

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.

Flyverløjtnant 5-1-57. leder i Tirstrup

RANDERS, FREDAG AFTEN
Den 1. januar overtog flyvevaabnet Tirstrup flyveplads, og den daglige leder er den kun 30-aarige flyverløjtnant af 1. grad, H. E. Larsen, der kommer fra Karup.
Det ventes, at SAS-beflyvning af Tirstrup vil fortsætte langt ud i fremtiden, men i øvrigt forlyder det, at der er planer om at aare at flytte til Kirstinesminde flyveplads.

Paa besøg paa amerikanske luftbaser 10-1-57.

5 medlemmer af flyvevaabnet ankommet til USA

NEW YORK, ONSDAG
Fem medlemmer af det danske flyvevaabnet med generalmajor K. R. Ramberg, chefen for den taktiske kommando i Karup, i spidsen er som gæster af det amerikanske flyvevaabnet ankommet til USA for at aflægge besøg paa en række amerikanske luftbaser.

Besøget er sket efter invitation fra den amerikanske militærafdeling MAAG — Military Assistance Advisory Group, — der fungerer som et slags forbindelses-organ mellem de amerikanske myndigheder og tilsvarende grupper i NATO- og andre venligtsindede lande. De øvrige medlemmer af den danske gruppe består af oberst S. E. B. Grønbech fra Værløse, oberstløjtnant J. Brodersen fra Skrydstrup, oberstløjtnant H. Christensen og afdelingsingeniør E. Hesselberg fra flyvevaabnets materieljeneste.

Gruppen besøger i disse dage Scottfield luftbase i Illinois. I morgen fortsætter man til luftbaser ved Las Vegas og New Orleans og slutter med nogle dages ophold i Washington, hvor den danske gruppe vil mødes med Pentagon-officerer. Hjemrejsen finder sted den 23. januar. De danske officerer ledsages paa turen af oberstløjtnant i det amerikanske flyvevaabnet Ramond O'Brien, der efter forlydende om nogle måneder skal tilknyttes den amerikanske ambassade i Danmark.
Under besøgene paa de amerikanske baser vil man hovedsageligt lægge vægt paa at vise danskerne, hvorledes en amerikansk flyvebase ledes til dagligt, samt vise dem installationerne.
A. J.

Flyvehavari

To om bord slap uden større skrammer 15-1-57

I gaar eftermiddags ved 14-tiden havarede en af flyvevaabets »Fairrey Firefly« under en haard landing i Værløse. De to ombordværende, flyverløjtnant Palle Elmquist Bentzen og oversergent Bjørn Lyngbye, slap fra havariet uden større skrammer. Den en-motors »Firefly« bruges til at slæbe maaltballoner for skydesøvelser. Det antages, at der har været misvisning ved maskinens fartmaaler, som førte til, at piloten satte maskinen med saa stor fart, at et havari var uundgåeligt.

Et godt aar for flyvevaabnet 22-1-57

Den voksende erfaring afspejler sig i aarets sikkerheds-statistik

Det danske flyvevaabnet havde i 1956 et godt aar, sikkerhedsmæssigt. Hvis man benytter NATO beregningsgrundlaget som udgangspunkt, havde man 116 havarier, totale og mindre, alt medregnet pr. 100.000 flyvetimer. I 1953 laa den samme udregning paa 195, i 1954 paa 174 og i 1955 paa 145.
Det er den voksende erfaring, der saaledes afspejles i sikkerhedsstatistikken, og heri kan ses en bekræftelse paa, at de danske jet-piloter virkelig har den kvalitet, som gang paa gang er fremhævet af flyve-eksperter fra NATOs øverste ledelse.
pw.



Sergent Erik Martin Krogh.

Dansk jet-kadet dræbt i Canada

Sergent Erik Martin Krogh styrtet ned under solo-flyvning med jet-træningsmaskine 7-2-57

Til flyvevaabnet er der kommet meddelelse om, at den 20-aarige sergent Erik Martin Krogh i forgaars middags er blevet dræbt ved en nedstyrtning i staten Manitoba i Canada.

Sergent Krogh forulykkede under en solo-flyvning med en »T 33«-»Silver Star«, en jet-træningsmaskine med plads til elev og lærer. Endnu i aftes havde flyvevaabnet ikke modtaget nærmere oplysninger om ulykens årsag eller omstændighederne ved nedstyrtningen.

Erik Martin Krogh, som var født den 24. oktober 1937, var søn af gaardejer Gothard Krogh, Egeby ved Korinth paa Fyn. Han kom til flyveskolen paa Avnø ved Næstved i juli 1955 og blev i november 1955 sendt til videreuddannelse i Canada. Om to måneder skulle hans uddannelse være afsluttet, og i april ville han have forladt Canada.
pw.

Hedall Hansen første- mand over Nordpolen

Den danske luftkaptajn, som i 1954 var med paa polar-ruten til Los Angeles og forsøgsflyvningen over Jordens top til Tokio, fører premiere-maskinen fra København til Alaska 11-2-57.

Det bliver en af den skandinaviske polarflyvnings mest erfarne flyvere, luftkaptajn Aage Hedall Hansen, der faar kommandoen over aabningsflyvningen paa verdens første passager-rute fra København til Tokio via Nordpolen den 24. februar.

Denne flyver, hvis livshistorie er lige saa eventyrlig, som de pionerveje, han har været med til at bryde i international luftfart paa de



Luftkaptajn Aage Hedall Hansen.

arktiske flyvninger, har før krydset Nordpolen i en SAS-maskine. Dengang skete det uden brask og bram paa en dobbeltflyvning med Leif Viking, der var chartret. Aage Hedall Hansen er flere gange luftmillionær, har altsaa fløjet mere end en million kilometre.

Hans livsroman begynder med vogterdrengens tilværelse i Vestjylland, skæbnen førte ham ad mærkelige stier til Amerika paa en ujævn livsbane derovre, fra arbejder paa en perlemorsknapfabrik til cowboy-dage. En skønne dag blev han flyver, rejste rundt med luft-cirkus, kom hjem til Danmark og blev militærflyver. For over 20 aar siden kom han til Det Danske Luftfartsselskab, blev veteranen blandt de danske piloter paa Nordatlant-ruten efter krigen, over 200 gange har han krydset Atlanten, han blev chefpilot i SAS, men holdt ikke af skrivebordsjobbet, han ville ud igen paa ruterne og har nu i lang tid fløjet de store nye DC 7 C paa polar-ruten mellem København og Los Angeles.

Aage Hedall Hansen var med ved aabningen af verdens første passager-rute over de arktiske egne, hans erfaringer paa flyvninger over Grønland er meget store, han har været baade paa Strømfjord, var

den første, der landede paa Mestersvig og har været i Narsarsuaq, har fløjet over selve Jordens top to gange og har været i de Alaska-luftbaser, som han nu har som alternativ. Ogsaa Anchorage, som er mellemlandingshavn, har han været paa to gange før.

Det er denne 52-aarige polar-veteran, der bliver chef paa maskinen, der indvier verdens første passager-rute over Nordpolen søndag den 24. februar med Prins Axel, stats- og udenrigsminister H. C. Hansen, udenrigsminister Halvard Lange og udenrigsminister Undén i spidsen for 48 indbudte paa premiereflyvningen, deriblandt seks nationers radio og 12 nationers presse. Denne historiske flyvning maa blive kronen paa Aage Hedall Hansens store flyvergerning. Den er ham vel undt, for den er velfortjent. Det er en af de stouteste danske flyverskikkelser, der foretager den første officielle Nordpolsflyvning.

Internationalt har Aage Hedall Hansen forlængst faaet sin store anerkendelse. Han modtog i 1955 af Federation Aeronautique Internationale det fornemme Tissandier-diplom for 10 aars pionergerning for den civile luftfarts fremme baade paa de arktiske omraader og i atlanttrafikken.
pw.

Flyverpokalen 7-2-57.

Til general Tage Andersen

Kongelig Dansk Aeroklub meddelte i aftes, at flyver-ærespokalen er tildelt generalløjtnant Tage Andersen for 1956. Den overrækkes chefen for flyvevaabnet ved en reception i Aeroklubben torsdag den 14. februar. Ved samme lejlighed faar forrige indehaver af flyvningens ærespokal, direktør Viggo J. Rasmussen Aeroklubben's gyldne plaque.



General Tage Andersen

Ærespokalen blev indstiftet i 1948 af pressens luftfarts-medarbejdere, og gennem 10 aar tildeles denne store vandrepokal en dansk mand eller kvinde, der i det forløbne aar har gjort en særlig anerkendelsesværdig indsats for dansk flyvning eller luftfart. De tidligere indehavere er kaptajn John Foltmann, civilingeniør Per Kampmann, generalløjtnant C. Førslev, direktør V. Kramme og civilingeniør K. G. Zeuthen, luftkaptajn Povl Jensen, Hs. Kgl. Højhed Prins Axel, redaktør Povl Westphall og direktør V. J. Rasmussen, SAS.

Ronald Garde bliver jetpilot

Holder op med at køre cykelløb

En af landets mest lovende unge cykelryttere, Ronald Garde fra Odense, har besluttet at sige farvel til cykelsporten.

Han vil være jetpilot, og i april sendes han til videreuddannelse i Canada. Først i sommeren 1958 vender han tilbage til Danmark, og til den tid har han sikkert hverken tid eller lyst til at genoptage cykelsporten. Garde har været fynsk sprintermester, nr. 3 ved DM i forfølgelsesløb og syvendebeste i VM i forfølgelsesløb i Milano 1955.



reddede jetpilot Per Kirstein Hansen med faldskærmen i favnen. Til venstre ses den med slagtersvend Peter Langholtz, ansat hos slagtermester Lars Martensen, Gerner, der samlede piloten op efter landingen.

Jet-pilot sprang to sekunder, før maskinen ramte jorden

1) Jetpilot sprang

hvor jeg fik en kop kaffe. Samtidig ringede jeg til flyvestationen og sagde, hvor jeg befandt mig — og saa skyndte jeg mig at ringe til min kone, som bor i Aarhus, og til mine forældre.

Man er lidt mat i knæene

Den reddede jet-pilot siger desuden:

— Jeg var naturligvis lidt fortumlet af den lufttur. Katapultsædet giver et overordentlig kraftigt stød, naar man bliver slynget ud, og bagefter er man nok lidt mat i knæene. Det er selvfølgelig lidt af et chok. Men jeg haaber sandelig, jeg faar lov at fortsætte i flyvevaabnet. Jeg er klar til at gaa op igen, saa snart undersøgelserne er afsluttet.

Laante et par bukser

Slagtermester Gunnar Martensen, Gerner, der tog sig af den reddede pilot, beretter om begivenhederne:

— Jeg havde været i Hovslund og var paa vej hjem i min varevogn. Da jeg befandt mig ved et sving paa kommunevejen, opdagede jeg til min rædsel en flyvemaskine, der tilsyneladende kom brasende lige ned mod min bil. Jeg bremsede, men før jeg naaede ud af vognen for at søge dækning, ramte maskinen græsmarken lige ved vejen, maaske et halvt hundrede meter fra mig. Jeg løb hen imod vraket, der brændte, men i det samme saa jeg piloten lande med faldskærm paa nabomarken.

Han kom gaende over imod mig ja... og saa stod vi et øjeblik og kikkede paa resterne af maskinen, hvorefter jeg tilbød den unge mand at køre ham hjem i min bil. Der fik han saa en kop kaffe og blev senere afhentet fra Skrydstrup. Før han tog af sted, maatte jeg laane ham et par bukser. Hans benklæder var blevet flængt ved udskydningen, men ellers var han tilsyneladende ikke kommet noget til. Han virkede ogsaa meget rolig og fattet ovenpaa den farlige oplevelse.

De sagkyndige paa Flyvestation Skrydstrup, hvor havarikommissionen under ledelse af oberstløjtnant A. S. Bendtsen i aftes indledede omfattende afhøringer og tekniske undersøgelser, er af den bestemte opfattelse, at løjtnant Per Kirstein Hansen umuligt kunne have rettet sin maskine op, og at han brugte katapultsædet i absolut yderste øjeblik. *Harde han tøvet maaske kun brøkdele af et sekund, havde faldskærmen ikke faaet tid at folde sig ud.*

Løjtnant Erik Seitzberg, der fik sin havarerede maskine velbeholden ned, har med stor aandsnærværelse udført et glimrende stykke pilotarbejde. Hans jager-bomber fik beskadiget den ene vinge, mistede reservevæsketank i vingespidsen. Det vil formentlig kunne betale sig at lade den reparere, mener flyvevaabnets teknikere. *het.*

To jager-bombere kolliderede i 650 meters højde — Pilotens beretning om sit faldskærmsudspring fra kun 300 meters højde 19-2-57.

En dansk jetpilot, flyverløjtnant II af reserven Per Kirstein Hansen, 22 aar, reddede sig i gaar med katapultsæde og faldskærm fra en havareret F 84 G »Thunderjet«, formentlig knap to sekunder før luftfartøjet knustes mod jorden. En anden pilot, flyverløjtnant II af reserven Erik Seitzberg, 24 aar, landede sin F 84 G »Thunderjet« paa flyvestation Skrydstrup, skønt den var alvorligt beskadiget. De to jager-bombere var umiddelbart forinden kollideret i luften.

Uheldet skete, da fire jager-bombere var undervejs fra Værløse til Skrydstrup. Formationen var kl. 15.20 ved at lægge an til landing og befandt sig i ca. 650 m's højde med et par meter mellem luftfartøjerne. Da jager-bomberne passerede den saakaldte »slip-strøm« fra nogle jet-jagere, der netop var startet fra Skrydstrup, blev Seitzbergs og Kirstein Hansens maskiner slynget mod hinanden i de urolige luftstrømninger. Kollisionen skete med betydelig kraft.

Per Kirstein Hansen mistede kontrollen over sin jager-bomber. Den roterede om sin akse. Trods de voldsomme paavirkninger lykkedes det ham at trække i det haandtag, der løsner canopy'et, det plexi-glas, der dækker pilotens plads, og derefter at rive i katapult-haandtaget og slynge sædet og sig selv 30-40 m ud. Han kom klar af maskinen i ca. 300 m's højde og landede faa sekunder senere i en blød pløjemark — uden støvler. De blev i maskinen.

Per Kirstein Hansen, som er nygift, siger i en samtale med Berlingske Tidende om sin redning:

— Umiddelbart efter kollisionen var jeg klar over, at luftfartøjet var ude af kontrol. Jeg ved ikke, hvor lang tid der gik, før jeg brugte katapultsædet — man sidder jo ikke og kikker paa sekundviseren i saadan en situation. Pludselig var jeg fri af maskinen, og faldskærmen foldede sig ud. Maskinen saa jeg ikke noget

til, mens jeg var paa vej ned. Jeg hang tilfældigvis saadan i luften, at jeg vendte ryggen til. I øvrigt tænkte jeg ikke noget som helst i de faa sekunder, det tog mig at komme ned. Jeg landede i en dejlig blød pløjemark kun 50 meter fra vraket af maskinen.

Meget lykkelig

Da det hele var overstaaet, følte jeg mig meget lykkelig. Jeg gav mig til at pakke faldskærmen sammen. I det samme kom en slagter forbi med sin vogn. Han kørte mig til sit hjem.

Fortsættes side 2.

20-2-57 Startende jet indirekte årsag til sammenstødet

Piloten fik først øje paa formationen, da han befandt sig under den

AABENRAA, TIRSDAG AFTEN Flyveulykken i gaar ved Genforeningen nu fuldt opklaret. Den viser sig, at en femte jet-maskine, som ikke hørte med i formationen, indirekte var årsag til kollisionen.

Havarikommissionen, der ledes af løjtnant A. S. Bendtsen, Værløse, har hele mandag aften samt i foretaget afhøringer saavel af de maskiner, der førte maskinerne i formationen, som af den femte pilot og paa egnen, der paa nært hold havde været sammenstødet mellem de to bageste maskiner i formationen.

Berved er det med fuld sikkerhed fastslaaet, at den indirekte årsag til ulykken er udblæsningsstrømmen fra en jet-maskine, der startede fra Skrydstrup. De fire jet-fly laa i tæt formation og skulle lægge an til landing paa Skrydstrup Flyveplads, da idet de foretog et svagt drej til venstre, passerende jet-maskine nr. 5 der opstigning fra samme flyveplads tæt under og op foran formationen. Luftstrømmen fra den kraftige udblæsning fra denne maskine virkede formationens førermaskine, og da nummer 3 og 4 forsøgte at følge førerflyet, kom de for tæt paa hinanden og stødte sammen med udblæsningsplanerne.

Under havarikommissionens afhøringer har piloten paa den femte jet-maskine oplyst, at han først fik øje på formationen i samme øjeblik, som han befandt sig ganske tæt under sin opstigning fra basen. Han hævder, at det var ganske

uventet, var samlet, med Prins Axel i spidsen.

Formanden for KDA, direktør Hjalmar Ipsen, overrakte pokalens sidste indehaver, direktør Viggo Rasmussen, SAS, Aeroklubbens gyldne plakette med en understregning af, at han fortsat lever op til de forpligtelser, denne anerkendelse forudsætter.

— Det ser vi ikke mindst, sagde direktør Ipsen, nu hvor SAS staar

utilsigtet, at han tog retningen mod sydvest, hvor netop de fire andre jet-maskiner lagde an til landing. Formationen laa kun i en højde af ca. 300 meter, og havde den opstignende jet ligget lidt højere, kunne der være sket det, at den var fløjet lige ind mellem de fire andre maskiner. Paa marken ved Gerner vil nu de tusinder af rester fra det eksploderede jet-fly blive fjernet. Maskinen sprængtes saa eftertrykkeligt, at man i en afstand af 3-500 meter har fundet det endog store dele af den.

med nordpolsflyvningerne.

Direktør Ipsen henvendte sig derefter til generalløjtnant Tage Andersen og sagde:

— Det er en kendt og skattet personlighed inden for dansk flyvning, der nu modtager ærespokalen. I særlig grad har general Tage Andersen øvet sin indsats i det vanskelige arbejde i flyvevaabnets overgangsaaer. Ved sin praktiske sans, sine sunde meninger og handlinger har han skabt ro omkring flyvevaabnet. Det skabte respekt omkring Deres person, at De satte Dem op i en jet-jager for at lære Deres unge folks forhold og vilkaar at kende. Vi skylder Dem tak for, hvad De har gjort for grønlandsflyvningen, for den civile flyvning, for ungdomsudvekslingen og for at hjælpe svæveflyverne. De har placeret Dem aktivt i dansk flyvning. Forhaabentlig faar vi glæde af Dem endnu i mange aar.

Generalløjtnant Tage Andersen rettede en dybtfølt tak til Aeroklubben for den store ære, der var vist ham, men han var absolut ikke overbevist om, at de smukke ord var berettiget.

— De talte om, at der var skabt ro i og om flyvevaabnet. Maa jeg benytte denne lejlighed og dette forum til at understrege, at det ikke kunne være sket uden dygtige medarbejdere. Jeg ved, hvad det betyder. Jeg tager pokalen ogsaa som en anerkendelse til mine medarbejdere i flyvevaabnet. Generalen sluttede med at motivere et leve for Aeroklubben.

Formanden for pressens luftfartsmedarbejder, redaktør Sven Sabroe, føjede en varm tak til for tillidsforholdet i samarbejdet mellem pressen og flyvevaabnets ledelse. *pw.*

To reddede ved haard nødlanding

Slæbemaals-maskine svært beskadiget 21-2-57

En af flyvevaabnets »Firefly«-maskiner, der bl. a. slæber skiver for luftværnsartilleriet under øvelsesskydninger, maatte kl. 10.20 i gaar formiddags foretage en haard nødlanding paa flyvepladsen ved Esbjerg. Maskinen blev svært beskadiget. To befalingsmænd, som befandt sig i maskinen, fik ufarlige læsioner.

Maskinen var netop startet fra flyvepladsen med flyverløjtnant II af reserven P. Kragh som pilot og oversergent J. C. Christiansen som maal-operator, da den i 50 meters højde fik motorstop. Piloten søgte at sætte maskinen ned i glideflugt, men landingen blev haard. Motoren blev revet af, understellet og en del af halepartiet knustes.

De to befalingsmænd sprang øjeblikkelig ud af maskinen, idet man havde grund til at frygte brand i benzinbeholdningen. De blev for en sikkerheds skyld ført til Central-sygehuset i Esbjerg, men er tilsyneladende kommet fra uheldet uden kvæstelser. Firefly-maskinen vil formentlig kunne repareres. *het.*

GLEMTE FLYVERKOMMANDOEN DRONNINGENS FØDSELS DAG?

Stor luftforsvarsøvelse, som var fastsat til i dag, aflyses paa grund af „indtrufne omstændigheder“ 28-3-57.

Det er heldigvis blevet straalende fint vejr til dronningens fødselsdag i dag, og inden for flyvevaabnet kan man oven i købet glæde sig over, at man kan nyde den gode sol. Idet man i sidste øjeblik er sluppet for en storstillet luftforsvarsøvelse.

Flyverkommandoen har i aftes meddelt, at luftforsvarsøvelsen, der var berammet til i dag, er aflyst „paa grund af indtrufne omstændigheder“.

Uro i høje geledder

Det har givet anledning til rygter om, at flyverkommandoen simpelt hen havde glemt, at det i dag er dronningens fødselsdag, men da man opdagede det, blev der uro i de høje geledder, og øvelsen maatte omgaaende aflyses.

EKSTRABLADET har talt med den vagthavende officer paa flyverkommandoen i Vedbæk, og han siger:

— Normalt anser jeg det ikke for rimeligt at give oplysninger om begrundelsen for aflysning af øvelser, men det kan jeg godt i dette tilfælde. Det

skyldes nemlig udelukkende, at vejrforholdene er ugunstige. Det er i hvert fald den besked, vi har faaet fra Jylland.

— Saa maa vi vel hellere ringe til Karup og faa det bekræftet?
— Tror De ikke paa mit ord?
— Jo, men man bør gaa til den oprindelige kilde, naar man vil have forlydender bekræftet.

Vejret ikke godt nok

EKSTRABLADET har derefter talt med presseofficeren i Karup, som bekræfter, at øvelsen i dag er aflyst, fordi man ikke mener, at vejret er godt nok. Øvelsen er udsat til i morgen, hvor der ikke er nogen fødselsdag i kongefamilien, og man haaber saa, at vejret ogsaa bliver bedre.

