

Grethe Sjöbeck's scrapbøger 1950 – 1967

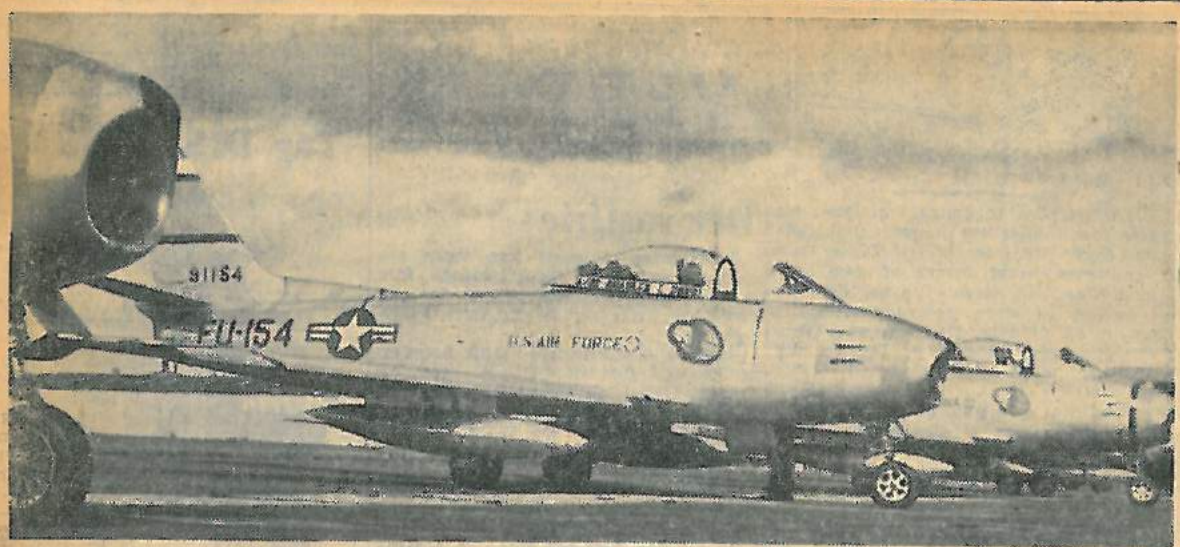
Indledning

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.



Sabre jet fra det amerikanske flyvevaaben paa besøg i Kastrup.

Fornyelsen af flyvevaabnet i juni maaned

Sabre-natjagerne, som amerikanerne forærer Danmark to eskadriller af, skal blandt andet stationeres i Aalborg

I juni begynder fornyelsen af Danmarks flyvevaaben med nogle af Amerikas bedste jet-jagere i dag. Sidst i august vedtog Regeringen at modtage det amerikanske tilbud om gratis overdragelse af tre eskadriller nye jetjagere. Siden har man forhandlet om enkeltlisterne ved overdragelsen.

De første typer, som leveres, bliver to eskadriller North American Sabre F-86 D. Det er natjagere, som er udstyret med elektron- og radar-materiel. Den ene af disse eskadriller skal afløse Meteor Mark XI paa flyvestation Aalborg. Det er endnu ikke bestemt, hvor den anden eskadrille skal placeres, om det bliver i Skrydstrup eller paa Karup. Derimod er det afgjort, at omskolingen til og træningsflyvningerne med de nye maskiner skal foregaa paa en base for begge eskadriller.

Efter de sidste oplysninger, som er tilgaaet flyvevaabnet, kan man regne med, at leverancerne af Sabre F-86 D begynder omkring første juni, og de 32 maskiner ventes leveret ret hurtigt.

Der er endelig tale om en ameri-

ste jagertyper. Den er indehaver af verdensrekorden fra 1955 med 1.322 km i timen. Sammenlagt skulle de nye give til det danske flyvevaaben være paa omkring 200 millioner kroner. Maskinerne skulle leveres over det amerikanske vaabenhjælpeprogram. Men foreløbig ventes flyvevaabnet altsaa to eskadriller fra juni. pw

De flyvende tallerkener kan være en kendsgerning —!

Chefen for flyvevaabnet, generalløjtnant Tage Andersen, erklærer, at man ikke kan afvise begrebet, men at der endnu ikke foreligger bekræftede observationer

Dansk Interplanetarisk Selskab for Kontakt har paabegyndt en landsundersøgelse af himmelrumsfænomenerne 26-1-58

I disse dage opholder formanden for Dansk Interplanetarisk Selskab for Kontakt kommunelærer C. W. Kiørboe, Holte, sig i Jylland for at træffe mennesker, som mener at have set flyvende tallerkener, roterende trekanter i himmelrummet og andre fænomener.

I aftes var kommunelærer Kiørboe i Kolding, hvor han har talt med flere af dem, der mener at have set mystiske ting i rummet. Snedkermester Arne Hansen i Vonsild, købmand Haugaard Hansen i Gesten, Kaj Nielsen, Laust Jensen og Willy Johansen i Alminde har hver for sig bekræftet, at de har set ting, som har været usædvanlige, paa himlen.

Kommunelærer Kiørboe har slaaet fast, at det er hans opgave at søge at finde ud af, hvad de ikke har set, for paa den maade at finde frem til, hvad øjensvidnerne mener at have set. Han har i sine afhøringer faaet slaaet fast, at det ikke kan være lys fra Maanen, glimt fra store meteoror og heller ikke havnelysene i Fredericia.

Kommunelærer Kiørboe, som har taget orlov, mens han foretager sine undersøgelser, vil afgive en rapport,

hvis materiale stilles til raadighed for Forsvarsstabens forskningssektion. Der skal findes en mand i København, som har set de væsener, der kom ud af en flyvende tallerken, men om ham og hans iagttagelser vil Kiørboe vente med at udtale sig, til han har talt med manden.

Men Kiørboe lægger ikke skjul paa, at han selv tror paa flyvende tallerkener. Saa er spørgsmaalet blot, siger han, hvad man forstaar ved en flyvende tallerken. Det kan jo være et luftfartøj af en hidtil ukendt konstruktion og form, en ting, som vi mangler fantasi til at kunne forestille os. Undersøgelserne vil vare nogen tid, og naar de er afsluttet, fremlægges materialet samlet efter samme linier som de undersøgelser, der er foretaget i Amerika, hvor flyvevaabnet har foranlediget undersøgelsen.

Man skal være varsom med synsindtrykkene

Men hvad siger man fra ansvarligt hold herhjemme. Der findes en omfattende kontrol- og varslingstjeneste over det danske luftomraade; der findes en omfattende og meget paalidelig frivillig luftmeldertjeneste med øvede folk bag sig. Hvad siger disse instanser? Har de afgivet rapporter om »flyvende tallerkener« til flyvevaabnet?

— Vi har faaet forskellige oplysninger, siger chefen for flyvevaabnet, generalløjtnant Tage Andersen, i aftes til Berlingske Tidende, men der foreligger endnu ingen bekræftede observationer. Man kunne tænke sig, at nogle af observationerne drejede sig om helikoptere paa mørkeflyvning; en belyst siderotor og en perspekkuppel med silhouetterne af besætningen kan jo nok i en bestemt vinkel og paa en bestemt afstand se ud som noget højt mærkværdigt. Det har jo vist sig bl. a. ved undersøgelserne i Norge.

Man skal være meget varsom med meldinger om synsindtryk. Mens jeg engang var paa Karup flyvestation, kom der en rapport om »flyvende tallerken« over Herning. Der var da en chance for at faa en konstatering. Vi startede en undersøgelse og fandt ud af, at det var en dreng, der havde sendt en drage højt til vejrs, og i halen bar den en elektrisk lampe.

Den flyvende tallerken kan meget vel eksistere

— Men tror generalen paa »den flyvende tallerken«?

— Man kan ikke afvise de flyvende tallerkener som begreb, der kan meget vel eksistere former for luftfartøjer, som endnu er os ubekendte. Men de iagttagelser, vi foreløbig har at støtte os til, bekræfter ikke, at der er set saadanne ting over Danmark.

— Men der kan tænkes andet i rummet end sputnik'erne og delene af dem og saa meteorerne?

— Ja, der sker jo saa meget teknisk nyt i vor tid. pw

Bevilling søges til det flyvemedicinske institut

Nu staar planerne endelig foran virkeliggørelse

Forsvarsministeriet vil i januar søge de bevillende myndigheder om penge til at bygge det længe planlagte videnskabelige flyvemedicinske institut paa Militærhospitalets grund. Man er i øjeblikket ved at lægge sidste haand paa ansøgningen, der angiver, hvor stort instituttet skal være, hvad dets formaal er, og hvordan det tænkes indrettet.

Det er forsvarrets lægekorps, som har gjort forarbejdet, og i den forbindelse har flyverkommandolægen, stabslæge H. Smith spillet en betydelig rolle. Han er i øjeblikket leder af det lille flyvemedicinske institut, vi har, et institut, hvis opgaver stort set begrænses til kontrol med flyvernes sundhed, og som ikke har muligheder for en virkelig flyvemedicinsk forskning, der spiller saa uhyre rolle i et moderne forsvarsberedskab.

Allerede i april i fjor søgte Forsvarsministeriet en videnskabelig leder af det nye institut. I første omgang meldte sig ingen, fordi stillin-

gen ikke opfyldte de betingelser, lægeforeningen stillede. Siden blev den opslaaet paa ny i sommerens løb med ændrede betingelser.

Men en chef for instituttet er stadig ikke udpeget. I Forsvarsministeriet siger man, at det skyldes, at bevillingerne til selve instituttet ikke foreligger endnu. Man kan ikke udnævne lederen, før man er sikker paa at faa instituttet. Paa den anden side skal han udnævnes kort efter, at bevillingen er givet — hvis den da gives. Han skal nemlig være med til at præge selve indretningen af det nye institut. bor—

FIRE JETJAGERE Ø DELAGT VED HAVARIER PÅ 20 MINUTTER

To piloter, den amerikanske major B. H. Fletcher og den danske løjtnant Victor Høj, reddede sig i faldskærm, mens løjtnant A. J. Jensen reddede sig selv og det meste af sin »Thunderflash« ved en mavelanding, og løjtnant Langebech havarede i landingen paa Karup

Alle maskinerne var blevet overrumplet af taage og havde næsten tomme brændstoftanke i nedstyrtningsøjeblikket ^{26/} 1.58

Flyvevaabnet ramtes i gaar inden for 20 minutter af fire alvorlige havarier. Heldet var med de fire implicerede piloter. Ingen af dem kom noget til. Kun i materieltab blev lørdagen en af de sorteste for flyvestation Karup.

Fuldstændigt overrumplende kom en voldsom rimtaage ind over Vestjylland i gaar formiddags paa et tidspunkt, hvor flyvestation Karup havde 12 af sine maskiner paa vingerne. De otte blev dirigeret til Aalborg, saa snart man blev klar over, at vejrforholdene ville betyde langsom og vanskelig landing trods radarinstrumenterne. De otte naaede i sikkerhed Aalborg Lufthavn og landede glat. De fire sid-

ste fik ordre til at gaa ind til landing enkeltvis. Deres brændstofbeholdning var paa dette stadium af deres i øvrigt rutinemæssige flyvning saa ringe, at de maatte tilbage til Karup.

Heldig mavelanding med den lynhurtige »Thunderflash«

Kl. 11,20 begyndte ulykkesserien, den sidste indtraf kl. 11,40. Kl. 11,20 nødløste løjtnant af reserven J. A. Jensen, hjemmehørende i Brørup, med en af de kostbare, lynhurtige fotograferings-jetjagere Thunderflash ved Nittrup Mark nord for landsbyen Balling i Salling. Han gennemførte en heldig mavelanding og kunne uskadt stige ud af sin maskine. Den var revet op i bugen, men sandsynligvis er den ikke mere medtaget, end at den kan repareres. Fra gaardejer Peter Møllers gaard telefonerede den unge flyver til Karup og aflagde første beretning om

det passerede. Han havde faaet motorvanskeligheder, mens han ventede paa landingsinstrukser. Han meddelte, at han ville søge en nødlanding. Maskinen kurede over den frose mark og standsede ved landevejen mellem Balling og Oddense, kun et hundrede meter fra Peter Møllers gaard. I bil kørte flyverløjtnant Jensen straks tilbage til Karup.

Amerikaneren mistede kontrollen og sprang fra 4000 fod

Den næste maskine, som havarede var flyverløjtnant Vagn Langebech, København, »Tordenjet«. F. 84 G, han naaede ned paa Flyvestation Karup, men landingen var saa haard, at understellet brød sammen.

Maskinen blev slemt molesteret, men Langebech slap uden skrammer. Mens dette skete, meddelte den amerikanske major B. H. Fletcher, som for tiden er tjenstgørende ved flyvestation Karup, at han havde motorvanskeligheder, og at han valgte at forlade maskinen i katapultsædet. Han havde mistet kontrollen over den i 4.000 fod.

Maskinen hvirvlede ned i Høggild Mose, hvor den knustes, men der er alligevel ret meget tilbage af den. Den amerikanske major landede i god behold i sin faldskærm paa det store område, der hører til Kongenshus Mindepark. Major Fletcher

kunne straks fortsætte til Karup i bil.

Victor Høj sprang ud fra 2500 meter

Den fjerde maskine, en Tordenjet F 84 G, blev fløjet af flyverløjtnant Victor Høj. Han kom ogsaa i motorvanskeligheder og meddelte, at han forlod maskinen i katapultsædet fra 2.500 meters højde. Han landede i umiddelbar nærhed af flyvepladsindhegningen, mens maskinen styrtede ned ved Kragssø og knustes fuldstændigt. En lille bevoksning i nærheden kom i brand ved nedstyrtningen, men ilden slukkede af sig selv. Alle de fire piloter kunne senere paa dagen afhøres af auditøren og af havariinspektøren, oberstløjtnant Arthur Bendtsen, som kom over fra hovedkvarteret i Vedbæk.

Hvorledes kunne massehavarierne ske?

Hvorledes denne serie havarier har kunnet opstaa, er foreløbig ikke klart. Man ved endnu ikke, hvorfor der ikke har været mulighed for at tale piloterne ned over det særlige radarsystem, GCA (ground control approach), hvormed man styrer maskinerne lige til de sidste meter over landingsbanen. Baaede ledelsen i kontroltaarnet, radarstationens



VAGN LANGEBECH — flyverløjtnant, 20 aar, havarede i landingen paa Karup med sin Tordenjet —

VICTOR HØJ — flyverløjtnant, 27 aar, sprang fra 2500 fod med katapultsæde og faldskærm —



J. A. JENSEN — flyverløjtnant, 24 aar, mavelandede med Thunderflash, flyvevaabnets hurtigste —

MAJOR W. H. FLETCHER — sprang ud fra 4.000 fod med katapultsæde og faldskærm —

folk, operationsofficeren og de fire reddede piloter kom til den omfattende afhøring.

Der skulle være gode muligheder for at klargøre, hvorledes denne situation overhovedet har kunnet opstaa. Maskinerne, som blev forladt af piloterne, og den, der blev mavelandet, var faktisk fløjet helt tørre for brændstof, saa længe havde de cirklet i taagemasserne over Midtjylland.

Denne ulykkes-serie maa opklares hurtigst muligt

Det maa siges at være mere end heldigt, at de fire flyvere slap fra lørdagens dramatiske hændelser i kampen mod taagen med livet i behold — og at de nedstyrtende maskiner ikke ramte mennesker eller ejendom. Taagen kom i tykke bølger, det var hele dynen af jordtaage saa tæt, at landing ikke var mulig. Der kan opstilles en lang række spørgsmål om hvorfor, men de vil formentlig ogsaa blive stillet af havariinspektionen og auditøren. Hvorfor blev alle maskiner ikke paa et tidligere tidspunkt sendt til Aalborg? Hvorfor blev man i den grad overrumplet af vejrforholdene ... og saa videre. Milliontabene i materiel er et, men risikoen, flyverne har løbet under disse forhold — og befolkningen under dem, er et helt andet.

Resultatet af undersøgelserne vil formentlig foreligge allerede i morgen.

pw.

Flyverkommandoens beretning om dramaet

28/1-58

Mange forgæves landingsforsøg i taagen, som havde overrumplet alle, førte til, at tre maskiner blev fløjet tør for brændstof
Men hvorfor sendtes maskinerne ikke til andre jet-havne?

I gaar gav flyverkommandoen den første redegørelse for luft-dramaet over Karup i lørdags. Samtidig bebudes en afsluttende redegørelse for hændelsesforløbet fra flyverkommandoen, naar en tilbundsaaende undersøgelse er tilendebragt. Endnu i gaar fortsattes undersøgelser og afhøringer i Karup.

Efter den officielle beretning om begivenhederne i Karup i lørdags mangler der endnu svar paa mange hvorfor. Der er endnu ingen konklusion. Heller ingen er suspenderet som følge af hændelserne.

Jet-vejrrerkognoscering før hændelserne

Flyverkommandoen oplyser, at omkring det tidspunkt i lørdags, hvor et større antal maskiner forventedes at komme til landing paa flyvestation Karup efter formiddagens flyvninger, opstod en pludselig og under de herskende vejrforhold uforudselig rimtaage i området omkring flyvestationen. Dette medførte en betydelig nedsættelse af sigtbarhed og skyhøjde. Flyvestationen havde fra flyvningernes begyndelse, hedder det videre i redegørelsen, den paagældende dag haft en maskine ude med den opgave at re-kognoscere for eventuelle vejrforandringer i de omraader, hvorfra der kunne være muligheder herfor. De rapporter, der blev modtaget fra denne maskine gav ikke oplysninger af en saadan art, at ændringer i vejret kunne forventes før efter maskinernes planlagte landing.

De fleste maskiner foretog flere forgæves forsøg

Saa snart den overraskende forværring af vejret observeredes paa flyvestation Karup, dirigeredes otte jetjagere til Aalborg, hvor de landede. Herefter skulle de resterende 12 under brug af de normale landingsprocedurer kunne tages ned paa flyvestation Karup uden at blive udsat for brændstoffmangel. Disse maskiner skulle paa grund af den nedsatte sigtbarhed hjælpes til landing med GCA-radaranlægget, »Ground control approach«, det vil sige jordkontrolleret anflyvning. Snedækket gjorde det dog i forbindelse med de herskende sigtforhold vanskeligt at erkende startbanens beliggenhed i forbindelse med græsarealet. Endvidere betød en anselig isdannelse paa startbanen et forøget krav til den i forbindelse med landingen nødvendige startbanelængde.

Disse forhold medførte, at størstedelen af de maskiner, der blev forsøgt nedtaget paa Karup, maatte foretage flere landingsforsøg. Herved mindskedes brændstoffbeholdningen for de tre senere havarede maskiner saa stærkt, at alternative flyvepladser ikke kunne naas, og en nødlanding eller et udspring af piloten blev de eneste muligheder. Den fjerde maskine havarede paa flyvestationen under en mislykket landing, hedder det til slut i flyverkommandoens redegørelse.

