne, unge Mænd; friske Fyre, som ikke holdt sig tilbage, men som spurgte løs om det, der interesserede dem. De skulde nok vide at skaffe sig Besked.

Materiellet, de unge fik at se, og fik Lov at komme op at sidde i, var Flyvevaabnets Træningsmaskiner: Chipmunk-Træningsmaskinen, som bruges under Grunduddannelsen paa Avnø, og Harvard-Maskinen og Jetjageren T-33 'Silver Star', der indgaar i den videre Uddannelse i Canada, inden Piloterne stationeres ved Kampeskadrillerne i Jylland. Adskillige Officerer fra Flyvevaabnet stod ved Maskinerne for at besvare Spørgsmaal angaaende Materiel og Uddannelse, og de unge havde ligeledes Lejlighed til at trække jævnaldrende Flyveelever uden for Officerernes Hørevidde for at gaa dem nærmere paa Klingen.

Efter Tur kom alle Maskinerne i Luften. Chipmunk'en blev fløjet af Flyverløjtnant F. Døstrup, Avnø, Harvard'en af Løjtnant P. Borgnæs, mens T-33 Jetjageren havde Guldvinge-Vinderen, Løjtnant M. Hansen, ved Styregrejterne. Han lavede en Opvisning, der fik de unge til at gispe efter Vejret — første Gang med Dykbremserne ude, næste Gang med Bremserne trukket ind, og sidste Gang med fuldt Tryk paa, d. v. s. med et Dyk paa 8-900 km/t fra maa-ske 1.200 Meters Højde.

Ikke Brug for Supermænd

Var der da ingen Frygt at spore hos de unge? Mange havde jo hørt om Nedstyrtingerne, og det maatte vel afskrække! Tilsyneladende ikke. Men det skyldtes sikkert ogsaa den nøgterne Maade, Arrangementet var tilrettelagt paa. Man kunde mærke, at det var unge, der var interesseret i at faa noget at vide om en Fremtidsstilling. Stævnet var realistisk, en Vejledning i Mulighederne inden for en bestemt Profession.

— Der var ikke noget med falsk Romantik hos nogle, og det er ogsaa noget, vi tager Afstand fra, siger Flyveskolens Leder. Romantikken blaa Blomst kan let komme til at hænge med Kronbladene. Det er ikke Tarzan'er og Supermænd, vi søger, men den unge, paalidelige Mand.

Resultatet af Flyvestævnet og den overvældende Tilstrømning bliver, i Følge Obersten, at sandsynligvis 200 unge melder sig til Flyveskolen for

Svend har ikke Pouls positive Interesse for at blive Flyver, men interesserer sig for Flyvning af en anden Grund. — Ungdommen af i Dag er jo teknisk interesseret, siger han, og det er jeg ogsaa. Farten og Spændingen tiltrækker. Men min Flyveinteresse ligger paa et særligt Felt. Jeg vil være kemisk Ingeniør eller Elektroingeniør, og derfor interesserer jeg mig for Anvendelsen af Brændstof.

Flere af de unge lagde en betydelig Flyveviden for Dagen under Stævnet, men næppe mange har haft en saadan Indsigt som den sidste af de fire Kammerater: Erik Lund. Han fortæller, at han altid har interesseret sig for Flyvning og har tegnet Flyvemaskiner, siden han var lille.

— Jeg bor i Nærheden af Kastrop, siger han, og har Flyvemaskiner i Ørerne Dagen lang. For mig er der ingen Tvivl. Jeg vil være Jetpilot med Henblik paa senere at blive Trafikflyver. Jeg har allerede skrevet efter Ansøgningsskema og regner med at skulle ind til August. Det skal ikke genere mig at skrive under paa en 6 Aars Kontrakt; det er Vejen at gaa for mig. Og det Aar, man skal være i Canada, bliver sikkert fantastisk spændende.

— Hvad siger Deres Forældre?
— De har jo været noget skeptiske men er omsider gaaet med paa min Tanke.

— Har De fløjet?
— Flere Gange, men kun Smaature; Rundflyvninger og saadan noget.

— Hvad med Ulykkerne?
— Det afskrækker ikke. For det første er det kun en ret lille Procentdel af Flyverne, der er gaaet ud over, og for det andet er de Ulykker, der sker, i Reglen Pilotens egen Fejl. Han overvurderer ofte Maskinens Evner. I et udvendigt loop ved Piloten, hvilken Radius Maskinen kan lave Manøveren i, men er maaske ikke klar over den rette Højde, og saa kan Resultatet blive, at han gaar i Jorden.

— Tror De, De er fysisk egnet?
— Det mener jeg selv, men man kan jo aldrig vide. Normalt gaar man jo ikke rundt i 3.000 Meters Højde!
o-man

Ændringer i Ledelsen af Flyvevaabnet

Nyordningen af Flyvevaabnet har givet mange Personelforskydninger

I en Kundgørelse fra Forsvarsministeriet i Gaar gives Meddelelse om mange Ændringer i Flyvevaabnets Ledelse som Følge af den Nyordning, der nu gennemføres.

Oberst Erik Rasmussen, der var Flyveinspektør, er fratraadt denne Stilling og er ansat til Raadighed for Flyverkommandoen.

Oberst E. J. Overbye, der var Chef for Flyvestation København er udnævnt til Chef for Flyvestation Aalborg, Souchefen ved Flyverstaben Oberst E. C. T. Jensen har fratraadt denne Stilling og er til Raadighed for Staben. Oberstløjtnant T. H. K. Wichmann er fra Flyverstaben flyttet til Flyvevaabnets taktiske Hovedkvarter i Karup, og hertil er Oberstløjtnant B. O. Sandquist fra Flyverstaben ogsaa forflyttet.

Kaptajn K. Jørgensen og Kaptajn C. S. Børgensen og Kaptajn Niels Holst-Sørensen er afgaaet fra Flyverbasiskommandoen til det taktiske Ho-

vedkvarter, og Kaptajnerne A. H. Jørgensen, J. G. Bergh har ligeledes forladt Flyvebasiskommandoen. Kaptajn A. S. Bendtsen er udnævnt til Havariinspektør og Orlogskaptajn F. W. Bistrup er overgaaet til det taktiske Hovedkvarter.

Oberst Ove Petersen, der var Chef for Flyvevaabnets Sergent- og Korporalskole og Mathskolen, er blevet Chef for Flyvestation Værloese efter Oberstløjtnant Michael Hansen, som er Chef for Flyvestabens Operationsafdeling. Oberst H. J. Pagh har forladt Chefposten ved Flyvestation Aalborg og er Chef for Flyverstabens Personelfdeling. Oberstløjtnant N. V. Petersen er overflyttet til Flyveskolen, Oberstløjtnant Giørtz-Behrens er tiltraadt Flyverstaben. Oberstløjtnant J. B. Danielsen er flyttet til Flyvestation Aalborg og Oberstløjtnant Lonsdale er blevet Chef for SOC-Vest, mens Signalinspektør Oberstløjtnant H. Christensen er blevet knyttet til Flyverstaben.

dem, hvad det vil sige at være Jagerpilot.

Det var noget i Retning af et Experiment at lade saa mange unge komme ind paa Flyvestationens Omde uden Passérseddel eller nogen Form for Legitimation, men jeg blev først positivt overrasket over, hvor tit det forløb, siger Arrangements Leder, Flyveskolens Chef, Oberst A. Poulsen. Af rene og skære Sikkerhedsgrunde havde vi ikke prøvet det saadant før, men det skal nok ve gentaget. Der er en vældig Interesse for Flyvning blandt de unge, de opførte sig saa pænt herude, vi vil blive glade for at se dem snart.

Praktisk taget alle Professioner var repræsenteret blandt de unge, som havde indfundet sig til Flyvestævnet. Der var Maskinarbejdere, Skoleelever, Haandværkere, unge Mænd fra Reanstalterne m. fl. Mange havdeældre og Søskende med. Alderen gik helt fra 14 Aar og op til 25. At der var fartinteresserede unge, der var kommet, var de Hundreder af Botere og Knallerter et godt Bevis paa.

Jetdyk over Flyvepladsen

En militær Flyveplads er normalt et Sted, hvor man lader en stor



Poul Testman — Flyvning har altid været min Hobby.



Erik Lund — klar til at skrive Kontrakt med Flyvevaabnet.



Svend Danielsen — interesseret i Anvendelsen af Brændstof.

ne var inddraget — og der var Hundepatruljer til Stede, som skulde spørge for, at ingen lavede Afstikkere til dem uvedkommende Steder.

Jeg maa nu til de unges Ros sige, at jeg fik det gunstigst mulige Indtryk af dansk Ungdom, siger Oberst Poulsen. Den kan vi godt være stolt af. Det var kvikke, velopdragne, unge Mænd; friske Fyre, som ikke holdt sig tilbage, men som spurgte løs om det, der interesserede dem. De skulde nok vide at skaffe sig Besked.

Materiellet, de unge fik at se, og fik Lov at komme op at sidde i, var Flyvevaabnets Træningsmaskiner: Chipmunk-Træningsmaskinen, som bruges under Grunduddannelsen paa Avnø, og Harvard-Maskinen og Jetjageren T-33 »Silver Star«, der indgaar i den videre Uddannelse i Canada, inden Piloterne stationeres ved Kampeskadrillerne i Jylland. Adskillige Officerer fra Flyvevaabnet stod ved Maskinerne for at besvare Spørgsmaal angaaende Materiel og Uddannelse, og de unge havde ligeledes Lejlighed til at trække jævnaldrende Flyvelever uden for Officerernes Hørevidde for at gaa dem nærmere paa Klingen.

Efter Tur kom alle Maskinerne i Luften. Chipmunk'en blev fløjet af Flyverløjtnant F. Døstrup, Avnø, Harvard'en af Løjtnant P. Borgnæs, mens T-33 Jetjageren havde Guldvinge-Vinderen, Løjtnant M. Hansen, ved Styregrejterne. Han lavede en Opvisning, der fik de unge til at gispe efter Vejret — første Gang med Dykbremserne ude, næste Gang med Bremserne trukket ind, og sidste Gang med fuldt Tryk paa, d. v. s. med et Dyk paa 8—900 km/t fra maa-ske 1.200 Meters Højde.

Ikke Brug for Supermænd

Var der da ingen Frygt at spore hos de unge? Mange havde jo hørt om Nedstyrtningerne, og det maatte vel afskrække! Tilsyneladende ikke. Men det skyldtes sikkert ogsaa den nøgterne Maade, Arrangementet var tilrettelagt paa. Man kunde mærke, at det var unge, der var interesseret i at faa noget at vide om en Fremtidsstilling. Stævnet var realistisk, en Vejledning i Mulighederne inden for en bestemt Profession.

Der var ikke noget med falsk Romantik hos nogle, og det er ogsaa noget, vi tager Afstand fra, siger Flyveskolens Leder. Romantikken blaa Blomst kan let komme til at hænge med Kronbladene. Det er ikke Tarzan'er og Supermænd, vi søger, men den unge, paalidelige Mand.

Resultatet af Flyvestævnet og den overvældende Tilstrømning bliver, i Følge Obersten, at sandsynligvis 200 unge melder sig til Flyveskolen for at søge Optagelse i Flyvevaabnet. De har faaet Brochurer med alle Oplysninger om, hvordan de skal bære sig ad. De, der findes egnede, skal saa den 7. Maj til en ugelang Prøve, der i øvrigt finder Sted fire Gange om Aaret, paa Flyvemedicinsk Institut og Københavns Universitet. Derefter gaar Turen til Avnø, med Rekruttjeneste for dem, der ikke har været Soldat, og senere foregaar Uddannelsen i Canada, hvor man lærer at flyve Jet. Den samlede Flyveskole varer to Aar, hvorefter man forpligter sig til fire Aars Tjeneste ved Eskadrillerne. Kontrakten, der skrives med Flyvevaabnet, bliver saaledes paa i alt seks Aar, og i den Tid skulde en ung Mand med en fornuftig Levevis — stadig i Følge Obersten — kunde spare henved 35—40.000 Kr. op. Saa kan han blive Trafikflyver, aabne en Forretning etc., eller eventuelt forny sin Kontrakt med Flyvevaabnet. Hvis han fortsætter yderligere fem Aar som Jagerpilot, vil han kunne spare i alt 75.000 Kroner op! Men Kontrakten kan ogsaa fornyes for en kortere Periode.

Det er som bekendt ingen billig Historie at gøre en ung Mand til Jetpilot. Uddannelsen koster ca. 250.000 Kroner, og efter endt Skoletid betror Staten ham et Instrument at flyve til en Værdi af 5 Millioner Kr. Det er et stort Ansvar, ikke blot for de unge, men ogsaa for dem, der skal antage dem.

Erik vil været Jetpilot

Hvad siger nu de unge til det store Apparat, der var iscenesat til deres Ære? De fire 3. G'ere fra Christianshavns Gymnasium tygger paa Spørgsmaalet. Ib, Poul og Svend, som alle er Matematikere, har taget deres Standpunkt. Ib er paa Forhaand afskaaret fra at blive Pilot, da han har en Ojenfejl. Men Poul er nok saa interesseret: — Flyvning, som man vist kan kalde Teknikkens Fremskridt i højeste Potens, har altid været en Hobby for mig og er det største, jeg ved, siger han. Men min Familie er ikke glad for det paa Grund af Nedstyrtningerne og ser ikke gerne, jeg gaar den Vej. Det bliver nok Polyteknisk Lærestalt, jeg søger ind ved.

saadan indsigt som den sidste af de fire Kammerater: Erik Lund. Han fortæller, at han altid har interesseret sig for Flyvning og har tegnet Flyvemaskiner, siden han var lille.

— tror De, De er fysisk egnede? — Det mener jeg selv, men man kan jo aldrig vide. Normalt gaar man jo ikke rundt i 3.000 Meters Højde!
o-man

Ændringer i Ledelsen af Flyvevaabnet

17-4-55

Nyordningen af Flyvevaabnet har givet mange Personelforskydninger

I en Kundgørelse fra Forsvarsministeriet i Gaar gives Meddelelse om mange Ændringer i Flyvevaabnets Ledelse som Følge af den Nyordning, der nu gennemføres.

Oberst Erik Rasmussen, der var Flyveinspektør, er fratruddet denne Stilling og er ansat, til Raadighed for Flyverkommandoen.

Oberst E. J. Overbye, der var Chef for Flyvestation København er udnævnt til Chef for Flyvestation Aalborg, Souchefen ved Flyverstaben Oberst E. C. T. Jensen har fratruddet denne Stilling og er til Raadighed for Staben. Oberstløjtnant T. H. K. Wichmann er fra Flyverstaben flyttet til Flyvevaabnets taktiske Hovedkvarter i Karup, og hertil er Oberstløjtnant B. O. Sandquist fra Flyverstaben ogsaa forflyttet.

Kaptajn K. Jørgensen og Kaptajn C. S. Børgensen og Kaptajn Niels Holst-Sørensen er afgaaet fra Flyverbasiskommandoen til det taktiske Ho-

vedkvarter, og Kaptajnerne A. H. Jørgensen, J. G. Bergh har ligeledes forladt Flyvebasiskommandoen. Kaptajn A. S. Bendtsen er udnævnt til Havariinspektør og Orlogskaptajn F. W. Bistrup er overgaaet til det taktiske Hovedkvarter.

Oberst Ove Petersen, der var Chef for Flyvevaabnets Sergent- og Korporalskole og Mathskolen, er blevet Chef for Flyvestation Værløse efter Oberstløjtnant Michael Hansen, som er Chef for Flyvestabens Operationsafdeling. Oberst H. J. Pagh har forladt Chefposten ved Flyvestation Aalborg og er Chef for Flyverstabens Personelfdeling. Oberstløjtnant N. V. Petersen er overflyttet til Flyverskolen. Oberstløjtnant Giørtz-Behrens er tiltraadt Flyverstaben. Oberstløjtnant J. B. Danielsen er flyttet til Flyvestation Aalborg og Oberstløjtnant Lonsdale er blevet Chef for SOC-Vest, mens Signalinspektør Oberstløjtnant H. Christensen er blevet knyttet til Flyverstaben.

Jetjager knust

VEJLE: Kun en halv Time efter, at en halv Snes Maskiner fra Eskadrille 725 fra Karup i Gaar havde begyndt Beflyvningen af den færdigbyggede Flyvestation Vandel ved Vejle, skete der en Ulykke. En Jetjager, der ved 10-Tiden var under Indflyvning Syd fra, tabte under Landingen den ene Vinge og styrtede ned, hvorved den blev ødelagt. Piloten, den 25-årige Flyverløjtnant Frede Madsen, blev kvæstet.

Ulykkesmaskinen laa som Nummer to i Rækken i Linieformation omfattende fire Jagere, der var ved at lande, og den fløj med ca. 300 Kilometers Fart. Den første Maskine landede normalt, men da Turen kom til den anden, saa det ud, som den for tidligt 'faldt igennem', antagelig fordi Piloten for hurtigt har villet tage Farten af den. Den rejste sig pludselig op paa venstre Vinge, der sikkert har strejft Jorden. Vingetanken eksploderede, saa meterhøje Flammer slog op i Vejret, men heldigvis syntes den at slukkes af sig selv. Maskinen væltede over i Luften, hvorefter den dels fløj, dels kurede med Bugen i Vejret, inden den omsider lagde sig til Hvile i Udkanten af den store Startbane et Par Hundrede Meter fra det Sted, hvor Ulykken var sket.

Da Mandskab fra den nærliggende Radiostation ilede til, sad Piloten endnu i Vraget af Maskinen. Han havde faaet Ansigtet revet op og blødt stærkt fra mange Flænger, men var ved Bevidsthed. Han blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Vejle Amts og Bys Sygehus.

Flyverløjtnant Frede Madsen, der er 25 Aar, er Søn af Overlærer J. Madsen, Slagelse. 19-4-55

Jet kolliderede

med en Stork 1955

HOLSTEBRO: Takket være en ung Karup-Pilots Koldblodighed er en Jetkatastrofe blevet afværget, men en af Flyvevaabnets F 84 Tordenjetjagere fra Flyvestation Karup blev temmelig svært beskadiget, og en Stork maatte lade Livet.

Da to Tordenjetjagere i en Formation paa otte skulde skifte Plads i Formationen, medens Maskinerne befandt sig over Holstebro-Egnen, fløj den ene af Jetjagerne mod en Stork med det Resultat, at Storken faldt død til Jorden, medens der opstod et zabende Hul i Jetjagerens ene Vinge.

Maskinen kom ud af Balance, men det lykkedes alligevel Piloten at 'hump' hjem til Flyvestationen og lande.

Fint gennemført Jetjager-Nødlanding

AALBORG: I Forbindelse med en Luftmelde-Øvelse blev det Søndag Morgen Kl. 4,15 nødvendigt for Flyverløjtnant A. W. Andreasen at nødlande paa lavt Vand i Limfjorden umiddelbart ud for Flyvestation Aalborg.

Vejret var under Øvelsen blevet daarligere, der var Sneykning, og under dette skete der en Tilisning af Andreasens Maskine, en Meteor Mark VIII, da han nærmede sig Flyvestationen for at lande. Isen tilstoppede Indgangen til hans Fartmaaler, og han kunde derfor ikke kontrollere Maskinens Hastighed, hvad der er ganske nødvendigt for en Landing. Han rapporterede dette, og der blev sendt en anden Maskine op for at hente ham ned. Paa den Maade, at den angav den rigtige Hastighed. De havde i den mørke Morgen Vanskelighed med at faa Kontakt med hinanden, og da Andreasen fik Forbindelse med en tredje Maskine, hægtede han sig paa denne for at lande sammen med den. Men under Indflyvningen slap Løjtnant Andreasens Brændstof op, og han havde ingen anden Mulighed end at lande bedst muligt, hvor han var.

Det var ude over Fjorden, men hans Manøvre blev udført fornuftigt og dygtigt og var desuden begunstiget af Held. Han holdt Maskinen svævende saa længe, at den saa at sige faldt ned i Vandet. Havde han ramt Vandet i større Hastighed med Landingsstellet nede, vilde Maskinen sikkert have slaaet en Kolbøtte. Vandet er kun ca. 20 cm dybt, hvor Maskinen staar. Han vadede i Land og gav straks telefonisk Meddelelse til Flyvestationen om, at han var landet.

Maskinen har ikke taget synderlig Skade. Problemet er blot, hvorledes den kan bjærges, den staar ca. 200 Meter fra Land, og man kan ikke køre en tung Kran ud til den paa den bløde Fjordbund. 25-4-55

Helikopter faldt ned fra en Meters Højde

Flyverløjtnant greb fra Jorden fat i Helikopteren, saa den krængede over — Blev delvis ødelagt

Kort før Middag i Gaar skete et usædvanligt Flyveuheld ved Sydpynten af Kongelundsfortet paa Amager. En af Flyvevaabnets Helikoptere faldt ned fra lidt over en Meters Højde og blev delvis ødelagt.

Helikopterens Besætning var Flyverløjtnanterne K. F. Andersson og J. Visselbjerg Petersen, der begge slap helt uskadt fra Havariet. Uheldet skete, da Helikopteren stod stille i Luften, kun lidt over en Meter oppe. Flyverløjtnant Gregersen, der stod paa Jorden, greb pludselig fat i Helikopterens ene Ende, hvorved Maskinen fik Overbalance og krængede over. Det var umuligt for Besætningen paa ny at faa Herredømmet over den store Helikopter, da de havde saa kort Afstand at rette den op paa. Den faldt ned og blev delvis ødelagt. De to Besætningsmedlemmer kunde uskadt kravle ud af Vraget, medens Løjtnant Gregersen, der blev slynget

til Jorden af den krængende Helikopter, fik lettere Kvæstelser. Det meddeltes i Aftes, at han havde paa draget sig en Hjernerytelse og en Skramme i Panden.

Fra Flyvevaabnet ønskede man i Aftes ikke at udtale sig nærmere om Uheldet og hvorfor Løjtnant Gregersen greb fat i Helikopteren, saa den kængrede. Havarikommissionen vil undersøge Sagen nærmere. mik.