Paa den anden side er det jo ikke

saa beroligende med hensyn til vort militære beredskab, at man ikke kan flyve i det vejr, vi har i dag — hvor bl. a. alle rutemaskinerne til Jylland har kunnet flyve ganske regelmæssigt. Dres.

Extra-bladet.

Direktør, oberst Knud Lybye død

Sank om paa H. C. Andersens Boulevard ramt af et ildebefindende og var død ved ankomsten til hospitalet 6-4-57.

I gaar eftermiddags kl. 14 sank direktøren for Det Danske Luftfartsselskab, oberst Knud Lybye om paa H. C. Andersens Boulevard i nærheden af Revisions- & Forvaltningsinstituttet ramt af et ildebefindende. I en ambulance blev direktør Lybye bragt til Kommunehospitalet, men ved ankomsten hertil var han død.

Knud Lybye blev kun 59 aar. Dansk og nordisk luftfart har med ham mistet en af sine nobleste skikkelser. I mandags, samme dag som han fyldte 59 aar, kunne Knud Lybye fejre 30-aarsdagen for sin tilknytning til Det Danske Luftfartsselskab, hvis administrerende direktør han var ved sin død. Han var en mand, der samlede sympati om sin færd og sin person, et retlinet menneske med mange,



Oberst
Knud Lybye

mange venner langt ud over Danmarks grænser. Inden for dansk luftfart har man ikke mange eksempler paa en hyldet til en enkelt person, som kom op paa siden af den virak, der blev ham til del paa 25 aarsdagen for hans ansættelse i DDL den første april 1952. Hundreder af gratulantier kom til Kastrup, og Knud Lybye og hans frue maatte gennem et spalter af arbejds- og funktionærer, mens SAS orkestret spillede. Det var velfortjente haandslag til en af flyvnings gentlemen. I december 1954 mistede Knud Lybye sin hustru; det var et meget haardt slag for ham, og det mærkede ham for lang tid. Men nu var det, som om han havde faaet ny livslyst, han havde startet sit eget flyvemæssige forretningsforetagende med instrumentreserverede, og den afklarede, ro, som gennem aarene havde været et af den afholdte luftfartsleders største aktiver, var vendt tilbage. Uden forudgaaende sygdom ramte døden ham paa et tidspunkt, hvor han netop havde faaet sin virkelyst tilbage.

Knud Lybye var dyrlægesøn fra Frederiksværk; han blev uddannet ved toldvæsenet og kom i 1925 som 27-aarig ind paa hærens flyveskole. Kort efter at han var blevet militærflyver, fik han tilbudt posten som trafikchef i Det Danske Luftfartsselskab, og i 1934 blev han DDL's direktør efter Knud Krebs. Fra 1947 til 1951 var han tillige medlem af SAS-direktionen i Stockholm, vendte saa tilbage til København og fortsatte som direktør for det danske moderselskab, to syvendelede-medejeren i SAS. Han havde fortsat tilknytning til SAS gennem arbejdet med pilottilgangen fra det danske flyvevaaben. Jævnlig gjorde han tjeneste i flyvevaabnet, inden han tjeneste i flyvevaabnet, inden for hvilket han fra første marts forfremmedes til oberst af reserven. Til raadighed for flyverkommandoen. I en aarrække gjorde han en værd-sat indsats som formand for „Danske Flyvere“, den organisation, der samler alle aktive danske piloter. Han var med til at opbygge denne forenings store hjælpefond.

Knud Lybye, som var ridder af Dannebrog af 1. grad, havde ogsaa modtaget mange udenlandske ordensdekorationer. Alle, der kom i berøring med denne usædvanlige luftfartsleder, maatte føle sig tiltrukket af hans taktfulde form og stilfærdige væremåde; han tog modgang og medgang med samme sjælsfine reaktion. Derfor samlede han saa megen sympati omkring sig, og den store vennekreds bøjede i dag hovedet ved hans saa helt uforudsete bortgang. I dansk og skandinavisk luftfart og blandt alle danske flyvere vil Knud Lybyes navn leve. p.w.

Thunderflash- ceremoni paa flyve- station Karup 28-4-57.

Torsdag den 2. maj overrækkes til det danske flyvevaaben den serie amerikanske foto-rekognoseringsmaskiner af typen Republic F84, Thunderflash, der leveres Danmark som led i den amerikanske vaabenhjælp. Disse meget hurtige maskiner, som har pileformede vinger, kan under dyk passere lydens hastighed. De bruges først og fremmest til fotografiske opgaver. De kan fra meget store højder med moderne foto-udstyr tage billeder, der kan bringe de mest forbløffende detaljer frem. Amerikanske eksperimenter med disse super luft-foto-apparater har vist, at man af et landskab har kunnet udskille en detalje, hvoraf man af mærket paa det til tørring ophængte, høj kunne aflæse, hvilket land og hvilket fabrikat det tilhørte.

Overrækkelsen af disse maskiner paa flyvestation Karup finder sted i nærværelse af den amerikanske ambassadør, Robert D. Coe og chefen for den amerikanske raadgivende militærmission i Danmark, general Toyte Ross, forsvarsminister Poul Hansen og chefen for flyvevaabnet, generaløjntant Tage Andersen.

Efter overrækkelsen vil maskinerne gaa paa vingerne.

De amerikanske Thunderflash er klargjort i Italien og udstyret med de instrumenter, der er nødvendige for deres indsats i foto-operationer. De bliver nogle af de hurtigste jagere, det danske flyvevaaben disponerer over. De vil i hastighed være de engelske Hunter-jagere jævnbyrdige. p.w.

Thunder-jet i Limfjorden

Piloten, der sprang ud med faldskærm, blev af kraftig vind ført over mod Livø, hvor han landede i god behold 26-4-57

AALBORG, TORSDAG AFTEN

Klokken 12,45 torsdag eftermiddag maatte flyverløjtnant S. T. W. Eriksen springe ud med katapultsæde og faldskærm fra en F-84 Thunder-jet fra flyvestation Aalborg over Limfjorden mellem Nibe og Løgstør. Maskinen styrtede i fjorden, og løjtnant Eriksen blev i den friske vind i sin faldskærm ført saa heldigt, at han landede tørskoet paa Livø.

Aarsagen til uheldet var, at maskinen var blevet „sidetung“, var kommet ud af balance. Han prøvede at finde ud af aarsagen og gik op i en højde af 10.000 fod for at finde ud af, hvorledes maskinen ville opføre sig ved forskellige mangøvrer, blandt andet naar han satte den i styrt. Herunder forsøgte han ved hjælp af det dertil indrettede haandtag at sætte maskinen over fra hydraulisk til manuel balancering, men han kunne ikke bevæge haandtaget.

Kammerat raadede ham til at springe

Da maskinen flikkede rundt en gang og atter havde flikket tilbage og ganske øjensynligt var ude af kontrol, tilraadede en kammerat, som fulgte ham, fra sin egen maskine, Eriksen at springe ud, og det gjorde han for som nævnt at have det store held at lande paa Livø.

Her blev han omgaaende hentet af en Catalina-maskine, som flyvestation Aalborg netop havde til raadighed.

Havarikommissionen vil nu undersøge uheldet, og der vil blive gjort forsøg paa at finde den havarerende maskine i fjorden og bjærge vraget.

Flyverløjtnant Eriksen, der er 23 aar, er søn af maskinarbejder Johs. Eriksen, Elmelundsvej 4, Brønshøj.

Thunder-jet'en fundet af frømand

To af Zonens frømand fra Aalborg-stationen fandt i gaar middags den Thunder-jet, som i torsdags styrtede i Limfjorden, efter at piloten havde reddet sig ved at lade sig skyde ud med katapult-sædet.

Piloten maatte forlade sin maskine, fordi styrepinden satte sig fast, hvorefter maskinen styrtede ned. I et par dage har folk fra flyvevaabnet ledt efter maskinen, og i gaar fik man hjælp af Zone-Rednings-korpset. Ved 13.30-tiden fandt to frømand vraget, der laa 5 km nord-øst for Livø paa fem meter vand. I morgen vil man forsøge at hæve vraget.



Flyverløjtnant S. T. W. Eriksen.

driker.

Flyvevaabnet: 50 overfendriker. Desuden er der en række nye stillinger ved andre grene af forsvaret.

Speciel flyver-læge

Som en interessant udvidelse foreslaas oprettet et permanent flyve-medicinsk institut i tilknytning til Militærhospitalet. Chef-stillingen skal besættes med en intern mediciner, og opgaven bliver ved siden af forskningsvirksomheden, herunder de store flyvehastigheders indvirken paa den menneskelige organisme, at foretage regelmæssige undersøgelser af flyvevaabnets personel. Det forudsættes, at instituttet ogsaa skal udføre undersøgelser for den civile luftfart. Politiken.

Han fik benet skudt af — bliver alligevel officer ⁴⁻⁵⁻⁵⁷

Historien om en ung mands enestående kamp for at overvinde et handicap og faa lov til at fortsætte sin karriere i flyvevaabnet

Den 22. april 1954 begyndte dagen paa flyvestation Karup som alle andre. T 33 øvelsesmaskiner og F 84 Thunderjet havde



Flyverløjtnant E. B. Jensen gaar rask over pladsen ud til den ventende flyvemaskine.

allerede fløjet nogle timer, for vejret var klart. En formation paa fire Thunderjets fra eskadrille 725 havde været paa sin første tur til Nymindesø, hvor flyvevaabnet endnu dengang skød maalskydning efter de tre gange tre meter store tavler paa jorden. Det var frokosttid. Maskinerne var vendt hjem, og i et skur ude ved jagernes plads spiste de fire piloter deres lommemad, mens teknikere eftersaa og ladede kanonerne op igen til eftermiddagens skydning. Blandt de fire mænd i skuret den dag var eskadrillechefen, kaptajn Frede Birkelund og flyverløjtnant II af reserven Erik Brenøe Jensen. Saa snart maden var sat til livs, tog alle deres hjelme med iltmaskerne paa, ordnede faldskærmene og gik ud til maskinerne igen. Ladningen var ikke helt færdig.

Da Erik Brenøe Jensen naaede frem til sin maskine, hvor to teknikere arbejdede, bad den ene piloten om at prøve aftræk-mekanismen til kanonerne. Thunderjet'en har en 12,7 mm kanon i hver vinge og fire i næsen. Teknikeren vidste, at han ikke havde lagt projektiler i maskinerne. Men han havde ikke sikret sig, at hans kollega paa den anden side af maskinen heller ikke havde gjort det. Og der var allerede ladet et kammer, det bagbords. Denne fejl blev skæbningsvanger. Brenøe Jensen gik intetanende op paa den lille metalstige, som hænger uden paa maskinens bagbords side, foran planet og kanonmundingen, naar jageren er rede paa jorden. Han rakte ned i cockpittet, trykkede paa aftrækkerknappen, som sidder paa styrepinden.

I samme øjeblik brølede fire skud af. Piloten sank sammen, men beholdt grebet i stigen. Hans kammerater ilede til. Ambulancen kom farende over pladsen. Brenøe Jensen var ramt af fire skud, et i højre, tre i venstre fod.

I susende fart gik turen ud over flyvestationen, hen imod udgangen. En reservelæge var med i vognen. Ikke før ved flyvestationens udgang gav lægen ordre til at køre til Viborg. Han kunne lige saa godt have dirigeret vognen til Herning. Der er omtrent lige langt.

En halv time senere kom den haardt saarede flyver paa operationsbordet.

UDDANNELSEN

Erik Brenøe Jensen var kommet ind i flyvevaabnet i juni 1951. Før den tid havde han i fire aar haft stilling i Københavns Lufthavn, hvor han var telegrafist paa jorden. Han havde spekuleret paa, om han skulle prøve en karriere i flyvevaabnet eller søge til en af Østgrønlands vejrstationer som telegrafist. Han var lige ved at vælge Grønland, men det blev flyvevaabnet alligevel. Den

Sejlerne tager fat.

retholdes og udbygges. ske landes øgteskabsløvsning op-sikre, at ensartetheden i de nord-nordiske lande med det formål at se med delegerede fra de øvrige bemyndiget til at træde i forbindelse

lund i eskadrille 725 som aktiv pilot. Og her gjorde han en paalidelig og dygtig tjeneste. Som der senere blev sagt: Erik Brenøe Jensen var ikke alene i dette tidsrum en velbegavet og dygtig flyver, hans menneskelige egenskaber var høje, hans karakter god, han var saa udpræget en af de piloter, der er brug for i vaabnet.

KORSSTING

Paa Viborg Amtssygehus saa overlæge Viking og reservelæge A. Mørk-bak straks, at det haardest saarede ben stod i yderste fare. Man bedømte chancen for at redde det til fem procent. Men lægerne gik fuldt ind for at gøre forsøget. Der blev arbejdet mange timer i operationsstuen. Siden blev det til mange maaneders stille sengeleje. Benet maatte absolut ikke røres. Brenøe Jensen læste aviser, bøger. Da bogstaverne til sidst blev næsten uudholdelige, gav beskæftigelsesterapeuten ham korssting at sy. Der er flere forskellige slags puslerier af den slags paa et sygehus. Peddigør og læderarbejder f. eks. men peddigør kræver, at patienten kan forlade sengen og væde rørene til bøjelighed. Læderarbejdet kræver, at man kan gaa oppe for at skære læderet til. Korssting kan udføres, mens man ligger stille paa ryggen. I Brenøe Jensens hjem er der nu flere puder med korssting.

Patienten havde aldrig været i tvivl om, at han ville fortsætte i flyvevaabnet, dersom der var en mulighed. Med dette for øje indrettede han hele sin tilværelse. Han saa frem til den dag, hvor han kunne begynde at træne sit ben op. Han længtes imod den, og han glædede sig over, at nu saa det ud til at lykkes. Endelig i november — efter syv maaneders — blev han udskrevet til sit hjem i Rungsted, hvor faderen er lastbilvognmand. Benet var i gips. Det skulle det være rænge endnu.

Men den dag kom ogsaa, hvor man bankede gipsen af, og nu begyndte træningen. Det gjaldt om at faa den fulde styrke i benet, at faa det til at fungere helt ubesværet, for i jet-flyvevaabnet kræves der komplet færlighed. Benene skal ikke blot kunne styre med maskinens hammel, de skal ogsaa kunne bremse det tunge fly paa landingsbanen, som man bremser en bil med fodpedal.

GALT ICEN

Da var det, noget gik galt igen. En tidlig augustmorgen i forfjor sad løjtnant Brenøe Jensen paa sengekanten og tog sin sko paa. Der var intet usædvanligt at mærke ved den nu tilsyneladende helbredt fod — før den pludselig gav efter og bræk-

kede ved den ringe bevægelse. Man ville indlægge ham i København. Han bad om at komme tilbage til Viborg, hvor man kendte hans ben og havde gjort saa stor en indsats for at bringe det tilbage til fuld færlighed. Et par døgn senere blev han igen opereret. Siden kom mange dage og nætter, hvor han ikke vid-

eksamen her, er flyvevaabnets mænd for resten af deres aktive tilværelse. I modsætning til reserveofficererne, der kun gør tjeneste nogle aar for saa at blive civile.

Men det skulle heller ikke denne gang gaa saa godt. Saa snart mærkede den unge pilot, at der var noget galt igen. Han gik til en undersøgelse, blev beordret indlagt, lod sig føre tilbage til Viborg, mens hans kammerater paa forskolen fortsatte frem mod karrieren. Paa sygehuset konstaterede man straks en alvorlig betændelse i knoglerne. Den blev hastigt værre, denne gang — den tredje — var der ingen redning.

Den 17. februar i fjor satte man benet af under knæet. Der havde været tale om at foretage indgrebet højere oppe, men det slap han da for.

TILBAGE ICEN

Det var en ung mand med benprotese, der i april for et aar siden meldte sig tilbage til flyvevaabnet og bad om at maatte fortsætte paa forskolen til officersskolen. Men det blev nej. Der var gaaet for lang tid. Skolen var næsten forbi. Eksamen var inde. Man regnede ikke med, at han kunne indhente de tabte maaneders. Og desuden var der jo nu et stort spørgsmål: Ville Forsvarsministeriet overhovedet tillade, at han blev tjenestemand? Kunne flyvevaabnet overhovedet bruge en pilot med et ben? Jet kunne han i hvert fald ikke flyve mere.

Det var nu to aar siden uheldet. To aar fulde af en enorm, stædig vilje til at fortsætte en rask mands karriere. Denne menneskelige kamp var ikke gaaet sporløst hen over de folk i flyvevaabnet, som havde fulgt den. Erik Brenøe Jensen havde i stilhed faaet mange venner, og han kendte dem ikke allesammen. Det var folk rundt omkring i flyvevaabnet, i staben, i ministeriet, der efterhaanden havde faaet interesse for denne unge mand med den aldeles ukuelige trang til at overvinde sit handicap. Der var mange, som arbejdede for hans sag. I stilhed blev der gjort alt, hvad der kunne gøres.

Og derfor har de sidste 12 maaneders formet sig fint for Erik Brenøe Jensen. I maj i fjor blev han tilkommanderet eskadrille 721 i Værløse og fik lov at komme paa om-skoling fra jet til Catalina og C 47. Det var det første tegn paa, at alt endnu kunne udvikle sig til det bedste.

Imens han var travlt optaget heraf, tyggede ministeriet paa hans sag. Tyggede den meget langsomt og meget grundigt igennem. Der er store konsekvenser af en saadan beslutning som at lade en mand fortsætte som aktiv pilot i vaabnet, skønt hans konstitution er saa langt fra den normale. Man havde bedt lægerne kikke endog meget nøje paa ham. De svarede: — Han har masser af kræfter i benet. Han kan utvivlsomt klare en maskine med haandbremse.

Man spurgte Finansministeriet, for det har ogsaa noget at skulle have sagt. Statens økonomiske forpligtelse hviler paa det. Finansministeriet sagde efter nogen betænkning ja — principielt set. I praksis stillede det et vist økonomisk sikkerhedskrav, hvis Brenøe Jensen skulle være tjenestemand.

ste, om det var forbi. Om flyvevaabnet var lukket for ham nu.

November bragte en lysning. En dag kom brev med meddelelse om, at han var udnævnt til flyverløjtnant I af reserven. Det er den normale rutine to aar efter udnævnelsen til reserveofficer. Der var alt-saa stadig haab. Flyvevaabnet regnede stadig med ham. Nu var det bare om at hænge i.

Kort efter kom han tilbage til tjenesten igen med benet i gips i begyndelsen. Senere kom gipsen af igen — for anden gang. Og nu saa alt endelig ud til at være i orden. Lægerne undersøgte benet nøje, saa dets bevægelser, prøvede dets styrke, gav ham sundhedsattest. Og saa oprandt den store dag, hvor flyverløjtnant Jensen syntes foran sit livs maal — han blev optaget paa forskolen til flyvevaabnets officersskole, der uddanner folk til linie-officerer. De, der bestaar afgangss-

I oktober i fjor søgte Erik Brenøe Jensen om at komme ind paa det nye hold til officersskolens forskole. Først i december fik han tilladelsen — nu to maaneders bagefter sine kammerater. Alligevel blev han den bedste i alle de discipliner, hvori han kunne aflægge prøve — det vil sige i alt undtagen visse legemsøvelser.

Ind imellem havde han været oppe at flyve med flyvelægen liggende paa maskinens dørk, studerende benets funktioner i de øjeblikke, da maskinens manøvrering stillede de størst mulige krav til kræfterne hos piloten. Flyvelægen sagde ja. Det kan lade sig gøre. Alt virker som normalt.

Det skete i en Pembroke maskine — en af eskadrille 722's nye transportmaskiner fra England. De er haandbremsede, de er af en passende størrelse, og dem har vi en hel serie af. Der er i hvert fald rigelige arbejdsmuligheder i dem for en mand af Brenøe Jensens type.

Officersskolens forskole var sluttet nogle uger før paaske. Men først i gaar — efter endnu en lang tids spændt venten, faldt den endelige ministerielle afgørelse. Departementschefen underskrev listen over de unge flyvere, som skal tilkommanderes flyvevaabnets officersskole for at læse til linieofficer og prøve at skabe sig en livslang karriere i de blaa-graa uniformers vaaben. Paa listen staar Flylt. I af res. Erik Brenøe Jensen.

Skolen begynder den 6. maj.

GRETE

Hvis man nu spørger den unge pilot, hvad der fik ham til at holde ud, skønt vel næsten alle andre havde opgivet, saa har han ikke andet svar end dette: — Jeg ville fortsætte. Flyvning er min eneste interesse.

Men der findes en god årsag til. Hun bor i Viborg og hedder Grete Bisgaard Nielsen, laboratoricassistent. De mødtes allerede den første gang, da patienten laa i gips deroppe. Hun arbejdede paa hospitalet. De saas igen næste gang — og de forlovede sig. De skal snart giftes.

FINN BORBERG

Allierede officerer ud af flyvevaabnet

Instruktører og hjælpere fra USA og England rejser, nu kan vi selv klare sagerne 4-5-57.

Der er snart ikke flere engelske og amerikanske officerer i det danske flyvevaabnet, og antallet vil fortsat gaa ned ad bakke i det kommende aar.

Næste sommer vil der antagelig ikke mere findes udenlandske instruktører og operativt personel paa flyvestationer og i eskadriller her i landet.

Det vil erindres, at Danmark i forbindelse med flyvevaabnets omorganisering i 1955 engagerede et antal erfarne flyverofficerer i England og USA. Hver dansk jagereskadrille fik to englændere eller amerikanere, alt eftersom materiellet var engelsk eller amerikansk. Og derudover knyttedes et par allierede officerer som hjælpere til operationsofficererne paa flyvestationerne.

Det var dette, man ved et fejlagtigt udtryk betegnede som stationering ad bagdøren. I virkeligheden var det en forholdsregel til styrkelse af operationsdueligheden og sikkerheden i luften for vore eskadriller og deres unge piloter.

Adskillige af de allierede flyvere, vi fik ved den lejlighed, havde kamp-erfaring fra den anden verdenskrig eller Korea, og de har i de forløbne aar ydet en meget væsentlig støtte til uddannelse og arbejde paa stationerne.

En fase forbi

Nu er de fleste allerede afgaaet igen, og de sidstes kontrakter udløber inden den kommende sommer.

Forsvarsministeriet har ikke fornyet kontrakterne. Det danske flyvevaabnet har selv uddannet saa mange ældre officerer i mellemtiden, at vi kan klare sagerne paa egen haand. Dermed er endnu en fase af vort flyvevaabens opbygningsperiode forbi.