Avis-maskinerne gik til Tirstrup, mens dramaet fandt sted

Den giver ikke svar paa mange spørgsmaal, der er naturlige at stille omkring denne sag. For eksempel: hvorfor sendtes maskinerne ikke til andre tilgængelige og for jetjagere anvendelige lufthavne faa flyveminitter fra Karup? Lørdagens avis-transportmaskiner fra Falck og Transair fløj ubesværet med to maskiner til Beldringe ved Odense og til Tirstrup ved Aarhus, hvor jetjagere ofte lander, og landede netop paa det tidspunkt, nemlig kl. 11.40, hvor dramaet ved Karup havde naaet sin klimaks. Det samme gjorde avismaskinerne til Aalborg. Ogsaa rutemaskinerne gik planmæssigt igennem paa formiddagsturene, mens aftenurene

baade til Tirstrup og Aalborg maatte aflyses.
Efter de nu foreliggende oplysninger fra flyverkommandoen maa den afsluttende redegørelse ventes med særlig interesse.
pw.

Fin indsats af flyvevaabnet

Helikopter-ambulance fra Jyllands vestkyst til Fælledparken i København paa 74 minutter

13/2. 1958

En af flyvevaabnets store Sikorsky S 55 helikoptere, ført af løjtnant J. Chr. Steensen med oversergent Poul Andersen som mekaniker, gennemførte i gaar en ambulanceflyvning fra sportspladsen i Brørup by i Vestjylland til Københavns Fælledpark lige bag Rigshospitalet med værkfører Robert Møller, Vejen, liggende paa en baare og med 1. reservelæge, dr. A. Lysgaard fra Brørup siddende ved hans side. Flyvningen, som foregik i godt 300 meters højde hele turen tværs over Danmark, blev trods det urolige vejr gennemført paa 74 minutter.

Lungesprængning efter snekastning

Værkfører Robert Møller havde under snekastning for tre dage siden overanstrengt sig, og for to dage siden maatte han indlægges paa Brørup Sygehus. Det viste sig, sagde dr. Lysgaard, at Møller havde faaet en lungesprængning, og det blev nød-

vendigt at føre ham til Rigshospitalet i København paa en saa lempelig maade, som overhovedet muligt. Han kunne ikke taale en almindelig ambulancetransport, end ikke over kortere strækninger.

Derfor rettede sygehuset gennem Falcks Redningskorps anmodning til flyvevaabnet om bistand og bad om, at man ville stille en af de store Sikorsky-helikoptere til raadighed for transporten.

En spændende flyvning

I gaar formiddags startede løjtnant Steensen og oversergent Andersen fra flyvestation Værlose og fløj i strid vind og regn til Brørup. Det var en haard tur, og den var meget urolig. Kl. 14.40 kunne man starte fra Brørup idrætsplads med patienten og lægen i kabinen. Det meste af byens befolkning fulgte den usædvanlige ambulancetransport. Selv om der var medvind mod København og landingen i Fælledparken foregik kun 74 minutter senere, havde det ogsaa været en haard og urolig tur

over. Det lagde dr. Lysgaard ikke skjul paa.

Længste helikopterflyvning

Ved ankomsten til det københavnske luftkontrolomraade ledte endnu en af flyvevaabnets helikoptere, ført af kaptajn Krarup, ambulancemaskinen ind over byen og svævede over Fælledparken i 500 meters højde, mens patienten blev bragt over i en af Falcks ambulancer og kørt lige om hjørnet ind til Rigshospitalet, hvor lægerne stod parat. Værkfører Robert Møller var ved bevidsthed, da han blev baaret fra helikopteren

til ambulancen af Falckfolk og flyvemekaniker Poul Andersen. Kun faa havde været klar over den usædvanlige hændelse i Fælledparken. Polit i og Falck var mødt med afspærring, men der stod kun nogle enkelte, da helikopteren gik ned mellem træerne paa pladsen foran musiktribunen og satte sig i den tålbøede sne, efter den længste helikopterflyvning i Danmark.

Efter faa minutters ophold gik helikopteren atter op og satte kursen

mod Værlose. Flyvevaabnet havde præsteret en fin indsats. En humanitær hjælpeaktion var blevet gennemført, forhaabentlig med det resultat, at værkfører Robert Møller genvinder sit helbred. Det var en dygtigt gennemført flyvning af den unge flyverløjtnant Chr. Steensen paa den blæsende, regnfulde vinterdag. Den var en bekræftelse paa, at flyvevaabnets redningsekadrille kan blive af værdi for befolkningen i givne situationer.
pw

Han fløj ofte om kap med døden 14/2. 58

I dag fylder Danmarks første ambulanceflyver, kaptajn i flyvevaabnet Kaj Simonsen 50 aar. Han vil blive fejret fra nær og fjern, fra mennesker, der staar i taknemlighedsgæld til ham, fra den store kreds, der beundrer hans mangeaarige indsats som Zoneredningskorpsets i dobbelt forstand første ambulanceflyver, og han vil blive hædret af sine flyvekammerater for sin mandfolke-fremtræden.

Kaj Simonsen er en særpræget skikkelse blandt Danmarks flyvere, han synes født til at sidde i et cockpit; som flyver er han først og fremmest natur-talent. Han uddannedes ved hærens flyvertropper, og 32 aar gammel fik han sin første opgave som ambulanceflyver. Egentlig skulle han have været trafikflyver, men han valgte en gerning, som han kunne faa lov at præge med sin egen personlighed. Det lykkedes. I 14 aar fløj han ambulancemaskinerne, udfordrede naturkræfterne over Danmark til dristige dueller, i hvilke han altid gik af med sejren.

Han har fløjet under vilkaar som ingen andre danske flyvere, over et aar af sine 50 aar har han sammenlagt tilbragt i luften. Han har hentet dødsyge mennesker paa stormomsuste Kattegats-øer, paa indefrosne øer og har kastet proviant til indefrosne skibe, han har fløjet, som pionererne gjorde det, til steder, hvor landingsblusene i en vinternat var flagermuslygter eller automobilprojektorer i flakkende snehvirvler. Han har

været pilot for greve Folke Bernadotte under forhandlingerne med Himmler, han har fløjet danske fanger hjem fra tyske koncentrationslejre og bragt tuberkulosevaccine rundt om i Europa.

Han har altid fløjet i barmhertighedens navn og ikke sat sin egen person og sine bedrifter i relief. Tjeneren i Ungarn, Jugoslavien, Tyskland og Polen har været inden for hans virkeomraade som ambulanceflyver, men nærmest har han været livsdramaet i taage- og vinternætter paa Anholt og Læsø eller Bornholm, paa Hesselø eller Hørsholmene. Han blev piloten, som gang paa gang fløj om kap med døden. Det var en god ting, at man i 1952 gav ham direktør Frantz Harlängs »Lindbergh-pris« paa 1.000 kroner paa 25 aars dagen for den berømte amerikaners flyvning fra Amerika til Paris.

Detaljerne i hans tilværelse er saa mange og saa spændende, at de let kunne danne grundlaget for en usædvanlig dansk flyverbog. I juni 1953 vendte Kaj Simonsen tilbage til det flyvevaabnet, hvorfra han var udgaaet. Han fik som opgave at give Danmarks kommende jet-piloter deres første undervisning. Han har trænet hundreder af vordende flyvere og sagligt skilt de folk ud, der ikke havde anleggene. I dag er han kaptajn og næstkommanderende paa Aunø hos oberstløjtnant Meincke. Det er et godt team, de er lige afholdt af de unge, fordi de begge har noget af det uforklarlige, som er flyvningens inderste væsen. Han fejres paa sin 50 aars dag for sine mange daadrigte aar i ambulanceflyvningens tjeneste hos Zoneredningskorpset og for de sidste 5 aars indsats som en af flyvevaabnets virkelig gode lærere.
pw



Kaptajn Kaj Simonsen



Helikopteren dirigeres ned.

Forkerte skøn fremkaldte masse-havarierne ^{18/2.58}

Flyverkommandoen fastslår i sin redegørelse for Karup-forlisene, at flyvebestemmelserne ikke er overtraadt; det er jordorganisationens fejlskøn

Flyverkommandoen har i gaar efter en nøje gennemgang af det omfattende undersøgelsesmateriale udsendt en redegørelse for de fire jet-jageres havari den 25. januar. Det fremgaar af redegørelsen, at der ikke i noget tilfælde har været tale om overtrædelse af bestemmelserne for flyvning. Derimod foreligger forkert skøn i flere tilfælde under den vanskelige situation.

I redegørelsen hedder det: Efter at sigtbarheden under formiddagens flyvning omkring kl. 10,55 overraskende for alle begyndte at aftage, besluttedes det kl. cirka 11,20 at divergere nogle fly til Aalborg for at give bedre tid og plads til de fly, der herefter maatte forventes at skulle udføre instrumentlandinger paa Karup, hvortil medgaar mere tid pr. landing end ved landinger med jordsigt. Tirstrup, der ligger i samme afstand fra Karup som Aalborg, kom ikke i betragtning som alternativ landingsplads, idet vejrforholdene her paa tidspunktet for divergeringen var under flyvevaabnets minima for landing paa denne plads, der endnu ikke er udstyret med radar (GCA). Isbelægning i den ene ende af landingsbanen paa Karup medførte, at der maatte landes med en ringe medvind. Det snedækkede flyvepladsareal gjorde det vanskeligt for piloterne i tide at erkende landingsbanens nøjagtige beliggenhed, og da sigtbarheden aftog, medførte disse forhold øgede vanskeligheder

med det resultat, at en del landingsforsøg mislykkedes.

Havariene skete paa faa minutter, flere maskiner kunne være sendt til Aalborg

Omkring kl. 11,30, da der begyndte at blive taage paa Karup, kunne utvivlsomt endnu flere fly være divergeret til Aalborg.

Da flere piloter rapporterede lave brændstofforholdninger, skønnedes det imidlertid i flyvekontrollen, at divergering med deraf følgende brændstofforbrug kunne medføre, at fly med endnu mindre brændstof til eventuel ventetid ophobedes ved Aalborg, og man valgte derfor at lade dem blive i Karup.

Den nødlandede pilot fejlnavigerede

I denne periode fejlnavigerede i øvrigt et fly, og da piloten erkendte, at han var for langt fra en flyveplads til at kunne naa den paa sin brændstofforholdning, nødlandede han ved Balling.

Kl. 11,35 forringedes sigtbarheden paa Karup til taage, hvilket medførte, at landingsforsøgene yderligere besværliggjordes, og i den nødsituation, der nu var opstaaet, mislykkedes de fleste landingsforsøg. Herunder havarerede et fly paa banen og to fløj tør for brændstof, saaledes at piloterne i disse to fly maatte springe ud med katapultsæde.

Skønnet for beslutningerne var ikke rigtigt

Ved undersøgelsen af sagen, siges det i konklusionen, har flyverkommandoen kunnet konstatere, at overtrædelse af gældende bestemmelser for flyvning ikke har været medvirkende til at skabe den situation, under hvilken flyene havarerede, hvor-

imod de skøn, der laa til grund for flere af de truffne beslutninger, ikke har været rigtige. De fejl, der er blevet begaaet, vil sammen med indhøstede erfaringer give anledning til belæring.

Sagen overgaar nu rutinemæssigt til rettergangschefen inden for flyvevaabnet, og den antydede belæring vil i dette tilfælde først og fremmest blive vendt mod jordpersonellet, mens hele massehavariet og dets forløb i øvrigt vil blive fremlagt i den almindelige sikkerheds-undervisning ved eskadrillerne. pw.

Danmarks »tak« til oberst Birksted

Berlingske Tidende har modtaget: Saa lykkedes det paa en »pæn« maade over en lang periode at behandle oberst Birksted saaledes, at han nu formodentlig er saa led og ked af det hele, at han definitivt søger sin afsked.

Birksted er, om flyvevaabnets ledere kan lide det eller ej, den største danske flyver, der nogen sinde har været.

Birksted var en stor krigsflyver. Han var respekteret for sin store dygtighed og ikke mindst for sit mod og sine lederegenskaber i kamp.

Det er muligt, man kan »springe« ham fra hans velfortjente generaltitel, men i Royal Air Force's historie — de, der vandt krigen — »springes« Birksted ikke, og det maa være en trøst for en af landets store sønner. Man har behandlet Birksted usselt og givet ham liden tak for den store indsats, han gjorde for Danmarks frihed og navn, da landet saa haardt trængte til det. C U M J.

KENDT KRIGS UD AF LUFT-VAABNET

EKSTRABLADET

Oberst Kaj Birksted ønsker at ^{18/2.58} fratræde til efteraaret efter forbigaaelse ved generaludnævnelse

UDNÆVNELSEN af den 52aarige oberst H. J. Pagh til generalmajor, der omtales nærmere andet sted, maa betragtes som en forbigaaelse af vor mest kendte krigsflyver, oberst Kaj Birksted. Skønt sidstnævnte er ti aar yngre end Pagh, blev han udnævnt til oberst et aar før — i oktober 1950 og var stabschef for det nyoprettede flyvevaaben, mens Pagh sad som stationschef i Aalborg 1951—53.

★ Efter hvad EKSTRABLADET erfarer vil forbigaaelsen medføre, at
★ Kaj Birksted i løbet af et halvt aars tid forlader flyvevaabnet, naar
★ hans tjeneste ved NATO-hovedkvarteret i Paris udløber.

Samarbejde ikke muligt?

NATO-tjenesten tildelte Birksted i 1954 af daværende forsvarsminister Rasmus Hansen, der i anledning af et tilspidset forhold mellem Birksted og en kres af »gamle« militærflyvere med flyverchefen, generaløjntant Chr. Førslev i spidsen, lod foretage en større undersøgelse af flyvevaabnets forhold. Undersøgelsen resulterede i en reorganisering efter de retningslinjer, Birksted tidligere forgæves havde foreslaaet med nedlæggelse af landsdelskommandoer m. m., og Førslev fik en »barnepige« i form af den britiske luftmarskal Saunders.

Da et positivt samarbejde mellem Birksted og »de gamle« dog stadig syntes uigennemførligt, sendte Rasmus Hansen Birksted til Paris, ud-

nævnte manden bag undersøgelsen, oberst Kurt Ramberg til generalmajor og chef for flyvertaktisk kommando i Karup og lod den tredje generalstilling i flyvevaabnet staa ubesat.

Naar den nu besættes, maa baggrunden være en erkendelse hos Rasmus Hansens efterfølger, forsvarsminister Poul Hansen, af, at et samarbejde mellem Birksted og flyvevaabnets øvrige top er umuligt, og Birksted skal allerede have orienteret forsvarsministeriet om, at han agter at tage sin afsked til efteraaret, naar NATO-tjenesten ophører. Der vil næppe blive gjort forsøg paa at finde en attachéstilling eller anden udenlandspost til ham.

I modsætning til Birksted har Pagh ord for at være en smidig forhandler, og der bliver ogsaa god brug for hans administrative kunnen under den forestaaende, store udvikling, der omtales i interviewet med den nye flyvergeneral inde i bladet.

E.—2.



Oberst Birksted.

FLYVER

NY FLYVER-GENERAL TROR PAA RAKETTER

Om ti aar har jager-piloterne ikke meget at gøre, siger generalmajor Hans Jørgen Pagh

FLYVEVAABNET faar en af de første dage en ny general, idet flyverkommandoens stabschef, oberst Hans Jørgen Pagh udnævnes til generalmajor.

Den nye general, der fylder 53 i april, gik officersvejen, for han blev flyver, og var premierløjtnant, da



Hans Jørgen Pagh.

han i 1931 mødte til uddannelse hos oberst C. C. Larsen i Lundtofte.

Under krigen deltog han i illegalt arbejde, nærmere betegnet den nuværende hærchef, generalløjtnant Hjalts vaabentilvirkning og -forsyning, udnævntes til oberstløjtnant i 1947 og blev oberst og chef for Flyvestation Aalborg fire aar senere. I 1953 kom han til Vedbæk som chef for personelkontoret og overtog stabschef-posten ved Tage Andersens udnævnelse til flyverchef i 1955.

— Hvornaar har raketterne slaaet jetjagerne ud som vaaben betragtet? spurgte EKSTRABLADET i formiddags den nye flyvergeneral.

— Allerede i den kommende 5-aars periode vil flyvevaabnet begynde at skifte karakter, svarede han. Der vil ske en vis foskydning fra fly til raketter, og om ti aar er der næppe mange jagerflyvere tilbage. Selv om tryknapperne og teknikerne overtager den rent militære side af sagen, bliver der dog stadig brug for piloter, bl. a. til rekognosceringsformaal, rednings- og forsynings-tjeneste m. m.

— Flyver De stadig selv?
— Nej, jeg har desværre ikke haft tid til at flyve siden tiden som stationschef i Aalborg, og med den kolossale tekniske udvikling, vi er inde i, bliver det administrative islet større og større og flyvningen mindre og mindre. Det er en udvikling, vi gamle flyvere maa begræde, men nødvendigvis følge med i, hvis flyvevaabnet skal følge med tiden.

Ekstrabladet 19-2-58

Ny flyvergeneral

udnævnt i gaar ^{20/2-58}

Stabschefen, oberst Hans Jørgen Pagh, er blevet generalmajor og har faaet den sidste ledige generalpost i flyvevaabnet — Generalløjtnant Tage Andersen fortsætter endnu en tre aars periode som chef, oberst Kaj Birksted forlader flyvevaabnet

Udnævnelsen i gaar af flyvevaabnets stabschef, oberst H. J. Pagh til generalmajor betyder i realiteten en fastlæggelse af luftforsvarets øverste ledelse for en lang periode fremefter.

Der er nu tre generaler i flyvevaabnet: dets chef generalløjtnant Tage Andersen, chefen for flyvertaktisk kommando i Karup, generalmajor Kurt Ramberg og chefen for staben, generalmajor H. J. Pagh.

Generalmajor Hans Jørgen Pagh er kun 52 aar. Han kom til flyvevaabnet fra hærens flyvertropper. Han er student fra Fredericia, hvor faderen var postinspektør. Som ganske ung blev han militærflyver, blev premierløjtnant i 1931 og 7 aar senere kaptajn. I 1947 udnævntes han til oberstløjtnant og chef for sjællandske flyverafdeling. I 1943 blev han medlem af forsvarskommissionen og var med til at lægge linierne for fællesflyvevaabnets fremtid. I 1952 blev han oberst og aaret efter chef for flyvestation Aalborg. Siden 1955 har han været stabschef for fly-



Tage Andersen

vevaabnet. Han har gjort studier i Amerika sammen med flyvevaabnets chef og har været formand for Danske Flyvere. Der staar sympati omkring generalmajor Pagh.

Oberst Kaj Birksteds skæbne

En stilling som general ved flyvevaabnet har i længere tid været ledig. Den lange ledighedsperiode for denne post er ikke uden sammenhæng med den berømte krigsflyver oberst Kaj Birksteds skæbne i flyvevaabnet. Generalmajor Pagh's udnævnelse er karakteriseret som en forbigaaelse af den kun 43-aarige oberst Kaj Birksted, der som oberst har større anciennitet end generalmajor Pagh. I 1954 forlod oberst Birksted Danmark for at overtage en post i staben SHAPE's hovedkvarter i Paris. Her har han siden beskæftiget sig navnlig med planlægningsopgaver. Han har sit hjem i Paris og beholder sin post ved NATO-styrkerne til efteraaret. Der er fra øverste NATO-officerers side givet udtryk for megen anerkendelse af den danske flyverobersts virke i hovedkvarteret i Paris.