30-4-55

Helicopter-Ulykkens Aarsag: Ungdommeligt Letsind

Helikopteren er temmelig ilde tilredt, men det synes nok at kunne betale sig at reparere den. Keith.

Ulykken var enestaaende i Flyvningens Historie — Muligt, at Helikopteren kan genopbygges

Haverikommissionen har endnu ikke fuldendt Undersøgelserne i Forbindelse med Helikopter-Ulykken i Fredags, men mener dog allerede nu at have Ulykkens Aarsag saa nogenlunde klarlagt.

Forklaringen kommer sandsynligvis til at lyde paa 'ungdommeligt Letsind'. Siden bliver det en militærretslig Instans, der skal afgøre, hvor haardt Letsindet skal straffes.

Ulykken skete paa Amager, da en af Flyvevaabnets Helikoptere styrtede ned fra en Meters Højde, fordi en Løjtnant paa Jorden umiddelbart efter Luftfartøjets Start greb fat i dets ene Ende. Piloten tabte derved Kontrollen, og Helikopteren krængede over, saaledes at de store Rotorblade slog mod Jorden, hvilket igen forarsagede Nedstyrtningen.

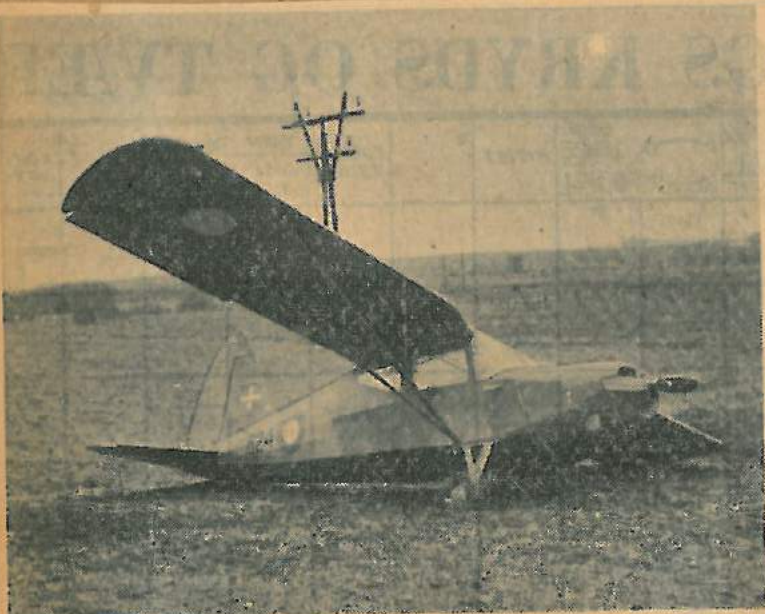
Den uheldige Løjtnant ligger paa Hospitalet. Han blev slynget til Jorden af den krængende Helikopter og fik lettere Kvæstelser. Han har ikke været i Stand til at afgive anden Forklaring paa sin Handling end den, at han handlede efter en pludselig Indskydelse. Han kan ikke give den pludselige Indskydelse nogen fornuftig Motivering.

BT 2-5-55

Heldige Nødlandinger

To af Flyvevaabnets smaa KZ 7-Maskiner paa Vej fra Skrydstrup til Værløse i tjenstlig Transport med fire Passagerer i hver Maskine, kom i Gaar Formiddags ud for Vanskeligheder under en Uvejrbygge, netop som man anfløj Flyvestation Værløse. I den tætte Regnbygge mødte de to Maskiner saa kraftig Kulde, at Karburatorerne frøs, og Flyverne besluttede at nødlande paa en nysaaet Mark ved Sengeløse. Mens den ene slap ned uden Havari, fik den anden Maskine et mindre Brud paa Understellet. Ingen af de otte ombordværende kom noget til, og Maskinerne kan hurtigt gøres flyveklare igen.

8-5-55



Den ene af de to nødlandede Maskiner fik venstre Halchjul knækket af og lagde sig om paa Siden. Højspændingsledningerne i Baggrunden, som Flyverne maatte under, fortæller om Heldet ved Nødlandingerne.

Rekord-Jubilæum: Soldat i 50 Aar ^{6/5-55}

Tilfældet og Pligtfølelsen gjorde en Mand til
Generalløjtnant

Flyvevaabnets Chef fortæller menneskeligt om
Skæbnens Mærkværdigheder

Flyvevaabnets Chef, Generalløjtnant C. C. Førslev fejrer et Jubilæum, som ikke fremtidig bliver muligt inden for Danmarks Forsvar, undtagen for den, der naar saa langt som Værnechefens Post, og saa skal den paagældende endda være mere end heldig.

General Førslev har nemlig været Soldat i 50 Aar, tjent det danske Forsvar i et halvt Aarhundrede, og han er kun 64 Aar. Hvordan gaar en saadan Karriere til? Jo, simpelt hen ved, at man begynder som Soldat som 14-aarig. Det kunde man, dengang Chr. Førslev blev sat ind paa Hærens Elevskole d. 5. Maj 1905. Som 14-aarig fik han Gevær og Sabel og begyndte en af de mest bemærkelsesværdige Karrierer i det danske Forsvar.

General Førslev er født i Førslev Sogn den 27. Januar 1891. Faderen, Gaardejer Jacob Hansen gjorde ham først til Faaredreng, saadan som det nu var dengang. Men saa skulde man til at tænke paa hans Fremtid, og det blev altsaa den militære Løbebane, som i 1914 gjorde ham til Premierløjtnant i Artilleriet, derefter gik Vejen over et flyveteknisk Kursus ved Hærens tekniske Korps i 1918-19, Aaret efter tog Førslev Ingeniørdiplom fra Ecole supérieure d'Aeronautique et de Construction mécanique. Paa dette Tidspunkt havde Christian Førslev taget Certifikat som Militærflyver og vakte Opmærksomhed ved at gennemføre det første udvendige Loop, der var foretaget herhjemme. Fra 1923 kom han i Flyverkorpsets Ledelse, blev Kaptajn i 1925, Chef for Flyveskolen i 1926, Oberstløjtnant og Chef for Flyverkorps i 1931, Generalinspektør og Chef for Hærens Flyvertropper Aaret efter, og udnævntes saa til Oberst. Efter den anden Verdenskrig kom han til Washington som Militærattaché og militær Luftattaché ved den danske Ambassade i 5 Aar efter at være blevet udnævnt til Generalmajor. Han var Forbindelsesofficer for Danmark ved Atlantpactens Militærkomité's staaende Gruppe i Washington og blev saa i 1950 kaldt hjem for at overtage Posten som Chef for det nyskabte danske Flyvevaaben og blev samtidig udnævnt til Generalløjtnant. Paa Vejen langs denne Karriere har General Førslev naaet at tage en Studentereksamen og blive Translatør i Fransk.

Vilde saa gerne have været
Skolelærer

— Hvordan gik det til, at en 14 Aars Dreng blev Soldat, var han militærgal?

— Nej, han vilde have været no-

get helt andet. Jeg vilde saa gerne have været Skolelærer, men min Far havde ingen Penge. Vor mere velstaaende Nabo tilbød at laane os Midler til, at jeg kunde komme paa Seminariet, men Far mente, at det vilde betyde et Afhængighedsforhold. Saa Tanken maatte opgives. Jeg havde en Onkel, der havde været paa Hærens Elevskole, og han tilraadede min Far den Vej som den billigste Form for Uddannelse. Saadan førte Tilfældet mig til Frederiksberg Slot for 50 Aar siden som 14-aarig Knægt.

General Førslev fortalte dette i Gaar, mens vi vandrede rundt i Københavns Lufthavns Ankomsthall ventende paa Luftmarskal, Sir Basil Embry.

— Men Tilfældet har vel ellers ikke spillet nogen fremtrædende Rolle i Deres Skæbne, General Førslev, det tyder Karrieren da ikke paa?

— Jo, det har det faktisk. Jeg vilde nemlig gerne have været Læge. Det var altsaa paa et senere Tidspunkt, for Resten i 1922 under Diskussionen om den nye Forsvarsordning. Jeg talte paa Knapperne og overvejede meget grundigt, men saa var det, Pligtfølelsen vandt over Trangen til at søge en ny Karriere. Jeg sagde til mig selv, at det næppe vilde være rigtigt over for Staten, som havde givet mig en Ingeniøruddannelse at gaa sin Vej... og saa blev jeg og fortsatte min Gerning inden for Militærflyvningen.

— Men De kunde maaske lige saa godt være blevet Videnskabsmand som General?

— Jeg ved ikke, om jeg vilde have haft Evner og Anlæg for at blive netop Videnskabsmand, men mine Ønsker baade som Dreng og som 31-aarig fortæller vel nok lidt om, at jeg havde Lyst til andet end den Vej, jeg slog ind paa...

— En Karriere kan nu nok ikke bygges paa Pligtfølelse og Tilfældigheder — alene?

— Nej, men det gik jo saadan, at en stærk Interesse voksede op i mig og den er usvækket...

— Har De aldrig fortrudt, at De ikke sprang fra og dræbte Pligtfølelsen?

— Nej, jeg har haft mange Glæder, men ogsaa Problemstillinger gennem de mange Aar, — men jeg har aldrig fortrudt den Livsvej, jeg valgte at følge... pw

Flyvergeneral Christian Førslev fejrede sit 50 Aars Soldaterjubilæum sammen med 5 gamle Kammerater fra Hærens Elevskole paa Frederiksberg. De havde gjort Tjeneste under vor Konges Oldefar, og General Førslev havde været med i Æresvagten som 15-aarig med dragen Sabel, da Christian den Niendes Baare førtes gennem København.



Generalløjtnant C. C. Førslev, tegnet af Otto C.

5.600 Kr. for 14 Sekunders Flyvemaskin-Start ¹⁻⁵⁻⁵⁵

Effektfuld og vellykket amerikansk Flyve-Redningsdemonstration i Lufthavnen i Gaar

Det amerikanske Flyvevaabens Redningseskadrille fra Rhein-Main Lufthavnen ved Frankfurt havde stor Sukces paa sin daglange Demonstration af Udstyr, Materiel og Personal i Københavns Lufthavn i Gaar. Mange af det danske Flyvevaabens højeste Officerer overværede Dagens effektfulde Øvelser og Opvisninger og deltog i flere af de spændende Demonstrationer. Saaledes var Generalerne Tage Andersen og K. Ramberg Deltagere i en Raket-Start med en af de tunge Amfibieredningsmaskiner sammen med Oberstløjtnant Michael Hansen og Kaptajn Georg Wegener. Maskinen startede paa 150 Meter i en hvid Sky af hvislende Raketkraft, som svarede til 14 Hundrede Hestekræfter eller nøjagtig det samme som en ekstra Motor. Men det var en dyr Ekstrastykke, de fire Jato-Raketter brændte kun 14 Sekunder, og de koster til hver Start 5.600 Kr. Den tunge Gruman-Albatros-Maskine saa ud, som om den løftedes op fra Startbanen paa en Skysøjle. I før den forsvandt i en pelikanlignende Flugt. Senere landede Amfibiemaskinen paa Esrom Sø med Generalerne og startede fra Søen med Raket-Hjælp. Det er aldrig før set, hverken i Esrom eller i Kastrup. Det var nemlig første Gang, man her i Danmark overværede en Flyvemaskinstart med Raket Hjælp.

I Hangarene viste Amerikanerne deres Redningsudstyr, lige fra smaa Feltradioer til vældige Gummibaade med Sejlføring og til Lægemidler og Kemikalier, som forvandler Saltvand til Drikkevand, og saa videre. Og to af de store Sikorsky-Helikoptere gav en veritabel Luftballet med Dans over Kastrups Grønsvær. De cirklede om deres egen Rotor, fløj baglæns og sidelæns og svingede koket under kyndige Hænders meget sikre Manøvrer.

Men Dagens Clou var det dobbelte Faldskærmsudspring, som havde hentet mange Tusind til Kastrup. Det var desværre paa lang Afstand Tilskuerne fulgte Begivenhederne, men de fik dog en Fornemmelse af det usædvanlige Sceneri.

Der blev afskudt orangefarvede Røgbomber og luerøde Signallys over en supponeret Redningsflaade paa 2 Gange 1½ Meter midt paa Lufthavnsomraadet, og en Dakotamaskine cirklede over Kastrup, mens Jordstyrkerne gjorde klar. Fra den aabne Kabinedør sendtes to Prøvefaldskærme ud, de skulde vise Faldskærms-Medicinerne Vindstyrke og Retning. Kl. 15,20 sprang de fra 400 Meters Højde med en Brøkdel af et Sekund imellem. Man kunde høre dem tale sammen, mens de hængte i de rød-hvidstribede Skærme, der lignede Søanemoner paa det blaa Skyhav. 20 Meter over Jorden kunde vi, der stod inde paa Pladsen ved Nedspringsstedet, tale med Faldskærms-Medicinerne, de raabte smilende tilbage i Kor: Ja, ja, nu kommer vi — vi skal nok komme ned, det er i hvert Fald sikkert nok... Og de to veltrænede Faldskærmsoldater landede inuglet i Grønsværen, kun 9 Meter og 15 Meter fra den supponerede Redningsflaade med de »nødstedte«. 90 Sekunder efter var en af Helikopterne paa Stedet og hentede Faldskærms-Medicinerne op. Det var en fin Præstation af de to Faldskærmsjægere, Sergenterne van Tassel og Millard, som i Gaar sprang deres henholdsvis 122. og 116. Spring.

Dagen igennem var mange af Flyvevaabnets Officerer paa Øvelses Ture med de amerikanske Maskiner. Deriblandt Chefen for Flyvevaabnets Lægekorps, Stabslæge Helge Smith, Oberst Victor Petersen, Over-

læge Lunn og Flyveskolens Chef, Oberst Poulsen.

Blandt de mange Amerikanere, der overværede Demonstrationerne, var Chefen for Ambassadens Informations-tjeneste, Mr. Earl Dennis, Luftattachéen, Colonel Wm. Bolt og L-Colonel Wm. Bailey fra den amerikanske raadgivende Militærmission, som havde tilrettelagt den glimrende Demonstration af den moderne Flyveredningstjeneste. pw.

Militærmaskine nødlandet paa en Eng ^{17/5-55}

AALBORG: En af Flyvevaabnets Træningsmaskiner, en tosædet Harward, er i Gaar Eftermiddags nødlandet paa en Eng ved Tylstrup i Vendsyssel et Par Mil Nord for Aalborg. Maskinen, der er stationeret paa Flyvestation Aalborg, var startet paa en Prøvetur efter et Eftersyn, og da den befandt sig over Tylstrup, mærkede Piloten, Flyverløjtnant K. A. Petersen, der er hjemmehørende i København, at Motoren satte ud. Det lykkedes ham at faa den i Gang igen, men da den paa ny satte ud, havde han tabt saa megen Højde, at han over Radioen meddelte Flyvestationen, at han vilde forsøge en Nødlanding.

Det lykkedes ham at sætte Maskinen ned paa en Eng ved Tylstrup Nørhede. Hverken han selv eller hans Passager, Mekanikermath Lars Nielsen, kom noget til. Maskinen tog kun ringe Skade. Fra Flyvestationen vilde man i Aftes forsøge at slæbe Maskinen hjem ad Landevejen, idet man afmonterede dens Planer og lod den løbe paa Landingshjulene efter en Lastbil.

Heldig Nødlanding

Træningsmaskine fra Flyvevaabnet havareret ved Gram, ^{18/5-55}

TOFTLUND, TIRSDAG, RB. En af Flyvestation Skrydstrups ældre Øvelsesmaskiner, en Enmotors Harward, fik Motorvanskeligheder i Formiddags, da Maskinen var paa Tilbageturen fra en Flyvning til Karup. Piloten, Flyverløjtnant Bay, maatte derfor ved 11.30-Tiden foretage Nødlanding, der foregik i Kastrup Kær ved Gram. Hverken han eller en Tekniker, der var Passager, kom noget til. Derimod skete en Del materiel Skade, bl. a. paa Propel og Motor.

HERNING: Som en Paaskønnelse for den Velvilje og Gæstfrihed, som Mandskabet paa Flyvestation Karup gennem Aarene har mødt i Herning, har Flyvestationen foræret Byen en udrangeret Oxford-Maskine, der er blevet anbragt paa en af de kommunale Legepladser. ¹⁹⁻⁵⁻⁵⁵

Fornem Anerkendelse til to danske Flyvere ^{25/5-55}

Oberst C. C. Larsen og Luftkaptajn Aage Hedall Hansen faar Tissandier-Diplomet

Efter Indstilling fra Kongelig Dansk Aeroklub har Fédération Aéronautique Internationale vedtaget at tildele Paul Tissandier-Diplomet til Oberst C. C. Larsen og Luftkaptajn Aage Hedall Hansen. Diplomet vil blive overrakt under FAI-Kongressen i Paris i

Dagene 17.-24. Juni. Ministeren for offentlige Arbejder, General Corniglion-Molinie, vil foretage Overrækkelsen ved Kongressens officielle Aabning Torsdag den 23. Juni Kl. 10.

Under F. A. I.'s Aarskongres i Madrid i Maj 1952 blev Tissandier-Diplomet indstiftet til Minde om Vdensluftfartsorganisationens Generalsekretær. Efter Indstilling fra de respektive Landes Aeroklubber kan Diplomet tildeles Personer, som gennem deres Virke, deres Arbejde, Initiativ og Opofrelse eller paa anden Maade har tjent Flyvningens Sag. — Motiveringen for Kongelig Dansk Aeroklubs Indstilling var, at Oberst C. C. Larsen i 35 Aar har været aktiv Flyver og i den Periode ydet den civile Flyvning og herunder Luftsporten værdifulde Tjenester. Luftkaptajn Hedall Hansen har i de sidste 10 Aar udført fortjenstfuld Pionerarbejde for den civile Lufttrafik Fremme baade paa de arktiske Omraader og i Atlantrafikken.

I Fjor fik Prins Axel det fornemme Diplom for sin Indsats for dansk Flyvning. ^{pw.}



Hedall Hansen.



Oberst C.C. Larsen

Mystisk Skruetrækker i den nedstyrkede Jetjager ^{18/5-55}

Havarikommissionen har gjort et Fund, som fremkalder nye Teorier om Ulykkesaarsagen

Fra vor Korrespondent.

HOLSTEBRO, TIRSDAG. Flyvevaabnets Havarikommission har endnu ikke afsluttet Undersøgelserne i Forbindelse med Jetulykken ved Terndrup, hvor den 22-aarige Flyverløjtnant II af Reserven, Poul Erik Johansen, Flyvestation Karup, i Torsdags blev dræbt i et Styrkt med en F 84 Tordenjetjager.

Det meddeltes forleden, at Aarsagen til Ulykken mentes at være en Fejlvurdering fra Pilotens Side, men denne Meddelelse har været for kategorisk, og efter hvad Deres Korrespondent erfarer, beskæftiger Havarikommissionen sig bl. a. med den Mulighed, at Ulykkesaarsagen kan være Skødesløshed under Klargøring af Jetjageren.

Paa Ulykkesstedet har Havarikommissionen fundet en bøjet Skruetrækker, og Kommissionens Formand, Havarinspektør A. S. Bendtsen, bekræfter, at man ikke kan se bort fra Muligheden af, at Skruetrækkeren kan have givet Anledning til Nedstyrtningen ved at blokere Jetjagerens Styretøj, saaledes at Piloten har været ude af Stand til at rette Maskinen op, da han fløj ud af sit Loop i en spids Vinkel.

Man ved ikke, hvorledes Skruetrækkeren er kommet ind i Jetjens Cockpit. En Tekniker kan have glemt at fjerne den, og den kan være gledet ud af hans Lomme, uden at han har bemærket det, men under alle Omstændigheder maatte Skruetræk-

keren ikke være i Cockpit'et, hvor der — netop af Hensyn til Faremomentet — ikke maa findes løse Genstande, og paa Foranledning af Chefen for Flyvestation Karup, Oberst S. E. B. Grønbech, har Auditor Jørgen Munk indledet en Undersøgelse for at finde frem til Skruetrækkerens

Ejermænd eller til den Tekniker, der har glemt eller tabt den.

Foreløbig har Undersøgelsen ikke givet noget Resultat, og Auditor Munk lægger ikke Skjul paa, at det bliver yderst vanskeligt at konstatere, hvorledes Skruetrækkeren er havnet i Jetjageren.

— Som et Led i Undersøgelserne har vi foretaget en Ransagning i

Haab om, at vi paa den Maade kunde finde en Tekniker, som manglede sin Skruetrækker, men det har vist sig at være Tilfældet for flere Teknikeres Vedkommende, siger Auditøren. Det gælder bl. a. for tre af de fire Teknikere, som deltog i Klargøringen af Luftfartøjet inden Starten i Torsdags. Men Undersøgelserne fortsættes, tilføjer Auditøren.

Flyvemaskine ramt af Skud ¹⁷⁻⁵⁵

AARHUS: En af Sylvest Jensens Flyvemaskiner, der er stationeret

paa Kirstinesminde Flyveplads ved Aarhus, er blevet ramt af et Skud, da den befandt sig i Luften ikke langt fra Flyvepladsen. Projektilet gennemboede det ene Plan og beskadigede en Del af Konstruktionen. Formentlig er det et Vaadeskud fra Militæret, der netop holdt Øvelsesskydning paa Pladsen, som blev overfløjet.

I Flyvemaskinen befandt sig foruden Luftkaptajn Simonsen Proprietær Pescke-Køedt, Løgten, der fik Flyveundervisning. Politiet i Hasle Herred undersøger Sagen.

Rekord-Antal unge vil være Jet-Piloter

Nedgangen efter Ulykkerne er standset ^{2/6-55}

Nedgangen i Tilmeldelser til Jetpilot-Uddannelsen, der var meget mærkbar efter de mange Ulykker, der en Overgang skete, er nu Slut, og tværtimod resulterede Flyvevaabnets sidste Henvendelse til Ungdommen i, at et Rekordantal unge, i alt 102, meldte sig. Heraf er de 70 valgt ud til videre Prøver.