Men kontakten med vore NATO-allierede forsvinder ikke af den grund. Bl. a. begynder netop i disse

uger den aarlige rotation mellem danske og allierede eskadriller. Fremmede flyvere kommer paa besøg her med deres jagermaskiner, og danske flyvere slaar sig for en tid ned i andre NATO-lande. Udvekslingen foregaar mellem Danmark og Second Tactical Air Force, der bestaar af englændere, hollændere og belgiere. Formaålet er, at flyverne skal se, hvordan den daglige træning, operationsproceduren og deres allierede kammeraters arbejdsvilkaar er rundt om i Europa. I den tid, besøgene varer, indgaar eskadrillerne i operationerne paa de stationer, hvor de er paa besøg.

Ogsaa jordpersonel deltager i rotationen.

Chef søges til det nye flyvemedicin-institut

Vigtig stilling i flyvevaabnets tjeneste skal besættes 27-4-57.

Nu besættes stillingen som leder af forsvarrets nye flyvemedicinske institut. Det er projekteret og skal bygges ved Militærhospitalet, og man vil have chefen udpeget nu, saa opbygningen kan foregaa tilfredsstillende efter den nye leders anvisninger.

Den mand, man søger, skal være speciallæge i intern medicin og maa ikke være praktiserende læge efter tiltrædelsen. Han skal lade sig uddanne i udlandet efter Forsvarsministeriets anvisninger, og han skal i øvrigt forestaa de ambulante undersøgelser af aspiranter og flyvende personel i flyvevaabnet. Maaske skal han ogsaa arbejde for SAS eller andre civile flyveselskaber.

En af hans vigtigste funktioner bliver ledelsen af instituttets videnskabelige afdeling, og her er der meget at indhente. Danmark har hidtil været meget langt tilbage i flyvemedicinsk forskning, skønt vi ogsaa hidtil har haft en institution af navnet flyvemedicinsk institut. Den har aldrig haft lejlighed til at gøre sig forskningsmæssigt gældende, og det skyldes bl. a., at den aldrig har faaet de bevillinger, der skulle til. I flyvevaabnets hastige opvækst har man ikke overkommet at udbygge den videnskabelige gren af virksomheden, der kan bidrage til at gøre flyvningen sikker og effektiv og eliminere den ulykkesfaktor, som hedder personers svigten.

Eftersom vore jetjagerulykker i det sidste par aar for størstedels vedkommende ikke synes at være sket paa grund af materielle fejl, ligger det nær at antage, at der har været personfejl som årsag til en del af dem. Et videnskabeligt arbejdende flyvemedicinsk institut, der faar tilstrækkelig bevaagenhed og bevillinger, kan her gøre en betydelig indsats i samarbejde med flyvekommandoen og flyvetaktisk kommando.

Flyvekommandolægen, stabslæge H. Smith har hidtil ved siden af

foranlediget af undersøgelsesresultaterne fra de to havariet med flyvevaabnets KZ 10 luftfartøjer den 9. aug. 1952 og den 19. febr. 1953 afgav flyveinspektøren paa flyvekommandoens vegne nogle udtalelser og kommentarer, refereret bl. a. i Berlingske Tidende for 3. og 6. marts 1953.

Af udtalelserne fremgik det som godtgjort, at ingen fejl ved materiel eller konstruktion var årsag eller medvirkende årsag til havariet, og det blev kategorisk fastslaaet, at haleglidning og deraf følgende haleplansbrud var årsagen.

Da udtalelserne og den form, hvori de blev refereret i pressen, af enken efter den ved havariet den 9. aug. 1952 omkomne pilot, kaptajn H. Pontoppidan Sørensen, anses for at være særdeles krænkende for hendes afdøde mand,

To gaardejere maa vige for jetstøjen

VIBORG: Paa foranledning af forsvarsministeren er der truffet be-

slutning om, at staten overtager gaardejer Sigfred Pedersens ejendom i Grove, der ligger kun 300 meter fra en af flyvestation Karups mest benyttede startbaner, og tillige køber staten en anden ejendom, hvor man ogsaa er plaget af jetstøjen. Sig-

fred Pedersen er for- me- me- voldt mens at tætte rver.

sit administrative arbejde maattet passe ledelsen af flyvemedicinsk institut. Ved den nye chefs ansættelse befries han for denne opgave. Der vil imidlertid fremover blive nødvendighed for et snævert samarbejde mellem ham og instituttets chef.

Jagelse i flyvevaabnet

for fem aar siden

skal flyvekommandoen paa anmodning derom meddele følgende:

Naar der i de omhandlede udtalelser kategorisk blev givet udtryk for, at ingen fejl ved materiel eller konstruktion var årsag eller medvirkende årsag til havariet, skyldtes det, at saavel flyvehavarikommissionen som flyveinspektøren paa grundlag af de indtil da foretagne undersøgelser var overbevist om, at haleglidning var årsagen.

Trods yderligere omfattende undersøgelser og prøver med KZ 10 luftfartøjer, der paa flyvekommandoens foranledning herefter blev foretaget paa Royal Aircraft Establishment paa Farnborough i England, finder flyvekommandoen imidlertid, at det ikke har været muligt med sikkerhed at fastslaa årsagen til havariet.

Flyvekommandoen skal derfor berigtige de i marts 1953 afgivne udtalelser derhen, at omend der ikke direkte er konstateret fejl ved materiellet, synes denne mulighed dog ikke at kunne udelukkes, og det kan allerede derfor ikke anses for godtgjort, at havariet skyldes fejl fra pilotens side.

Flyvekommandoen skal sluttelig beklage den form, de i marts 1953 i pressen refererede udtalelser har haft.

Lydmur-sprængernes klub i Aalborg 17-5-57.

»Lydmurermesterklubben«s medlemstal kan ikke opgives, men alle nuværende piloter i eskadrille 7 og de, der er afgaaet i det sidste halve aar, danner dens kerne

Paa flyvestation Aalborg findes en meget eksklusiv sammenslutning, den bærer navnet Dansk Supersonisk Klub. De fleste af dens medlemmer kalder den spøgende for »Lydmurermesterklubben«. For at

mindst sket af hensyn til flyvestation Karup, hvor man i aar mentlig faar den amerikanske F. »Thunderflash«-fotorekogneringsmaskine, som ogsaa kan nembryde lydmuren i dyk.



Her er maskinen, de sprænger lydmuren med, Hawker Hunter, som flyver mere end 1.250 kilometer i timen.

blive medlem af denne fornemme forening skal man have fløjet hurtigere end lyden. I medlemmereglernes paragraf 3 punkt 1 staar der, at som ordinære medlemmer kan optages danske piloter, der i et dansk luftfartøj har fløjet med en større hastighed end lydens.

Klubben blev født, da eskadrille 724 i Aalborg i fjor blev udrustet med den engelske Hunter jager, som kan flyve med overlydshastighed. Den 20. april blev den danske supersoniske klub stiftet ved en festlighed, og klubemblemet blev fremstillet, saa medlemmerne kunne bære

Udenlandske piloter, der optages som ekstraordinære medlemmer. Det blev aktuelt i Aalborg, hvor man ved første optagelse havde to britiske piloter fra knyttet til stationen.

Af militære grunde kan medlemstallet ikke opgives, men det er at alle nuværende piloter i eskadrille 724, plus de piloter, der er afgaaet fra denne eskadrille i det sidste halve aar, er medlemmer.



»Lydmurermestrene« har et emblem, der forestiller den danske kokarde og et mærke, som symboliserer den chok-bølge, som fremkommer, naar et luftfartøj gennembryder lydmuren.

re det fra og med første optagelsesfest, som blev afholdt den 5. oktober i fjor. Emblemet forestiller den danske kokarde, der er paa malet alle danske militærluftfartøjer, med et paa sat mærke, der symboliserer den chok-bølge, som fremkommer, naar et luftfartøj gennembryder lydmuren.

Klubbens hjemsted er eskadrille 724, og dens formand er chefen for samme eskadrille. Men der er givet mulighed for »filialer« af klubben paa andre flyvestationer. Det er ikke

Hj
eft
Mil
mas
So
de
Da
ha
st
i
sk
19
tia
so
for
ha
lan
ky
ne
ve
me
P
Milit
10. kon
general
Militær
Finland
havn ind
ved proble
mest effe
efter aton
eventualit
saarede
fælde
nitetsafde
størrelse
overkomm
lægges st
nelse af s
I Danm
vaaben sk
pligtige u
cielt med
saalede
kan hjælp
merater. I
ver deref
haardt sa
Nordisk
enings 10.
formiddag
enings
R. Fastin
teren, ob
Norge de
fra Finlan
søger.
Blad
ammen
allage C
rsynings

Hjælp til saarede efter atomangreb

Militærlæger fra de nordiske lande drøfter masseuddannelse i førstehjælp 2/6.57.

Dramatisk jet-nødlanding

21-aarig belgisk jetpilot paa udvekslingsbesøg i Danmark knuser en »Thunderflash«-jager ved Grindsted, men slipper mirakuløst fra hændelsen

Endte 30 meter fra et stuehus og kunne selv kravle ud af det brændende vrøg

Den 21-aarige belgiske jetpilot, flyverløjtnant II Bernhard Nutfinck fra flyvestation Florrennes i Belgien slap i gaar mirakuløst fra en af de mest dramatiske nødlandinger, der er registreret herhjemme.

Løjtnant Nutfinck er paa Flyvestation Skrydstrup i Sønderjylland paa udvekslingsbesøg, det vil sige, at en gruppe belgiske jetpiloter gæster en dansk flyvestation, mens en gruppe danske samtidig besøger Belgien som led i uddannelse.

I gaar formiddags var løjtnant Nutfinck sammen med en belgisk kammerat paa flyveværelse i en af de pilformede F-84 F »Thunderflash«. Ved middagstid blev Nutfinck tvunget til at nødlande. Om aarsagen ved man i øjeblikket kun lidt, men der nævnes den muligheden, at maskinens brændstoftank blev ramt ved et slag op. Ved Hejnsvig, en halv kilometer syd for Grindsted, gik han ned mod en mark.

Blandt øjenvitnerne er gaardejer Peter Jørgensen, som stod uden for sin gaard, da maskinen kom i stor fart lige mod gaarden. I sidste øjeblik fik den belgiske pilot drejet saa meget af, at maskinen kom fri af gaarden.

Maskinen var saa lavt over jorden, at den med 3-400 km's fart strøg under et elektrisk ledningsnet og med halen kappede den sidste af ledningerne og fremkaldte kortslutning. Da maskinen var sluppet fri af ledningerne og fri af gaarden, for den mod et hegn af graner, som enten blev kappet eller helt revet op, da maskinen masede sig gennem dem paa langs af hegnets. Maskinen ramte nu jorden, men sprang op igen og fortsatte ind i en plantage tilhørende gaardejer Knud Grove Nielsen. Her blev en del store graner klippet over, før jet-jageren endte ude paa en græsmark, hvor den ene vingespids huggede i. Den gav endnu et par hop og standsede saa 35 meter fra Knud Grove Nielses stuehus.

Maskinens vrøg kom i brand, og stumper laa spredt vidt omkring. Øjenvitnerne var mildest talt forbløffede, da de saa piloten kravle ud og løbe væk. Han var ved fuld bevidsthed. Hos gaardejer Knud Grove Nielsen blev han vasket og fik en cigaret. Man alarmerede Flyvestation Skrydstrup, som imidlertid allerede fra kammeraten, der vendte tilbage til flyvestationen, havde faaet første rapport. En ambulance bragte piloten til Grindsted Sygehus.

Det viste sig, at han var sluppet med nogle grove knubs i ryggen og i ansigtet. Til flyverkommandoen erklærede sygehuset, at man kun ville holde ham til observation for hjernerystelse og for at afbøde virkningerne af det chok, han havde paa-daget sig.

Formentlig vil han kunne forlade sygehuset i dag eller i morgen.

Chefen for havarikommissionen, oberstløjtnant Bendtsen, flyver i dag

til Skrydstrup for at deltage i undersøgelsen. I øvrigt ventes ogsaa en belgisk havarikommission til Danmark i morgen, og den unge flyver vil formentlig blive afhørt i løbet af dagen.

Den maskintype, som han havarede i, er den nye foto-rekognosceringsjager, som kan gennembyrde lydmuren i dyk. Det er første gang, en F 84 F Thunderflash er havareret i Danmark. Det danske flyvevaaben har som gave fra Amerika modtaget et antal af denne jagertype til forskellige opgaver. pw

Danmarks jetpiloter er paa højde med verdens bedste

Colonel Jack Bradley, som i gaar forlod Danmark efter tre aars tjeneste, erklærer, at det danske luftvaaben i de senere aar har gennemgaaet en meget glædelig udvikling 17-6-57.

Den berømte amerikanske krigs-flyver colonel Jack Bradley, der i tre aar har gjort tjeneste som udsendt NATO-specialist ved det dan-

ske flyvevaaben, forlod i gaar København for at drage til krigsskolen i Alabama, hvor nye opgaver venter ham.

Colonel Bradley blev fulgt til luft-havnen af blandt andre chefen for flyvevaabnet, generalløjtnant Tage Andersen, oberst Poul Zigler, den britiske luftattaché, wing commander Dudley Farmer, den amerikanske militærattaché, colonel Peter Otey Ward, den amerikanske luftattaché, colonel John Benner og ingeniør Poul Hansen, SAS, Berlingske Tidende havde ved afrejsen en samtale med colonel Jack Bradley, som sagde:

— Det er de tre lykkeligste aar i vort liv, vi tager afsked med i dag. Min kone og vore tre børn og jeg har aldrig oplevet skønnere tid. Dette land har saa meget, som vi aldrig vil glemme, først og fremmest den menneskelige hjertelighed, naturens charme og den atmosfære, som er noget specielt dansk.

Hvor jeg nu kommer i verden, vil jeg være at finde blandt dem, der arbejder for Danmark, og ikke mindst for det danske flyvevaaben.

— Befolkningen i dette land bør vide, at man har et flyvevaaben, som man har al god grund til at være stolt over. Jeg har haft den glæde at være her i tre store frem-

gangsaaer, uden at jeg dog har haft indflydelse paa det. Det har været fremgangsaaer i alle faser inden for flyvevaabnet, og jeg tager ikke i betænkning at sige, at Danmarks jetpiloter er paa højde med verdens bedste, Amerikas inklusive. Deres kvalitet er af absolut højeste klasse.

Et godt teknisk fundament og en smidig organisation er med til at skabe baggrunden for deres virksomhed. Sikkerhedsmæssigt har det været tre gode aar med en aarlig nedsættelse af havarietallet med 25 pct. I dag staar det danske flyvevaaben med en meget fin sikkerhedsstatistik for det sidste flyveaar.

Jeg har faaet mange venner for livet i Danmarks flyvevaaben, og det gør naturligvis ikke min glæde over aarene her mindre, men afskeden saa meget sværere. pw



I Brøndbyvester Kirke er frøken Ulla Nordbøge, datter af fabrikant Nordbøge, Glostrup, blevet viet til trafikflyver i SAS, Finn Pedersen, søn af flyveren H. Pedersen, Odense. (ØVERST)

MILITÆRLÆGERNE MØDES — Nordisk Militærmedicinsk Forenings 10. kongres aabnedes i gaar i Domus Medica. Fra venstre: Sanitetsgeneralmajor P. Somer, Finland, generallæge C. E. Groth, Sverige, og generalmajor T. Dale, Norge.

Militærlæger fra Norge, Sverige, Finland og Danmark har i København indledet en kongres, hvis hovedproblem er: Hvordan sikres den mest effektive hjælp til de saarede efter atomangreb? Lægerne ser den eventuelitet i øjnene, at antallet af saarede — ikke mindst lettere tilfælde — kan blive saa stort, at sanitetsafdelinger af den traditionelle størrelse ikke tilnærmelsesvis kan overkomme at behandle dem. Derfor lægges stor vægt paa masseuddannelse af samariter-personel.

I Danmarks hær, søværn og flyvevaaben skal f. eks. samtlige værnepligtige uddannes i førstehjælp specielt med henblik paa atom-skader, saaledes at de i vid udstrækning kan hjælpe sig selv og deres kammerater. Lægernes hovedopgave bliver derefter at yde hjælp til de haardt saarede.

Nordisk Militærmedicinsk Forenings 10. kongres aabnedes i gaar formiddags i Domus Medica af foreningens præsident, generallæge C. R. Fasting-Hansen og generalsekretæren, oberst dr. O. Nyby, Oslo. Fra Norge deltager 15, fra Sverige 28, fra Finland otte og fra Danmark 35 læger.

Blandt de mange foredrag, som er sammen om diskussionen, er generallæge C. R. Fasting-Hansens: Blodværingstjenesten til Værnene,

overlæge, dr. med. K. Henningsens: Blodtypebestemmelser og Transfusioner Under Krig samt en oversigt over uddannelsen af sanitetspersonnel i det danske forsvars tre grene, som gives af stabslæge M. Winge, stabslæge, dr. med. S. Franck og overlæge A. Lunn.

Menneskeliv kan reddes

De danske militærlæger er efterhaanden grundigt inde i de problemer, som vil opstaa, hvis det værste skulle ske. Inden for NATO har allerede været holdt flere konferencer for de 15 allieredes ledende militærlæger. Den grundlæggende erkendelse er, at et grundigt oplysningsarbejde, gennemført i tide, kan redde titusinder af menneskeliv, hvis en angriber skulle prøve at nedkæmpe Danmarks forsvar med atomvaaben. het.

22/6.57 Fra Berlingske Tidendes

AALBORG: En Meteor-jetjager fra Flyvestation Aalborg deltog fredag eftermiddag i en skydeøvelse over Jammerbugten, da den fik motorstop i begge motorer ude over vandet.

Piloten kastede slæbemaalet, som maskinen trak, og efter en glideflugt paa fire-fem kilometer satte han maskinen ned ved Grønnestrød i nærheden af Svinkløv i en usædvanlig fin landing. Maskinen kørte 200 m paa stranden.

Baade piloten, løjtnant B. Johannessen, og navigatoren, løjtnant T. O. Schmidt, var uskadede. Maskinen, der praktisk talt ingen skade tog ved landingen, stod to-tre meter fra strandkanten og blev derfor trukket noget længere ind paa kysten. Den vil nu blive skilt ad og transporteret tilbage til Flyvestation Aalborg.

Paa flyvestation Aunø, hvor kommende jet-piloter paa den krævende forskole faar prøvet deres evner og anlæg

27 skolemaskiner blev købt i 1950 — i sommeren 1957 er de stadig intakte!

Af Povl Westphall 23-6-57.

Paa den frodige plet mellem Dybsø Fjord og Aunø Fjord ud mod Karrebæksmindebugten ligger Danmarks dejligste flyveplads. Man kunne maaske med lidt særlig god vilje hidse sig op til at kalde dette sted for det dansk flyveakademi, men det ville faa flyvere til at trække ivrigt paa smilebaandene. Det er fra denne plet, hundreder af danske flyveofficerer er udgaet med det blaa stempel, som har givet dem mulighed for en fortsættelse af den militære flyvertilværelse. En strøm af jagerpiloter i svøb er gaaet fra Flyvestation Aunø til videre uddannelse først i Karup, senere under NATO-samarbejdet ved træning i Amerika og Canada. Skaanselsløst sigtede og afprøvede for anlæg og evner har de været gennem »ildprøven« paa Aunø. Kun de bedste klarede sig.

Det er godt et kvart aarhundrede siden, Aunø-skolen blev oprettet af marinens flyvevæsen. Dengang var hele anlægget tre barakker og en enkelt hangar for Avro-skolemaskiner. Der blev dengang uddannet 10 elever om aaret. En af dem, der var elev for 25 aar siden, er i dag chef for Flyvertaktisk Kommando i Karup, generalmajor Kurt Ramberg.

Det første efterkrigshold

I 1937, da man naatte flytte jagerne fra Ringsted, blev Aunø udvidet. Der blev opført en nydelig hovedbygning, den har officersmesse, undervisningslokaler, gymnastik- og elevsal. Der blev opført endnu en hangar og flere barakbygninger, en af dem med kontroltaarn. Under besættelsen rykkede tyskerne ind



Claus Engel — jetpilot i svøb.

paa Aunø, men den interesserede dem gængslyng ikke noget videre. Der blev i hvert fald aldrig brugt cement dernede, kun opført endnu et par barakbygninger. Den ene af dem er nu hovedkvarter for stationschefen, oberstløjtnant Meincke. I juni 1945 kunne flyvevaabnet vende tilbage til Aunø. 25 elever kom i træning. Det var faste officerer, de havde oberst Victor Petersen, oberstløjtnant Muxoll, oberstløjtnant

Wichmann, oberstløjtnant Lonsdale og oberstløjtnant Meincke som instruktører. Man begyndte med de smaa KZ-træningsmaskiner. Blandt eleverne fra det første efterkrigshold er mange af vore fremtrædende unge flyverofficerer i dag: oberstløjtnant K. Jørgensen, Flyvertaktisk Kommando, oberstløjtnant J. Brodersen, Flyvestation Skrydstrup, oberstløjtnant P. E. R. Rye Hansen, forsvarsstaben, oberstløjtnant Bidstrup og oberstløjtnant Egon Willumsen.

Dengang de var paa skole, var flyvevaabnets nuværende chef, generalmajor Tage Andersen, chef for Aunø-skolen og daværende sømine-mester Viktor Petersen stationschef. I 1947 blev nuværende oberst W. Westenholtz chef for Aunø, og han havde daværende kaptajn Meincke som første-instruktør.

I dag er oberstløjtnant Meincke skolens chef, og den berømteste af

flyvervis, naar man siger det, der kommer: siden 1951 har man paa Flyvestation Aunø ikke haft et alvorligt uheld, de 27 de Havilland Chipmunk træningsmaskiner, som blev indkøbt i 1950, er alle intakte. Det er en sikkerhedsrekord, som skal være usædvanlig for hele Europa. Forklaringen er baade gode maskiner, gode teknikere og flyvemæssig omsorg.

Flyverne selv taler helst ikke om disse ting, strejfer dem højest, men med umiskendeligt stænk af stolthed. Forstaaeligt nok. Man træner de unge efter Royal Air Force Central Flying Schools regler, de er oversat af oberstløjtnant Meincke og er grundlaget for hele flyverundervisningen.