Oberst Birksted er gennem forsvarsminister Poul Hansen baade i korrespondance og ved personlige møder i Paris ogsaa gennem møder med flyvevaabnets chef, generalløjtnant Tage Andersen, gjort bekendt med udviklingen. En tid har oberst Birksted været syg, men har nu truffet sin afgørelse. Han forlader det danske flyvevaaben og vil formentlig overgaa til privat virksomhed.

Det er en tragisk udgang paa den mest straalende danske krigsflyverindsats, som paa et vist tidspunkt var ved at placere ham højt i flyvevaabnets ledelse. Han blev dets første stabschef, men kom i et spændt forhold til flyverchefen, generalløjtnant Chr. Førslev.

Oberst Birksted blev forsvarsminister Rasmus Hansens personlige luftmilitære raadgiver, og efter at uroen omkring flyvevaabnet var afløst af en nyordning, forlod han Danmark og overtog posten i NATO. Dens varighed er gentagne gange mod sædvane blevet forlænget. Efter besættelsen af generalmajorposten i gaar betragtes det som udelukket, at oberst Birksted vender tilbage til det danske flyvevaaben.

General Tage Andersen fortsætter

Derimod anses det for givet, at generalløjtnant Tage Andersen vil fortsætte i endnu en periode som chef for flyvevaabnet. Han afløste i august 1955 generalløjtnant Førslev for et tidsrum af tre aar. Perioden udløber til efteraaret, men generalløjtnant Tage Andersen skal have accepteret forsvarsministerens anmodning om at fortsætte som chef. General Tage Andersen, som er 58 aar, har formaet at tilvejebringe indre ro og balance inden for flyvevaabnets rækker og gennem sin personlighed at fremkalde en baade indre og ydre tillids-atmosfære, som har skabt respekt omkring hans gerning.

Flyvevaabnets vej mod raketiden

Den nyudnævnte generalmajor Hans Jørgen Pagh sagde i aftes til Berlingske Tidende:

— Min stilling i flyvevaabnet ændres jo ikke gennem udnævnelsen til generalmajor, mine opgaver staar og falder med det at være medarbejder for general Tage Andersen i bestræbelserne paa at genskabe tilliden i og for flyvevaabnet.

— Men fremtiden ser spændende ud?
— Vor planlægning er hægtet sammen med NATO-planlægningen. I de næste fem aar vil vi svinge gradvis ind i raket-tiden, og de derefter følgende næste fem aar vil formentlig ændre flyvevaabnet radikalt gennem den ny tekniske paa-

virkning, hvor raketterne som fjernstyringsvaaben i stigende rytme vil overtage flyveropgaver. Men naturligvis bliver der stadig brug for flyvere, til transportopgaver og andet, men næppe om 10 aar til veritable kampopgaver.

Vi, der er vokset op med flyvningen, vil naturligvis ud fra menneskelige motiver beklage, at det sportslige moment forsvinder, det har været med til at skabe vort sammenhold og vore særpræg ... men det er jo en udvikling paa lang sigt, vi her taler om ... endnu en lang tid vil der være plads i flyvevaabnet for god flyverungdom.

pw

En af flyvevaabnets R.F.-84 F "Thunderflash" jetjagere, som fotograferingsmaskine fra flyvestation Krarup, maatte i gaar middags foretage en sikkerhedslanding ved Rønne. Piloten, den erfarne "Thunderflash"-flyver, kaptajn V. K. H. Eggers, som var den første herhjemme, der fløj den meget hurtige fotorekognosceringsmaskine, gennemførte en vellykket landing. Det var motorvanskeligheder, der fik ham til at søge ned i Rønne Lufthavn, hvor danske jetjagere er sjældne gæster.

Den danske Aeroklub har nu ud-

Sabre-jagerne stationeres i Aalborg 1/3-58

Hunter-maskinerne flytter til Karup

I den nærmeste fremtid vil flyvevaabnet modtage de første af de amerikanske allvejrjagere F-86 D Sabre. — To eskadriller af denne overlydsjager stationeres i Aalborg. En Thunderjet-eskadrille fra Flyvestation Karup flytter til Flyvestation Aalborg og udstyres med den ny Sabre, som er en pileformet, radarudstyret jager med hastigheder omkring 1200 kilometer i timen. Meteor-eskadrillen paa Flyvestation Aalborg udskifter Meteor-natjagerne og faar Sabre.

Til gengæld flytter de britisk-byggede overlydsjagere af Hunter-typen fra Aalborg til Karup. Det var med disse maskiner, danske jet-piloter første gang gennembrød lydturen, og det er sket jævnligt, siden disse maskiner kom i operativ anvendelse paa Flyvestation Aalborg.

Omflytningerne er planlagt at skulle ske fra 15. maj, men allerede forinden regner man med, at amerikanerne begynder leverancerne af Sabre-maskinerne som led i vaabenhjælpsprogrammet. Der er tale om en amerikansk vaabengave til flyvevaabnet til en værdi af omkring 200 millioner kroner. p.w.

Tordenjet styrtet ned i en jysk gaard

Den 24-aarige flyverløjtnant Hans Christian Ahlefeldt-Laurvigen dræbt under styrtdyking, hans maskine antændte Uhegaardens udlænger, som nedbrændte, 15 kreaturer og tre heste omkom

Et under, at ingen mennesker paa jorden kom noget til

VEJLE, MANDAG AFTEN.

Mange soldater, der deltager i de jyske foraarsovrer, blev i eftermiddags vidne til en ung jetpilots fortvivlede kamp for at rette sin F 84-Thunder-jet op, da han som led i manøvrerne foretog et styrtdyk ned over landsbyen Uhe, vest for Vejle. Maskinen var kommet for tæt ved jorden; den styrtede ned og antændte en gaard, hvis udlænger nedbrændte fuldstændigt. Piloten blev dræbt, men ingen mennesker paa jorden kom noget til.

Den dræbte pilot er den 24-aarige flyverløjtnant I af reserven, greve Hans Christian Emil Frits Ahlefeldt-Laurvigen, søn af greve Emil Ahlefeldt-Laurvigen, Ordrupvej 18, Charlottenlund. Den forulykkede og endnu en jetpilot var fra Skrydstrup i hver sin maskine gaaet paa vingerne ved 14-15-tiden for at deltage i foraarsovelsen som angribere fra luften. En halv time senere skete ulykken.

Pilotens desperate kamp for at klare sig ud af styrtet

Jetstyrtet er en af de mest dramatiske ulykker i flyvevaabnets historie. Den skete i selve landsbyen Uhe ved Filskov, der i dag ikke blot husede sine egne indbyggere.



Den forulykkede flyverløjtnant, greve Hans Christian Ahlefeldt-Laurvigen

men paa grund af manøvrerne var spækket med øvelsessoldater, og det er et under, at ingen mennesker paa jorden kom noget til. To gaarde blev ramt af den nedstyrtede maskine, og begge steder var der folk hjemme.

Øjenvidner fortæller, at øvelsesmaskinen helt normalt foretog et styrtdyk ned over landsbyen, men den kom for langt ned, og piloten var ude af stand til at rette den op. Soldaterne berettede i aften, at de saa jetpiloten arbejde af al magt med styrepinden under maskinens vældige fart mod jorden. Kort efter lød et øredøvende brag.

Ned i hønsegaard og derefter over i nabogaards udlænger

Da ramte jetmaskinen jorden i hønsegaarden til gaardejer Magnus Poulsens gaard, Lindegaard. Ved sammenstødet med jorden blev den kastet op i luften igen og strejffede gavlen til en af gaardens udlænger med den ene vingespids, hvorefter den fortsatte nogle hundrede meter hen over en mark til nabogaarden Uhegaard, der ejes af gaardejerne Svend og Ejner Jensen. Her ramte maskinen, som paa dette tidspunkt var stærkt moleret, kostaldbygningen. Den fortsatte sin fart gennem længen og ud paa gaardspladsen, hvor den blev slynget til vejrs og gik igennem tagrygningen paa laden.

Stumperne af ulykkesflyet blev fundet paa marken et godt stykke

fra gaarden, og her fandt man ogsaa den døde pilot fastklemt i cockpittet, som var revet løs fra de øvrige dele af maskinen.

Fra det øjeblik, jetflyet ramte jorden, begyndte der at løbe brændstof af dets tanke, og hele vejen mellem gaardene stod der en stribe af brændende olie. Uhegaardens udlænger blev straks antændt, og da de var ret gamle, fængede ilden kraftigt, og gaarden var næsten nedbrændt, da Falck fra Vejle og Grindsted ankom. Stuehuset blev reddet.

I kreaturer reddet ud af den brændende bygning

Gaardejerne Svend og Ejner Jensen sad i stuehuset, da ulykken skete, og mens deres husbestyrerinde, til telefonen for at ringe efter læk, skyndte de sig selv ud i stalden, og det lykkedes dem at faa løst 41 kreaturer, som kom ud af den brændende bygning. Senere maatte nogle dog slaas ned, fordi de var blevet saaret, og ialt omkom 15 kreaturer og tre heste.

Ogsaa Lindegaard var nær blevet antændt af den brændende olie, men her lykkedes det nogle soldater at slukke ilden.

Fra Falck i Give og Grindsted kom der ambulancer til ulykkesstedet, men der blev ikke brug for dem.

Havarikommissionen ankom i aften til ulykkesstedet og skal nu foretage undersøgelser af årsagen til ulykken. Der synes dog ikke at være tvivl herom. Piloten har for sent begyndt at rette maskinen op.



Helikopteren starter paa ny fra Fælledparken og løfter sneskyer med sig til vejrs.

Helikopter-ambulance Vordingborg-Fælledparken 1/3-58

I gaar eftermiddags anmodede overlægen paa sygehuset i Vordingborg flyvevaabnet om helikopterassistance. Stationsmester A. Petersen, Klarskov Station, var kommet alvorligt tilskade ved en bilulykke paa Masnedsundbroen. Han havde faaet brystkassen knust. Han skulle overføres til Rigshospitalets neurokirurgiske afdeling, og det turde man ikke gøre ad landevejen paa grund af hans tilstand.

Kl. 14,49 startede løjtnant N. B. Jensen fra Værløse med en Sirkorsky S. 55 helikopter og landede ved sygehuset i Vordingborg. Kl. 16,20 ankom han med patienten til Fælledparken. En fin flyvepræstation i det lunefulde vintervejr med lave snebyger.

Det er anden gang, flyvevaabnets redningstjeneste bringer en patient i helikopter-ambulance til Fælledparken. p.w.

Jet-ulykkens

aarsag er fastslaaet ^{21/3-58}

Flyverkommandoens havari-kommission redegør for ulykken ved Uhe

Flyverkommandoen meddeler torsdag:

Om havariet den 17. marts ved Uhe kan følgende oplyses:

To F-84 G Thunderjets, hvoraf nr. 2 i formationen førtes af flyverløjtnant 1 af reserven H. C. E. F. Ahlefeldt-Laurvig, var i forbindelse med hærens forårsøvelse Giv Agt beordret til at udføre angreb mod styrker paa jorden. Efter at have udført et angreb fik piloterne øje paa et andet maal paa vejen øst for

Uhe. Formationsføreren beordrede angreb udført mod dette maal, og efter at være steget til udgangshøjde for angreb gik først føreren og lidt efter nr. 2 ind i dyk mod maallet.

Medens førerens angreb blev udført med moderat dykvinkel paa 25-30 grader, er flyverløjtnant Laurvigens fly set blive ført fra drej over i væsentligt stejlere dykning. Oprettning fra denne dykning er tilsyneladende paabegyndt i for lav højde og har været saa kraftig, at flyet er »faldet igennem» i bunden af dykningen, hvilket fremgaar af, at det har ramt jorden med bagkroppen først.

Grunden til, at oprettningen er paabegyndt for sent, har formentlig været, at piloten i for høj grad har haft sin opmærksomhed henvendt paa at sigte mod maallet paa jorden.

Der er ved undersøgelserne intet fundet, som kunne tyde paa, at fejl ved flyet har været årsag eller medvirkende årsag til havariet.

TORS DAG DEN 10. APRIL 1958

3000 føler sig truet af krav fra skattevæsenet

De civilansatte ved flyvestationerne i ubehagelig situation

VIBORG, ONSDAG. RB.

Ca. 3.000 civilansatte ved flyvestationerne rundt om i landet har faaet en ubehagelig overraskelse i form af krav fra skattevæsenet om, at de skal udrede skat af et særligt tillæg, de har oppebaaret, svarende til militærets udkommandotillæg. Hverken de fast ansatte eller militæret har hidtil betragtet beløbene som skattepligtige, og flyvevaabnet har ikke regnet tillæggene med i lønningssopgivelserne til skattevæsenet, saa de paagældende har troet sig

paa den sikre side, indtil de blev mødt med krav om skat for skatteaarene 1956-57 og 1957-58.

Det kan, udtaler ingeniør Blaabjerg Sørensen, Viborg, som formand for den lokale afdeling af sammenslutningen af flyvevaabnets civile tjenestemænd og funktionærer, for enkelte betyde en ekstraregning paa ca. 2.500 kr. Og for adskillige vil et saadant krav føre med sig, at de maa gaa fra hus og hjem. Der er, fortsætter ingeniøren, maaske ikke noget at sige til, at beløbet skal beskattes, men saa maa det ske paa reelt grundlag og ikke ved et krav med tilbagevirkende kraft. Hvis man f. eks. siger, at beskatningen skal gælde fra om et halvt aar, kan de civilt ansatte i mellemtiden gøre op, om de vil forlade deres stilling eller fortsætte under nye betingelser, men vi synes ikke, man kan komme bag efter og ændre ved ansættelsesvilkårene, som vi har haft aftale om med Forsvarsministeriet.

De civilansattes organisation har nu truffet forberedelser til at føre sagen frem for myndighederne og har anmodet højesteretssagfører Felix Vang om at tage sig af de videre forhandlinger.



Ulykke endte med lykke — Jetpilot Erik Brenø fik det ene ben kvæstet af et projektil under en flyveøvelse. Lægerne paa Viborg Sygehus maatte amputere benet. Brenøes humor var langt nede, indtil han paa sygehuset traf laboratorieassistent, frk. Grethe B. Nielsen. Det blev kærlighed ved første øjekast, og nu fortsætter Brenø sin flyvekarriere, som han var ved at opgive, som transportpilot. I gaar stod brylluppet i Hobro Kirke, og her er parret efter vielsen. ³¹⁻³⁻⁵⁸

18/4 Helikopter hentede syg fyrmester ¹⁹⁵⁸

Fra Nordre Rønner Fyr ved Læsø — Slemme medtaget af lungebetændelse

FREDERIKSHAVN, TIRSDAG. RB.

En af flyvevaabnets helikoptere kom i eftermiddags til undsætning for fyrmester Boie Boisen, Nordre Rønner Fyr nord for Læsø, som pludselig var blevet alvorligt syg af lungebetændelse og skulle paa hospital. Helikopteren var omtrent den eneste mulighed for at hente patienten hurtigt.

Fyret ligger paa Spirholm, hvorfra der er 4 sømil til Vesterø Havn paa Læsø. Der bor ikke andre paa øen end fyrmesteren og hans familie, og postbaaden, der kommer fire gange om maaneden, kan ikke gaa ind til land, men maa sejles i møde med en motorjolle 200 meter fra land. Da Falck blev alarmeret, saa

man derfor ingen anden udvej end at lade flyvevaabnet tage af fare.

Helikopteren startede kl. 14,12 fra Aalborg, ført af flyverløjtnant H. J. Jeritslev, landede paa græsplænen foran fyrmesterboligen kl. 14,35, startede igen kl. 14,42 og landede paa Kvivholt flyveplads kl. 15,05. Kort efter var fyrmesteren indlagt paa sygehuset i Frederikshavn.

Inspektør Rasmussen fra Falck i Aalborg var med i helikopteren med baare og iltapparat.

Det er femte gang i løbet af et lille aars tid, flyvevaabnets Sikorsky-helikoptere har hentet syge eller kvæstede fra utilgængelige steder.

55 danske piloter til Canada ^{1/4-58}

Ny treaarig aftale mellem Norge, Holland, Danmark og Canada

Som led i et NATO-træningsprogram har Danmark i de forløbne aar haft adgang til at sende piloter og navigatører til uddannelse i Canada. Dette træningsprogram er nu ophørt.

Under hensyn til at Danmark, Norge, og Holland fortsat kun med meget betydelige omkostninger selv vil kunne paatage sig uddannelsen, har den canadiske regering truffet aftaler med de tre lande om i endnu tre aar at modtage et antal piloter til uddannelse inden for rammerne af det canadiske flyvevaabens eget træningsprogram. De tre lande har paataget sig at dække en mindre del af omkostningerne ved uddannelsen, der ventes at begynde i juli maaned. For Danmarks vedkommende bliver der mulighed for uddannelse af ca. 55 piloter om aaret.

50 Oberstløjtnant J. V. Seebach Rasmussen i Forsvarets Intendanturkorps, der i dag fylder 50 aar, begynder sin militære karriere i flaaen, hvor han fik sin uddannelse ved den nu forsvundne Dækofficersselevskole. Han gik videre i intendantur-tjenesten, og da de første skridt gjordes til dannelsen af Flyvevaabnet, overførtes han til dette og blev overintendant, senere, ved den nye forsvarsordning, kaptajn i Intendanturen. En længere aarrække, fra oprettelsen til 1958, var han chef for Flyverstabens Budget- og Regnskabssektion under Flyverkommandoens og gjorde her et stort og grundlæggende arbejde. Siden februar i aar er han stationsintendant ved Flyvestation Værløse.



I.V.S. Rasmussen

Oberstløjtnant Seebach Rasmussen varetog i sin tid i flaaen forskellige betroede tillidsverv inden for intendanternes sammenslutninger og understøttelseskasser.

Flyvevaabnet tror ikke paa rumskibe:

Tysk brandprojektil i Charlottenlund-villaens tag — 20/4-1958

Mysteriet opklaret i gaar af de ballistiske eksperter: Farlig omgang med tyske efterladenskaber

Lederen af flyvekontrollen paa Flyvestation Skrydstrup har 56 indberetninger om jyske rumskibs-igttagelser i en privat undersøgelse af tidens himmelfænomener

Krigsmaterielforvaltningens ballistiske eksperter fastslog i gaar formiddags, at den glødende metaltinngest, der havde slaaget hul og dannet brandkrater i taget paa en Charlottenlundvilla, er et tysk brandprojektil fra krigens aar.