I »Aktuelt Kvarter« fortalte Professor Tranekjær Rasmussen i Aftes, at de Prøver, de kommende Jet-Piloter skal gennemgaa, kan deles i to Hovedgrupper: 1. Haandelagsprøver, hvorunder Intelligensprøver, samt 2. Karakterologiske Prøver, hvorunder man bl. a. finder ud af, hvorledes hele den paagældendes Personlighed er bygget op.

— Hvilken Virkning har Ulykkerne paa de unge? blev Professoren spurgt.

— Tilmeldelserne daler betydeligt efter Perioder med særlig mange Ulykker, men gaar der blot et Par Maaneder, er det glemt, og Antallet af Tilmeldelser stiger paa ny.

— Fortæller man de unge om den store Risiko ved at flyve Jet?

— Det er et Led i Prøverne.

— Og bliver mange skræmt?

— Ja, adskillige, og i de fleste Tilfælde fraraader vi dem da at gaa videre.

— Hvad siger Forældrene til, at Sønnen vil være Jetpiloter?

— Vi har ikke direkte Kontakt med Hjemmene, men det fremgaar ofte af de Spørgsmaal, vi stiller, at Hjemmet

og især Mødrene ikke er særlig begejstrede. Men de fleste har en vis Respekt for de unges professionelle Vej, idet man siger, at »det maa du selv afgøre«.

— Hvilken Type er bedst egnet til at blive Jetpilot? Den frygtløse?

— Det er for simpelt at sige, og jeg tror i øvrigt, at Angst og Frygt ogsaa

er nødvendig. Beslutsomhed, Handlekraft, Evnen til at tage en Beslutning hurtigt, kombineret med en pedantisk Sans for Enkeltheder, er værdifulde Egenskaber hos den unge Jetpilot. ^{lou.}

Landingsuheld i Aalborg ^{19/6-55}

Jet-Jager beskadiget, mens Piloten slap uden en Skramme

AALBORG, LØRDAG (RB)

Paa Flyvestation Aalborg er der i Formiddag sket et Uheld under Landing med en Meteor-Jet. Flyverløjtnant 2 af Reserven, Dick Holm, skulde lande efter en Tur, men da han var nær ved Cementbanen, mistede Maskinen Flyvefart, sank igennem og ramte Landingsbanen med det ene Plan. Saavel Planet som Understellet beskadigedes, men det lykkedes Flyveren at rette sin Maskine op og komme i Luften igen. Han foretog en ny Indflyvning og gennemførte en Maavelanding uden yderligere Uheld. Flyveren er fuldstændig uskadt, men Maskinen er ret stærkt beskadiget.



Elaine Corder og en af hendes »Drenge«, Flyverløjtnant Erik Jessen, i Kastrup i Gaar.

»Plejemor« til 37 danske Jet-Piloter

Sygeplejersken Elaine Corder fra Mississippi blev modtaget med Hjertevarme af sine 18 danske »Drenge« 18/6.55.

37 danske Jet-Piloters amerikanske »Plejemor«, Sygeplejersken Elaine Corder fra Greenville i Mississippi, kom i Gaar til Københavns Lufthavn med SAS-Maskinen fra New York. Mange af hendes »Drenge« var mødt op i Lufthavnen og gav hende en hjertevarm Velkomst. Den tidligere danske Forbindelsesofficer paa Greenville Luftbasen, Kaptajn Bergh, var sammen med de unge Flyve-Løjtnanter Vært ved en Sammenkomst i Lufthavnens Restaurant, Elaine Corder fik Kys og Knus, som af Sønnen, der genser en Mor. Den lille, spinkle amerikanske Dame havde blanke Øjne og røde Kinder, hun var dybt bevæget.

— Hvorledes gaar det nu til, at en amerikansk Sygeplejerske bliver »Plejemor« for de mange danske Jet-Kadetter?

— Jo, det kom sig over, at jeg saa nogle fremmede unge Mænd i Flyveuniform trisse rastløse omkring i Greenville. Jeg inviterede dem hjem, og vi havde det saa hyggeligt sammen. Vi lavede Mad, jeg lærte at lave Pandekager... og er det ikke Rødgød, det hedder? Og jeg lærte dem amerikansk Køkken... men nu glæder jeg mig til at se, om ikke deres Mødre er bedre i Kogekunsten, end de var.

— Har De bevaret Kontakten?
— Jeg har faaet Masser af Breve. men efterhaanden som de vendte hjem, blev Skrivelserne mindre, der er jo ikke saa lidt i det gamle Ord: Ude af Øje, ude af Sind... men saadan er det nu engang... jeg er ikke deres »Mama« længere. Men de kom i mit Hjem, som om de kunde være mine egne Drenge, og vi havde en dejlig Tid sammen. Jeg glæder mig til at være sammen med dem i deres eget Hjemland... vi har forberedt denne

Tur i tre Aar. Vi har talt om, at jeg skulde komme til Danmark, lige siden vi mødtes første Gang.

Elaine Corder skal rundt i Landet, i København bor hun hos Enken efter en af sine »Drenge«, han mistede Livet efter Hjemkomsten til Danmark. Fra Danmark fortsætter hun til Holland, Belgien og Frankrig sammen med sin Veninde Miss Taylor. Da de danske Jet-Piloter forsvandt fra Greenville, fortsatte den lille amerikanske Sygeplejerske sin opofrende Gerning blandt hollandske og belgiske Jet-Kadetter. pw.

Klage over Jet 14/7.55

KOLDING: Flyvestation Skrydstrup har modtaget et større Antal Klager over en Jet-Jagers Hasard-Flyvning over Løverodde-Stranden ved Kolding Fjord og Lillebælt paa et Tidspunkt, da der befandt sig i Tusindvis af Mennesker paa Stranden. Episoden fandt Sted Tirsdag Eftermiddag ved 18-Tiden. I rasende Fart dykkede en Jet-Maskine ned over Badebroen som den passerede i 15-20 Meters Højde. Derefter gik den lodret til Vejrs og vendte tilbage for at gentage Spøgen en halv Snese Minutter efter. Folk var rædselsslagne og mange Børn gav sig til at græde. Vestre Flyvebasiskommando i Karup har iværksat en Undersøgelse for at finde frem til den Pilot, der ved at flyve som beskrevet over den tætakkede Strandbred har overtraadt Reglementet.

ESBJERG: Luftvaabnet har oplyst, at man intet kender til, at Jetmaskiner skulde have beskudt Sønderho paa Fanø. Ingen Piloter har givet Indberetning om, at vildfarende Projektiler har kunnet ramme ved Sønderho. Politiet er imidlertid ikke i Tvivl om, at de Anmeldelser, man har faaet, er rigtige, idet man er i Besiddelse af et Projektil fra et Jet-Maskingevær. Det blev fundet i et Soveværelse, efter at det havde slaat et stort Hul i Taget og i Loftet, netop som en Jetmaskine susede hen over Øen.

Jet-Pilot dræbt ved Styrt paa Rømø

Fløj i Jorden under Skydeøvelser 2/7-55

En af Flyvevaabnets unge Jet-Piloter mistede i Gaar Livet paa Rømø. Det skete under Skydning mod Jordmaal ved Juvre paa Nordspidsen af Øen.

Den 22-aarige Flyverløjtnant af Reserven, Hans Pauli Petersen, Søn af Købmand Petersen, Slotsherrensvej 254 i Vanløse, deltog i Skydeøvelser sammen med sine Kammerater fra Flyvestation Skrydstrup. Efter alt at dømmes er Piloten under Dykning for Skarpskydningen fløjet for lavt, har ramt Jordoverfladen og er blevet slaat ud af Kurs.

Flammerne stod ud af Jet-Jagerens Sider, mens den et Øjeblik fortsatte Farten, inden den styrtede ned mellem Klitterne og Stranden. Flyveren havde ingen Chance for at redde sig med Katapultsædet, og der var øjensynlig ingen Muligheder for at rette

Maskinen op. Vragresterne af den nedstyrtede Jager, der eksploderede ved Sammenstødet med Jorden, spredtes over et meget stort Omraade. Et Øjenvidne til Ulykken, Fru

Krogh fra København, som er paa Ferie paa Rømø, fortalte, at Maskinen kom strygende hen over Sandet i ringe Højde. Pludselig ramte den et af Jordmaalene og blev slaat ud af Kurs. Den styrtede ned paa de Strandomraader, der tilhører Landmand Hans P. Schmidt, Juvre. Nedstyrtningen skete næsten fire Kilometer fra nærmeste Ejendom. Fru Krogh stod paa et Havdige et Par Kilometer fra Ulykkesstedet og fulgte Jet-Piloternes Skydeøvelser. Der finder hver Dag i denne Tid Skarpskydninger Sted fra Jetjagere over Rømø. Øvelsesomraadet er skarpt afspærret, saa længe Skydningerne foregaar, og der er hejst Advarselsballoner over Terrænet. Det var de Soldater, der passer Skydeskiverne paa Jorden, som først naaede frem til Ulykkesmaskinen. Flyvestation Skrydstrup blev alarmeret og en Havarikommission afsendt til Stedet.

Falcks Redningskorps i Skærbæk blev tilkaldt med Ambulance til Nedstyrtningssomraadet. Ulykkesaarsagen mener man ligger i selve Lavflyvningen.

Flyverløjtnant Hans Pauli Petersen, som var ugift, kom hjem fra Amerika i September i Fjor efter at have sluttet sin Uddannelse paa amerikanske Baser. Siden har han gjort Tjeneste paa Flyvestation Skrydstrup. Han var meget afholdt og betragtedes som en sikker og meget paalidelig Pilot.



Den forulykkede 22-aarige Flyverløjtnant Hans Pauli Petersen.

Vigtigt Projekttilvaaben til de danske Jetter?

Omlægning af det danske Luftvaaben ventes inden for en Periode af fem Aar 16/7 55

Inden for NATO's Nordregion, hvilket vil sige Danmark og Norge, regner man med, at visse Typer af fjernstyrede og selvstyrede Projektiler vil staa til Raadighed i Løbet af en 5-aarig Periode. Man gaar ud fra, at selvstyrede Projektiler fra Jetflyvere vil blive de første af Slagsen, man faar i Anvendelse herhjemme. Paa Flyverkommandoen i Vedbæk siger man, at man med den største Interesse har fulgt Meddelelserne om de nye Armeringer af Flyvevaabnet, selv om man i Øjeblikket ikke er i Stand til at give nærmere Oplysninger.

Det er imidlertid klart, at skal Jet-flyverne udstyres med fjernstyrede

Projektiler, stiller dette store Krav til Flyverne, og de Flyvere, som er i Tjeneste i Dag, vil komme til at gennemgaa Omskoling.

De nye Vaaben

Den kendte Militærskribent Hanson Baldwin har i New York Times erklæret, at der findes fire Hovedtyper:

1) Der findes Anti-Flyvemaskine- Projektiler, som affyres mod Maalet fra Bakketoppe, 2) Projektiler, som affyres fra Flyvere mod Maal i Luften — altsaa fjendtlige Flyvere eller fjendtlige Projektiler (og det er dette Vaaben, som i særlig Grad synes at blive aktuelt her), 3) en Variant er Projektiler, som affyres fra Luften mod Jordmaal, og endelig er der 4) Projektiler, som affyres fra Jord mod Jordmaal.

Hvor det gælder selvstyrede Projektiler, der fra Jagerer selv forfølger deres Maal, er Eksperimenterne kommet saa langt, at Projektilerne til Dels er taget i Brug. Rækkevidden af dem er 8 Kilometer.

Danmarks og Norges Luftværn vil blive delagtiggjort i disse nye Typer meget hurtigt, og om fem Aar skulde Luftforsvaret derefter være inde i en ny Æra.

Internationalt Diplom til dansk Flyverofficer

Overrakt ved Reception i Kgl. Dansk Aeroklub

Ved en Højtidelighed i Gaar i Kgl. Dansk Aeroklub, hvor bl. a. Oberst Bjarkov, Oberstløjtnanterne Mich. Hansen og Lybye, den amerikanske Flyveattaché Colonel Bolt, Kaptajn Foltmann og de unge canadiske, hollandske og amerikanske Flyverkadetter fra »Civil-Air-Patrol«, der i Øjeblikket besøger Danmark, fik Oberst C. C. Larsen fra Flyvevaabnet overrakt et internationalt Diplom.

Oberst C. C. Larsen, der er en af Pionererne inden for Civil- og Sportsflyvningen herhjemme og inden for Flyvevaabnet har ydet en stor Indsats, fik af Formanden for Kgl. Dansk Aeroklub Dir. H. Ibsen overrakt Tissandier-Diplomet, der er tildelt ham af »Fédération Aéronautique Internationale« for hans Indsats for Flyvningen i Danmark. I Forvejen er Prins Axel den eneste Dansker, der har faaet overrakt dette Diplom. Det har Navn efter FAI's tidligere Generalsekretær, der fungerede i over 40 Aar.

Ved samme Lejlighed bragte Dir. Ibsen en Hilsen til de unge Flyverkadetter, der kom hertil i Fredags og Lørdags og igen forlader Danmark henholdsvis den 12. for Canadiernes, den 13. for Hollændernes og

den 17. August for Amerikanernes Vedkommende. Der er lagt et stort og omfattende Program for dem, saaledes at de kan faa det mest mulige ud af Besøget. De er alle, med Ledere 11 Personer, privat indkvarteret.

Fra Kgl. Dansk Aeroklubs Side sætter man meget ind paa fortsat at kunne gennemføre Udvekslingen mellem de udenlandske Flyverkadetter og unge danske Flyveinteresserede, men økonomisk er det en stor Byrde for Klubben, og havde man ikke faaet Hjælp fra Tipsmidlerne, havde dette Aars Arrangement saaledes ikke kunnet gennemføres. Ialt koster det mellem 6000 og 7000 Kr. Faar man ikke Hjælp igen til næste Aar, ser man sig saaledes nødsaget til at aflyse.

Kgl. Dansk Aeroklub samarbejder inden for Civilflyvningen med ikke færre end 50 Nationer, deriblandt ogsaa adskillige Jerntæppelande. Rusland er med, og den sidste Nation, der blev optaget, var Rumænien.

Det overraskende Chefskifte inden for Flyvevaabnet

Generalløjtnant Christian Førslev ansøger om Afsked 10 Maaneder før sin Funktionsperiodes Udløb og efterfølges af General Tage Andersen, der ansættes for tre Aar

Et overraskende, for nogle maaske endog overrumplende Chefskifte indenfor det danske Flyvevaabnet er gennemført paa et Tidspunkt, da Generalløjtnant Christian Førslev endnu havde 10 Maaneder tilbage af sin Funktionsperiode. Ved kongelig Resolution er Generalløjtnant Førslev efter Ansøgning paa Grund af Alder afskediget fra Udgangen af Januar 1956. Den nye Chef for Flyvevaabnet bliver Generalmajor Tage Andersen, som siden Februar har været Chef for Flyvestaben. Tage Andersen udnævnes til Generalløjtnant og bliver dermed automatisk Excellence, og han ansættes som øverste Chef for Danmarks Flyvevaabnet foreløbig i tre Aar til 1959.

Dette Chefskifte, som er gennemført, mens Forsvarsminister Rasmus Hansen stadig er sygemeldt, kommer bag paa de fleste. Ogsaa paa den nye Flyvechefs Hustru, der i Gaar i Lille Værlose fik Nyheden gennem sin Havemand. General Tage Andersen befinder sig paa Ferie med sine Børnebørn paa Vejrs Strand i Vestjylland

og vender hjem paa Mandag. Han har tidligere maattet afbryde sin Ferie paa Grund af den Sygdom, der ramte Generalløjtnant Christian Førslev i Sommer. I nogen Tid maatte Flyvevaabnets tidligere Chef lade sig indlægge paa Hospital, og han er stadig knap restitueret.

Dr. ventes, at Generalmajor Tage Andersen allerede fra 1. November overtager Ledelsen af Flyvevaabnet, og at General Førslev afslutter sin Militærkarriere med 3 Maaneders Orlov. I Maj i Aar fejrede Christian Førslev sit 50 Aars Soldaterjubilæum. Han er nu 64 Aar; som 14-aarig blev han antaget paa den gamle Elevskole paa Frederiksberg Slot og har siden haft en af de mest bemærkelsesværdige Karrierer inden for det danske Forsvar.

Christian Førslevs menneskelige Kvalifikationer skulde bestaa deres Prøve i den Esse, der formede det første danske Fællesflyvevaabnet. Problemerkens Gnister sprang vildt, men han klarede deres første Regnbygger. Senere blev Byggerne tættere, og Konfliktsituationer opstod, først med Oberst Kaj Birksted, der nu sidder i General Norstads Stab i Paris, senere med Forsvarsminister Rasmus Hansen, til hvem General Førslev stod i aabent Modsetningsforhold

ved den Undersøgelse af det store Antal Flyveulykker, som indtraf, da Flyvevaabnets eksplosive Udvikling begyndte samtidig med Indfrielsen af de danske Forpligtelser i Atlantpagt-forsvarets Opbygning. Det lille danske Flyvevaabnet, som efter Krigen kun bestod af knap 150 Mand, voksede til en Organisation paa omkring 7000, og for denne hastige Udvikling blev skrevet en meget høj Regning. Den Undersøgelse, der blev foretaget, fastslog, at der manglede Bredde i den Stamme af erfarne Flyverofficerer, der skulde gennemføre Programmet. Resultatet blev »Import« af britiske og amerikanske Ekspertter til Bistand for det danske Flyvevaabets Officerer under Organisationens videre Opbygning og Omlægning, og Luftmarskal Sir Hugh Saunders, tidligere Chef for NATO Luftstyrkerne i Europa, blev hentet til Danmark som Kommitteret, foreløbig for 9 Maaneder; senere blev denne Kontrakt forlænget, og den ventes at fortsætte endnu en Tid. Sir Hugh Saunders og Generalløjtnant Christian Førslev har ikke været enige i alle Spørgsmaal omkring Flyvevaabnets Reorganisation og Struktur.

General Førslevs meget store Viden og levende Indsigt er ubestridt, baade amerikanske og britiske Flyveeksperter betragter den afgaaende danske Flyverchef som en Kapacitet. Skulde han afslutte den hidtil længste Tjenestetid i det danske Forsvar med nogen Skuffelse, vil han i hvert Fald kunne notere den personlige Tilfredsstillelse, at det bliver en Mand fra Hærens gamle Flyvertropper, der efterfølger ham paa Posten som øverste Chef. Ellers er det Officerer fra det fordums Marinens Flyvevæsen, der sidder paa alle store Poster inden for det danske Flyvevaabnet i Dag. Generalmajor Kurt Ramberg som Chef for det taktiske Hovedkvarter i Karup, Oberst Muxoll i Skrydstrup, Oberst Overbye i Aalborg, Oberst Grønbech

i Karup, Oberst Ove Petersen i Værlose og Kaptajn Wegener paa Flyvestation København.

Generalløjtnant Tage Andersen, som er 56 Aar, var oprindelig Officer i Rytteriet. For 30 Aar siden kom han til Hærens Flyvertropper. Han er Militærflyver fra 1925, blev Kaptajn 4 Aar senere og i 1932 Chef for den daværende sjællandske Flyverafdeling. I 1934 blev han Oberstløjtnant, og i 1940 udnævntes han til Oberst. Under Besættelsen var han Regionsleder paa Sjælland. Efter Krigen blev han Chef for Hærens Flyvertropper.

Da Flyvevaabnet blev skabt, udnævntes Tage Andersen til Chef for Flyverstaben, en Tid var han Chef for Vestre Basiskommando i Karup og blev Generalmajor. I denne Periode var han paa Uddannelsestur til Amerika. Da Flyvevaabnet blev reorganiseret, knyttedes Generalmajor Tage Andersen til Flyverkommandoen i Vedbæk og har været fungerende

an Førslevs Fravær. Alligevel kommer hans Udnævnelse og med den Kontrakten for tre Aar som Chef for Flyvevaabnet som en Overraskelse for de mange, der havde ventet, at enten Forsvarsministerens sidste Raadgiver, Generalmajor Ramberg eller Oberst Birksted i Paris var udset til at indtage Chefposten i Vedbæk, naar Generalløjtnant Førslevs Funktionsperiode udløb til Oktober næste Aar.

Hvem bliver Stabschef?

Chefskiftet betyder, at der skal udpeges en ny Stabschef. Oberst E. C. T. Jensen, der har været Stabschef, er paa Kursus i Paris, og naar han vender hjem derfra, er han udset til Chef for Flyvestation Skrydstrup, mens Oberst Muxoll skal paa NATO-Kursus i Paris. Favoritter siges derefter at være Oberst Pagh i Flyverkommandoen og Oberst P. Zieler, der var

Danmarks Luftattaché i Washington. Der regnes ikke med, at Oberst Kaj Birksted foreløbig vender hjem fra sin Tjeneste ved NATO-Hovedkvarteret i Paris.

Flyvevaabnets nye Chef, General Tage Andersen, overtager Posten med mange gode Kort paa Haanden, menneskelige som saglige; han var 52, da han begyndte Soloflyvninger med Jet-Jagere, han hører til den Type, der dykker ned i Problemerne og tager klare Standpunkter — og bekendt sig til dem, ogsaa selv om han bagefter skulde tage Konsekvensen.

General Førslev om sin Afsked

Jeg havde mine Medarbejderes Tillid, saa jeg forlader ikke Flyvevaabnet som en skuffet Mand ...

»Berlingske Tidende« spurgte i Aftes Chefen for Flyvevaabnet, Generalløjtnant Christian Førslev om den egentlige Aarsag til den overraskende Tilbagetræden.

— Det har hele Tiden været min Hensigt at gaa, naar jeg blev 65 Aar, og jeg bliver 65 inden Udgangen af Januar 1956. General Gørtz gik ogsaa i sin Tid som 65-aarig, skønt han havde 2 Aar igen. Af Hensyn til min Pensionsordning har jeg ikke kunnet forlade Flyvevaabnet før 65 Aars Alderen, saadan ligger det.