Naar de nye hold ankommer, deles de op i to grupper: de, der allerede har aftjent deres værnepligt og efter den er søgt ind i flyvevaabnet, og de, der kommer lige fra gaden. De sidste faar almindelig rekruddannelse i tre maaneder.

En skole for mandfolk

Der bestilles noget af den ungdom, som har sat sig det maal at prøve paa at blive jet-pilot. Sprogundervisningen begynder med det samme. Engelsk er flyversprog, man betjener sig ikke af andet under uddannelse og senere i aktiv tjeneste under flyvning. Man lærer efter

lært, selv stationschefen tager en tur op med en elev i modgang for at overbevise sig om, at den dom, der er fældet, er rigtig.

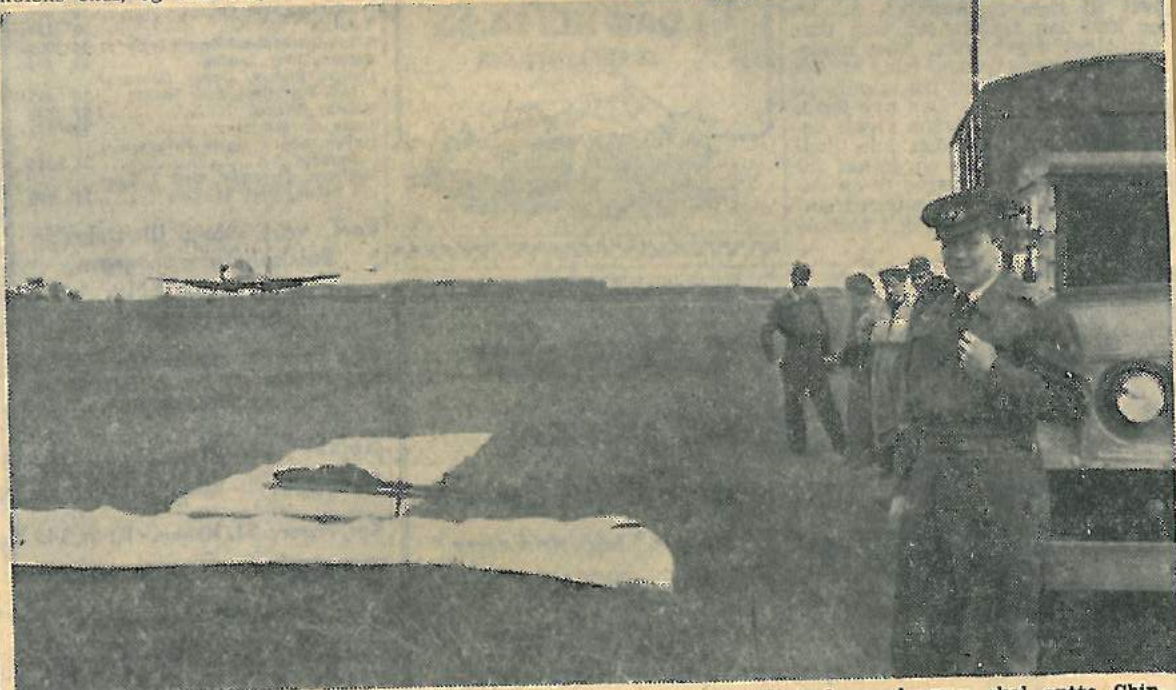
Man rejser ikke fra Aunø med komplekser, som hviler paa forestillinger om, at man er blevet uretfærdigt behandlet. Det, de fleste falder paa, er som regel haandelaget; noget kan læres, men der skal visse anlæg til alt her i livet. Ligesom nogle mennesker har lettere ved at lære at køre bil end andre, saa har nogle ogsaa nemmere ved at lære at behandle en flyvemaskine.

— Oberstløjtnant Meincke, er eleverne altid unge, som er fortrolige med flyvning paa forhaand?

— Nej, vi faar med hvert eneste hold folk, der aldrig har været oppe i en flyvemaskine, ogsaa nogle, som kun har været paa en rundflyvningstur til 15 kroner, eller som har været paa en lille tur i en trafikmaskine; men ind imellem kommer elever, som har certifikat til sportsmaskiner eller er svæveflyvere. Det er naturligvis ikke den ringeste baggrund at møde med.

— Hvorfor vil de unge være jet-piloter?

— Motiverne er lige saa forskellige som menneskene bag dem; nogle vil prøve paa at blive flyverofficerer, andre drømmer om at komme ind i SAS og ende som trafikflyver,



Chefen for flyvestation Aunø, oberstløjtnant Meincke, foran landings T'et, hvor eleverne skal sætte Chipmunk-skolemaskinens hjul. I begyndelsen sker det jævnligt med de kokette smaa hop, som i flyversproget benævnes »høns«, senere kommer »sikkelandingerne«.

alle danske ambulance-flyvere, kaptajn K. Simonsen, er første-instruktør. Dette nævnes for at understrege den rytmiske bevægelse i flyvevaabnets officersstab.

Kraftprøven med ønsker og forhaabninger

For ti aar siden havde man paa Aunø et hold paa 23 elever, og heraf bestod de 15, men i de senere aar har man haft fire hold om aaret i træning.

Den elementære skoleflyvning ligger under træningskommandoen, hvis chef er oberst Poulsen.

Aunø er som sagt en idyl, flyvestationen er paa 420 tønder land, men kun de 100 bruges som flyveplads. Roerne er næsten inde i stationschefens kontor. Alle de arealer, som ikke bruges, udnyttes som rationelt drevet landbrug.

Efter oberst Westenholtz blev oberstløjtnant Hummelgaard chef paa Aunø, og han blev i 1953 efterfulgt af oberstløjtnant Meincke, som nu paa femte aar driver denne for flyvevaabnet særdeles vigtige skole.

Han har i øjeblikket et hold under træning og faar den 8. juli et nyt. Hver gang melder sig godt og vel 100 unge, flyverlægerne skærer halvdelen fra, den anden halvdel reduceres yderligere under de krævende prøver paa Aunø, saa rundt regnet en tredjedel bliver tilbage. Men det er til gengæld ogsaa de bedste. Der er disciplin paa flyvestation Aunø, men den har karakter af sportsaand. Det er et sted, hvor mandfolk formes og hærdes og prøver kræfter med deres ønsker og forhaabninger.

Det sker under aldrig svigtende kontrol fra de ansvarlige officerer. Nu banker man under bordet paa

nogen tid meteorologi, motorlære, aeroplanlære, sundhedslære og faar gymnastik og bajonettægtning og anden undervisning ved hjælp af film.

Holdet af folk, som har aftjent deres værnepligt, der kan være ganske unge befalingsmænd imellem dem, faar allerede paa tredjedagen efter ankomsten til Aunø deres første flyveundervisning med instruktøren. De kommer paa skolebænk for navigation, matematik, engelsk og saa videre. Hver arbejdsdag er fra 8 til 17,30.

Først naar de har haft 15-20 timer med instruktør, faar de lov til at foretage den første soloflyvning. Der tages ingen chancer. Kaptajn Simonsen er den, der godkender sine elever til den første soloflyvning, og naar den finder sted, ryddes lufrummet over Aunø. Eleven dirigeres fra radiovognen, og naar han lander, faar han flyvestationens traditionelle hurra, dirigeret af chefen, der ogsaa overrækker den nydøbte flyver en markbuket. Bagefter gør kammeraterne noget, som er amerikansk inspireret. Man har hørt om, at saadan gøres der paa amerikanske flyveskoler; det er noget, de unge instruktører, der selv er trænet i Amerika som jet-piloter, har bragt med sig hjem: den nybagte flyvers slips klippes af ham, der males dato paa, og han rammer det som oftest ind til minde om den for ham historiske dag.

Det første møde med flyvemaskinen

Og hvad med ham, der ikke klarer sig? Han gaar stille og ubemærket. Uden dramatik. Kammeraterne ved, at han er blevet fair behandlet, prøvet og atter prøvet, afhørt og be-

andre har blot fundet det tillokken-de i flyvningen.

Fald paa luftsengen

— Og de gode indtægter?

— Det er udsigten til en uddannelse i det fremmede. En flyverløjtnant II af reserven kommer op paa 1.480 kroner om maaneden, og er han gift, faar han 1.700 kroner ... og de er inde i 6 aar i alt.

— Hvorfor søger nogle af eleverne ud?

— En kan opdage, at det er anderledes, end han forestillede sig, en anden bliver maaske luftsyg, det har vi haft nogle tilfælde af, og andre har haft vanskeligt ved at klare opgaverne.

Det er en krævende, grundlæggende skole, og det skal den være, hvis eleverne skal være i stand til at honorere de krav, der stilles til en flyver i dag. Det er ikke nok at have sin fysik i orden, baade de naturlige anlæg for flyvning og karakteregenskaberne maa være i orden. Det finder vi frem til her under uddannelsen. Vi lærer hver enkelt mand, hans indstilling og reaktioner at kende, meget mere grundigt, end han maaske selv er klar over.

— Hvordan er den unge elevs reaktion til faremomentet?

— Spørg dem...

Den unge reaktion

Der er lige kommet en ny gruppe unge instruktører til Aunø fra Karup, unge flyverløjtnanter, som har været paa Tordenjet-eskadrillaerne. De sidder nu paa skolebænk paa Aunø for at blive uddannet til instruktører paa den skole, hvorfra de selv er udgaet for faa aar siden. En af dem har sin egen private flyvemaskine, den staar uden for



Ved radiovognen følger eleverne de kammerater, som er paa vingerne.

skolelokalet. Naar man taler med disse unge om den ny tid i flyvevaabnet, hvor der ligesom er kommet mere ro over hverdagen og ulykkernes antal er blevet mindre, føles det næsten, som om man har været uopdragen ved at bringe et smil af denne art paa tale. De synes ikke at erkende hændelserne paa samme maade som udenforstaaende. De siger, at man jo ingen steder i livet kan undgå risiko, naar man er med maskiner og teknik at gøre, men det er jo ikke noget, man spekulerer over til hverdag, for saa ligger en flyvertilværelse naturligvis i uundgåelighed. Nej, en flyvers job gør ham ikke anderledes end andre ... det er et betruet job, og her som andre steder i livet er den vunde fornødt en god forbundsfælle.

En elev og hans skæbne

Mellem øjeblikkets elever er en af holdets første solo-flyvere, den 1-årige Claus Engel. Han er matematisk student fra Herlufsholm og skulle have været elektroingeniør, men saa skete der noget, som ændrede hans vej. Han var kommet til Alabamas universitet, hvor faderen, professor Niels Engel, har et professorat i metallurgi. Bedstefaderen var professor i metallurgi Walter Engel, og Claus Engel skulle have fulgt familietraditionerne; nu ser det ud til, at hans yngre bror, som stadig er paa Herlufsholm, vil indtage hans

plads i familietraditionerne. Claus Engel kom ind paa Alabamas universitet, dengang begivenhederne omkring negerstudien tog fart. Han kunne ikke lide den atmosfære, der herskede, og vendte hjem og fik et job i Vordingborg. Saa en dag stødte han paa en annonce fra flyvevaabnet og søgte ind. Paa 13 timer og 25 minutter er han naaet frem til soloflyvningen. Han er en af de unge, som er helt fortrolig med teknikkens rytme. Sit bilerkøretog tog han paa fire timer.

Engel er blot en tilfældig valgt mellem øjeblikkets Aung-hold af jetpiloter i svøb. De kommer fra alle egne af landet, fra alle kredse i befolkningen, disse unge, som trods alt skiller sig ud fra mængden gennem deres væsen, færd og anlæg. De, der klarer sig gennem Aung-tiden, har faaet det første blaa stempe; forude venter saa jet-uddannelsen „somewhere“ i Canada og et aar derefter en ny uddannelsesetid her hjemme, før de er klar til eskadrilletjeneste paa flyvestationerne i Jylland. Det er disse unge, som en dag har mulighed for at blive medlem af den kreds, som den amerikanske flyverberømt, oberst Jack Bradley, efter tre aars virke i Danmark — i RDAF (Royal Danish Air Force), som det hedder i NATO-sproget — forleden karakteriserede som blandt verdens bedste jetpiloter.

POVL WESTPHALL

Officer i taarn blev ramt af jet-jager —

6/7.57.
Den fløj under skydelse paa Rømp mod taarnet — Løjtnant fik aabent kraniebrud

Paa flyvevaabnets terræn paa stand betegnes som meget alvorlig.

Rømp skete der i gaar under en skydelse for jetjagere en usædvanlig ulykke, hvorved den 26-årige løjtnant Kaj Stokholm Sørensen, Flyvestation Skrydstrup, blev livsfarligt kvæstet. Et jettfly fløj mod et kommandotaarn og ramte Sørensen, der som leder af skydningerne befandt sig i toppen af taarnet. Maskinen led ikke større skade og kunne fortsætte til Skrydstrup. Løjtnant Sørensen fik aabent kraniebrud, og hans til-

Den dramatiske ulykke skete kl. 9.05, da en formation paa tre F 84-thunderjets holdt skydelse paa terrænet, hvor der bl. a. befandt sig et otte meter højt kommandotaarn af træ. Fra dette taarn kan øvelsens leder pr. radio dirigere piloterne. Løjtnant Stokholm Sørensen fungerede i gaar som skydeofficer og stod, da ulykken skete, halvt oppe af en luge paa taarnets top med sin radioantennemast.

Antagelig fordi piloten har fejlbetragtet afstanden, fløj førermaskinen lige mod taarnet og ramte den øverste del. Løjtnant Sørensen fik svære kvæstelser i hovedet og blev kørt til sygehuset i Ribe, hvorfra han straks overførtes til den neurokirurgiske afdeling paa Odense Amts og Bys Sygehus, hvor han endnu i aftes var paa operationsbordet. Stokholm Sørensen, der gik ind i flyvevaabnet i 1952, er hjemmehørende i Vejlbj ved Fredericia.

Jet-flyet fik kun mindre skader, og kort efter landede alle tre maskiner paa flyvepladsen i Skrydstrup. Al skydning i området blev aflyst, og en havarikommission fra København tog straks til Jylland, hvor den sammen med auditøren skal foretage undersøgelser i sagen. Resultatet heraf vil først foreligge i løbet af nogle dage.

I øvrigt oplyses det, at kommandotaarnet ligger paa et sted, der er langt uden for saavel skyde- som flyvelinje, og minimalhøjden over stedet er 100 meter.

b-j.

50

Det er en af flyvevaabnets fineste skikkelser, der i dag fylder 50 aar: Oberst Grønbech, chef for flyvestation Værløse. Der har altid staaet flyveatmosfære omkring ham. Lige fra de aar, da han blev anset for at være en af luftmariens dristigste og dygtigste flyvere. Oberst Grønbech er søn af udskrivningschef Grønbech i Svendborg. Han er soloflyver og blev marinesflyver. Med en Nimrodjager satte han den 14. marts 1935 ny skandinaviske højdeflyvningsrekord ved Ringsted. Han naaede 12 kilometer op og slog nuværende generalmajor Erik Rasmussens gamle rekord med 2200 m. Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab hædrede ham med en smuk sølvmedalje for denne bedrift. Det er ofte saadan, at en enkelt begivenhed i et menneskes liv knyttes til ham for altid. Saadan er det ogsaa gaaet oberst Grønbech, skønt hans senere indsats rækker langt, langt videre. Gennem de mange grønlandsflyvninger har han været med i et stort flyvepionerarbejde med kortlægning af flyvninger over Island. Sidste foraar, efter at have været souschef i flyvestaben og chef paa Flyvestation Karup, overtog oberst Grønbech Flyvestation Værløse. Mange tanker vil gaa til oberst Grønbech i dag; han har samlet en ganske særlig sympati omkring sin person og sin færd.



Sv. Grønbech
10-7-52.

Fejlbedømmelse skyld i jet-ulykken paa Rømp

Piloten ville paakalde skydeofficerens opmærksomhed og overfløj bevidst kommandotaarnet

Flyvevaabnets havarikommission har i gaar afsluttet afhøringerne i forbindelse med jet-ulykken paa Rømp i fredags, da en jetjager under flyvning i lav højde ramte et kommandotaarn.

Havarikommissionen oplyser, at den første formation, som skulle udføre øvelsesskydninger i skydeområdet ankom da klokken var et par minutter over ni.

Da formationsføreren ikke kunne opnaa radiokontakt med skydeofficeren, løjtnant K. S. Sørensen, og da denne radiokontakt er forudsætningsfor, at skydningen maa paabe-

gyndes, udførte piloten en lav overflyvning af området for at henlede skydeofficerens opmærksomhed paa, at formationen var ankommet.

Flyverløjtnant K. S. Sørensen, der fungerede som skydeofficer, opholdt sig i kontroltaarnet paa den beordrede plads, hvilket vil sige staaende med overkroppen op gennem en lem i taget. Under overflyvningen kom piloten paa grund af en fejlbedømmelse saa tæt paa taarnet, at flyet strejfede skydeofficeren, der blev livsfarligt kvæstet.

Den kvæstede løjtnants tilstand betegnedes i aftes som tilfredsstillende, men tilstanden er fortsat meget alvorlig.

Død efter jet-ulykken 10/7.57.

Flyverløjtnant Stokholm Sørensen, der blev ramt af en jet paa Rømp, død paa Odense Sygehus

Den 26-årige løjtnant Kaj Stokholm Sørensen fra Flyvestation Skrydstrup, som fredag eftermiddag under flyveøvelse paa Rømp blev ramt af en jetjager, da han befandt sig i kommandotaarnets øverste top, er i gaar død paa neurokirurgisk afdeling paa Odense Amts og Bys Sygehus.

Havarikommissionen har foretaget en undersøgelse af forholdene omkring ulykken. Den jetjager, der ramte skydettaarnet, hvori skydeofficeren, løjtnant Stokholm Sørensen, befandt sig, havde ikke kunnet opnaa kontakt med ham, og piloten kom derfor ind meget lavt for at henlede hans opmærksomhed paa, at formationen var ankommet, og at skydningen ville begynde. Under denne overflyvning kom piloten paa grund af fejlbedømmelse saa nær taarnet, at løjtnant Stokholm Sørensen blev ramt af maskinen. Kaj Stokholm Sørensen var fra Tvedgaard ved Fredericia.

pw.

Jet-jager styrtet i Lillebælt 9/7-57

Piloten, den 21-aarige løjtnant H. B. Nielsen, reddede sig i katapultsæde og faldskærm, efter at maskinen havde mistet en vingtip-tank og vendt sig om paa ryggen i ukontrollabel fart mod vandet

Igaar middags kl. 13,15 styrtede en jet-jager fra flyvestation Skrydstrup i Lillebælt ved Baagø. Den 21-aarige flyverløjtnant H. B. Nielsen reddede sig i katapultsæde og faldskærm og svømmede op paa den lille ø Egholm, hvor han blev afhentet. Han slap med et mindre chok.



Flyverløjtnant H. B. Nielsen.

Flyverløjtnant H. B. Nielsen var i en Thunder-jet F 84 fra eskadrille 729 paa vej fra Skrydstrup til Værløse. Han havde kun fløjet godt et kvarter, da maskinen pludselig vendte sig om paa ryggen.

Jeg fløj i omkring 9.000 fods højde, den ene reservetank, vingtip-tanken, brækkede pludselig af og styrtede i vandet. Jeg forsøgte at rette maskinen op, fortæller flyverløjtnant Nielsen, men styregrejerne fungerede ikke. Maskinen tabte stadig højde, og jeg var klar over, at der ikke var andet at gøre end forlade den. Et øjeblik tænkte jeg paa at gøre endnu et forsøg paa at rette den op, men i 3.000 fod over Lillebælt udløste jeg saa katapulten. Mens jeg hang i faldskærmen, saa jeg maskinen styrtede ned i vandet i nærheden af Baagø. Jeg landede i vandet omkring en kilometer fra Baagø, frigjorde mig fra skærmen og svømmede ind til den ubeboede

ø Egholm, og der blev jeg senere afhentet af lodsbaaden fra Baagø.

Hvad øjenvidnet saa

Flyverløjtnant Nielsen, som var noget forkommen efter den temmelig lange svømmetur, fik hos sognefoged Simon Hansen paa Baagø tørrøj paa og fortsatte senere tilbage til Skrydstrup for at aflægge rapport. Man er straks gaaet i gang med at forberede hævnningen af den sunkne maskine. En olieplet paa vandet fra de lækende brændstoftanke har gjort det nemmere at lokalisere den. Smedemester Duus paa Baagø var et af øjenvidnerne til dramaet. Han fortæller, at han stod uden for sit smedeværksted og fulgte maskinen, som øjensynlig var i stigning. Pludselig lod et par skarpe smæld, og noget fløj fra jetjageren. Lidt senere kum saa en rød faldskærm til syne paa himlen. Maskinen fortsatte førerløs ned i vandet, mens alle fik travlt med at sende baade af sted efter piloten.

Løjtnant Hother Bertram Nielsen, som er ugift, er født den 31. december 1936. Han er hjemmehørende i Ansager i Jylland. I marts maaned kom han fra uddannelse i Canada, og for en maanedes tid siden blev han stationeret paa Skrydstrup.

Det uheld, som ramte løjtnant Nielsen, synes beslægtet med en tilsvarende hændelse oppe i Limfjorden for nylig, hvor en Thunderjet styrtede i havet efter tekniske uregelmæssigheder. Ogsaa her mener man, at der har været tale om, at den ene vingtip-tank er brækket af, uden at piloten har udløst den. Men denne tekniske undersøgelse er endnu ikke afsluttet. Havarikommissionen er gaaet i gang med undersøgelserne omkring hændelsen i Lillebælt i gaar. Om parallellerne er tilfældige, vil de tekniske studier maaske kunne give et svar paa. pw

Flyveforbud mod tiptankene paa Thunderjet-jagere

Formodning om, at ulykken i Lillebælt skyldtes træthedbrud paa beslaget, der holder reservetanken — Forbudet forelæa, før løjtnant Nielsen startede, men naaede ikke frem til Skrydstrup 10-7-57.

Der er udstedt forbud mod flyvning med reservetanke, vingetiptanke, paa Thunderjet F 84. Denne ordre fra flyverkommandoen blev udstedt, umiddelbart før løjtnant H. B. Nielsen startede fra flyvestation Skrydstrup i forgaars, men den naaede ikke frem, og kort efter forliste løjtnanten sin maskine og maatte redde sig i katapultsæde og faldskærm.

Flyverkommandoen oplyser nu, at de tekniske undersøgelser fra Livø-ulykken netop er blevet afsluttet. De har været langvarige, fordi vraget var spredt over stort areal paa havbunden.

