

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.



Lille Kisser »hjælper« Far.

Klippet Aviser i 35 Aar til et enestaaende Arkiv

Samlingen, der i Dag tæller mellem 12 og 15 Millioner Udclip af litterær Karakter, vil muligvis blive overtaget af Det kongelige Bibliotek 26-12-55

Hospitalsinspektør, Oberstløjtnant R. Kaas-Sørensen fortæller om sin Hobby — der nu, siger han, nærmest er blevet et Aag

At skrive Avis er som at skrive i Sandet langs Strandbredden, Bølgen kommer og sletter det hele ud, og hvad der blev skrævet i Gaar er glemt i Dag. Saa-dan er der blevet sagt engang, men helt rigtigt er det da heldigvis ikke.

For Tusinder af Mennesker er Avisen netop det eneste daglige Læsestof, og selv om meget af det læste bliver glemt, saa huskes dog noget, noget hænger der altid ved.

Endelig er der jo den Udvej, at man kan klippe ud, hvad man har Interesse for at gemme og læse senere, og det benytter mange sig af. Adskillige Husmødre samler ligefrem paa Opskrifter og gode Raad, nogle klipper Vittigheder og andre

varboghandlere. Jeg har bl. a. en Aftale med LAB om, at gamle Blade samles fra og gemmes til mig.

— Det maa da ikke være særlig rart at rode i alt for gamle Aviser?

— Det kan være mindre behageligt, og tit er jeg kommet meget snavset hjem, og lige saa tit har mit Hjem flydt med gamle og mere eller mindre vellugtende Aviser.

— Men alligevel har Deres Jagt paa gamle Aviser vel givet Dem morsomme Oplevelser?

— Ja, Masser — lad mig blot nævne en enkelt. En venlig Marskandiser i Dybbølsgade, for Resten en meget morsom og interessant Mand, der læser baade Latin og Græsk, ringede mig op en Dag og spurgte, om jeg var interesseret i »Fædrelandet«. Jeg sagde omgaaende Ja for ikke at skuffe Manden, saa jeg ikke kunde komme igen, men stor blev min Forbavselse, da jeg opdagede, at det var

det rigtige gamle »Fædrelandet«, det drejede sig om. Han viste mig, at der var skrevet J. L. Heiberg paa nogle af dem, og det gjorde jo ikke Aviserne ringere.

Saa-dan en Oplevelse glæder en Samler, og jeg er kommet til at sætte megen Pris paa min gode Ven Marskandiseren i »Dybbølskælderens«. Men der er mange andre morsomme Oplevelser forbundet med min Hobby.

— Lad os faa en til da!

— En Redaktør fandt frem til mig gennem en af mine Venner. Han vilde vide noget om Struensee, som han skulde skrive noget om. Nu var jo Struensee imidlertid ikke Forfatter, saa derfor havde jeg ikke noget om ham, men jeg havde noget om en Forfatter, der samlede paa Materiale om Struensee, og saa kunde de to komme i Forbindelse med hinanden. De ser, Samlingen kan bruges til hvad som helst og af hvem som helst — ogsaa Soldaterne her paa Hospitalet benytter den nu og da.

— Hvad nu, hvis en af vort Aands-livs Personligheder kun skriver fagligt og ikke litterært, men dog præger vor Tid — kommer han ikke med i Samlingen?

— Han er med, fordi hans Betydning er kulturel, og fordi han præger sin Tid. Ogsaa store Skuespillere har jeg taget med, fordi de ofte, naar de bliver gamle, skriver deres Erindringer, og nogle er da ogsaa Forfattere. Lad mig nævne Ebbe Rode, som har skrevet fortræffelige Digte, som givet før eller senere vil blive udgivet. Spændende er det, hver Gang et nyt Navn dukker op under en Novelle eller et Digt, for saa skal man til at skønne, om man staar over for en ny Forfatters eller Digtets første Bidrag, skønne om han skal have sin Pose o. s. v.

To Afbrydelser

— Er det ikke en dyr Hobby, De har?

— Selvfølgelig har den kostet en Del, for Arbejdet skal jo passes støt og konstant. Enkelte Afbrydelser har der været. Jeg var nemlig fra 1943 til 45 i Sverige som Flygtning, men jeg kom da hjem med otte store Kasser fulde af Udclip, dels fra danske Blade og dels fra svenske. Der skete nemlig det lykkelige for mig, at Stadsbiblioteket i Stockholm gav mig Husrum og Masser af Aviser at klippe i. Det hjalp mig gennem Flygtningesykose og fik mig til ikke udelukkende at tænke ængstelige Tanker paa Kone og Børn i Danmark.

En anden Afbrydelse var min Periode som Inspektør paa Hospitals-skibet »Jutlandia«, men herunder var jeg saa heldig, at samtlige Blade, der bragte selvstændigt litterært Stof, gav mig Friabonnement — det var 36 Blade ialt, og da jeg kom hjem, laa der et halvt Aars Aviser og ventede paa mig og Saksen.

— Kom De igennem dem samtidig med at klippe i de daglige?



Hospitalsinspektør R. Kaas-Sørensen ved at finde nogle af Samlingens Udclip frem.

samler paa Kronikker inden for Interessesfeltet.

Berlingske Tidende har netop besøgt en af Landets fornemste Specialister i Avisudklip, Hospitalsinspektør, Oberstløjtnant R. Kaas-Sørensen, i Embedsboligen paa Militærhospitalet i København.

Stuen rundt fra Gulv til Loft er Reoler fyldt med gulbrune Poser, som alle rummer Avisudklip.

— Hvor mange i alt? Det er det Spørgsmaal, som altid bliver stillet først af den maabende besøgende.

— Det er svært at sige helt nøjagtigt, svarer Hospitalsinspektør Kaas-Sørensen, men mon ikke der er mellem 12 og 15 Millioner Udclip.

— Hvornaar begyndte De at klippe?

— Det var, da jeg gik i 2. G., altsaa omkring 1920. Jeg begyndte med at samle Forfatterbilleder og Digte, og Aarsagen hertil var mine litterære Interesser. Jeg var nemlig saa heldig at have noget aldeles fremragende Lærere, det var Ludvig Hammer, Erik Stokkebye og P. A. Rosenberg. Alle tre var de desuden Forfattere, og ganske særlig under Paa-virkning af P. A. Rosenberg, som var en straalende og inciterende Lærer, besluttede jeg, at jeg vilde være cand. mag. for selv at komme til at undervise. Derfor mente jeg, at det kunde være morsomt at supplere min kommende Undervisning med det ekstra Stof, som Avisudklippene kunde give mig.

Fra Hobby til Aag

— Og saa blev Klipperiet aabenbart til en Hobby?

— Det maa man vist kalde det, for jeg blev ikke cand. mag. Med Aarene synes jeg jo nok, at denne min Hobby er blevet noget af et tungt Aag, men det er ikke let at holde op. Jeg har dog maattet begrænse mine Klip til i det væsentlige at omfatte Skønlitteratur og skønlitterære Forfattere, i enhver Form altsaa, ogsaa Radio- og Filmanmeldelser, og allige-

— Javist gjorde jeg det. Alt det danske Stof er ajourført pr. 1. Oktober, men jeg har noget tilbage af de udenlandske Aviser, før ogsaa de er helt à jour.

— Hvad afslører Deres Klip om Folk, der skriver Aviser?

— Uha, lad os ikke komme for meget ind paa det, men lad mig nøjes med at sige, at det er meget farligt f. Eks. at skrive Anekdoter om Folk. De allerfleste Anekdoter er nemlig Vandreanekdoter, og jeg kan ofte klippe den samme sjove Historie om flere forskellige Stormænd.

— De samler aabenbart ogsaa paa Bøger?

— Jeg har haft flere, men min Samling vokser dog stadig. Venner og taknemlige Gæster har skænket mig deres Bøger med Dedikation, og en af dem moter jeg mig ofte over. Det er den, Broby Johansen skrev til mig i en af sine første og kun af faa kendte Bøger. Den lyder kort og godt saadan: Til min eneste Læser.

Digteren Sigfred Pedersen har skrevet:

Naar her jeg ligger under sorten
Tilje,
jeg forudser en Masse skriftligt
Vaas,
jeg derfor trykker ud min sidste
Vilje,
lad Nekrologen blive gjort af Kaas.
Han kender mig bestemt saa godt
som nogen,
lad altsaa Kaas levere Nekrologen.

— Kan De stadig klare dette Fritidsjob alene?

— Det kniber, men hele Familien klipper. Jeg søgte i sin Tid Tidspenge og fik i første Omgang 2.000 Kroner, anden Gang fik jeg 500 Kroner, og jeg har ogsaa fra Filmfonden gennem Det kongelige Bibliotek faaet 1.800 Kr. Disse Penge gaar til venlige Damer, der sidder og klipper for mig.

— Naar man giver Penge til Deres Hobby, saa maa vel deri ligge en Anerkendelse og tillige en Erkendelse af, at Deres Samling er brugbar, tror De ikke.

— Sikkert nok, og jeg føler da virkelig ogsaa, at jeg har gjort et nyttigt Arbejde. Det er saa morsomt og opmuntrende for mig, naar en Forfatter kommer og spørger, om jeg har hans første Digt, som han skrev til en Avis, da han var 15 Aar gammel, for han har mistet det — men jeg har det. Rart er det ogsaa for mig at vide, at Bibliotekarerne har kunnet bruge min Samling. I Øjeblikket bruger Det kongelige Bibliotek mine Klip til Udarbejdelse af et Forfatterleksikon, og sagt i denne Forbindelse kan jeg godt røbe, at jeg for Tiden fører Forhandlinger netop med Det kongelige Bibliotek om Overtagelse af min Udclipssamling. Det er mit Ønske, at Arbejdet maa kunne fortsættes og udvides til at dække alle Kulturomraader.

— Hvad er den af, vil De saa ikke klippe mere?

— Jo, jeg kan da ikke lade være.

H. C.

Avisudklippene blev reddet 29/8/66

Odense Universitetsbibliotek har købt inspektør Kaas-Sørensens samling

ODENSE, SØNDAG

For 120.000 kr. har Odense Universitetsbibliotek af inspektør R. Kaas-Sørensen, København, købt en formentlig helt enestående avisudklippesamling, der skønsmæssigt omfatter 30-40 millioner udclip.

På et givet tidspunkt samlede inspektøren udclip fra ikke færre end 284 dagblade og 4-500 tidsskrifter og pulterkammertrykninger og flittige besøg hos marskandiser og antikvarboghandlere, forfatterbekend-

skaber og fra 37 års færd i Københavns Mindefelt med mere har ogsaa bidraget væsentlig til samlingen, der af overbibliotekar Torkild Olsen betegnes som helt unik.

Fra universitetsbibliotekets side er man på det rene med, at det er en meget stor opgave at føre samlingen videre, men der er ingen tvivl om, at den fortjener det.

21-aarig Jet-Pilot dræbt i Gaar ^{30/12.55}

Kort efter Starten rapporterede han Vrøvl med Understellet og styrtede ned ved en Grøftevold efter at have passeret Aabenraa—Tønder-Landevejen i een Meters Højde, hvor en Folkevogn i sidste Sekund undgik den nødstedte Maskine

I Gaar Eftermiddags er en af Flyvestation Skrydstrups yngste Jetpiloter, den 21-aarige Flyverløjtnant **Benny Leif Holmstrøm Petersen**, omkommet ved en Nedstyrtning. Fire Maskiner skulde starte paa en rutinemæssig Øvelsesflyvning. Benny Holmstrøm Petersen laa som Nr. 2 i Formationen. Umiddelbart efter Starten meddelte han over sin Radio, at han havde »Brøk med Understellet«. Landingshjulene vilde ikke op.

Han meddelte, at han, som foreskrevet, trak sig væk fra Formationen og lod Understellet gaa helt ud igen, før han nu med Haandkraft paa ny prøvede at trække det op. Kort efter styrtede Maskinen ned faa Kilometer fra Flyvestationen ved Hjartbro Skov mellem Gabøl og Bevtoft lige ved Vejen Aabenraa—Tønder. Øjenvidner beretter, at Maskinen kom strygende meget lavt, rev de elektriske Ledninger over, knækkede en svær Ledningsmast og kappede Toppen af fem Træer og passerede den stærkt trafikerede Aabenraa—Tønder-Vej i omkring een Me-

ters Højde, øjensynlig paa Vej mod en Mark.

Bilisten reddede sig ved hurtig Reaktion

Da Tordenjet'en kom hen over Landevejen, passerede en Folkevogn, men Føreren naaede at reagere og bremsede haardt op. Derved undgik han Kollisionen med den øjensynlig nødstedte Maskine.

Efter at have passeret Landevejen ramte Maskinen en Grøftevold, slyngedes ind paa en Mark og eksploderede. Kun Halepartiet var nogenlunde intakt. Maskinen tog Jorden kun en halv Snes Meter fra Gaardejer Jeppe Andersens Gaard, men han blev først bagefter klar over, hvad der var sket. Gaardejer Hans Tryk, som hørte Maskinen komme, sagde til sin Kone: — Den Maskine er der noget i Vejen med, den lyder ikke rigtigt.

Havarikommissionen under Ledelse af Kaptajn løjtnant Nielsen kom i Aftes til Ulykkestedet og foretager nu en Undersøgelse af Aarsagsforholdene, saa vidt det er muligt.

Den 21-aarige Pilot blev fundet død i sit Cockpit. Flyverløjtnant Benny Leif Holmstrøm Petersen var født i København den 22. Juni 1934. I Fjor, den 6. Januar, kom han ind paa Flyveskolen i Avnø som Elev, i April samme Aar sendtes han til videre Uddannelse i Canada, og i Juli Maaned i Aar vendte han tilbage og kom paa Flyvestation Skrydstrups Tordenjet-Eskadrille 729.

Den unge Flyver var ugift, men han overleves af begge sine Forældre, Rigger Oluf F. Petersen og Hustru, Kærskiftevej 215 i Valby.

Den dræbte Jetpilot



Flyverkommandoen meddeler, at der beklageligvis er sket en Fejltagelse ved Udleveringen af Billede af den dræbte Pilot ved Jet-Ulykken forleden, saaledes at det Billede, Dagbladene bragte i Forbindelse med Ømtalen af Ulykken, ikke forestillede den omkomne. Her er det rigtige Billede af Piloten, Flyverløjtnant Benny Leif Holmstrøm Petersen.

Jetundersøgelsen fortsættes ^{31/12.55}

Teknisk Efterprøvning af Ulykkesmaskinens Motor

Flyvevaabnets Havarikommission fortsatte i Gaar Undersøgelserne af Aarsagerne til den Ulykke, som kostede den 21-aarige Flyverløjtnant Benny Holmstrøm Petersen Livet, da han kort efter Starten styrtede ned med sin Tordenjet efter at have rapporteret Vanskeligheder med Understellet.

Der er foretaget Afhøringer af Flyverkammeraterne, som var med i Formationsøvelsen, af Flyvekontrollen og af Øjenvidnerne, ligesom en indgaaende teknisk Undersøgelse er paabegyndt. Den næsten intakte Motor fra den forulykkede Maskine skal nu efterprøves paa Værkstederne af Ekspertterne. Foreløbig har man kun det Holdepunkt, at Holmstrøm Petersen blev tavs, efter at han havde skilt sig ud fra Formationen for at søge at rette Understels-Uregelmæssigheden ved at pumpe Landingshjulene op med Haandkraft. Hvorfor Maskinen har tabt Højde og er styrtet ned vides endnu ikke. Vejrforholdene var ved Flyvningens Start gode. pw.

Forlod sin Jet i et ukontrolleret Dyk

Torden-Jet'en eksploderede mod Jorden ved Gadbjerg Skole, Piloten, den 23-aarige Løjtnant Hans Chr. Vestergaard Jensen, landede uskadt seks Kilometer fra sine Forældres Hus

»Der var intet i Vejen med Maskinen — men jeg kom ind i et ukontrolleret Dyk i Skyerne og var bange for, at der ikke var Plads til at rette Maskinen op under Skytæppet — derfor sprang jeg...«

I godt 500 Kilometers Fart, 1.000 Meter over Jorden midt i et tykt Skytæppe forlod den 23-aarige Løjtnant Hans Chr. Vestergaard Jensen i Gaar Formiddags Kl. 9,50 sin Torden-Jetjager, da han, som han selv udtrykker det, »var kommet ind i et ukontrolleret Dyk«.

Maskinen styrtede ned ved Gadbjerg Skole nær Vejle, heldigvis paa et aabent Terræn. Ved Sammenstødet med Jorden eksploderede den, og i det vældige Krater laa dens sønderknuste Rester,

Flyveren landede uskadt i sin Faldskærm ved Vester Smidstrup seks Kilometer fra det Hus, hvor hans Forældre, Førstelærer Chr. Jensen og Hustru bor, i Mølvand. Ved Middagstid kom Vestergaard Jensen, ledsaget af Landbetjent Poulsen, hjem til sine Forældre for at berolige dem.

Derefter fortsatte han til Flyvestation Skrydstrup for at blive afhørt af Chefen for Havarikommissionen Kaptajn S. A. Bendtsen. Løjtnant Vestergaard Jensen var

sammen med en Kammerat startet fra Flyvestation Skrydstrup paa rutinemæssig Træningsflyvning. Først skulde de i 20 Minutter gennemføre

et Program i Kampformationsflyvning, derefter skulde de flyve til Rømsø for at udføre Luftmaalsskydning.

En halv Time efter Starten skete der i Skyerne, mens de to Maskiner laa ved Siden af hinanden, det, at Vestergaard Jensen mistede Kontrollen over sin Maskine og forsvandt for Øjnene af Kammeraten, som ikke var klar over, at han var kommet ud i Faldskærmen.

»Nu skyder de med Kanoner...«

Et af Øjenvidnerne til Faldskærmsudspringet var Førstelærer Hans Nicolaisen, Gadbjerg Skole. Han var midt i Undervisningen, da et Brag gav et Ryk i Døre og Vinduer, og han udbød: — Nu skyder de med Kanoner.

I det samme kom Fru Nicolaisen løbende og raabte: »Det brænder i Tykhøjets Krat.« Læge Knud Lissau, som ogsaa var ankommet til Skolen, saa sammen med Førstelæreren Piloten i Faldskærmen paa Vej mod Jorden. I Bil søgte de efter ham, mens

der fra Skolen blev slaet Alarm til Falck i Give. Falck naaede Piloten først, han var uskadt paa Marken og gik til Købmand Thomsen i Vester Smidstrup for at underrette Flyvestation Skrydstrup. Landbetjent Poulsen, Bredsten, hentede den lidt chokerede Pilot og bragte ham til Gadbjerg for at overvåge Vraget, til den militære Afspærring naaede frem.

»Berlingske Tidende« havde i Aften paa Flyvestation Skrydstrup en Samtale med Flyverløjtnant Vestergaard Jensen, som virkede meget fatet trods den dramatiske Oplevelse.

— Hvad skete der egentlig?
— Det var ikke noget med Fartøjet, der var ingenting galt med det, men jeg kan ikke komme ind paa nærmere Enkeltheder. Der blev fløjet Kampformation med krappe Drej, og det foregik i Skyer. Der var vel et Skytæppe fra 1.000 Fod til 5.000 Fod, pludselig kom jeg i Skyerne ind i et ukontrolleret Dyk. Jeg mistede Orienteringen...
— Men ikke Bevidstheden?

— Nej, nej, men jeg var bange for, at der ikke var Plads nok under Skyerne til at faa rettet Maskinen op, derfor besluttede jeg at udløse Sprængladningen under Katapultsædet...
— Hvad tænker man i et saadant Øjeblik?

— Man tænker bare paa at bære sig rigtigt ad...
— Ikke paa, om man kan være over en By?

— Jeg vidste, vi var inde over Land, og maatte haabe paa, at Fartøjet kom ned paa aabent Terræn...
— Kan De i Erindringen genkalde enhver Detail?

— Ja, bestemt...
— De mistede ikke Bevidstheden, da De blev skudt ud af Maskinen?

— Nej... jeg aabnede først Cockpit'et og udløste saa Haandtaget... det hele sker paa Brøkdelen af Øjeblikke.
— I hvilken Højde?

— Jeg vil antage omkring 1000 Meter...
— Og Farten paa den dykkende Maskine?

— Jeg er ikke sikker paa det, men jeg tog Gassen, og den var vel efterhaanden 500 Kilometer i Timen...
— Hvad tænkte De, da De hang i Faldskærmen?

— Om alt nu gik godt... jeg var ude af Skyerne, da Skærmen foldede sig ud, saa jeg maa have hvirvlet noget i Luften i Sædet...
— Var det koldt?

— Ikke særlig, omkring Frysepunktet maaske...
— Og Landingen?

— Den var ikke særlig haard, jeg slap uden Knubs.
— Men noget chokeret?

— Det tror jeg ikke.
— Havde De givet Deres Kammerat Melding, da De kom ind i det ukontrollerede Dyk?

— Nej, det var der ikke Tid til, men han var nok klar over, at der var noget galt, da jeg forsvandt for ham...
— Hvad sagde Deres Forældre, da De pludselig kom ind i Stuen?

— Der blev ikke sagt saa meget... men det er privat...
— Er De parat til at flyve igen, hvis De skulde faa Lov?

— Ja, absolut...
— De er den tredje danske Pilot, der er reddet i Katapultsædet, har De talt med en af de andre?

— Ja, vi har Tillid til Faldskærmen... men jeg er glad for, at den Skade, jeg forvoldte, kun er materiel.

LØRDAG DEN 7. JANUAR 1956

Spiritus-Rygterne fra Karup afvist

Bogholder Jensen, Aulum, nævnte Rygterne ud fra Ønsket om almindeligt Spiritusforbud paa Flyvestationen

HOLSTEBRO, FREDAG
Gennem en Auditorundersøgelse, som Auditor Jørgen Munk, Viborg, har foretaget efter Anmodning af Chefen for Flyvestation Karup, Oberst S. E. B. Grønbech, er det fastslaaet, at Rygter om umaadeholden Spiritusnydelse i Flyvestationens Officersmesse savner ethvert Grundlag.

Over for Auditøren har Bogholder Jens Peder Jensen, Aulum, der gen-gav Rygterne ved Indvielsen af Hjemmeværnsgrunden i Aulum, erkendt, at han ikke kan henvise til konkrete Tilfælde, men kun har nævnt Rygterne ud fra et Ønske om at faa indført Spiritusforbud i Garnisons-Messerne i Almindelighed. Auditor Munk finder derfor ikke Anledning til at forfølge »Sagen«.

— Vi kan ikke have Glæde af at faa Manden idømt en Bøde i en Injurisag, siger Auditøren, og denne Opfattelse deles af Stationschefen.

Natjager nødlandet

Besætningen uskadt, men Maskinen havareret

AALBORG, ONSDAG, RB.
En af Flyvevaabnets Meteor Natjagere, Mark 11, nødlandede i Aften Kl. 20,00 ca. tre Kilometer uden for

Landingsbane 27 paa Flyvestation Aalborg. Aarsagen var Motorstop i begge Motorer. Besætningen, Piloten, Flyverløjtnant P. Hansen, og Navigatør Flyverløjtnant H. Kjeldsen, slap begge uskadt. Maskinen blev en Del beskadiget.

Jet-Nødlandingsens Aarsag Vand i Brændstoffet

AALBORG, LØRDAG, RB.
Flyvevaabnets Havarikommission har nu afsluttet de foreløbige Undersøgelser i Forbindelse med den Nødlandning, som en Natjager fra Flyvestation Aalborg maatte foretage Torsdag Aften ved Hvorup. Undersøgelserne synes at have godtgjort, at Ulykken skyldes, at der var kommet for meget Vand i Brændstofftankene, hvilket stopper Filtrene til Reaktionsmotorerne, saa Brændstoffet ikke kan komme igennem.

Maskin
17,25 fo
den var
Starten
blev Ma
mellem
Kaptajn
Maskine
som for
baand, d
Kastrup
Man tal
sen umi
havde f
tionerne
skinen h
det, sku
ind paa
Kontakt
Maskine

Militær-Maskine knust ved Herstedvester i aftes

Styrkede ned ved Gartneriet »Pilely« i Taage og Regndis, og begge ombordværende, Kaptajnløjtnant Erik Rudolf Jensen og Flyverløjtnant Frede Madsen, omkom i Maskinen

13-1-56.

Flere Hundrede deltog i en af de mest dramatiske Eftersøgninger, da Maskinen meldtes savnet kort efter Starten fra Kastrup

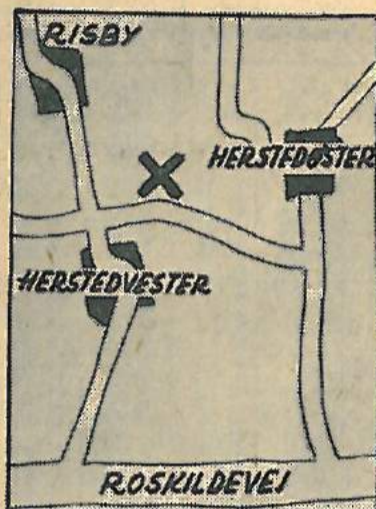
I Aftes kort før Kl. 18 er en af Flyvevaabnets ældre Træningsmaskiner, en een-motoret tosædet Harvard-Maskine, forulykket paa Gartner Verner Rasmussens Gartneri »Pilely« i Herstedvester, kun en halv Kilometer fra de store Radiomaster.