— Ja, men De vil gaa allerede til November og søge Orlov for de sidste tre Maaneder?

— Nej, jeg vil prøve at faa Orlov allerede fra første September. Jeg vil mene, at jeg efter min lange Tjenestetid kan søge lidt Frihed nu.

— Er det Helbredet, som er den dybere Aarsag?

— Jeg har været paa Hospitalet i Sommer, men det har været noget akut, jeg har ingen Mindelser haft fra det Hjertetilfælde, jeg fik i Amerika.

— Hvem har truffet Afgørelserne om Chefskiftet?

— De er truffet med den fungerende Forsvarsminister.

— Forlader De Flyvevaabnet som en skuffet Mand eller som en, der kan se tilbage paa et tilfredsstillende Forløb af en lang Livsindsats?

— Det sidste. Jeg har altid nydt mine Medarbejderes fulde Tillid, det fik jeg overvældende Udtryk for under den Krise. Flyvevaabnet oplevede, denne Medarbejdertillid værdsætter jeg saa højt, at den alene er tilstrækkelig til, at jeg i Dag kan sige, at jeg tager Afsked med Flyvevaabnet uden Skuffelse og uden Bitterhed. Jeg er glad for, at General Tage Andersen er blevet min Efterfølger.

pu.

Militærmaskine fik Understellet ødelagt

Under Landing paa Flyvestation Værlose

En Slæbebaads-Flyvemaskine havarede i Gaar Kl. 10.24 under Landing paa Flyvestation Værlose efter en Rutineflyvning.

Hverken Maskinens Fører, Flyverløjtnant af 1. Grad, O. Christiansen, eller den medfølgende Mekaniker kom noget til. Derimod fik Maskinen, der var af Typen »Fairley Firefly«, Understellet ødelagt og Buler i Planerne.

Havarikommisionen er gaaet i Gang med at undersøge Aarsagen til Uheldet.



Generalløjtnant Christian Førslev, som om kort Tid forlader Flyvevaabnet efter over 50 Aars Soldatertjeneste.



Den kommende Chef for Flyvevaabnet, Generalløjtnant Tage Andersen, som foreløbig skal beklæde Chefposten til 1959.

Dansk Pilot sætter flot Længde-Verdensrekord

Fløj 2.850 km i en Maskine, der vejede under 500 kg
Var arbejdsløs Pilot i Danmark, nu Testflyver ved stor belgisk Fabrik

6-8-55

En ung dansk Flyver, Peter Andersen, har i Gaar sat Verdensrekord i Flyvning med en Flyvemaskine, der vejer under 500 kg. Peter Andersen fløj i alt 2.850 km i eet Stræk og slog dermed den gamle Længde-Verdensrekord med over 600 km. Den var paa 2.191 km og tilhørte en Amerikaner, der fløj en 1-sædet »Mooney».

Peter Andersen er om ikke velkendt saa i hvert Fald kendt her i Danmark. Han er omkring 30 Aar gammel og blev for nogle Aar siden efter endt Tjenestetid hjemsendt fra det danske Flyvevaaben. Mens han var i Flyvevaabnet, gennembrød han som den første Dansker Lydmuren med en »Hunter». Herhjemme var der imidlertid ikke rigtig nogen, der havde Brug for ham, og han søgte derefter Lykken i England og senere i Belgien.

I Belgien knyttedes han til den store »Fairey» Flyvemaskinefabrik, hvor han nu er Indflyver, Testpilot, som det mere populært kaldes. Verdensrekorden er da ogsaa sat med en Maskine fra »Fairey»-Fabrikken. Dens Navn er »Topsy Belfair». Til Sammenligning med dens Vægt kan anføres, at en Folkevogn vejer 750 kg.

For nylig skrev Peter Andersen hjem til Danmark og spurgte, hvem der vilde blive krediteret Rekorden, dersom han for en belgisk Fabrik og i en belgisk Maskine satte en saadan. Han fik til Svar, at det altid er Piloten, der krediteres Rekorden, og derfor har han i Dag skaffet Danmark en Verdensrekord.

Peter Andersen, der ogsaa i Danmark blev betegnet som en mere end almindelig dygtig Pilot, startede sin Rekordflyvning fra Chievres i Belgien og fløj derefter over Paris, Orleans, Bordeaux, Biarritz, Madrid,

Tanger, Rabat og Marakech, indtil han landede i Sidi-Ifni i Marokko. lou.

Lige til en Rigsretssag, sagde Finansudvalgsmedlem

18/8-55

Skarp Misbilligelse af den militære Bygningstjenestes Dispositioner ved Militærhospitalets Ombygning sendt til Forsvarsministeriet i Gaar

Den ubevilgede Overskridelse af Byggeudgifterne ikke 2,7, men mindst 3,4 Mill. Kr.

Folketingets Finansudvalg besluttede i sit Møde i Gaar at tilstille Forsvarsministeriet en Skrivelse, hvori man skarpt paa-taler dels de store Overskridelser af Bevillingen til Militærhospitalets Ombygning, dels at den militære Bygningstjeneste uden at give Meddelelse herom til de bevilgende Myndigheder har udsendt store Byggearbejder under Ombygningen, som var indbefattet i de 6,5 Mill. Kroner, der oprindeligt var bevilget til det samlede Arbejde.

Skrivelsen er en Følge af det Besøg, Finansudvalget Tirsdag Aften af-lagde paa Militærhospitalet i Anledning af Henvendelsen fra Forsvarsministeriet om en Efterbevilling paa 2,7 Millioner Kroner, som Ombygningen var blevet dyrere end forud beregnet og bevilget.

Under Besøget konstaterede Udvalgets Medlemmer nemlig, at forskellige Arbejder til et samlet Beløb af ca. 700.000 Kroner, som var med i det Projekt, til hvis Udførelse de 6,5 Millioner Kroner blev bevilget, ikke er blevet udført, men udsendt til senere, saaledes at den ube-

vilgede Overskridelse ikke er de ansøgte 2,7 Millioner Kroner, men i Virkeligheden 3,4 Millioner — et Beløb, som man efter Iagttagelserne ved Besøget nærer alvorlig Bekymring for vil blive endnu større, inden man er færdig med Ombygningen.

De trufne Dispositioner er faktisk af en saadan Karakter, sagde et Finansudvalgsmedlem under Besigtigelsen af Hospitalet — at de er lige til Rigsretssag. I tidligere Tid vilde en saadan Sag unndgaaeligt være kommet.

Pengene bevilget

Det, Finansudvalget bebrejder Forsvarsministeriet og den militære Bygningstjeneste, er ikke, at de 6,5 Millioner Kroner, som oprindeligt var bevilget til Arbejdet, ikke har kunnet slaa til. Projektet blev udført i 1950, og siden er som bekendt baade Materialepriser og Arbejds-lønninger steget meget betydeligt.

Derimod finder Finansudvalget, at det er baade urimeligt og usømmeligt (Ordene findes ikke i Skrivelsen til Forsvarsministeriet), at Administrationen ikke forlængst har henvendt sig til de bevilgende Myndigheder og gjort opmærksom paa, at Prisudviklingen vilde medføre større Udgifter end bevilget, saaledes at man i Tide kunde have taget sine Forholdsregler. Finansudvalget finder det ligeledes urimeligt og usømmeligt, at bevillingsgodkendte Arbejder er blevet udsendt uden Meddelelse til Bevillingsmyndighederne.

Saaledes som Byggeriet nu har udviklet sig, er der efter Udvalgets Opfattelse ikke andet at gøre end at fortsætte det og gøre det færdigt, og man bevilgede derfor ogsaa i Gaar Eftermiddag de ansøgte 2,7 Millioner Ekstrakroner ... men med den skarpe Paatale overfor Forsvarsministeriet som Ledsagebrev til Bevillingen.

ESBJERG: Politiet i Esbjerg modtog i Gaar Meddelelse om, at en Jæger fra sin Baad i Farvandet mellem Fanø og Manø havde iagttaget et drivende Lig af en Flyver, som han antog var dansk. Liget var iklædt Flyveruniform, men Jægeren forsøgte ikke at fiske det op, men alarmerede Myndighederne. 5-9-55

Politiet har indledet en Eftersøgning ved Hjælp af smaa Motorbaade i Farvandet. Ogsaa Flyvevaabnet fra Skrydstrup deltager i Eftersøgningen med Flyvemaskine. Liget menes at have ligget længe i Vandet, og man mener, det drejer sig om en Jetpilot fra en af de Jetmaskiner, der i Løbet af de sidste Aar er styrtet i Havet ved Nymindegab og ved Fanø.

Identificeret 6/8-55

ESBJERG: Identificeringen af den danske Flyver, der Søndag Eftermiddag blev fundet i Farvandet mellem Fanø og Manø, har endnu ikke kunnet foretages med fuldstændig Sikkerhed; men Politiet mener dog, at der ikke er Tvivl om, at det drejer sig om den 24-aarige Flyverløjtnant Ib Stein Pedersen, der den 6. December i Fjor styrtede ned med en Jetjager i Havet ud for Fanøs Sydspids.

Identificeret

ESBJERG: Liget af den omkomne Pilot Ib Stein Pedersen, der blev fundet i Vadehavet og bjærget i Land af Politiet i Ribe, er nu identificeret. Efter ference med Kaptajn Brodersen og Flyveplads, fik Politimester E. F. Ribe, Forbindelse med Auditeringsbureauet, der tog til Ribe for at bistå Identifikationen. Den omkomne genkendt uden Vanskelighed.

Flyverbegravelse 14-9-55

KALUNDBORG: Den unge Flyverløjtnant Ib Stein Pedersen, der den 6. December i Fjor forulykkede med sit Jet-Fartøj ved Fanø, og som i sidste Uge blev fundet i Vadehavet, er i Gaar begravet fra Raklev Kirke i Ribe. Der meget stor Deltagelse. I Begreb saas flere af Ib Stein Pedersens Kamerater fra Eskadrille 725, og i Graven bragte hans Eskadrille, Kaptajn Birkelund, Flyverløjtnant sidste Hilsen. Blandt de mange Rækker var ogsaa Baand signerede af Eskadrillen og Flyvestation Kalundborg, hvor den dræbte Flyver havde været tjenstgørende, siden han kom hjem fra Uddannelsen i USA. I Begreb talte Pastor Norup, og heraf var otte af den afdødes Kamerater Æresvagter.

Sir Hugh Saunders fortsætter — 19/8-55

Den britiske Luftmarskal forlænger Kontrakten som Kommitteret for det danske Flyvevaaben til Udgangen af April 1956

Den britiske Air Chief Marshal, Sir Hugh Saunders, som siden Juli i Fjor har fungeret som Kommitteret for det danske Flyvevaaben, har afsluttet ny Kontrakt med Forsvarsministeriet om Fortsættelse af sit Virke i Danmark, foreløbig indtil Udgangen af April 1956.

Oprindeligt lød Sir Hugh Saunders' Kontrakt med Forsvarsministeriet paa 9 Maaneders Funktion som Kommitteret, men i For-



Sir

Hugh Saunders have forladt Danmark. Forsvarsministeriet har imidlertid henstillet til Sir Hugh Saunders at fortsætte endnu en Tid, mens Flyvevaabnets nye Organisation finder sin endelige Form og virker i Praksis. Sir Hugh Saunders vil staa i nært Samarbejde med Flyvevaabnets nye Chef, Generalløjtnant Tage Andersen, som allerede nu er ved at overtage Ledelsen af Flyvevaabnet. Ge-

neralløjtnant Førslev har været paa Afskedsbesøg paa de forskellige Flyvestationer og tager inden længe ogsaa Afsked med sine Medarbejdere i Flyverkommandoen i Vedbæk. Formelt er den afgaaende Flyverchef til Raadighed for Forsvarsministeriet, men som General Førslev udtalte forleden til »Berlingske Tidende», vil han allerede med Maanedens Udgang søge Frihed for Tjenesten og derefter tage Orlov, indtil han med Udgangen af Januar næste Aar efter at være fyldt 65 Aar officielt forlader det danske Forsvar, som han har tjent i mere end et halvt Aarhundrede.

Luftmarskal, Sir Hugh Saunders havde oprindeligt kun ønsket at binde sig til det danske Flyvevaaben for den først aftalte korte Periode. Den Begrænsning, der nu er sat for hans Funktioner i Danmark, ventes at staa fast. Sir Hugh Saunders var oprindeligt Generalinspektør i RAF, han blev hentet til NATO som øverste Chef for de europæiske Luftstyrker og forlod denne Post i 1953 for at trække sig tilbage.

I Forbindelse med Ændringerne i Flyvevaabnets Organisation er der hentet et Antal britiske og amerikanske Specialister her til Landet for at

deltage i det daglige Arbejde i Staben og paa Stationerne. Enkelte af disse NATO-Specialister har Kontrakt for 3 Aars Funktionstid i det danske Flyvevaaben. Det gælder blandt andet den meget fremtrædende amerikanske Flyver Colonel Jack Bradley, som var en af de amerikanske Luftvaabens største Navne under den anden Verdenskrig. Oberst Bradley er knyttet til Flyverkommandoen i Vedbæk. pw.

To dræbt under Afskedsloop ved Aalborg Lufthavn ^{29/8.55.}

Den tidligere Jetpilot Per Friis Laursen og den tidligere SAS-Leder i Aarhus, Erik Thomsen, styrtede ned i Gaar Eftermiddags efter hasarderet Manøvre

I Gaar Eftermiddags Klokken 16,30 dræbtes den 23-aarige tidligere Jet-Pilot i Flyvevaabnet Per Friis Laursen, som nu var Transportflyver hos CATS i København, da han sammen med sin Passager, den 40-aarige tidligere Overassistent i SAS Erik Thomsen, styrtede ned efter Loop over Aalborg Lufthavn.

Den hasarderede Manøvre blev foretaget med en Proctor-Maskine, som ikke er velegnet til Kunstflyvning og slet ikke med to Mand om Bord. Maskinen kom efter sit Loop ind i Spinn og hvirvlede i Limfjorden Øst for Aalborg ud for Nørre Ottrup omkring 200 Meter fra Land.

Den styrtede ned paa 1½ Meter Vand. Mange Mennesker var Øjenvidner til den tragiske Ulykke, og der kom hurtigt Baade ud til Maskinen og bjærgede de to Mænd. Den ene af dem levede endnu men døde før Ankomsten til Hospitalet.

Havde faaet Lov at overnatte

Den forulykkede Maskine tilhører Luftfartsselskabet CATS (Copenhagen Air Transport Service), som ejes af SAS-Trafikflyveren Jørgen Mortensen, som i de senere Aar har skabt sig en god Flyvervirksomhed ikke mindst paa Basis af daglige Avistransporter. Maskinen kommer hver Dag til Aalborg Lufthavn, og om Lørdagene fik Per Friis Laursen, som har været ansat i CATS som Transportflyver siden første Marts, da han forlod Flyvevaabnet, Lov til at overnatte, fordi han har sin Familie og sin Kæreste der. Han var Søn af Hans Chr. Laursen, Kong Frederiksvej i Hasseriis. Hans Chef, Trafikflyveren Jørgen Mortensen, havde i Lørdags betydet ham, at han kunde blive i Aalborg til en Gang i Løbet af Søndagen, og Kl 16,30 gjorde han klar

til Aalborg for at paabegynde Undersøgelserne. Men man siger i Aalborg Lufthavn, at der næppe er megen Mystik omkring Ulykken. Loopet og det efterfølgende Spinn var Aarsagen, siger sagkyndige Vidner.

De omkomne

Trafikflyver Jørgen Mortensen har kun Lovord for sin omkomne Pilot Per Friis Laursen, som har mere end 1.000 Flyvetimer bag sig og aldrig har været ude for Uheld. Han har gennemført de rutinemæssige Transportflyvninger med Aviser regelmæssigt. Friis Laursen omgikkes i øvrigt med Planer om at søge til Kenya i Afrika som Pilot.

Erik Thomsen havde været Overassistent hos DDL i Stationsjeneste i København, senere i Aalborg derefter Stationsleder i Aarhus i Tid. Da han forlod SAS, rejste han i Periode med Cirkus Benneweis som Reklamemand. Han forblev i Jylland efter at have forladt Luftfarten.

Statens Luftfartsvæsenes Havarikommission begynder sine Undersøgelser til Morgen. De ventes afsluttet meget hurtigt.

Luftfartsselskabet CATS lider intet økonomisk Tab ved Ulykken. Maskinen var forsikret, og man raader ovet tilstrækkeligt Materiel til at fortsætte det normale daglige Flyveprogram. pw.

til Hjemflyvningen til København. I Lufthavnen fik han Erik Thomsen, som for nogle Aar siden forlod DDL og SAS, om Bord som Passager. Thomsen havde nu sit Hjem Parkvej 2 i Aarhus. Hans Hustru var paa Ferie i Norge.

Starten forløb normalt, men Øjenvidner beretter, at Per Friis Laursen først steg ret kraftigt og derefter begyndte at loope.

Pludselig mistede han Kontrollen over Maskinen, der styrtede i Fjorden. Hvad der er foregaaet i Cockpittet i de skæbnesvangre Øjeblikke, ved kun de to forulykkede. Fra Luftfartsvæsenet afsendes Luftfartsinspektør Dalshof med Institutionens egen Maskine



Den 20-aarige Flyverløjtnant Peter Erfurt Skorstensgaard, der som den første Pilot i Danmark i Gaar reddede sig ud af en styrtende Jet ved Hjælp af Maskinens Katapultsæde og Faldskærm.

Det bedste Vidne, Luftfartskontrollør Dalshof fandt, var en ung Jet-Pilot, som fra en Altan havde fulgt Manøvreren. Den begyndte med et regulært Loop i 1200 Fods Højde, derefter fulgte krappe Haarnaalesving til begge Sider, en Overgang gik Maskinen helt om paa Ryggen under disse Manøvrer. For fuld Motor gik Maskinen derefter i et Spinn til venstre, det blev til to Spinn, saa blev Motoren slaaet fra, og den hvirvlede ned i fire Sving og knustes paa halvanden Meter Vand.

Efter disse dybtgaaende Undersøgelser og de sagkyndiges Udsagn synes der ikke Tvivl om, at Ulykkens Aarsag er at finde i Kunstflyvningen, hvorunder Føreren har mistet Kontrollen med Maskinen, der ikke var egnet til Manøvrer af den Art og slet ikke under de aktuelle Belastningsforhold. pw

En 20-aarig Jet-Pilot redder sig i Katapultsæde og Faldskærm ^{30/8.55.}

Den unge Flyver slap med en forslaaet Arm - Maskinen eksploderede paa en afhøstet Kornmark og afbrød den elektriske Strøm paa samtlige Egnens Gaarde

SKJERN, MANDAG AFTEN

En Tordenjet fra Kaptajn Birkelunds Eskadrille paa Flyvestation Karup forulykkede Kl. 12,35 over Lem 10 km Nord for Skjern, og Maskinen styrtede til Jorden og blev fuldstændig knust.

Føreren, den 20-aarige Flyverløjtnant Peter Erfurt Skorstensgaard, Søn af Mejeribestyrer Skorstensgaard, Simmelkjær ved Herning, forlod sin Maskine i stor Højde ved Hjælp af Katapultsædet, og han landede i god Behold i Lervang, 10 km fra det Sted, hvor Tordenjetten ramte Jorden.

Maskinen borede sig flere Meter ned i et vældigt Krater et Par Kilometer fra Gaardejer Knud Rahbeks Gaard. Man var en Overgang bange for, at Gaarden skulde blive antændt, idet den eksploderende Maskine satte Ild paa et Læhegn ikke langt derfra. Falck i Ringkøbing fik dog hurtigt Branden slukket.

Løjtnant Skorstensgaard var sammen med to andre Maskiner fra Karup startet paa en Øvelsesflyvning og fløj i stor Højde, da Motoren pludselig begyndte at sætte ud. Det stod ret omgaaende Flyverløjtnanten klart, at Maskinen ikke kunde naa tilbage til Flyvestationen, og han besluttede sig til at forlade sin Maskine ved Hjælp af Katapultsædet. Faa Sekunder senere var han i Sikkerhed af Maskinen, og Folk paa Egnen saa Faldskærmen folde sig ud og Flyveren dale mod Jorden. Han landede i god Behold i Nærheden af Gaardejer Ejnar Schmidts Gaard i Ølsted ved Lervang, og herfra blev rekvireret en Læge.

Løjtnant Skorstensgaard havde forslaaet sin ene Arm ved Sammenstødet mod Jorden, ligesom han var noget chokeret. Efter et kort Oprold paa Gaarden blev han hentet af en KZ-Maskine fra Karup.

Den herreløse Maskines Styrt

Medens Piloten dalede ned, fløj Jet-Jageren nogle Sekunder omkring uden Fører. Den gik ned i nogle skarpe Kurver og cirklede mod Jorden.

Gaardejerne Knud Rahbek og Mads Korsholm iagttog begge den cirklede Maskine, endnu inden de opdagede Faldskærmen, og de var klar over, at Maskinen vilde styrte ned. Brokdele af Sekunder senere pløjede Maskinen sig med uhyggelig Fart hen gennem en Indhegning nær Knud Rahbeks Gaard, og samtidig med at Maskinens Forparti borede sig langt ned i Jorden, knækkede Halepartiet af og blev kastet flere Hundrede Meter væk.

Ved Nedstyrtningen eksploderede Maskinen med et vældigt Brag, og det var vanskeligt efter Eksplosionen at finde Vragdele, der var over en halv

til en hel Meter lange, og Hundredevis af Vragstumper blev spredt ud over ca. 1 km². Dele af Halepartiet ramte de elektriske Ledninger, og samtlige Gaarde og Huse paa Egnen var hele Eftermiddagen uden Strøm.

De to Gaardejere løb straks efter Eksplosionen hen til Krateret med den knuste Maskine. De ventede her at finde Piloten lemlestet. Først senere fik de Oplysning om, at han havde reddet sig med Faldskærm.