Teknikerne er kommet til det resultat, at der har været træthedbrud i et plantip-beslag, som holder tiptanken paa plads paa vingespidsen, og det menes at være årsag til, at tip-tanken har revet sig løs.

Flyverløjtnant H. B. Niensens forklaringer til haverikommissionen i gaar tyder paa lighedspunkter. Havariets forløb i luften er beslægtet. Naar vingetiptanken river sig løs, kan den muligvis foraarsage, at balanceklapperne laases, og derved bliver piloten ude af stand til at manøvrere maskinen.

Vraget af løjtnant Niensens Thunderjet blev i øvrigt i gaar lokaliseret af frømand fra Zoneredningskorpset. Vraget ligger paa 8-10 m vand omkring en kilometer nordvest for Baagø. Det har vist sig, at maskinen er blevet totalt knust ved sammenstødet med vandet og havbunden. Det vil ikke blive helt let at faa den fri, og ydermere er vragedelene spredt vidt omkring. Landingshjul, balanceklapper, benzin-

tank og et stykke af halepartiet blev bjærget allerede i gaar.

For øvrigt er frømandene kendt med stedet. En jetjager, som styrtede ned her for godt et aar siden, blev fisket op. Det tog en halv snes dage paa grund af ugunstige vejrforhold. Man regner imidlertid med ret hurtigt at faa det meste af den sidste havarist hentet op. pw

Bort fra jet-tøj

HOLSTEBRO: Sagen om de to jetstøjplagede gaarde, der ligger for enden af jetbanerne paa Flyvestation Karup, har faaet en lykkelig slutning. Folketingets Finansudvalg har tiltraadt en bevilling til købet af de to gaarde, hvis beboere i de senere aar har været paa randen af nervesammenbrud paa grund af larmen fra jetjagerne, og familierne flytter nu til roligere egne af landet. Forsvaret agter at bortforpagte jorden til naboejendommene og anvende bygningerne til depot- og lagerformaal. 11-7-57

Jetjagerne modner kornet

Aarsag: den varme udstødning

Langs nogle af jetbanerne paa Flyvestation Aalborg vokser der korn, og man har her set — ganske som ved andre jetbaner — at kornet modnes tidligere end andre steder. Det er simpelt hen varmen fra jetjagerens udbløsing, der tvangsmodner kornet.

Dansk flyver-sergent tildelt canadisk udmærkelse

Den 22-aarige sergent O. Jørgensen, der siden september har været til flyveruddannelse i Canada, bestod i sidste maaned sin eksamen med udmærkelse. Han blev nr. 1 i flyvning og nr. 3 i teori — og den canadiske flyvestation Penhold tildelte ham «flying trophy» for præstationen.

Sergent Jørgensen er søn af fiskeskipper Jørgensen, Svallebakke, Skagen. Han begyndte sin flyveruddannelse paa Avnø i juni i fjor, og i september rejste han til Canada, hvor den videre uddannelse foregik. Efter den fine eksamen fik sergent Jørgensen af den canadiske stationschef, group captain D. E. Galloway, overrakt «flying trophy», ledsaget af mange rosende ord.

Flyvevaabnet har rømmet Kastrup

Samtlige hangarer og andre militære anlæg i Kastrup Syd lukket for at gennemføre besparelser

Som led i de militære sparebestræbelser er flyvevaabnet blevet nødt til at trække samtlige styrker bort fra Kastrup Lufthavn. Det sidste detachement, soldater fra flyvevaabnet, halede flaget ned lørdag middag og rykkede derefter til flyvestationen Værløse. Samtlige hangarer og andre anlæg i lufthavnens militære del — Kastrup

Syd — er herefter lukket indtil videre.

Oprindeligt havde flyvevaabnet to eskadriller i Kastrup, nemlig en transport- og en redningseskadrille. Disse luftfartøjer er allerede for flere maaneder siden blevet overført til Værløse.

I en eventuel kritisk situation tænkes Kastrup Lufthavn som helhed anvendt til jager-flyveplads i Københavns luftforsvar. Det oplyses, at de nu lukkede militære anlæg vil kunne tages i brug med ganske kort varsel.

For kort tid siden maatte kystforsvaret for at gennemføre tilsvarende besparelser lukke tre af forterne ved København: Flakfortet, Dragørfortet og Kongelundsfortet samt hjemsende deres besætninger. het

i træning. Det var imidlertid en fejl, som havde oberst Victor Petersen, oberstløjtnant Muxoll, oberstløjtnant kontrol fra de ansvarlige. Nu banker man under bordet paa i vet og alter prøvet, amst og

Generaløjtnant Førslev hjem fra fantastisk verdensfærd —

90.000 kilometer i »hus paa hjul« gennem Nord-, Central-, Sydamerika og hele Afrika — 420 nætter var bilen Harriet og Christian Førslevs hjem

Jeg vil ikke slippe optimismen, siger flyvergeneralen efter sit spændende møde med brydningstidens problemer i den famlende verden

10-7-57.

Tafts vendte flyvevaabnets tidligere chef, generaløjtnant Christian Førslev og hans frue, svæveflyversken Harriet Førslev, hjem efter en fantastisk verdensfærd, som begyndte i november 1955 og sluttede i gaar i luftavnen, hvorfra den startede. 90.000 kilometer har generalen og hans hustru kørt gennem Nordamerika, ned gennem Mexico, Central-Amerika og langs hele Sydamerikas vestkyst over til Argentina, og videre gik færdens over havet og derfra igen med bilen op gennem hele Afrika.

420 nætter har Harriet og Christian Førslev boet i deres »hus paa hjul«, en 6 cylindret amerikansk Nash Statemann. Nu er den paa vej hjem til Danmark om bord paa en norsk fragtbåd fra Kenya, efter at de forgæves havde søgt at afhænde den. Det var forbudt, end ikke som gave kunne den have været efterladt.

Christian Førslev er blevet fornyet paa denne bilfærd, den længste nogen dansk har foretaget, over to gange Jorden rundt er den samlede distance. Solbarket og meget slanket, veloplagt og glad som den der har haft sit livs store oplevelse, kom flyvergeneralen fra Nairobi-maskinen, og fru Harriet Førslev var om muligt mere energiladet og ungdommelig end nogen sinde.

Det var den 1. november 1955, en stor venneskare tog afsked med generaløjtnant Førslev og hans frue i Kastrup, lige forinden var den afgaaende flyverchef blevet udnævnt til storkorsridder. Som pensionist drog han ud, men det var sandelig alt andet end en tommelfingertriller, der vendte hjem i gaar.

— Var der drama paa den lange færd, general Førslev?

— Et par gange havde vi uheld. Det ene var i byen Phoenix i Arizona. Min kone sad i den parkerede vogn, jeg var i en butik. Pludselig kørte en kvindelig bilist bagfra ind i vor bil, min kone blev kastet saa voldsomt frem, at hun laa bevidstløs paa vognbunden. Vi maatte bo fire nætter paa hotel, mens vognen blev repareret og min kone restitueret. Derudover har vi sovet tre nætter paa hotel i Capetown og en nat i Nairobi, ellers var bilen vort hjem paa hele turen.

— Hvor mødte De ellers dramaet?

— Aah, i Peru, paa en bjergvej ved Huras. Pludselig ramte en sten saa stor som et menneskehoved bilens køler, den lavede en vældig bule, køleren blev læk tre steder og selve rammen, hvori køleren sidder, blev sprængt ... skal jeg sige det? ...

— Joh, indskyder fru Harriet Førslev: Det var ikke et uheld, det var med vilje, en indianer dreng kastede stenen ... — Ja, jeg tror, det var saadan, siger general Førslev. Jeg sprang ud af vognen og løb op paa bjergsiden, men der sad kun et par

stationerne. Det gjorde vi indtil dette sted, hvor vi gjorde holdt paa en nedlagt vej. Kl. 12.30 om natten bankede det paa ruden ved min kones side, udenfor stod en mand, en halfcast, han raabte, vi skulle aabne.

Jeg sprang op, men da jeg aabnede min dør, sprang han rundt om vognen og søgte at trænge ind ... der var lidt haandgemæng, saa forsvandt han. Min kone tændte vognens lys og satte haanden paa hornet. Vi kunne se, at han vinkede efter hjælp fra sin egen bil, som holdt med næsen mod vor, men det var bluff, der kom i hvert fald ingen, og han forsvandt pludselig med sin bil ... det har nok været en enlig mand, der pludselig har forestillet sig en chance.

— Hvor mange dæk har De slidt op paa 90.000 kilometer?

— Seks ...

Den billigste livsform

— Det maa have været en dyr rejse?

— Nej, tværtimod den billigste livsform. Vi holdt os selv med mad. Det eneste, der var dyrt, var, naar bilen skulle transporteres med skib eller færger ... det kostede 681 dollars fra Costa Rica til Panama, hvor den pan-amerikanske hovedvej har et hul, det var mere end hele turen i Sydamerika kostede os.

— Er der konkrete oplevelser, De vil trække frem?

— De smukkeste egne, man kan forestille sig ... noget af det vidunderligste, var den sydlige del af

Vi kørte videre gennem Kenya ... tænkt engang, ude ved Kenyas kyst ligger resterne af 21 arabiske byer med mure omkring og minder om en ældgammel kultur.

Langtursbilistens fjender

— Hvad var det værste paa den lange tur?

— Som bilister har vi tre fjender, den ene er vandet, som gør vejene til mudder og faar floderne til at svulme, den anden er vejenes »vaskebrætter«, som faar alt til at ryste, og den tredje er støvet, som trænger ind overalt, selv i lukkede kufferter.

Parat til at tage af sted i morgen

— Og hvad nu?

— Jeg er parat til at tage af sted i morgen, siger fru Førslev, men generalen bryder af og siger: Vi skal se tiden lidt an, meget afhænger af helbredet ... — Ja, men vi har jo ikke haft en regulær sygedag paa turen, siger fru Førslev ... næste gang haaber vi paa at komme til Østen ...

— Hvad fik Dem egentlig til at tage denne vældige bilfærd?

— Nysgerrighed ... og saa den kendsgerning, at da vi var i Amerika i sin tid, havde vi aftalt en tur til Sydamerika med den nuværende gesandt i Thailand Gunnar Seidenfaden, som dengang var handelsattaché i Washington, men saa kom atlantpagtforholdene, og jeg maatte blive, han tog af sted alene et par maaneder eller tre. Vi havde ikke tænkt paa Afrika, det kom først, da vi opdagede, hvor billigt det var at færdes i verden paa denne maade.

— Hvordan klarer man sig i bilen?

— Vi kan vaske os og gøre toilette i vognen; hvis vi er ude i det aabne terræn, kan man gøre det udenfor; barbermaskinen sætter jeg i stedet for cigartænderen. Vi har praktisk køkkengrej, vi køber ind paa markederne ...

Imponeret af de danske i Argentina

— Mødte De mange danske paa Deres vej?

— Ja, navnlig i Argentina. Det skete paa en morsom maade; vi var standset op for en tordenbyge, pludselig kom en anden vogn, en dame sprang ud og spurgte: Er De danske? Hun havde set vort lille Dannebrog paa bagruden. Jeg hedder fru Pedersen, sagde hun, vi skal til dansk fest i Apacia, vil De ikke med? Og dér mødte vi saa 400 danske til deres aarlige sommerfest. Hendes far var Peter Hollænder, han var kommet over med tomme hænder, nu har hans fem sønner alle landbrug som danske herregaarde, hypermoderne, de er særdeles velstaaende. Men det, jeg beundrer mest, er sammenholdet mellem de danske derude ...

— Hvordan holdt De kontrol med tid og dag?

— Vi førte en logbog over kilometrene, men i lang tid anede vi ikke, hvad klokken var; vi stod op, naar det blev lyst, og gik i seng, naar det var mørkt. Vore ure var gaaet i stykker.

— Er der noget, De ikke ville have undværet fra denne tur?

Den store oplevelse

— Ja, det frie, dejlige liv ... den uafhængig tilværelse, det er sim-

pelt hen viunderligt, siger fru Førslev, og generalen følger til:

— Jeg er historisk interesseret, og jeg ville ikke for meget have undværet mødet med Inka-minderne i Peru ... det, jeg har set og oplevet paa denne rejse, vejer op for meget ... og saa det at være et med naturen, det er uforligneligt, indskyder fru Førslev.

— Naar man rejser gennem Afrika i dag, vover man saa at vurdere problemstillingen?

Den hvide og den sorte mands fremtid

— Ja, ganske afgjort. Man kan ikke undgå at fornemme brydningstiden og dens problemer, ingen kan i dag sige, hvad der sker med den hvide mand i fremtidens Afrika. Man møder saa mange vidt forskellige indstillinger og synspunkter i forholdet mellem den sorte og hvide mand. Englænderne vil give selvstyre helt eller delvis, hurtigt eller gradvis. Belgierne foretrækker oplyst enevælde, og paa mange maader synes de at bære sig fornuftigt ad. Man uddanner den sorte mand til et haandværk, og placerer ham langsomt i det nye samfund, men i Syd- og Central-Amerika og den Sydafrikanske Union, hvor boerne er de stærke, siger man: Vi er herrefolket, vi bliver, vi er kommet for at blive, de sorte skal være tjenere, men de skal behandles godt, de skal have en god uddannelse, som gør dem egnede til deres underordnede rolle ...

— Bliver man optimist for fremtiden efter mødet med en verden som vor i nærheden?

— Man bliver klar over de uhyre vanskeligheder, som findes overalt, men jeg for min part vil ikke slippe optimismen ... jeg vil have lov at tro, at der findes udveje for problemerne ... at en løsning kan findes, saa respekten kan bevares og forstaaelsen faa bedre kaar. pw.

Et let haandgemæng i Colombia

— Var De aldrig udsat for indbrudsforsøg?

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

— Vi havde et tilfælde i Colombia.

Flyverløjtnant kvæstet, da jetfly mavelandede —

Thunderjet nødlandet i Oldenburg i Tyskland — Skolemaskine ned paa skydebane ved Vordingborg

Med kort tids mellemrum maatte to af flyvevaabnets maskiner i gaar foretage nødlandinger. En Thunder-jet, der deltog i torsdagens luftforsvarsøvelse, gik ned i Oldenburg i Vesttyskland, og ved nødlandingen blev føreren, den 26-aarige flyverløjtnant Elo Jakobsen alvorligt kvæstet. En skolemaskine var en time forinden nødlandet ved Vordingborg, men maskinens to ombordværende kom intet til.

Thunderjet'en, der maatte gaa ned i Tyskland, er fra Flyvestation Karup, og den var i gaar morges startet fra stationen som førerfly i en formation paa to, som skulle deltage i luftforsvarsøvelsen. Ved 10-tiden maatte dens fører, flyverløjtnant Jakobsen lande paa RAF-flyvebasen Oldenburg. Jakobsen foretog en saakaldt mavelanding med optrukket understel. Ved landingen skete der en del skade paa maskinen, og flyverløjtnanten paadrog sig et brud paa venstre ben samt ansigtslæsioner. Han blev i en ambulance ført til sygehuset i Rostrup, hvor han desuden ligger til observation for eventuelle rygskeer. Hans tilstand betegnes dog som tilfredsstillende. Flyverløjtnanten er søn af slagtermester E. Jakobsen, Søborg Hovedgade 87.

Den anden maskine i formationen førtes af den 22-aarige flyverløjtnant Ove Bønneland Hansen, der kort efter lod sin maskine gaa ned paa Oldenburg-basen. En havarikommission fra København tog i gaar eftermiddags til Oldenburg for at undersøge havariet.

Skolemaskine nødlandet

Nødlanding nr. 2 skete paa skydebanen ved Rosenfeldt ved Vording-

borg. En skolemaskine — en Chipmunk — fra flyveskolen paa Aung landede paa skydebanen, hvorved dens understel brød sammen, og det ene plan blev beskadiget.

Om bord var flyverløjtnant af reserven L. Nielsen og hans elev, fænik P. J. Larsen, men ingen af dem kom til skade ved havariet.

b-j.

FREDAG DEN 11. JANUAR 1957

Sikorski-helikopteren og manden i læderjakken —

Første flyvning med flyvevaabnets sidste nyanskaffelse — Succes for »samleholdet« i Værløse

For nylig henvendte en ung amerikansk talende mand sig hos vagten paa Flyvestation Værløse. Han var iklædt skindjakke, lange bukser uden presseløse, en hue i nakken og skindhandsker, der stak op af baglommerne.

Han blev henvist til flyvestationens kontor, og her viste den unge 28-aarige amerikaner sig at være en udsending fra den amerikanske Sikorski-helikopterfabrik Norman Vary. Han var sendt til Danmark for at hjælpe flyvevaabnet med at faa samlet de syv Sikorski-helikoptere, flyvevaabnet har købt i USA.

Fra den første dag, han ankom, har den beskedne og selvudslettende unge mand i læderjakken været guld værd for teknikerne i Værløse, der har været i gang med at samle helikopterne. Og da den første Sikorski i gaar var blevet samlet og skubbet ud foran hangaren i Værløse, var det Norman Vary, der, stadig i læderjakken, hang uden paa helikopteren og gav den danske pilot kaptajn Krarup de sidste gode raad.

Der havde været lidt vrøvl med en magnet, og man frygtede derfor, at premieren skulle ende med en skuffelse, men pludselig begyndte motoren at snurre. — Det var f. ... sagde mekanikerne, vi har da intet gjort ved den. Og Norman Vary smed i glæde sin handske i betonen foran maskinen.

Vi faar i alt syv

Hermed er Sikorski-æraen indledt. Inden for det danske flyvevaabnet. De fire første af de syv, vi skal have, er ankommet hertil i store kasser. Sejlet til Danmark fra USA og bragt pr. lastvogn til Værløse. Efter samlingen af den første, skulle der kun gaa 3-4 dage til at samle nr. 2, og om smaa fjorten dage kan alle fire helikoptere antagelig staa klar. 12 mand fra flyvevaabnet har været i USA, hvor de er blevet undervist i flyvningen af og teknikken om Si-

korski-helikopteren. Kaptajn Krarup, der skal være chef for Sikorski-eskadrillen, fløj saaledes i USA med nøjagtig den samme Sikorski, som han gik i luften med i gaar. Blot var den i USA samlet af amerikanske teknikere, i gaar af danske.

De syv Sikorski-helikoptere bliver en stærkt tiltrængt styrkelse af flyvevaabnets redningstjeneste, og faar vi isvinter, havde de daarlige kunne undværes. Inden de kom, havde man kun én helikopter, en lille Bell-helikopter, ogsaa kaldet »luftboble«, tilbage. Men ogsaa til mange andre formaal vil helikopterne blive benyttet. De koster ca. 1,2 mill. kr. pr. stk.

En enkelt maskine kan tage 10 mand foruden de to piloter. Og den kan have saa meget brændstof, at den kan flyve over Atlanterhavet. En saadan rejse er blevet foretaget af to Sikorski-helikoptere.

En halv time paa samme sted

Det var kaptajn Krarup og flyverløjtnant Søgaard, der var om bord i den Sikorski, som blev prøvfløjet i gaar. I en halv time holdt kaptajn Krarup maskinen paa saa godt som samme sted i samme højde op mod vinden. Kan den det, kan den ogsaa alt andet, der kan blive en helikopters opgave. Og det kunne den.

lou.

Række uheld skyld i jet-havariet i Vest-Tyskland

Den kvæstede flyverløjtnant ført til København og opereret paa Militærhospitalet 3-8-57.

Havarikommissionen har nu tilendebragt sine undersøgelser vedrørende ulykken den 25. juli ved Oldenburg i Tyskland, hvor flyverløjtnant Elo Jakobsen blev kvæstet under en nødlanding med en Thunderjet. Ifølge kommissionen, skyldtes havariet en række uheld, som beskrives i en rapport, hvori det bl. a. hedder:

Flyverløjtnant Elo Jakobsen udførte som fører af en formation paa to F-84 G-luftfartøjer en beordret øvelsesflyvning over Nordtyskland. Da formationen befandt sig over skyerne ca. over Cuxhaven, opstod der motorhavari i førerluftfartøjet, hvilket medførte vibrationer i luftfartøjet og nedsatte motorens ydeevne, men dog ikke mere, end at piloten mente med fuld sikkerhed at kunne udføre landing paa en som alternativt forud bestemt engelsk flyveplads.

Under den paafølgende anflyvning ved hjælp af pejlinger fra flyvepladsen opstod der, formentlig paa grund af rystelserne i luftfartøjet, fejl i gyrokompasset, hvilket ikke konstateredes, før luftfartøjerne befandt sig stadig uden jordsigt i nærheden af en anden flyveplads ved Oldenburg. Uheldigvis opstod der fejl i

2-erens radio, saaledes at piloten i dette luftfartøj ikke havde mulighed for at assistere førerpiloten. Formationen blev herefter samtidig med flyvningen ned gennem skyerne pejlet ind til Oldenburg, som føreren efter nogle minutters flyvning i ca. 1.000 fods højde naaede. Netop som drejet ind i landingsrunden paabegyndtes, blev motorens gang saa daarlige, at piloten maatte stoppe den og med en hurtig kursændring forsøge at naa ind paa pladsen.

Luftfartøjet tabte imidlertid nu hurtigt højde og fart og tog jorden paa græsarealet foran landingsbanen, før understellet endnu var kommet helt ud. Flyvestationens redningsmandskab kom hurtigt til stede og hjalp piloten, der havde faaet rygsøjlen beskadiget og derfor ikke kunne røre sig, ud af cockpittet.

Flyverløjtnant Elo Jakobsen blev i lørdags af et Royal Air Force ambulancefartøj bragt til Kastrup og derfra ført til Militærhospitalet. Han blev straks opereret, og om hans tilstand oplyste hospitalet i gaar, at den maa betegnes som tilfredsstillende, men at der formentlig venter flyverløjtnanten et længere sygeleje.

Maatte springe for livet

Jet-jager med 100 meter lang staalwire efter sig

KOLDING, FREDAG AFTEN.

Flere mennesker maatte i eftermiddags springe for livet, da en 84-Thunderjet lagde an til landing paa flyvestation Skrydstrup med en ca. 100 meter lang staalwire, der havde været brugt til at fastholde et skyde-maal, slæbende bag efter sig.