Den ene af de to Flyvere, som mistede Livet, er den 30-aarige gifte Kaptajnløjtnant Erik Rudolf Jensen, som var uddannet herhjemme. Han kom paa Flyveskolen i 1949. Lige før Jul var han flyttet fra Flyvestation Skrydstrup i Sønderjylland til Flyvestation Karup. Hans Hustru var i Aalborg i Aftes og modtog her Meddelelsen om Ulykken. Kaptajnløjtnant Jensens Forældre bor i Brørup.

Den anden dræbte Flyver er den 27-aarige Løjtnant Frede Madsen, der er ugift. Hans Forældre bor i Slagelse. Flyverløjtnant Frede Madsen kom hjem fra Uddannelsen i Amerika i Begyndelsen af 1953 og har siden været ved Thunderjet-Eskadrillerne i Karup. Man har endnu ingen flyveteknisk Forklaring paa den tragiske Ulykke. Chefen for Havarikommissionen, Kaptajn S. A. Bendtsen, som i Nat arbejdede paa Ulykkesstedet, udtalte til »Berlingske Tidende«, at man ikke efter et Studium af Vragresterne kunde finde frem til Ulykkesårsagen, der maa en meget indgaaende Undersøgelse til, og den vil blive gennemført i Dag.

Styrtet ned efter 19 Minutter

Maskinen startede fra Kastrup Kl. 17.25 for at flyve til Karup, hvortil den var ventet Kl. 18.40. Kort efter Starten fra Københavns Lufthavn blev Maskinens Radio tavs. Aftalen mellem Flyveledelsen i Kastrup og Kaptajnløjtnant Jensen, som førte Maskinen, var under Radiosamtalen, som før øvrigt er optaget paa Staalbaand, den, at Maskinen skulde kalde Kastrup endnu engang over Roskilde. Man talte med Kaptajnløjtnant Jensen umiddelbart efter, at Maskinen havde forladt Kastrup, og Instruktionerne bekræftedes. Saa snart Maskinen havde forladt Roskildeområdet, skulde den radiotelefonisk gaa ind paa de militære Frekvenser og faa Kontakt med Karup. Det er ikke sket. Maskinen havde Benzin til Kl. 19.58.



Krydset viser Stedet, hvor Harvard-maskinen styrtede ned.

Længe forinden startedes Eftersøgningsforberedelserne, og der blev paa et tidligt Tidspunkt slaaet Katastrofealarm. I Begyndelsen samlede Eftersøgningen sig omkring Risby Hede Enge ved Ledøje, fordi Øren-

vidner havde hørt uregelmæssig Flyvemotorlarm i den taagede Aften. Flere Hundrede Mennesker tog efterhaanden Del i Eftersøgningen, deriblandt Hjemmeværn, Flyversoldater, Politi med Hunde og Egnens Borgere. Det viste sig hurtigt, at Omraadet, der skulde søges i, var mellem Herstedvester og Herstedøster. Personalet paa Herstedvester Radio havde hørt en Maskine med haltende Motor, der ligesom blev speedet op i Ryk. Det nærmeste Øjenvidne var Gartner Verner Rasmussen, paa hvis Jorder Maskinen styrtede ned 19 Minutter efter Starten fra Kastrup.

Den havde beregnet syv Minutters Flyvetid til Karup, saa meget tyder paa, at Kaptajnløjtnanten enten har mistet Orienteringen eller er søgt at vende om for at naa enten Skovlunde Flyveplads eller tilbage til Kastrup med Motorvanskeligheder.

I hvert Fald fortæller Gartner Rasmussen, at han Kl. 17.45 hørte Braget af den faldende Maskine. Han havde sat sig til Middagsbordet med sin Familie, da Flyvemaskinen kom lavt hen over Huset. Han troede, at det var en Maskine paa Vej mod Skovlunde.

De høres saa ofte her, men faa Sekunder efter fulgte et Brag, der fik Huset til at ryste. Han løb ud, men i den tætte Taage var der intet at se, og selv om han frygtede en Ulykke, følte han sig ikke overbevist, fordi der ikke var Brandskær. 200 Meter borte paa Marken havde Maskinen boret sig ned i Jorden, men det kunde Gartner Rasmussen ikke se i den silende Regn og den tætte Taage. Han havde begivet sig ind paa Marken. De havde meldt sig frivilligt til Eftersøgningen.

Maskinen blev først opdaget Kl. 22.15, da Købmand Anker Christensen fra Herstedøster Købmandshandel sammen med Gaardejer Chr. Kaas, Langengegaard, med Hundede havde begivet sig ind paa Marken. De havde meldt sig frivilligt til Eftersøgningen.

De fandt Maskinen i et Krater paa Pløjemarken med kun den knuste

Fortættes Side 2.

(2)

2) Flyve-Ulykken i Aftes

Hale med Splitflaget stikkende frem. I det søndrede Cockpit sad den ene Flyver, den anden var begravet under Maskinen.

Eftersøgningen blev derefter omgaaende afblæst, Catalina-Maskinen, som søgte Farvandet mellem Rønæs og Jylland, blev kaldt hjem, og hele Ulykkesområdet blev afspærret, indtil de to omkomne Flyvere ved Midnatstid var bragt bort i Ambulancer. I Skæret af Falcks Kastrofelys arbejdede Militærets Flyvesagkyndige paa Ulykkesstedet bistaaet af Flyvetropper, Hjemmeværn og Politi. Det saa ud til, at Maskinen

var gaaet næsten lodret i Jorden. Der var ikke opstaaet Brand ved Nedstyrtningen. Hele Natten arbejdedes paa Ulykkesstedet, som var strengt afspærret af mange Flyversoldater.

Daarligt Flyvevejr

Vejret i Aftes var ikke det bedste, men dog heller ikke saa daarligt, at Flyvning ikke gennemførtes fra Kastrup. Kaptajnløjtnant Jensen havde faaet en Vejrmelding, der lød paa fra 3 Kilometer til 400 Meter Sigt og fra 100 Meter til 33 Meter Skyer over Jor-

den, det vil sige tætte Taagebanker. Han skulde flyve i Skyer hele Vejen til Karup, hvor Landingsmulighederne var nogenlunde, ellers havde han Aalborg som Alternativ, og her var Vejret godt. Der er ikke over Radioen afgivet Rapport om Uregelmæssigheder ved Motor eller Radio, men Maskinen forblev tavs efter kun faa Minutters Flyvning fra Kastrup. Det var aftalt, at Flyvningen skulde foregaa i 800 Meters Højde, men her synes Kaptajnløjtnant Jensen aldrig at være naaet op paa Vejen til Roskilde, hvor han skulde skifte fra Kastrup til sin militære Station. De to omkomne Flyvere blev ført bort af Falcks Redningskorps. Maskinens Vragdele bringes i Dag til Værløse til den tekniske Analyse. pw.



En af de omkomne, Flyverløjtnant Frede Madsen.

Herstedvester-Ulykken hyllet i dyb Mystik

Harvard-Maskinen styrtede ned efter kun 10 Minutters Flyvning og efter flere Gange at have sat Motoromdrejningstallet op

Styrtede mod Jorden med 200 km i Timen modsat Flyverretningen 15-1-56.

Flyvevaabnets Havarikommission fortsætter sine Undersøgelser af Herstedvester-Ulykken, som kostede den 30-aarige Kaptajnløjtnant Erik Rudolf Jensen og den 27-aarige Løjtnant Frede Madsen Livet i Torsdags. Ulykken er omgivet af dyb Mystik. Den forulykkede Maskine havde været i Luften de forudgaaende Dage uden nogen Form for Anmærkninger hverken over Motor, Radio eller Styregrej, og Kaptajnløjtnant Jensen, der førte Maskinen, var kendt som en meget sikker og omhyggelig Fly-

ver. Han var ogsaa kendt med Harvard-Typen og var ogsaa fortløbig med Instrumentflyvning, vant til at flyve i Skyer og havde — det har Undersøgelsen allerede vist — indstillet sine Højdemalere korrekt efter Starten fra Kastrup. Han havde sin kunstige Horisont og sin Omdrejningstaller, og det hele var lagt op til en rutinemæssig Flyvning under lidt vanskelige Vejrforhold.

Var Maskinen i et Flik? Og hvorfor?

Man ved nu med Sikkerhed, at Maskinen kun har været i Luften i 10 Minutter. Dels fremgaaer det af Flyvernes Ure, og dels er det bekræftet ved Havarikommissionens Afhøringer navnlig af Personellet paa Herstedvester Radio.

Man har endvidere samstemmende Oplysninger fra Ørenvidner, som siger, at de i hvert Fald to Gange har hørt Motorlarm, der gav Indtryk af, at Motorens Omdrejningstal blev sat op. Man kan kun gætte, hvad der kan være sket. Nogle sagkyndige er tilbøjelige til at tro, at Maskinen skulde være kommet ind i, hvad man kalder et »Flik«, det vil sige, at den tipper over paa den ene Vinge, sætter Næsen nedad og faktisk begynder et Spinn, men Holdepunkter for Antagelsen har man ikke. Derimod er det fastslaaet, at Flyverne ikke har søgt at lande. Deres Landingsstel var ikke slaaet ud, og de har øjensynlig ikke været klar over, at de er fløjet ned i Jorden, som de har ramt med omkring 200 Kilometers Fart næsten lodret. Men de har ramt Jorden modsat deres Flyverretning, altsaa med Maskinens Næse vendt tilbage mod København.

Undersøgelserne koncentrerer sig nu om Motor og Styregrej, Radio og andre Instrumenter. pw.

Omsider kom de to Hawker »Hunter« Jetjagere 1-2-56

Landede paa Flyvestation Aalborg i Gaar

De to første Hawker »Hunter« Jetjagere af i alt 30, Danmark har bestilt i England, ankom i Gaar til Flyvestation Aalborg, hvor Maskinerne for Fremtiden skal stationeres.

De to Jetjagere, der er de nyeste af sin Slags og netop er blevet taget i Brug af det britiske Flyvevaaben, var i første Omgang ventet sidste Uge, men paa Grund af daarlige Vejrforhold blev Ankomsten udskudt. Derefter skulde de være kommet i Gaar, men blev da forsinket af et teknisk Uheld.

Maskinerne, der blev fløjet hjem af »Hunter«-Eskadrillens fremtidige Leder, Kaptajn Poul Thorsen, og Løjtnant B. W. Andersen, forlod England i Mandags, hvorefter de landede i Jever ved Bremen for at tanke. Da man vilde fortsætte Flyvningen til Aalborg, viste det sig, at Grus fra Startbanerne havde kortslettet Instrumenterne, der registrerer Understellets Bevægelser, og derfor blev Hjemflyvningen til Danmark udsat til i Gaar.

Kl. 15.10 forlod Maskinerne Jever, og ca. 35 Min. senere var de over Aalborg, hvor de paa Vej til Flyvestationen som de første af det danske Luftvaaben gennembrød Lydmuren.

En Modtagelseskomité, bestaaende af Generalmajor K. R. Ramberg, Chef for Flyvestation Aalborg, Oberst E. J. Overby, Oberstløjtnant Wichmann, den britiske Luftattaché i Danmark, wing-commander Farmer m. fl., modtog de to Maskiner og deres Piloter. Det var Meningen, de to Jetjagere skulde have givet en mindre Opvisning over Flyvestationen, men den maatte paa Grund af Taagedis aflyses.



Den omkomne danske Jetpilot, Løjtnant af Reserven Franz Vogel Nielsen.

berl. T. 3/2-56

To Jet-Jagere styrtet ned over dansk Omraade

Svensk »flyvende Tønne« i Nordsjælland – Dansk Thunderjet ved Bramminge – Begge Piloter dræbt – Et Tog nær ramt af den nedstyrtede Maskine

Med ca. tre Timers Mellemrum skete der i Gaar to Jet-Ulykker over dansk Omraade. Kl. 11.45 styrtede en svensk Jetjager J-29, en saakaldt »flyvende Tønne«, ned ved Alme i Nordsjælland. Piloten, den 21-aarige Løjtnant John Allan Lennart Ljungström, blev dræbt. Kl. 15.07 styrtede en dansk F-84 »Thunderjet« ned ved Bramminge. Piloten, Løjtnant 2 af Reserven Franz Vogel Nielsen, blev ligeledes dræbt.

Løjtnant Vogel Nielsen var sammen med tre andre »Thunderjet« startet fra Karup. Mellem Bramminge og Ribe eksploderede hans Maskine pludselig og faldt brændende ned paa en Mark kun faa Meter fra Hovedvej 11. Paa Jernbanestationen i Bramminge observerede man Nedstyrtningen, og herfra alarmeredes Falck og Kriminalpolitiet. Et Tog passerede faa Meter forbi Stedet, hvor Maskinen havde ramt Jorden.

Da Folk kom til, fandt de Maskinen fuldstændig knust. De enkelte Dele var spredt over et meget stort Areal baade Øst og Vest for samt paa selve Hovedlandevejen, og der, hvor Maskinen havde ramt Marken, var slaaet et dybt Hul i den frose Jord. Løjtnant Vogel Nielsen, der ikke havde naaet at forlade Maskinen, var dræbt paa Stedet.

Gaardejer Truels Gram, paa hvis Mark Jetjageren styrtede ned, fortæller følgende om Ulykken:

— Jeg var i Færd med at beskære Træer i min Have, da Jetjageren kom rasende med fuld Fart lige mod Jorden. Jeg troede, den vilde ramme Gaarden, hvorfor jeg kastede mig ned. I det samme Øjeblik naaede den Jorden, der rystede ved Eksplosionen. Maskinen havde ramt Marken ca. 100 m fra mig, og der opstod Ild i Vraget. Vragstumper dalede ned alle Vegne, og Gaarden blev indhyllt i Røg, saaledes at jeg en Overgang frygtede, at Gaarden skulde blive antændt. Der laa Dele af Maskinen over et fem Tdr. Land stort Omraade.

Straks efter Nedstyrtningen kom der Personale til Stede fra Flyvestation Skrydstrup for at overtage Bevogtningen af den nedstyrtede Maskine. Havarikommissionen blev underrettet, og indtil videre kan der intet siges om Aarsagen til Nedstyrtningen.

Den omkomne Pilot, Løjtnant 2 af Reserven Franz Vogel Nielsen, var 24 Aar. Han var uddannet i Amerika og begyndte Tjeneste herhjemme den 15. Oktober 1953. Han var en kendt Sportsmand og spillede en Overgang paa Nibe Boldklubs Førstehold. Hans Fader er bosat i Aalborg.

Kaptajn i Luftvaabnet røbede Hemmeligheder om Jetjagere 7/2-56

Den 42-aarige Kaptajn i Flyvevaabnet Harald Gunnar Peter Jensen er ved Byretten idømt 8 Dages Vagtarrest for at have røbet Hemmeligheder, han havde erfaret under sin Tjeneste.

Sagen har været behandlet for lukkede Døre, men det fremgaar af Dommen, som er offentlig, at Kaptajnen har aflagt Tilstaaelse. Han har saaledes indrømmet, at han fra Begyndelsen af Januar 1955 lejlighedsvis over for en Medarbejder ved »Dagens Nyheder« har bekræftet Oplysninger, der stammede fra en Sag vedrørende Levering af Jetjagere, skønt denne Sag var klassificeret som hemmelig. Endvidere havde han den 12. Januar 1955 under en Sammenkomst paa Hotel »Hafnia« bekræftet Oplysninger om samme Sag over for den nævnte Journalist samt en Medarbejder ved »Jyllands-Posten«. Den paagældende Sag var blevet behandlet af Kaptajnen, medens han var tjenstgørende i Forsvarsministeriet.

Efter Konference med sin Forsvarer, HRS. Hjermind, har Kaptajn Jensen udbedt sig Betænkningstid med Ansyn til Appel.

Nye Maskiner til Flyvevaabnet

6 »Percival Pembroke« til Transport- og Eftersøgningsopgaver

Flyverkommandoen skal i England indlede Forhandlinger om Købet af seks britiske »Percival Pembroke«-Maskiner til Levering i Aar. Maskinerne, som med Reserven vil koste i alt ni Millioner Kr., skal først og fremmest bruges til Transport- og Eftersøgningsopgaver. Det er en højværet Motorers Maskine med to Mandes Besætning. Sverige fik i Fjor Maskiner af samme Type til lignende Opgaver.

Maskinerne har Plads til 8 Passagerer, som alle vender Ryggen til Flyveretningen. Den har et Vingefang paa knapt 20 Meter, og Kroppens Længde er 14 Meter. Fuldt lastet vejer Maskinen knapt 6 Tons. Dens Rejsehastighed er omkring 300—340 Kilometer i Timen. Dens mest økonomiske Hastighed er kun 241 Kilometer. Den kan flyve godt 2.000 Kilometer uden Mellemlandning.

Den bygges af Percival Aircraft, som har fremstillet smaa Maskiner siden 1932, i 1954 blev Virksomhedens Hovedaktionær Hunting-Koncernen. Dens mest udbredte Typen er Hunting-Percival »Provost« og »Prince«, »Pembroke«, som det danske Flyvevaaben anskaffer, er i Anvendelse baade hos Svenskerne, Belgierne og i Afrika samt hos RAF.

pw.

Stor Eftersøgning af den svenske Pilot

Lydmuren sprængt over Aalborg

Pastyr i Byen 5/2-56

En af de to Hawker Hunter-Jagere kom under en Øvelsesflyvning i stor Højde over Flyvestation Aalborg ved en Fejltagelse i et Dyk til at gennembryde Lydmuren. Paa Jorden hørtes tydeligt de to Brag, der ledsager et saadant Gennembrud, og Flyvestationen blev alarmeret ved flere Telefonopringninger.

Piloterne har faaet Ordre til at passe bedre paa og i hvert Fald ikke foretage Gennembrud af Lydmuren uden paa mere afsides Steder.

Oberst Erik Rasmussen til Washington 5/2-56

Overtager Posten som Danmarks Luftattaché efter Oberst Tage V. Gyldenløve Nielsen

Den tidligere Chef for Flyveinspektionen Oberst Erik Rasmussen er blevet udnævnt til Luftattaché ved den danske Ambassade i Washington fra første April. Oberst Erik Rasmussen, der i den sidste Tid har været til Raadighed for Flyverkommandoen, er en af Danmarks berømteste Militærflyvere. Han har været indehaver af den nordiske Højderekord og Gang paa Gang gennem sine Præstationer bragt sine Egen-skaber og sin Person i Søgelyset. Kort efter Krigen begyndte Erik Rasmussen, som nu er 52 Aar, at flyve Jet. Og som Chef for Flyveinspektionen har han foretaget Flyveeksperimenter, som ikke alene er Vidnesbyrd om personligt Mod, men ogsaa om et vidtgaaende Kendskab til Flyvningens Væsen og Teknik. Hans Kvalitet som Flyver og hans markante Personlighed har givet ham en ganske særlig Placering i det danske Flyvevaaben. Erik Rasmussen, som var med paa mange Grønlandsflyvninger, blev efter Krigen Chef for Marinens Flyvevæsen, og da Flyvevaabnets Enhed blev en Realitet, udnævntes han til Oberst og Chef for Flyveinspektionen, en Post han forlod ved Flyvevaabnets sidste Rekonstruktion. Paa Posten i Washington som Danmarks Luftattaché afløser han Oberst Tage V. Gyldenløve Nielsen, antagelig for et Tidsrum af 2—3 Aar. Det er en meget aktiv Mand, der hermed gaar over i Flyve-Diplomatets Kred.

pw.



Erik Rasmussen

Gaadefuld Jet-Ulykke i Gaar

Berømt amerikansk Krigsflyver, som var Instruktør paa Flyvestation Skrydstrup i Sønderjylland, dræbt under Nedstyrtning efter at have mistet Kontrollen over Maskinen

Eleven, som fløj lige bag efter den amerikanske Jet-Lærer, naaede at rette sin Maskine op og fløj tilbage til Skrydstrup

En af Amerikas kendte Krigsflyvere har i Gaar mistet Livet ved en gaadefuld Ulykke i Nærheden af Flyvestation Skrydstrup, hvor han i det sidste halve Aar har været Instruktør for danske Jet-Piloter. 11-2-56

Den højstaaende amerikanske Flyverofficer, hvis Navn holdes tilbage, indtil hans Familie i USA er underrettet, havde paataget sig Træningsopgaver i det danske Flyvevaaben for en Periode af 2 Aar. Han var en meget rutineret Flyver med adskillige Tusinde Flyvetimer bag sig, deriblandt mere end tusinde i Jet-Maskiner. Paa Flyvestation Skrydstrup var han ualmindelig afholdt blandt sine danske Flyverkammerater, som nærrede ubegrænset Tillid til ham for hans menneskelige Evner og fremherskende Karakteregenskaber. Man siger om ham i Skrydstrup, at han var en gæv Kammerat.

Hvorledes netop denne meget erfarne Flyver har kunnet blive Offer for en Ulykke under en ganske almindelig rutinemæssig Træningsflyvning, staar foreløbig som en Gaade.

Den amerikanske Flyverofficer var kort efter Frokostpausen paa Flyvestation Skrydstrup gaaet paa Vingerne med en dansk Jet-Elev, som kun havde omkring 40 Timer i Jet-

3) Jet-Ulykke

Jager. De gik op i ca. 15.000 Fods Højde. Her lagde Instruktøren sin Maskine over i et let Dyk i en Sydkurs. Pludselig var det, som om Amerikaneren mistede Kontrollen over Maskinen. Den unge danske Jet-Flyver fik rettet sin Maskine op og vendte tilbage til Skrydstrup. Maskinen styrtede ned mellem Gram og Toftlund i Nærheden af Kastrup Kær, 3 Kilometer fra Toftlund. En Overgang var man overbevist om, at Flyveren havde forladt Maskinen i Katapultsædet, og Politihundeførere med Hunde fra hele det sydlige Jylland kaldtes til Kastrup Kær. Men ved 15.30-Tiden meddelte Flyvestation Skrydstrup, at Piloten var fundet i Maskinens Rester.

Havarikommissionen blev straks tilkaldt, og en Undersøgelse er paa-begyndt. Meget tyder imidlertid paa, at det bliver vanskeligt at løse Gaaden bag denne Ulykke, hvor en fremragende Flyver under en ganske almindelig Øvelsesflyvning pludselig mister Kontrollen over Thunder-Jetjageren og styrtet ned. I dette som i adskillige andre

Ulykestilfælde med Jet-Jagere synes Gættimomentet at blive det dominerende. Om det af Maskinens Vragrester kan konstateres, hvorvidt Styregrejer eller Instrumenter har svigtet, er tvivlsomt, ligesom det bliver vanskeligt at finde Forklaringen paa, hvorfor en saa erfarne Flyver ikke valgte at forlade en manøvre-edygtig Maskine i Katapultsædet og søge Chancen for Redning i sin Faldskærm.

Den sidste Tids Diskussioner omkring Flyveulykkerne, som har ramt Flyvevaabnet, har rejst Spørgsmaalet om, hvorfor der ikke gives en Redegørelse for de enkelte Ulykker, ogsaa de, der ikke har faaet dødeligt Udfald. Efter hvad Berlingske Tidende erfarer, er Flyvevaabnet indstillet paa, at der gives en samlet Redegørelse for det sidste Aars Ulykker for derigennem at vise, at man ikke ønsker at skjule noget. pw.

I Gaar afholdtes paa Flyvestationen Skrydstrup en Mindehøjtidelighed for den berømte amerikanske Krigsflyver, Major Edward MacMillan, der i Fredags under gaadefulde Omstændigheder styrtede ned med sin Jetjager og dræbtes. Major MacMillan, der siden 15. August i Fjor har gjort Tjeneste som Instruktør i det danske Luftvaaben tilknyttet den raadgivende amerikanske Militærmission, var højt dekoreret bl. a. med DFC for næsten 3 Aars aktiv Krigstjeneste. Til Stede ved Højtideligheden var Chefen for den amerikanske raadgivende Militærmission, General Thomas C. Darcey og Repræsentanter for det danske Luftvaaben.

Jet-Instruktøren forgiftet? 12/2-56

Den 35-aarige amerikanske Krigshelt, Major Edward McMillands gaadefulde Død

Sammen med Chefen for Flyvevaabnets Havarikommission, Kaptajn A. S. Bendtsen, er Major Jackson fra den raadgivende amerikanske Militærmission i Danmark nu i Gang med Undersøgelserne af Aarsagerne til den gaadefulde Ulykke, som i Fredags kostede den amerikanske Jet-Instruktør, den 35-aarige Major Edward McMillan Livet ved Toftlund i Sønderjylland.

Foreløbig har man kun Teorier som Udgangspunkt for Aarsagsforholdene. Man har afnørt den unge danske Flyverløjtnant Hyldig, som var hans Elev paa den rutinemæssige Træningsflyvning, der endte som Tragedie. Major McMillan og hans Elev fløj i 'dovne Ottetaller' op til 5.000 Meters Højde, det vil sige, at de undervejs smaadykkede og steg stejlt, igen smaadykkede og steg stejlt, en gan-

ske normal Koordinationsmanøvre under Formationsflyvning.