Havarikommissionen fløj kort Tid efter Ulykken fra København og ankom ved Aftenstid til Ulykkestedet.

Flyvetragedien i Limfjorden ^{29/8.55.}

Kunstflyvningen var forberedt

Luftfartskontrollør Dalshof har nu afsluttet sine Undersøgelser af Flyvetragedien i Limfjorden i Søndags, hvor den 25-aarige tidligere Jetpilot i Flyvevaabnet Transportflyveren Per Friis Laursen omkom sammen med sin Passager, den 41-aarige tidligere Overassistent i SAS Erik Thomsen, da han mistede Kontrollen over Proctor-Maskinen i en Kunstflyvning.

Det viser sig, at Proctor-Maskinens Motor fungerede normalt.

Ulykkesaarsagen maa søges i selve Kunstflyvningsmanøvreren Udvikling. Før Starten havde Friis Laursen, som tilfældigt fik Erik Thomsen med sig som Passager, forberedt nogle specielle Manøvrer, før han forlod Aalborgs Luftomraade. Han havde foranlediget, at Thomsens Kuffert blev surret ekstra stærkt fast, og han anbragte Skuldereiser og Laarseler baade paa sig selv og sin Passager. Han havde paa Forespørgsel om, hvorfor disse særlige Sikkerhedsforanstaltninger blev truffet svaret: Vi skal muntre os lidt over Rørdal, før vi fortsætter til København.

Interview med den reddede

Den 20-aarige Løjtnant Peter Skorstensgaard fortæller »Berlingske Tidende« om sin mirakuløse Redning efter tre Eksplosioner i Tordenjet-Jagerens Motor 30-8-55

Jeg tænkte kun: Hvordan mon du tager Jorden?

Da Flyver-Overlægen i Aftes slap den reddede Flyverløjtnant Peter Skorstensgaard ud fra Infirmeriet paa Flyvestation Karup, sagde han til Eskadrillechefen, Kaptajn Birkelund, som er den unge Flyers Chef, at hans Reaktioner var fuldstændig normale. Han var sluppet med Hudafskrabninger paa en Albue. Der var ikke de ringeste Chokvirkninger. Alle hans Reaktioner var prøvet.

Der er Grund til at ønske Skorstensgaard til Lykke, sagde Kaptajn Birkelund, og det blev han ogsaa. Han har handlet hurtigt og rigtigt. Naar der sker Eksplosioner i en Jetmotor, er der ikke meget at gøre. Der er meget, som tyder paa Kompressorhavari. Han har haft tre Eksplosioner hurtigt efter hinanden, og da den første lød, tændtes den røde Advarselsslampe i Cockpittet. Der var ikke andet at gøre end at søge at slippe ud... men jeg er ikke den rette til at fortælle. Lad Skorstensgaard selv.

En nervekold 20-aarig

Peter Skorstensgaards Stemme var behersket og naturlig. Han sagde: — Jeg har været heldig... det er jeg ikke i Tvivl om... — Var De overbevist om, at det var farligt? — Ja, saa givet. Der kom først en kraftig Eksplosion, som fik Maskinen til at ryste... — Men De kunde holde den?

— Joh, det gik med det, men saa kom der en Eksplosion til kun 4-5 Sekunder efter. Maskinen tabte Fart, og Motoren mistede Kraft, saa var jeg klar over, at der ikke var andet at gøre end at komme ud... — Fortalte De Karup om Hændelserne?

— Det var der skam ikke Tid til... det var Sekunder om at gøre. Jeg slog Kanapeen fra, det er Taget over Cockpittet, og saa gjorde jeg mig klar i Katapultsædet og skød mig selv bort fra Maskinen i samme Øjeblik, som den tredje Eksplosion lød. Sprængladningen i Katapultsædet sendte mig selv 6-7 Meter op over Maskinen, men jeg kom godt og vel 8 Kilometer væk fra den, for den fortsatte nedad i Spiraler... — Saa De den?

— Kun i et Glimt... — Mistede De Bevidstheden? — Aldrig. Katapultsædet slyngede noget rundt, men jeg vil tro, at jeg udløste Faldskærmen i 5-6.000 Fods Højde og kom fri af Stolen, og saa fortsatte jeg mod Jorden i Faldskærmen.

— Hvad tænkte De paa? — Kun den ene Ting: Hvordan mon du tager Jorden? — Hvordan gjorde De det? — Med bøjede Knæ. Det var, som vi havde lært om det. Den sidste Del af Nedfarten var som et Spring fra 5-6 Meters Højde, jeg faldt om paa

Fortættes Side 2.

Siden og slog min ene Albue ned, men det er ikke noget at tale om...

25 Meter fra Taget af en Gaard

— Det var meget værre, at Vinden trak mig ned mod en Gaard, jeg landede 25 Meter fra Gaardens Bygninger. Jeg kunne ikke lade være at tænke paa, at det ikke vilde være rart at ramme Husene... men det gik, det var min Lykkedag.

— Sogte De væk fra beboede Omraader?

— Det var der ikke Tid til... det var Øjeblikke om at gøre. Men vi var Øst for Ringkøbing, da det skete, og der var temmeligt aabent mellem Bebyggelsen, men alligevel....

Første Mand reddet i Katapult over Danmark

— Er De klar over, at De er den første, der er reddet med Katapultsæde over Danmark. Der var en dansk Jet-Pilot, som slap fri af sin Maskine over Tyskland ved Mangøvrenne fornylig, men ingen har gjort det over Landet her?

— Nej, det ved jeg ikke, men jeg er glad for, at det gik godt....

— Og nu bliver de automatisk Medlem af den berømte Caterpillar Klub, hvis Medlemmer alle har reddet Livet i Faldskærm.

— Ja, det siger man.

— Hvordan har De det egentlig bag-etter?

— Udmærket... endnu, men jeg ved jo ikke, hvordan jeg har det i Morgen.

— Har De talt med Deres Forældre?

— Nej, ikke endnu....

— Heller ikke med Deres Forlovede?

— Nej, men hun har faaet Besked... — Hvor stærkt gik det, da De tog Hoppet?

— Maaske 6-700 Kilometer i Timen, jeg er ikke rigtig klar over det.

— Har De aldrig haft Uheld før?

— Nej, aldrig....

— Tror De ikke, man bliver skræmt af en Begivenhed som den?

— Nej, det er da kun en Erfaring mere....

— Gik De selv ind paa Gaarden og ringede til Flyvestation Karup?

— Ja, og de var vældig flinke, baade paa Gaarden og paa Flyvestationen.... men jeg har godnok været heldig.... pw.



C. C. J. Førslev.

General Førslev Storkorsridder

6/9-55
Chefen for Flyvevaabnet, Hs. Excellence Generalløjtnant C. C. J. Førslev, Kommandør af Dannebrog af 1. Grad og Dannebrogsmænd, er i Gaar udnævnt til Storkorsridder af Dannebrog.

Denne høje Udmærkelse maa ses som en yderligere Understregning af den kongelige Paaskønnelse af Generalløjtnant Førslevs lange og udmærkede Embedsvirksomhed, der udtaltes over for ham, da hans Ansøgning om Afsked for nylig blev bevilget.

Generalløjtnant Førslev er det unge danske Flyvevaabens første Chef, dets Opbygger gennem de i mange Henseender saa svære Begyndelsesaar. Som han har været en Pioner her, er han ogsaa en af dansk militær Flyvnings Pionerer i det hele taget, og han kan se tilbage over mere end et halvt Aarhundredes aktiv Tjeneste som Soldat, Dygtighed, Loyalitet og Pligtroskab har præget denne usædvanlige militære Karriere fra den første Dag til den sidste.

Generalløjtnant Førslev er, selv om han i Realiteten har trukket sig tilbage fra sin Post, Flyvevaabnets Chef til 1. Oktober, da han afløses af Generalmajor Tage Andersen, fra den Dag at regne Generalløjtnant, og stilles til Raadighed for Forsvarsministeriet. Først fra Udgangen af Februar Maaned næste Aar forlader Generalløjtnant Førslev definitivt Krigstjenesten.

Eventyrerne i Værløse

Et betydeligt Antal Medlemmer af Adventurers Club besøgte i Gaar Flyvestation Værløse. Eventyrerne, der kom sammen med Klubkammeraten, Generalløjtnant Christian Førslev, blev modtaget af Flyvestationens Chef, Oberst Ove Petersen, og fik derefter Lejlighed til at tage nogle af Flyvevaabnets... den fik Vinger



Maskintyper i Øjesyn. En Fairey Firefly viste Slæbemaalsflyvning, og Tordenjet'er kom paa faa Minutter fra Karup. De unge Flyvere skildrede for Eventyrernes brogede Flok, hvorledes en moderne Jetjager fungerer. Blandt de mange Eventyrere saas Holger Rosenberg, Dr. phil. Finn Salomonsen, den tidligere Flyverberømt Knud Clausen Kaas, Politikommissær Gredsted, Dr. Wøller, Maleren Gitz-Johansen, Lopperkongen Willy Torp, Afrikafereren, Tandlæge Konild, Grosserer Egan Transø, Poul Westermann, Landsretssagfører Niels Ventegodt og Fægteren og Lægen Ivan Osier. Ved Samværet i Messen kom Eventyrer-Atmosfæren frem, da Lopperkongen Willy Torp, som i Søndags afsluttede en Rekordsæson i Tivoli, proklamerede, at han vilde give en Flyveopvisning med Verdens mindste Kunstflyvningseskadrille: Dresserede Lopper, som havde en lille Sølvflyvemaskine spændt paa Ryggen. Hver Gang Lopperne satte af, saa det ud, som om de bittesmaa Flyvemaskiner startede. Det Luft-Lopper-cirkus stod Flyverne ikke for, men de var paafaldende omsorgsfulde for at Willy Torp havde faaet alle Artisterne med sig, da Eventyrerne tog Afsked med Flyvestationen.



spændte Eventyrerne

Ny Aldersgrænse for Flyvergeneraler?

Forhandlinger i Forsvarsministeriet 12-9-55

I Forbindelse med Nyordningen af det danske Flyvevaabens overvejes i Øjeblikket i Forsvarsministeriet et Forslag om lavere Aldersgrænser for Flyvergeneraler. I Øjeblikket kan Chefen for Flyvevaabnet teoretisk bevare sin Post til 70 Aars-Grænsen, men der tilstræbes en Ordning, hvorefter man i Princippet følger Linierne i det amerikanske og britiske Flyvevaabens, hvor Aldersgrænsen er 60 Aar.

Den meget hurtige Udvikling af Flyveteknikken og de hastigt skiftende Vilkaar har vist, at det er af Værdi, at Flyvevaabners Ledelser ikke sidder paa de øverste Poster længere, end at man naar en rytmisk Udskiftning i Ledelsen.

Der foreligger i Øjeblikket intet om Mulighederne for disse Tankers Gennemførelse. Det bliver i sidste Instans et Bevillingsspørgsmaal.

Nødlanding

SILKEBORG: Paa Vej fra Flyvestation Karup til Værløse er en Militærmaskine af Typen Harvard Kl. 17,35 i Aftes nødlandet paa en Græsmark ved Grauballe Nordøst for Silkeborg paa Grund af Motorvanskeligheder. Piloten, Flyverløjtnant O. Ohlsson, slap uskadt, men Maskinen, som ikke deltog i Militærovelserne, blev lettere beskadiget. 27-9-55

Oberst T. P. A. Ørum forlader Flyvevaabnet pr. 1. Okt.

21-9-55
Ny Kommandør i Søværnet

En af de Officerer, Offentligheden kender bedst, Oberst T. P. A. Ørum, vil pr. 1. Oktober forlade Flyvevaabnet, idet han har faaet bevilget Afsked i Naade paa Grund af Svagelighed.

Oberst Ørum var oprindelig Artillerist, men interesserede sig levende for Flyvningen og blev i 30'rne Chef for Flyvertroppernes tekniske Tjeneste. Ved Besættelsen var han Chef for Sjællandske Flyverafdeling. Tyskerne slog ned paa ham som en af de første danske Modstandsfolk, og havde man fra dansk Side ikke vedtaget den saakaldte »Lex Ørum«, der faktisk kun behandlede hans specielle Tilfælde, havde Tyskerne dømt ham til Døden for Spionage.

Nu reddede »Lex Ørum« ham, saaledes at han slap med livsvarigt Fængsel og Afskedigelse. At han efter Befrielsen blev genindsat, gav naturligvis sig selv. Han blev Generalinspektør for Hærens Flyvertropper, og da Flyvevaabnet blev oprettet Luftattaché ved Ambassaderne i London og Paris. Oberst T. P. A. Ørum er 54 Aar gammel.



Den omkomne Flyverløjtnant af Reserven Per Bloch.

Ulykke under Efteraarsmanøvrerne:

Jet-Piloten fløj mod Jorden i Dykangreb, dræbtes øjeblikkeligt

Maskinen eksploderede, mens den med 3-400 Kilometers Fart kurede over en Pløjemark, og Stykkerne spredtes over en Kilometer

I Gaar Eftermiddags Kl. 15,45 skete under de militære Efteraarsmanøvrer en Jet-Ulykke ved Trælløse, 10 km Nord for Næstved, hvorved Piloten, den 21-aarige Flyverløjtnant af Reserven Per Bloch, dræbtes. Maskinen eksploderede i Styrket, og brændte Vragdele spredtes over et Areal paa omkring en Kilometer.

En Panservognsdivision fra det danske Kommando i Tyskland var gaaet i Stilling ved en Gaard i Trælløse tilhørende Gaardejer Chr. Martinsen, da den blev angrebet af to Thunderjets fra Karup. De to Maskiner angreb i Styrtdyk, medens Kampvognens Personale gik i Flyverskjul. Den ene Maskine dykkede tre Gange og forsvandt, medens den anden, ført af den forulykkede, i sit andet Dyk strøg lige hen over Gaardens Tag og Kampvognene. Maskinen kom

i Dykket saa langt ned, at Flyveren ikke kunde rette den op, og Luftfartøjet tog Jorden i en Roemark kun 30 Meter fra den nærmeste Kampvogn. Her faldt Cockpittets Glashjelm af, og Maskinen fortsatte i et vældigt Hop paa ca. 250 Meter, hvorefter den gik i Roemarken og eksploderede i en vældig Paddehat af Røg og Flamme, medens Halvror, Vinger og andre Vragdele spredtes viden om. Saaledes fandtes en Kompressor 300 Meter fra Vraget.

Branden blev slukket med Skum

Kampvognspersonalet alarmerede Redningskorpset i Næstved og begav sig til Ulykkesstedet, hvor man fandt Piloten siddende dræbt i det brændende Vrag. Brandvæsenet fra Næstved kom hurtigt til Stedet og slukkede med Kulsyre.

Der laa mange Stykker af Hvidt Parti i Nærheden af Ulykkesstedet, og der blev omgaaende dannet Afspærring, da Vraget paa Grund af ueksploderet Ammunition var farligt at komme i Nærheden af.

De sædvanlige Forholdsregler blev truffet, og Havarikommisjonen tilkaldt, og saa snart Ilden i Maskinen var slukket fjernedes den forulykkede, der transporteredes til Amisysgehusets Kapel i Næstved.

Øjenvidnerne gik i Knæ

Øjenvidnerne til Ulykken var mange af de Tilskuere, der fulgte Afviklingen af NATO-Ovelsen »Strong Enterprise» i Sydsjælland. De fortæller, at de to Torden-Jetjagere kom langt ned over Kampvognene to Gange, mens Kampvognene var under Tilbagerykning i Terrænet.

Da de kom tredje Gang, kom Flyverløjtnant Per Blochs Maskine for nær Jorden. Det saa ud, som om han søgte at rette den op. Et Øjeblik blafrede den med Vingerne, saa ramte den Marken med vældig Kraft lige bag Panservognene, hoppede op i Luften og kurede med rasende Fart over Marken alt imens Eksplosionerne lød. Første Gang den rørte Jorden var paa en lav Bakketop, da den kom fri igen, fortsatte den hen ved 300 Meter, før den med et Brag tog Jorden.

Et af Øjenvidnerne, Inspektør Christian Sørensen, Sorø, siger, at han kort før selve Nedstyrtningen saa tyk Røg slaa ud fra Maskinen. Den var kommet saa lavt over Terrænet, at flere Øjenvidner beretter om, hvordan de dukkede sig og gik i Knæ, fordi de frygtede at blive ramt.

Den store Udrykning, tre Brandslukningstog, tre Ambulancer og en Kranvogn, kunde ikke udrette andet end med Skum at slukke Branden i Vragdelene og derefter transportere den forulykkede og Vragresterne bort.

En betroet ung Flyver

Flyverløjtnant Per Bloch var Søn af Driftsleder Arne Bloch, Virum Torv Nr. 4. Han var født i Hellerup i September 1934. I November 1952 meldte han sig til Flyvevaabnet, og efter at have gennemgaaet Forskolen paa Avnø kom han til Uddannelse i Texas ved San Antonio. Der høstede han under Skoleflyvningerne Anerkendelse for to veludførte Nødlændinger. For knap et Aar siden, nemlig kort før Jul i Fjor, kom han hjem og blev stationeret paa Karup. At han betragtedes som en dygtig og paa-lidelig Flyver fremgaar af, at han fik betroet den Opgave at prøveflyve Tordenjet-Jagere, som havde været til Eftersyn hos SAS i Kastrup og derfra flyve dem til Karup. Han havde i Amerika foretaget over 700 Landinger under Skoleflyvninger. Per Bloch var ugift. pw.

Paa Tirsdag Aften, den Dag, da den hidtige Chef for det danske Flyvevaabnet, Generalløjtnant Christian Førslev officielt overlader Chefposten til sin Efterfølger, Generalløjtnant Tage Andersen, drager den Mand, der har været Soldat længere end nogen anden i Danmark, nemlig mere end 50 Aar, paa Langfart for meget lang Tid.

General Førslev og Fru Harriet Førslev flyver med SAS-Maskinen til New York Tirsdag Aften, derfra gaar Turen til Washington, hvor de bliver en Tid blandt andet for at afvikle det Hus. Generalen ejer i den amerikanske Regeringsby. Det er saa Meningen at købe en Bil, der samtidig kan tjene som rullende Hjem for en meget lang Periode. Først gaar Turen til Californien, hvor Julen fejres hos General Førslevs Datter, derefter begynder Storrejsen ned i Varmen, først til Mexico, derfra sendes Bilen til Caracas i Venezuela, og saa begynder en Bilferd paa Tusinder af Kilometer gennem hele Sydamerika. General Førslev har ansøgt Forsvarsministeriet om Overførsel af sin Pension til fremmed Valuta, fordi han af Hensyn til sit Helbred efter Lægetilsynelse søger mod varmere Egne. Hvis Helbredet holder, vil General Førslev og hans Fru senere med Fragtbaad drage til det fjerne Østen og derefter gennem Afrika, men det afhænger af de Vilkaar, Udviklingen fører med sig.

Luftens Verden

General Førslev og Fru fløj i Aften til New York. Der var stor Afsked i Københavns Lufthavn. Blandt de mange Venner saas den amerikanske Luftattaché, Colonel William Bolt, Colonel Jack Bradley, Oberstløjtnant J. H. Johansen, Direktør, Oberstløjtnant Knud Lybye og Dr. Verner og Fru. General Førslev og Fru fløj til New York, og derfra fortsætter de tværs over Amerika og videre til Syd-Amerika.

Antagelig en Fejlmanøvre

Foreløbigt Skøn efter Flyveulykken i Sydsjælland

En nøje Undersøgelse af den splintrede Tordenjetjager paa Slagelseegnens finder Sted i Dag. Efter Ulykken i Gaar under »Strong Enterprise», som kostede Flyverløjtnant Per Bloch Livet, foretog Havarikommisjonen en foreløbig Undersøgelse. Der var kun een Time at arbejde i, inden det blev mørkt, og man fik kun et løst Skøn over Tingene. Meget tyder paa, at den omkomne Flyver af en eller anden Grund har rettet sin Maskine et ganske lille Øjeblik for sent op efter et Angreb med Retning skraat mod Jorden. To-tre Meter mere Luft under Vingerne vilde antagelig have været nok til at Ulykken ikke var sket.

I Dag foretager Havarikommisjonen en nøje Undersøgelse af Vragdelene, samtidig med at der foretages Afhøringer af andre Piloter, som deltog i Øvelsen, for at konstatere, om nogen af dem har observeret noget usædvanligt ved Per Blochs Maskine inden Styrtet. Intet tyder paa, at Maskinen har været i Brand, inden den ramte Jorden. fb.

Flyvevaabnets nye Stabschef

Oberst Hans Jørgen Pagh udnævnt i Gaar 9-10-55

Oberst Hans Jørgen Pagh er i Gaar blevet udnævnt til Stabschef i Flyvevaabnet. Han efterfølger paa denne Post Generalmajor Tage Andersen, som fra November rykker op paa Flyvevaabnets Chefpost og bliver Generalløjtnant C. C. Førslevs Arvtager. Oberst Pagh fyldte 50 Aar i April. Han blev Premierløjtnant i 1931 og syv Aar senere Kaptajn. En Tid var han Chef for Jydske Flyverafdelings 2. Eskadrille, i 1941 blev han Stabschef for Generalinspektøren for Hærens Flyvertropper, efter Krigens var han Chef for Sjællandske



Jørgen Pagh

Flyverafdeling under Hærens Flyvertropper. Fra 1950 blev han knyttet til Flyverkommandoen, blev Oberst i 1952, blev Chef for Flyvestation Aalborg, indtil han hentedes tilbage til Flyverkommandoen i Vedbæk som Chef for Flyverstabens Personaleafdeling. Oberst Pagh var i 1948 Medlem af Forsvarskommissionen og deltog her i Arbejdet for Tilrettelæggningen af Linjerne for Fællesflyvevaabnets Fremtid. I 1952 var han sammen med General Tage Andersen paa Studierejse hos det amerikanske Luftvaabnet paa 8 Flyvebaser. I en Periode var Oberst Hans Jørgen Pagh Formand for »Danske Flyvere». Han tiltræder sin nye Post som Stabschef den 1. November samtidig med, at General Tage Andersen overtager Ledelsen af Flyvevaabnet. pw.