Wiren rev først telefonledningerne paa jernbanestrækningen Fredericia-Padborg syd for Vojens over, fortsatte over landevejen mellem Skrydstrup og Over Jersdal og pløjede sig gennem et par marker, før den blev revet over ved at sno sig om lysmasten til flyvepladsens landingslys. En del tilskuere havde netop taget opstilling ved en kornmark for at se de mange jetfly's starter og landinger, og da staalwiren med en hvinende lyd for gennem marken, maatte de kaste sig til jorden for ikke at blive ramt. Wiren passerede to unge landbrugsmedhjælpere fra egnen i en afstand af mindre end en meter fra deres hoveder.

Uheldet blev rapporteret til flyveledelsen, der foretager en undersøgelse af, om maskinen har fløjet i den foreskrevne højde under indflyvningen. Det betragtes som et hændeligt, omend beklageligt, uheld, at wiren ikke har kunnet løsgøres fra jageren.

Travl jet-pilot

ODENSE: Den 22-aarige jetpilot Max Hornuff fra Skrydstrup er ved retten i Odense idømt en usædvanlig stor færdselsbøde paa 500 kroner. Den unge pilot kørte forleden i bil over Fyn og havde saadan en fart paa, at det faldt andre bilister for brystet. Paa strækninger, hvor der kun maa køres 30 kilometer paa grund af vejarbejder, laa han oppe paa 80. Han overskred spærrelinier, og andre bilister, som anmeldte ham, kaldte hans kørsel fuldstændig hasarderet. Anklageren havde krævet ham fradømt kørekortet, men det lod dommeren ham dog beholde.

22-aarig pilot dræbt, da jet-fly styrtede

Flyverløjtnant P. K. Thomsen, Karup, omkommet i gaar eftermiddags ved nedstyrtning i Kalø Vig — Forsøgte at redde sig ved katapultsædet

AARHUS, TORSDAG. Den 22-aarige flyverløjtnant af reserven P. K. Thomsen blev i gaar eftermiddags dræbt, da en F 84 Thunder-jet fra Flyvestation Karup styrtede ned i Kalø Vig. Nedstyrtningen skete ca. én kilometer fra kysten ud for landsbyen Dejret paa Mols, hvor besætningen paa to kuttere lokaliserede vragsdelene. Flyverløjtnanten, der havde forsøgt at redde sig ved at udløse katapultsædet, blev senere fundet dræbt ikke langt fra gaarden Flinthøj. P. K. Thomsen var ugift.

Det nedstyrtede jetfly var sammen med en anden maskine ude paa



Den dræbte pilot Per Kimose Thomsen.

Jet'en bjærget

AARHUS: Vraget af jetmaskinen, der styrtede ned ved Dejret, blev i gaar bjærget af Falck fra Aarhus. Redningskorpset havde chartret en stenfisker, men paa grund af den ret kraftige blæst var det meget vanskeligt at faa vraget, der laa paa 3-4 meter vand, hævet. Efter at resterne af maskinen var bragt op, blev de ført til Aarhus, hvor havarikommissionen vil undersøge dem. 10/8-57.

en rutinemæssig øvelsesflyvning. Af en eller anden grund fik maskinen motorstop, antagelig paa grund af svigtende brændstoftilførsel. Det vides med sikkerhed, at stoppet ikke skyldes en eksplosion eller noget havari i maskinen.

Dens fører forsøgte derfor at starte motoren, men forsøget mislykkedes, og i mellemtiden havde maskinen tabt saa megen højde, at faldskærmen ikke naaede at folde sig ud, da løjtnant Thomsen i ca. en km's højde udløste katapultsædet. Maskinen styrtede i havet paa ca. 10 m vand, mens piloten kastedes ind mod land og ramte jorden tæt ved den saakaldte Dejret Klit paa den lille halv Øhovede.

Øjenvidners beretning

Flere beboere har hørt et brag, der tyder paa en eksplosion, men paa flyvestation Karup oplyser man, at katapultsædet skydes ud af en slags kanon, og at der lyder et eksplosionslignende drøn, idet katapulten frigøres fra maskinen. Et af de nærmeste vidner til ulykken er landbrugsmedhjælper Holger Hansen, der har plads hos gaardejer Anders Lauersen, Flinthøj ved Dejret. Han saa piloten blive slynget gennem luften, og at han faldt ned tæt ved klitten. Omtrent samtidig havde gaardejer Lauersen, der opholdt sig et andet sted paa sine marker sammen med to karle, set maskinen dale. Han mente først, det var et led i øvelsen, men blev hurtig klar over, at der maatte være sket en ulykke. Kort efter kom medhjælper Holger Hansen og fortalte, hvad han havde set.

Gaardejer Laursen løb hjem, startede sin bil og kørte i den angivne retning, og efter nogen søgen fandt de den dræbte pilot siddende i katapultsædet. Gaardejer Laursen tilkaldte læge Bøttker, Thorup, samt Falck i Rønde, ligesom han underrettede politiet i Ebeltoft. Den dræbte pilot blev kørt til Ebeltoft sygehus.

Samtidig alarmeredes Bælternes marinekommando i Aarhus, der sendte det maritime hjemmeverns kutter til ulykkesstedet. Ogsaa Falcks redningsbaad Valdemar fra Aarhus blev dirigeret mod Dejret. Maskindelene var spredt over et stort omraade, og de to baade, assisteret af dykkere, tog straks fat paa bjærgningen af vragsdelene. Det varede noget, inden de to kuttere fik vraget lokaliseret, og om bord paa baadene mente man først, at flyveren maatte være styrtet i vandet. Havari-kommissionen foretog senere undersøgelser paa stedet.

USA tilbyder Danmark jetjagere for 200 mill.

En eskadrille Super-Sabre F-100 og to eskadriller All-Weather-jagere af typen F 86 D over vaabenhjælp-programmet

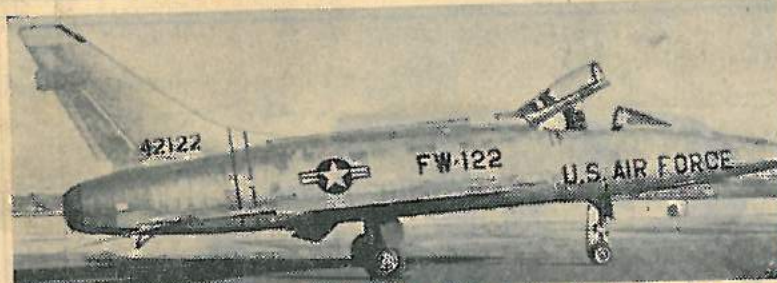
Et amerikansk tilbud om nyt jet-materiel til en værdi af omkring 200 millioner kroner er for tiden til overvejelse inden for Regeringen. Allerede den 2. maj, da forsvarsminister Poul Hansen paa den daværende regerings vegne modtog den sidste amerikanske gave til Danmarks flyvevaaben, en serie jet-rekognosceringsmaskiner af typen Republic RF-84 F Thunderflash, antydedes det, at man haabede inden længe at kunne faa muligheder for haardt tiltrængte fornyelser af jager-styrkerne.

Fra amerikansk side er der over vaabenhjælp-programmet tilbudt en eskadrille North American Super Sabre F-100. Det drejer sig om 18 af disse lydhurtige maskiner, som fløj første gang i maj 1953. I august 1955 satte colonel H. A. Hanes fra det amerikanske flyvevaaben verdensrekord med en F-100. Han fløj 1.323 kilometer i timen.

Den pilformede Super Sabre, der regnes for at være en af øjeblikkets mest effektive jagere, er forsynet med en Pratt & Whitney J 57-jetmotor med efterbrænder. Vingerne paa denne hurtige jager gaar bagud i en vinkel paa 45 grader, den har et vingefang paa 11,58 meter og er 14,33 meter lang og 4,88 meter høj. Lastet vejer den omkring 13 tons.



North American F-86 D Sabre, radar- og elektron-jetjageren til alt slags vejr, som fra amerikansk side er tilbudt Danmark.



F-100, den fantastisk hurtige super-sabre, som satte verdensrekord i 1955 er blevet tilbudt det danske flyvevaaben.

densrekord for fuldtlastede natjagere med 1151,798 kilometer i timen. F-86 D er udstyret med det nyeste og meget kostbare elektronmateriel, med radarnæse og med mange instrumenter, som endnu er paa den hemmelige liste. Hverken F-100 eller F 86 D kan endnu beskrives i enkeltheder.

Hvis den nye vaabenhjælps-aftale bliver effektiv, vil Danmark formentlig faa de første F-100 allerede til næste aar og de første F 86 D maaske i den kommende vinter.

All-weather-jageren er tænkt som afløsning for Meteor Mark XI, som er stationeret i Aalborg.

Betingelserne omkring det amerikanske tilbud har været til overvejelse i de sidste maanedes. Baade flyvevaabnets ledelse og Forsvarsministeriet har i enkeltheder behandlet spørgsmaalene. Afgørelsen fra dansk side ventes — under hensyn til de amerikanske dispositioner i hele det store hjælpe-program i perioden indtil 1959 — truffet inden længe. pw.

Supersonisk natjager

Den anden maskintype, som omfattet af tilbuddet, er natjagere, eller som det hedder i flyvesproget All-weather fighter af typen North American Sabre F-86 D med en General Electric J 47 motor. Denne motor er paa 3.470 kilo tryk plus efterbrænder, som gør denne jager supersonisk, det vil sige hurtigere end lyden. Med denne maskintype blev der den 16. juli 1953 sat ver-

50

En internationalt kendt dansk videnskabsmand, professor, dr. med Fritz Buchthal, fylder i dag 50 aar. Han er født i Ruhr-distriktet og blev medicinsk kandidat og doktor, inden han efter Hitlers magtovertagelse flyttede sine teipæle til Danmark, hvor han i 1933 blev videnskabelig assistent ved Københavns Universitets gymnastikteoretiske institut. Her virkede han i 10 aar og maatte saa i krigens sidste aar søge til Sverige. Efter sin hjemkomst blev han i 1946 direktør for Universitetets neurofysiologiske institut, i 1955 professor i neurofysiologi. Hans videnskabelige arbejder er anerkendt verden over og har bidraget til, at mange udenlandske videnskabsmænd gennem aarene er søgt til professor Buchthal for yderligere uddannelse, musklerne og nervernes fysiologi vedrørende. Herhjemme er professor Buchthal medlem af Videnskabsnernes Selskab, i udlandet har neurologiske og fysiologiske selskaber gjort ham til korresponderende medlem og æresmedlem. Hans stilsfærdige og beskedne væremåde har sammen med hans store videnskabelige evner gjort sit til den respekt, som verden over staar om ham.



F. Buchthal

Danmarks bedste jet-skytter

Eskadrille fra Flyvestation Skrydstrup vandt den store konkurrence i Karup

KARUP, FREDAG. AP.

Under ledelse af Flyvertaktisk Kommando i Karup afsluttedes i dag paa Flyvestation Karup en konkurrence i skydning med geværer og raketter fra fly, dels mod luftmaal og dels mod jordmaal, ligesom der kastedes med bomber. I konkurrencen deltog de fire bedste skytter fra eskadrillerne paa Flyvestation Karup samt fra eskadrillerne paa Flyvestation Skrydstrup. De paagældende eskadriller er udstyret med fly af typen F 84 Thunderjet. De respektive eskadrillechefer var leder af deres folk og deltog i konkurrencen.

Efter et haardt oplob, der strakte sig til sidste flyvning, gik 1. præmien i holdkonkurrencen til en af eskadrillerne fra Flyvestation Skrydstrup med 1819,60 points, skarpt forfulgt af en anden Skrydstrupeskadrille med 1740,63 points.

Bedste individuelle skytte og præmievinder blev kaptajn løjtnant A. C. Larsen fra Flyvestation Skrydstrup med 588,69 points, fulgt af flyverløjtnant Aage Petersen, ligeledes fra Flyvestation Skrydstrup, med 543,75 points. Paa tredjepladsen kom kaptajn S. O. Nielsen, chef for en af eskadrillerne paa Skrydstrup, med 506,8 points, hvilket indbragte ham præmien som bedste eskadrillechef.

Konkurrencen forløb uden uheld af nogen art, og det haabes, at den vil blive en periodisk tilbagevendende begivenhed.

Under de ikke alt for gunstige vejrforhold blev der præsteret mange gode resultater. De mest bemærkelsesværdige var i raketskydning, hvor baade kaptajn løjtnant A. C. Larsen, kaptajn løjtnant E. P. Schneider, Flyvestation Karup, og flyverløjtnant Aage Petersen placerede alle deres raketter i maallet, der har en diameter paa 5 meter. Raketterne affyres i et dyk mod maallet og fra en afstand af ca. 500 meter.

Præmieuddelingen finder sted lørdag aften ved en festlighed paa Flyvestation Karup og foretages af chefen for flyvevaabnet, general løjtnant Tage Andersen og i overværelse af chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor K. Ramberg.

Motor-vanskeligheder var ulykkes-aarsagen

Det fremgaar af en beretning fra flyvevaabnets havarikommission i gaar, at ulykken, som kostede flyverløjtnant Hother Bertram Nielsen livet, skyldtes motorvanskeligheder.

Kort efter starten fra flyvestation Skrydstrup, da maskinen befandt sig i ca. 500 meters højde, har piloten, tilsyneladende faaet besværligheder, formentlig med motoren, siger havarikommissionen, idet man har hørt, at den pludselig gik ned i omdrejninger eller muligvis gik helt i staa. Den paabegyndte stigning blev afbrudt.

Piloten, der under den netop foretagne start havde været i radiokontakt med taarnet paa flyvestationen, oplyste intet om, hvad der var i vejen, og han har tilsyneladende besluttet at foretage en landing i terrænet. Da maskinen kom glidende i meget lav højde og med tilsyneladende ringe hastighed over Aabøl, ca. 7 kilometer vest for Skrydstrup, udførte piloten et venstredrej, antagelig for at komme til at udføre landingen paa et terræn syd for byen, som var særdeles velegnet til formålet. Herunder kastede han perspektivglasstøt over cockpitet, hvilket er anbefalet procedure før nødlanding. Under drejet er maskinen formentlig kommet saa lavt ned i hastighed, at den helt har mistet flyvefarten, og er flippet til venstre, saaledes at venstre vingespids har ramt jorden først. Maskinen havarede totalt og kom i brand.

Videregaaende tekniske undersøgelser af vragesterne vil blive fore-

taget for om muligt at skaffe oplysninger om aarsagen til de formodede motorvanskeligheder.

24-8-57. Flyvevaabnets havarikommission er nu rejst fra Skrydstrup efter to dages undersøgelser i forbindelse med nedstyrtningssulykken ved Aabøl, hvor flyverløjtnant Hother Bertram Nielsen mistede livet. Udover den officielle meddelelse om pilotens forseg paa at nødlande foreligger der ikke resultater af undersøgelsen. De vigtigste maskindele overføres til Værldse, hvor de skal gennemgaaes af teknikerne.

Jet-pilot, som reddede sig i katapultsædet i juli, dræbt

Løjtnant Hother Bertram Nielsen, som den 8. juli reddede sig i faldskærm i Lillebælt, styrtede i gaar ned i Sønderjylland og dræbtes, mens han søgte at komme fri af maskinen

Den 21-aarige flyverløjtnant Hother Bertram Nielsen, eskadrille 729, flyvestation Skrydstrup, der den 8. juli reddede sig ved at lade sig skyde ud med katapult, da hans Thunderjet gik i spin over Lillebælt, blev i dag dræbt, da han i en maskine af samme slags, F 84 - Thunderjet, fra lav højde styrtede ned paa en mark i Aabøl, knap en halv snes kilometer vest for flyvestation Skrydstrup, umiddelbart efter at være startet paa en rutineflyvning.

Ulykken skete ca. klokken 11,30 formiddag. Noget tyder paa, at H. B. Nielsen ogsaa denne gang søgte at redde sig i katapultsædet, men han naaede ikke at komme fri af maskinen, inden den ramte jorden, hvor den knustes og kom i brand.

Vingerne blev splintret og kroppen bøjet sammen. Vragrester laa spredt inden for et omraade med en radius af et lille hundrede meter. Havarikommissionen under ledelse af oberstløjtnant Bendtsen ankom hen paa eftermiddagen og gik straks i gang med afhøringerne. Men om ulykkens aarsag foreligger endnu intet endeligt.

Samstemmende øjenvidneberetninger fortæller, at piloten tog gassen fra motoren, hvorfor vides ikke. Der er forholdsvis faa øjenvidner, fordi man paa denne egn kun sjældent ser efter en flyvemaskine, naar den kommer strygende til eller fra flyvestation Skrydstrup. Øjenvidneres beretninger kan imidlertid tyde paa, at maskinen i lav højde har faaet motorstop, og at den sidste del af flyvningen bogstavelig talt foregik i glideflugt.

Gaardejer Svend Aage Lund, paa hvis mark maskinen styrtede ned, saa ulykken. Han fortæller, at han næsten intet hørte, da maskinen pludselig kom strygende fra øst i ganske lav højde. Han tør ikke tilbagevise muligheden af, at motoren ikke var i gang, da han opdagede jageren.

Pludselig saa han cockpitet hvirvle bort fra maskinen, der kæntruede og i næste nu ramte jorden. Et veldigt ildglimt skød frem og store røgmasser steg op.

Lund løb til, men blev straks klar over, at han intet kunne udrette. Gaardejer Antoni Jensen stod i sin gaard og saa maskinen komme ganske lavt hen over hovedet paa sig. Pludselig gav jetjageren sig til at dreje rundt om sin egen akse. Et eller andet, det viste sig senere at være cockpithætten, fløj bag ud og faldt i en roemark ca. 100 meter borte. Antoni Jensen kunne komme helt hen til maskinen, og saa her piloten, der laa dræbt ved siden af det knuste vrage.

Falk fra Toftlund kom først til ulykkesstedet med ambulance. Liden senere naaede en slukningsvogn fra



Den dræbte flyverløjtnant H. B. Nielsen.

Flyvestation Skrydstrup og en ambulance frem, og omraadet blev afspærret af militærpolitiet. Lærer Jørgen Hansen, Tirstrup Skole, stod

i skolegaarden og saa paa ca. tre kilometers afstand maskinen komme. Det slog ham, at den fløj helt usædvanlig langsomt. Det saa ud, fortæller han, som om den hang helt stille i luften. Pludselig lavede den kunster, som vi saa ofte ser jetjagerne gøre i stor højde, men i næste øjeblik var den forsvundet.

Den dræbte pilot er søn af plantageejer Niels Nielsen, Landlyst, Ansager ved Varde. Han kom for faa

maaneder siden til flyvestation Skrydstrup fra Aalborg efter uddannelse i Canada, hvorfra han vendte hjem i marts i aar. Han kom til flyvevaabnet i april 1955. Det uheld, der ramte Hother Nielsen den 8. juli ved middagstid, havde forbindelse med ving-tip-tanken, som brækkede af paa Thunderjet-jageren formentlig af metal-træthed. Han lod sig dengang skyde ud i katapultsædet, faldt med sin faldskærm i Lillebælt. Efter denne hændelse var det en tid forbudt at flyve Thunderjet med vingtip-tanke. En dybtgaaende teknisk undersøgelse blev gennemført, og ved de store flyvevaaben-demonstrationer i Jagerspris og ved Oksebøl, var der atter vingtip-tanke paa Thunderjetjagerne.

Flyvningens medicin

International kongres aabnet i Stockholm

Fra vor korrespondent STOCKHOLM, SØNDAG AFTEN Den dansk-svenske prof. Hohwü Christensen, lederen af det svenske gymnastiske centralinstitut, er præsident for en international kongres for flyvningens medicin, som holdes i Stockholm fra mandag til torsdag. Kongressens hovedemner er det menneskelige legemes reaktioner under voldsom acceleration og under dekompression og rekompensation. Desuden drøftes de psykologiske faktorer blandt andet ved udvælgelse af flyvere.

Kongressen har deltagere og foredragsholdere blandt andet fra USA, Storbritannien, Frankrig, Canada, Tyskland, Østrig, Holland, Belgien, Schweiz, Polen, Sverige og Danmark. Fra Danmark deltager blandt andet dr. med. E. W. Johansen, luftfartsdirektoratet, og overlægerne A. Lunn, København, og E. de Fine Olivarius, Viborg.

6/9-57. Fra Berlingske Tidendes

HADERSLEV: Den 26-aarige tidligere flyverløjtnant Svend Runge blev i gaar ved en domsmandsret i Haderslev idømt 40 dages hæfte for uagtsomt manddrab. Det var Runge, der den 5. juli under en øvelsesflyvning over Rønde i øvrigt hans sidste flyvning for flyvevaabnet — fløj saa lavt, at han med sin maskine ramte flyverløjtnant K. Stockholm Sørensen, der stod i observationstaarnet, i hovedet. Denne paadrog sig kraniebrud og døde 4 dage senere. Runge forklarede i retten, at han var gaaet saa lavt ned over observationstaarnet for at paakalde taarnofficerens opmærksomhed, idet radioen ikke virkede.

Flyverløjtnant havde reddet sig i katapultsædet, stod h

gede til

To af l

ar eftern

igt. Den

loten, de

ssen, Ud

preren af

urt Ander

unne redd

ned katapu

hybjerg pa

a. en halv

gergaard c

amt, da ma

Den dramatis

under den store

agttaget af en

De to maskiner

1.000 meter fra

Vemmetofte Str

saa herfra, at

Vemmetofte, fo

ulykken. I øv

vaabnet, Falk

oplysninger fra

en overgang t

maskine var im

Kollisionen sk

da fire thunder

Skrydstrup var

del i den stor

maskinerne fore

mærkede førere

flyverløjtnant J

rystelse og saa

Den redded

Hvad der vid

flyverløjtnanten

ske Tidende

»Da jeg saa u

maskine nr. 3 s

mens jeg ikke s

kunne faa min

op. Det lykkede

og via radio bad

maskine nr. 2

hvad der var ske

Han meddelte, a

revel op, og det

balanceklappen,

gen, som den ska

flyvestationen u

skete, og jeg me

Jeg nu forsøgte

at gaa ned paa

grund af maskin

nøvedygtighed

jeg ikke kunne

kredsedde de to a

stedet, hvor mas

tet i havet.

— Jeg steg nu

de for at lade mi

pultsædet, men d

jeg kunne ikke r

Jeg troede imidle

over havet, da jeg

men det viste sig

holdt stik. Jeg l

uskadt paa en ma

at være lige i nær

kan

Den dræbte jetpilot Tom Hjortsø
Jessen.