Der er altsaa ingen mystik knyttet til hændelsen i Charlottenlund. Oberstløjtnant K. H. Nielsen, hvis folk i øvrigt foretog opmaalingen paa stedet, udtaler til Berlingske Tidende, at det drejer sig om et 7,92 mm tysk brandprojektil af den type, som man brugte mod lavtgaende flyvemaskiner med det formaal at antænde dem. Det er rigtigt, at metallet har været hvidglødende, da det har ramt villataget, der er nemlig en fosforladning ude i projektilets spids, og det giver udvikling af kraftig varme. Paa en tør sommerdag kunne der maaske have været tale om antændelse.

Intet uforklarligt er fundet i Danmark

— Afskydning af et saadant projektil burde ikke forekomme i dag. Vi kan indkredse omraadet, hvorfra afskydningen har fundet sted. Der maa være nogle, der ligger med erindringer fra krigens aar. Skønt det jo er forbudt. Jævnligt kommer vi ud for, at vi maa rydde et eller andet pulterrum, hvor man har haft saadanne efterladenskaber fra krigen gemt. I dag burde der jo kun findes vaaben og ammunition hos de organiserede.

— Har man overhovedet hos krigsmaterielforvaltningen i disse aar faaet præsenteret uforklarlige metaller?
— Nej, der er ikke forelagt os fund, som ikke kan forklares. Vi har heller ingen Sputnik-dele set. Overhovedet intet mystisk.

Flyvevaabnet tror ikke paa rumskibe

I øvrigt udtalte flyverkommandøens presseofficer, kaptajn løjtnant A. H. Dolleris, i aftes, at flyvevaabnet ikke tror paa rumskibe eller flyvende tallerkener. Man har heller ingen forbindelse med de private organisationer, der for tiden indsamler oplysninger om mystiske himmelfænomener.

Der findes en sammenslutning, som hedder Dansk Interplanetarisk Selskab For Kontakt, som arbejder med disse ting ud fra den indstilling, at man paa forhånd tror paa, at der findes rumskibe, og at vor klode er under observation af venligtsindede væsener fra en anden klode, denne organisation har oprettet en sydjysk afdeling for uidentificerede objekter med kaptajn løjtnant H. C. Petersen som lokalformand, men han repræsenterer i dette arbejde ikke flyvevaabnet. Inden for det danske flyvevaaben har man allerede i 1952 udsendt spørgeskema med retningslinier til alle enheder om igttagelser af mystiske fænomener i himmelrummet, og der er indkommet enkelte besvarelser eller observationer.

Ny undersøgelser i denne uge

Kaptajn løjtnant H. C. Petersen kan gengive 56 historier om igttagelser af himmelskibe, tallerkener, flyvende trekanter eller i hvert fald mærkværdige himmelhændelser, som ikke umiddelbart kan forklares. Han fortsætter i denne uge med en serie afhøringer af andre vidner rundt om i Østjylland.

— Arbejder De sammen med lærer Kjørboe, som ogsaa samler rumskibshistorier?
— Endnu ikke, men vi skal inden længe udveksle materiale og erfaringer.

— De fleste ting har hidtil kunnet forklares med helikoptere, der er blevet forvekslet med andet, flyvemaskinernes blinkende natlanterner og saa videre?

— Det er muligt, at der har været noget, som kan bortforklares, men de indberetninger, som jeg har samlet sammen, giver mig ikke mulighed for at forklare igttagelserne med noget andet. Jeg vil fortsætte med mine undersøgelser — privat.

pw.

— Tror De paa det?

— Paa hvad?

— Paa rumskibene og alt det andet, som folk ser og oplever?

— Jeg har ingen grund til ikke at tro paa de vidneberetninger, jeg har faaet. 90 pct. af det materiale, jeg har samlet sammen, er af en saadan art, at observationerne ikke kan forklares med hidtidigt kendskab til bevægelser i rummet. Det maa være klart, at jeg ikke udsætter mig for hverken det ene eller det andet, naar jeg med min fagkundskab som baggrund begynder disse studier. Jeg tror heller ikke paa, at folk vil lave numre med mig.

I tiden fra 7. April til 17. april er der alle dage, undtagen en enkelt, indgaaet rapporter om igttagelser fra grænsen til Haderslev. De 90 pct. af indberetningerne er kommet fra Sønderjylland, resten fra den jyske østkyst og til lidt nord for Aarhus, derimod kun en enkelt fra Vestkysten. Det er mit private og personlige indtryk, at der foregaar noget i luften herude over denne del af landet, som vi ikke kan forklare.

Rum-moderskibet med de flyvende tallerkener ved Broager

— Hvad ser folk?

— Der var en dame omkring de 40, troværdig, rolig og fornuftig, som i gaar berettede til mig om et møde med et luftfartøj, muligvis et rumskib, kl. 1 om natten ved Broager. Det er rapporteret som en stor sort genstand, der gik ganske lavt over jorden, den var mærket paa midten med en hvid og en gul cirkel, som syntes at bevæge sig. Pludselig udskød fartøjet en række hestekoforformede genstande, der stærkt lysende, i form som store fugle med svagt bevægelige vinger fløj ind mod Broager. Det kan ikke være hallucinationer, jeg talte med den paagældende i flere timer. Jeg tror paa beretningen og vil gerne i forbindelse med andre, der har set tilsvarende, men som maaske ikke tør røbe, hvad de har set.

Men der er intet konstateret, som giver grundlag for tro paa rumskibe. I Amerika har man foretaget en undersøgelse gennem luftforsvaret, og det har vist sig, at 97 pct. af de mystiske himmelfænomener enten var vejrballeroner, trækfugle, lysreflekser i luftfartøjer og lignende, tre procent er henlagt som ikke uforklarlige, men som saa mangelfuldt oplyst fra øjenvidneres side, at de ikke har kunnet undersøges.

For et par dage siden blev der i forbindelse med observationerne af Sputnik's sidste færd igttaget et lysende himmelfænomener over Sydjylland; der var set en snes lysende punkter i himmelrummet. Man talte om flyvende trekanter, men en amatør-astronom oplyste, at han samme aften det paagældende sted havde igttaget 20 trækfugle, der var be-lyst af et neonskilt i nærheden af Esbjerg og lyske rød.

Sagen er vel nok den, at hvis man gerne vil se noget mystisk i himmelrummet, vil man ogsaa ofte faa øje paa det.

Vi har kontrol og varslings-tjeneste, som dækker Danmark, og vort radar-net, hvis observationer, flyvevaabnet naturligvis ikke kan give oplysninger om. Hvis der var set eller konstateret et rumskib, ville der dog ikke være grund til at benægte det. Paa den anden side maa det ogsaa indrømmes, at der paa himlen kan forekomme hændelser, som ikke umiddelbart kan gives logisk forklaring paa, men derfra og til rumskibene er der jo et langt spring.

Personlig tror jeg ikke paa rumskibe, erklærede kaptajn løjtnant Dolleris, men der er maaske flere ting, som ikke uden videre lader sig forklare.

Skrydstrup-flyvelederens private rum-hobby

Lederen af flyvekontrollen paa flyvestation Skrydstrup, kaptajn løjtnant H. C. Petersen, der ganske privat har startet en undersøgelse af himmelfænomener over Danmark, siger:

— Det sker i min fritid og helt for egen regning, det har intet med min tjeneste i flyvevaabnet at gøre. Det er en rent privat interesse for rumskibe, himmelfænomener og observationer af ukendte fartøjer. Af en eller anden grund samler materialet sig nu hos mig...

— Mon ikke det er, fordi folk tror, at naar De er kaptajn løjtnant paa flyvestation Skrydstrup, saa maa det være en ansvarlig officiel undersøgelse?

— Det er muligt, at det hænger saadan sammen, men det er altsaa en privat undersøgelse, som i øvrigt efterhaanden helt har udtømt mine økonomiske ressourcer, men forhaabentlig viser der sig et legat, saa jeg kan fortsætte...

— Hvem skal have Deres rapporter?

— Jeg indsamler materialet til mig selv og til mine egne studier.

— Man siger, at det er en omfattende undersøgelse?

— Foreløbig har jeg 56 indberetninger, som jeg arbejder med...

Hæren har faaet sit eget flyverkorps

Et »artilleri-flyvebatteri« med 16 smaa Piper Cub-maskiner stationeret paa Flyvestation Vandel ved Vejle 20-4-58

Danmarks berømteste ambulance-flyver, kaptajn Kaj Simonsen, som i de senere aar har været næstkommanderende og lærer paa flyvestation Aunø under oberst Meinche, er blevet udnævnt til kommandant for flyvestation Vandel ved Vejle, hvortil hærens flyverkorps er flyttet. Det tekniske udtryk for hærens flyverafdeling er »Artilleri-flyvebatteri«. Det bestaar af 16 smaa Piper Cub maskiner fra Amerika, som bærer typenumret L. 18 C. De skal anvendes til artillerimæssige observationsflyvninger.



Kaj Simonsen

Oprindeligt skulle hæren have haft de dansk konstruerede KZ 10 maskiner til opgaven, men tragedien med denne maskintype, som nu helt er opgivet, førte til, at man maatte erverve andet materiel. De af hærens officerer, som er blevet flyveruddannede i sin tid paa flyvestation Aunø, har nu været til omskoling og træning paa Aunø til den nye maskintype, og hæren har altsaa idag et veritabelt lille flyverkorps med den lille buket lette maskiner. Det er tanken, at kaptajn Simonsen, samtidig med at han er kommandant paa Vandel, skal være til raadighed som lærer og flyveteknisk raadgiver for hærens flyvere, som i øvrigt under flyvemæssig kontrol følger flyvevaabnets reglementer.

Optræk til kommunistisk ballade paa flyvestation

Eks. blad - 14-5-58

Omfattende anklageskrift mod eskadrillechef endte med en ganske almindelig irettesættelse

Den 40aarige kaptajn i flyvevaabnet Hans Langkilde Lauesen er sluppet med en irettesættelse efter at have været tiltalt for en række misgreb over for mandskabet i »Kup-eskadrillen« paa Flyvestation Værlose. Kaptajnen blev frifundet i alle de væsentlige forhold. Til sit forsvar fremførte han bl. a., at han var af den opfattelse, at kommunistiske elementer i eskadrillen var ved at lægge op til ballade og var skyld i, at eskadrillens kampduelighed var blevet for ringe.

Anklageskriftet havde lagt op til en meget alvorlig sag mod kaptajnen. I et retsmøde i Ballerup stod han tiltalt for at have generet eskadrillens 130 mand paa en række omraader ved at fratage dem deres friheder.

Kaptajnen blev fundet skyldig i, at han i 45 tilfælde havde anvendt disciplinarmidler som »pudsning« og »fremstilling« paa mandskabets faste nattegnedage. Det havde ikke været nødvendigt, siger retten.

Derimod blev kaptajnen frifundet for nægtelse af friheder til en række menige, der var meldt »kvartersyg«. Lægen havde over for kaptajnen udtalt, at naar en mand var »kvartersyg«, kunne man ikke paatage sig det ansvar at lade soldaten forlade flyvestationen.

Med hensyn til et andet punkt i anklagen, fandt retten, at kaptajnen havde gjort sig skyldig i kollektiv afstraffelse ved at inddrage et fast nattegn for hele eskadrillen efter en forseelse, som kun 40 mand havde gjort sig skyldig i.

Kaptajnen blev frifundet for anklagens sidste punkt, der kort og godt gik ud paa, at han havde sat den daglige tjenestetid op med en time, men da eskadrillen i forvejen havde halvanden time kortere tjenestetid end det normale, var der ikke noget at bebrejde kaptajnen.

Kaptajn Lauesen, der nægtede sig skyldig i alle anklagepunkterne, forklarede m. h. t. spørgsmaalet om den udvidede daglige tjenestetid, at det havde været nødvendigt, fordi mandskabet var sløjet af. Han havde mistanke om, at der fandt kommunistisk agitation sted i eskadrillen og vidste bl. a., at en menig havde opfordret kammeraterne til at vælge ham som talsmand, »for saa ville der ske noget«. Kaptajnen var klar over, at en nedbrydende virksomhed var i gang blandt soldaterne.

Til sit forsvar under sagen fremførte kaptajnen i øvrigt, at de disciplinarmidler, han havde i anvendelse, var blevet indført i den protokol, der gennemses af flyvestationens retergangs-chef — og han havde ikke protesteret.

Kaptajnen har som nævnt faaet en irettesættelse, hvilket saa nogenlunde svarer til den advarsel, folk i almindeligt civil tøj faar, hvis de f. eks. dummer sig i trafikken!

Jo.



— Hovsa! —

Doktor til søs ... i Dyrehaven

Sportsrideklubben holdt i gaar jagt i Dyrehaven, og den kendte jagtrytter, dr. med. Gerhard Rønne havde lagt ruten og sørget for de mange og vanskelige forhindringer. Han red selv som »ræv«, hvilket vil sige, at han viste vejen for jagtfeltet. Da man naaede den sidste forhindring ved Hjortekærøen, endte doktoren paa sin gode hest »Drot« ude i vandet, saadan som det ses paa disse tre billeder. 28-4-1958



— Saa maa jeg gaa hjem ...



— Hvor skal du hen ...? —

Led dem ikke i fristelse!

NÆSTEN samtidig med Blechingberg-affæren kommer nu meddelelsen om, at det ikke blot er i diplomatiet, men ogsaa inden for flyvevaabnet, man kan finde top-folk med uorden i økonomien.

Undersøgelserne har resulteret i, at chefen for flyvevaabnet, generaløjtnant Tage Andersen har tvangsforflyttet en oberst, der paa sit hidtidige tjenestested i Karup havde laant penge af i hvert fald en underordnet.

Den slags maa selvsagt ikke ske — lige saa lidt som en korporal maa drikke øl med en menig — men hvor pinlig en tvangsforflytning end maa være for en mand af saa høj rang som oberst, finder vi det ærlig talt paradisk, at man som straf flytter en officer med gæld til en endnu mere betroet post — nemlig til flyverkommandoen i Vedbæk, hvor den øverste stab har til huse og alle hemmelighederne samles ...

★

VI kunne ikke drømme om at antyde noget unationalt sindelag hos den paagældende oberst.

Men spionernes pres mod det danske forsvar og diplomati er større end nogen sinde, og man har vel lov til at indtage det principielle standpunkt, at folk, der paa grund af deres fortvivlede økonomiske situation har haardest brug for en rask ekstra-indtægt, ogsaa har sværest ved at modstaa dette pres!

★

GENERALLØJTNANT Tage Andersens disposition i denne sag virker dobbelt forargelig, naar det tages i betragtning, at den foretages faa uger efter oplysningen om, at den fængslede ambassaderaad Blechingberg fra Bonn havde saa stor gæld, at han næppe havde en chance for at arbejde sig ud af den, hvis ikke han kunne faa de store tillæg, der gives udenrigsministerielle folk, som forflyttes til udlandet!

En lære burde de ansvarlige allerede have faaet af denne sag. Selv om man iværksætter nok saa megen kontrol og efterretningsaktivitet, er den vigtigste forholdsregel over for de embedsmænd, der sidder paa hemmelighederne: Led dem ikke i fristelse!

Oberst tvangs-flyttet!

Ekstra-bladet

26/5-58

Faar mere betroet post, skønt han havde uorden i sin økonomi

EN pinlig affære inden for flyvevaabnet har medført, at en oberst i pinsen er blevet tvangsforflyttet.

Tvangsforflyttelsen er blevet bestemt af chefen for flyvevaabnet, generaløjtnant Tage Andersen. Aarsagen til det alvorlige skridt mod en saa høj officer er, at obersten havde laant penge af en underordnet.

Inden for flyvevaabnet har rygterne længe svirret om obersten. Man iværksatte en omfattende undersøgelse og kom til det resultat, at han havde uorden

i sin økonomi og i hvert fald har laant penge af én af sine underordnede. Det skete paa flyvestationen i Karup, hvor obersten hidtil har været tjenstgørende.

Efter overvejelser og samraad med sine nærmeste medarbejdere besluttede generaløjtnant Tage Andersen, at affæren skulle ordnes med en tvangsforflyttelse, men paradoksalt nok er obersten som straf blevet anbragt paa en endnu mere betroet post — nemlig i flyverkommandoen i Vedbæk.

Vi henviser til den ledende artikel. Tom.

Jet-maskine 3/6 brændt i start 58

HERNING: En af flyvevaabnets RF-84 F Thunderflash jet-maskiner fra Flyvestation Karup brændte ved 9-tiden i gaar morgen. Der gik ild i maskinen, da motoren blev startet, og i løbet af meget kort tid var kun forvredne metaldele tilbage af flyet. Piloten i maskinen reddede sig i sikkerhed, da han opdagede ilden, og han kom ikke noget til. Havarikommissionen skal nu se nærmere paa uheldet. Der menes ikke at være noget fortilfælde inden for det danske flyvevaabnet.

Tronfølgeren vil lære om flyvning 16/5-58

Prinsesse Margrethe deltager i Kvindeligt Flyvekorps' grundskole paa Jonstrup i sommer

Tronfølgeren, Prinsesse Margrethe, som forleden indtraadte i Kvindeligt Flyvekorps, hvis protektrice Dronningen er, vil i sommer deltage i korpsets grundskole paa Jonstrup. Kvindeligt Flyvekorps samler i næste maaned elever fra hele landet til sin grundskole paa Flyvestation Værløse. Skolen, som ledes af korpsets chef, fru Else Martensen-Larsen, giver de ny medlemmer af Kvindeligt Flyvekorps indsigt i korpsets efterhaanden mangede funktioner inden for flyvevaabnet.

Nu er det jo ikke saadan, at Tronfølgeren eller de andre grundskole-elever skal lære at flyve. Kvindeligt Flyvekorps' medlemmer har udelukkende jordopgaver, i radar- og varslingskontrollen, administrative opgaver og lignende paa flyvestationerne rundt om i landet.

Kun nogle enkelte af Kvindeligt Flyvekorps' medlemmer er i deres fritid aktive privatflyvere.

pw.

To militærflyvere reddet fra brændende maskine

10-6-58

Landingsulykke paa Tirstrup i gaar med en af flyvevaabnets Harvard-træningsmaskiner

Flyverløjtnant Aage Petersen redder sig trods brud paa rygsøjlen, fænrík Erik Hallum slipper med knubs

De sad begge i det brændende vrag, mens brandfolkene væltede skum over benzinflammerne

I gaar eftermiddags kl. 15,40 havarerede en af flyvevaabnets træningsmaskiner, en Harvard, paa Tirstrup Lufthavn.

Havariet indtraf under landingen, der udbrød straks brand i den stærkt beskadigede maskine, men de ombordværende, føreren, flyverløjtnant Aage Petersen, og fænrík Erik Hallum, reddede sig trods den haarde medfart. De frigjorde sig fra seler og faldskærme og naaede at springe væk, før flammerne ramte dem. Begge maatte indlægges paa sygehuset i Ebeltoft. Flyverløjtnant Aage Petersen har ved styrtet blandt andet paadraget

sig et brud paa lændehvirvlen, mens fænrík Hallum har faaet en række knubs, navnlig i ryggen. Ingen af dem er i livsfare, og Hallum beholder man nærmest til observation.