I 5.000 Meters Højde begyndte Major McMillan et let Dyk, som meget hurtigt bragte hans Maskine op over Lydens Hastighed.

Den unge Flyverløjtnant saa paa sit Mach-Meter (Jet-Jagerens 'Kilometermåler'), at Viseren nærmede sig den røde Streg, som indikerer den farlige Hastighedsgrænse.

Thunder-Jet-Jageren kan under givne Forhold flyve hurtigere end Lyden, men det er ikke noget, man normalt gør med denne Maskintype. Den danske Flyverløjtnant naaede at trække sin Maskine ud af det kritiske og farlige Dyk og kom væk fra Major McMillan, og han hørte nogen Mumlen over Radioen, som han udlagde som noget i Retning af: 'I can't hold it' — Jeg kan ikke holde den... Denne Mumlen er ogsaa hørt paa

Flyvestation Skrydstrups Radio, men ikke identificeret som andet end Mumlen. Man har ikke kunnet opfatte Ordstilling, det lød snarere som en Stemme i Vanskeligheder.

En af de Teorier, som man beskæftiger sig med, er den, at Dunster af giftig Gas fra Jet-Motorens Udstødning kan være trængt ind gennem en Lækage i Maskinens Trykkabine og pludselig have overrumplet Major McMillan. Han havde ikke forud tilkendegivet, at der var noget i Vejen med hans Maskine, og han havde personlig umiddelbart før Starten givet Udtryk for, at han befandt sig aldeles straalende og var overordentlig veloplagt. Hans fornylig gennemførte rutinemæssige fysiske Undersøgelser havde ogsaa vist perfekt Form, og han var med 4.000 Flyvetimer bag sig overordentlig erfarne.

Man haaber gennem den omfattende Undersøgelse, som nu er indledet, at finde frem til Forklaringer, som kan give et nogenlunde sikkert Holdepunkt.

I Aftes kom fra det amerikanske Hovedkvarter i Tyskland et Begravelseshold til Skrydstrup, hvor der forventes at blive holdt en Mindehøjtidelighed.

Major Edward McMillan, som var

født den 25. Marts 1920 i Chicago, tilhørte Berkston Air Force Base i Texas. Han havde sit Hjem i Austin i Texas, hvor hans Hustru og deres to smaa Børn i Gaar fik Budskabet om hans Død.

Major McMillan var en af Amerikas berømte Krigsflyvere. Han kom i Flyvevaabnet i Juni 1942, efter at han paa Northwestern University havde taget sin Afgangseksamen som Ingeniør.

I 1943 blev han Flyverløjtnant og sendtes straks til Stillehavskrigens Fronter, hvor han deltog i ikke færre end 85 Luftslag og nedskød et stort Antal Japanere.

Efter Krigen kom han med de amerikanske Luftstyrker til England, derefter kom han i 1953 til Japan ved de amerikanske Jet-Styrker, og den 15. August i Fjor kom han til Danmark til midlertidig Tjeneste som Instruktør i den amerikanske raadgivende Militærmission, hvis Chef er General Thomas C. Darcey.

Major McMillan var højt dekoreret for sin Krigsindsats. Han havde modtaget den fornemme Air Medal med Egeblade, Distinguished Flying Cross, Distinguished Unit Badge, Stillehavskrigens Hædersmedaille, Krigsmedaillen og det nationale Forsvars Me-

daille og flere andre Dekorationer fra næsten 3 Aars aktiv Krigstjeneste. pw.

7 Stor-Helikoptere til Flyvevaabnets Redningstjeneste 5/2-56

Den første af de vældige 10 Mands-Helikoptere ventes i aktiv Tjeneste til Sommer

Det danske Flyvevaaben har indstillet til Forsvarsministeriet, at der anskaffes 7 af de store Sikorsky Helikoptere af Typen S 55 til Rednings- og andre Opgaver i og omkring Danmark.

For nylig har en Helikopterkommission fra Flyvevaabnet under Ledelse af Oberst Poul Zigler været paa en rejse i Danmark for at undersøge muligheden for at indføre disse helikoptere i Danmark. De har været i Dag paa Dagmar Bio.

Den amerikanske Storvildt, der har været paa Højde med Peter Rasmusen herhjemme indtil Dato, kommer ind fra og om Afrika, som er vist Blandt de efterhaanden færdige i Dag paa Dagmar Bio.

Luftvaabens Redningstjeneste anvendes i Korea og anvendes paa Stationerne i Europa og Amerika. Det er en stor og vigtig opgave, der kræver store Mandskaber og store Dressedresser. I de store Dresser er der mange forskellige Ting, som er nødvendige for at kunne klare sig i disse områder. Det er derfor vigtigt, at man har de rette udstyrsdele og værktøjer til rådighed. Det er derfor vigtigt, at man har de rette udstyrsdele og værktøjer til rådighed.

Men Artisterne ønsker intet for at Sikkerhedsnettet er udspejndt. I den udføres, uden Intet Akrobatnummer under Kupp-Rogers nye Politiforetekt, Monsieur Byens nye Politiforetekt, som er i Protest mod en Forordning, som fra Teltene i Forstæderne har rejst lister fra de faste Cirkusbygninger og ste Cirkus-By, og de Hundrede af Ar-

Paris er om Vinteren Europas største Cirkus-By, og de Hundrede af Ar-

Jet-Pilots dramatiske Kamp med sin Maskine

Til sidst styrtede den ned, men Piloten reddede sig ved Katapultsædet – Fjerde danske Jetpilot, der slipper fra Nedstyrtning med Livet i Behold

Efter en dramatisk Kamp med sin Maskine, en F-84 »Thunderjet«, hvis Styregrejer svigtede, reddede den 23-aarige Flyverløjtnant 2 af Reserven O. Holm Jensen i Gaar Livet, da hans Jetjager til sidst styrtede ned og knustes. Flyverløjtnant Holm Jensen udløste Katapultsædet og landede i god Behold paa en Mark. Han blev derved den fjerde danske Pilot, der har reddet sig fra Nedstyrtning med en Jetjager.

Om Ulykken fortæller Flyverløjtnant Holm Jensen:

— Jeg befandt mig i ca. 22.000 Fods Højde og fløj paa Instrumenterne, da der pludselig skete et eller andet med Maskinen. Jeg kunde ikke rette den op, Styrepinden var sat ud af Funktion, og Maskinen steg hele Tiden. Over Radioen gav jeg Besked til Flyvestation Skrydstrup, der gav mig Ordre til at forlade Maskinen.

— I det samme fik jeg imidlertid rettet Maskinen op, men denne Gang for den nedad. Jeg var helt nede i 6—700 Fods Højde, da jeg fik Herredømmet over den igen. Jeg steg til ca. 3.000 Fods Højde, men paa dette Tidspunkt gik Maskinen i Spin, og i ca. 2.000 Fods Højde udløste jeg Katapulten. Paa Vejen ned kunde jeg se Maskinen bryde i Brand og styrtede ned, og min eneste Tanke var, bare den nu ikke rammer en Gaard eller anden menneskelig Beboelse.

— Det følte slet ikke koldt at komme ned i Faldskærm, sluttede Piloten, men maaske havde jeg ikke Tid til at lægge Mærke til det. Jeg landede lidt ublidt paa den frosthaarde Mark, og fra den nærmeste Gaard ringede jeg straks til Flyvestationen og rapporterede, hvad der var sket. Da jeg fik at vide, at Maskinen ikke havde ramt noget, og saa først kunde jeg være rigtig glad over, at jeg var sluppet fra det med Livet i Behold.

Flyverløjtnant Holm Jensen var startet fra Flyvestation Skrydstrup paa en Øvelsesflyvning, og Klokken var ca. 15.30, da han begyndte sin Kamp med Jetjageren. Han landede paa en Mark i Mejlis, ca. 100 km Vest

for Hovedvej 11 og ca. 7 km fra Varde By. Da han naaede ned paa Marken, faldt han og fik en ubetydelig Skramme i Baghovedet. Efter at have ringet til Flyvestationen fra Gaardejer Arne Julsgaards Ejendom, vilde han hen for at se, hvad der var sket med Maskinen.

Kom med Ambulancen

Da han hørte Ambulance-Sirener, styrtede han op til Hovedvejen, hvor han saa en Ambulance og en Sprøjte passere. Da han naaede op til Vejen, kom en anden Ambulance, og den fik

han og Gaardejer Julsgaard stoppet. Ambulancen kørte ham til Hindsig ved Horne, ca. 11 km Nord for Varde, hvor Jetjageren var styrtet ned. Det var ca. 4 km fra Stedet, hvor han selv landede.

Maskinen havde ramt en Mark, tilhørende Gaardejer Alfred Pallesen, og var nærmest mavelandet ca. 150 m fra Gaarden. Paa Marken og en Vej til en nærliggende Gaard havde den gravet et aflangt Krater i den frosthaarde Jord, havde fortsat og ramt en Mast til Højspændings-Ledningsnettet. Krateret var ca. 1 m dybt, men i øvrigt var Maskinen totalt knust. Der laa Vragrester over ca. 1 Tønde Land, og Motoren fandt man ca. 400 Meter fra Nedstyrtningstedet.

Ved Nedstyrtningen sprængtes Ruderne i Gaardejer Peter Sig. Petersens Ejendom i Hindsig, og Vejen blev revet helt op. Højspændingsmasten var knækket, og Ledningerne revet ned.

Flyverløjtnant Holm Jensen blev paa Nedstyrtningstedet, indtil Personalet fra Flyvestation Skrydstrup kom til Stede. Han erklærede, at det var unødvendigt for ham at komme under Behandling paa Hospital. Han er født i 1933 i Kejlstrup, Feldballe Sogn i Randers Amt og er Søn af Repræsentant Jensen, Uffesvej i Aarhus. Han er gift og har to Børn. Selv er han bosiddende i Skrydstrup. Efter Uddannelse i USA kom han i Fjor til Flyvestation Skrydstrup. lou.

Kongen paa Flyvestation Aunø 1956 Inspicerer Flyveskolen i Dag

I Dag aflægger Kongen officielt Besøg paa Aunø for at inspicere Stationen og Elementærflyveskolen.

Kongen modtages paa Flyvestationen af Chefen for Flyvevaabnet Generalløjtnant Tage Andersen og den britiske Raadgiver Air Chief Marshall Sir Hugh Saunders, Chefen for Flyvevaabnets Træningskommando, Oberst T. A. Poulsen og Chefen for Flyvestation Aunø, Oberstløjtnant E. B. Meincke.

Under Besøget ledsages Kongen af Chefen for Adjudantstaben, Oberst V. L. U. Gyth og Kaptain i Flyvevaabnet S. Glarborg.

Kongen ventes til Aunø Kl. 11 og deltager efter Inspektionen i en Frokost i Officersmessen.

Flyvestation Aunø er den sydsjællandske Lufthavn, hvor Flyvevaabnets kommende Jetkadetter trænes i de smaa de Havilland Chipmunk-Maskiner og faar teoretisk Forskole for den fortsatte Uddannelse paa de canadiske Jet-Baser.

Fra Aunø Elementærskole er de

fleste af Efterkrigstidens danske Jet-Piloter udgaaet for Træningen i Amerika eller Canada. pw.

Kongen, der i Gaar skulde have været paa Inspektion paa Elementærflyveskolen paa Aunø, maatte aflyse Besøget. Grunden var den, at Hs. Majestæt igen havde faaet et Anfald af Lumbago og maa holde Sengen. Kongen tilses af sin Speciallæge, Dr. med. Erik Bandier.

USA-Helikopterne kommer 26/2. 1956

Ministeriel Bemyndigelse i Gaar

Forsvarsministeriet bemyndigede i Gaar Flyvevaabnet til at gaa i Kontraktforhandlinger om Køb af syv amerikanske Sikorsky-Helikoptere af Typen S 55. »Berlingske Tidende« fortalte forleden, at Flyvevaabnets Helikopterkommission havde anbefalet denne Maskintype, som er den samme, som Rute-Helikopteren, som bruges paa det belgiske Luftfartselskab SABENAs internationale Net, og af Ostermann i Stockholm. De syv Helikoptere vil med Reserveredele koste 8 Mill. Kr.

Der er allerede indkaldt Piloter til den Eftersøgnings- og Redningstjeneste, som disse store Maskiner skal indsættes paa. De skal stationeres to og to sammen paa tre af Flyvestationerne, men een holdes til Træning og i Reserve. Det forventes, at Flyvevaabnet faar sine første Sikorsky-Helikoptere til Sommer, og det vil sige, at Danmark til næste Aar raader over effektive flyvende Redningsbaade ogsaa til civile Redningsopgaver, som Flyvevaabnet er indstillet paa at paatage sig med dette nye Materiel. pw.

Ingen Fejl ved Torden-Jet'en

Havarikommissionen afhører paa ny Løjtnant Holm Jensen

Flyvevaabnets Havarikommission, der endnu befandt sig paa Flyvestation Skrydstrup, da Løjtnant O. Holm Jensen i Katapultsædet forlod sin Torden-Jetjager, har straks indledet en Undersøgelse af Aarsagsforholdene. Efter første Afhøring af Løjtnant Holm Jensen har man undersøgt Maskinen og ikke fundet tekniske Fejl i dens Vragrester.

Man har derefter paa ny afhørt den unge Jetpilot, fordi man ikke har kunnet faa hans Oplysninger om Flymaskinens Bevægelser og hans Meddelelser om Udspringningshøjde og lignende til at stemme. Løjtnant Holm Jensen har oplyst, at han mistede Kontrollen over Maskinen, men det har endnu ikke været muligt at klargøre hvorfor. Undersøgelsen fortsættes.

Det samme gælder Undersøgelsen af Vragresterne fra den Jager, hvormed den amerikanske Major McMillan styrtede ned. Det er blevet vedtaget at fortsætte det bekostelige Opgøringsarbejde efter Maskinens Rester for om muligt at finde frem til en Forklaring paa den gaadefulde Ulykke, som kostede den erfarne Flyver Livet.

Produktionen af de dansk-konstruerede KZ-Maskiner blev indstillet, da Kramme og Zeuthen kom ud for, at deres nyeste Maskintype KZ 10 fik Flyveforbud efter en Serie Ulykker. Maskintypen er stadig til Undersøgelse paa RAF-Institutet i Farnborough. Man havde produceret en Serie af denne nye baade langsomme og hurtige Maskine til Artilleriobservationsopgaver, og der var bestilt 12 til det danske Forsvar. Schweizerne og andre var ogsaa interesserede, da Ulykkeshændelserne kom. Siden har Skandinavisk Aeroindustri i Kastrup koncentreret sig om Flyvemaskinereparationsarbejde og anden industriel Produktion, mens man afventer Resultatet af den flyvetekniske Undersøgelse af KZ 10-Maskinerne, som nu har staaet paa over et Aar. De danske Privatmaskiners Ry er ikke formindsket af denne Modgang med en enkelt Type. Hovedstammen i dansk Privatflyvnings Maskinpark er stadig KZ 3 og KZ 7, som blandt andet SAS-Flyveklubben arbejder med, og desuden har Zonen to af Verdens fineste Ambulancemaskiner i de to Motorers KZ 4, Kramme og Zeuthen modtager ogsaa jævnlig Henvendelser udefra om Bestillinger, sidst fra Luxembourg, hvortil man har leveret en KZ 7, men Fabrikken i Kastrup er ikke indstillet paa at genoptage sin Produktion af nye Maskiner, før man har en reel Baggrund for ny Seriefremsstilling.

15-2 * 1956

16/2.56

Jetpilot redder Livet i sin Faldskærm

Løjtnant A. B. Sørensen mistede Herredømmet over Maskinen i 18.000 Fods Højde; han forslog sig, da han sprang ud med Katapultsædet

VIBORG, TORSDAG AFTEN

Flyvestation Karup mistede i Eftermiddags en Jetjager, men Piloten, Flyverløjtnant A. B. Sørensen, reddede Livet ved at udløse Katapultsædet. Jageren styrtede ned i et Engdrag Syd for Stationsbyen Skals, Nord for Viborg, et Par Hundrede Meter Vest for Viborg—Løgstør-Landevej i Nærheden af Skals Aa. Sørensen blev i Faldskærmen ført over en Strækning paa et Par Kilometer. Landingen foregik ret glat, men idet han blev slynget ud fra Maskinen forslog han venstre Knæ, venstre Fod og højre Albue samt fik nogle Hudafskrabninger.

Han blev i Falcks Ambulance ført til Viborg Sygehus, hvor han blev indlagt. Han var ved godt Humør og ikke videre paavirket af den dramatiske Situation, han havde været ude i.

Maskinen vilde ikke ud af Rulning

Flyverløjtnant Sørensen var startet fra Flyvestationen paa en af de daglige Træningsflyvninger, der i dette Tilfælde gik over Limfjorden.



Jet-Piloten Aage B. Sørensen, der reddede sig i Faldskærm.

Han var paa Vej fra Fjorden ind mod Aadalen ved Skals, da Maskinen efter en Rulning i 18.000 Fods Højde ikke vilde rette sig op. Styregrejerne virkede af en endnu ukendt Aarsag ikke, og der var kun eet at gøre: at forlade Maskinen omgaaende. Den hurtige Handlemaade blev Flyverløjtnant Sørensens Redning.

Nedstyrtningen af Jetjageren skete paa et Engareal, tilhørende Gaardejer Arnold Nørskov. Der skete en heftig Eksplosion, og de tunge Dele af Jageren borede sig ned i Jorden og Resten spredtes over et stort Omraade. Nogle af Stykkerne ligger kun en halv Snes Meter fra Landevejen.

Øjenvidne saa først Maskinen — derefter Piloten

Gaardejer Dalsgaard Laustsen, Lundgaard, paa hvis Mark Flyverløjtnanten gik ned i sin Faldskærm, var Øjenvidne til Nedstyrtningen, der skete Klokken 15.30. Laustsen var ude paa sin Mark for at saa Kunstgødning, da han hørte Maskinen komme. Den fløj hen over, hvor han stod med sine Heste, og han mente, at Maskinens Fører var i Færd med at lægge an til en Dykning ned over Engene, saaledes som man ofte ser det derude.

Men til sin Forfærdelse saa Gaardejeren, at Jageren ikke blev rettet op. Den fortsatte i et brølende Hvin ned over Engene, og kort efter lød en voldsom Eksplosion.

Jeg tænkte straks paa Flyverens Skæbne, siger Laustsen, og uvilkaar-

Fortsettes Side 2.

(I

Jetpilot

I) Igt rettede jeg Blikket opad, ikke fordi jeg kunde vide noget om, hvorvidt han var gaaet ned med sin Maskine og dermed i Døden, men rent instinktmæssigt havde jeg straks i mine Tanker Forhaabningen om, at Flyveren kunde have reddet sig i Faldskærm, og derfor saa jeg op.

Og se, der kom en Faldskærm svævende, og jeg kunde se Manden under den. Det var et mærkeligt Øjeblik, nu vidste jeg, at Maskinens Fører havde alle Chancer for at redde sig.

Mine Heste var blevet stærkt skræmt af Eksplosionen, og da min Dreng, som kom løbende hjemmefra, naaede hen til mig, sagde jeg til ham om at løbe i Retning af, hvor det maatte antages, at Flyveren vilde gaa ned. Han naaede frem til Stedet næsten i samme Øjeblik, Løjtnant Sørensen tog Jorden ved Nederhede. Flyveren blev liggende paa Marken, og han gav Drengen Besked om at give Flyvestation Karup Melding om, at han var i god Behold. Han havde Smarter i Benet og blødte i Ansigtet.

Læge Hauge, Skals, blev kaldt til Stedet og gav en smertestillende Indsprøjtning, og kort efter kom Falcks Ambulance fra Viborg og førte Flyveren til Viborg Sygehus.

Det meddeles i Aften, at Flyverløjtnant Sørensen er sluppet meget heldigt. Han har ved Udskydningen fra Maskinen paadraget sig Forvridninger af venstre Knæ og Fod og kvæstet højre Albue, ligesom han har faaet nogle Hudafskrabninger. Lufttrykket, da Udskydningen med Katapultsædet skete, har været saa kraftigt, at han mistede sine Støvler og sin Hjelm, og hans Benklæder var flænget til op over Knæet. Han er dog ikke værre medtaget, end at han for-

mentlig vil kunne udskrives om faa Dage.

Flyverlægen, Overlæge de Fine Olivarius har tilraadet, at Afhøringen af Flyverløjtnanten først sker i Morgen.

Sir Hugh Saunders fortsætter 1/2 Aar

Den britiske Luftmarskal forlænger Kontrakten med det danske Flyvevaaben til August 10-3-56

Det var Meningen, at den britiske Air Chief Marshal Sir Hugh Saunders, som i Juli 1954 tiltraadte en 9 Maaneders foreløbig Kontrakt som Kommitteret ved det danske Flyvevaaben, skulde have forladt Danmark med Udgangen af denne Maaned, efter at hans Kontrakt to Gange er blevet forlænget. Efter hvad »Berlingske Tidende« erfarer, er der imidlertid truffet Aftale om endnu en Kontraktforlængelse med den britiske Flyveekspert, som fortsætter i det danske Flyvevaaben endnu et halvt Aar, nemlig til Udgangen af August.

Det er Forsvarsministeren, som har henstillet til Sir Hugh Saunders at fortsætte sin Virksomhed i Danmark endnu en Tid. Denne Kontraktfor-



Sir Hugh Saunders

længelse maa formentlig blandt andet ses i Forbindelse med Flyvevaabnets Anskaffelse af 30 Hawker Hunter-Jagere, som nu er ved at ankomme til Flyvestation Aalborg, hvor de skal placeres. Sir Hugh Saunders har selv været indstillet paa, at han hurtigst muligt vilde forlade det danske Flyvevaaben og helt overlade Ledelsen til den nye Chef, Generalløjtnant Tage Andersen, men paa Ministeriets Opfordring bliver han endnu en Periode, i hvilken de fleste af Hunter-Jagerne vil være kommet i Operation.

Den fremtrædende britiske luftmilitære Kapacitet havde oprindeligt kun ønsket at binde sig for en kortere Tid til Opgaven som Kommitteret ved det danske Flyvevaaben. Men efterhaanden er det blevet til mere end to Aar. Han har bistaaet ved

Oplægget af Flyvevaabnets nye Organisation og været Raadgiver ved Planlægningen af Flyvevaabnets nærmeste Fremtid teknisk og operativt. pw.

Kongen inspicerer Avnø

Kongen inspicerede i Gaar Flyvestation Avnø og Flyverskolen der. Præcis Kl. 11 kørte Kongen, ledsaget af Chefen for Adjudantsstaben, Oberst Gyth, og Adjudanten, Kaptajn i Flyvevaabnet Glarborg, op foran Hovedporten og blev her modtaget af Chefen for Flyvevaabnet, Generalløjtnant Tage Andersen, og Air Chief Marshal Saunders. 3-3-56

Paa Flyvepladsen var Skolens 54 Elever og Personale, i alt ca. 250 Mand, opstillet til Parade. Kongen, der blev modtaget med Hurraraab, skridtede Fronten af og hilste paa Befalingsmændene med den fungerende Skolechef, Oberst T. A. Poulsen, i Spidsen. Efter Paraden kørte Kongen videre til Skolens Bygninger, som blev indgaaende forevist, og Øvelsesmateriellet, deriblandt Linktrainerne, blev demonstreret. Derefter deltog Kongen i Officersmessens Frokost. Inden Kongen Kl. 13.45 kørte tilbage til Aarslev, udbad han sig Fridag for Skolen, ikke alene Fredag Eftermiddag, men ogsaa Lørdag Formiddag, saa Weekendens Orlov kunde blive ekstra lang. *

Flyveulykkerne og deres Baggrund ^{11/3-56}

I Gaar blev en halv Snes af Meteor-Jagerne i Aalborg taget ud af Drift paa Grund af tekniske Fejl

I Morgen Eftermiddag vil Chefen for Flyvevaabnet, Generalløjtnant Tage Andersen, i Flyverkommandoen i Vedbæk sammen med Havarikommissionens Chef, Oberstløjtnant A. S. Bendtsen, fremkomme med en Redegørelse for den sidste Tids Flyveulykker og belyse Baggrunden for mange af Hændelserne, for saa vidt som det har været muligt at skaffe Klaring i de enkelte Tilfælde.

Undersøgelsen af Omstændighederne ved Løjtnant Bjerregaard-Sørensens Udspring ved Viborg i sidste Uge fortsættes. Det angives som en af de mulige Teorier, at Ulykken er sket ved, at Motoren, som formidler Styrestangens Bevægelse, har svigtet, saa Styregrejerne kan have sat sig fast. Ved en Boring i Gaar paa 10 Meter fandt man i Skals Enge Vraget af Thunderjetten, som Bjerregaard-Sørensen forlod i omkring 6.000 Meters Højde. I første Omgang havde man kun faaet indsamlet et Par Sække med Metaldele spredt over et vældigt Omraade. Selve Hoveddelen af Maskinen er saa langt nede i Engen, at Flyvevaabnet har maattet leje en Gravemaskine, som nu skal prøve at faa Vragdelene op.