Dansk Flyve-Elev

Fra vor Korrespondent 1955 OSLO, MANDAG AFTEN

Ved det Kursus for Flyvevaabnets Stabs-Skole, som aabnedes i Dag, er der blandt de fjorten Elever en fra det danske Flyvevaabnet. I sin Tale ønskede Flyvevaabnets nye Chef, Generalløjtnant Motzfeldt, den danske Elev, Oberstløjtnant Jørgensen, specielt Velkommen. Det er første Gang, en dansk Elev deltager i dette Kursus, sagde Generalen. Vi har tid-

ligere kæmpet sammen, og nu skal vi sidde paa Skolebænk sammen. H-d.

50 En af dansk Luftfarts flyvetekniske Ekspert, Luftfartsinspektør Ludvig M. S. Jacobsen fylder i Dag 50 Aar. Luftfartsinspektør Jacobsen er den, der har forestaaet de fleste Undersøgelser af de senere Aars Flyvehaverier i privat Luftfart herhjemme, og han er den Mand, der paa Luftfartsdirektoratets Vegne har haft de fleste Flyvere oppe til Køreprøvens. Luftfartsinspektør Jacobsen er udgaaet fra Flyvertropperne. Han kommer fra Esbjerg og var en Tid ved Landbruget, saa valgte han under Militærtjenesten Flyvningen, blev Flyverløjtnant og blev berømt for hele to Gange at redde sit Liv i Faldskærmen. En Gang, mens han var Elev hos nuværende Luftkaptajn Wolff, hoppede han ud over Madsen Mygdals Marker, senere sprang han sammen med Klinkby Petersen ud af en spinnende Tiger Moth over Dragør. En Periode var han Tekniker hos Kramme & Zeuthen, derefter kom han i Luftfartsdirektoratet, hvor han fik betroet store Opgaver. For 5 Aar siden blev han udnævnt til Luftfartsinspektør. I denne Periode har han stiftet intimt Kendskab med alle Flyvningens Faser, de positive som de negative. Han har været med paa alle store SAS-Ruter, ogsaa paa Indflyvningerne til Polarruten. For den afholdte Luftfartsinspektør bliver det en stor Festsdag i Dag, det er nemlig ikke blot hans egen 50 Aars Dag, der er ogsaa Konfirmation i Jacobsens Hjem. 9-10-55



L. M. S. Jacobsen

er
l
Centra
orsva
enge
ER kom
en ung
Hjælp. H
amarks
re Dan
mpi Fin
dat, hav
t om Ori
uar ikk
leg gik t
stor Mand
svært, s
usgning, d
gniet til
llonen til
mentet til
onen til C
ia kommer
den lang
ægtig til H
r—
— Ja, det
en De ma
Eks. har p
— Det k
en hvad h
hele den
— Det blev
mil og var
remstillet,
ved Ærbødi
aet Lov at
ellige Tjen
— — For
rofessor Ern
ngen og de l
ns Adminis
ager, som g
skalt, gik t
en. Hvordan
ekretter til
ægtig til H
bef til Dep
nda over
er Penge
amme Stige
g kunde, ind
ere behand
erede akade
Fremstilling
fødsigelse,
r vist ikke
jørgere kan
ortelle om d
nkelt af de
andler Saget
m Systemet
et indgroet.

Der er endnu Vikinger til



Kaptajn F. V. Møller, tegnet af Otto C.

Kaptajn F. V. Møller, Flyverkommandoen, som i Dag fylder 60 Aar, har i 40 Aar været knyttet til det danske Forsvar — og i alle de mange Aar har han ikke haft en eneste Sygedag.

— Findes der Anvisning paa den Slags Sundhedsattester?

— Det tror jeg ikke. Jeg har levet et normalt Liv, aldrig skyet Arbejdet, men Naturen har givet mig et godt Helbred. I 32 Aar har jeg været knyttet til dansk Militærflyvning, først ved Hærens Flyvertropper og nu i Flyvevaabnet, og jeg har i al den Tid haft mit Virke i Administrationen. Uden for Tjenesten har jeg moret mig med at lave »Flyvertropperens blaa Bog«, været Medarbejder ved det militære Tidsskrift for Flyvning, »Propel«, i mange Aar, og nu redigerer jeg Bladet, som er Medlemsblad for »Flyvevaabnets Soldaterforening«...

— Men alligevel, at fylde 60 Aar uden en Sygedag i 40 Aars Tjeneste?

— Det er ikke noget, man kan prale med... kun være taknemlig for.

pw.

Omfattende Sag mod tre Karup-Officerer

Tiltalt for uberettiget Brug af Meniges Arbejdskraft og for Privatkørsel med Tjenestekøretøjer 16-11-55

HOLSTEBRO, TIRSDAG AFTEN
Retten i Holstebro indledede i Dag Behandlingen af den saakaldte Karup-Affære, hvorunder Oberstløjtnant Poul Kisbye, Kaptajn Hans Christian Galle og Kaptajn løjtnant Johannes Kjellesbjerg, Flyvestation Karup, er tiltalt for Overtrædelse af den militære Straffelovs Paragraf 63.

Kaptajn Galle, der er tiltalt for at have ladet en ham undergivet Menig transportere Brændeeffekter fra Flyvestationen til hans Privatbolig og for at have ladet den Menige hugge Brænde og udføre Havearbejde, indrømmede, at dette er sket »i begrænset Omfang«, men han tilføjede, at han havde faaet Oberstløjtnant Kisbyes Tilladelse til at hente Brændet vederlagsfrit. Endvidere var Kaptajn Galle tiltalt for at have anvendt sin Tjeneste-Jeep til Privatkørsel og til Transport af Civilpersoner, medens Kaptajn løjtnant Kjellesbjerg var tiltalt for at have ladet en Menig opsætte en elektrisk Pumpe paa hans Bopæl og for at have ladet en anden Menig udføre et Reparationsarbejde i hans Kælder. Heroverfor gjorde Kaptajn løjtnant Kjellesbjerg gældende, at det henholdsvis var en civil Værk-mester og Flyvestationens daværende Brandmester, som havde tilbudt at udføre Arbejdet, og som havde taget de to Menige med. Anklageren, Auditor Jørgen Munk, Viborg, paastod Kaptajn Galle og Kaptajn løjtnant Kjellesbjerg idømt »passende Straffe«, medens deres Forsvarer, Landsretssagfører N. C. Skouvig, Holstebro, paastod dem frifundet, subsidiært idømt Rettens mildeste Straf.

»Overhovedet intet mystisk«

Tiltalen mod Oberstløjtnant Kisbye gaar ud paa, at han har disponeret over Brændeeffekter og har ladet værnepligtigt Mandskab og Kasernearbejdere udføre forskellige Arbejder for sig, herunder Istandsættelse af to Baade med Flyvestationens Materialer, Flytning af to Barakker til Karup Aa, hvor de blev indrettet til en Fiske- og Jagthytte, ligesom han iflg. Anklageskriftet i sin Egen-skab af Kasernekommandant skal have ladet Kasernearbejdere udføre Havearbejde og Brændesavning m. m. ved sin Privatbolig.

Oberstløjtnant Kisbye kunde kun indrømme sig delvis skyldig. Han forklarede, at Flyvestationen havde haft saa meget Affaldstræ, at man maatte forære det væk, for i det hele taget at komme af med det, og hvad Istandsættelsen af Baadene angaar, var der Tale om en »stiltiende Overenskomst« mellem ham og Flyvestationens tidligere Brandmester. Om Flytningen af Barakkerne erkendte Oberstløjtnanten at »have faaet Ideen«, men han tilføjede, at den daværende Stationschef havde givet Tilladelse til

at Barakkerne blev anvendt til det nævnte Formaal. Arbejdet blev udført af værnepligtigt Mandskab, men under Retsmødet blev det ikke klarlagt, hvem der havde givet Ordren. Oberstløjtnant Kisbye erklærede, at han ikke havde haft noget med Transporten af Barakkerne at gøre, og han erklærede, at Bygningstjenssten havde ladet Hytten fikse op.

— Der er overhovedet intet mystisk ved den Hytte, sagde Oberstløjtnanten. Saavel Stationschefen som Generalen har deltaget i en Frokost i den.

De personlige Tjenesteydelser

Om Anklagen for at have anvendt værnepligtige og civile Kasernearbejdere til personlige Tjenesteydelser ved sin Privatbolig, sagde Oberstløjtnant Kisbye, at han havde henvendt sig til en Materielmester, naar han »havde haft Brug for en Mand«. Oberstløjtnanten henlede i denne Forbindelse Opmærksomheden paa, at der til hans Bolig hører en Park paa syv Tønder Land. Parken er offentlig tilgængelig, og han anser den for at være en Del af Flyvestationen. Endelig indrømmede Oberstløjtnanten, at han undertiden havde befordret Civilpersoner (Hustru og Børn) i sine Tjenestevogne, men kun, naar han alligevel skulde foretage Kørsler i tjenstlige Anliggender.

Henimod Slutningen af Retsmødet kom det til et skarpt Sammenstød mellem Auditor Munk og Oberstløjtnant Kisbyes Forsvarer, Landsretssagfører Ørum Jensen, Viborg, da det oplystes, at Forsvareren havde drøftet Indholdet af Politirapporterne med sin Klient, men Striden blev dog bilagt af Dommeren efter en skarp Meningsudveksling. Sagen blev derefter udsat til yderligere Bevisførelse.

Vi præsenterer:

alt for Danmark 29/11. 1955
- en lægesekretær

I april 1954 startedes lægesekretærskolen, hvor man ville give lægesekretærerne en bedre og mere udbygget uddannelse, end de tidligere havde fået. Man betragtede det første år som prøveår og førte kun eet hold op til eksamen. I april i år, da man startede et helt års uddannelse, var det imidlertid med to hold, et for begynder og et for lægesekretærer, der ønskede supplerende uddannelse. Lægesekretærskolen har til huse på Rysensteen Gymnasium, Tietgensgade 74 i København, og lederen, lægesekretær fru Kirsten Andersen beejstrer over at fortælle om skolen er forståelig, lægerne er



Fru Kirsten Andersen.

nemlig meget glade for det første hold eksaminerede lægesekretærer, der nu er i arbejde over hele landet.

»Danske sygehuse, T. B.-centraler og lignende beskæftiger i dag omkring tolv hundrede lægesekretærer,« siger hun. »Dertil kommer så sekretærerne hos de praktiserende læger ud over landet. På lægesekretærskolen gives der en faglig uddannelse med undervisning i hospitalskundskab, som dækker flere forskellige fag, samt timer i pathologi, fysiologi, anatomi, stenografi og maskinskrivning for blot at nævne nogle. Der undervises af ni lærere, hvoraf syv er læger.«

»Hvad koster undervisningen, og hvor længe varer den?«

»Betalingen for undervisningen, som nu varer et år, er tolv hundrede kroner. For at kunne optages som elev, skal man være fyldt en og tyve år og i hvert fald have realeksamen. Undervisningen foregår fra klokken femten til atten, men da der er meget hjemmearbejde er det vanskeligt at passe et job ved siden af skolearbejdet. Til gengæld har de faguddannede lægesekretærer en fin chance for et godt job.«

»Skal en lægesekretær være til stede i operationstuen?«

»Som regel er sekretæren til stede, så hun kan følge med i operationens forløb. Enkelte kirurger forlanger, at sekretæren skal føre journal under operationen, men ellers er regelen, at lægen straks efter operationen dikterer patientens journal.«

»Og til sidst: Hvor henvender nye elever sig til indmeldelse?«

»De kan få ansøgningsskema tilsendt ved at ringe til lægesekretærskolens kontor, Eva 3268 mellem klokken femten og seksten — undtagen lørdag. Men indmeldelserne til 1956 begynder først i løbet af april, og vi har ikke indmeldelseskemaerne færdige før den første april.«

Yen.

Dramatisk Landing ^{18/11-55} paa Bornholm i Aftes

En Slæbemaalsmaskine slog Kolbøtte under Landingen; den ene ombordværende slyngedes ud, men slap lige som Piloten med overfladiske Knubs

I Aftes Kl. 18.06 indtraf i Rønne Lufthavn en dramatisk Situation. En af Flyvevaabnets Firefly-Maskiner, som anvendes til Slæbemaalsflyvninger lagde an til Landing i den oplyste Lufthavn, kom saa haardt ned, at den sprang højt op over Grønsværen, slog en Kolbøtte og vendte om paa Ryggen, hvorefter den kurede en halv Snes Meter hen over Græsset.

Piloten, Flyverløjtnant Henning Abel Møller, sad indespærret i Cockpittet, hvorimod den anden ombordværende Fenrik, K. S. Lund, blev slynget ud af Maskinen og laa i den umiddelbare Nærhed. Han var heldig ikke at komme under den.

Hverken Løjtnant Møller eller Fenrik Lund kom noget videre til, men de blev dog begge indlagt til rutinemæssig Undersøgelse paa Amtssygehuset i Rønne. Fenrik Lund har formentlig Brud paa en Finger.

Frygt for Eksplosion

Landingsulykken overværedes af Lufthavnsmedhjælper Carlo Rønne og Flyverløjtnant Ib Holst og Sergeant Slagger, som i Lufthavnen ventede paa at modtage den Firefly, der var rekvireret fra Flyvestation Værløse, efter at Løjtnant Holsts Maskine havde faaet Motorskade.

Løjtnant Holst og Sergeant Slagger kørte i Jeep til Ulykkesstedet, hvor de febrilsk arbejdede paa at faa Flyverløjtnant Møller ud af Maskinen. De frygtede en Eksplosion i de 500 Liter Benzol, der var i dens Tanke, efter at det var begyndt at brænde i den havarede Maskine. De maatte brække et Par Plader op i Maskinens Side for at faa Løjtnant Møller ud, han hang med Hovedet nedad, fastspændt i sin Sikkerhedssele.

Omtrent samtidig med, at Maskinen standsede sin Fart paa Ryggen over Rønne Lufthavns Græs, blev der slaet Alarm til Rønne Brandvæsen, Falck og Zonen. Forinden havde Lufthavns egen Slukningsvogn dænet Maskinen til med Skum. Flyvevaabnets Havarikommission afgik i Aftes til Rønne for at undersøge Omstændighederne ved Uheldet. Chefen for Flyvestation Bornholm, Kaptajn Møller, underrettede Flyverkommandoen om det passerede, og sammen med Politimester Kjalke optog han en foreløbig Rapport over de to Flyvers Forklaring.

I Forbindelse med Søværnet har Flyvevaabnet i de sidste Dage foretaget Slæbemaalsflyvninger fra Rønne Lufthavn til Brug for Skydeøvelser. Den havarede Maskine er en



Flyverløjtnant Henning Abel Møller



Løjtnant Sven Diget-Sørensen.

Landingshjulene blokeret ¹⁹⁻¹¹⁻⁵⁵

Under Ledelse af Kaptajn Bendtsen har Flyvevaabnets Havarikommission i Rønne foretaget Undersøgelser af de nærmere Omstændigheder ved Landingsuheldet Torsdag Aften med Flyvevaabnets Firefly-Jager. Det viser sig, at Landingshjulene har været blokeret i det Øjeblik, Maskinen røgte Lufthavns Grønsvær. Det er Forklaringen paa det voldsomme Hop, Maskinen foretog, før den tippede over paa Næsen og derefter om paa Ryggen. De meget lange Bremsespor i Græsset bekræfter Hjulblokeringen.

En nærmere teknisk Undersøgelse skal nu fastslaa Aarsagen til, at Landingshjulene sad fast. De to ombordværende, Løjtnant Henning Møller og Fenrik S. K. Lund, har det godt, men man siger i Rønne, at den Omstændighed, at Lufthavns eget Brandmandskab omgaaende greb ind, har været medvirkende til, at de slap fra den dramatiske Landing med Livet i Behold.

3) Jet-Ulykke

af Kysten fandt man det ene af Jet-ten Hjul, hvis Dæk var gennemskåret af skarpe Metalstykker. Af Piloten var der intet Spor.

Straks efter at Ulykkesmeldingen var indløbet, afbrød Flyvevaabnets Havarikommission Undersøgelserne i Rønne efter »Firefly-ets Nødlandingsuheld Torsdag Eftermiddag og fløj i en Catalina-Maskine til Karup efter at have inspiceret Ulykkesstedet fra Luften. Piloten i Ledsagemaskinen blev straks afhørt, men han har ikke kunnet give Oplysninger, der definitivt kan give en Forklaring paa Ulykken.

Kom til Karup 1. Januar

Den omkomne Flyverløjtnant Diget-Sørensen betegnes af sine Eskadrillekammerater og Foresatte som en god Kammerat og en lovende ung Flyver. I Februar 1952 begyndte han sin Uddannelse i Flyvevaabnets Elementærskole paa Aung, og efter at være uddannet som Jetpilot i USA blev han 1. Januar i Aar knyttet til Tordenjet-Eskadrillerne paa Flyvestation Karup, hvor han siden har gjort Tjeneste.

Pilot dræbt, da Jetjager styrtede i Limfjorden

Eftersøgning af Piloten hidtil forgæves ¹⁹⁻¹¹⁻⁵⁵

Fra vor Korrespondent
HOLSTEBRO, FREDAG AFTEN
Flyvevaabnet blev i Dag ramt af en Jet-Ulykke, som kostede en ung, lovende Jetpilot Livet. Med en F-84 Tordenjet fra Flyvestation Karup styrtede den 23-aarige Flyverløjtnant 2 af Reserven, Sven Diget-Sørensen, Søn af Fiskeeksportør Aage Diget-Sørensen, Stradellavej 28, Hvidovre, i Limfjorden ud for Kaas Hoved i Vestsalling. Luftfartøjet borede sig ned i Fjordbunden, og den unge Jetflyver, der efter alt at dømme har forsøgt at redde sig ved Hjælp af Katapultsædet, omkom.

Løjtnant Diget-Sørensen var sendt ud paa en Træningsflyvning sammen med en Eskadrillekammerat. De to unge Flyvere skulde foretage en Landing paa Flyvestation Karup ved Hjælp af Radar, og de befandt sig ved 12-Tiden i 2-3.000 Meters Højde over den østlige Del af Venø Bugt, da Ulykken skete.

Man kender endnu ikke Ulykkesaarsagen med Bestemthed, men noget kunde tyde paa, at Løjtnant Diget-Sørensens Jet er eksploderet i Luften, netop som den nærmer sig Kysten ved Halvøen Kaas, og styrtede i Vandet tæt ved Stranden, hvor den gik til Bunds.

Gennem Radioen underrettede Piloten i Ledsagemaskinen Flyvestation Karup om, hvad der var sket, og fra

Flyvestationen anmodede man Zone-redningskorpset i Struer om at holde sig klar til en Katastrofeudrykning paa Venø Bugt.

Der var ingen Øjenvidner til selve Nedstyrtningen, men Folk paa Egnen alarmeredes af et voldsomt Brag, der fik den gamle historiske Kaas Hovedgaard 2-3 Kilometer fra Nedstyrtningensstedet til at ryste i sin Grundvold.

Fiskere, der laa med deres Baade langt ud i Kaas Bredning, saa en kæmpemæssig Vandsojle rejse sig som efter en Eksplosion, og da de sejlede ind mod Land, fandt de Jetjagerens Gummi-Redningsbaad drivende i Vandet. Baaden var sammenfoldet, men det grønne Farvestof, der medbringes, for at Undsætningsmandskab skal være i Stand til at lokalisere Baaden i Nødsituationer, efterlod tydelige Spor. Piloten fandt man derimod ikke, og da man ikke kunde se bort fra Muligheden af, at han var kommet ud af det nedstyrtende Luftfartøj og faldet ned paa Landjorden, blev en omfattende Eftersøgning iværksat. Politifolk og Egnens Bøvere dannede Kæde og gennemtrawlede det 800 Tønder Land store Omraade, hvor der var en Chance for at finde den unge Flyver, men Opgaven var næsten haabløs paa Forhaand.

Intet Spor af Piloten

Omraadet omfatter baade Skovarealer, Heder og Moser, og alt, hvad man fandt, var Flyverens Iltmaske og noget Ammunition, der var blevet slynget ud af Jetjageren under Nedstyrtningen. Paa en Eng i Nærheden

Fortsættes Side 2.

3

Flyver tiltales for 19/11-55 uagtsomt Manddrab

Statsadvokaten rejser Tiltale mod Luftkaptajn Niels Sejro, som førte Ulykkesmaskinen, der kostede Sekretær Verner Olsen Livet

Fra Odense kom i Aftes Meddelelse om, at Statsadvokaten har truffet Bestemmelse om, at der skal rejse Tiltale mod Luftkaptajn Niels Sejro, København, for uagtsomt Manddrab. Niels Sejro, der i en Aarrække har været udsendt til Zoneredningskorpsets Flyvetjeneste, var Fører af den Maskine, der i Juni under en Flyvning med 5 Maskiner fra København til Danfoss-Fabrikken i Sønderborg forstykkede ved Jordløse paa Fyn. En af Passagererne, en Sekretær i Industriraadet, paadrog sig saa alvorlige Kvæstelser, at han senere døde. Statsadvokaten skønner, at Luftkaptajn Sejro ikke har lagttaget de fornødne Forsigtighedsregler. Sagen skal behandles i Faaborg.

Ulykken indtraf den 6. Juni, da Dams Aero havde lejet 5 Maskiner til

Transport af et Antal Gæster til Danfoss-Fabrikken. Kl. 10 om Formiddagen maatte Sejro nødlande paa Gaardejer Hans Nielsens Mark ved Højsgaard i Jordløse mellem Faaborg og Assens. Maskinen, en KZ 7, ramte Jorden saa voldsomt, at alle ombordværende kvæstedes. Sejro fik Kvæstelser i Hovedet, Sekretær Verner Olsen indre Kvæstelser, Sekretær Heie paadrog sig et Chok og Afdelingschef Ture Martinsen, Helsingfors, fik mindre Kvæstelser. De blev alle ført til Sygehuset i Faaborg. Her døde Sekretær Verner Olsen efter flere Maaneders Sygeleje.