Flyvevaabnets havarikommission blev straks alarmeret og ankom i aftes til ulykkesstedet. Den havarede maskine kan næppe repareres.

Brandfolkene øjenviðner til dramaet — de reddede flyverne

Tirstrup er ikke blot midtjysk lufthavn for SAS-trafikken til de østjyske byer, men den er samtidig militær lufthavn, og flyveledelsen er

flyvevaabnets. Det udstationerede katastrofeudstyr er ogsaa flyvevaabnets. Naturligvis var der mange øjenviðner til det dramatiske havari, blandt andre flyvekontrollens personale og brandkorpset, som fulgte landingsproceduren.

De to reddede kan takke Tirstrups aarvaagne og meget hurtigt reagerende brandkorps for, at de i dette øjeblik er i live.

»Harvard-maskinen, som kom fra flyvestation Karup, hvor den er stationeret, var paa en prøveflyvning efter gennemført motoreftersyn. Den anfløj tilsyneladende normalt. Vejret

1) Flyvere reddet

var klart, der var omkring 6-700 meter til skyerne.

Men selve indflyvningen til lufthavnen var af en saadan karakter, at brandfolkene, som ogsaa er flyvevaabnets eget katastrofemandskab, følte, at noget ville ske. Maskinen kom tilsyneladende i, hvad man i flyversproget kalder et »high speed stall«, det vil sige, at den meget pludselig mister flyvefart. Den faldt igennem paa landingsbanen med voldsom kraft, og ilden udbrød, mens den kurede hen ad betonen.

Saa hurtigt var brandvæsenet oppe paa siden af havaristen, at skumdækningen af benzinflammehavet begyndte, mens den endnu kurede fremad i tre stykker.

Sammenslået med jorden havde været saa voldsomt, at flyveren og hans passager begge var slaaet igennem sæderne og ned i bunden af maskinen. De kunne selv kravle op, mens brandfolkene sikkerhedsdækkede dem med skum.

Denne hurtige indgriben af brandvæsenet, som flyvevaabnets sagkyndige fremhæver meget stærkt, har reddet de to mænd.

Om der foreligger en fejlmanøvrering, eller man har en teknisk forklaring paa det skete, vil formentlig meget hurtigt kunne opklares. Den forulykkede maskintype er en North American tosædet træningsmaskine med en Pratt & Whitney motor, den vejer tom næsten 2 tons, og den er omtrent 13 meter i vingefang og næsten 9 meter lang. Piloterne sidder under forskydelig kunstglaskuppel. Det er en meget robust maskintype. Den blev brugt under sidste verdenskrig som træningsmaskine i det allierede luftvaaben og er nu kun lidt brugt som skole- og træningsmaskine i det danske flyvevaaben.

pw.

Disciplinbrud aarsag til Tirstrup-ulykken

Havarikommisionen fastslaar, at flyverløjtnant Aage Petersen lavede kunstflyvning uden tilladelse 11-6-58

Et alvorligt disciplinbrud er fastslaaet som aarsag til ulykken paa Tirstrup mandag eftermiddag, hvor en af flyvevaabnets Harvard træningsmaskiner havarerede og blev totalt ødelagt, mens føreren, flyverløjtnant Aage Petersen og fænrisk Hallum reddedes under dramatiske omstændigheder.

Havarikommisionen, som ledes af kaptajn O. P. Nielsen, har gennem flyverkommandoen meddelt det foreløbige resultat af sin undersøgelse. Flyverløjtnant I af reserven Aage Petersen har uden tilladelse foretaget kunstflyvning med maskinen lige efter starten fra Tirstrup. Den endte med, at han i for lav højde foretog et loop og kom saa nær jorden, at han ikke kunne rette maskinen op. Derved kom den i high speed stall, og ramte jorden med halepartiet. Stødet tog saa meget af maskinens fart, at den ikke kunne rettes op. Den kurede 150 meter først paa cementbanen og derefter i græsset, før den stoppede. Det skyldtes, som Berlingske Tidende meddelte i gaar, kun Tirstrup-lufthavnens eget katastrofemandskabs fremragende indsats, at de to mænd i maskinen i dag er i live. Der var brand i vrage, mens det kurede paa banen og græsset, men brandvæsenet var paa siden af maskinen, før den standsede op og fik dænget skum paa, før ilden havde fat i cockpittet. Det drejede sig om sekunder. Maskinen var brudt i tre stykker ved havariet, halepartiet, midtersektionen og motorpartiet, men de hang sammen ved sidepladerne. Flyverløjtnant Aage Petersen har paadraget sig brud paa rygsøjleens nederste del ved sammenstødet med cementbanen og vil komme til at ligge i gips i maaneder. Fænrisk Hallum er sluppet med drøje knubs. Havarikommisionen har sluttet sine afhøringer i gaar. En auditgrundersøgelse vil følge efter. Bekræftes havarikommisionens første teori om ulykkesaarsagen, bliver flyverløjtnant Aage Petersen næppe i flyvevaabnet.

Jet-pilot forulykket i Kattegat 12/6-58

Flyverløjtnant Aage Høy Pedersen styrtet i havet ved Hals Barre efter forsvinden fra sin formation Eftersøges af frømand, skibe og helikoptere

Flyvevaabnet mistede i gaar en af sine unge jet-piloter den 22-aarige flyverløjtnant Aage Høy Pedersen, søn af gaardejer Peter Thomsen Pedersen i Stauning ved Skjern. Ulykken indtraf, da flyverløjtnant Aage Høy Pedersen i gaar formiddags var paa rutinemæssig træningsflyvning fra flyvestation Karup sammen med tre af sine kammerater. Han laa bagest i en formation af »Thunderjet« F 84 G. Pludselig forsvandt han. Klokken var ca. 10,45, da ulykken skete.

Paa dette tidspunkt laa formationen 6-7 kilometer syd for Hals og passerede kystlinien paa vej mod øst. Føreren af formationen opdagede et øjeblik efter, at Høy Pedersens maskine savnedes i formationen. Han slog omgaende alarm, og der blev iværksat en omfattende undersøgelse. Jagerpatruljerede over området, hvor maskinen var forsvundet, en helikopter fra Flyvestation Aalborg kom til området og samtidig en Pembroke-eftersøgningsmaskine plus en Catalina-amfibie-maskine fra Flyvestation Værløse. Ogsaa Flyvestation Skrydstrup sendte en helikopter til ulykkesstedet, og

et skib blev dirigeret ud fra Frederikshavn. Ved 14-tiden i gaar eftermiddags fandtes en stor olieplet paa vandet 8 sømil fra Hals Barre. Området blev afmærket, og Falck rykkede ud med vand og med frømand.

Radioen tavs

Man havde sidst haft radioforbindelse med Høy Pedersen kl. 10,30, men umiddelbart derefter blev hans radio tavs. Han har intet rapporteret om vanskeligheder med maskinen.

Man haabede en tid paa, at Høy Pedersen var gaaet ned med faldskærm, efter at have skudt sig ud med katapultsædet, men derefter skulle hans nødradio automatisk være traadt i funktion, men den hørtes ikke paa nødfrekvensen. Kl. 13,30 opdagede man første gang oliepletten 8 sømil sydøst for Hals Barre fyr, den voksede og voksede, og ved 14-tiden mente man, at den maatte stamme fra den forulykkede maskine. Falck fra Aalborg rykkede ud.

Flyverløjtnant Aage Høy Pedersen, som er flyverløjtnant II af reserven, var 22 aar og ugift. Han kom til flyvevaabnet i januar 1956 og rejste efter uddannelse paa Aunø videre til uddannelse i Canada i juni 1956. Efter hjemkomsten i november 1957 gjorde han tjeneste paa Flyvestation Aalborg, indtil han i marts i aar blev forflyttet til Thunderjet-eskadrillaerne paa Flyvestation Karup.

Hvad der er sket under formationsflyvningen, hvor intet unormalt forud havde været rapporteret, staar foreløbig som en gaade. Havarikommisionen er fra Tirstrup, hvor den har afsluttet undersøgelsen omkring nedstyrtningen forleden, blevet kaldt til Karup og derfra til det formodede ulykkesomraade.

Endnu sent i aften var der intet spor af maskine eller flyver. Eftersøgningen fortsættes i dag af marineskibe og af Falcks frømand. Vejret er godt, havet er stille, og der er klart. Fyrmeisteren paa Hals Barre mener ikke, at der kan være styrtet en maskine i havet om formiddagen, i hvert fald ikke inden for 10 sømil.

Eftersøgningen fortsattes, til mørket satte ind, og genoptages, naar det atter bliver lyst.

Høy Pedersen er forsvundet i godt 6 kilometers højde. Han laa som nummer fire i formationen og skulle følge nr. 3, mens formationens fører skulle følge nummer 2.

Høy Pedersen blev betragtet som en meget talentfuld flyver, hans position i formationen var en tillidsopgave. Hvad der er sket, tør ingen gisne om. Intet tyder paa, at han kan være fløjet til andre omraader og nødlandet, og heller ikke paa, at han er naaet at komme ud med sin faldskærm. Om han har mistet bevidstheden i maskinen og ikke har naaet at slaa alarm, ved man heller ikke. Kun at han er forsvundet under gaadefulde omstændigheder.

pr.



Den forulykkede løjtnant Aage Høy Pedersen. Vendi

For 100 mill. kr. jet til Aalborg 18/6-58

38 Sabre F 86 D kommer sejlene til Nørresundby

Paa næste torsdag kommer det amerikanske hangarskib Tripoli til Nørresundby med 38 Sabre-jetjagere. De skal udgøre grundstammen i flyvestation Aalborgs ny taktiske styrke.

De 38 Sabre F 86 D kommer i plastic-mølposer og skal klargøres i Aalborg af danske og amerikanske teknikere. Sammen med Sabre-jagere kommer en enkelt Thunderflash fra Republic-fabrikkerne som erstatning for den maskine af samme type, flyvevaabnet mistede ved en ulykke i Jylland.

De 38 Sabre-jagere, som er i overlydsklassen, er jagere udrustet med radar og andet udstyr, som gør det muligt at anvende dem operativt under alle vejrforhold. De repræsenterer en værdi af omkring 100 mill. kr. De 38 jagere er en gave fra Amerika over vaabenhjælpeprogrammet.

Næste aar venter det danske flyvevaaben en eskadrille Super-Sabre fra Amerika, ogsaa som gave. Denne maskintype, som blev demonstreret for nylig i Værløse, gaar en og en halv gang hurtigere end lyden. Det er forsvarsjagere til operationer i stor højde. pw.

Jet-uheld paa Skrydstrup 28/6-58

Tordenjet ødelagt under mavelanding

I gaar eftermiddags ved 15-tiden indtraf paa flyvestation Skrydstrup et alvorligt landingsuheld uden for banen. Piloten, flyverløjtnant 2 af reserven, Sterregaard, er indlagt paa sygehuset med rygskaade. Havarikommisionen undersøger uheldets aarsag. Maskinen havde ikke naaet betonbanen, da den ramte jorden. Piloten trak understellet op, maskinen kurede videre i stor fart. Den materielle skade er stor. Maskinens bund blev revet helt op. Der udbrød ikke ild i den havarerede Thunderjet F 84 G.

Københavnsk ægtepar dræbt ved meningsløs flyveulykke ^{12/6-58}

Den 26-aarige luftfotograf Leif Birch Kristiansen og hans hustru styrtet ned ved Kerteminde under kunstflyvningsmanøvrer, som sprængte den lille KZ III-maskine

Deres 5-aarige datter, som lige havde været oppe med faderen, ventede dem paa Beldringe Flyveplads

En dybt tragisk og fuldstændig meningsløs flyveulykke kostede i gaar et ungt københavnsk ægtepar livet og gjorde deres femaarige datter forældreløs.

Den 26-aarige luftfotograf *Leif Birch Kristiansen*, som havde sit hjem Bag Søndermarken i København, havde i gaar taget sin jævnaldrende hustru *Elin* med sig op paa en eftermiddagstur fra Beldringe Flyveplads, hvor han for tiden var stationeret. De fløj i direktør Sylvest Jensens KZ III »OY-DVY« fra Beldringe kl. 17,22 — kun ni minutter efter laa de dræbt i vraget af den lille maskine paa strandkanten ved Kertinge i nærheden af Kerteminde.

Øjenvidner fortæller, at maskinen foretog kunstflyvningsmanøvrer, før den forulykkede. Den ene vinge brækkede af den lille maskine, der ikke er bygget til eller egnet til kunstflyvning, resterne af maskinen hvirvlede videre og knustes 50 meter fra strandkanten. Det unge ægtepar er antagelig dræbt paa stedet ved nedstyrtningen, men de kunne ikke befries fra vraget, før Falcks Redningskorps kom til stede.

Kun fløjet i fem uger

Leif Birch Kristiansen havde kun haft flyvercertifikat i 5 uger. Han fløj ikke selv luftfotograferingsmaskinerne, men betjente kun fotografiapparaterne. Han havde ønske om selv at blive luftfotograf, derfor havde han taget privatflyvercertifikat og var nu paa vej til at faa erhvervsflyvercertifikatet. For at faa tilstrækkeligt med flyvertimer og et tilstrækkeligt antal flyvetimer til er-

hvervscertifikatet, tog han ture med maskinen, naar dagens fotoarbejde var endt.

I gaar kom han fra fotoflyvning med den erfarne fotoflyver Eigel Jensen, som er Sylvest Jensens fotograf med stationering paa Beldringe Flyveplads. De havde været paa luftfotografering paa Lolland-Falster.

Hustruen og datteren kom for tre dage siden

Leif Birch Kristiansen, som var blevet luftfotograf i maj, var flyttet til Beldringe og havde lejet sig et værelse i Allesø. Hertil kom hans unge hustru og deres 5 aarige datter for tre dage siden. De ventede ham paa flyvepladsen i gaar, og Leif Kristiansen tog sin lille pige op paa en rundflyvning, som varede 20 minutter.

Der er kun plads til 2 i en KZ III-maskine. Derefter skulle hustruen ud paa den første flyvetur med ham fra Odense-flyvepladsen. De startede kl. 17,22 og ville være borte en lille time. Kl. 17,31 skete nedstyrtningen.

Flyveleder Frenz tog sig af det forældreløse barn

Deres lille datter ventede dem paa flyvepladsen. Flyveleder Frenz og hans hustru tog sig af det forældreløse barn, imens politiet satte sig i forbindelse med ægteparret Kristiansens paarørende i København. Luftfartsinspektør Ludvig M. S. Jacobsen fra Statens Luftfartsdirektorat fløj omgaende til ulykkesstedet i en af Falcks maskiner. Kl. 20 cirkledede han over ulykkesstedet og landede kort efter i Beldringe og begyndte sine afhøringer omkring den tragiske og aldeles meningsløse ulykke.

Vidners beretning om ulykkesøjeblikket

Meget tyder paa, at den uerfarne flyver, som næppe har haft mere end 40-50 flyvetimer, har foretaget manøvrer med maskinen, som han ikke kunne kontrollere. Øjenvidner fortæller, at den cirklede rundt og »stod paa højkant i luften«. Under disse manøvrer brækkede den ene vinge af og faldt i vandet. Maskinen hvirvlede mod jorden og knustes totalt.

Nogle øjenvidner mener, at motoren et øjeblik var i staa og derefter blev sat i gang igen for fuld styrke. Det var, som om maskinen med ét sprængtes i luften og blev revet fra hinanden. Maskinen faldt paa sognefoged, gaardejer Tage Lindø's mark i Kertinge. Der blev omgaende slaaget alarm, og Falck fra Kerteminde var hurtigt paa ulykkesstedet, og kort efter kom Kerteminde politi. Den forulykkede maskine blev bygget hos Kramme & Zeuthen lige efter

krigen, den blev solgt til Fyns Flyveklub, men da klubben for nogle aar siden realiserede sit materiel, blev den overtaget af direktør Sylvest Jensen i Hillerød. Den var udstyret til fotoflyvning og blev ogsaa brugt som skolemaskine.

Leif Birch Kristiansen var meget opsat paa at blive erhvervsflyver og gik op i sin luftfotograferingsvirksomhed med stor nidkærhed. Hele sidste vinter søgte han ind ved Sylvest Jensens store luftfoto-virksomhed og havde heldet med sig i foråret. Hvad der har faaet ham til saa at sige kort efter starten fra Beldringe til at foretage kunstflyvningsmanøvrer med den lille maskine vil aldrig blive opklaret. Men han var gjort bekendt med, hvad denne maskintype maatte udsættes for, allerede mens han fløj som elev.



Leif Birch Kristiansen.

Leif Birch Kristiansen var uddannet kontorist, men søgte i 1952 ind ved flyvevaabnet og kom paa elementærskolen. Han forlod imidlertid flyvevaabnet og søgte sin fremtid som luftfotograf. Han er født i København 16. august 1931, søn af gartner Frede Birch Kristiansen. pw.

Ulykkes-maskinen eksploderede i et loop ^{13/6-58}

Meningsløsheden ved flyveulykken paa Fyn bekræftes af luftfartsmyndighedernes undersøgelser

Meningsløsheden i den tragiske flyveulykke ved Kertinge Nor, hvor den 26-aarige luftfotograf Leif Birch Kristiansen og hans hustru mistede livet, bekræftedes af de undersøgelser, der i gaar blev foretaget af luftfartsmyndighederne.

Luftfartsinspektør Ludvig M. S. Jacobsen fra Statens Luftfartsdirektorat, som leder undersøgelsen, udtalte i aftes til Berlingske Tidende: — Maskinen er fuldstændig sprængt i luften i det øjeblik, Leif Birch Kristiansen gik ud af et loop, hvor paavirkningerne øjensynlig har været saa voldsomme, at den ene vinge blev flaaet af.

Det skete i omkring tusind meters højde, og resterne af maskinen hvirvlede derefter i et lodret spin mod jorden, som rantes med over 200 kilometers fart. Hullet i jorden, hvor maskinens vragelede med de to ombordværende slog ned, vidner om den kraft, maskinen ramte kløvermarken med. Vi har nu samlet forskelligt teknisk materiale sammen, som Falck transporterer til København til videre undersøgelse. Men saa meget kan siges, at det er hundrede procent sikkert, at maskinen ikke er årsag til ulykken.

Hvad der har faaet Leif Kristiansen til at foretage kunstflyvningsmanøvrer, som han ikke havde lov til, bliver formentlig aldrig opklaret. De samstemmende øjenvidneberetninger bekræfter, at maskinen er brudt sammen i luften efter en loop-manøvre.

Medfølelsen samler sig om den 5-aarige forældreløse Pia og det forulykkede unge ægtepars hjem. Pia blev i gaar fløjet til København og afleveret hos sin mormor. Hun havde ikke faaet at vide, hvad der

var sket, men forstod, at noget var galt. Adskillige har henvendt sig til Odense Lufthavn med adoptionstilbud. Den dybt tragiske ulykke har gjort et stærkt indtryk langt uden for flyvningens rækker. pw.