Thunder-jets i formation stødte sammen i 600 meters højde ude over Fakse Bugt – Den ene maskine styrtede brændende i vandet, og piloten dræbtes, den anden førerløs ned ved Haslev 23/9.57.



Flyverløjtnant Kurt Anders Jørgensen — fotograferet kort efter, at han havde reddet livet ved at springe ud i katapultsædet. Da billedet blev taget, stod han uden for telefoncentralen i Thybjerg, hvorfra han ringede til flyverkommandoen i Vedbæk og gav besked om ulykken.

To af flyvevaabnets thunder-jet-jagere kolliderede i aar eftermiddags i ca. 600 meters højde over Fakse øgt. Den ene maskine styrtede brændende i vandet, ogiloten, den 23-aarige flyverløjtnant Tom Hjortshøjssen, Udbyover pr. Havndal ved Hadsund, dræbtes. Føreren af den anden jager, den 24-aarige flyverløjtnant Kurt Anders Jørgensen, Thurø, forsøgte først, om han kunne redde sin maskine, men maatte lade sig skyde ned med katapultsæde og landede uskadt paa en mark ved Hybjerg paa Haslev-egnen. Hans maskine styrtede ned paa en halv kilometer derfra paa en mark ved Langgergaard ca. 10 km fra Haslev. Ingen mennesker blev ramt, da maskinen knustes mod jorden og gik i brand.

Den dramatiske ulykke, der skete under den store militærøvelse, blev agttaget af en mængde mennesker. De to maskiner ramte hinanden ca. 1.000 meter fra land lige ud for Vemmetofte Strand, og det var ogsaa herfra, at skovfoged Larsen, Vemmetofte, først slog alarm om ulykken. I øvrigt modtog flyvevaabnet, Falck og Zonen saa mange oplysninger fra øjenvidner, at man en overgang troede, at en tredje maskine var impliceret i ulykken.

Kollisionen skete ved 14.30-tiden, da fire thunder-jets fra flyvestation Skrydstrup var startet for at tage del i den store NATO-øvelse. Da maskinerne foretog et venstre drej, mærkede føreren af maskine nr. 4, flyverløjtnant Jørgensen, en kraftig rystelse og saa samtidig et lysglimt.

Hvad der videre skete, fortalte flyverløjtnanten i aftes til »Berlingske Tidende«s medarbejder.

»Da jeg saa ud, opdagede jeg, at maskine nr. 3 styrtede mod havet, mens jeg ikke selv i første omgang kunne faa min egen maskine rettet op. Det lykkedes imidlertid delvis, og via radio bad jeg min kollega i maskine nr. 2 om at kikke efter, hvad der var sket med min maskine. Han meddelte, at venstre vingevæpne var revet op, og det var ogsaa galt med balanceklappen, der ikke fulgte vingen, som den skal. Over radioen blev flyvestationen underrettet om det skete, og jeg meddelte samtidig, at jeg nu forsøgte at faa maskinen til at gaa ned paa vandet, da jeg paa grund af maskinens manglende manøvrerdygtighed blev klar over, at jeg ikke kunne flyve hjem. Imens kredsedes de to andre jet-jagere over stedet, hvor maskine nr. 3 var styrtet i havet.

— Jeg steg nu til 1.500 meters højde for at lade mig skyde ud i katalpulsædet, men det var overskyet, og jeg kunne ikke rigtig orientere mig. Jeg troede imidlertid stadig at være over havet, da jeg lod mig skyde ud, men det viste sig senere, at det ikke holdt stik. Jeg landede kort efter uskadt paa en mark, og det viste sig at være lige i nærheden af en gruppe kampdømmere, der løb mig i møde. Talrige tilskuere, der overværede øvelsen, saa nedstørtningen og

ambulancer og redningskøretøjer fra Zonen og Falck paa flyve mod de to ulykkessteder, idet flyvestation Kørup havde alarmeret de to korps. Zonen, der i forvejen er til raaghed for militæret under øvelsen, havde 23 køretøjer i distriktet, og vogne med frømandsstrup blev sendt til Vemmetofte Strand, hvorfra adskillige mennesker havde set nedstyrtningen ude over vandet. Et øjenvinde fortæller, at den ene mandskine pludselig brød i brand. Der

udviklede sig en kolossal røg, og et øjeblik efter lod en voldsom eksplosion. Inden den styrtede i vandet ca. 700 meter fra land, skiltes den i flere dele. Falck fra Store Hedinge tog med en fiskerbaad ud til stedet, hvor man fandt den dræbte pilot i katalpultsædet et stykke fra maskinen. Man formoder derfor, at det er lykkedes ham at frigøre sig fra maskinen, men saa sent, at hans faldsærm ikke har kunnet folde sig ud. Liget førtes til Lund Havn. I dag vil man begynde hevnngen af maskinen.

Den dræbte flyverløjtnant var søn af fru Valborg Jessen, Udbyover på Havndal ved Hadsund. Han traadte ind i flyvevaabnet i 1953 og kom på kursus i Canada i 1954. I oktober året efter vendte han hjem og har siden gjort tjeneste ved flyvestation Skrydstrup.

Ved nedstyrtningen i Thybjærg brød maskinen ogsaa i brand, og Falck maatte slukke ilden. Som følge af de mange meldinger om kollisionen, troede man en overgang, at der var tre maskiner impliceret. Saaledes mente Falck i Næstved, at der foruden de to styrtede maskiner, rasede en tredje førerløs over Sjælland. Man underrettede derfor samtlige sine stationer, og den helt store alarm blev straks slaet, men straks efter kunne den afblæses, da man blev klar over, at der kun var to maskiner impliceret.

En havarikommission under ledelse af oberstløjtnant A. S. Bendtsen ankom i aften til Vemmetofte Strand, hvor man begyndte afhøringer af øjenvidner. Her under aften drev der flere vragester fra maskinen ind paa stranden, som militæret nu har afspærret.

Under NATO-øvelsen skete der i gaar en anden ulykke, hvorved reservelæge Holger Dahl, Livjægergade 20, København, blev dræbt.



Saa langt fra hinanden faldt jetmaskinerne efter sammenstødet i luften.

Piloten tabte et sekund jageren foran af syne —

Første redegørelse fra havarikommissionen efter
søndagens flyveulykke 24-9-57

Efter havarikommissionens under-
 søgelser i forbindelse med søndagens
 flyveulykke, hvor den 23-aarige fly-
 verløjtnant Tom Hjortshøj Jessen
 blev dræbt, ser det ud til, at kulli-
 sionen er sket, fordi den ene pilot
 et øjeblik mistede den anden maski-
 ne af syne.

I redegørelsen hedder det: Formationen paa fire thunder-jetjagere udførte over Fakse Bugt et stigerøj, hvorunder flyene skulle skifte plads, indbyrdes i formationen. Under positionsskiftet mistede piloten i det bageste fly i formationen et øjeblik jageren umiddelbart foran af syne, men fortsatte efter førerflyet, som han stadig kunne se. Pludselig mærkede samme pilot et kraftigt stød i maskinen, idet hans venstre tiptank havde ramt maskinen lige foran. Den ramte maskine kom straks i brand og styrtede i vandet, og piloten, flyverløjtnant Hjortshøj Jessen, dræbtes. Han har muligvis ved kollisionen mistet bevidstheden og har derfor ikke gjort forsøg paa at skyde sig ud med katapultsædet, som han blev fundet fastspændt til.

Piloten i det andet fly, flyverløjtnant Kurt Anders Jørgensen, undersøgte først, som han søndag aften

fortalte til Berlingske Tidende, om hans fly var styrbart nok til at foretage landing, men da dette ikke var tilfældet, forlod han flyet ved Thybjerggaard ved hjælp af katapultsædet og slap uskadt. b-j.

b-2

Dansk natjager styrtet i havet, to mand dræbt

Jetjageren forulykkede over Limfjorden — Hverken pilot eller navigatør nåede at bruge faldskærmen

19/11.57

To unge officerer omkom, da en af flyvevaabnets natjagere i gaar kl. 16,15 styrtede i Limfjorden ca. fem sømil nord for Livø. De omkomne er:

Piloten, den 25-aarige flyverløjtnant I af reserven Jens Peter Juel Jensen, søn af lærer Jensen, Rode Skole ved Haslev, og navigatøren, den 23-aarige flyverløjtnant II af reserven Morten Gregersen, søn af Svend T. Gregersen, Kolding.

Den forulykkede natjager, der var typen Meteor Mark XI, startede kl. 16.04 fra Flyvestation Aalborg sammen med en anden natjager, ført af flyverløjtnant H. G. Larsen. De to jetjagere skulle gennemføre en rutinemæssig øvelsesflyvning.



Flyverløjtnant Morten Gregersen



Flyverløjtnant J. P. Juel Jensen

Løjtnant H. G. Larsen forklarer, at hans maskine lå i spidsen, da de fløj hen over Limfjorden nord for Livø. Mørket var ved at falde paa, og begge jetjagere blev navigeret paa instrumenterne. Højden var ca. 300 meter.

Jeg saa pludselig det andet luftfartøj tabe højde og kaldte mine kammerater over radioen, men før jeg kunne faa kontakt, saa jeg en vandsøjle rejse sig og luftfartøjet forsvinde i havet. Højden var for ringe til, at de kunne naa at redde sig i faldskærm. Jeg kredsede over stedet, hvor maskinen var forsvundet, men kunne ikke faa øje paa noget. Derpaa kaldte jeg kontroltaarnet i Aalborg og fløj hjem.

Flyvestation Aalborg slog katastrofealarm. Luftfartøjer fra Karup og Aalborg startede paa eftersøgning, og samtidig sejlede fiskerbaade og Falcks Redningskorps fra Thisted og Løgstør mod farvandet, hvor jetjageren var forsvundet.

Flyvevaabnet anser det ikke for sandsynligt, at eftersøgningen af vraket og de omkomne vil give noget resultat før en gang i løbet af dagen.

Det menes, at natjageren ligger paa 10 meter vand i nærheden af sejlrenden. Vraget kan være farligt for skibe i den vestlige del af Limfjorden. Søværnet udsendte i aften en advarsel mod det endnu ikke afmærkede vrag, der ligger paa 56 grader, 56 minutter nord, 9 grader 6 minutter øst.

Havarikommisjonen kommer i dag til Flyvestation Aalborg. Ulykkens årsag kendes endnu ikke. Natjagerens pilot havde ikke givet udtryk for, at han skulle være i vanskeligheder, og nogen kollision har ikke fundet sted.



Den forulykkede Meteor Mark XI fremstilles hos Armstrong Whitworth i England. Typen er udstyret med radar, som giver mulighed for sikker orientering i mørke og usigtbart vejr. Den to-sædede natjagers bevæbning er fire stk. 20 mm kanoner, indbygget i vingerne.

Eftersøgningen

I gaar eftermiddags lokaliserede Zone-Redningskorpsets eftersøgningshold vraget af den forulykkede natjager Meteor Mark XI i Limfjorden nord for Livø. Vraget lå ikke langt fra det sted, hvor man faa timer efter nedstyrtningen fandt maskinens plastcasse med radarinstallationerne drivende i vandet. Det var Zone-Redningskorpsets kutter, som trak vod paa stedet og fik fat i maskinen paa syv meter vand. Frømand har arbejdet paa stedet, men vandet var for grumset til, at man kunne finde de to forulykkede flyvere, L. P. Juels Jensen og Morten Gregersen. Man indstillede eftersøgningen i aften, men fortsætter til morgen.

Forgæves søgen efter flyverne

AALBORG: Ved 13.30-tiden tirsdag gik stationsleder H. H. Ammitzbøl fra Zoneredningskorpsets station i Farsø, der leder eftersøgningen i Limfjorden efter jetmaskinen med de to flyverløjtnanter, i land paa Livø for at faa ny ordre fra flyvevaabnet.

Han gik natten til tirsdag ud ved 3.30-tiden sammen med tre frømand og skulle efter flyvevaabnets ordre blive paa Løgstør Bredning, til han fandt noget. Der er ingen radioforbindelse med baaden. Ammitzbøl kunne meddele, at han indtil da kun havde faaet næsen af maskinen fisket op og ikke fundet andet paa grund af den store vanddybde, ca. 10 meter. Han anmodede om helikopterhjelpe til eftersøgningen, og straks efter gik en S55 Sikorski til assistance. Zoneredningskorpsets har yderligere sat to baade ind i eftersøgningen, der fortsættes ogsaa efter mørkets frembrud. Havarikommisjonen kan endnu ikke udtale sig paa baggrund af de yderst sparsomme oplysninger, som ledsagemaskinens besætning har kunnet give.

Navigatøren fundet

Eftersøgningen af piloten fortsætter i dag

Under Zone-Redningskorpsets fortsatte eftersøgning i Limfjorden af den forulykkede jetjager lykkedes det i gaar at finde navigatøren, flyverløjtnant II Morten Gregersen. Redningskorpsset havde ved hjælp af en kran faaet cock-pit'et op, og inden i det lå navigatøren.

Derimod lykkedes det ikke i gaar at finde piloten, flyverløjtnant I, J. P. Juel Jensen. Maskinen var ved nedstyrtningen blevet splittet ad i mange dele og spredt ud over et område paa ca. 100 x 30 meter, og piloten er antagelig blevet slynget ud gennem revnerne i cock-pit'et. Eftersøgningen af ham fortsættes i dag. Indtil mørkets frembrud i gaar havde redningskorpsset bjærgt ca. 40 pct. af jetmaskinens vrag.

Flyvevaabnet opretter særlig redningstjeneste

En helikopter allerede udstationeret 5/12.57

ESBJERG, ONSDAG AFTEN

Flyvevaabnet har nu besluttet at oprette et særligt eftersøgnings- og redningsberedskab, hvorunder skal sortere tre helikoptere af Sikorski-typen og to Pembroke-maskiner samt en Catalina.

En helikopter og en Pembroke skal udstationeres i Aalborg, og desuden skal der i Skrydstrup udstationeres to saadanne maskiner. Den tredje helikopter og Catalinaen skal virke fra Værløse, hvorfra redningsberedskabet i øvrigt skal kommanderes. Flyvevaabnet disponerer over yderligere fire helikoptere, der skal bruges til træning fra Værløse.

Redningstjenesten skal være helt klar fra 1. april, men er virksom allerede paa nuværende tidspunkt, idet den første helikopter allerede er udstationeret i Aalborg fra i dag. Pembroke-maskinerne er specielt beregnet til eftersøgningen i lav højde, og de vil bl. a. blive sat ind over Nordsøen, naar fiskerfartøjer skal eftersøges.

Københavns Militærhospital og Rigshospital:

Soldater blandt civile — og omvendt

Embedsmandsudvalget undersøger planer om et hidtil uprøvet hospitals-samarbejde

24-10-1957

GAAR det saadan, at soldater i København ikke længer skal have deres eget sygehus, men fremtidig ligge ogsaa paa andre hospitaler mellem civile? Og »almindelige« patienter til gengæld paa Københavns Militærhospital blandt soldater? Maaske.

Foreløbig ved man følgende:

I februar 1957 anmodede Forsvarsministeriet et udvalg af embedsmænd om at gennemgaa planer for en eventuel udbygning af Københavns Militærhospital og paalagde dem samtidig at have opmærksomheden henvendt paa »den indflydelse paa disse planer, som et samarbejde mellem hospitaler i hovedstadsområdet kan faa«.

Hvad meningen er

Det sidste lyder lidt kantet, men meningen er at undersøge, om det arbejdsmæssigt som pengemæssigt vil være nyttigt og gavnligt at bringe Københavns Militærhospital ind i et varigt samarbejde med andre hospitaler, naturligvis først og fremmest Rigshospitalet, der ogsaa ejes af staten.

Der er som bekendt allerede en vis kontakt mellem det militære sygehus paa Tagensvej og Københavns Universitets undervisnings-hospital paa Blegdamsvej. I den forstand, at Rigshospitalet for nu mere end tyve aar siden lagde beslag paa afsnit af Københavns Militærhospital til en da nyoprettet klinik for neurokirurgi og siden tillige til en afdeling for neuromedicin.

Embedsmandsudvalget bestaar af: Overlæge ved Københavns Militærhospital Sv. Emanuel, afdelingschef i Forsvarsministeriet S. A. Iversen, der er udvalgets formand, dr. H. E. Leschly Jacobsen, der repræsenterer Sundhedsstyrelsen, chefen for Militærhospitalets administration, direktør P. S. Lauridsen, ekspeditionssekretær i Finansministeriet Leo Nielsen og distriktschef i Forsvarets Bygningstjeneste, arkitekt P. Rasmussen.

Før jul?

Man ved, at i alt fald nogle i udvalget tror, at man kan være færdig før jul. Hvis ikke inden da, i alt fald i begyndelsen af 1958. I generaldebatten er forskelligt diskuteret, deriblandt ogsaa tanken om et fast og snævert samarbejde med Rigshospitalet. Man kan ogsaa sige det saadan: Spørgsmaalet er, om det er rimeligt at bevare et militært hospital, eller om det er mere i overensstemmelse med tiden at gaa ind i et samarbejde med andre hospitaler?

Naar udvalget har skrevet betænkning, tager forsvarsministeren stilling, derefter maaske den samlede regering. Man kan nok gaa ud fra, at der ikke blandt alle i denne sag interesserede vil være absolut enighed.

Københavns Militærhospital er omkring fyrretyve aar gammelt og stod tomt i de første aar. Siden da har der været tilstrækkelig rift om pladsen. Hospitalet er organiseret som andre hospitaler i vor tid i adskilte (men alligevel samarbejdende) afdelinger for adskillige af lægekunstens specialer: medicin, kirurgi, hud- og kønssygdomme, øjensygdomme, øresygdomme og fysiurgi. Der er desuden en røntgen-afdeling, en afdeling for bedøvelses-teknik, en tandklinik og et laboratorium.

Dertil følger sig altsaa professor, dr. E. Buschs og professor, dr. Morgens Fogs afdelinger, der hører Rigshospitalet til.

Es.

Jet-ulykke afværget

To jetmaskiner stødte sammen i luften

6/12

1957

Takket være to jetpiloters dygtighed er en ulykke blevet afværget paa Flyvestation Aalborg. To jetfly er under indflyvning i nærheden af flyvestationen stødte sammen i en højde af knap 1.500 fod. Piloterne iagttog nøje de gældende forskrifter for indflyvning, men saa ikke hinanden, før kollisionen skete.

Begge maskiners vingespids blev lettere beskadiget, men trods store rystelser i maskinerne lykkedes det de to piloter at lande i sikkerhed.

Det er næsten tre uger siden, sammenstødet skete, og det er det andet sammenstød i luften over Flyvestation Aalborg, som offentligheden har faaet kendskab til. I det første tilfælde gik der flere maaneder, før meddelelsen kom ud. Ogsaa dengang lykkedes det piloterne at lande i god behold.

Mennesket i maane-alderen

Er dette dommedag eller
daggy, — den ansete
videnskabsmand, dr. med.
E. O. Errebo-Knudsen peger
paa kæmpemæssige problemer

10/11 57



Se paa stjernerne
og bliv svimmel, —
tænk paa tallene,
og bliv
ydmyg ... Dagens



For at møde den nye tid
maa alle jordens ressourcer
sættes ind samlet — ellers
vælter menneskeheden
maaske i afgrunden

Af Mogens Bostrup

I de talrige og omfattende kommentarer til opsendelsen af de to russiske „Sputnik“er har man i nogen grad savnet udtryk for, hvad dette utvivlsomt skelsættende trin i den tekniske udvikling vil faa af konsekvenser for menneskenes sind og menneskets verdensbillede.

Kun en af kommentatorerne, nemlig den ansete videnskabsmand, overlæge, dr. med. E. O. Errebo-Knudsen, har berørt denne side af sagen, og det skete i Aktuelt kvarter i tirsdags, hvor overlægen oprullede nogle enorme perspektiver og understregede, at rumfarten og andre teknikkens helt mirakuløse foreteelser vil kræve en omstilling af menneskenes livssyn, og at vi i det hele taget maa ændre anskuelse om adskilligt.

Et nyt livssyn

Overlæge Errebo-Knudsen, der er universitetslektor i hygiejne, er en af de danskere, der har de bedste forudsætninger for at ytre sig om emnet. Han har en lang uddannelse som flyvemediciner og er den eneste danske læge, der har studeret rumfartsmedicin, bl. a. i Randolph Airforce base i USA sammen med saa prominente navne som astrofysikeren Heinz Haber, bioklimatologen og meteorologen Konrad Buett-

ner og flyvemedicineren Hubertus Stagnoid. Studierne og hans interesse har bragt ham i forbindelse med adskillige af verdens førende videnskabsmænd saavel indenfor atomfysikken som astrofysikken.

Vi har bedt dr. Errebo-Knudsen om at uddybe sine synspunkter, og han siger: — Min udtalelse om teknikken og religionen tog sigte paa den form for religion, der forklarer naturen ved at iklæde den et guddomsprincip. Den etiske side ved religionen, f. eks. dette, at vi skal være mod vor næste, som vi ønsker, han skal være mod os, har jeg ikke beskæftiget mig med. Heller ikke med begrebet tro, der ikke lader sig videnskabeligt analysere. Men jo klarere forståelse menneskene faar af det kosmiske, des mere tvivlende maa de stille sig overfor det guddomsbegreb, der har til formaal at forklare naturen. Menneskene vil faa et livssyn, der gaar udover vore forfædres, og det vil kræve en tilpasning, en omformning, hvis vi skal være i kontakt med de brede massers tænke- og levemaade.

— Det, der er ved at ske, er jo dette, at teknikkens udvikling for enhver — og ikke blot for de videnskabsmænd, man tidligere i nogen grad ansaa for at være fantasier — som en aabenbaring af, at verden som noget uendeligt stort og ufatteligt — som noget, der i sig selv kan indgyde en respekt, man næsten kan kalde en religion. Lad os til sammenligning tage det eksempel, at for mange mennesker er

det virkelig andagt at gaa i en bøgeskov, hvor der jo sker en rigdom af undere.

Alene det, man er naaet frem til at vide om mikrokosmos — verden i det smaa — og makrokosmos — verdenssaatet — virker, synes jeg, saa betagende, at det maa fremkalde en ny indstilling til den verden, der omgiver os.