Tekniske Uheld giver Flyveforbud

Paa Flyvestation Aalborg er der i Gaar udstedt Flyveforbud for en halv Snes Meteor-Jetjagere. Det er sket efter at Aalborgstationen i nogen Tid har været udsat for flere Uheld, som man mente at kunne fastslaa skyldtes tekniske Aarsager. I den sidste Maaned har man gentagne Gange oplevet, at Skovbladene i Turbinerne er gaaet i Stykker, og i mange Tilfælde, mens Maskinerne har været i Luften.

Heldigvis har disse alvorlige tekniske Havarier ikke ført til alvorligere Ulykker. Oberst Overbye, Flyvestation Aalborg, mener ikke, der er Tale om Sabotage, men da man aldrig før har set saa mange Turbinefejl samlet som i den sidste Tid, er der nedsat en

Flyverchefen til Grønland ^{14/3-56}

Sammen med Air Marshal Sir Hugh Saunders

Chefen for Flyvevaabnet, Generalløjtnant Tage Andersen aflægger i Maj sit første Besøg paa Grønlands Lufthavne, ledsaget af blandt andre den britiske Kommitterede ved Flyvevaabnet, Air Chief Marshal, Sir Hugh Saunders og Oberstløjtnant Michael Hansen som en af Flyvevaabnets Grønlandseksperter. Flyvningen skal foretages med en af Flyvevaabnets Catalina-Maskiner. Først gaar Turen til Færøerne, derefter til Narssarsuaq (BW 1) og saa til Grønnefald, videre til Sønder Strømfjord og formentlig som Gæster i det amerikanske Luftvaabens Transportmaskiner videre op til den vældige Thule Lufthavn. pw.

Chefen for Flyvevaabnet om Materiellet:

Operativt forældet, ikke sikkerhedsmæssigt svagt ¹³⁻³⁻⁵⁶

Vore Piloter er bestemt lige saa dygtige som andre Landes, siger Generalløjtnant Tage Andersen

I en Tid, hvor den ene Transport efter den anden af nye amerikanske Super-Sabre Jagere af Typen F 86 K passerer Københavns Lufthavn paa Vej til det norske Flyvevaabens Styrker, og hvor Hollands Flyvevaaben i stadig stigende Omfang modtager moderne Udskiftningsmateriel for F. 84-Tordenjetjagere, der sendes videre til det danske Flyvevaaben, har Chefen for Flyvevaabnet, Generalløjtnant Tage Andersen ønsket at tale aabent om den sidste Tids Ulykker og om Flyvevaabnets øjeblikkelige Status.

Det skete paa et Møde i Gaar i Flyverkommandoen i Vedbæk, hvor Generalløjtnant Tage Andersen indledningsvis sagde:

— Selv om en Del af vort Materiel er operativt forældet, er det ikke sikkerhedsmæssigt svagt, dermed være ikke sagt, at det ikke kan svigte. Men man maa altid ved Flyveulykker have i Erindring, at Flyverne med den Udvikling, man er naaet frem til i Fart og Teknik, ofte stilles over for Øjeblikke, hvor selv en hurtig og rigtig Handling ikke kan redde den foreliggende Situation.

Bag nogle af Ulykkerne vil der kunne ligge Pilotfejl, det tjener intet rimeligt Formaal at skjule dette, men det er ogsaa ofte saaledes, at naar vi søger at udrede en Ulykke, spørger vi uden at finde Svar. Selv efter en meget grundig Undersøgelse kan det være svært at komme til en sikker Konklusion.

Jeg vil mene, at vore Piloter, sagde Generalen, er bestemt lige saa dygtige som andre Landes. Vi kan ogsaa give vore Flyvere den Uddannelse, der er forudset og planlagt, og vi har Materiel til at give de uddannede Flyvere den fornødne Træning.

— Men hvor staa det danske Flyvevaaben i Dag, internationalt, hvilken Standard og med hvilket Omdømme?

— Vi har bedret vort Renommé, i hvert Fald i det sidste halvandet Aar, ogsaa i Forhold til de øvrige NATO-Lande, og naar General Sanders i Nordregionens Flyverledelse roser os, er det ikke blot for at glæde os, men det er virkelig, fordi han mener, at vore Piloter afgjort er lige saa dygtige som andre Landes.

Der mangler maaske en vis Soliditet, men den prøver vi paa at bygge op... baade menneskeligt og flyvemæssigt... men vi maa aldrig glemme det Handicap, vi har haft i den hurtige Opbygning af vort Flyvevaaben.

Generalløjtnant Tage Andersen gav derefter Ordet til Chefen for Havarikommissionen, Oberstløjtnant A. S. Bendtsen, som redegjorde for den Serie Ulykker, der har ramt Flyvevaabnet siden Aarskiftet. Oberstløjtnant

Bendtsen samlede sin Gennemgang af de enkelte Ulykkesrapporter i en Dokumentation af, at Aaret 1955 havde bragt den hidtil laveste Ulykkesprocent pr. 10.000 Flyvetimer, og han føjede til, at Danmark stod godt over for andre Lande i Bedømmelsen af Ulykkes Antallet og Omfang.

General Tage Andersen, som afsluttede den flyvetekniske Redegørelse, sagde paa Spørgsmaalet om Materiellets Udskiftning:

— Maaske synes vi, at der i Danmark ligesom i Holland burde finde en Udskiftning Sted, men det er et meget vanskeligt Spørgsmaal at beskæftige sig med, ikke mindst fordi det jo drejer sig om meget store Pengebeløb. Vi haaber paa, at der engang kan findes en Ordning, saa de seks Thunderjet-Eskadriller efterhaanden kan udskiftes, men man maa stadig ikke forveksle Maskinernes operative Alder med deres sikkerhedsmæssige Kvaliteter. pw.



Oberstløjtnant A. S. Bendtsen ledsagede Redegørelsen med Modeidemonstrationer.

¹⁴⁻³⁻⁵⁶
Den 52-aarige Oberst Erik Rasmussen, som nu skal til Washington for at overtage Posten som Danmarks Luftattaché ved Ambassaden i Amerika, er for Tiden ved at jettræne paa Karup med den amerikanske T 33 »Shooting Star». Oberst Erik Rasmussen, der betragtes som en af Danmarks fineste Flyvere, fløj første Gang Jet i 1949, da Gloster Fabrikkerne præsenterede deres Meteor-Jager i København. Erik Rasmussen satte sig uden for at have været om Bord i en Jet-



Erik Rasmussen

Jager ved Pinden, fik en kort Instruktion og trak derefter Maskinen op i den mest perfekte Kunstflyvning. Som mangeaarig Chef for Havarikommissionen har han ofte afprøvet Jet-Jagere under Situationer, der i Almindelighed vil blive karakteriseret som yderliggaaende, nemlig saa nær de Ulykkesøjeblikke, som han søgte at rekonstruere.

Kaptajn Krarup, Flyverløjtnant Alf Poulsen Søgaard og Civilingeniør E. Jørgensen fra Flyvevaabnets Materieltjeneste rejser om kort Tid til Amerika, hvor de sammen med Luftattachéen ved Ambassaden i Washington, Oberst T. V. G. Nielsen skal se paa Maskiner af Typen »Martin Mariners», som eventuelt skal erstatte Flyvevaabnets Catalina-Maskiner. Der er Tale om at anskaffe 5 brugte af denne Type, som udgik af Produktionen for snart 7 Aar siden.

16-3-56

I Løbet af Sommeren modtager Flyvevaabnet 10 af de nye »Thunder Flash», Rekognosceringsmaskiner. Denne amerikanske Jetjager, som er bygget paa Republic Fabrikkerne, bærer Type-Betegnelsen RF 84 F og er Efterfølgeren af Tordenjetten, den har pileformede Vingler, Radarudstyr og meget kraftig Jetmotor, som giver den Hastigheder omkring Lydgrænsen.

★

De danske Jet-Kadetter er nu i Træning paa canadiske Flyveskoler. Her ses Sergeant Vagn Dahl, Søn af H. Dahl, Fennevangen 3, Gentofte, under Instruktions paa RCAF-Stationen Portage la Prairie. Det er Iltmasken, han lærer Brugen af, før Flyvetimerne i Jet-Træningsmaskinen T 33 Silver Star, som anvendes til Skoleflyvning. To Hold vordende danske Jet-Piloter er i Øjeblikket sammen med Kammerater fra andre NATO-Lande i Træning i Canada.



17-3-56

Dramaet paa Havet

De to amerikanske Jetpiloter, som blev reddet af en dansk Catalina-Besætning, døde i Gaar i Reykjavik

Som omtalt i »Berlingske Tidende» i Gaar reddede Besætningen paa en af det danske Flyvevaabens Catalina-Maskiner i Forgaars i Danmarksstrædet mellem Grønland og Island to amerikanske Jet-Piloter, som var sprunget i Havet fra en havareret Scorpion-Jetjager.

Den danske Catalina 853, som var paa Vej hjem efter en Træningsflyvning til Grønland, fik undervejs fra Narsarsuaq til Keflavik i Island Radiomelding om, at en amerikansk Maskine var styrtet i Havet. Føreren af den danske Maskine, Flyvestation Københavns Næstkommanderende, Kaptajn løjtnant Keld Bendix Sørensen, satte øjeblikkelig Kurs mod Ulykkesstedet og fandt de to Mænd liggende livløse i det bidende kolde Vand i deres Svømmeveste. Catalinaen gik ned paa Havet og reddede de to bevidstløse Amerikanere om Bord.

De laa 100 Meter fra den nedstyrtede Maskines oppumpede Redningsbaad. De havde ligget over en Time

i Vandet, da den danske Maskine fiskede dem op og bragte dem til en islandsk Fiskerbaad, som hurtigt tog dem til Reykjavik. De laa i Havet 5 Kilometer fra Keflavik Lufthavnen.

Begge de amerikanske Flyvere var yderst forkomne, og allerede i Nat var det klart, at det var et Tvivls-spørgsmaal, om den enes Liv stod til at redde. I Gaar Formiddags døde de begge paa Reykjaviks Hospital.

Catalina-Maskinen vendte i Aftes tilbage til Danmark. Den landede kort før Midnat i Aalborg for at tanke og fløj saa til Kastrup. Her ventede mange Flyverkammerater paa Besætningen paa Redningsmaskinen. Foruden Kaptajn løjtnant Bendix Sørensen var Pilot P. M. Pedersen, Navigator B. Mohr, Navigator H. Molander og Flyvemekanikerne Stensen, K. H. Pedersen og H. H. Hansen samt Telegrafisten E. Olesen med i Maskinen, som havde foretaget en i Flyvningens Verden værdsat Bedrift ved at gennemføre en Landing paa det ikke særlig rolige Hav for at søge at redde de to Amerikanere.

pw.

Jet-Pilot dræbt i Gaar

Kurede med Maskinen paa Ryggen 150 Meter over Startbanen med 200 Kilometers Fart 24-3-56.

Flyvevaabnet rantes i Gaar af to totale Jet-Havarier paa Flyvestation Karup.

Det sidste Havari indtraf under Landingsmanøvre Kl. 15,08



Den forulykkede Flyverløjtnant Ib Uhrenholt Jørgensen.

i Gaar Eftermiddags. Det var en af de ejendommeligste Ulykker, der endnu har ramt Flyvevaabnet.

Maskinen, en Thunder-Jet F. 84 G, ført af Flyverløjtnant af 1. Grad i Reserven Ib Uhrenholt Jørgensen, kom

ind over Landingsbanen; pludselig fladede Maskinen ud og flikkede om paa Ryggen og tog Betonbanen i denne Stilling.

Den kurede paa Ryggen med et Par Hundrede Kilometers Fart godt og vel 150 Meter ned ad Banen. Løjtnant Uhrenholt Jørgensen dræbtes paa Stedet. Der opstod Ild i Maskinens Rester, men Redningstjenesten fik hurtigt Branden slukket.

Løjtnant Uhrenholt Jørgensen, som var født den 24. Maj 1929 i Skanderborg, var gift og havde sit Hjem i Flyverbyen Kølvrå ved Flyvestation Karup. Maskinen blev totalt ødelagt. Havarikommissionen, som var tilkaldt til Karup paa Grund af Dagens første Havari, begyndte straks en Undersøgelse.

Sprang ud af brændende Maskine

Dagens første Havari indtraf under Formiddagens Øvelser. Den 26-aarige Flyverløjtnant af Reserven A. Koggersbøl, Flyvestation Karup, reddede Livet, men Maskinen blev fuldstændig ødelagt. Forliset indtraf, da Flyverløjtnant Koggersbøl som et Led i Jetpiloternes Øvelsesprogram foretog simuleret Nødlanding ned over Betonbanerne.

Disse Øvelser foregaar paa den Maade, at Piloterne kommer lavt hen over Banen under at slaa Landingsstellet ud. Da Løjtnant Koggersbøl vilde trække sin Maskine op igen, vilde Motoren efter Pilotens Forklaring ikke tage Gassen, og Maskinen tog Jorden uden for Betonbanen og kurede paa Maven adskillige Hundrede Meter. Imens begyndte Maskinen at brænde, men Løjtnant Koggersbøl naaede at faa Kunstglashjelmens Cockpittet op og sprang ud, før Flammerne naaede Førerkabinen.

Han kom intet til, mens Maskinen altsaa blev totalt Vrag. Begge Ulykkerne bliver nu grundigt undersøgt af Havarikommissionens Medlemmer.

pw.

To USA-Flyvere reddet ved Island af dansk Maskine

De var sprunget ud i Faldskærm over Danmarks-Strædet

To amerikanske Flyvere, der i Gaar Eftermiddags maatte forlade deres Maskine over Farvandet mellem Grønland og Island, blev ved 15-Tiden reddet af en af det danske Flyvevaabens Catalina-Flyvebaade, der var paa Vej fra Grønland til Reykjavik.

Den danske Maskine, der havde været stationeret i Grønland, havde tilbagelagt det meste af Vejen fra Narsarsuaq i Sydgrønland til Island, da der over Radioen kom Meddelelse fra den amerikanske Base i Keflavik om, at de to amerikanske Flyvere havde maattet forlade deres Maskine over Danmarks-Strædet.

Catalinaen naaede kort efter frem til den opgivne Position, hvor man fandt de to Flyvere, der holdt sig oppe i det iskolde Vand i deres Redningsveste. Flyvebaaden landede paa Havet og tog de to Flyvere om Bord.

Kort efter naaede en islandsk Fiskerbaad frem og fik de to forulykkede Flyvere, der var stærkt forkomne, om Bord for at bringe dem i Land. Catalinaen landede ved 15,40-Tiden i Keflavik.

Quis strejke.

Den 4/4 1956:
Flyverløjtnant II (R) Christian Benedikt Davidsen,
e skadrille 729, Flyvestation SKRYDSTRUP.
-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-
Faldskærmsudspring syd for Vejle.

Flyverløjtnant I (R) Kai Berthelsen, e sk. 721,
dræbt ved nedstyrtning med helikopter den 5/4 1956.
-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-
FSN KØBENHAVN

Nat-Jetjager eksploderet

Meteor-Jager med to Mand om Bord styrtede ned 50 Meter fra Gaarden Pedersborg syd for Brande Branden i Vragresterne slukkedes efter to Timers Forløb

En Meteor-Natjager af Typen Mark II med to Mand om Bord er i Aftes styrtet ned i Jylland og eksploderet. Endnu ved Midnatstid var de to Flyvere ikke fundet.

Maskinen var sammen med andre Meteor-Natjagere startet paa rutinemæssige Øvelsesflyvninger fra Flyvestation Aalborg. Kl. 20.10 viste den sig over Egnen mellem Brande og

Eistrupholm. Det var endnu ikke blevet helt mørkt, og mange Mennesker fulgte den lavtflyvende Maskines Manøvrer og saa dens Lanterner i Funktion.

Pludselig begyndte Maskinen efter Vidneudsagn at slingre ejendommeligt, og det saa ud, som om Føreren havde mistet Herredømmet over den. Den gik i et Spinn og styrtede lodret i Jorden kun 50 Meter fra den

Fortsættes Side 2.

(3)

3) Jet-Jager

store Landbrugsejendom »Pedersborg«, hvor adskillige Mennesker befandt sig i Stuerne, da Eksplosionen fik Døre og Vinduer til at springe op og gennemrystede Huset. Maskinen ramte en Lerbanke kun et Stenkast fra Stuehuset. Den borede sig 3-4 Meter ned og et voldsomt Ildglimt fulgte, da Maskinens Brændstoftanke eksploderede.

Der var mange Øjenvidner til Ulykken, flere af dem mener, at der kom Ild og Røg ud af Maskinen, lige før den ramte Jorden.

De første, der kom til Stede var Kriminaloverbetjent N. M. Haugaard og Betjent Lilleroed, men paa Grund af den voldsomme Varme maatte de hurtigt fortrække. Den unge Flyverløjtnant S. Thorvig-Jensen fra Flyvestation Karup, som har sit Hjem i Nærheden, kom hurtigt til og hjalp med Eftersøgningen, ligesom han fik underrettet Flyvestation Karup, der sendte et Redningsstog til Ulykkesstedet.

Ejendomme i Nærheden havde faaet Vinduer og Døre blæst op, da Eksplosionen kom, og det var mange Mennesker, der samledes omkring Ulykkesstedet. De blev hurtigt sat ind i Eftersøgningen af de to Flyvere, som man ikke fandt i Maskinens Nærhed, derimod laa Hood'en, Cockpittets Kunstglashjelm næsten intakt 300 Meter fra Nedslagsstedet i en Tykning. Et Par Vidner mente at have set en af Flyverne prøve paa at komme ud. Over 100 Mennesker deltog i Eftersøgningen af Flyverne, men endnu ved Midnatstid havde man ingen Underretning om deres Skæbne. Der er ikke Katapultsæde i Natjageren, og ingen havde i øvrigt set Faldskærm udfoldet.

Falck fra Brande mødte med Ambulancer, Brandslukningsmateriel og Redningsvogne, men kunde ikke bekæmpe det voldsomme Flammehav. Først ved 22-Tiden var Ilden slukket i det Krater, Maskinen havde fremkaldt i Lerbanken.

Kl. 22.20 begyndte Redningsholdet fra Karup at grave Krateret ud for at konstatere, om Flyverne skulde være omkommet i Maskinen.

pw.

Jet-Ulykken

To unge Flyverløjtnanter omkom, den enes Far skulde skrive om Ulykken

Flyverkommandoen udsendte i Gaar officiel Meddelelse om, at Flyverløjtnant af Reserven Erik Jessen, 23 Aar og Flyverløjtnant af Reserven Asger Nielsen, 25 Aar, var blevet dræbt ved Nedstyrningen med Natjageren Meteor Mark NF II ved Brande.

Maskinen havde, efter at den havde skilt sig ud fra Formationen, cirklet over Brandeegnen, hvor den omkomne Erik Jessen havde sit Hjem. Løjtnant Asger Nielsen var fra Høng. En af de første, der kom til Ulykkesstedet, var Løjtnant Jessens Far, »Veje Amts Folkeblad«s Lokalredaktør Th. Jessen, som i Gaar Aftes berettede til »Berlingske

Tidende» om Ulykken uden at vide, at hans egen Søn var en af de omkomne. Senere under sit journalistiske Arbejde med den tragiske Ulykke fik han Flyvevaabnets Meddelelse overbragt personligt.

Havarikommissionen har arbejdet paa Ulykkesstedet siden i Gaar Nat, de hidtidige Afhøringer har endnu ikke kastet Lys over Ulykken. Arbejdet med at udgrave Maskinens Vragrester, som havde boreet sig 5-6 Meter ned i Lerbanken nær Gaarden »Pedersborg«, er endnu ikke afsluttet.

pw.

Den hurtigste Mand paa Jorden til København

Den verdensberømte Flyverlæge, Oberst John P. Stapp, der som frivillig Forsøgskanin i fantastiske Dødsridt paa Raketslæder finder Beskyttelsesmidler for Flyveren, skal tale for Kolleger i Danmark

Om 14 Dage kommer den Mand, der har bevæget sig hurtigst over Jorden, den amerikanske Flyverlæge, Oberst John P. Stapp til København for at tale til sine Kolleger og til Eksperter herhjemme om Flyverens Møde med Decelerationen.

Det er Dr. Stapp, som i Aarevis har udfordret Døden til Duel med



Saadan flaar Vinden Ansigtet i 700 Kilometers Fart.

sine fantastiske Dødsridt paa Raketslæderne i New Mexicos Ørken. Han har ikke gjort det for at sætte Rekorder. Ingen Ting interesserer ham mindre end Rekordjageri. Den lille, trinde, 45-aarige Flyverlæge, som mest af alt minder om en Skolelærer og mindst af alt om en Vovehals, har viet sit Liv til en usædvanlig Forskergerning. Han prøver paa i Overensstemmelse med Flyve medicinens Traditioner og Indstilling at finde frem til Beskyttelsesmidler for Flyvere, og jo større Hastigheder bliver i Luften, des større bliver ogsaa Flyverlægens Risiko under Arbejdet paa at løse Opgaverne. Gang paa Gang har Dr. John Stapps Navn været sendt Verden rundt. Hans næsten ufattelige Prøvelser har været gengivet i Billeder og Ord paa de fleste af Jordens Sprog. Den lille, runde amerikanske Læge, som frivilligt har ladet sig blive lige saa tung som en Elefant og udsat sig for at miste Syn og Førlighed, sætter ejendommeligt nok Roser og Kammermusik højere end de fleste Ting i Tilværelsen — altsaa helt bortset fra den Livsgerning han har valgt.

Øjeblikke, som ingen andre har kendt

I Fjor blev Dr. Stapp paa ny Verdenssensation. Det var, da han paa Holloman Luftbasen i New Mexico tog Plads i en Raketslæde, som paa en Distance af godt en Kilometer Skinnevej bragte Flyverlægen op paa lige ved 1.000 Kilometer i Timen, nemlig 964,7 Kilometer. Det var Kulminationen paa 7 Aars Virke som »Forsøgskanin« i Flyvemaskiner, Centrifuger og Raketslæder. Forsøg som altsammen skulde give Svaret paa, hvilke Chancer Piloten har, hvis han i stor Højde og stor Hastighed skal forlade sin Flyvemaskine.

Slæden, som Dr. Stapp sidst foretog sit Dødsridt i, har Form som en Jetjagers Cockpit. Han er uden Indflydelse paa dens Fart og Opbremsning. Han sidder simpelthen lænket til sit Sæde med Remme over Anker, Knæ, Underliv, Bryst, Arme og Haandled, og med Nakkestiver, som skal beskytte ham mod, at Hals-hvirvlerne bryder sammen. Alligevel har Luftstrømmene været ved at flaa den dødsforagtede Flyverlæge i sønder. Der har været Sekunder paa den fantastiske Raketslæde-Fart

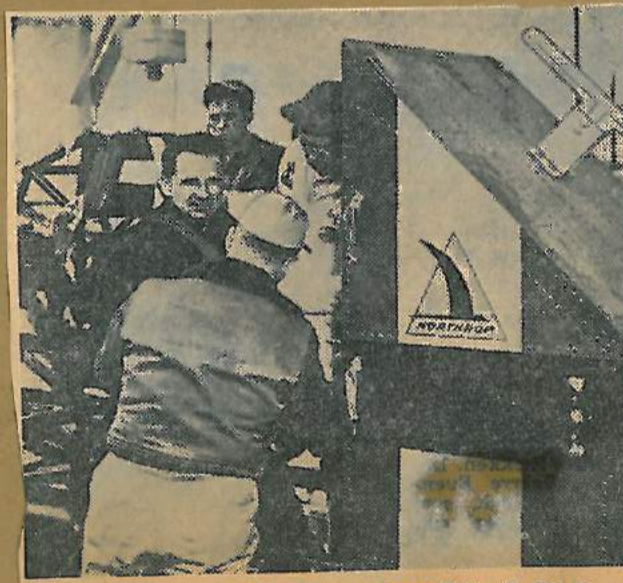
over Ørkensandet, hvor Dr. Stapps Legeme havde en Vægt, der svarede til to af de Motorer, der sidder i Aarhus eller Rønne-Rutemaskinen. Paa mindre end 15 Sekunder gennemlevede Dr. Stapp Øjeblikke, som intet andet Menneske i Verden har været ude for. Han sad paa Slæden med en Gummiblok mellem Tænderne og en Visirhjelme i Fiberglas tæt om Hals og Skuldre. Han kunde overhovedet ikke røre sig. Maskinen arbejdede sig paa faa Øjeblikke op til 600 Kilometers Fart, og da de sidste af de 32 Raketter bag Slæden tændtes, naaede Hastigheden altsaa 964,7 km. Saa satte Vandbremsen i, og paa 1,4 Sekund blev Farten taget af. Virkningen af denne Deceleration var saa voldsom, at Dr. Stapp fik saadanne Paavirkninger, at hans egen normale Vægt paa 80 Kilo blev forøget 38 Gange. Han sagde, at det hele endte i Smerte og en laksefarvet Flimren. Det føltes, som om Øjnene blev trukket ud af Hovedet, og han var nogle Minutter bange for, at han var blevet blind for evigt, at det, han mest af alt havde frygtet, var sket, nemlig at Nethinden havde løsnet sig. Han raabte til sine Hjelper: Jeg er blind, jeg er blind ...