Jet-ulykken

Ulykkesstedet for den Thunderjet F 34 G, som ført af flyverløjtnant Aage Høy Pedersen styrtede i Kattégat under gaadefulde omstændigheder blev fundet i gaar. Nogle fiskeris oplysninger og afmærkninger var den direkte foranledning til, at man i gaar flyttede eftersøgningspositionen sydvest for Hals Barre Fyr, og her fandt Falcks frømand, efter at en marinekutter havde trukket vod og faaet tag, en del af maskinens jetmotor omviklet af pilotens faldskærm.

SIDSTE:

Føreren af jetjageren fundet

AALBORG, FREDAG. RB.

Det lykkedes i aften frømand at finde vraget af det forsvundne jetfly og maskinens fører, flyverløjtnant Aage Høy Pedersen. Maskinen og piloten blev fundet paa samme position som de vragester, som tidligere blev fisket op, nemlig ca. 16 km sydsydøst af Hals.

Liget af piloten blev i aften ført til Hals og derfra videre til amts- sygehuset i Aalborg.

Ønske om efterforskning i Kerteminde-ulykken ^{13/6-58}

Intet i vejen med maskinen, som luftfotografen Leif Birch Kristiansen pressede i stumper og stykker i luften, da han gik i døden med sin unge hustru

De luftfartssagkyndige, som nu har afsluttet de tekniske undersøgelser omkring den meningsløse flyveulykke ved Kerteminde den 11. juni, hvor luftfotografen Leif Birch Kristiansen og hans hustru Elin styrtede ned med en KZ III og dræbtes, har fremsat ønske om efterforskning i den tragiske ulykke.

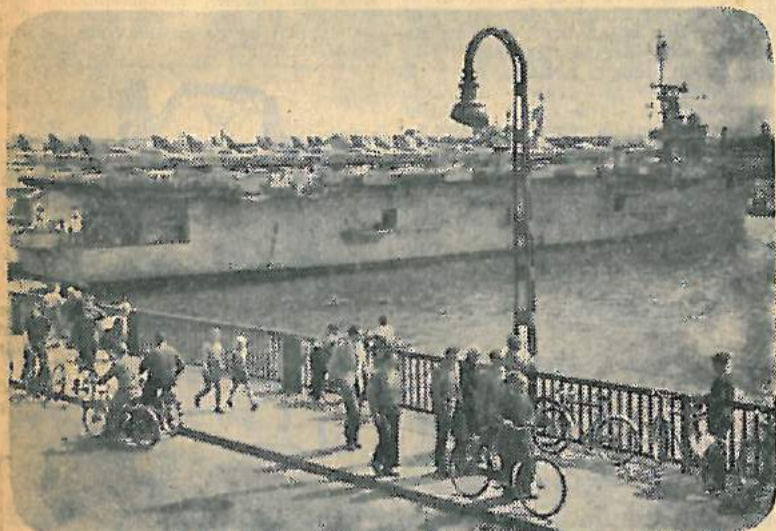
Det har vist sig, at der intet var i vejen med maskinen, som simpelt hen er fløjet i stumper og stykker under et fantastisk dyk fra omkring 800 meters højde. Undersøgelserne af maskindelene har vist, at foruden simpelt hen er sprængt ved trykket og vingen flaaet op og brækket af under dykket. Den afbrækkede vinge hang som en knækket fuglevinge ved maskinen, mens den i dødsstyrtet hvirvlede mod jorden med en saadan kraft, at kun 30 centimeter af motoren stak op over marken, og propelbladet var bøjet sammen som en skinne omkring motorblokken.

Luftfartsmyndighederne vil prøve at finde frem til, hvad der har faaet Leif Birch Kristiansen til at udføre denne dødsmanøvre. Den tragiske menneskelige side af sagen ønskes

belyst af flere grunde. Det er nu luftfartsdirektoratets jurister, der skal afgøre, om man vil indstille Kerteminde-tragedien til almindelig efterforskning. pw.

Danmark har faaet 39 nye jetjagere ^{27/6 58}

Ankom i gaar formiddags til Nørresundby paa amerikansk hangarskib — Første danske jets med raketter som eneste vaaben



Hangarskibet Tripoli fotograferet i havnen i Nørresundby.

Det amerikanske hangarskib Tripoli ankom i gaar formiddags til Nørresundby med 38 Sabre F-86-D jetjagere til Flyvestation Aalborg. De 30 af maskinerne var opstillet paa dækket, de 8 i hangarer under

foregik. Losningen ventes først at være tilendebragt i løbet af natten til i morgen. Transporten af de 38 maskiner til mere end 100 millioner kroner er i øvrigt besværlig gennem Nørresundbys smalle gader.

Tripolis chef er kommandør Harold Larsen, der er af dansk afstamning. Det er første gang, han besøger Danmark. Hans bedsteforældre boede i København, før de udvandrede.

— Jeg ville gerne være blevet og have overværet Rebildfesten, udtalte kommandøren i gaar, men det lader sig ikke gøre.

Tripoli er et gammelt arret skib, bygget i 1943. Det har deltaget i 2. verdenskrig som konvojbeskytter og ubaadsbekæmper. b-j.



Kommandør Harold Larsen, hvis bedsteforældre i sin tid udvandrede fra København.

dækket. Desuden medførtes en enkelt Thunderflash fotorekognosceringsmaskine.

De ny jagere bliver de første danske maskiner, der har raketter som eneste vaaben. Sabre F-86-D er en saakaldt »altvejsjager«. Dens operationsfelt er op til 16 kilometer i højden, og aktionsradius er 800 kilometer. Jageren er forsynet med 24 raketter, som anbringes under flyet og kan afskydes enten enkeltvis eller i serier. Raketterne har en kaliber paa 7 cm.

De 38 fly — en gave fra USA — formeres i to eskadriller til afløsning af de snart forældede Meteor Mark 11-jagere.

Det store hangarskib bliver i Nørresundby til i morgen, og der vil i dag blive lejlighed til at bese skibet — ogsaa indvendigt. Den 280 mands store besætning var i gaar eftermiddags paa udflugt til Rebild, mens udlosningen af maskinerne

Ikke dansk flyveforbud mod Sabre-jagerne ^{29/6 58}

Men de er næppe flyveklare, før den norske rapport foreligger

Flyvevaabnet tilbageviste i gaar fremkomne meddelelser om, at der skulle være nedlagt forbud mod flyvning med de 38 Sabre-jetjagere, som Danmark forleden fik som gave over det amerikanske vaabenhjælpsprogram. Det har været nævnt, at man vil holde maskinerne paa jorden foreløbig, indtil man er klar over årsagsforholdene til de fire ulykker, der har ramt det norske luftvaaben med samme maskintype. I Norge er der nedlagt forbud mod flyvning med Sabre-jagerne, mens undersøgelserne staar paa, men et saadant forbud er altsaa ikke nedlagt her.

Noget andet er, at klargøringen af de danske Sabre-jagere næppe vil være tilendebragt, før rapporten med de norske foreligger, saa alle eventuelle fejl kan blive rettet, inden maskinerne gaar paa vingerne. Det vil efter al sandsynlighed ske om en maanedstid.

Maskinerne gøres flyveklare paa flyvestation Aalborg. De »trækkes« ud af de plasticposer, der har beskyttet dem paa transporten med hangarskibet Tripolis. Der er i øvrigt forskel paa de danske og de norske Sabre-jetjagere. De danske F 86 D har raket-vaaben, de norske F 86 K har fire 20 mm kanoner. De norske maskiner har deres oprindelse i en type, som Fiat-fabrikkerne i Italien byggede paa licens fra North American flyvemaskinefabrikkerne i USA. F 86 K er omkring 8 tommer længere i skroget. Da italienerne havde bygget denne Sabre-type, blev amerikanerne interesserede og satte F 86 K i produktion. Det er altsaa denne type, nordmæn-

dene har haft fire ulykker med. Hollænderne flyver med den samme, men her er der ikke tale om flyveforbud.

De maskiner, som Danmark har modtaget, repræsenterer omkring 3 millioner kroner stykket, de klar-gøres i nøje samarbejde med amerikanske teknikere. Generaløjnandt Tage Andersen mener, at der vil gaa det meste af tre uger, før den første af de ny maskiner er startklar. pw.

To danske flyvere faar vinger

^{9/7} ★ ⁵⁸



Efter vel gennemført træningskursus paa NATO-basen Gimli i Manitoba, Canada, fik to danske piloter forleden overrakt deres vinger af Wing Commander D. G. Malloy. Paa billedet ses de to piloter, sergenterne Jens Westermann (t. v.) og Heini Frovst, begge fra København.

Fra Berlingske Tidendes

HERNING: Til 1. oktober træder en nyordning i kraft for alt personel ved det danske flyvevaaben. Nyordningen gaar ud paa, at det gifte personel, der er bosat inden for en radius af fire kilometer fra flyvestationerne, ikke længer faar kosttillæg, og de kan for fremtiden kun spise i flyvestationernes messer for betaling. Hidtil har hele personallet haft gratis forplejning, men fra 1. oktober gælder denne fordel altsaa kun for personel uden for fire kilometer-grænsen.

For flyverbyen Kølvrå ved Flyvestation Karup kan de ny bestemmelser faa skæbnesvangre konsekvenser, idet det saa ikke længer er en fordel for Flyvestation Karups store personel at bo i Kølvrå. Gift personel kan, blot det er bosiddende i Herning eller i Viborg, opnaa kosttillæg, og selv om rejseudgifterne trækkes fra, bliver det alligevel økonomisk mere fordelagtigt at rejse frem og tilbage fra Herning eller Viborg hver dag. Det er den almindelige opfattelse, at efterhaanden som det personel, der nu gør tjeneste ved Flyvestation Karup, bliver udskiftet, vil det personel, der kommer i stedet, ikke bosætte sig i Kølvrå, og her regner man i dag med, at de mange boligforeningshuse vil staa tomme i løbet af tre-fire aar.

To piloter forulykket under kunst-flyvning



HANS HANSEN



PETER GERT JENSEN

Løjtnanterne Peter Gert Jensen og Hans Hansen dræbtes i gaar i Sønderjylland under træningsflyvning med en Harvard-skolemaskine

Mange øjenvidner mener at have set loop og efterfølgende spinn-bevægelser

Maskinen brændte op i skoven, hvor den styrtede ned

Under kunstflyvning med en Harvard-træningsmaskine styrtede to af flyvevaabnets unge piloter i gaar ned i Sønderjylland og dræbtes paa stedet. De omkomne er den 26-aarige flyverløjtnant II af reserven Peter Gert Jensen fra Ringsted og den 25-aarige flyverløjtnant II af reserven Hans Hansen, som er født i Tinglev. Forældrene bor nu i Tønder.

De er begge elever fra 1954, kom til uddannelse i Canada i 1954—55 og kom saa til Flyvestation Skrydstrup. Som et rutinemæssigt led i deres uddannelse skal de have instrumentflyvning paa propeldrevne maskiner af Harvard-typen, det vil sige blindflyvningsøvelser. Begge piloter er i Canada uddannede paa jet-typer.

Paa den rutinemæssige øvelses-flyvning i gaar under gode vejrforhold, var løjtnant Peter Gert Jensen fører, mens Hans Hansen havde elevsædet. Der foreligger forskellige øjenvidneberetninger om ulykken.

De gaar samstemmende ud paa, at maskinen foretog kunstflyvningsmanøvrer kort før ulykken, hvilket ikke er forbudt i reglementet.

Maskinen styrtede ned kl. 13.45 i Vestrup Skov ved Hækkelbjerg. Arbejdsmand Marius Bransen er et af øjenvidnerne.

Han fortæller, at ulykkesmaskinen kom fra vest mod øst. Pludselig var det, som om motoren stod stille, mens maskinen vendte næsen op. Saa lød motoren igen, men knaldende og et øjeblik efter var den styrtet ned i skoven. Landbrugsmedhjælper Aage Nielsen, som arbejdede i en roemark op til skoven, mener, at maskinen gik i spinn, det var for ham, som om piloten forgæves søgte at rette den op, men saa ramte den ene vinge trætoppen, og den styrtede ned. Aage Nielsen løb til, men da han nærmede sig maskinen lød et brag, og den stod i flammer. Det var umuligt at komme de forulykkede til undsætning.

Andre øjenvidner mener, at maskinen, som den kom flyvende ret højt, foretog et loop, motoren satte ud, og maskinen skulle derefter være gaaet baglæns gennem luften og styrtede ned 100 meter inde i skoven, som tilhører forpagter Morten Krogh, Torning ved Christiansfeld.

Havarikommisjonen kom i helikopter til ulykkesstedet. En teknisk undersøgelse er i gang og samtidig afhøres alle de vidner, som har meldt sig. Det er endnu ikke muligt med sikkerhed at fastslaa ulykkesårsagen, kun kan man konstatere, at herredømmet over Harvard-maskinen er mistet i forbindelse med en tilsyneladende bevidst kunstflyvningsmanøvre, som efterfulgte flere andre acrobatiske bevægelser.

Begge de omkomne piloter var gift. Flyverløjtnant Peter Gert Jensen boede i Agerskov og Hans Han-

AABENRAA: Flyverløjtnant Hans Hansen, der den 27. juni dræbtes i Sønderjylland under træningsflyvning med en Harvard-skolemaskine fra flyvestation Skrydstrup, bisattes i gaar i Aabenraa, men den omkomnes unge hustru kunne ikke deltage i sørgøjtideligheden. Fru Sonja Hansen blev i lørdags under overførelsen til kapellet i Aabenraa syg og nedkom samme aften med en datter, saa hun endnu ligger paa Aabenraa Sygehus. 2-7-58

De to savnede unge mænd er begge døde

Den ene blev fundet druknet, den anden er stadig forsvundet, og der er intet spor af deres sejlbaa:

De to ganske unge mænd mistede livet i deres sejlbaa i det haar-augustvejr i Kattegat mellem undborg og Hornbæk. I gaar av man haabet om at finde en i live. Den ene, den aarige slagterlærling Ebbe midt fra Hjorkær i Sønderand, blev allerede søndag fundet druknet i stranden i Liseleje. Endnu sent i aften havde man ikke fundet den og heller ikke den 23-årige flyverløjtnant H. C. Larfra Skrydstrup.

Ulykken er sket sent lørdag eller et søndag, da de to unge mænd var paa vej fra Kalundborg til Hornbæk i den blot seks meter lange sejlbaa. Da de ikke var naet til land, blev den omkomne slagterlærling bror ængstelig og slog alarm, hvorefter strandvagter eller flyverløjtnant fik held med den grundet eftersøgning, som blev indstillet aften sent, men genoptaget dag morgen ved dagry.

Den sejlbaa tændtes i gaar eftermiddag, da det forlød, at den savnede flyverløjtnant havde medbragt sin er-redningsvest, i hvilken der er bygget en automatisk saakaldt h-sender, hvis impulser et døgn efter at senderen er startet kan pejle sig paa luffartstøjer. Man haabte, at flyverløjtnanten havde benyttet sin vest, og en flyvemaskine gik ud for at søge endnu en gang i gaar eftermiddags. Det endte uden resultat, og nu har man opgivet at finde den unge flyver i live.

Svigtende meldetjeneste

I Liseleje fandt man søndag aften den savnede flyverløjtnant Henry Chr. Lassen, Skrydstrup, fundet ved kysten ud for Nykøbing S. Hans lig vil blive overført til hans hjem i Ryvang paa Als. 14-8-58

værk. Det var ved 20-tiden. Ved 22-tiden ringede man til politiets rigsregistratur i København for at spørge, om en mand med det paagældende signalement var efterlyst. Svaret var benægtende. Først da morgenaviserne kom politiet i hænde, fandt rigsregistraturen ud af, at der var tale om den ene af de savnede.

Rigsregistraturen havde nemlig intet med eftersøgningen til søs at gøre. Den blev foretaget af søværnet og luftvaabnet, og ingen politikredse ledede eftersøgningen af de savnede. Det gav familien til den unge mand nogle uheldige timer i stadig uvished, og nu søger man at skabe et system, efter hvilket gentagelser af den slags tilfælde bliver udelukket. Baaden er der slet intet spor af,

selv efter ihærdig eftersøgning fra luften. I aften var der endnu udsat vagtposter paa hele kyststrækningen fra Hundested til Tisvildeleje. Maa-ske driver vragede fra baaden i land, saa man faar et fingerpeg om, hvordan ulykken er sket. Det ved ingen endnu, og heller ingen har set tegn paa, hvor man bedst skal lede efter den omkomne flyverløjtnant Henry Christian Larsen.

SØNDERBORG: Nu er ogsaa den anden af de omkomne ved drukneulykken den 3. august i Kattegat, flyverløjtnant Henry Chr. Lassen, Skrydstrup, fundet ved kysten ud for Nykøbing S. Hans lig vil blive overført til hans hjem i Ryvang paa Als. 14-8-58

Ny amtslæge 1958

Dr. Kn. Malthe Jacobsen

Kredslægen i Nørre Sundby, dr. Kn. Malthe Jacobsen, er udnævnt til amtslæge i Aalborg fra 1. september. Dagen efter fylder han 46. Dr. Malthe Jacobsen har været i Nørre Sundby siden 1949. Inden da var han omhyggeligt hospitalsuddannet og havde skaffet sig Københavns Universitets guldmedalje. Senere tog han embedslæge-eksamen med udmærkelse, og sidst skrev han doktorafhandling. Med andre ord en dygtig mand, der nu er endt i et ønskejob.

Dansk helikopter styrtet i en fjeldkløft i Syd-Grønland ^{7/8-58}

Tre mand om bord i helikopteren, som brændte op, reddede livet, men er forbrændte og saarede indlagt paa sydgrønlandske sygehuse

Grønlands Geologiske Undersøgelser er tirsdag eftermiddag blevet ramt af en alvorlig ulykke i Grønland. En af de to helikoptere, som er stationeret i det sydligste Grønland, styrtede ned i en fjeldkløft og brændte op. De tre, der var om bord, reddede livet, men alle tre ligger nu

saarede og forbrændte paa sydgrønlandske sygehuse. De tre var piloten, den 24-aarige flyverløjtnant Niels Bjørn Jensen fra Lille Værlose, den 22-aarige stud. mag. Mogens Greve fra Hillerød og den unge sydafrikanske geolog John Ferguson, der kom fra McGill University i Canada.

Endnu i aftes stod det ikke ganske klart, hvordan ulykken var sket eller nøjagtigt hvor den skete. Det har

saa forbrændinger, men ikke af sværere karakter, og han fik i øvrigt en del snitsaar. Ogsaa han er sammen med sydafrikaneren indlagt paa sygehuset i Julianehaab.

Disse korte kendsgerninger dækker, hvad man i aftes vidste om ulykken, dens årsager og dens forløb.