Luftfartsdirektoratet foranledigede en Undersøgelse, og Luftfartsinspektør Dalshof konstaterede, at Maskinen var overbelastet, ligesom andre Bestemmelser i Luftfartsloven var overtraadt.

Ulykkesmaskinen var efter Luftfartsdirektoratets Beregninger 109 kg for tung, men ogsaa den Maskine, som førtes af Kaptajn Venningbo har haft Overvægt, det samme gælder Maskinen, der førtes af Erhvervsflyver Eriksen, hvorimod Flyveren Thinesen skal have været for lavt over Vand, mens Erhvervsflyveren Heddorf kun har begaaet en mindre Forseelse med for lav Flyvning over Land.

Der ventes en Række Afhøringer ved Retten i Faaborg. pu

Jet-Ulykken opklaret 20/11-55

Den forulykkede Flyver fløj saa hurtigt i et Dyk, at hans Maskine splintredes i Luften

HOLSTEBRO, LØRDAG AFTEN. Jetulykken ved Kaas, hvor den 23-aarige Flyverløjtnant Sven Diget-Sørensen Fredag Middag blev dræbt, er endnu et af disse tragiske Tilfælde, hvor det er Mennesket og ikke Luftfartøjet, der svigtede i en kritisk Situation.

Flyvevaabnets Havarikommission har under en Afhøring af Flyverløjtnant K. Poulsen, der sad ved Pinden i Ledsagemaskinen, faaet oplyst, at de to Jetjagere fra stor Højde gik ind i et Dyk, hvorunder Løjtnant Diget-Sørensens Jet efterhaanden fik saa stor Fart paa, at Jagerens March-Tal blev overskredet. Det vil sige, at den fløj hurtigere end Materialet kunde taale. Maskinen lystrede derfor ikke Styretøjet, og den unge Pilot mistede Herredømmet over Luftfartøjet, der blev delvis splintret af Lufttrykket og styrtede næsten lodret i Kaas Bredning. Under disse Omstændigheder har Løjtnant Diget-Sørensen, der antagelig er blevet ramt af en »Blackout«, ikke haft nogen Chance for at redde sig. Hans Lig, der blev fundet paa Stranden, en Kilometer fra Flyvestation Karup og vil senere blive ført til Hvidovre, hvor Begravelsen finder Sted.

Flyverløjtnant Poulsen var for øvrigt ogsaa i Fare under det skæbnesvangre Dyk, men da han mærkede, at han var ved at miste Herredømmet over sit Luftfartøj, brød han af og rettede med en Kraftanstrengelse Maskinen op.

Der indføres Ørepropper ved alle tre Værn —

Beskadigelserne af Soldaternes Høreevne er størst ved Fodfolket

29-11-55

Det er ikke alene i Krig, Soldaterne bliver halvdøve eller i hvert Fald faar Høreevnen nedsat paa Grund af de voldsomme Lufttryk, Skydning og Eksplosioner forarsager. Det sker ogsaa i Fredstid ved alle Garnisoner og i alle Vaabenarter. I gamle Dage, siger Generallæge Fasting-Hansen, kunde man være sikker paa, at naar en smokingklædt Herre i et Selskab satte Haanden for Øret og bøjede sig ind mod sin Borddame for at høre bedre, var det en Artilleriofficer. I Dag kan det lige saa godt være en Infanterist, en Flyver eller en Søofficer. De er alle stillet ens, naar det drejer sig om Nedsættelse af Høreevnen. Fodfolket er jo efterhaanden faktisk blevet en Slags Artilleri. I øvrigt er det Haandskydevaabnene, der er Aarsag til de fleste Beskadigelser af Høreevnen.

Det er Militærhospitalets Specialist i Øre-, Hals- og Næsesygdomme, Overlæge, Dr. med. Henrik Johansen, der gennem en Række lagttagelser og Forsøg har kunnet redegøre for de Beskadigelser, der rammer baade Mandskab og Befalingsmænd under Skydninger, enten som midlertidigt eller blivende. Naar det drejer sig om lettere Former, er Patienterne ofte ikke klar over, at deres Hørelse ikke er helt normal. Først elektriske Høreprøver viser, at der er foregaaet en Beskadigelse af Høreorganet. I andre Staters Forsvar har man foretaget indgaaende Undersøgelser, der stemmer nogenlunde overens med Militærhospitalets Hørafdelings Resultater. I Almindelighed tror Folk, at det naturligvis er Kanonernes Drøn, der — for at sige det populært — mishandler Trommehinden. Men det har vist sig, at en Fjerdedel af alle Beskadigelser fremkommer alene ved Geværskydning. Fire Femtedele fremkaldes af lette og tunge Infanterivaaben og den sidste Femtedel fordeler sig paa Artilleri, Flyvevaabnet og paa frie Eksplosioner. I øvrigt har Undersøgelsen vist, at to Trediedele af alle Beskadigelser findes hos Infanteriet. Det er Hørefdelingens Indtryk, oplyser Overlæge Johansen, at Garandgeværet og M. G. 48 har større Mundingshastighed og føles ubehageligere i Ørerne end de tidligere Vaabentyper, og denne Opfattelse er blevet bekræftet fra Skydeskolen for Haandvaaben. Blot et løst Skud afgivet tæt ved Øret kan udmærket godt forårsage en kraftig Høreneedsættelse.

Tre Størrelser Ørepropper løser Problemet

Som i andre Lande vil man ogsaa i det danske Forsvar forsøge at komme den Fare for Hørelsen, der rummes i Militærtjenesten, til Livs. Der eksisterer flere Typer Ørepropper,

der er gennemprøvet og har givet udmærkede Resultater. Med tre forskellige Standardstørrelser kan der opnaas effektiv Beskyttelse hos 90 pCt. af Mandskabet. Hos de resterende 10 pCt. kan ingen af Størrelserne passe ordentligt, og til dem maa anbefales Vaselinvatkugler eller en speciel Form af Glasuld, der er fremstillet i Sverige. Set fra et militært Synspunkt har Anvendelsen af Ørepropperne den store Fordel, at de opnaaede Skyderesultater bliver bedre, da Skytterne ikke mere generes af Knaldet fra egne eller Naboens Skud. For den enkelte Soldat betyder Indførelsen af Propperne, at han ikke mere behøver at være ængstelig for, at han vender hjem med beskadiget Høreevne, naar han siger Farvel til Militærtjenesten.

Man kan gaa ud fra, at Ørepropperne snart vil være en Kendsgerning i Forsvaret. Generallæge Fasting-Hansen oplyser, at Lægekorpsnet har indstillet til Forsvarsministeriet, at der ved alle tre Værn og ved Forsvarets Værksteder indføres Ørepropper i tre Størrelser. De bliver tilpasset af Militærlægerne, og det skulde (saa i det store og hele være forbi med Nedsættelse af Høreevnen inden for Hæren, Søværnet og Flyvevaabnet. H.



Generallæge Fasting-Hansen.

Karups Naboer faar Neuroser

29/11-55 Fra »Berlingske Tidende«

HOLSTEBRO: Hvinet af Jetjagerne paa Flyvestation Karup er efterhaanden blevet ulideligt for Flyvestationens civile Naboer. Navnlige Kvinder og Børn har faaet Neuroser af Larmen, og efter at have undersøgt indkomne Klager er Sundhedskommissionen og Embedslægerne kommet til det Resultat, at Klagerne maa anses for at være »fuldt berettigede«.

— Jeg ved ikke, hvor mange Starter, der finder Sted paa Flyvepladsen, men det er mange, og det er baade Dag og Nat, siger Formanden for den lokale Sundhedskommission, Gaardejer Asger Rasmussen, Grove, der selv bor i Nærheden af Flyvestationen, og han tilføjer: Nerverne kan ikke i det lange Løb holde til det Spektakel.

Amtslæge, Dr. med. Palle Hjorth, Ringkøbing, har sammen med Kreds-læge Sv. Hasle, Holstebro, og Overlæge R. Lenler-Eriksen, Karup, gjort »Studier i Markens«, og Amtslægen lægger ikke Skjul paa, at det var en »ubehagelig Oplevelse«.

— Det var simpelt hen rædselsfuldt, siger han rent ud og tilføjer: Der er velsagtens ikke noget at gøre ved selve Motorlarmen, og det eneste probate Mittel for Folk, der ikke kan holde Spektaklet ud, vil være at flytte.

I en Erklæring til Forsvarsministeriet henleder Embedslægerne Opmærksomheden paa de uheldige Virkninger, Jetlarmen har paa Beboerne, ligesom de rejser Spørgsmaalet, om det er klogt at fortsætte Udvidelsen af Jetbyen Kølvrå, der nu er den ottende største By i Ringkøbing Amt.

Beboerne paa Gaarde i Flyvestationens umiddelbare Nærhed er særlig stærkt generet af Motorstøjen, og efter at Ejerne forgæves har søgt at sælge Gaardene, har de nu anmodet Staten om at overtage Ejendommene.

Jetmaskiners Støj mindre skadelig end S-Togenes

National Tidende 4-12-55

Støjen ved Karup Flyveplads ikke nær saa stærk
som paa Nørrebro Station, der regnes for et af
Landets skrappeste Støj-Centre

FLYVEVAABNET maa tit staa for Skud, naar det drejer sig om Støj, for Torden-Jetterne svarer godt nok til deres Navn, synes mange paa Karupegnen omkring Danmarks største Jager-Station.

Jetstøjen er frygtelig enerverende, og den ødelægger Hørelsen, siger man og der har endog rejst sig Røster om, at Flyverbyen Kølvråa ved Karup ikke bør udvides, fordi den ligger saadan, at Støjen er utaalelig.

Er det saa slemt? Vi har rettet Spørgsmaalet til Ørespecialisten, Dr. med. Flemming Kiørboe, der har foretaget en Række Undersøgelser af Støj, ogsaa omkring vore Flyvepladser.

Ikke farlig for Hørelsen

— Det er ikke rigtigt, at man faar ødelagt Hørelsen, men derimod er Støjen en Kilde til Irritation. Der blev for nogen Tid siden klaget over Støjen fra Kastrup. Det var Beboerne i nogle af de Ejendomme, som ligger nær Flyvepladsen, der efterhaanden syntes, at Støjen var utaalelig og troede, at de fik ødelagt Hørelsen.

Undersøgelser viste, at Støjen ikke havde haft nogen skadelig Virkning, og det har Støjen fra Jetjagerne paa Karup heller ikke — i hvert Fald ikke Virkninger, der er skadelige paa Høreorganerne.

Saa er der det rent psykiske, der i højeste Grad spiller en Rolle — man irriteres over Maskinerne, der kommer larmende, og mange spørger sig selv, om det nu er nødvendigt, at de flyver netop over deres Hus.

Et er imidlertid sikkert — det er ogsaa fastslaaet ved Maalinger — at ved ingen af vore Flyvepladser, hvadenten det drejer sig om Karup eller Kastrup, er Støjen saa kraftig som den, Beboerne omkring Nørrebro Station kommer ud for, naar Togene kører. Det er et af de skrappeste Støj-Centre i Danmark — men Folk har vænnet sig til det.

Støjen irriterer

Man skal op paa en Lydstyrke paa mindst 120 Phon, før der sker Ska-



Dr. med. Flemming Kiørboe — Støj giver daarlige Nerver.

der, og hvis man staar udenfor Karup, naar Jetmaskinerne kommer ind i Landingshøjde, vil man højst faa 102—103 Phon — og det kan ikke skade Hørelsen. Hele Støjproblemet er afhængigt af, hvordan man er indstillet paa de bestemte Former for Støj, man udsættes for. Ved Nørrebro Station affinder man sig med Støjen, man faar hverken daarlig Hørelse eller daarlige Nerver af den Grund — mens Jetjagerne altsaa irriterer nogle Mennesker, fordi de ikke kan affinde sig med den Tanke, at de unge Mennesker skal ligge og lege Himmelspræt og laver en vældig Larm. Men de gør det jo ikke for deres Fornøjelses Skyld, maa man huske paa.

Fridagen ødelagt af Støj

— Mennesker reagerer meget forskelligt paa Støj, siger Dr. Kiørboe. Hvis man er vant til fredelige Omgivelser og kommer ind i et Støj-Inferno, kan det virke ubehageligt. Jeg har et Eksempel fra min egen Praksis.

En kvindelig Patient, der er ansat i et Ministerium i ret fredelige Omgivelser, bor ude i et af de nye Kollektivhuse. Hun har haft det saadan, at hun ikke kunde holde ud at være hjemme paa sine Fridage, fordi hun kunde høre Radio fra fem forskellige andre

Lejligheder, Vandhaner, der blev aabnet osv. Jeg gav hende et Par Ørepropper — og hun bruger dem altid, naar hun er hjemme. Det er den bedste Gave, hun har faaet, har hun fortalt mig.

— Der begaas store Synder ved det moderne Byggeri. Arkitekterne burde tage lige saa meget Hensyn til en ordentlig Isolering, som de tager til god Udsigt eller praktisk Køkkenindretning, for de Mennesker, der bor i saadanne Huse, kan næsten ikke undgaa at faa daarlige Nerver.

Ørepropper mod Støj

Det er jo relativt spinkle Materialer, man bygger med — Materialer, som Lyd løber lige igennem. Ældre, mere solidt byggede Ejendomme er langt at foretrække rent støjmæssigt. Isolationen her er nemlig baseret paa Masse — og det er det eneste, der kan standse Støj.

— Støj paa Arbejdspladsen?

— Det er ogsaa et Problem. Typisk er jo Væverdøvheden — en meget speciel Hørenedsættelse, som findes hos de fleste Vævere. Det skyldes de støjende Maskiner, og her ligesom mange andre Steder indenfor Industrien, hvor der arbejdes i Støjniveauer, der er kraftige, tager man Ørepropperne i Brug.

Hvis man undersøger unge Mennesker, der lige er kommet ud af Skolen, viser det sig, at omkring 10 pCt lider af Støjskader. Undersøger man dem 4 Aar efter, naar de er udlærte, viser det sig, at 20 pCt har Støjskader, som de har faaet under deres Lærlinguddannelse.

Nervenedbrydende Støj

— Kan man faa Nerverne ødelagt af Støj?

— For megen Støj kan medføre Træthed, Hovedpine, Impotens og mange andre Ubegageligheder. Det er ikke alene Hørelsen, der kan ødelægges, men voldsom Støj virker nervenedbrydende paa mange Mennesker. Det skyldes bl. a., at Lydbølgerne absorberes af Kroppen og faar vore Celler til at svinge med.

Man ser det f. Eks. paa Hangarskibe, hvor man naar op paa over 150 Phon. Mændenes Hørelse er naturligvis beskyttet — men de kan kun arbejde kort Tid i Støj af den Styrke, saa ruster de over hele Kroppen som Folge af Svingningspaavirkningerne.

Man kan isolere dem fra Svingningerne ved særlige Dragter, men de kan alligevel kun arbejde forholdsvis kort Tid paa Hangarskibsdækkene, hvor Jetmaskinerne varmes op. Det samme er Tilfældet med Jordpersonalet paa vore Jetflyvepladser. De bliver ogsaa beskyttet mod Støj paa alle Maader, bl. a. ved Hjælp af Ørepropper ...

I Begyndelsen var Overgangen fra Stempelmotorer til Jetmotorer meget ubehagelig for disse Mennesker, og det blev hurtigt et Problem, som vi maatte løse, fordi Antallet af Høreskader steg stærkt.

Det er altsaa ikke alene Støjen, der i sig selv er ubehagelig og kan ødelægge Høreorganerne. Lydsvingningerne er mindst lige saa farlige, naar de bliver meget kraftige. Hvis man f. Eks. udsætter Marsvin for voldsomme Lydbølger, kan de brænde op, fordi deres Legeme sættes voldsomt i Svingning, og den tætte Pels holder Varmen, der opstaar derved, inde.

E-sen.



Den forulykkede Flyverløjtnant Orla Nellemann Petersen.

En af de yngste Jet-Piloter dræbt

Den 23-aarige Løjtnant Orla Nellemann Petersen styrtede ned under Øvelsesflyvning i Nord-Salling kun 5 Maaneder efter, at han begyndte Tjenesten paa Flyvestation Karup

I Gaar Formiddags Kl. 10,30 har Flyvevaabnet mistet en af sine yngste Piloter, den 23-aarige Flyverløjtnant II af Reserven Orla Nellemann Petersen, som omkom under en Øvelsesflyvning i Nord-Salling kun 5 Maaneder efter, at han begyndte sin Tjeneste paa Flyvestation Karup.

Orla Nellemann Petersen var født i 1932 i Silkeborg, Søn af Handelsmand Markus Nellemann Petersen,

Drewsensvej 2, Silkeborg. Han kom paa Flyveskolen i Aunø i August 1953, blev derefter uddannet i Amerika, og den 27. Juni i Aar begyndte han sin Tjeneste ved Eskadrille 727 i Karup og var stadig som en af de yngste blandt Jet-Piloterne under Træning.

Sammen med tre Eskadrille-Kammerater var Orla Nellemann Petersen i Gaar startet fra Karup i en Kampformationsflyvning. De fire Maskiner befandt sig over Nord-Salling med Kurs mod Syd, da Ulykken indtraf. Orla Nellemann Petersen blev pludselig væk fra sine Kammerater, men han var stadig i Radio-kontakt med dem: Der aftaltes, hvad der kaldes et 'rendezvous-point', og paa dette Mødested skulde Nellemann Petersen atter slutte sig til Formationen. Nellemann Petersen naaede ikke Kammeraterne. Ingen har kunnet give Forklaring om de nærmere Omstændigheder ved Ulykken, som

indtraf i, hvad man i Karup kalder 'godt Flyvevejr', der var Bygeskyer, men store Huller imellem dem. Maskinerne befandt sig i omkring 10.000 Fod, da Kontakten med Nellemann Petersen ophørte.

Maskinskade eller Overhastighed i Dyk?

Samstemmende Meddelelser fra Øjenvidner lyder paa, at der ligesom lød 'et Knald' i Luften, før Maskinen ramte Jorden. Gaardejer Aage Saugstrup, hvis Gaard ligger 500 Meter fra Nedstyrtningsstedet, siger, at saadan maa formentlig et Knald lyde, naar en Jet passerer Lydmuren. 'Knaldet' var saa kraftigt, at Ruderne klirrede. Umiddelbart efter susede Maskinen lavt hen over Gaarden og knustes. Der opstod et Hul paa 4-5 Meters Dybde og et Krater paa omkring 10 Meter i Bredden, hvor Maskinen styrtede ned. Piloten var dræbt paa Stedet.

Ulykken indtraf kun nogle Kilometer fra Kaas, hvor Flyverløjtnant Sven Diget-Sørensen, Hvidovre, for tre Uger siden omkom, efter at hans Luftfartøj under Dyk havde faaet saa stærk Fart paa, at det blev mangøvredygtigt og sprængtes under Lufttrykket.

Flyvevaabnets Havarikommission har iværksat en Undersøgelse, blandt andet vil de mange Vragdele blive teknisk dissekeret. Øjenvidner og Flyvepersonel vil blive afhørt i Dag.

Der var samlet mange Mennesker omkring Ulykkesstedet, før den militære Afspærring etableredes, og disse tilfældige fik en alvorlig Forskrækkelse, da Maskinens Ammunition plud-

selig begyndte at eksplodere. Mange maatte søge Dækning, ingen kom noget til.

Paa 'Berlingske Tidende's Forespørgsel, om det kan tænkes, at de amerikanske Thunder-Jet F 84, som det danske Flyvevaabnet har faaet som Led i Vaabenhjælpen, skulde have naaet det Tidspunkt, hvor de er metaltrætte, svarer Oberstløjtnant Wichmann: — Der foretages meget grundige tekniske Eftersyn og føres en omhyggelig Kontrol, som skulde give fuld Garanti for, at der intet er i Vejen med det Materiel, som anvendes i Eskadrillerne. pw.

Jet-Jageren mod Jorden i Spiraler

Foreløbig umuligt at fastslaa Aarsagen til Ulykken ved Hjerik, siger Havarikommissionens Chef, Kaptajn A. S. Bendtsen

Det er ikke sandsynligt, at det bliver muligt med Sikkerhed at fastslaa Aarsagerne til Flyveulykken i Foraars ved Hjerik, hvor den 23-aarige Flyverløjtnant Orla Nellemann Petersen, Silkeborg, mistede Livet.

— Vi har, sagde Chefen for Flyvevaabnets Havarikommission, Kaptajn A. S. Bendtsen, i Aftes til 'Berlingske Tidende', et klart Billede af selve Forløbet indtil Ulykkesøjeblikket. Fire Maskiner var paa Fotoskydning i Formation. Det skete i Skydning i Omraade i 10.000 Fods Højde. Under Fotoskydningerne ligger man ikke tæt op ad hinanden, men Flyverløjtnant Nellemann Petersen var kommet saa langt væk, at man ikke længere havde ham inden for Synsvidde, derimod havde Øvelseslederen Radiokontakt i 3-4 Minutter og aftalte Mødested over Hoistebro. Pludselig blev Nellemann Petersen tavst, og hvad der herefter er sket, har Havarikommissionen endnu ikke kunnet opklare. Maaske Motoren, naar den er gravet op, kan fortælle et eller andet. Vidneudsagnene fortæller, at Maskinen kom mod Jorden hvirvrende om sin Længdeakse. Det er saa usædvanligt, at det kan udlægges, som om Piloten var ude af Stand til at manøvrere Maskinen. Men saa melder sig uvilkaarlig Spørgsmaal: Hvorfor har han ikke, hvis der havde været noget i Vejen med Maskinen, søgt at komme fri, ladet sig skyde ud med Katapultsædet? Vi fortsætter Undersøgelserne saa længe, der er en Mulighed for at finde Antydning af et Svar om Aarsagerne. Men det bliver vanskeligt i dette Tilfælde.