Han indrømmer, at han er bange

Da de fik ham fri, vilde Benene ikke bære ham. Han blev lagt paa en Baare, og da han havde ligget lidt, saa han pludselig blaa Himmel og hvide Skyer. Han siger selv, det var et frydefuldt Sekund, da Lysset kom igen, og den laksefarvede Uendelighed forsvandt.

I 5 Dage var Dr. Stapp ude af Stand til at passe sin Gerning. Øjebæklernes Pres mod Øjenlaagene havde givet ham, som han sagde, »Verdens flotteste Far blaa Øjne«. Men ud over Smaasaar fra Sten, der havde slaaet gennem Beskyttelsesdragten og Saar fra snærende Remme, var han sluppet uskadt. Ikke et Øjeblik havde han mistet Bevidstheden.

Han indrømmer aabent, at han er angst, hver Gang han gaar til disse Forsøg; men alligevel vil han prøve at passere Lydens Hastighed over Jorden i en Raketslæde for at se, hvad en Pilot kommer ud for paa den anden Side Lydmuren, hvis han skal forlade sin Maskine, og for gennem sit Eksperiment at finde frem til den bedste Beskyttelse. Denne



Flyverlægen, Oberst John P. Stapp.

Pinlig Affære paa Flyvestation Skrydstrup

Fængselsstraf for Drukken-skab og Slagsmaal mellem Piloter

HADERSLEV, TORSDAG AFTEN
En alvorlig Spiritusaffære paa Flyvestation Skrydstrup, der i Dag fandt sin Afslutning ved Retten i Haderslev, har givet Anledning til en følelig Skærpelse af Reglementet paa Flyvestationen.
Fire Flyverløjtnanter var tiltalt, alle for at have færdes berusede i Uniform paa Flyvestationens Omraade. Tre af dem var endda under Beredskab, den ene frikendtes. Den Hovedanklagede, Flyverløjtnant K. P. Pedersen, fik 60 Dages Fængsel. Han havde under Drikkeriet gennempryglet en Kollega, der havde hældt Whisky ud over hans Bord. Den overfaldne fik svar Hjernerystelse og muligvis Kraniebrud og har fremdeles Men af Overfaldet. For nogle Maaneder siden var den paagældende Flyverløjtnant blevet frataget Kørekortet for Spirituskørsel, men desuagtet havde han flere Gange kørt, og engang kørte han forbi Vagtposten, der gjorde Tegn til ham om at standse. Da han ikke standse, affyrede Posten Varselsskud imod ham. De to andre Løjtnanter fik henholdsvis otte og ti Dages Vagtarrest.

Lydmuren sprænges over Danmark

Hunter-Jagerne har leveret Lydbrag over Aalborg og ude over Havet

Flyvevaabnets første supersoniske Jager, den britiske Hawker Hunter, som nu i et Antal af 6 er ankommet til Flyvestation Aalborg, anvendes flittigt til Træning. Endnu har man ikke foretaget Skydeøvelser med den nye Maskintype, som undergaar visse tekniske Ændringer i Forbindelse med Maskinkanonernes Indvirkning paa Motoren, men man har foretaget ikke saa faa Øvelsesflyvninger med de meget hurtige, pilformede Maskiner.
I flere Tilfælde har de nye Jagerer sprængt Lydmuren over Danmark under Dyk. I et Tilfælde hørtes Lydbragene over Aalborg og fremkaldte megen Opmærksomhed, i de senere Tilfælde har Flyvningerne hurtigere end Lyden fundet Sted ude over det Havomraade, hvor Øvelsesflyvningerne er henlagt.
Man ventte de resterende 24 Hunter-Jagere i Løbet af dette Aar. De skulde, naar de begynder at ankomme, fra Fabrikken være ændrede saaledes, at de er klar til operativ Tjeneste.

pw.

Dødsfald

Læge Herman Levison, der ikke var mere end 44, døde Natten til i Gaar paa Rigshospitalet i Tilslutning til et Hjerteanfald. Han havde en Tid ikke følt sig ganske vel, men passede dog sit Arbejde og havde nylig været paa Rejse. Det er ikke usandsynligt, at den Coronarthrombose, der fremkaldte Dr. Levisons tidlige Død, for Størstedelen kan forklares af Aars haardt Slid. Herman Levison havde en anseelig Konsultation i Nervesygdomme og tog sig meget af sine Patienter. Desuden var han videnskabeligt optaget og skrev en Del.
Dr. Levison var en Søn af Overlæge Philip Levison, der døde i 1943, og selv Læge fra 1938. Han samlede sig om Sindets og Nervesystemets Sygdomme, skaffede sig gode Uddannelses-Stillinger og var i flere Aar 1. Reservelæge paa Neurologisk Afdeling paa Rigshospitalet hos Professor, Dr. Mogens Fog. De, der kendte Herman Levison, priste ham for baade hans lægelige og menneskelige Egenskaber.

Luftens Verden

I Morgen Eftermiddag starter Chefen for Flyvevaabnet, Generalløjtnant Tage Andersen sammen med den kommanderede Air Chief Marshall Sir Hugh Saunders og Oberstløjtnant Michael Hansen paa en længere Grønlandsflyvning. Det har været Meningen, at ogsaa Forsvarsministeriets Departementschef Carl Langseth skulde deltage i Turen, som foretages i en Caltal via Stavanger og Reykjavik. Formålet med Flyvningen er ikke blot at studere de forskellige Anlæg i Grønland, men ogsaa at undersøge Mulighederne for et udvidet Samarbejde mellem Grønlandsministeriet og Flyvevaabnet. Spørgsmaalet om Persontransport i det grønlandske Omraade. Selskabet ventes tilbage den 30. Maj.

Verdens berømteste Flyverlæger mødes i København

Den hidtil største NATO-Konference i Danmark med Deltagelse af Flyvemedicinens »Forsøgsdyr«

I den kommende Uge samles 55 Gæster fra 8 Nationer til NATO-Konference i København sammen med et lige saa stort Antal danske Deltagere. Det er Verdens berømteste Flyverlæger, der kommer hertil for at drøfte højtaktuelle Problemer i Menneskets Kapløb med Teknikken.
Konferencen indledes med et Møde i Oslo paa Mandag; derefter kommer de mange Flyverlæger til København paa Onsdag med Specialmaskiner.
Efter det sidste Forsøg var han syg i 5 Dage og frygtede nogle Øjeblikke, at han var blevet blind. Det, han havde været mest urolig for, var, at Nethinden havde løsnet sig, men han fik Synet tilbage og slap med de kraftigste blaa Øjne, der længe er set, og nogle overfladiske Hudskrammer efter Dødsridet paa Raketslæden. Han er ikke mere forknytt, end at han overvejer et Forsøg, hvor han vil nærme sig Lyshastighed i en Raketslæde over ansandedt med lynhurtig Opsugning i Vandbassin.
Danske Forsøg med Hjerne og Øjne
Konferencen afholdes i København torsdag, fredag og lørdag, og er lukket. Blandt de danske Gæster Generallæge Fasting Hansen, vevaabnets Stabslæge, Overlæge og Smith, Overlæge Asger Lunn og Flyvestation Værsløse, som er der tilrettelægger det store Møde, der tilrettelægger det store Møde. Overlæge Olivarius og Flyverlægerne, Dr. med. Erreboe Knudsen, senfeldt, Malte Jacobsen, Lenlerksen, Overlæge Henrik Johansen, overlæge Lawaetz, Medicinaldirektør, Dr. Frandsen, Dr. Charles Jansen, den amerikanske Luftattaché, Jonel Wm. Bolt, den britiske Luftaché, Wing Commander Dudley rmer, Flyvevaabnets Kommitterede, Air Chief Marshall Sir Hugh anders, Generalløjtnant Tage ancer, Generalmajor Ramberg, 1erst Pagh og Oberst Poulsen. I alt tager over 100 i Konferencen.
Hovedemnerne er Flyvesikkerhed, Udvælgelse af Personal, fysiske Hjerneundersøgelser og ystagnus-Undersøgelser, det vil sige, kragtige Bevægelser i Øjnene. Professor Fritz Buchta fremlægger sine forsøg med elektriske Undersøgelser af Hjernen, som skal kunne rettede i Udvælgelsen af unge Mænd med normale Hjernefunktioner, og Dr. ned, Kjærboe skildrer sine Erfaringer med Øjenundersøgelser og fremlægger et Materiale, som skal understøtte Tanken om, at bestemte Øjenforstyrrelser skal kunne bruges som Grundlag for Udvælgelsesprincipper.
Der ventes en omfattende Diskussion af disse Problemer, som i høj Grad interesserer den internationale Flyvemedicin i Bestræbelserne paa at finde et sikkert Grundlag for at vælge rigtigt mellem de unge Flyveraspiranter.
pw.

Flyver dømt

FAABORG, FREDAG AFTEN
Ved en Domsmandsret i Faaborg i Dag behandledes Sagen angaaende Flyveulykken i Jordløse paa Sydlyn den 6. Juni i Fjor, hvor en KZ-Maskine fra Zoneredningskorpslet led Havari under Flyvning fra Odense til Sønderborg, og hvor en af Passagererne i Maskinen, Sekretær i Industriraadet Verner Olsen paadrog sig saadanne Kvæstelser, at han døde et Par Maaneder efter Ulykken paa Hospitalet.
Ved Dommen fandt Retten Flyverløjtnant Niels Michael Sejro, Magleby, skyldig i uagtsomt Manddrag, og han idømedes 30 Dagsbøder a 20 Kr., en Forvandsstraf paa 30 Dages Hæfte. Derimod fandt Retten ikke, at der var Anledning til at fratage ham hans Flyvercertifikat.

Dansk Flyversergent blev Nr. 1 i Canada

Blandt 43 Flyvere fra fem Nationer
PORTAGE DE PRAIRIE MANITOBA, CANADA, MANDAG
En ung dansk Flyversergent opnaede i Gaar bedste Karakter blandt 43 andre danske, norske, britiske, hollandske og canadiske Flyvere, der efter endt Uddannelse ved det canadiske Luftvaabens Base i Southport fik deres »Vinger«.
Den danske Præmie-Pilot var Sergent P. Johansen fra København, der sammen med ni andre danske Flyvere under NATO's Auspicer har gennemgaaet et omfattende og krævende Trænings-Kursus paa Southport-Basen.



Oberst John Stapp ved Ankomsten hertil i Gaar.

Flyverlægerne i København

Det store Selskab af verdensberømte Flyverlæger fra Amerika, Canada, England og Frankrig kom i Gaar til København for at deltage i NATO-Konferencen, som i de kommende Dage finder Sted i Domus Medica. Blandt Deltagerne er den hurtigste Mand paa Jorden, Oberst John Stapp, Flyverlægen, som kørte 1.015 Kilometer i Timen paa en Raketslæde i New Mexicos Ørken og standsede op paa 1.4 Sekunder.
Konferencen indledes i Morgen Formiddag, den er lukket.



»Jeg var blind i 8½ Minut«

Den hurtigste Mand paa Jorden, Flyvelægen, Oberst John P. Stapp, fortæller »Berlingske Tidende« om sine fantastiske Eksperimenter, som to Gange har betydet brækkede Arme og Skade paa Synet 8/5-56.

Den hurtigste Mand paa Jorden, Flyvelægen, Oberst John P. Stapp, som har kørt 1.015 Kilometer i Timen i Raketslæde og prøvet, hvad det vil sige at bremse op paa 1,4 Sekunder, kommer i Morgen til København for at deltage i den store Flyvelægekongference under NATO. I Aftes fortalte Dr. Stapp »Berlingske Tidende« om sine 29 Dødsridt i Raketslæderne i New Mexico Orken og om Baggrunden for sin Tilværelse som »Forsøgsdyr«.

— Er det nødvendigt at en Læge deltager i den Slags Eksperimenter? — Ja, hvis jeg ikke fandt det nødvendigt, gjorde jeg det ikke. Formålet er at udvikle Udstyr, som kan frelse Piloter, hvis de maa forlade deres Maskine i stor Højde og Hastighed. Den Fart, de har paa Raketslæden, svarer til Pilotens Møde med Luftstrømmen i det Sekund, han kommer ud i Katapultsædet, og Opbremsningen svarer til den Deceleration, som han vil møde under de store Hastigheder. Opgaven er at finde frem til, hvad det menneskelige Legeme kan modstaa af Tryk og andre Paavirkninger, hvor meget man kan taale, og hidtil har jeg altsaa kunnet taale at køre saa stærkt som 1.015 Kilometer i Timen og bremse op paa 1,4 Sekund. Det er ikke behageligt, men det kan altsaa gøres.

— De vil da heller ikke benægte Risikoen? — Nej, det er der ingen Grund til. Det er et farefuldt og risikofyldt Eksperiment. Men jeg har da været oppe paa at foretage to Raketslæde-Kørsler paa een Dag. Det var i 1948. Dengang kørte vi ikke saa stærkt som i Fjor. Men Eksperimenterne foretoges ikke blot med Henblik paa Flyvningen, ogsaa med Blikket vendt mod Sikkerheden paa Landevejene.

38.000 dræbt og 1¼ Mill. saaret ved Bilulykker i Amerika i Fjor

— Vi laver Automobileksperimenter, som baade kommer de væbnede Styrker og den private Bilisme til gode. Vi lader Vogne køre mod hinanden med de Hastigheder, som man kommer ud for paa Landevejene, eller vi lader dem køre mod en Mur eller en Staalmas. Som Regel er der Dukker i Vognene, men vi har ogsaa udført visse Forsøg med levende Chauffører.

I Fjor omkom 38.000 Mennesker i Amerika ved Motorulykker, og 1¼ Million blev saaret. Vi prøver paa gennem nye Beskyttelsesmidler at faa disse græsselige Tal ned.

Vi har fundet ud af, at ¼ af Ulykkerne har Døre, der sprang op i Sammenstødsøjeblikket, som største Faktor ved Personskaderne. Derfor prøves der nu en Konstruktion af nye Laase, som kan holde Dørene i selv under et voldsomt Sammenstød. Det næste er, at mange af Ulykkerne har brækket Hals som Konsekvens, og det skyldes, at Forsædet er for lavt i Ryggen. Man maa ind paa at bruge Flyvestole, en tysk Billfabrik er allerede begyndt paa det. Hvis man har Forsæde med saa højt Ryglæn, at Hovedet kan hvile paa det, vil en væsentlig Del af Ulykkerne skifte Billede. Det tredje er Forsøgene med Sikkerhedsbælter i Bilerne. De væbnede Styrker har indført dem i deres Vogne, og flere og flere Privatpersoner bruger i Dag i Amerika Sikkerhedsbælter baade til For- og Bagsædepassagerer.

— Hvad med at flyve baglæns, altsaa sidde med Ryggen til Flyveretningen?

— Det bliver mere og mere almindeligt. Jeg fløj fra New Mexico til Wiesbaden i en af det amerikanske

Luftvaabens Transportmaskiner, en DC 6, hvor vi alle sad med Ryggen til Flyveretningen. Flere private Selskaber gaar over til samme Teknik. Det har vist sig, at Passagerer, der sidder med Ryggen til, bedre staar for Paavirkningerne ved en haard Landing.

Uhyggelige Øjeblikke

— Hvad er deres værste personlige Oplevelser som »Forsøgsdyr«?

— Jeg har haft to temmelig ubehagelige. I begge Tilfælde brækkede jeg højre Arm ved en pludselig Opbremsning. Det er som at ryge imod en Mur, naar man fra omkring tusind Kilometers Hastighed staar stille paa knapt halvandet Sekund. Det er ogsaa smertefuld. De brækkede Arme, som altsaa faktisk blev flaaet over, gjorde væmmelig ondt. Men det værste var alligevel, da jeg var blind i 8½ Minut efter den sidste Slædefart paa 1.015 Kilometer i Timen. Det gjorde meget ondt i Øjenpartiet, og jeg saa kun flammende lyserødt, intet andet.

— Hvad tænkte De?

— Man begynder selvfølgelig at filosofere, noget bekymret, det behøver jeg ikke skjule, over om man nu er blevet blind eller hvad ... Jeg kendte jo Risikoen paa Forhaand. Det var et vidunderligt Øjeblik, da Synet vendte tilbage, saa fortog Smerten sig med eet hurtigt. Men jeg havde altsaa naaet at indsamle Oplysninger, som var af Værdi for Flyvevaabnet ...

— Kunde man ikke have brugt en Dukke med indbyggede Instrumenter?

— Nej, hverken en Dukke eller en frivillig Pilot vilde kunne anvendes til Opgaven med samme Effekt, som den lægeuddannede, der ved, hvad han søger.

— Er De bange, hver Gang De sætter Dem i Slæden?

— Nej, ikke bange, men spændt. Jeg kender jo Spilletts Indsats, men ikke dets Udfald.

— Kunde det tænkes, at en gift Mand udførte de samme Eksperimenter?

— Hvis jeg skal dømme efter de mange, velmenende Breve, som jeg modtager fra Damer rundt om i Amerika, tror jeg det ikke. Damer, som jeg aldrig har set, og som viser mig en meget stor Omsorg ... altsaa

i Brevene, som jeg besvarer. Men Risikoen er dog ikke større, end at jeg har kunnet forsikre mig, og man vil hellere lade mig udføre Eksperimenterne paa almindelige Forsikringsvilkår end at begynde paa at udarbejde en speciel Rate for mig, det vil være saa kompliceret, at man foretrækker Risikoen fremfor Omkostningerne.

— Naar De ikke er gift, hvorfor er De saa forsikret?

— Jeg har da Familie, Far og Mor og tre Brødre. Far var Missionær, han har selv mødt Risikoen paa sine Færder i Sydamerika, min Moder døde for øvrigt i Brasilien, og min Stedmor advarede mig i Begyndelsen mod at fortsætte med mine Forsøg ... nu er hun holdt op. Familien ved, at jeg vil fortsætte, lige saa længe mit Helbred holder, og lige saa længe, vi har Spørgsmaal, som ikke er beskyttet og mangler Oplysninger, som kun kan hentes gennem Ridet paa Raketslæden ...

POVL WESTPHALL.

Dansk Flyvemedicin faar stort Institut

Opførelsen paa Militærhospitalets Grund koster 3-4 Millioner og paabegyndes i Aar

Dansk Flyvemedicin, der længe har været stedmoderligt behandlet, faar nu det Institut, som er Forudsætningen for at undersøge og instruere baade det civile og militære Flyvepersonel efter moderne Principper og for at drive nødvendig, videnskabelig Forskning.

Inden Aarets Udgang er det Me-

ningen at paabegynde Opførelsen af et Flyvemedicinsk Institut paa Militærhospitalets Grund i nært Samarbejde med Afdelingerne i det nye Hospital. Opførelsen og delvis Udstyr af Institutet vil koste mellem 3 og 4 Millioner Kr. Planerne er godkendt af Forsvarsministeriet, og Deltagerne i det NATO-Møde blandt Ekspertter paa dette Felt, som har været afholdt i København den 10. og 11. Maj, har udtalt sig positivt om Planerne.

I Skandinavien staar Sverige bedst med Hensyn til flyvemedicinsk Forskning, og Sverige har allerede tre flyvemedicinske Laboratorier knyttet til fysiologiske Institutioner i Lund og Stockholm. I Juni Maaned invier Oslo et Flyvemedicinsk Institut, der er forbundet med Universitetet og beliggende paa dettes nye Bygningsomraade. Sidst i Rækken kommer saa Danmark med et nyt Institut, engang i 1957. I Øjeblikket har vi under meget beskedne Former et Institut i en Barak paa Militærhospitalet. Hidtil har Danmark ikke kunnet drive videregaaende Forskning paa Omraadet, men Undersøgelsen af Flyvepersonellet ligger ifølge Chefen paa dette Omraade, Stabslæge Helge Smith, paa Linie med de engelske og amerikanske Principper.

top—

Dollars til Danmark

100.000 Kr. til Professor Fritz Buchthal — 50.000 til Arvelighedskongres

FRA Berlingske Tidendes New York-Korrespondent i Aftes: — Rockefeller-Fondet har skænket Dr. Fritz Buchthal i København et Dollar-Beløb, der er 100.000 Kroner værd i danske Penge. Desuden har Fondet skænket en Arveligheds-Kon-

gres i København i 1956 et Beløb paa 50.000 Kroner.

Dertil kan føjes:

Professor, Dr. Fritz Buchthal er Chef for Københavns Universitets Institut for Neuro-Fysiologi og driver der — med et Hold af Medarbejdere — et forskningsmæssigt Arbejde af international Rang.

Instituttet for Neurofysiologi er oprettet for nogle faa Aar siden. Foruden af rent videnskabelig er Institutts Arbejde ogsaa af Betydning for Sygdoms Erkendelse og Behandling.

Arvelighedsforskning

De 50.000 Rockefeller-Kroner til Kongressen i København er overdraget Professor i Arvelighedslære ved Københavns Universitet, Dr. Tage Kemp til Forvaltning. Den Kongres, om hvilken der er Tale, holdes mellem 1. og 6. August og er Arveligheds-Forskernes første internationale Møde.

Tage Kemp er Præsident i Kongressens danske Sektion, der har 67 Medlemmer. I det hele bliver 31 Lande repræsenteret af mellem 450 og 500 Delegerede.

Kongressen tager op til Debat flere vigtige Problemer af den menneskelige Arveligheds-Forskning, men først og fremmest det brændende Spørgsmaal om de arvemæssige Følger af Atom-Straaling.

Es.



Prof., Dr. med. Fritz Buchthal.

Dr
i Lu
Jet fi
ekspl
Kl. 9,25
en Jetjag
strup, en
Jetjager,
ført af I
havde i r
over Bye
i Kastrup
Hjul ek
slaaet af,
Jetjagere
over Cem
set melle
den for s
fikken.
Der ble
Lufthavn
kede ud
og andre
materiel
Katastrof
ses ved
den lld,
stel blev
eksplode
sken, Fl
Maskine
blev hur
Skrækk
Eftermic
tet til
sionen.
paration

Inge
Jet-J
Flyve
ende Ul
dags, h
ner Ma
kommis
ikke er
ses, at
Mangle
spøgel
nant At
gen p
er kom
maskin
gaa Sar
brat M
mistet
maskin
meget

Dansk Jet-Pilot redder sig ud af Maskine i Brand

Satte Maskinen ned paa RAF-Flyvestation i Tyskland — Maskinen helt ødelagt 30-5-56.

En dansk Jetpilot, den 26-årige Flyverløjtnant II af Reserven Birche Meir Lauritsen, landede i Mandags paa en RAF-Flyvestation med sin Thunderjet i Flammer. Det lykkedes ham at komme uskadt ud af Maskinen, men den brændte op.

Flyverløjtnant Lauritsen var paa rutinemæssigt Besøg paa RAF-Flyvestationen, der ligger i Brüggeren i Tyskland. Med sin F. 84 Thunderjet var han paa Skydeøvelse mod Jordmaal, da han mærkede Rystelser i Motoren, og øjeblikkelig returnere-

de han til Flyvestationen, med hvilken han var i stadig Radioforbindelse.

Efter hvad der er blevet oplyst til Havarikommissionen, skete der derefter følgende:

Over Radioen fik Flyverløjtnant Lauritsen Besked paa at reducere Motorens Omdrejninger, saaledes at Maskinens Motorydelse blev nedsat. Under selve Landingen skete en Eksplosion i Motoren, og Flammer slog ud fra Maskinen. De kunde ses fra Jorden, hvorimod Piloten ikke var klar over, der var opstaaet Ild. Pr. Radio fik han Ordre paa at lukke for Motoren, og derefter landede han paa normal Vis paa Hjulene. Paa det Tidspunkt bredte Ilden sig med stor Hast, men det lykkedes ham at hoppe ud af den og redde sig uskadt.

Saa vidt det allerede nu kan fastslås, har der været Tale om et Motorhaveri, antagelig en opstaaet Skade i Kompressoren, og Piloten har været uden Skyld i det skete. Tværtimod fremhæves det, at han har udvist stor Koldblodighed og Dygtighed ved at sætte Maskinen ned, saaledes som han gjorde det.

Det var først Meningen, at Flyverløjtnant Lauritsen skulde have returneret til Flyvestation Skrydstrup i Gaar, men efter at Havarikommissionen var blevet underrettet om Uheldet, bestemtes det, at han skulde forblive paa RAF-Basen. Med det første afaar Kaptajn O. P. Nielsen fra Havarikommissionen til Brüggeren for at foretage de sædvanlige Undersøgelser og Afhøringer i Anledning af Uheldet.

Thunderjet'en brændte helt op, men man haaber i hvert Fald at kunne faa hentet Motoren hjem til Danmark. lou.

Jetpilot kørt mod hus i Aabenraa 2/6-56

AABENRAA: Midt i hovedgaden i Aabenraa kørte en bil i gaar nat mod et hus, og det viste sig at føreren, en ung jet-pilot fra flyvestation Skrydstrup, var spirituspåvirket i middelsvær grad efter et restaurant-besøg. Han var alene i vognen og efter at være startet fra et sommeretablissement kørte han gennem byens hovedgade, men i Ramshered glemte han at følge gadens krumning.