Driftsikre fartøjer

Chefen for Grønlands Geologiske Undersøgelser, magister Knud Ellitsgaard-Rasmussen kom netop tirsdag aften hjem efter to måneders arbejde i Sydgrønland, hvor geologerne for første gang arbejder med helikoptere. Ellitsgaard-Rasmussen har i disse to måneder fløjet adskillige timer med helikopterne. Han sagde om dem, at de havde oversteget alle forventninger med hensyn baade til driftssikkerhed og med hensyn til haardt arbejde i fjeldene. Med de meget dygtige piloter kunne helikop-



De to helikoptere, som Grønlands Geologiske Undersøgelser anvender i Grønland. Det er den ene af dem, som tirsdag eftermiddag blev knust.

ikke været muligt endnu at afhøre den saarede flyverløjtnant. Men holdet havde geologiske observationer at gøre i omraadet omkring bunden af Kangerdluarssuk-fjorden i distriktet syd for Narssaq. Maskinen, en Agusta Bell-helikopter af typen 47 J er antagelig fløjet op gennem en fjeldkløft i det omraade. Den har mødt et lufthul og er faldet saa langt ned gennem luften, at den store rotor har ramt en fjeldknude og er blevet splintret.

I samme nu er helikopteren styrtet ned i fjeldkløften. Der gik den i brand. Fra stor højde kan styrtet næppe være sket, thi alle tre om bord naaede at redde sig bort fra den brændende maskine.

Alvorligst kom den unge sydafrikanske geolog Ferguson til skade. Han fik anden grads forbrændinger baade paa hænder og ryg og i ansigtet, og paa sygehuset i Julianehaab, hvortil man bragte ham, har man konstateret, at han ogsaa har indre kvæstelser.

Flyverløjtnant Niels Bjørn Jensen fik snitsaar foruden at han blev lettere chokeret. Han blev — formentlig af den anden helikopter bragt til infirmeriet paa Marinstationen Grønødal, der ligger i Ivigtut.

Stud. mag. Mogens Greve fik og-

terne, som har fløjet fra begyndelsen af juni i det sydgrønlandske omraade, overkomme arbejde i et vejr saa daarlige, at selv geologernes motorbaade maatte give op.

Den ulykke, der er sket nu, er hændelig. Den kunne være sket den første flyvetime, og den kunne være sket om nogle aar. Nu har de to helikoptere i alt fløjet ca. 200 timer, og der har ikke paa noget tidspunkt været den mindste uregelmæssighed med fartøjerne.

Hver gang en helikopter forlod jorden, stod den i stadig radioforbindelse med jordstationen. Men da den forulykkede maskine havde været tavs for længe, har man formentlig slaat alarm. Meget tyder paa, at det er den anden helikopter, som er af samme størrelse og type, som har reddet de tre forulykkede fra fjeldkløften. Ulykken er sket tirsdag i tiden mellem 15,35 og 17,00 dansk tid.

Aars arbejde paa nogle eftermiddage

Tabet af den ene helikopter betyder et alvorligt afbræk i geolo-

2) Helikopteren

gernes arbejde. Magister Ellits-

gaard-Rasmussen sagde i aftes: — Den anden helikopter, som er stationeret i Ivigtut længere mod nord, bliver i Ivigtut. Vi kan ikke anvende den længere mod syd, fordi vi ikke kan række den med radioen den lange vej fra Ivigtut over isen til Narssaq-omraadet. Derfor maa vi omlægge den arbejdsplan, der er lagt. Men det kan naturligvis ogsaa gøres. Det vigtigste er, at ulykken ikke trods alt fik et alvorligere omfang, end den gjorde.

— Kan De klare opgaverne med én helikopter?

— Vi kan vanskeligt flyve med en enkelt. Skal vi det, kan vi lige saa godt komme sammen. Vi har i den



Piloten, flyverløjtnant Niels Bjørn Jensen, som førte den forulykkede helikopter, og som nu ligger paa sygehus i Grønødal.

ne at være ganske anderledes, end man havde forestillet sig det. Der staar bjergvægge, som rager helt lodret op i 1.200 meters højde. Man flyver fra bjergtop til bjergtop. I dalene er det ganske umuligt at færdes baade sommer og vinter. Det er rent jomfrueligt land, som vi har faaet et stærkt indtryk af, og som vi haaber rummer interessante geologiske ting.

Grønlands Geologiske Undersøgelser, som i øvrigt arbejder i samme egne som uranfolkene ved Dyrnes nær Narssaq, fortsætter undersøgelserne fra motorbaadene og fra den ene helikopter, der er tilbage i Ivigtut. Samtidig med at uranfolkene pakker sammen og rejser hjem, standser arbejdet for geologerne efter en travl sommer. Det hele sker i første halvdel af september.

Lykkeligvis vil antagelig ogsaa de tre forulykkede fra helikopteren i tirsdags være raske og udskevne, saa de kan følge med resten af holdet hjem. Et andet spørgsmaal er helikopteren. Dens værdi anslaaes til omkring 400.000 kr. Men forsikring vil dække noget, og en bevilling til en ny maskine er nødvendig, hvis den anden helikopter ikke skal blive overflødig. Tikili.

Jetpilot dræbt, da jager styrtede ned nord for Samsø ^{8/8 58}

Satte motoren ud i ganske lav højde? — Piloten dræbt paa stedet

En dansk tordenjet-jager -84 G styrkede i gaar middags havet nord for Samsø under en øvelsesflyvning, og føreren, den 23-aarige ugifte flyveløjtant af 2. grad af reserven Max Hornuff, søn af F. F. Hornuff, Brevej 10, Vordingborg, blev dræbt paa stedet. Efter de første meldinger om ulykken ser det ud til, at jetjageren er kommet for langt ned under et dyk, men man afventer i øvrigt rapport fra flyvevaabnets havari-kommission.

Jetjageren tilhørte en eskadrille fra flyvestation Skrydstrup, men eskadrillen er for tiden udstationeret paa Vandel flyvestation, hvorfra denne jager startede ved 11-tiden paa en rutinemæssig øvelsesflyvning. Jageren var ikke sammen med andre maskiner, da ulykken skete. Ulykken skete ca. 11.40, da maskinen befandt sig ud for Issehoved, nordspidsen af Samsø. Fra en fiskerkutter og en hjemmefærskutter beervarede man jageren, der i følge nogle udsagn dykkede mod havoverfladen. Man mener at have set piloten prøve at skyde sig ud med katapultsæde, og ifølge nogle øjenvidne-beretninger eksploderede maskinen i luften, før den ramte havet og blev totalt splittet ad. Fra de nævnte skibe lagde man straks kursen om og søgte efter piloten. Han blev imidlertid fundet nogen tid senere af en helikopter og en Pembroke-maskine, der var sendt til undersøgning, saa snart der var indløbet melding om ulykken.

Maskinen lavt hen over havet

Et af øjenvidnerne til jet-ulykken, skipperen paa Aarhus-kutteren Rasmus Winther, kom i aftes i havn, og han fortalte følgende om ulykken: Jet-jageren passerede os først i 2-400 m højde, men tog saa kurs mod Hjelmsø. Lidt efter vendte den tilbage mod os og var nu helt nede i et par meters højde over havet. Motoren satte ud, og jageren rørte flere gange vandet! Vi slog straks



Den omkomne flyveløjtant Max Hornuff.

alarm over Lyngby Radio og saa jageren nærme sig nordspidsen af Samsø. Men saa gik det galt. Pludselig gik den næsten lodret til vejs og eksploderede saa i gnister og vragslumper. Vi saa paa intet tidspunkt noget til piloten.

Vi satte kurs mod ulykkesstedet, der laa et stykke fra, men saa kom Pembroke-maskinen og senere helikopteren. Ogsaa en hjemmefærskutter kom til. Helikopteren søgte at tage faldskærmen med den omkomne pilot op, men det mislykkedes. Saa fik vi fat i skærmen og bragte den over paa hjemmefærskutteren, hvorfra helikopteren kunne tage den op og føre den i land. Falck fra Aarhus sejlede i gaar eftermiddags ud for at søge at bjerge vraket, der ligger paa fire m vand ca. 200 m nord for Issehoved, men vragedelene er spredt over et

meget stort omraade, saa bjergningen bliver vanskelig. Fra Flyverkommandoens side udtaler man over for Berlingske Tidende, at jetjageren næppe er eksploderet i luften. Det har ved tidligere flyveulykker været paa tale, men man har aldrig faaet det bekræftet. En Torden-jet er ikke bygget til hastigheder blot tilnærmelsesvis som lydets. Men i et ukontrolleret styrt fra stor højde — f. eks. hvis piloten er besvimmel eller paa anden maade er blevet syg og har mistet kontrollen over maskinen — kan der blive tale om, at den styrtende flyvemaskine kan genbryde lydturen.

Havarikommissionen skal nu afhøre folk fra de skibe, hvorfra ulykken blev observeret. Dernæst følger de tekniske undersøgelser af vragedelene. Arbejdet vanskeliggøres altid, naar ulykkerne sker over havet, og de første dage skal man ikke vente nogen endelig rapport.

Den omkomne jet-pilot kom til flyvevaabnets flyveskole i januar 1955 og fortsatte senere sin uddannelse i Canada, hvorefter han i oktober 1956 kom til flyvestation Aalborg. Fra 1957 har han været stationeret paa flyvestation Skrydstrup. mil.

Jet-ulykken skyldes formentlig piloten ^{10/8 58}

Blev set flyve 5—10 meter over vandoverfladen, skønt minimumhøjden var sat til ca. 200 meter

Flyverkommandoen har paa grundlag af de undersøgelser, der indtil nu er foretaget i anledning af den ulykke, der i torsdags ramte det danske flyvevaaben, udsendt en redegørelse, hvoraf alt tyder paa, at piloten har foretaget en hasarderet flyvning i for lav højde. Den erklæring, flyverkommandoen har udsendt, har følgende ordlyd:

Paa grundlag af de indtil nu foretagne undersøgelser af flyvehavariet den 7. august 1958 ud for Issehoved paa Samsø, hvorved flyveløjtant 2. af reserven, M. Hornuff, omkom, kan flyverkommandoen meddele følgende:

Flyveløjtanten var beordret til at udføre en øvelsesflyvning i en højde, der paa strækningen Hesselø—Hjelmsø—Brandsø ikke maatte være under 650 fod eller ca. 200 meter.

Omkring kl. 11.45 blev flyvemaskinen observeret paa strækningen Hesselø—Hjelmsø i en højde, der svarer til den tilladte minimumhøjde. Efter at flyvemaskinen over Hjelmsø gik over paa en sydvest-kurs, blev den nu set flyve ganske lavt 5—10 meter over paa en sydvest-kurs, blev den Samsøs nordspids. I denne højde blev flyvemaskinen set flyve i mere end et minut, før den ca. 1000 meter nord for Issehoved ramte vandet.

Undersøgelser af flyvemaskinen viser, at det første nedslag i vandet tilsyneladende har været meget fladt, og at farten ikke har været bemærkelsesværdig stor, formentlig almindelig marchfart. Forsaarsaget af nedslaget er en brændstoftank eksploderet, og i det følgende spring op fra vandoverfladen er flyvemaskinen begyndt at skilles ad. Ved flyvemaskinens andet nedslag i vandet mere end 500 meter fra første nedslagssted er piloten kastet klar af maskinen, uden at katapultsædet har været bragt i anvendelse.

Vejrforholdene paa havaristedet var gode, og ved de foreløbige undersøgelser er der endnu intet fundet, som kunne tyde paa, at fejl ved flyvemaskinen har været årsag til havariet. Vragdelene vil dog naturligvis efter bjærgningen blive underkastet en nøje undersøgelse.

En af Grønlandsflyvningens store pionerer:

Oberstløjtnant i flyvevaabnet Victor Petersen 60 aar i dag ^{9/8 58}



Oberstløjtnant Victor Petersen, tegnet af Otto C.

Oberstløjtnant Victor Petersen, en mand med en eventyrlig tilværelse, med en eventyrlig indsats, et eventyrligt humør og et nøgternt overblik over alt, hvad han har haft med at gøre, fylder 60 i dag. Mere end noget andet er Victor Petersen flyvepioneren i Grønland. Jo, det er ham, som, da han blev fulgt af hele landet paa sine Østgrønlands-flyvninger, bare hed søminemesteren og materialmesteren.

Han er født i Nakskov og blev underofficer i marinen i 1919. Fire aar efter gik han paa dækssofficer-skolen og blev dækssofficer i 1926. Netop dengang var der ved at komme gang i flyvningen. Han uddannede sig til marineflyver, og da dr. Lauge Koch skulle bruge vandflyvemaskiner til sine kortopgaver i Øst-

grønland i 1932, kom Victor Petersen til at spille en stor og afgørende rolle som helt nybagt flyveløjtant. Det var pionerflyvning med baade fare og spænding. Han blev i øvrigt materialmester i 1933.

Da krigen kom, fik Victor Petersen brug for sin virketrang og sin opfindsomhed i sit utrættelige arbejde som uforfærdet skipper i modstandsbevægelsen. Men han blev taget ved Bellevue og kom i koncentrationslejr i Tyskland. Han undslap og stak af over Holland til England. Efter krigen fortsatte Victor Petersen i flyvevaabnet som kaptajn fra 1951 og som oberstløjtnant fra 1952. Nu gaar han ud af geleddet fra 1. september. I dag fylder han bare 60 — fuld af historier, fuld af minder og fuld af interesser.

Flyveforskere til København

Skal bl. a. drøfte rumfart

NATO's staaende gruppe til undersøgelse af flyvetekniske problemer holder sit næste aarlige møde i København 28.-29. oktober, og der ventes ca. 2-300 flyvetekniske forskere og ca. 50 flyvelæger.

Underafdelinger af denne gruppe vil i dagene forud holde særlige møder, hvorunder man bl. a. skal drøfte flyvemedicinske spørgsmål, tekniske problemer vedrørende vind-tunneler og modeller, flyvemaskinmaterialer o. s. v.

Flyveeksperter og teknikere fra NATO-landene vil paa mødet meget naturligt drøfte rumfart og alle de problemer, der herved rejses.

Af danske medlemmer af de forskellige arbejdsgrupper kan nævnes overlæge Asger Lunn, professorerne K. W. Johansen, K. Refslund og J. Oskar Nielsen, oberstløjtnant P. N. Brandt-Møller og dr. Holm Johannesen.



Den forulykkede Ole Krog Jørgensen.

Jet-pilot fra Karup er forulykket i Tyskland

Flyverløjtnant Ole Krog Jørgensen styrtet ned i taagen i en skov ved Hannover med en Thunderflash-overlydsjager

Flyvevaabnet mistede i gaar en af sine unge jet-piloter og en af de nyeste overlyds jetjagere, en fotorekognosceringsmaskine af typen »Thunderflash«, ved en tragisk ulykke i Tyskland.

I gaar formiddags startede den 24-aarige flyverløjtnant I af reserven Ole Krog Jørgensen fra Karup i en Thunderflash jager ledsaget af en maskine af tilsvarende type. De skulle til NATO-lufthavnen i Jever, hvorfra britiske jet-jagere kommer til Danmark paa udvekslingsbesøg, mens de danske maskiner gæster basen i Tyskland.

Kl. 11,30 indtraf ulykken mellem Hannover og Hameln. De tyske luftfartsmyndigheder er af

den anskuelse, at nedstyrtningen skyldes, at piloten mistede orienteringen i den meget tætte taage. Maskinen fløj i taagen ind i en højskov, hvor den eksploderede ved nedstyrtningen. Vragrester spredtes i en omkreds af 400 meter.

En del skovarbejdere, som overværede ulykken, beretter, at maskinen eksploderede, før den ramte jorden og fræsede sig 1.500 meter gen-

nem skoven, mens vragresterne spredtes. Skovarbejderne havde en time før ulykken siddet lige paa det sted, hvor ulykken skete. En kvinde, der arbejdede i skoven, blev alvorligt kvæstet ved nedstyrtningen og bragt til hospitalet, oplyser politiet i Barringhausen. En anden kvinde blev indlagt med chok.

Ved eksplosionen udløstes katalysatorerne i overlyds-jageren, og piloten slyngedes ud af maskinen. Hans faldskærm hang fast i grene. Sigbarheden var, da ulykken indtraf, kun nogle faa meter. Ekspertter fra 2. allierede taktiske flyvestyrker, britiske RAF-teknikere fra Scharoldenford kun 10 kilometer derfra sendtes til ulykkesstedet, og i dag ventes en dansk havarikommission til skoven uden for Hannover, hvortil den forulykkede flyverløjtnant er bragt.

Ole Krog Jørgensen havde sit hjem Ringvej 98 i Kølvrå, flyverbyen uden for flyvestation Karup. pw.

Jetpilot dræbt ved bilulykke

HADERSLEV: Ved en overhalingssulykke paa broen, der fører den ny omkørselsvej til Vojens over jernbanesporene, dræbtes ved 1,45-tiden i gaar nat den 24-aarige finskfødte flyverløjtnant Matti Johanni Lehto fra Flyvestation Skrydstrup.

Han var i sin bil paa vej hjem til Skrydstrup fra en mørkeøvelse, han havde deltaget i, da hans bil forfra blev paakørt af en modgaende bil, ført af flyverløjtnant Peter Thomsen, der var paa vej ind mod Haderslev. Skønt det er forbudt at overhale paa broen, hvor kørebanen er forsynet med dobbelte midterstriber, overhalede løjtnant Thomsen en forankørende bil, ført af flyverløjtnant Truelshøj, der ligeledes kørte i retning mod Haderslev. Løjtnant Lehto blev dræbt paa stedet. Løjtnant Thomsen blev indlagt paa amts-sygehuset i Haderslev med en alvorlig hjernerystelse samt brud paa næseben og venstre ankel. Der blev foretaget blodprøve paa løjtnant Thomsen, og prøven er indsendt til klinisk undersøgelse.

Løjtnant Lehto var finnebarn fra krigsaarene 1939-40, da han kom til Danmark. Hans plejeforældre, apoteker Rasmussen og hustru, bor i Vamdrup.

Fin skumlanding i Aalborg

Spændende nødlanding med to mand i en jet gennemført med held

AALBORG, SØNDAG AFTEN. Flyvestation Aalborg har med held gennemført en saakaldt skumlanding og derved utvivlsomt afværget en katastrofe.

Løjtnant O. M. Ludvigsen og sergent S. H. T. Nielsen var i luften med en Shooting Star jet skolemaskine, da det konstateredes, at det styrbare næsehjul sad paa tværs og ikke lod sig regulere fra maskinen. Løjtnant Ludvigsen fik ordre til at flyve, indtil maskinens tanke var tomme, og der af den grund ikke var fare for brand ved en mulig katastrofe-landing. Paa flyvestationen forberedte man landingen ved i flere hundrede meters længde at dække landingsbanen med skum. I dette førte løjtnant Ludvigsen saa forsigtigt som muligt maskinen ned. Han høstede megen ros for landingen, der forløb helt upaaklageligt. Da maskinen kom fri, viste det sig, at hjulet var tvunget paa plads i skummet.

Flyverchefen bliver

I gaar forelaa der officiel meddelelse om, at generalløjtnant Tage Andersen ved kongelig resolution af 18. september er genansat som chef for flyvevaabnet i endnu tre aar. Den ny aftale gælder til første november 1961.