Lad os se paa nogle tal: Med det største teleskop, vi raader over, er det muligt at se 100 millioner stjerner. Men alene i det „Mælkevejs-system“, som vor klode tilhører, findes der 10.000 millioner stjerner. Dette „Mælkevejs-system“ har en diameter paa 60.000 lysaar — et lysaar er 10 i trettende, altsaa 10.000.000.000 kilometer — og der eksisterer foruden vort „Mælkevejs-system“ 100 millioner „Mælkevejs-systemer“. Antallet af stjerner, dvs. en sol, omgivet af kloder som vor sol — i et „Mælkevejs-system“ er ti i niende, altsaa 1.000.000.000, og antallet af stjerner i samtlige „Mælkevejs-systemer“ er 10 i toogtyvende!

Hvis det i to aar regnede uafbrudt over hele Europa, ville der falde et lignende antal regndraaber som der findes stjerner! Vi kan sammenligne med et andet eksempel: Der er 5 millioner røde blodlegemer i en kubikmillimeter blod, og hvis man lægger alle de røde blodlegemer i hele jordens befolkning, sat til 2.400.000.000 personer, sammen, faar man kun halvdelen af antallet af stjerner, altsaa 10 i toogtyvende. Hvis man ved jordens skabelse for 4000 millioner aar siden havde sat et overjordisk væsen til at tælle alle stjernerne, og dette væsen havde talt en stjerne hver tusindedel sekund, saa ville det til i dag kun have naaet at tælle 1 pct. af samtlige stjerner.

Paa baggrund af disse tal tegner verden sig som et helt ufatteligt kunstværk. Men lad os se paa mikrokosmos. I seks dråber vand er der et antal atomer, som svarer til antallet af stjerner, altsaa stadig 10 i toogtyvende. Tager man et glas vand paa ca. 18 milliliter, indeholder det et antal molekyler paa seks gange 10 i treogtyvende, og hvis disse molekyler arrangeres paa en lige linje, ville de dække over 1000 gange afstanden mellem solen og jorden. Hvis man forestillede sig det samme antal molekyler anbragt over hele jorden, ville der være 1000 paa hver kvadratmeter.

Man tager fejl, hvis man tror, at

verdensrummet er overstrøet med det uhyrlige antal stjerner, der findes. Afstanden mellem dem er saa stor, at de i virkeligheden er som nogle faa støvkorn i Kölnerdomen eller Peterskirken. Lavede man en model af verdensrummet og lod stjernerne repræsentere af ærter, ville der være ca. 100 km's afstand mellem hver ært. Kun 0,1 pct. af rummet er opfyldt af stjernernes myriader.

I en kubikmeter sølv er der et antal atomer paa 6 gange ti i toogtyvende. Men det totale volumen, altsaa det omfang, der ville blive tilbage, hvis man pressede atomerne og ionerne sammen, saa intet rum skilte dem, ville kun være 6 hundred-milliardtedele kubikmeter, altsaa saa godt som intet. I virkeligheden er man berettiget til at sige, at ikke sølvet, men kun rummet mellem dets atomer og ioner eksisterer, og dog vejer det 10 gram. Lod man 1 kvadratkilometer sølv gennemgaa den samme proces, ville sølvets rumfang komme ned paa 60 kubikcentimeter, altsaa som et par tændstikker. Er man ikke paa nippet til at forme den sentens, at alt er tomhed? Mennesket bestaar af et antal atomer paa 10 i otteogtyvende, som ogsaa er — tomhed. Og dog eksisterer vi.

Et mene tekel

— Jeg har, fortsætter dr. Errebo-Knudsen, peget paa disse svimmelende tal, for at anskueliggøre den opfattelse, at kendskab til kosmos maa medføre en ændring af livssyn. Og jeg er personlig bange for, at Vestens livssyn ikke er helt i kontakt med udviklingen og ikke vil komme til at harmonere helt med de brede massers synspunkter.

Min livsanskuelse er Vestens, men det forekommer mig, at det kommunistiske livssyn ligesom mere har koblet sig sammen med den tekniske udvikling. Vesten bør utvivlsomt lære heraf.

— De anser de russiske satellit'er for skelsættende i den tekniske udvikling?

— Selvom de naturligvis er et kontinuerligt led i en udvikling, der paa dette omraade indledtes i 30'erne, betegner de et led i indledningen til en meget stort epoke. De viser to veje. De aabner almenhedens øjne for de tekniske fremskridt og peget hen imod det, som videnskaben har troet paa, men ikke med absolut følge af almenheden, nemlig at vi ved at høste goderne

af den tekniske udvikling kan finde frem til en tilværelse, der umulig-gør den konventionelle leveform.

Men det kan ogsaa gaa den modsatte vej — mod afgrunden. Med den indledede rumfart og med atom-bomben er der saaledes skrevet et mene tekel paa væggen, som maa tvinge menneskenes ledere til at forstaa, at det er nu, da man er naaet dertil, at 13 koboltbomber kan udslette alt liv paa jorden, — at det er nu, der bør gøres noget for at hindre farten mod afgrunden.

Med skyklapper

— Er løsningen at samle verden under én hat?

— Maaske, — jeg tror, at vore efterkommere vil undre sig over, i hvor høj grad vor generation gik rundt med skyklapper paa — ganske som da man trak paa skuldrene ad Hitler og betragtede ham som en gal mand, der nok skulle forløbe sig, skønt han i virkeligheden var en troldmandens lærling, som — hvis han havde forstaaet sine teknikere — kunne have udført verden med den teknik, de stillede til hans raadighed. Hvad raket-udviklingen angaar, synes Vesten at have forsonet at tage den stafet, som tyskerne ved skæbnens spil tabte af hende i 1945.

— Sovjet har ikke forsømt det?

— Russerne er sikkert inde paa det rigtige med at uddanne de brede masser teknisk og lade dem skyde toppe, saa man kan finde frem til de enere, som kan skabe de store fremskridt. Vesten har ikke forvaltet sit pund — man kan blot som et eksempel tage de vilkaar, der bydes dens videnskabsmænd. Vesten maa lære at forstaa, at dette at opdrage ungdommen, er saa vigtig en opgave, at lærerne — i folkeskole, gymnasium og ved universiteter — i virkeligheden ikke kan vurderes højt nok.

Den tekniske evolution er saa hurtig, at vi skal passe meget paa, den ikke løber fra os. Perspektiverne er jo umaadelige. Tænk for eks. blot, hvad automatiseringen vil føre med sig — maaske dette, at næsten al produktion til sin tid vil blive udført ved teknikkens hjælp, saa det enkelte menneske ikke faar noget at sige — hverken legemskraft eller hjernevirksomhed. Hvad vil man stille op? Det vil kræve en enorm omstilling, hvis vi f. eks. skal til engang at leve en tilværelse i en slags græsk idealverden.

MOGENS BOSTRUP



En lille del af stjernehimmelen — antallet af stjerner anslaaes til 10 i toogtyvende!



Overlæge Errebo-Knudsen — en respekt, man næsten kan kalde religion.

B.T. 3-12-57

Prøver, som giver alle oplysninger om den enkelte's fysiske og psykiske tilstand

HVOR meget er du egentlig værd? Hvordan er din tilstand — fysisk og psykisk? Er du en slapsvans eller et mandfolk? Er du i lige saa god form som de unge mænd, som flyvevaabnet efter en meget omhyggelig undersøgelse kan bruge som jetpiloter? Eller er det faktisk kun de ganske unge mænd, der er i stand til at honorere de krav om virkelig god form, som flyvevaabnet naturligt maa stille?

Mange mænd har stillet sig disse spørgsmål. Det er ikke os alle, der har ønsket at høre svaret. Men B.T. fandt ud af, at det egentlig kunne være morsomt at faa at vide, hvor god formen er hos den ganske almindelige gennemsnitsdansker. Vi bad den 34-aarige Poul Hansen om at være B.T.'s medarbejder i denne sag. Han erklærede sig villig til at gennemgaa samtlige prøver, som de unge, der ønsker at blive jetpiloter, gennemgaa. Da det hele var forbi, kom man til det resultat, at Poul Hansen alt taget i betragtning maatte have bestaaet, og derved havde han bevist, at han faktisk ikke var gennemsnitsdansker. Hovedparten af de unge, der melder sig, klarer den ikke. Til gengæld erklærede han uden forbehold: — Jeg gennemgaa ikke de prøver en gang til.

Det fuldkomne billede af sig selv

De unge aspiranter er normalt mellem 17 og 22 aar og befinder sig paa forskelligste uddannelsesstrin, ogsaa militært set. De skal dog alle have taget real- eller studentereksamen, men de kan klare sig med mellemstoleksamen, hvis de har faaet en supplerende uddannelse i engelsk, matematik og fysik.

Prøverne varer en uge, og B.T.'s medarbejder, Poul Hansen, fulgte dem ganske som eleverne. I denne første artikel fortæller vi om de lægelige undersøgelser, han maatte igennem, og i næste artikel hører vi om psykologernes omhyggelige og præcise arbejde. Naar man har gennemgaaet samtlige prøver, tør det antydes, at man har faaet et billede af sig selv, sin form og sin formaen. Man ved saa meget om sig selv, at svagere sjæle utvivlsomt slet ikke bryder sig om at vide saa god besked.

Aspiranterne samles en søndag aften og garnisoneres paa Østerbrogades kaserne. Her maa de blive til følgende lørdag, og de maa følge kaserne's love og f. eks. gaa til køjs kl. 22 om aftenen. Det har de fleste heller ikke noget imod, efterhaanden som undersøgelserne skrider frem.

En af de ting, der maa undersøges meget nøje, er hjertet. Der tages straks et saakaldt electrocardiogram, som giver oplysning om hjertets tilstand. Da det første var blevet taget, blev vor medarbejder, Poul Hansen, sendt ud paa tre hundrede meters sprint, og da han kom tilbage med stærkt arbejdende hjerte, blev der taget et nyt cardiogram. Et tredje fulgte efter to minutters hvil.

Hos de ved flyvemedicinsk institut ansatte flyvemedicinere kom holdet derefter til en bredt anlagt helbredsundersøgelse, som begyndte saa at sige ved tærne og sluttede med hovedet. Da det hele var forbi, var Poul Hansen fuldkommen sikker paa, at han havde gennemgaaet en undersøgelse, der simpelthen ikke kunne gøres bedre.

F. eks. skulle han prøve at puste en kviksvøjsje til vejrs i et glas, og herved afsløredes det, at han var i stand til at holde vejret i 76 sekunder under tryk. ¼ minut betragtes som minimum.

Hos flyvemedicinerne prøvede man ogsaa balancen. Man skulle f. eks. staa paa tær paa ét ben med det andet bøjet og med lukkede øj-

ne, og saaledes skulle man staa i et minut uden at falde. Det staaar enhver frit for at prøve.

Den næste dag foretoges tuberkuloseundersøgelse. Lungerne blev gennemlyst og fotograferede, og derefter kom turen til øjnene. En jetpilot maa have øjne, der er i absolut tip-top stand, og derfor er ogsaa øjenundersøgelsen meget grund-

Øreundersøgelsen er mindst lige saa omfattende. Den læge, der undersøgte Poul Hansens ører, sagde lige ud: — Hos mig ryger halvdelen. Det siger sig selv, at ørerne maa kunne staa for selv voldsomme tryk. Der opstaar f. eks. et stærkt tryk under styrttryk, og trykket i maskinen kan pludselig blive et ganske andet, hvis cockpitet gennemhulles af fjendtlige projektiler. Hvis det ene øres trommehinde bliver sprængt, og hinden ikke vil vokse sammen igen, kan man blive tvunget til at sprænge trommehinden paa det andet øre for at skabe ens tryk paa begge ører.

Undersøgelsen af hjernen var et kapitel ganske for sig selv — og et temmelig ubehageligt et endda. Efter at Poul Hansen havde faaet gennemvasket haaret med æter — og allerede herunder var ved at falde i søvn — blev 17 elektroder ved hjælp af klister og varm luft anbragt rundt omkring i haaret plus pande og begge ører, og han blev derefter lagt ned. Gennem smaa elektriske stød ved hver elektrode konstateredes, at systemet fungerede.

Aspiranten i tænkeboksen

Da han først laa ned, var han igen ved at slumre ind, men det konstateredes straks ligesom andre af hans hjernefunktioner. Undersøgelsen havde bl. a. til formaal at afsløre, om han havde tilbøjelighed til kramper, der i givne, vanskelige situationer ville nedsætte hans handlekraft. Efter et kvarters forløb sænkedes en huelampe ned over hovedet, og den begyndte at blinke kraftigt med sekunders mellemrum. Blinkene kom hurtigere og hurtigere, indtil tiden mellem blinkene naaede helt ned til halvtredstyvendende af et sekund. Af den maade, den enkelte reagerer under et saadan pres, kan lægerne lære meget om personen og hans evner. Hvis denne undersøgelse viser abnorme forhold, er man uegnet til at være jetpilot.

Efter en omhyggelig undersøgelse af smags- og lugteorganerne blev Poul Hansen anbragt i tænkeboks. Den er dog ikke indrettet ganske som radioens, men minder stærkt om den. Herinde udstyres aspiranten med høretelefoner og mikrofon. I telefonen skulle han gerne høre ganske svage toner af vidt forskellig art, og hvergang man hører en ny lyd, siger han Ja i mikrofonen. Naar denne første prøve er afsluttet, prøves det samme en gang til, men nu sendes jetstøj fra en baandoptager ind i det lille rum via seks højttalere. Desuden sendes korte ord, der nemt kan misforstaas.

Poul Hansen klarede ogsaa dette. Han fik at vide, at skulle han virkelig have været jetpilot, ville man have prøvet hans ene øre i et trykkammer hos amerikanerne i Wiesbaden. Et saadant trykkammer mangler Flyvemedicinsk Institut paa Militærhospitalet, hvor alle prøverne gennemføres. Instituttet opnaar fremragende resultater men mangler plads. Man har forlængst indgivet forslag med tegninger til et nyt udvidet institut, men mærkelig nok er de nødvendige midler endnu ikke bevilget.

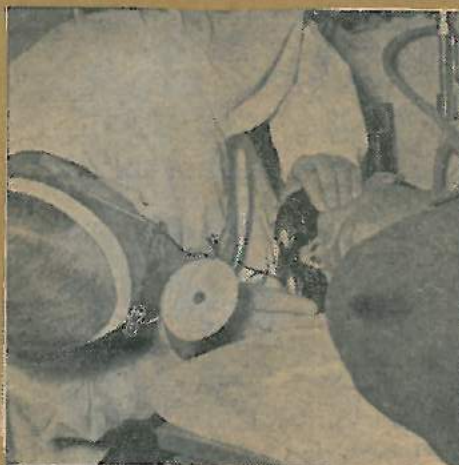
Saa længe Danmark skal have nye jetpiloter, kan instituttets arbejde slet ikke undværes. Sammen med psykologernes undersøgelser er flyvelægerne prøver af afgørende betydning. Nu har vi stiftet bekendtskab med sider af deres arbejde. I morgen følger vi Poul Hansen til psykologerne.



Ikke en gang lugtesansen maa være svag. En jetpilot skal kunne snuse sig til eventuelle fejl i maskineriet.



Ørerne maa være i tip top form. En pilot skal kunne opfatte selv meget svage lyde under den stærkeste støj.



Øjnene kontrolleres meget omhyggeligt. En jetpilots syn maa være aldeles ufejlbarligt.



Poul Hansen i tænkeboksen. Her afprøves hans evne til dels under støj, dels uden støj at opfatte forskellige lyde.

Og saa var der kun tre

aspiranten i en model af et cockpit. Han skal »holde« maskinen i den rigtige stilling samtidig med, at han hurtigt skal reagere paa instrumenternes udslog.



Fortæl om Deres skolegang

Fortæl om Deres familie

Fortæl om Deres interesser

Fortæl om Deres flyvelyst

Vordende jetpiloter hos psykologerne. - Matematiske problemer og hurtige beslutninger. - Pythagoras' læresætninger, Ohms lov og tilstrækkelig fysik

LÆGEUNDERSØGELSEN af vordende jetpiloter er omhyggelig, men psykologerne er mindst lige saa grundige, og det skyldes, at de psykiske krav til en pilot maa være akkurat lige saa store som de fysiske.

B.T.s egen »aspirant«, Poul Hansen, stillede en tidlig morgen sammen med et hold rigtige jetpilot-aspiranter paa Universitetets psykologiske laboratorium, der ledes af professor Tranekjær Rasmussen. Den første prøve var temmelig uskyldig og fortalte ikke meget om omfanget og sværhedsgraden af de efterfølgende. Poul Hansen gennemgik først en afstandsprøve, hvor princippet var, at tre stænger skulle bringes til at staa lige ud for hinanden. Prøven, der lyder nem, men er ret svær, fortæller de iagttagende psykologer et og andet om aspirantens rumfornemmelse.

Under styreprøven anbringes man som i et rigtigt cockpit. En styrepind kan bevæges frem og tilbage og til siderne, og der er hammer, pedaler, ganske som i en rigtig maskine. Paa et filmræddes ses en vandret og en lodret streg. Disse to streger skal anbringes som et kors. Deres bevægelser er afhængige dels af aspirantens bevægelser med styregrejet, dels af en mekanisme, der faar dem til at foretage de mest overraskende spring.

Nervernes modstandskraft

Ideen er selvfølgelig, at aspiranten i sine forsøg paa at faa de to streger til at danne et kors hele ti-

den afslører sin koncentrations- og reaktionsevne og sin evne til at mestre flere forskellige opgaver paa én gang. Hans reaktion fortæller meget om nervernes modstandskraft. Ved en saakaldt instrumentprøve er kravene til aspiranten endnu større. Her skal han ikke alene sørge for, at hans »maskine« ligger rigtigt i luften, han skal ogsaa se, om den imaginære motors omdrejningstal er korrekt, og naar han hører en bestemt tone, skal han trykke paa en knap. Naar han ser en lampe tændes, skal han trykke paa en anden knap. Paa kontrollerende apparater kan psykologerne aflæse alt, hvad aspiranten foretager sig.

Vor medarbejder var nu naaet til et punkt i undersøgelsen, der paa sin vis ikke var saa svært at passere, men som ikke kan være udpræget behageligt for alle: Han skulle i en selvbiografi krænge sit inderste jeg ud og fortælle alt om sit liv.

Umiddelbart efter fik han præsenteret et spørgeskema med ikke færre end halvandet hundrede spørgsmål. Besvarelsen af disse spørgsmål fortalte psykologerne ikke saa lidt. De kunne f. eks. finde ud af, om manden var aggressiv eller passiv, om han var energisk eller lidt ugidelig, og de kunne ogsaa give oplysninger om, hvorvidt han ønskede at stille sig selv i relief — at gøre et i nogen grad ufortjent godt indtryk. Men denne specielle undersøgelse afslørede maa ske allerbedst, om en mand overhovedet var i stand til at træffe en hurtig beslutning.

Fortæl om katalysatorens anvendelse

Nu fulgte en opgave, hvor hver enkelt aspirant blev udstyret med et hæfte paa et halvt hundrede sider, hver udstyret med ni felter. Otte af disse felter var udfyldt med figurer, niende felt var tomt. Aspiranten skulle af de otte udfyldte felter udregne, hvad der burde staa i det niende. En opgave som denne giver oplysninger om den enkeltes evne til at slutte sig til noget, og oplyser noget om hans intelligens. Nogle elementære regneopgaver, der fulgte umiddelbart efter, havde egentlig samme formaal, snarere end at fortælle noget om aspiranternes regneevner.

ninger, temperaturmaalere, definitionen paa Ohms lov, udvindelse af ilt og brint og meget andet.

Hvordan arbejder intelligensen under pres

Hermed var psykologernes prøver dog ikke overstaaet. Poul Hansen maatte gennem en saakaldt nøgleprøve, hvor opgaven er at frigøre samtlige nøgler i et særligt nøglebord paa kortest mulig tid. Opgaven skal helst være klarert paa saa kort tid som muligt, og resultatet oplyser noget om, hvorledes aspirantens intelligens arbejder under pres.

Opholdet og prøver hos psykologerne afsluttes med en prøve paa

Ved Lasse Budtz

Matematiske problemer undgaas dog ikke. Psykologerne gav f. eks. Poul Hansen nogle opgaver, hvori der forekom andengrads ligninger. Hvor mange 34-aarige, der ikke omgaas matematikken til daglig, husker den form for regning? Men der ventede Poul Hansen andre svære problemer. Han blev afkrævet oplysninger om saa forskellige ting som definition paa logaritmer, katalysatorens anvendelse i kemi, udledning af kemiske sammensætninger, trigonometri og Pythagoras' læresætninger, straalers gang i konkave og konvekse linser, væsentlige ændringer i grundloven siden 1849, skolens forskellige ret-

aspiranternes evne til selvstændig tænkning i uvante situationer — samt en halvanden time lang samtale med en af psykologerne.

Efter at have taget afsked med psykologerne maatte Poul Hansen og de øvrige medlemmer af hans hold tage til Johnstrup, hvor de i flyvevaabnets lejrsgymnastiksal maatte gennem en ganske særegen feltbane. Midt i det hele tænker man sig anbragt et minifelt, og et af tovene angives at være livsfarligt at røre ved paa grund af højspænding. Inden aspiranterne slippes løs, faar de tre minutters instruktion, og af deres tur gennem denne meget specielle feltbane kan man se, om de har hørt efter, hvad der er blevet sagt, om de har orienteringsevne, om de kan tænke sig om hurtigt, om de kan se sig for, om de kan koncentrere sig og talrige andre ting.

Hele prøven afsluttes den følgende lørdag med en præsentation for en særlig kommission bestaaende af en lang række eksperter.

Faldt — men fejlede intet

Da Poul Hansens hold startede, var de i alt 15. Da de naaede til kommissionen, var der ni tilbage. Lige inden de fik foretræde, fik de fem af de ni at vide, at de ikke havde klarert skærene.

Der var med andre ord fire tilbage, da den allersidste »afhøring« for kommissionen begyndte. Poul Hansen maatte forklare alt om gennemførelsen, herunder aarstal, zonegrænser m.m., og han blev stillet over for udviklede matematiske opgaver. Det samme maatte de tre andre igennem. En af dem klarede sig ikke. Og saa var der kun tre — i alt. Poul Hansen fik at vide, at hvis han havde været saa ung, at han kunne være anvendt som jetpilot, skulle han indhente lidt mere viden om matematik. Ellers var kommissionen tilfreds.

For en 34-aarig var resultatet af anstrengelserne med andre ord godt. Poul Hansen fik at vide, at han var i god form. Ingenlunde en supermand — jetpiloter er ikke supermænd — men dog bedre end de fleste. Og det maa nu være ganske behageligt at vide.