Bilens højre hjulpar kørte en snes meter op paa fortøvet helt inde ved husrækkerne, og til sidst torpederede vognen ejendommen Ramshered 20. Ved sammenstødet blev jet-piloten saaret af glassplinter og maatte forbindes paa sygehusets skadestue, hvorefter han kom til spiritusprøve hos politiet. Han bestod den ikke, idet han fik prædikatet paavirket i middelsvær grad, og derpaa beslaglagde politiet hans kørekort. Bilen tog en del skade, hvorimod huset kun fik nogle skrammer. Operationschefen paa flyvestation Skrydstrup, oberløjtnant Jørgen Brodersen understreger, at den unge mand ikke skulde have været til flyvetjeneste igen før mandag, men nu er han indtil videre sat fra tjenesten.

Mavelanding 8/6-56

ESBJERG: En af flyvevaabnets Fairey Fire fly er havareret paa Es-

bjerg flyveplads, da den lagde an til landing. Maskinen, der blev ført af flyverløjtnant Holst, havde været paa slæbemaalsflyvning og foretog en mavelanding. Da den var ved at lande, bemærkede man paa flyvepladsen, at landingshjulene ikke var ude, men man var afskaaret fra at

advare piloten, da man ikke har radio paa pladsen. Ved landingen blev propellen ødelagt, og bremseklapper-

ne blev beskadiget, medens der ellers ikke skete noget. Havarikommissionen kom til Esbjerg for nær-

Hvad flyverchefen saa i Rusland 29/6-56

Generalløjtnant Tage Andersen, der i gaar vendte hjem efter mødet med det russiske luftvaaben, fortæller om sine indtryk

I gaar vendte chefen for flyvevaabnet, generalløjtnant Tage Andersen og oberløjtnant H. Christensen hjem fra Moskva, hvor de som bekendt har overværet det russiske luftvaabens store stævne og har besøgt flyvepladser og flyve-maskinfabrikker.

— Det var en overordentlig interessant oplevelse, sagde generalløjtnant Tage Andersen i aftes til »Berlingske Tiden«. Flyvestævnet i Moskva var imponerende, men jeg har svært ved at drage sammenligninger med internationale stævner i den vestlige verden, fordi det er længe siden, jeg har overværet et større flyvestævne. Men det er min opfattelse, at vi i Tage Andersen den vestlige verden er fuldt paa højde med russisk flyvning.



Tage Andersen

— Hvad var det, der særlig imponerede?

— Der blev vist udmærket flyvning, og trods et ikke alt for gunstigt vejr blev hele arrangementet gennemført punktligt efter programmet. Flyvemæssigt set var maaske rulningen med en formation af 5 jet-jagere særlig bemærkelsesværdig.

— Og maskintyperne?
— Det var ikke saa nemt at faa indtryk af dem, naar de fløj forbi i formationer, men der var en ny MIG 19 og ogsaa andre nye typer. Vi var ogsaa paa en flyveplads og kørte langsomt forbi forskellige, men vi kørte hele tiden.

Kom ikke om bord

— De fremmede flyveeksperter kom altsaa ikke om bord i maskinerne som ved udstillinger i for eksempel Storbritannien eller Amerika?

— Nej, vi kom ikke om bord. Vi kørte forbi dem paa afstand.

— Fik De et indtryk af det russiske flyvevaabens styrke?

— Det kan man nu nok ikke faa ved en flyveopvisning af den art, men man kan sige, at naar man kan stille et stævne som dette paa benene, har man ogsaa stor ydedygtighed bag.

— Hvad saa De i øvrigt paa turen?

— Vi overnattede i Riga paa vej til Moskva, fordi Moskva var lukket paa grund af tordenvejr, men næste morgen kl. 7 naaede vi frem, saa vi havde tid nok til at naa flyvestævnet, der begyndte kl. 10 og varede nøjagtig halvanden time, hvor alt gik slag i slag. 28 lande var repræsenteret blandt gæsterne. Jeg hilste blandt de vestlige flyverchefer ogsaa paa den amerikanske general Twining. Om søndagen gav marskal

Zhukov et garden party, hvor ikke blot alle de internationale indbudte var med, men ogsaa de russiske flyvere, som havde været deltagere i stævnet. Mandag var vi saa paa den flyveplads, hvor vi kørte forbi de opstillede maskiner, tirsdag besøgte vi det luftmilitære tekniske akademi, og onsdag var vi paa to fabrikker, en der fremstiller trafik-flyvemaskiner af typen IL 14, den der benyttes paa ruten til København, og en, som fremstiller jetmotorer.

I stærk udvikling

— Var de forskellige i konstruktion og størrelse fra dem, vi kender?

— Jeg er ikke saa stor tekniker, at jeg kan gaa ind paa de mindste detaljer, men i det store og hele lignede de russiske jetmotorer ganske vore.

— Dem fik De altsaa lejlighed til at studere paa nært hold?

— Ja.

— Hvad er saa hovedindtrykket efter det første møde med den russiske flyvning?

— At man i Rusland staar midt i en stærk udvikling. pw.

Flyverchefen til Moskva 21/6-56

Generalløjtnant Tage Andersen overværer paa søndag det russiske luftvaabens store stævne

Forsvarsminister Poul Hansen har i gaar anmodet chefen for flyvevaabnet, generalløjtnant Tage Andersen, om sammen med en ledsager, der udpeges i formiddag, at repræsentere det danske flyvevaaben ved den aarlige russiske flyvedags store stævne i Moskva paa søndag.

Gennem den russiske ambassade modtog Forsvarsministeriet i gaar indbydelse til at sende tre flyvere som gæster til Moskva for at overvære det store stævne. Ministeren besluttede i aftes at sende to repræsentanter til Rusland. Generalløjtnant Tage Andersen og hans ledsager rejser formentlig i morgen med SAS via Riga til Moskva. pw

Bevidstløs pilot ^{styrtet} 13 km med Hunter-jager, gennem lydturen, knust

Den forulykkede 26-årige jet-pilot, flyverløjtnant Helge Christensen Ewald fortalte sine kammerater, at han blev svimmel, og styrtede kort efter at have kontrolleret sit iltapparat 5/6.56

Maskinen splintret paa mark 30 km nord for Aarhus efter det frygtelige styrt

Flyvevaabenet mistede i gaar en af sine unge, dygtige jet-piloter, den 26-årige flyverløjtnant II Helge Christensen Ewald, som i 13 kilometers højde over Jylland en af de lydhurtige Hawker Hunter-jagere ramtes af et ildebefindende og bevidstløs styrtede mod jorden.

Maskinen knustes kl. 15.42 paa Gaardejer Jens Koudahl Jensens mark i nærheden af Gjern Østerskole ved Hammel, cirka 30 kilometer nordvest for Aarhus.

Det er den første ulykke, der er indtruffet herhjemme med de nye overlydsjagere af Hawker Hunter-typen. Der er bestilt 30 af disse pilformede jagere, som i dyk kan passere lydens hastighed. De 6 første leveret, og der er gennemført flere lydursprængninger over Jylland af piloterne fra flyvestation Aalborg.

Maskinen, som koster omkring 2 millioner kroner, er endnu under bygning paa Hawkerfabrikkerne uanset, efter at det har vist sig, at der opstod skæbnesvangre situationer under skydning med Hunter-typen. Der har endnu ikke været et skydeforsøg med de seks

jagere, der foreløbig er leveret til det danske flyvevaaben, og flyvetekniske vanskeligheder af denne art har saaledes ingen forbindelse med den første Hunter-ulykke herhjemme. Flyvevaabenet har i øvrigt to af sine tekniske eksperter i England for at undersøge arbejdet med forbedringerne af Hunter-jageren, der allerede længe har været i anvendelse i Royal Air Force og er bestilt i betydeligt antal til de europæiske NATO landes jagerstyrker.

Ulykken i gaar kan enten skyldes sygdom hos den forulykkede pilot eller uheld med iltforsyningen.

Styrtede ned 15 minutter efter starten

Kl. 15.17 startede fire Hunter-jagere fra flyvestation Aalborg paa rutinemæssig højdeflyvningsøvelse. Formationen førtes af Kaptajn løjtnant H. V. Hansen, og den britiske Hunter-pilot Flight Lieutenant »Paddy« Minnis var med i formationen sammen med flyverløjtnant Helge Christensen Ewald og flyverløjtnant Fin Petersen. De fire maskiner steg hurtigt til 40.000 fod. De slap skylaget over Jylland i 30.000 fod, altsaa omkring 10 kilometer og var derefter oppe i det frie, blaa rum, hvor maskinerne rettedes op til vandret flyvning.

I to minutter fløj formationen vandret, derefter begyndte den at dreje, og under det sidste drej konstaterede formationens fører, kaptajn løjtnant H. V. Hansen, at løjtnant Christensen Ewald fløj uregelmæssigt. Han kaldte ham over radioen, og piloten svarede tilbage, at han følte sig »dizzy«, han var svimmel og utilpas. Formationsføreren bad ham se efter iltforsyningen. Piloten svarede tilbage, at han fik 100 pct. ilt. Formationsføreren bad ham alligevel gøre nødtilbeholderen klar. Løjtnant Christensen Ewald beklagede sig paa ny over svimmelhed, og samtidig fløj han ind under formationen. Han fik ordre til at trække sig op i formationens flyvehøjde, indtil da havde han svaret klart og rigtigt. Pludselig forsvandt maskinen ind i en sky. Maskinerne var paa vej nedad, og det skete med

omkring 1.000 kilometer i timen, saa det hele varede kun en halv snes sekunder. Da Christensen Ewald kom ud af skyen, fløj han paa ryggen, men et øjeblik efter saa man ham igen, denne gang havde han faaet rettet maskinen op, men det var nu ikke muligt at faa ham til at svare, han forsvandt i skyerne, og formationen fik ikke mere forbindelse med ham.

Der er ikke tvivl om, at flyverløjtnant Christensen Ewald har mistet bevidstheden. Han har ikke søgt at komme fri af maskinen i katalpulsædet, men blev i cockpittet.

Øjenvidnerne til ulykken mener, at Hunter-jageren gennembrød lydturen paa vejen mod jorden. Stud.med. Ole Krarup Leth fra Gjern fortæller, at umiddelbart før maskinen kom frem fra skyerne, lød et betydeligt kraftigere brag end sammenstødet med jorden.

Da maskinen kom fra skyerne, vendte den næsen mod jorden i en vinkel paa 60 grader. Sammen med



Den omkomne pilot Helge Christensen Ewald.

en broder, som er læge i Ring, var øjenvidnet den første, der naede ulykkesstedet. De fandt liget af den forulykkede flyver 20-30 meter fra det brændende vrug. Maskinen knustes totalt ved sammenstødet med jorden og borede sig 3-4 meter ned i marken.

Falck fra Hammel og Aarhus mødte med ambulancer, brandvogn og brandsprøjter. Endnu et par timer efter nedstyrtningen brændte det i maskinens rester, som var spredt et par hundrede meter over marken. Gaardejer Søren Petersen, Gjern

Fortsættes Side 2.

3) Flyveulykken

Østermark, gik og tyndede roer, da Maskinen kom farende. Han hørte først et drøn, saa op og fik øje paa maskinen, som efter hans mening var i brand, endnu mens den var i luften. Stykker af maskinen faldt ned ikke langt fra ham. Gaardejer Henry Sørensen, Gjern Østermark, mener, at der var tale om en eksplosion oppe i skyerne, saa den maa have gennembrudt lydturen, før den ramte marken. Den snurrede en halv gang rundt, før den lodret borede sig ned.

Havarikommissionens chef, oberstløjtnant Bendtsen og hans medarbejdere kom hurtigt til stede, og i aften havde man stort set afsluttet undersøgelse.

Den forulykkede Flyverløjtnant Helge Christensen Ewald havde 635 flyvetimer, deraf 400 i jet-fartøjer

Hunter-ulykken skyldtes et ildebefindende 6/6.56.

Overlydsjagerens styrt strakte sig over 40 kilometer

Chefen for flyvevaabnets havari-kommission, oberstløjtnant Arthur Bendtsen, fortsatte hele tirsdagen arbejdet med undersøgelserne omkring den første ulykke med de nye Hawker Hunter-jagere. I dag ventes havarichefen tilbage til flyverkommandoen i Vedbæk.

Afhøringerne af den forulykkede flyverløjtnant Helge Christensen Ewalds kammerater har bekræftet de første meddelelser om ildebefindende hos den unge jetpilot. Derimod bliver det vanskeligt at fastslaa, om det skyldes rent fysiske årsager eller manuelle forhold ved iltanlægget.

Da flyverløjtnant Ewald begyndte at flyve uregelmæssigt og klagede til formationens fører, kaptajn H. V. Hansen, over svimmelhed, befandt de fire Hunter-maskiner sig nær Hobro. I tusinde kilometers fart bliver distancerne over Jylland jo hurtigt smaa. Mindre end et minut efter hændelserne i 40.000 fods højde kaldte kaptajn Hansen flyvestation Karup og bad om positionsmelding.

Styrtet er begyndt omkring 10 kilometer syd for Hobro ved Sdr. Onsild, og den pilformede jager er derefter med den livløse fører fortsat omkring 40 kilometer, før den styrtede ned ved Gjern nær Hammel.

Resterne af den knuste maskine skal nu studeres nøje af flyvevaabnets tekniske sagkyndige, først og fremmest skal der foretages forsøg med vragedelene af iltanlægget. Men under alle omstændigheder staar bekræftelsen af ildebefindendet fast, spørgsmaalet man har tilbage er, hvorledes det er fremkaldt. pu.

10-7-56

Jet-pilot dræbt ved styrt i Limfjorden

Jetulykke i gaar ved 13-tiden i nærheden af Hvalpsund — Piloten forsøgte at redde sig i katapult, men faldskærmen naaede ikke at folde sig ud

LØGSTØR, MANDAG (privat).

Ved 13-tiden i gaar skete endnu en dansk jet-ulykke, idet en F-84 Thunder-jetjager styrtede i Limfjorden i nærheden af Hvalpsund, ca. 1 km fra land i Risgaarde Bredning. Maskinens fører, den 25-årige flyverløjtnant **Herbert Hansen**, Toftegaarden 8, Viborg, dræbtes. Han var søn af maskinsnedker **Frode Hansen**, Steen Billesgade 9, Aarhus.

Maskinen splintredes i tusinde stykker, da den ramte vandoverfladen. Piloten forsøgte at redde sig i katapultsædet, men højden var for ringe, og faldskærmen naaede ikke at folde sig ud.



Den dræbte pilot, flyverløjtnant Herbert Hansen.

Den nedstyrtede maskine kom sammen med en anden torden-jetjager i meget lav højde hen over Hvalpsund by og fortsatte ud over fjorden i en højde, som angives at have været 500 meter. Der var flere øjenvidner, som overværede ulykken, bl. a. kaptajn Arnold Søstrøm, Hvalpsund-færgen, som stod paa kajen i Sundøre og saa ulykken.

Vidnerne forklarer samstemmende, at den forreste af maskinerne efter et dyk begyndte at rette sig op, den gik i en bue i vejret, hvorved halestidsen muligvis har ramt vandoverfladen. Derefter stak maskinen næsen lige i vejret, og i samme nu saa man nogle genstande falde ud og forsvinde i vandet. Jetjageren satte nu næsen nedad og ramte vandet i et fantastisk styrt, og en vand-søjle slyngedes i vejret. Maskinen gik til bunds — der er paa dette sted ca. 13 meter vand.

Ulykken blev iagttaget fra begge

Fortættes side 2.

(2)

2) Jet-pilot

sider af fjorden, og fra Hvalpsund afgik straks nogle fiskerkuttere og et par stenfisherfartøjer. Samtidig underrettede piloten fra den ledsagende jager over radioen Flyvestation Karup om ulykken, og fra Karup tilkaldtes Zonen fra Farsø og Falck fra Aarhus. Hurtigt kom man til stede med ambulance, kranser og gummibaad, og noget efter ankom to Falck-frømand fra Aarhus.

Det var en fiskerbaad fra Salling-siden, der først naaede ulykkesstedet. Fra Hvalpsund saa man baaden straks gaa tilbage til Sundøre, og man troede derfor, at den havde piloten om bord, hvilket senere viste sig ikke at være tilfældet.

Paa Flyvestation Karup er man efter rapporter fra piloten i den ledsagende torden-jet og fra øjenvidnerne af den mening, at piloten i sidste øjeblik har ladet sig skyde ud med katapultsædet. Det forklarer de genstande, vidnerne saa udskille sig fra maskinen. Katapultsædet er imidlertid udskudt saa sent, at faldskærmen ikke har naaet at folde sig ud. Piloten er i saa fald trukket til bunds af det tunge katapultsæde. Frømand søgte i aftes mange timer forgæves efter piloten.

Journalen flød paa vandet

Ved 16-tiden blev den eftersøgte maskine fundet. Dens vragele laa spredt paa havbunden. Paa vandet flød pilotens journal. Ifølge vor korrespondent i Løgstør har han lige før ulykkesøjeblikket faaet skrevet:

«Det er noget skidt det hele...»

I eftersøgningen deltog ogsaa rekognosceringsmaskiner fra flyvestationerne i Aalborg og Karup. Man haaber at finde en gul-grøn plet paa vandet. Det er et farvestof, der udløses, naar katapultsæder fra jet-jagere rammer vandet, men det har man altsaa ikke fundet. Tre frømand, to fra Aarhus og én fra Randers, har været nede ved maskinen og set, at piloten ikke er i cockpitet, og at sædet har været skudt ud. I dag vil der blive trukket vod paa stedet, og vragele vil blive hævet.

Den dræbte pilot, Herbert Hansen, var uddannet i Canada og har siden 1952 været stationeret i Karup.

11-7-56

Fløj jetpiloten alt for lavt?

Øjenvidne-beretningerne kunne tyde derpaa — Den unge flyverløjtnants lig var endnu ikke fundet i aftes

LØGSTØR, TIRSDAG AFTEN (Privat)

Endnu i aftes var det ikke lykkedes at finde liget af den ved flyveulykken i gaar omkomne pilot, den 25-årige flyverløjtnant **Herbert Hansen**, Viborg, der satte livet til, da han i tordenjet under lavtflyvning styrtede i Limfjorden ud for Hvalpsund.

To fiskerkuttere, der assisterede frømand fra Falck i Aarhus, har hele dagen trukket vod, men uden resultat. Man hævder til den anskuelse, at piloten, der ikke naaede at komme fri af katapulten, endnu sidder fast i denne. Da dette sæde er ret tungt, kan man ikke se bort fra, at det har boret sig et godt stykke ned i sandet. Ved 16-tiden havde man hele vragele af maskinen hævet.

Det blev bragt ind til Nykøbing M. af stenfisherfartøjet «Fremad» af Fur. Saa haard havde kollisionen mod vandet været, at motorblokken var blevet sprængt i to dele. Havarikommissionen, under ledelse af oberstløjtnant Bendtsen, har under-

søgt vragele og afhørt en række øjenvidner. En del af disse mener, at årsagen til ulykken er, at flyverløjtnanten er fløjet for lavt. Men havarikommissionen har endnu ikke dannet sig et endeligt skøn.

Den dræbte **Herbert Hansens** forældre, maskinsnedker **Frode Hansen** og hustru, Aarhus, opholdt sig paa ferie i Norge, da de fik meddelelsen om deres søns død. En dansk militærmaskine har hentet dem hjem fra Kristiansand. **Herbert Hansen** efterlader sig en hustru.

12-7-56

Jet-piloten fundet

Sad stadig fastspændt i katapultsædet - Faldt ned 500 m fra den nedstyrtede jet-jager

SKIVE, ONSDAG AFTEN (Privat).

Det store eftersøgningsarbejde, der siden mandag eftermiddag har været foretaget i Risgaarde Bredning i Limfjorden mellem Himmerland og Salling efter den forulykkede 25-årige flyverløjtnant **Herbert Hansen**, Viborg, har i aftes bragt resultat, idet man har fundet den omkomne.

Piloten forulykkede i mandags, da han førte sin Thunder-jet for lavt hen over fjorden og efter berøring med vandoverfladen mistede kontrollen over maskinen, der styrtede ned paa 15 m vand. Vragele blev hurtigt lokaliseret og allerede i gaar hævet og sejlet til Branden Brohoved paa Sallings nordspids, hvorfra det af militæret førtes til flyvestation Karup.

Piloten sad imidlertid ikke i maskinen, og flere øjenvidner hævdede, at de havde set «noget» styrtet ud af maskinen, inden denne styrtede ned.

Fiskere fra Hvalpsund har trukket vod i fjorden, og baade frømand

og en dykker har deltaget i arbejdet.

Først i aftes efter mere end to

døgns eftersøgning fik man noget tungt i voddet, og det viste sig, at det var piloten, der endnu sad fastspændt i katapultsædet. Fundet blev gjort ca. 500 m nord for nedstyrtningstedet for maskinen. Fiskerbaaden sejlede efter bjergningen til Sundsøre, hvorfra den dræbte pilot førtes til kapellet i Viborg.

24/18-56

Sidste Tattoo-soldat rejst herfra — i gaar!



Mohammed Hussain, 28 aar, 8. Punjab Regiment fra Pakistan, en af soldaterne fra den imponerende Tattoo-opvisning i København sidste aar, forlod først byen i gaar! Hans ophold her kan dog ikke siges at have været frivilligt. Han blev nemlig syg efter opvisningerne og har ligget 10 maaneder paa hospitalet, hvor han bl. a. benyttede tiden til at lære at tale dansk. Han glædede sig naturligvis meget til at komme hjem og fortsætte sin soldater-tilværelse, og her er han fotograferet paa ØK's «Malacca» ved afrejsen i gaar.

24/17

Jet-pilot dømt 56

AABENRAA: Ved retten i Aabenraa blev en jet-pilot, den 23-årige flyverløjtnant **Jørgen Graa Hansen** fra flyvestation Skrydstrup, i gaar

idømt 20 dages hæfte for spirituskørsel og fratømt retten til at køre motorkøretøj i 2 aar.

Den unge pilot havde om aftenen den 31. maj drukket nogle genstande i flyvestationens messe, og derefter kørte han i sin bil til Aabenraa, hvor han fortsatte paa en restauration. Paa hjemvejen herfra kørte han gennem byens hovedgade, men var saa uheldig at komme op paa et forto og kørte imod et hus. Det viste sig, at Graa Hansen var paavirket i midtelsvær grad, idet han havde 1,92 promille alkohol i blodet, og han indrømmede sig da ogsaa skyldig i spirituskørsel. Uheldet medførte, at Graa Hansen omgaende blev sat fra flyvning med jet-maskiner.



En »Thunderjet« affyrer sine raketter mod maalet.

Imponerende flyve-opvisning var overraskende realistisk ¹⁰⁻⁸⁻⁵⁶

Det foregik saa nær paa i Jægerspris i gaar, at det gibbede i tilskuerne - Tavshed før generalmønstring af flyvevaabnet i gaar



Den afsluttende opvisning i formationsflyvning. Øverst 12 »Thunderjet«, derunder 12 »Meteor MK VIII« og nederst 12 »Hunter«.

Under jagttagelse af fuldstændig tavshed, kun et par enkelte aviser havde brudt henstillingen om at tie derom paa forhaand, har flyvevaabnet gennem længere tid forberedt en storslaet vaabendemonstration, der foregik i gaar i Jægerspris.

Ønsket om at afholde demonstrationen har længe trængt sig paa inden for flyvevaabnets øverste ledelse, og efter en generalprøve i Borris-lejren ved Skjern besluttede man sig til at afholde selve opvisningen i gaar i Jægerspris. Af sik-

kerhedshensyn fik offentligheden intet at vide paa forhaand, men beboerne i nærheden af Jægerspris har ikke kunnet undgå at mærke, der var noget i gære, idet der er blevet trænet meget af jet-maskinerne de sidste dage op til demonstrationen. 29 familier fra nærlig-

gende gaarde var blevet evakueret og overværede opvisningen som særligt indbudte.

Man havde bestemt sig til, at det hele skulle foregaa saa realistisk som muligt, og det fik de mellem 1000 og 2000 særligt indbudte i høj grad at føle. Maal blev beskudt og bomber kastet saa nær ved tilskuerpladserne, at én af de amerikanske tilskuere, der overværede demonstrationen, uden forbehold tilstod, at saa nær ved skarpskydning havde han kun været, da han var i ildlinjen under den anden verdenskrig.

Det gibbede da ogsaa adskillige gange i tilskuerne, selv om man havde faaet en forsmag paa, hvad der kom ved den første fase af opvisningen. Det var fire »Hunter«-jetjagere, der som indledning i ganske nær højde strøg ind over hovederne paa tilskuerne. Pludselig var de der, uden at man havde hørt en lyd, saa var de væk, men saa bragede det til gengæld, saa trommehinderne dirrede, og man følte sig trykket mod jorden.

Men det blev endnu voldsommere, idet de nærmeste maal, der skulde angribes, kun laa ca. 300 m fra bakkens, hvor tilskuerne stod. Maal nr. 1 blev angrebet af fire »Meteor«-jagere, der med 500 km i timen styrkede lige ned mod tilskuerne, og over hovedet paa dem beskød maalet med 20 mm granater fra deres maskinkanoner. Et andet maal, der laa lige saa tæt paa tilskuerne, blev belagt med napalm-bomber, der har samme virkning som en kæmpeflamme-kaster. Varmen var saa stærk, at de nærmeste tilskuere følte det, som om haaret blev svedet, og sekunder efter bombardementet var samtlige tilskuere indhyllet i tyk røg.