Flyvevaabnets Teknikere afviser fortsat, at der skulde være Tale om, at det var 'træt' Materiel, som var præget af Slitage, som kan være almindelig Ulykkesårsag. Hvis Materiellet ikke var i Orden, vilde der simpelthen ikke blive fløjet med det.

Torden-Jetjagerne, som er bygget paa de amerikanske Republic-Fabrikker, er som Type 8 Aar gammel, og det er 4 Aar siden, Danmarks Flyvevaabnet fik de første af denne Jager-Bombe-Type. Hollænderne har i Gaar officielt skiftet deres Tordenjet-Jagere ud. De blev leveret samtidig med Danmarks. I Stedet faar Det kongelige hollandske Flyvevaabnet den nye Republic F-84 F, en moderniseret Udgave af Tordenjet'en med pilformede Vinger.

Det danske Flyvevaabnet venter sin første britiske Hunter-Jager, som er hurtigere end Lyden, i disse Dage fra Fabrikken i Dunfold, hvor Produktionen af de første 30 Hunter-Jagere er i Gang; det er Typen Hunter Mark 5.1 med amerikanske Instrumenter. Denne Maskintype skal stationeres i Aalborg til Afløsning af Meteor-Jagere. pw.

Militærflyver fløj vild over Nordjylland

Flakkede rundt i Snestormen tre Timer, før han gennemførte heldig Mavelanding 20 Kilometer fra Aalborg

I Gaar Middags Kl. 12,06 startede Løjtnant P. C. Borgnæs i en Motors Havard Træningsmaskine fra Flyvestation Aunø med Aalborg Lufthavn som Maal. Omtrent tre Timer senere nødlandede han i Snetykning efter at være fløjet vild over Nordjylland.

Løjtnant Borgnæs naaede i Nærheden af Aalborg efter en lille Times Flyvning fra Aunø, men paa Grund af Snestormen kunde han ikke naa Lufthavnen. Han ventede paa Bedring i Vejret, men mistede indhylling i Snemasserne Orienteringen, og da han efterhaanden ikke havde mere Benzol, var han tvunget til at foretage en Nødlanding.

Han foretog en Mavelanding med Landingsstellet trukket op. Det skete ved Arentsmunde 20 Kilometer Vest for Aalborg, hvor Maskinen pløjede sig gennem Markens Snemasser.

Piloten kunde uskadt kravle ud af sin havarerede Maskine, som nu skal undersøges af Flyvevaabnets Havarikommission, ligesom Løjtnant Borgnæs i Dag skal afhøres af Kaptajn-løjtnant O. P. Nielsen fra Havarikommissionen, som er rejst til Aalborg for at lede Undersøgelsen.

Flyvningen fra Aunø til Aalborg i Gaar var betragtet som en Træningsflyvning. Sandsynligheden taler for, at Løjtnant Borgnæs er blevet overrumplet af Snestormen. SAS havde Rutemaskine til Aalborg i Gaar, den landede normalt, og Rapporterne ly-

der i øvrigt paa flyvebart Vejret paa Aalborg Lufthavn hele Dagen. pw.

Flyvevaabnet forlader Kastrup

Eskadrille 721 flytter til Værlose, og Københavns Lufthavn bliver fuldstændig civil

Den 1. April forlader Flyvevaabnet Københavns Lufthavn i Kastrup, hvor man i de sidste 10 Aar har lagt Beslag paa det meste af Bygninger og Hangarer paa Sydsiden ved Nordre Dragørvej. Det er Eskadrille 721, som Flyvevaabnet har placeret i Københavns Lufthavn, og Chefen for Flyvestation København er Kaptajn Wegener, den tidligere Trafikflyver i SAS.

Under Eskadrille 721 er samlet baade Transportmaskinerne, som Flyvevaabnet har erhvervet fra SAS, de amerikanske Douglas DC 3, Amfibiemaskinerne af Catalina-Typen, som bruges til Grønlandsarbejdet og Redningsopgaverne, og Helikopterne, som anvendes til geodætiske Opgaver i Grønland og til Redningsopgaver herhjemme. Foruden det flyvende Personel har Styrker fra Flyvertropperne hidtil haft deres Station paa Kastrups Sydside. Til Foraaret flytter man det hele til Flyvestation Værlose. Senere er det Hensigten, at Maskinerne, som henhører under Redningsopgaver og lignende, skal placeres paa Tirstrup i Djursland.

Naar Kastrup rømmes af Flyvevaabnet, vil Københavns Lufthavn blive fuldstændig civil. De tidligere Militær-Installationer paa Sydsiden overtages af Statens Luftfartsdirektorats Administration af Lufthavnen. Baade Luftfartsdirektoratet og andre har Brug for megen af den Plads, der bliver til Raadighed. De militære Isæt i Trafikken paa Kastrup bliver fra Foraaret fremtidig repræsenteret af de amerikanske Jet-Maskiner, som er til Behandling paa SAS-Værftet, og af de amerikanske Orlovsmaskiner fra Tyskland. pw.

Fortsætter Sir Hugh Saunders i det danske Flyvevaaben?

Der kan blive Tale om endnu en Virkeperiode for den fremtrædende britiske luftmilitære Kapacitet som Kommitteret for Flyvevaabnet

Ændringerne i Flyvevaabnets Organisation til hurtig Gennemførelse

Med Udgangen af Marts udløber den britiske Air Chief Marshal Sir Hugh Saunders' første Periode som Kommitteret for det danske Flyvevaaben. Kontrakten, som Forsvarsminister Rasmus Hansen sluttede med den fremtrædende britiske luftmilitære Kapacitet, der indtil 1953 var Chef for NATO-Luftstyrkerne i Europa, omfattede en Arbejdsperiode paa 9 Maanedre. Meget taler for, at Sir Hugh Saunders vil blive opfordret til at fortsætte endnu en Tid, fordi man netop nu er ved at lægge sidste Haand paa Planerne for Flyvevaabnets fremtidige Organisation.

I Flyvevaabnets Nyordning kommer Sir Hugh Saunders' Indsats klart frem, og det anses for ønskeligt, at den britiske Kommitterede faar Lejlighed til at følge Nyordningens Funktioner i Praksis i den første Tid og deltage i den Tilfyllingsproces, som naturligt vil opstaa ved den nye Organisationsforms Afprøvning.

Reorganiseringen ved at tage Form

Sir Hugh Saunders blev knyttet til Flyvevaabnet til Støtte for dets Chef, Generalløjtnant Førslev, under Reorganisationsarbejdet, som var forberedt, da Sir Hugh Saunders kom hertil i Juli i Fjor. Reorganisationen, der nu er ved at tage endelig Form, er Resultatet af et nært Samarbejde mellem Sir Hugh Saunders, Generalløjtnant Førslev, Flyvevaabnet mest betroede Medarbejdere og Forsvarsministeriet.

Sir Hugh Saunders har haft Forsvarsminister Rasmus Hansens Raadgiver ved Undersøgelsen af Flyvevaabnets Forhold i Foraaret 1954, Oberst K. Ramberg, som sin specielle Medarbejder.

Det har tidligere været nævnt, at Hovedlinjerne i Reorganisationen af Flyvevaabnet omfatter et taktisk Hovedkvarter i Karup, hvorfra al Flyvning skal ledes. Den hidtidige Vestre og Østre Basiskommando nedlægges, ligesom forskellige Inspektørstillinger inden for Flyvevaabnet omlægges. Et Antal udenlandske Flyveoffi-

cerer knyttes midlertidigt til det danske Flyvevaabens taktiske Hovedkvarter og Planlægningsarbejdet i Flyverkommandoen i Vedbæk.

Ogsaa Flyvevaabnets tekniske Tjeneste ventes gjort til Genstand for Omlægninger.

I store Træk er der Enighed om Linjerne i Nyordningen, men paa forskellige Detail-Omraader har Sir Hugh Saunders og Flyvevaabnets Chef, Generalløjtnant Førslev, divergerende Opfattelser.

Et af de Spørgsmaal, hvormed der ikke er fuldstændig Enighed, er Opdelingen af Flyvevaabnets tekniske Tjeneste med Udlægning af en Del Arbejde til SAS-Værftet i Kastrup. Flyvevaabnets tekniske ansvarlige mener, at Arbejdet kan bevares inden for egne Værkstedsfunktioner i Aalborg og Værløse.

Spørgsmaalet om Oprettelsen af en Generalinspektørstilling i Flyvevaabnet har heller ikke kunnet samle fuld Enighed hos den Kommitterede og Flyvevaabnets egne Folk. Men det er kun Enkeltheder inden for Rammen af den Nyordning af Flyvevaabnets Organisation og Opbygning, som nu synes umiddelbart forestaaende.

Bedre Tilgang, navnlig i Kvalitet — og Nedgang i Tablisten

For øvrigt synes det, som om der i Øjeblikket er tilvejebragt Ro omkring Flyvevaabnet, og som om der spores en voksende Tillid til Vaabnet. I hvert Fald har de sidste Maanedre af 1954 givet en bedre Tilgang, ikke mindst i Kvalitet, af Ungdom, som søger ind til en Flyverofficers-Karriere. Det har været en Gavn, at man nu giver de unge Befalingsmænd Adgang til Flyvevaabnet uden om Forskolen, og man kan ogsaa konstatere positive Virkninger af det Oplysningsarbejde, Flyveskolen har gennemført paa Latinskolerne med Film og Foredrag.

Aarets Tabsliste er mindre end 1953. Flyvevaabnet mistede i 1954 16, hvoraf to Jetkadetter styrtede ned i Canada. I Perioden fra sidst i Juni og



Sir Hugh Saunders



Lauris Norstad

til November havde Flyvevaabnet sin hidtil bedste Sikkerhedsrekord med kun een Nedstyrning, derefter sluttede Aaret med fire Ulykker med kort Mellemrum. I 1953 var Tablisten 22 Mand, hvoraf to mistede Livet under Uddannelsen i Amerika.

General Norstad til Danmark

Den nuværende Chef for NATO-Luftstyrkerne i Europa, den amerikanske General Lauris Norstad, i hvis Stab i Paris Oberst Kaj Birksted for Tiden gør Tjeneste, ventes paa Besøg i Danmark til Foraaret, naar Flyvevaabnets Reorganisering har fundet Sted og den nye Organisationsform er begyndt at fungere.

General Norstad har ikke tidligere studeret det danske Flyvevaabens Afdelinger, men han har været her paa Besøg, blandt andet sammen med daværende General Eisenhower ved Afleveringen af de første Thunder-Jets til Danmark. General Norstads Besøg hos det danske Flyvevaaben blev drøftet under Forsvarsminister Rasmus Hansens sidste Besøg ved NATO-Hovedkvarteret i Paris.

pw.

Danmark beder om 14 udenlandske Officerer til Flyvevaabnet

Generalløjtnant C. Førslev og den amerikanske Flyvergeneral Thomas C. Darcy til Forhandlinger i Paris i Dag

I Dag flyver Chefen for Flyvevaabnet, Generalløjtnant C. Førslev,



General Darcy



General Førslev

til Paris sammen med Chefen for den amerikanske raadgivende Militærmission i Danmark, Brigadegeneral Thomas C. Darcy, for at forhandle med General Orwal C. Cook, som er Næstkommanderende ved SHAPE, Atlantistyrkernes Hovedkvarter i Fontainebleau.

Forhandlingerne, som ventes afsluttet i Løbet af Dagen, drejer sig om Muligheden for at faa allierede Officerer til at afhjælpe Mangelen paa Officerer i det danske Flyvevaaben.

Forhandlingerne maa ses som Led i Planerne for hele Flyvevaabnets Nyordning, der jo om kort Tid skal føres ud i Livet.

Generalløjtnant Førslev udtalte i Aftes til »Berlingske Tidende«, at det Mødet i Paris drejer sig om, er i første Række 12 aktive Flyverofficerer og 2 Radar-Eksperter.

— Vi beder fra det danske Flyvevaabens Side om denne Hjælp fra Atlantistyrkernes Hovedkvarter. Om man vil gaa ind for vort Forslag og i hvilken Udstrækning, denne Hjælp vil kunne ydes os, ved jeg i dette Øjeblik intet om. Hvad vi beder om i Paris i Dag, er Officerer til Arbejdet i Marken.

Senere kan der blive Tale om at rette Anmodning til SHAPE om et Antal Officerer til Stabsarbejdet i det danske Flyvevaaben. Men den første Anmodning gælder altsaa de 14 Officerer, som er tiltænkt Opgaver direkte i Operationsarbejdet og som Kontrollanter af GCA-Radaranlæggene. Det er imidlertid ikke saaledes, at vi paa Forhaand har Garanti for denne Haandsrækning til at afhjælpe Officersmangelen i det danske Flyvevaaben.

pw.

Amerikanske Flyverofficerer paa Hjælpeprogrammet?

General Førslev aflagde i Gaar Rapport i Forsvarsministeriet om Forhandlingerne i NATO-Hovedkvarteret

Chefen for Flyvevaabnet, Generalløjtnant C. Førslev, har i Gaar i Forsvarsministeriet aflagt Rapport om de Forhandlinger, han i NATO's Hovedkvarter i Paris har ført om Officershjælp til Danmarks Flyvevaaben under Opbygningen. De fremsatte Ønskers Skæbne afhænger af de fremtidige Forhandlinger. Der er endnu ikke fastsat Tid og Sted for disse nye Drøftelser.

Økonomiske Spørgsmaal i Forbindelse med Udstationeringen af 14 Flyverofficerer i det danske Flyvevaabens operative Funktioner, blev ikke drøftet. Det er ingenlunde givet, at Danmark kommer til at betale for Flyverofficerernes Ophold og Virke i Danmark. Der synes Mulighed for, at ogsaa dette Arrangement kan løses inden for Vaabenhjælpens Rammer. Paa dette Hjælpeprogram har Flyvevaabnet modtaget Milliongaver fra Amerika i Form af Thunder-Jetjagere og forskelligt Udstyr. Det er jo saaledes, at indtil dette Øjeblik har den amerikanske Skatteborger betalt mere for det nye danske Flyvevaaben end den danske Skatteborger. Denne Kendsgerning blev for ikke længe siden understreget af Flyvevaabnets Chef.

De Officerer, der er anmodet om som Støtte for det danske Flyvevaabens Operationer, vil have Rang af Captain, det svarer til en dansk Kapteinløjtnant. Den sidste er aflønnet

med omkring 17—18.000 Kroner aarlig, den amerikanske Kollega faar omkring 800 Dollars i Maanedsløn eller omkring 5.600 Kroner omsat i dansk Valuta.

Tanken skal være at anbringe to amerikanske Flyverofficerer i hver af de seks danske Thunder-Jet Eskadriller i Karup og Skrydstrup. Det endelige Tilsagn er, understreget General Førslev i Aftes over for »Berlingske Tidende«, afhængigt af de kommende Forhandlingers Forløb.

pw.

I Gaar fik en af Flyvevaabnets KZ-Maskiner Motorvanskeligheder, da den var paa Vej fra Karup til København. Føreren, Flyverløjtnant J. N. Nielsen, som havde en militær Passager med sig, gik ned paa en Mark ved Nordby paa Samsø. Maskinen blev senere repareret og kunde starte igen for at vende tilbage til Karup.



I Frederiksberg Slotskirke er Frøken Inge Ingvar, Datter af afd. Tegner Ingvar, blevet viet til Flyverløjtnant, Afdelingschef i KDAK Erik Skjødt.

54
ved Søndre
nstrup paa
Jager, ført
fra Flyve-
Juleaftens-
flyvning i
Løjtnant
anskelighe-
rup Flyve-
anden Jet-
en Tid over
e søge ned
Sted langs
men der
andet, end
ene Ving-

ødt Stykke
indsede op.
ud af Fø-
in Kamme-
credse over
yver fortæl-
s, hvor han
andtes ikke
elser.
lev straks
de Maskine-
Bevogtning.

1955

1-1-55

6-1-55

4-1-55



Sergent Poul Roed Jensen.

5-2-55

Dansk Jetpilot dræbt ved Styrte i Canada

Var kommet dertil i April i Fjor for at uddannes

Det danske Flyvevaaben er blevet ramt af den første Ulykke i Canada, idet den 20-aarige Sergent Poul Roed-Jensen er styrtet ned med en Jet i Canada og dræbt.

Poul Roed-Jensen, der er Søn af Sognepræst J. C. Roed Jensen, Rødby, kom til Uddannelse i Canada i April i Fjor. Han var netop naaet saa langt

i sin Uddannelse, at han skulde flyve Jet. Om Ulykken foreligger der ikke andre Kendsgerninger, end at han var paa Træningsflyvning med en T-33 Shooting Star, der Torsdag Eftermiddag styrtede ned.

De dræbte er den sjette danske Jetpilot, der er omkommet under Uddannelse i Udlandet. To er styrtet ned og dræbt i USA, fire i Canada.

lou.

Ulykkens Aarsag ikke fastslaaet

Den danske Pilot, der styrtede ned og dræbtes i Canada

Der er nu indløbet en Del nye Oplysninger til Danmark om Flyveulykken i Canada den 3. ds., hvor den danske Jetpilot, Sergent Poul Roed Jensen styrtede ned og dræbtes.

Poul Roed Jensen var startet paa sin anden Soloflyvning Kl. 15,30 med en T-33 »Silver Star«. Starten havde været normal, og paa Basen, hvor han var stationeret, havde man ikke modtaget Rapport om noget usædvanligt, da der Kl. 15,45 fra en Gaard blev rapporteret, at hans Maskine var styrtet ned. Maskinen var knust og Poul Roed Jensen dræbt paa Stedet. Vraget er siden blevet undersøgt, men man har ingen mekaniske Fejl konstateret, og indtil videre har Ulykkens Aarsag ikke kunnet konstateres.

Den omkomnes Kiste bliver afsendt fra New York den 16. ds. med en KLM-Flyvemaskine.



Den nødlandede Thunderjet paa Marken ved Roager.

Maager tvang Thunder-Jet til Nødlanding paa en Mark —

Cockpit'ets Plexiglas-Kuppel splintredes af Maagen — Ringe Skade paa Maskinen, hvis Pilot slap uskadt

8-2-55

En Jetpilot fra Flyvestation Skrydstrup, Flyverløjtnant P. P. Hansen, blev i Gaar udsat for et usædvanligt Uheld, idet en Maage tvang ham til at nødlande med sin Maskine paa en Mark. Maagen blev dræbt, mens Piloten slap uskadt, og Maskinen kun led overfladisk Skade.

Flyverløjtnant P. P. Hansen, der fløj en F. 84 »Thunderjet«, var paa Øvelsesflyvning sammen med 2-3 andre Maskiner. Da hans Jet kom flyvende i lav Højde ved Roager, kom den ind i en Flok Maager. Hvor mange Maager der var, er i øvrigt ikke helt klarlagt. Kaptajn Foged fra Flyvestationen Skrydstrup udtalte saaledes i Gaar, at der kun var een Maage. Men Maagen ramte i hvert Fald Cockpittets Plexiglas-kuppel med saa voldsom Kraft, at Kuppelen splintredes, og Luften begyndte at suse ind.

I første Omgang fik Piloten et mindre Chok, men da han havde sundet sig lidt, besluttede han at forsøge en Nødlanding. Den fandt Sted paa Gaardejer Vilhelm Wollesens Mark i Roager, hvor Løjtnant Hansen udførte en perfekt Mavelanding. Maskinen pløjede en dyb Fure paa et Par Hundrede Meter gennem en Græsmark og endte i en Pløjemark, hvor den lagde sig til Ro.

Løjtnant Hansen saa i første Omgang ud til at være blevet kvæstet i Hovedet, men det viste sig at være Blod fra den dræbte Maage, saaledes at han i Virkeligheden var sluppet uskadt. Ogsaa Jet'en var kommet usædvanlig heldig fra Nødlandingen. Bortset fra det knuste Plexiglas og mindre Skrammer fra Kureturen kunde der ingen Skader konstateres. Den vil nu blive demonteret, idet Planerne aftages, og pr. Bil gaar Turen derefter tilbage til Skrydstrup.

Problemet Sammenstød mellem Maager og Jettflyvere er ikke nyt, men det er første Gang, at en Fugl har knust Plexiglas-kuppelen over Cockpittet paa en Jet. Man har tidligere været ude for, at Fugle har slaaet Huller i Planerne paa de hurtige Maskiner, men ligefrem at regne Fuglene for en konstant Fare for Jetmaskinerne, er dog at tage dem for alvorligt.

Kunde Piloten have fløjet til Skrydstrup

For at undgaa Fuglene saa meget som muligt i Nærheden af Flyveplad-

serne har man gjort meget for at udrydde dem, ligesom Forruden i Jetjagerne nu er forsynet med skudsikkert Glas, der ogsaa kan modstaa eventuelle Sammenstød med Fugle, men mere kan man næppe gøre. Det nemmeste var naturligvis, som man i Gaar sagde paa Flyvestation Skrydstrup, at begrænse Fuglenes Flyvehøjde, men ...

Havarikommissionen ankom i Gaar til Roager for at kikke paa Maskinen og afhøre Piloten. Det skal bl. a. konstateres, om det havde været nødvendigt at nødlande, eller om han havde kunnet flyve Maskinen hjem til Skrydstrup trods det knuste Plexiglas.

lou.

Frømand skal lede efter den forsvundne Jet

Forsvundet i Farvandet ved Fanø den 6. December

ESBJERG, LØRDAG AFTEN

Det er endnu ikke lykkedes at finde Vraget af den Jetjager, der den 6. December 1954 styrtede ned i Farvandet ved Fanø, ligesom man heller ikke har fundet Spor af Piloten, den 24-aarige Flyverløjtnant Hein Pedersen, Kalundborg. Man vil imidlertid ikke indstille Eftersøgningen, og der vil inden længe blive gjort Forsøg paa at lokalisere Vraget ved Hjælp af Frømand, hvis Voddragningen ikke snart giver Resultat. Efter hvad det i Dag oplyses fra Vestre Flyvebasis Kommando, Karup, vil man i givet Fald engagere Frømand-Eksperten, Ingeniør Jan Uhre, eller Zoneredningskorpsets Frømand.

13-2-55