Meningen med demonstrationen var først og fremmest at vise, hvad flyvevaabnet raader over af materiel, og hvad det kan præstere. Det blev opnaaet i fuldt maal, idet man ikke alene saa at sige paa sekundet fulgte den meddelte tidsplan, men de udlagte maal blev bekæmpet og ramt saa nøjagtigt, at man maatte forbylles. Det mandskab, bl. a. ca. 100 piloter, der var sat ind, hørte alle til eliten.

En fuldtræffer

Mest storslaet virkede den afsluttende opvisning i formationsflyv-

ning, hvor i rækkefølge 12 »Meteor«-jet, 12 »Thunderjet« og til sidst 12 »Hunter«-jet strøg ind over øvelsesomraadet. Men rent ud sagt forbløffende var den »Thunderjet«, hvis maskinkanonskytte i 2. skud sendte en raket lige ind i maalet, en udrangeret lastvogn. Det var præcisionskydning af en næsten uhyggelig høj klasse.

Opvisningen indlededes med, at man viste de forskellige flyvemaskintyper, der raades over, helikopter, de særlige »F-84 G«-thunderjet til fotografering, »Chipmunk« til elementær skoleflyvning, »Harvard« til videregaaende skoleflyvning, de 2-sædede jet, »T-38« og Meteor MK VII til omskoling af jetpiloterne, »Meteor MK VIII«, Meteor MK XI, den saakaldte natjager, »Hunter«, »KZ VII« til artilleriobservation, »Firefly« til luftmaalslæbning og »Catalina« søredning og transport.

Næste afdeling var vaabendemonstrationen, hvor grupper paa to eller fire jet angreb forskellige maal med enten 20 mm, 12,7 mm, raketter, 500 lbs. bomber eller napalm-bomber. Med en enkelt undtagelse blev alle maal saa godt som udslettet. Der blev kastet napalm mod to gamle »Spitfire«-s, og her gik de angribende »Thunderjet« saa lavt, at man frygtede, maskinerne i anden angrebsbølge skulle styre lige ind i flammerne, der steg højt op i luften fra de bomber, første hold havde kastet. Men som ved de andre demonstrationer gik alt, det det skulle.

Ingen gengangere

I alt henved 100 luftfartøjer, deraf ca. 95 pct. jet, deltog i opvisningerne, og de kom fra alle fire flyvestationer, »Meteor« fra Aalborg, »Thunderjet« fra Skrydstrup og Karup og

Seks første danske Sikorsky-helikopterpiloter

Deres uddannelse er afsluttet i Texas, og de er paa vej hjem klar til at overtage opgaverne paa de store nye helikoptere 1-10-56.

I morgen afsejler med »Oslofjord« fra New York 4 af 6 danske flyverløjtnanter, som i Texas har afsluttet deres uddannelse som piloter paa de store Sikorsky S-55 helikoptere, som det danske flyvevaabnet anskaffer i et antal af foreløbig 7.

De første danske Sikorsky-helikopterpiloter er flyverløjtnanterne Erik Bolvinkel, Hein Hansen, N. B. Jensen, København, og Egon Back, alle flyverløjtnanter I, og flyverløjtnanterne Ole G. Sindberg og K. Stenner. De er alle tidligere jetpiloter, som efter ansøgning blev udtaget til at flyve de syv nye Sikorsky-helikoptere, som Danmark har købt i Amerika, og som leveres i den nærmeste fremtid.

De danske flyvere kom til Amerika i juni og stationeredes paa Randolph Air Force Base i Texas. Her begyndte træningen med den lille 200 hk Bell-47 helikopter. Efter 35 timer paa den begyndte man saa at flyve med den store Sikorsky S-55, som Danmark har erhvervet. I sidste uge afsluttede de uddannelsen sammen med 10 andre helikopterpiloter af forskellige nationaliteter.

Løjtnanterne Stenner og Sindberg kommer efter forlænget ophold i Amerika hjem med »Berlin« og »Bergensfjord« midt i maanedens. Både helikopterne og piloterne skal stationeres paa flyvestation Værlose. De skal blandt andet anvendes til redningsopgaver over Danmark. pw.

Paa Lackland Air Force Base i Texas har blandt andre løjtnant Erik A. Bol-



Niels Jensen

Erik Bolvinkel

vinkel, Roskilde, løjtnant Niels B. Jensen, København, og sekondløjtnant Ole Sindberg, København, bestaaet eksamen paa det amerikanske flyvevaabens sprogskole for allierede studerende.

9-9-56

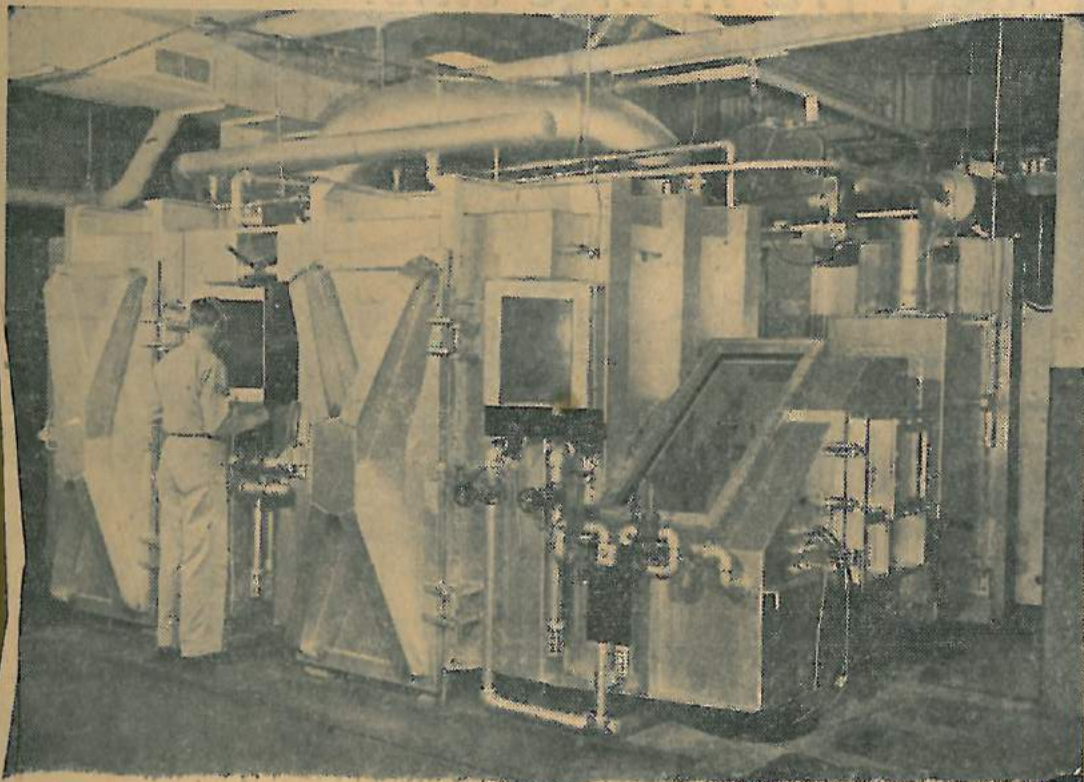
Flere li demonst

Det er meninge ved senere lejlig lignende demonst næste gang ske, tidspunktet er in faser af uddannel vevaabnet. Noget demonstration er

alle forsvarsgrene fen, admiral Qvist chef, generalløjtna hærens chef, gene generalerne Bjerre admiral Nyholm, forsvarsakademiet, cersskoler, de fren cheer og mange f

Nyt flyvemedicinsk institut skal bygges i København

Udstyres med undertrykammer og centrifuge — Danske piloter maa helt til Wiesbaden for at træne med iltmaske!



I det planlagte nye flyvemedicinske institut i København skal indrettes et undertrykammer, der faar plads til 20 mand. Her er et saadant kammer fotograferet udefra.

Den eksplosive udvikling indenfor jettflyvningen med voksende hastigheder og større flyvehøjder stiller stadig nye krav til flyvemedicinen. Danmark maa ogsaa følge med, og i øjeblikket arbejdes med planer om bygning af et flyvemedicinsk institut paa Militærhospitalets areal i København. Det kan ventes udstyret med en træningscentrifuge og et undertrykammer. Ogsaa den civile flyvning vil kunne drage nytte af det nye institut.

Danmark har nok et flyvemedicinsk institut. Det gemmer sig beskedent og tilbagetrukket i en gammel barakbygning med Militærhospitalet, og der skal en kraftanstrengelse til for at bringe det paa højde med udviklingen. Dets leder, stabslæge Helge Smith, som har været med i dansk militærflyvning siden pionertiden, har i de senere aar gang paa gang understreget nødvendige-



Stabslæge Helge Smith

f. eks. kommer i den situation, at cockpit'ets overtryksanlæg svigter i 12.000 meters højde, og han udsættes for en eksplosiv dekompression.

Der maa undervisning og træning til, og flyvemedicinsk institut kan kun opfylde enkelte sider af dette program. Hver 18. maaned skal piloterne have genopfrisket flyvemedicinen. Den teoretiske side af denne genopfriskning kan leveres af de danske flyvelæger ved foredrag og film ude paa flyvestationerne, men praktiske prøver og træning maa foregaa i udlandet!

Udflugt til Wiesbaden!

Der er netop truffet en ordning, saaledes at flyvende personel hver 18. maaned i transportfly gør turen til Wiesbaden, hvor de skal træne med iltudstyr i det

amerikanske flyvevaabens undertrykammer. Holdene flyver til Wiesbaden om morgenen og hjem samme dags aften! Denne ordning maa vedvare, til der i Danmark er bygget et flyvemedicinsk institut med det nødvendige udstyr. SHAPes flyveledelse lægger stærk vægt paa, at piloterne er a jour ogsaa paa det flyvemedicinske omraade.

Det nye flyvemedicinske institut er tænkt indrettet med en undersøgelsesafdeling og en videnskabelig afdeling med undervisning og træning. I undertrykammer, som skal have plads til 20 mand ad gangen, skal piloterne træne i anvendelsen af iltudstyr. I centrifugen undersøger man accelerationspaavirkninger.

Der skal paa instituttet være lokaler til psykologerne. Flyvemedicinerne har samarbejde med Københavns universitets psykologer ved aspirantundersøgelserne. høy.

Information,
8-9-56.

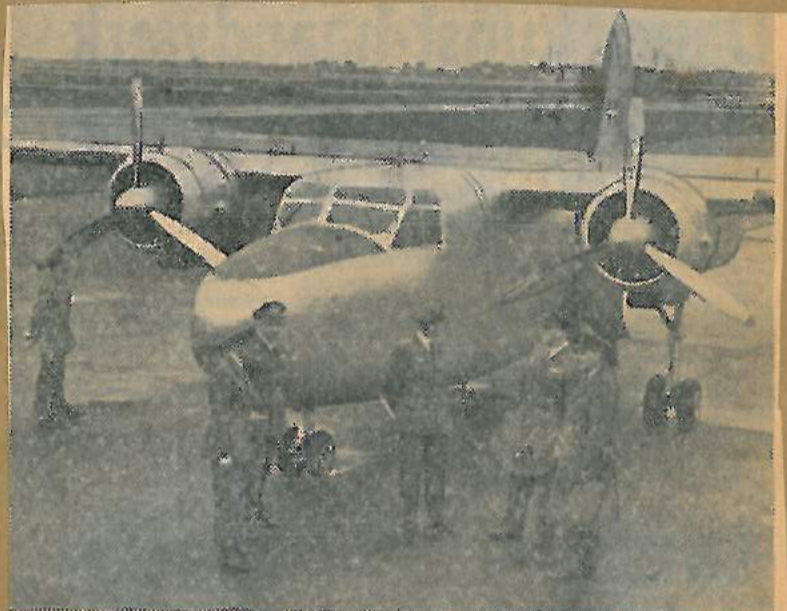
Danske jet-piloter trænes i Tyskland

Paa den amerikanske Fürstenfeldbruck-base 7/10-56.

18 danske jet-piloter er blevet uddannet paa den amerikanske Fürstenfeldbruck luftbase i Tyskland. Den ligger i nærheden af München og er blandt andet skolecenter for Lockheed T-33 jet-træner. Der er gennemført instruktøruddannelse for ikke færre end 1.200 piloter fra 16 lande paa denne amerikanske luftbase i Tyskland. Undervisningen er først og fremmest lagt an paa at træne instruktører til de forskellige landes luftvaaben.

Undervisningen varer 6 maaneder, og af maskintype anvendes overvejende den flyvende skolestue T-33-træneren, som nu er fremstillet i et antal af 5.500 og bruges i 22 nationer. Det er udvalgte piloter, der gennemgaa denne uddannelse, og det har hidtil kun været nødvendigt at sende 16 hjem til trods for et meget haardt arbejdsprogram og strenge krav. Afgangscertifikat fra »Fürsty« som basen kaldes, som instruktør betyder, at eleven kender

sin maskine ud og ind og er perfekt i kunstflyvning. Paa denne base holder de berømte »Acrojets« til, det er et hold paa fire mand, som i gennemsnit har 1.650 jettimer bag sig. De har givet opvisninger rundt om i NATO-landene for tilsammen mere end 2 millioner mennesker. Trafikken paa skolehavnen i Fürstenfeldbruck er saa stor, at der hver maaned er mellem 15.000 og 19.000 starter og landinger. Antallet af flyvetimer er paa hemmelig liste. pu.



»Pembroke«-maskinen i Kastrup, hvor den blev modtaget af repræsentanter for flyvevaabnet.

Fin lille maskine til flyvevaabnet

I gaar eftermiddags modtog flyvevaabnet den første af de 6 Hunting Percival »Pembroke«-maskiner, som er bestilt i England til en samlet sum af 9 millioner kroner inklusive reserve-dele. De næste fem maskiner kommer med en maanedes mellemrum.

De skal anvendes til lettere transporter og eftersøgningsopgaver. »Pembroke« er en fiks bevinget luksus-bus i den udgave, der kom i gaar, som det spøgende blev sagt »generalernes bevingede bus«. Den har i denne udgave seks pladser, hvoraf de fire er over for hinanden med bord imellem og med telefon til de to besætningsmedlemmer i det snævre cockpit. Nogen skønhed er »Pembroke« ikke i det ydre, men den skal være meget effektiv og særdeles velflyvende. Dens indre er fikt og praktisk indrettet med toilet, garderobe og bar i den fornemste udgave, hvorimod der er stole i hele kabinen i transportudgaven med 10 sæder. Den kan ogsaa forvandles til sygetransportmaskine med 6 bærer eller til transport af forsyninger.

Man faar to maskiner i den fine udgave med 6 pladser i kabinen og fire med plads til 10 i hver. Maskinen blev fløjet hertil i gaar af kaptajnlejtant Gersholt og lejtant Quistgaard, begge var fyldt med lovord for den lille maskine, der flyver med 245 kilometer i timen.

I lufthavnen havde havnechef Leo Sørensen beredt maskinen en fin modtagelse foran en flag-allé. Flyvevaabnets stabschef oberst Pagh, de to »Pembroke«-piloter kaptajnlejtant Lichtenberg og kaptajnlejtant Sunding og presseofficeren lejtant Dolleris var blandt de mange, der modtog den. Maskinerne placeres paa flyvestation Værlose. pu.

ZONE-AMBULANCE-MASKINE ER STYRTET BRÆNDE NED PAA BJERG I FRANKRIG

Paa vej efter patient i Firenze styrter piloterne von Jessen og Seierøe i voldsom snestorm ned med Zoneredningskorpsets Anson-maskine paa et bjerg i de franske Alper

I aftes er en af Zoneredningskorpsets ambulanceflyvemaskiner, den store to motorers Anson-maskine styrtet ned i nærheden af den 2100 m høje bjerg-top Mont Grammont i de franske Alper. — Den forulykkede maskine førtes af ambulanceflyveren von Jessen med piloten og telegrafisten Niels Seierøe som navigator.

Maskinen startede fra Kastrup i gaar middags for at hente en patient i Firenze Hr. Withaus fra Skrænten nr. 6. Han var ramt af et akut blindtarmstifælde. Hans hustru havde tilkaldt Zonens flyveambulance og skulle følge med i maskinen tilbage. Ambulancemaskinen mellem-landede i Frankfurt for at faa ny benzinbeholdning og satte derefter kursen mod Schweiz. Kl. 19,33 blev den rapporteret over Bern. Over det meste af Europa var vejret i gaar ubehageligt med kraftig torden og heftig vind.

I nat modtog Zoneredningskorpset melding om, at maskinen var nøddlandet 7 kilometer nordvest for Montreux, men ingen nærmere enkeltheder om maskinens eller dens besætnings skæbne. Telegrammer fra Thonon-les-bains i de franske Alper fortalte i nat, at maskinen var styrtet ned paa en bjergside nær den 2100 meter høje bjergtop Mont Grammont.

6-10-56

Blændende ildskær

Beboerne i den lille by Thonon-les-bains havde set maskinen styrte ned og komme i flammer lige ved bjergets top. Redningshold fra de nærliggende landsbyer blev afsendt. Flammerne fra maskinen gjorde nat til dag i omkring 5 minutter, fortæller telegrammerne. Politiet i landsbyen Saint Gingolon mente at have fast-

slaaet, at det drejede sig om en dansk ambulancemaskine, der sidst var rapporteret fra Frankfurt for at flyve til Genève.

De to ombordværende er føreren, den 30-aarige Brönsdorff von Jessen, som bor Vosborgvej i Kastrup. Han er gift og har et barn.

Maskinens telegrafist er en af Zoneredningskorpsets flyveambulances ældste medarbejdere, den 37-aarige Niels Seierøe fra Jægersvej 3 i Dragør. Han er gift og har to børn paa 10 og 12 aar.

Redningsholdene 1 time om at komme frem

Redningsholdene ville bruge en time til at naa frem til ulykkesstedet.

Kl. 0,30 fortæller telegrammer fra ulykkesstedet, at beboerne hørte flyvemaskinen nogen tid, før den styrtede ned ved bjergtoppen. Lyden blev hørt fra beboerne i flere landsbyer i den snævre dal nær bjergtoppen ved Mont Grammont. Pludselig hørtes der en voldsom eksplosion.

Niels Seierøe er ogsaa pilot. Det var ham, der i fjor havde den tragiske nødlanding paa Fyn undervejs til Sønderjylland. Mens han selv blev saaret, døde hans passager, Verner Olsen, mange maaneder senere af følgerne af ulykken.

Den amerikanske millionøses gave

Maskinen er en to-motors canadisk Anson, som Zonen fik i 1947 som gave fra den amerikanske millionøse Mrs. Estelle Spencer Auguste, en tid lang var der en pinlig strid om denne gave, som Mrs. Auguste senere ikke ønskede at bekræfte.

I de sidste 8 aar har denne maskine været anvendt paa Zonens langflyvninger rundt om i Europa og som slæbemaalsmaskine ved skydepvelser for flyvevaabnet.

Maskinen havde, efter hvad der

ved 1-tiden i nat oplyses fra Genève, normalt rapporteret til luft-havnen der, og der var paa det tidspunkt intet, som tydede paa vanskeligheder. Der blev heller ikke afgivet nødsignaler før nedstyrtningen.

Den forulykkede maskines fører Brönsdorff von Jessen har været



Niels M. Seierøe, der var telegrafist paa den forulykkede maskine. Han har fløjet for Zonen i 12 aar.

knyttet til Zoneredningskorpset i omkring et aar. Han kom fra Copenhagen Air Transport System, hvor han havde fløjet tilsvarende maskintyper. Han var fuldt fortrolig med Anson-maskinen, som han havde været fører af under mange flyvninger. Han har omkring 1.000 flyvetimer.

Om besætnings skæbne ved man endnu paa dette tidspunkt intet definitivt. De to mænds familier er blevet underrettet om maskinens nedstyrtning.

Den forulykkede maskine

Ved retten i New York i 1951 tabte Zonen gave-flyvemaskine-sagen om den nu forulykkede Anson. Mrs. Estelle Spencer Auguste blev fri-fundet for at betale de 21.000 dollars til det canadiske Viking Air Company i Montreal.

Maskinen var kommet til København den 7. oktober 1947. Den blev fløjet over havet til København. Det var dengang Danmarks hidtil største ambulancemaskine med plads til 4 patienter. Dens flyvehastighed ligger omkring 250 kilometer i timen. Den fik navnet Estelle, og det navn mistede den altsaa fire aar senere.

Den har et vingefang paa 17½ meter og er næsten 13 meter lang og vejer lastet godt 3 tons.

Dens hastighed er 250—260 kilometer i timen. Den kan flyve omkring 1200 kilometer uden mellemlanding.

Maskinen har ogsaa været rutemaskine paa Bornholm, det var i den periode, hvor SAS for en kort tid maatte opgive indenrigsflyvningerne.

Telegrammer fra Paris og Genève i nat siger, at man næppe kan vente, at undsætningsholdene naar frem til ulykkesstedet før ved dagry. Terrænet, som man skal afsøge, er meget vanskeligt tilgængeligt. Endnu kl. 2,30 foreligger intet nyt om de to besætningsmedlemmers skæbne.

SIDSTE:

Knust mod bjerg —

90 km ude af kurs i snestorm

GENÈVE, LØRDAG. AP.

Den danske maskine blev knust mod siden af det 2.175 m høje Mont Grammont paa grænsen mellem Frankrig og Schweiz.

Myndighederne i Genèves luft-havn oplyser, at maskinen er kommet ud af kurs under en snestorm og er fløjet mod en bjergside ca. 90 kilometer øst for den rute, den skulle have fulgt, paa et punkt, der ligger nær sydenden af Genève-søen.

Beboerne i Montreux hørte det voldsomme brag, da maskinen blev knust mod bjergtoppen, og der blev straks fra to landsbyer udsendt eftersøgnings-ekspeditioner, men paa grund af det haarde vejr kan de ikke ventes at ville naa frem før i morgen tidligt.

Maskinen skulle have overnattet i Genève.

Ambulance-flyvernes mod bjergmuren

nen er totalt knust og spredt
meter bredt omraade
paa Mont Gramont 7-10-56

Johannes v. Jessen og telegrafist
s lig fundet i vragesterne

ets ambu- Anson-ambulancemaskinen startede
gger knust fra Kastrup fredag formiddag for
Mont Gra- via Frankfurt og Genève at flyve til
ækkede si- Firenze for at hente en dansk turist,
spredt over hr. P. Witthaus, som havde paadraget
re end 600 sig en alvorlig mavelidelse. Det var
ar rednings- meningen, at maskinen skulle over-
e af de for- natte i Genève og tidligt lørdag mor-
en 28-aarige gens fortsætte til Italien. Præcis kl.
s Brøndorff 20 fredag aften forulykkede ambu-
7-aarige te- luncemaskinen i et forrygende Alpe-
Niels Seierp. uevr 400 meter under Mont Gra-
en hele »Ber- monts øverste tinde.
ags-oplag var Redningsarbejdet blev vanskeligt
gjort af stærkt snefald og storme. I
aftes meddeltes det fra redningsfol-
kenes radio, at vragele næsten var
begravet under en halv meter nysne.
Endnu i aftes var det ikke lykkedes.

meddelte Associated Press fra Ge-
nève, at bjerge ligene af piloten og
hans radiotelegrafist, man fortsætter
redningsarbejdet i dag til morgen.
Det hedder i telegrammerne, at baa-
de piloten og telegrafisten er dræbt
paa stedet. Saadan som vragele
er spredt, ser det ud, som om de
ikke har anet, at de fløj direkte mod
Bjergvæggen.

Havde faaet flyvekorridor i omkring 2.000 meters højde

Det var den danske minister Brun
i Bern, der i gaar personlig med-
delte Zoneredningskorpset, at de om-
komne flyvere var fundet. Flage-
gik straks paa halv paa Platanvej.
Minister Brun oplyste, at der var
indgaaet radiomelding fra rednings-
holdene, som arbejdede sig op mod
Mont Gramonts tinde, og kl. 11,45
havde de rapporteret, at vraget og
de to omkomne var lokaliseret. Ma-
skinen blev fundet i 1.718 meters
højde, kun fire hundrede meter fra
den snedækkede tinde.

Det oplystes endvidere til de dan-
ske luftfartsmyndigheder i gaar, at
den sidste melding, man havde fra
maskinen, var fra Zürichs luftkon-
trolomraade, hvorfra kaptajn Jessen
fik tildelt en korridor i 6000 fod el-
ler omkring 2000 meter med kurs
mod Genève. Hans næste kontakt
skulde være HEO, en radar-station
paa vejen, beliggende mellem Gen-
fer- og Neuchatelsøen. Dette er, efter
hvad man herhjemme foreløbig har
faaet officiel bekræftelse paa, den
sidste melding fra den forulykkede

maskine, men i aftes meddelte Asso-
ciated Press fra Genève, at radio-
tjenesten i lufthavnen der havde
radiokontakt med den danske ma-
skine et par minutter før kl. 20.
Paa dette tidspunkt meddelte von
Jessen til lufthavnen, at han be-
fandt sig direkte over Genève luft-
havn og bad om landingsinstrukser
til en blindflyvningslandning i det
daarlige vejr. I virkeligheden, siger
telegrammet fra Genève, befandt
han sig paa dette tidspunkt 90 kilo-
meter østligere, end han selv havde

antaget. Aarsagerne herill kan man
i øjeblikket kun gisne om.
I gaar eftermiddags ankom lederen
af Zonens flyvetjeneste, kontorchef
Bille, sammen med luftfartsdirekto-
ratets udsending, luftfartsinspektør
Ludvig M. S. Jacobsen, til Genève
om bord i Falcks »Dove«, som havde
paataget sig ambulanceflyvning til
Firenze i stedet for den forulykkede
Anson-maskine. Kontorchef Bille
fortsatte til Italien for at forklare
patienten og hans hustru om det
passerede, og vil saa flyve med til-

Årsag til Zone- flyverens tragedie

g fra luftfartsmyndighederne 10/10 56

me efter flyveulyk- mellem Bern og Sottens. De rutine-
ken af Genève, hvor mæssige meldinger mellem maskine
orpsets ambulance- og jord gik normalt igennem, og
sik mod en bjergside maskinen blev over Bern instrueret
synes at vise, at ma- om næste etape. Radiotelegrafistens
net ud af kurs, fordi stemme havde ogsaa her været ro-
jr har paavirket ra- lig og uden noget spor af usikker-
saaledes at en stærk hed. Alle har derfor antaget, at ma-
rund af orkanagtig skinen fortsat ville ligge paa rigtig
t-nordvest ikke har kurs, og sammenstødet med bjerg-
eres. siden er utvivlsomt kommet som en
fuldstændig overraskelse.

M. S. Jacobsen fra Den patient, som den forulykkede
ratet er kommet hjem zonemaskine skulle have hentet
deltaget i de schwei- hjem fra Italien, døde i gaar paa et
eders undersøgelser. hospital i Lyon. Det er prokurist P.
u ikke helt afsluttet, Witthaus, Skrånten 6, Gentofte.
inspektøren har over Prokurist Witthaus var blevet ramt
ngskorpset oplyst som af et blindtarmstilfælde under et
myndigheders optat- ferieophold i Italien, og lægerne
tet har været at ud- havde ment det bedst, at han blev
paa maskine, pilot fløjet hjem. Da den maskine, der
egrafist. Flyvningen skulle flyve ham, forulykkede, blev
blindflyvning i mør- der i stedet sendt en af Falcks am-
er en lokal snestorm bulance-maskiner derned for at
hente ham. Paa vejen hjem til Dan-
mark forværedes prokurist Witt-
haus' tilstand, og man besluttede
derfor at lande i Lyon, saa prokuri-
sten kunne komme paa hospitalet
der.

Falck sendte i gaar en flyvemaskine
til Lyon for at hente den af-
døde.

★ Zoneredningskorpsets
ragedanlæg, som i gaar
r ombygget til kapel,
ldtes ved middagstid
meget smuk og gri-
ende mindehøjdelighed
r de to forulykkede
ambulancemaskiner, Johan-
Niels Seierp. De to dan-
ster blev baaret ind af
rm og anbragt paa ka-
ør Eigil Wibolt talte
to medarbejdere, og
en, kaptajn Simonsen
get over sine to flyver-
»Deilig er jorden« blev
rustvognene, og de paa-
dem til kirkerne.

De to Zone-flyvere føres hjem

Kisterne føres til København
i ambulance og ventes sidst
paa ugen

De to forulykkede ambulancefly-
vere, luftkaptajn Johan Bonsach von
Jessen og radiotelegrafisten og fly-
veren Niels Seierpø, er nu bragt ned
fra bjergsiden af de schweiziske
redningshold og ført til Montreux.
Paa onsdag begynder hjemtranspor-
ten af de to kister. Det sker i en
ambulance, som Zonen sender til
Montreux i dag. Rustvognen ventes
at ankomme til København i løbet
af fredagen.

Luftfartsinspektør L. M. S. Jacob-
sen er nu ved at afslutte sine under-
søgelser paa ulykkesstedet og sine
samtaler med de schweiziske luft-
fartsmyndigheder, hvorefter der ud-
arbejdes en rapport. Foreløbig synes
aarsagsforholdet at finde i uvejrret,
som har tvunget ambulancemaski-
nen ud af kurs. pw.

Jet-pilot hjemsendt

20-aarig flyverløjtnant faldt
paa vidneforklaringer fra
9 beboere i Arninge
paa Lolland 20-11-56

Forsvarsminister Poul Hansen har
hjemsendt den 20-aarige jet-pilot,
flyverløjtnant II Ingemann F. Han-
sen, søn af gaardejer Hansen, Ar-
ninge paa Lolland, fordi han midt i
oktober groft har overtraadt tjene-
stereglementet.

Han var beordret paa flyvning
med Thunderjet over Jylland, i ste-
det fløj han til Lolland for at hilse
paa forældrene. Han fløj saa lavt
over Arninge by, at beboerne søgte
tilflugt i de nærmeste huse. Ni be-
boere indgav klage, og vidneafhø-
ringerne viste, at han havde fløjet
meget lavt. Ingemann Hansen havde
i øvrigt ikke meldt sig selv, men
flyvevaabnet fandt hurtigt frem til
ham, og han erkendte derefter, at
han dels ikke havde fulgt den fore-
skrevne flyveordre, dels overtraadt
reglementet om lavflyvning over
beboede omraader.

Sagen kræver ingen andre kom-
mentarer end den, at fortilfælde
baade herhjemme og i udlandet har
ført til tragedier, det er mange liv
og mange maskiner, der er gaaet til
under utæmmelig lyst til at »hilse«
paa familie og paargørende. pw.

Jet-pilot paa gale veje 21-10-56

HOLSTEBRO, LØRDAG AFTEN
Meddelelser om, at en jetjager for-
ledet under lavflyvning over Lol-
land fløj under en række telefon-
traade mellem to master, har bragt
flyverløjtnant 2 af reserven Leo Fre-
de Ingemann Hansen, flyvestation
Karup, i en kedelig situation. Han
har indrømmet at have brudt en
flyveordre, der lød paa soloflyvning
over Tirstrup, og i stedet er fløjet
til Lolland, men han nægter dog ka-
tegorisk at have foretaget hasarderet
lavflyvning. Politiet paa Lolland ar-
bejder nu paa at finde eventuelle
øjenvidner, og sagen vil — naar den
er fuldt oplyst — blive forelagt che-
fen for flyvevaabnet, generallojtnant
Tage Andersen, til endelig afgørelse.

Indstillet til afsked 25/10 1956

20 dages vagtarrest til jet-
piloten, der fløj for lavt

NAKSKOV, ONSDAG AFTEN
Flyverløjtnant Ingemann Hansen,
Flyvestation Karup, der forleden
fløj meget lavt over Lolland, er her-
for blevet idømt tyve dages vagtar-
rest. Han havde ordre til at flyve
over Tirstrup i Jylland og maatte
saaledes ikke være over Lolland,
men straffen for denne forseelse af-
gøres af flyverchefen. Stationsche-
fen paa Karup Flyveplads har ind-
stillet den unge pilot til afsked.

KONTANT

kontant

korretning

maa kontante Priser
lidt den bedste Vare
vest mulige Pris.

denne elegante Vinterfrakke
af den nye Mode fra Paris...
ident engelsk Stof
efoer og Mellempoer...
elserne 36-44

225.-

Jet-drama i Kastrup

Mirakuløs redning for ung jet-pilot, som under nødlanding mister en vingetiptank, som tænder en ildstribe paa 600 meter efter den landende maskine

Brændstoffilførslen svigtede, og piloten maatte søge nødhavn i Kastrup efter for-gæves at have søgt at kaste begge sine vingetiptanke i Øresund 22-11-56

— Der var du heldig, sagde Lufthavnens brandfolk, da de i gaar eftermiddags standsede op bag en nødlandende tordenjet F84 i Kastrup. Bag maskinen flammede indholdet af en af maskinens vinge-tiptanke over 600 meter. Den unge jet-pilot, flyverløjtnant 2 Mortensen fra Flyvestation Karup svarede koldblodigt: — Det skal man være en gang imellem ... ellers kan man ikke klare sig.

Et usædvanligt jet-drama var gaaet forud for dette replikskifte mellem brandfolkene og den ualmindelig heldige — og dygtige unge flyver.

Kort før kl. 15 rapporterede han til flyvekontrollen i Københavns Lufthavn, at han var i nødsituation. Maskinens brændstoffilførsel svigtede, der var ingen tilgang fra de torpedoformede vinge-tiptanke, som sidder yderst paa jet-jagerens vingespids. Han bad om nødlandingsret til Kastrup, fordi han ikke mente, at han turde tage chancen for at naa til Flyvestation Værløse paa den sidste lille beholdning i sin hovedtank.

Lufthavnen slog alarm, og havnens eget trænedede brandkorps mødte ved landingsbane 22, hvor jet-

jageren skulle lande. Det var den sædvanlige stribe udrykningskøretøjer under ledelse af brandchef Høyer Johansen.

I landingsøjeblikket kom den nød-stedte tordenjet ind mod Lufthavnen med sin kammerat fra øvelsesflyvningen nogle hundrede meter over sig. Ude over Øresund havde løjtnant Mortensen søgt at frigøre sig for de to vinge-tiptanke, som automatisk kan udløses, men den styrbords drop-tank ville ikke af. Han vippede maskinen, saa man fra land, men tanken blev hængende løs ...

I det øjeblik, den nødstedte jager satte hjulene paa cementbanen, fløj tanken af og fulgte maskinen som et projektil. Et øjeblik saa det ud, som om løjtnant Mortensen skulle miste herredømmet over den slingrende maskine, men det lykkedes ham at holde den paa banens midte trods

den meget store landingshastighed, som han paa grund af forholdene havde maattet gennemføre nødlandingen med. Helt ude for enden af landingsbanen standsede han under kraftig opbremsning maskinen op. Intet var sket ham eller maskinen. Brandkorpsene havde i rasende fart fulgt ham samtidig med, at de over

radioen havde givet kontroltaarnet meddelelse om, at den krydsende bane 12—30 skulde lukkes for trafik.

Den løsevne vinge-tiptank havde kuret næsten 600 meter, nemlig fra det sted, hvor den sprang af, omkring 400 meter inde paa landingsbanen, hvor jageren satte hjulene og til den skraat i maskinens retning havde passeret banekrydset og var endt inde i græsset et lille halvt hundrede meter fra cementen. Da den torpedoformede tank passerede de krydsende startbaner, antændtes jet-brændstoffet ved en eksplosion og filden løb bagud, hvor brændstoffet

laa i striber, og forud, indtil tanken laa stille. Der var en overgang en ildstribe paa 600 meter, men den døde hurtigt hen.

Kort efter landede ogsaa den nød-stedte maskines makker, og de to piloter kunne afgive en foreløbig rapport til overflyveleder Axelsen, der meget hurtigt kom tilstede.

Ingen i Lufthavnen var i tvivl om, at den unge flyver havde været meget heldig ... det var han heller ikke selv.

De nærmere tekniske omstændigheder omkring hændelsen søges klarlagt ved afhøringer i dag. pu

Jet-pilot nødlandede i 1 km langt skumbælte

Farlig situation paa Flyvestation Karup 23-11-56

En flyverløjtnants fine landing under meget vanskelige og farlige omstændigheder har vakt anerkendelse inden for flyvevaabnet.

Flyverløjtnant Dan Birch Myltoft, Hytten, Ganløsevej i Farum, lagde i tirsdags an til landing med sin F 84 Thunderjetjager paa Flyvestation Karup, da det fra kontroltaarnet observeredes, at det ene hovedhjul sad paa tværs, formentlig paa grund af et ødelagt knæled — et særligt hængsleled, der holder hovedhjulet korrekt sporet.

Han fik fra kontroltaarnet ordre til at røre banen med hjulet, saa det kunne ses, hvad der skete. Der skete ikke noget, og piloten fik derpaa ordre til at stige for at afvente nærmere ordre. Flyvestationens katalagde et ét kilometer bredt skumbælte paa banen, og flyverløjtnant Myltoft fik derpaa ordre til at lande med det beskadigede hjul glide i skumstrøben.

Ved hjælp af bremsen paa det andet hjul lykkedes det piloten at holde jet'en paa banen med det ødelagte hjul i skummet, der havde samme virkning som sæbe. Ved enden af skumstrøben var farten taget saa meget af flyvemaskinen, at der ikke skete yderligere skade.

Chefen for Flyvestation Karup, oberstløjtnant van Wylich-Muxoll sagde i aftes følgende om flyverløjtnant Myltofts præstation: — Maskinen var meget smukt placeret og fint sat ned paa landingsbanen, og løjtnanten fik da ogsaa fortjent ros. Det er blevet udtrykt ved et »well-done« fra flyvestationens side.

Et well-done betyder, at løjtnanten faar sit billede anbragt paa flyvestationens særlige tavle og »well-done« skrevet under billedet. Det er en meget sjælden og derfor eftertragtet udmærkelse for de unge jet-piloter. lou.

Gennem lydturen for at skræmme

Organismen tager ikke skade af braget, naar en flyvemaskine gennembyder lydturen

Gennembrud af lydturen indebærer ikke nogen fare for skade paa organismen. Dette fastslaa dr. med. Johs. Døssing i en artikel i det nye nummer af »Ugeskrift for Læger«.

Et er, at organismen ikke tager skade. Men der er den mulighed, at personen kastes mod beskadigende genstande, eller at de slynges mod ham, bl. a. glas.

I forhold til mennesker modstaar bygninger og andre faste genstande kun forholdsvis smaa tryk. Lidt i forhold til hvad organismen kan klare, dog tydeligt over hvad en flyvemaskine kan fremkalde.

Dr. Døssing erklærer, at teoretisk kan en flyvemaskines chokbølge bruges som destruerende vaaben.

— Dette har næppe nogen betydning i øjeblikket, som følge af kombinationen af de supersoniske maskiners aktionsradius og brændstofforbrug samtidig med, at lavflyvninger kræver særligt dygtige piloter.

Et kampmiddel

Men man kan ikke udelukke, at lydbragene kan blive brugt som psykisk kampmiddel baade over for militære formationer og over for civilbefolkningen, f. eks. under en evakuering.

Panik under disse forhold vil kunne faa alvorlige konsekvenser, saa meget mere som der ikke findes nogen mulighed for beskyttelse mod chok-bølgen. Og der er heller ikke mulighed for at undgaa dens fremkaldelse ved supersoniske hastigheder.

Kommer der derfor i fremtiden gennembrud af lydturen med de tilhørende lydbrag, maa man slaa sig til taals med, at jo flere man hører, desto mindre er angsten for dem i en akut situation.

Dr. Døssing slutter med at sige,

at under alle omstændigheder maa man indstille sig paa, at disse lydbrag er et fænomen, som nu er fremkommet, og at det ikke forsvinder igen. Nius.

Jetpilot dømt for spirituskørsel

Paagrebet af politimester efter flugtforsøg

Den 20-aarige jetpilot Erik Lindgaard Kjeldsen er i gaar ved retten paa Frederiksberg idømt 20 dages hæfte for spirituskørsel og frakendes samtidig førerbeviset i to aar.

Lindgaard Kjeldsen blev anholdt en nat i midten af oktober af Frederiksbergs politimester, P. Stavnstrup, der kom i sin bil i krydset Aaboulevarden—Falkoner Allé og fandt jetpilots kørsel usikker. Politimesteren standsede bilen og hyrede en lillebil for at køre ham til politistationen. Da lillebilen undervejs sagtede farten, rev Lindgaard Kjeldsen sig løs fra politimesteren og sprang ud af vognen. Sammen med chaufføren satte politimesteren efter den flygtende, der blev indhentet og overmandet. Ved en spiritusprøve viste han sig at være beruset i svær grad med en alkoholpromille i blodet paa 2,6. Han var stationeret i Karup, men havde været til en fest i København. Ved sagens behandling i gaar blev han fundet skyldig i spirituskørsel og dømtes efter anklageskiftet.

i luften i den følgende dag er det teoriunder-
esten er der flyvning og
ori i behandlingen af et
den første dag gaar med
andskabet, og derefter
tid, der for mange staar
det fornøjelse. Flyvning



Instruktør bagi, som ikke
et som helst positivt om

tid, nu maa man selv klare resten
indtil videre. Meget snart efter hæ-
ver understellet sig paa rutemaski-
nen, og Københavns lys lades bag-
ude...

Gander

Gander er første stoppested paa
vejen, og uniformerne styrter ud af
lufthavnen for at se paa landet. Det
første syn er en lang række af be-
skidte biler, et par forkrøblede fyr-
retræer og ellers ikke andet. Vente-
tiden, som er en halv snes timer, sy-
nes uendelig, og stemningen bliver
lidt mindre trykket, da det atter
gaar videre med TCA til Montreal.
Igen beskidte biler, masser af be-
skidte biler. Men der skulle ikke
gaa lang tid, før man fandt ud af,
at det var en stor sjældenhed at se
én, der var ren.

Et andet London

London, ja, altsaa det London, der
ligger i det sydlige Ontario. Her
ligger det sted, som skal udjævne de
sprogsvælgeligheder, der ganske na-
turligt vil være mellem de mange
NATO-landes flyveelever, som sam-
les her. Her er sprogskolen, som ar-
bejder efter de mest moderne me-
toder, og i kraft af at al undervis-
ning foregaar paa engelsk, bringes
eleven i løbet af meget kort tid op
til en saadan standard, at han selv
vil kunne bygge videre paa sproget.
Denne skole er forholdsvist let for
danske. D. v. s. flertallet har hjem-
me fra flyveskolen modtaget en saa
grundig undervisning, at sprogsko-
len springes over. I saa fald skal der
kun tilbringes tre uger paa stedet.

ten det er en tur med aerobatik el-
ler blot elementærtræning. Begge
dele kræver sin mand, aerobatik
kræver desuden en mave, der ikke
er alt for modtagelig over for vug-
gende og slingrende paavirkninger.

Der er dog én, der ikke ser saa
begeistret ud for dagens program.
Det er manden henne i hjørnet. Fe-
brilsk løber han listen igennem med
alle de ting, der skal huskes. Det
tager ikke lang tid at finde ud af,
hvad der er galt med den mand.
Han er en af dem, der staar over
for sin soloafprøvning, og det kan
nok give anledning til en del spæn-
ding. Hans eneste opgave i øjeblik-
ket er kun at vente paa, at det be-
hager »slagteren« at indfinde sig,
saa eksekutionen kan blive over-
staaet. Denne slagter er en pilot,
udvalgt af højere instanser til at
udvælge andre. Han har et utak-
nemligt job. Mener han, at en mand
ikke egner sig for jobbet, er det
et stort ansvar at skulle meddele
dette til rette vedkommende, som
maaske havde sat alt ind paa det.
Men bliver en mand sat fra bestil-
lingen, er det saadan, at han kan
bede om endnu en prøve med en
anden pilot, men dennes afgørelse
vil i langt de fleste tilfælde være
af samme ordlyd.

Helten henne i hjørnet er nu be-
gyndt at bide negle, men bliver ret
hurtigt afbrudt i denne syssel af cen-
sor, som viser sig i døren, stor og
mægtig, eleven ser hornene i pan-
den paa ham, og fornemmer ganske
tydeligt den sorte hale, som stritter
bagud af nylondragten, han beroliger
dog hurtigt sig selv med, at hor-
nene er solbriller, og halen er led-
ningen til hovedtelefonen.

Ti minutter efter snurrer propel-
len, og censor har nu beroliget ele-
ven saa meget, at alt ser ud til at
skulle gaa nogenlunde. Inden læn-
ge er fartøjet kun en lille gul prik
ude bag ved træerne.

Manden kæmper her en for ham
sej kamp med det lille fartøj, som
ikke er alt for villigt til at adlyde,
men som dog gør det ønskede efter
en lille smule vrøvl. En halv time
efter tager alle tre hjul jorden paa
samme tid, og fartøjet kommer rul-
lende i zig-zag kørsel hen til hanga-
ren, nu kommer det spændende øje-
blik for tilskuerne paa jorden, vil

manden bagi kravle ud, eller vil
han sende eleven ud først? Der fore-
gaar en mindre diskussion mellem
for- og bagsædet, og saa — endelig
manden bagi kravler ud for at over-
lade forretningen til eleven. Efter
at have faaet et klask oven i hjel-
men kører eleven ud, foretager de
nødvendige afprøvninger og starter.
Hvordan denne tur gik, vil være
hans egen hemmelighed, men gan-
ske sikkert er det i hvert fald, at
han har haft den samme mærkelige
fornemmelse som alle andre paa den
første solotur.

Inden længe er han nede igen, og
folkene paa jorden er parat til at
modtage ham. Alle forberedelser er
truffet, og for at han ikke skal fin-
de paa at stikke af, er de to største
mænd i flighten blevet sendt ud
efter ham. Tilsyneladende i den hen-
sigt at være de første til at ønske
ham tillykke med sejren. Meget tæt
ved ham følger de ham ind til han-
gardøren, men da denne pludselig
aabnes, griber de ham i ærmerne,
og holder ham fast saa bødlerne kan
gøre deres job. Straalen fra ildsluk-
keren har nu været overalt paa man-
den udvortes, og bliver nu under
megen larm stoppet op i det ene
bukseben.

I løbet af sekunder er manden
gennemvaad, og arbejdet er næsten
fuldført. Nu ventes der bare paa
manden med saksen, som snart efter
viser sig, og med bistert ansigt be-
frier manden for hans slips. Slipset
overrækkes til en skriver, som pren-
ter mandens navn samt hans flyve-
tid paa det. Derefter bliver det snup-
pet af en anden, som bevåbnet med
en hæftemaskine hamrer slipset op
paa væggen til offentlig beskuelse.

Saa er ubehagelighederne over-
staaet for den arme mand, nu har
han bare at købe en omgang »coca-
til hele flighten. I parentes bemær-
ket, saa tilskrives denne drik den
egenskab, at putter man et tomme-
søm ned i flasken den ene dag, saa
kan man den næste dag drikke ind-
holdet og modtage et ret anseligt
tilskud af jern uden at fornemme
sømmet overhovedet.

Solisten kan nu kro sig indtil
videre. Den kommende tid vil gaa
med skolegang og interessant ru-
tinearbejde, vanskeligt arbejde, men
det vil kunne lønne sig. Naar
tiden meget snart er inde, gaar det
igen videre til næste station i træ-
ningen. Den ligger ude vest, helt
ude hvor støjen fra de hidsige mo-
torer kun kan forstyrre en enlig
bamse, der lunter af sted oppe i
bjergene.

29-12-56
flyver bliver til

**vordende danske jet-
om er under uddan-
Canada, kommer den-
kildring af en flyve-
er fyldt med over-
raskelser —**

maaske være en lille
keligt for en uindviet at
det ord betyder, paa
et bedst kunne oversæt-
adrille, populært forkor-
lle«. Hvad det er? Man
ge, at det er et begreb,
en samling flyvemaski-
rum eller en flok ind-
er et helt lille samfund
en flight har sine egne
ler, og den, der kommer
æde en af dem, vil blive
det grusomste, straffen
i f. eks. at skulle betale
e flighten. Ligeledes skal
ære vogtes, og det unan-
aar et daarligt rygte paa
i de fleste tilfælde er

det være ganske inter-
ordbyde sig lidt i, hvad
s i de forskellige flights,
l falde meget uheldigt
den enkelte ikke kan
ndblik i, hvad der fore-
end netop hans egen.
maa nøjes med et kik
ght, 2. Squadron, paa en
on et eller andet sted

erens hverdag

ganske almindelig øvel-
ober maaned. Vejrmel-
1—3/8 CU i 3—4000'
knob, saa det kan ikke
get bedre, aarstiden og
nde sø taget i betragt-

melig tidligt om mor-
viste sig over horison-
en halv time siden, og
mmer i smaa flokke,
i den første morgen-

kulde. Jordpersonalet er ved at køre
maskinerne ud, og i løbet af en tre
kvarters tid skulle fartøjerne gerne
være i luften og undervisningen i
fuld gang. Efter at den vagthavende
pilot har givet instruktion om, hvad
der kan ventes af vejr i løbet af
formiddagen og besvaret de frem-
komne spørgsmaal, gaar snakken i
det lille lokale. Lidt efter lidt op-
løses grupperne, og eleverne samles
om instruktørerne i et tilstøende
lokale, hvor den mere jordbundne
del af flyveundervisningen foregaar.
Denne undervisning er der mange,
der er tilbøjelige til at undervurdere,
men det er som regel dem, det gaar
ud over paa en lidt uheldig maade.
Ved saa at sige alle flyveskoler er
det nu en fast del af programmet.
Eleven lærer herved lidt om, hvad
det er for fejl, han begaar, og hvor-
for han maaske er tilbøjelig til at
lave dem, og igen hvad der kan
gøres for at afhjælpe det.

Talende armbevægelser og mær-
kelige udtryk svæver i det lille rum,
og snart opløses grupperne. Hver
især ved nu sin opgave og er parat
til at gaa i gang med den, hvad en-



Eleven i maskinens cock-pit.