Berlingske Tidende oplyste for nogen tid siden, at generalløjtnant Tage Andersen havde erklæret sig villig til at fortsætte i endnu en treaarsperiode efter udløbet af den trufne aftale den første november i aar. General Tage Andersen, som fylder 60 aar til marts, var chef for

vestre flyverbasiskommando i 1953, blev derefter stabschef, og i 1955 overtog han ledelsen af flyvevaabnet.

I de tre aar, general Tage Andersen har været chef, har en tillidsfuld

ro bredt sig over flyvevaabnets ledelse og funktioner, og de allersidste dispositioner omkring besættelsen af de ledende poster har nu yderligere lagt rammerne fast for de nærmeste aar. pw.

Jetpilot dømt

AARHUS: Den 22-aarige flyverløjtnant Jens Westermann, Karup, er i gaar ved Aarhus kriminalret blevet idømt 15 dages vagtarrest for overtrædelse af flyverreglerne. Han havde i sommer med en Thunder-jet fløjet for lavt hen over den nordlige del af Aarhus og herved forskrækket mange mennesker.

Militærfly med fire mand forsvundet over Nordsøen

Pembroke fra Værløse frygtes styrtet i havet – Radioen blev tavs under øvelsesflyvning – Man mener at have set lyssignaler, der kan komme fra maskinens gummiredningsbaad

En dansk militærflyvemaskine af typen Pembroke, en tomotoret maskine, der var stationeret paa Værløse Flyveplads, og som indgaar i det danske luftvaabens redningstjeneste, eftersøges i disse timer af en stor skare skibe og af flyvemaskiner. Maskinen forsvandt under en øvelsesflyvning 40-50 km ud for den jyske vestkyst klokken 15,30 i gaar, da man mistede radiokontakt med den – og øjenvidner mener at have set maskinen styrte ned.

Flyverkommandoen oplyste i nat, at besætningen i det savnede Pembroke-fly var:
Flyverløjtnant 1 af reserven Tage Bolt Hansen, Virum,

flyverløjtnant 2 af reserven Villy Bjarne Gustafsen, Lille Værløse, overfærnik Kristian Søren Lund, Ballerup, og oversergent Herluf Eigil Nielsen, Taastrup.

Vandsøjle hævede sig

Ved 15,30-tiden saa man fra fyr- og vagervæsenets damper

H. V. Ravn startede straks eftersøgningen, senere kom en marinekutter fra Esbjerg til, dernæst et motor-

tankskib, og klokken 19,45 stak redningsdamperen F. V. Mortensen i søen. Adskillige Esbjerg-kuttere deltagere ogsaa i eftersøgningen.

Flyvevaabnet sendte en Pembroke til området, men i mørket var det ikke muligt fra denne at finde noget.

Ved 21-tiden meldte Esbjerg-kutteren Nina Mona, at man havde set et skærende hvidt lys hænge paa himlen i flere minutter, og man haaber, at dette lyssignal er afskudt fra Pembrokers gummiredningsbaad. I dette øjeblik er nærliggende skibe paa vej til det sted, hvor man har set lyssignalet.

Til maskinens udstyr hører saavel gummibaade som redningsveste til de ombordværende, redningsvestene er forsynet med reflekterende materiale, og under eftersøgningen fra luften affyres man lysbomber for at oplyse havet, men endnu har man ikke fundet overlevende. I redningsvestene er indbygget automatiske radiosendere, som udsender signaler, men der foreligger endnu intet om, at saadanne signaler er blevet opfanget.

I flyvevaabnets eftersøgning deltog først paa aftenen en Catalina og

en Pembroke, men Pembroken er nu atter returneret til flyvestationen. I dag til morgen vil eftersøgningen blive genoptaget i fuldt omfang. I øvrigt oplyses det, at der er maanelyst over Nordsøen, saa der skulle være gode muligheder for at observere de fire ombordværende fra den forsvundne Pembroke, dersom de har reddet sig i deres redningsveste eller i gummibaade.

Helikopter staar klar

Eftersøgningen er nu koncentreret i området mellem ER og Vyl fyrskib syd for Horns Rev, altsaa længere mod vest, end man først antog. Der er ikke observeret oliepletter, som kan give et fingerpeg om, hvor styrtet har fundet sted. En helikopter fra flyvestation Karup er an-

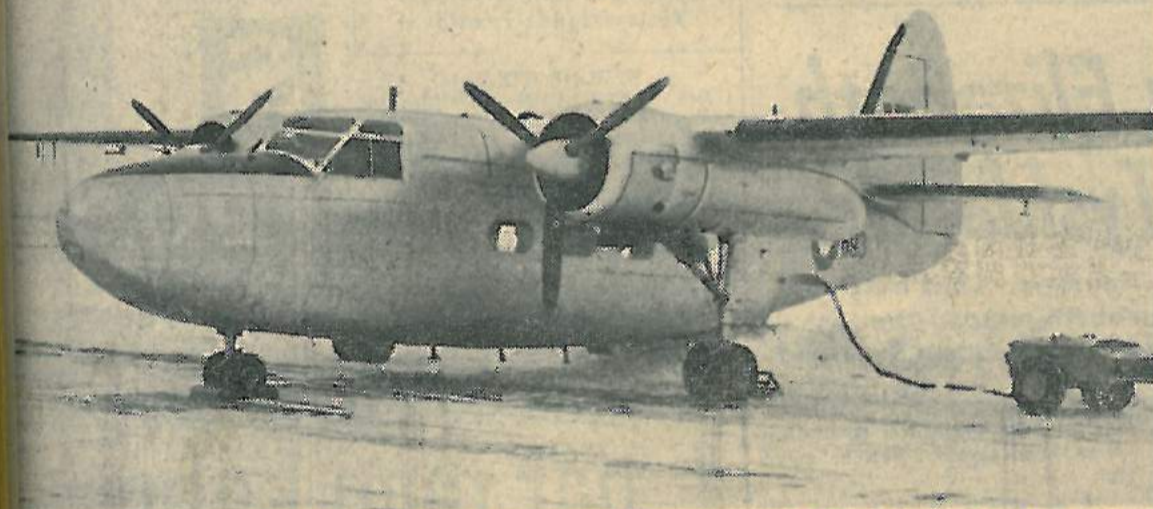
kommet til flyvepladsen i Esbjerg, hvor den holder sig klar til at hente de eventuelle overlevende, saa snart de maatte blive observeret fra skibe eller den Catalina, som natten igennem fortsætter eftersøgningen.

I øvrigt er der opstaaet tvivl om, hvorvidt det er nødsignaler fra den forsvundne flyvemaskine, der, som hævdet, er blevet opfanget af den hollandske radiostation Den Helder. Meget taler for, at der er tale om en misforstaaelse, idet man i Holland kan have opfanget Blaavand Radios opfordring til skibene om at holde udkik efter overlevende fra den forsvundne flyvemaskine.

Det danske flyvevaabnet har i alt syv Pembroke-maskiner, og man fik de første for to aar siden. Maskinerne er nu stationeret paa de forskellige flyvepladser, og netop redningstjeneste har været deres vigtigste opgave. De kan lande paa saavel vand som land, og de har allerede ry for at være lige saa sikre som de gamle Catalina-maskiner, de afløser.



De fire omkomne fra Pembrokeulykken i forgaars: Den 23-aarige flyverløjtnant Villy Bjarne Gustafsen, den 26-aarige flyverløjtnant Tage Boldt Hansen, den 31-aarige overfærnik Kristian S. Lund og oversergent Herluf Eigil Nielsen, der blev 26 aar.



En to motorers »Pembroke«-maskine af typen, som forsvandt over Nordsøen med fire mand ombord.

H. V. Ravn Pembroke-maskinen passere i ganske ringe højde, og noget senere mener man at have set ligesom en vandsøjle hæve sig i det fjerne. Man troede først, at det var noget af et synsbedrag, men da der senere over Blaavand Radio blev slaet alarm for det forsvundne militærfly, mener man nu, at det er Pembroke-maskinen, man har set styrte i havet.

Fra flyvevaabnets side bad man skibe koncentrere eftersøgningen om området i nærheden af Vyl fyrskib. Fyr- og vagervæsenets skib

En omkommen fra Pembroke fundet

ESBJERG, SØNDAG AFTEN
En af de omkomne fra Pembrokeflyveulykken 21. oktober over Nordsøen er nu fundet. Det var overfærnik K. S. Lund, Ballerup.

Esbjerg-kutteren Vestjydsk Pioner kom i dag kl. 17 ind til Esbjerg med flaget paa halv stang. Paa vej hjem fra fiskeri opdagede besætningen fire sømil øst for Vyl Fyrskib liget af en mand. Det blev bjærget og bragt i havn, hvor det snart blev identificeret som én af de fire omkomne fra den forulykkede Pembroke.

Pembroke'n i havet med stor kraft ^{23/10 58}

Vragdele fundet, men intet spor af de fire omkomne

Ved mørkets frembrud i aftes indstilledes eftersøgningen til søs efter den forsvundne Pembroke-flyvemaskine, som man nu ved er styrtet i havet vest for Esbjerg. Allerede ved middagstid maatte man paa grund af usigtbart vejr ophøre med eftersøgningen fra luften.

Der er desværre næppe længere nogen som helst chance for at finde overlevende fra ulykken, der saaledes kom til at koste de fire unge mennesker livet.

Man har fundet en del vragdele fra den forulykkede maskine. Det gælder saaledes et af sæderne i maskinen, et søkort og to oppustede gummiredningsbaade.

— Det sidste siger os dog ikke noget om besætningens skæbne, siger oberstløjtnant A. S. Bendtsen, der som chef for flyvevaabnets havari-kommission opholder sig i Esbjerg. Disse flaaer er indbygget i maskinens tag og pustes automatisk op ved berøring med vand. Der er tre af den slags flaaer i en Pembroke, men den sidste har man altsaa ikke fundet. De foreløbigt fundne vragdele viser, at maskinen har ramt vandoverfladen med stor kraft.

Træningsflyvning for at kunne hjælpe andre

I luft eftersøgningen i gaar deltog en Catalina og en Pembroke fra det danske luftvaaben, desuden en engelsk Pembroke og en engelsk Avro Shackleton, foruden at de danske jagerbombere dagen igennem strøg ud over Nordsøen.

Man er sikker paa, at maskinen er styrtet i havet ca. 10 km sydvest for Vyl Fyrskib, og man beregner nu strømforhold for at kunne koncentrere eftersøgningen efter vraget om det rette sted. Der er ca. 25 m vand paa det paagældende sted, saa dykkere og frømand kan godt gaa ned der. Man kan ikke se bort fra, at de omkomne maaske stadig er i vraget, og under alle omstændighe-

der vil man gerne finde det for om muligt at fastslaa ulykkens aarsag.

Maskinen var paa en træningsflyvning i 100—200 m højde over havet, og formaalet var at oplære navigatøren i brugen af deccanavigationshjælpemidlerne til eftersøgning.

Den tragiske ulykke har netop som baggrund en øvelse for bedre at være i stand til at hjælpe andre nødstedte paa havet.

Den forulykkede Pembroke tilhørte eskadrille 722 i Værløse, der raader over nu fem Pembroke-maskiner og syv Sikorsky helikoptere. Disse er med henblik paa den mest effektive redningstjeneste i højt beredskab med en Pembroke paa fly-

Pembroke-gaaden er uløst ^{9/11 58}

Flyvevaabnet indstillede i gaar eftersøgningen og fastslaar, at aarsagen til havariet er ukendt

Flyvevaabnet indstillede i gaar eftersøgningen efter Pembroke-maskinen, som styrtede i Nordsøen med 4 mand den 21. oktober. Flyvevaabnet beklager i sin redegørelse for hændelsesforløbet, at eftersøgningen har været resultatløs, og da man ikke er i stand til at udpege noget andet omraade, hvor der er særlig grund til at antage, flyvets vrag befinder sig, har man givet op og fastslaar: Aarsagen til havariet er ukendt.

En meget omfattende eftersøgning er gennemført med deltagelse af danske og britiske flyvemaskiner, med flere skibe, frømand og dykkere uden resultat. Maskinen var startet fra Skrydstrup den 21. oktober kl. 14.42 for at udføre en øvelse i eftersøgning ved hjælp af Decca navigationssystemet i 300—500 fods højde over et omraade vest og syd for Vyl fyrskib omkring 30 sømil vest for Esbjerg. Øvelsen skulle vare to timer, flyet havde benzin med til 6 timer. Maskinen er observeret af vidner paa fyrskibe og fiskerkuttere. Et enkelt øjenvidne mener at have set maskinen gaa ned paa vandet, men antog, at det var en vandflyvemaskine. Ingen har observeret selve havariet. Den 22. oktober blev der fundet vragdele fra det forsvundne Pembroke-fly, eftersøgningen fortsattes, selv om haabet om at finde overlevende maatte opgives den 24. oktober. Siden har man afsøgt havbunden i omraadet uden held, indtil man nu definitivt har indstillet eftersøgningen. pw.

vestation Aalborg sammen med en Sikorsky helikopter, det samme er der paa flyvestation Skrydstrup, og i Værløse har man normalt en Sikorsky helikopter og en Catalina (fra eskadrille 721) i samme beredskab.

Pembroke'n kan ikke som i gaar anført lande paa vand, men kun paa land. Noget andet er, at dens krop gør en nødlanding paa roligt vand mindre risikabel, men noget tyder paa, at maskinen under lavtflyvningen er kommet for langt ned og har ramt havoverfladen med fuld flyvefart.

Eftersøgningen til søs fortsattes i dag til morgen af bl. a. redningsdamperen »F. V. Mortensen« af Esbjerg samt af fyr- og vagervæsenets damper »H. V. Ravn«.

Aabenhjertig af flyvevaabnet

I den anden erindrings-artikel i *B* dag general Førslev om flyvevaabnet hold, om konflikten med oberst B bejde med forsvarsmi-

Berlingske Aftenavis' ny serie af erindringsartikler giver flyvevaabnets chef i perioden 1950—55, general-løjtnant C. Førslev, i dag en detaljeret og meget aabenhjertig skildring af begivenhederne omkring opbygningen af det danske flyvevaaben efter krigen.

Det var en stor og vanskelig opgave, der skulle løses, da general Førslev i 1950 blev kladt hjem fra Washington for at overtage den

øverste ledelse af det nyoprettede flyvevaaben. Og opgaven blev ikke lettere, da det efterhaanden viste sig, at flyvechefens samarbejde med en af hans nærmeste underordnede, oberst Kai Birksted og med forsvarsminister Rasmus Hansen, efterhaanden blev udsat for en meget haard belastning og til slut udløste en aaben konflikt.



C. Førslev

Obersten

Oberst Kai Birksted, der under krigen havde indlagt sig fortjeneste som flyver i Royal Air Force og fra 1945—50 fungerede som luftmilitær

raadgiver for de skiftende danske ministre, var i 1950 Førslevs nærmeste konkurrent til posten som flyvechef. I sin artikel giver general Førslev i dag for første gang udførlige oplysninger om de interne begivenheder, der førte til, at Birksted under en NATO-øvelse pludselig afbrød sit samarbejde med Førslev og indgav sin afskeds-



Flyvevaabnets opbygning efter krigen, under indre brydninger og stadig kritik

Af C. Førslev

BERLINGSKE AFTEN-
AVIS har bedt mig berette om flyvevaabnets opbygning efter 2. verdenskrig. Man har ikke ønsket en fuldstændig historisk eller teknisk redegørelse, men en helt personlig skildring, hvori jeg selv skulle staa i centrum af billedet omspundet af glimt af de personligheder (danske og udenlandske), der spillede en særlig rolle for mig, eller som paa den ene eller den anden maade gjorde et særligt indtryk paa mig i netop denne periode.

Dette ønske fra bladets side er forklaringen paa, at nedenstaaende beretning er blevet saa »egocentrisk«, som den er.

Da 2. verdenskrig sluttede, og man skulle til at genopbygge det danske forsvar, laa det i luften, at man nu skulle have et selvstændigt flyvevaaben, som udgjorde et værn ligestillet med hær og flaaede. Før krigen havde

Først med gennemførelsen af hærloven af 1932, som hvis militære fader man maaske kan betegne general With, lysnede det. Nu fik man en organisation ved navn Hærens Flyvertropper, som var ligestillet med hærens øvrige vaabenarter og af rimeligt omfang i forhold til den øvrige hær, men, som ovenfor nævnt, ude af stand til at paatage sig landets almindelige luftforsvar. General Withs holdning i dette spørgsmål maa paaskønnes saa meget des mere, som flyvertroppernes oprettelse betød nedlæggelse af adskillige af hærens gamle afdelinger.

Jeg kan ikke dy mig for i et sidespring at bemærke, at den danske hær maaske aldrig har været bedre ledet end i den periode, hvor træningheden With-Prior-Gørtz stod i spidsen for den. General With som chef for hæren (1931-39, general Prior som chef for generalstaben (fra 1931) og daværende oberst Gørtz som chef for dennes operationssektion (fra 1933). Denne kombination kom kun til at virke i fred, men hvor ville den have virket fortræffeligt, om vi havde faaet krig. Man ville have haft den indsigtfulde, fantasirige, lynhurtige og blændende klare Gørtz til at undfangne operationerne, den alvidende, minutiøse og myreflittige systematiker Prior til at sørge for, at hele den udviklede militære maskine virkede, som den skulle i alle enkeltheder, og den djærve, veltalende og ukuelige optimist With til at tage ansvaret i stiv arm og opflamme soldaterne til daad. Naa, tilbage til flyvningen.

At Hærens Flyvertropper, som blev bygget op paa grundlag af hærloven

GENERALLØJTNANT C. Førslev, der i perioden fra 1950 til 1955 beklædte posten som chef for flyvevaabnet, er født den 27. januar 1891. I næsten et halvt århundrede har general Førslev gjort tjeneste som aktiv soldat, og han hører til dansk militærflyvnings pionerer.

Efter uddannelsen paa Hærens Elevskole blev han i 1914 premierløjtnant i artilleriet, men faa aar efter begyndte han at uddanne sig som militærflyver, først paa Flyveteknisk Kursus her i landet og siden i Frankrig.

Han skabte respekt om sig som en meget grundig og sikker pilot — var saaledes den første, der herhjemme udførte det saakaldte »udvendige loop« — og i 1923 tiltraadte han sin mangeaarige tjeneste inden for flyvevaabnets ledelse.

To aar senere var han kaptajn, og ved den 2. verdenskrigs udbrud var han forlængst avanceret til generalinspektør og chef for Hærens Flyvertropper med rang af oberst.

Efter krigen blev Førslev sendt til USA, og efter i fem aar at have været militær luftattaché ved ambassaden i Washington blev han i 1950 kaldt hjem for at gennemføre sammensmeltningen af Hærens Flyvertropper og Marinens Flyvevæsen i det ny danske flyvevaaben, hvis chef han var i de første fem aar af dets levetid.



Som følge af forbudet blev Værlose Hærens Flyvertroppers grav.

Situationen indtil 1950

Efter krigen var man som indledningsvis nævnt enige om, at man nu skulle have et flyvevaaben som 3. værn. En ny forsvarslov kunne selvsagt

deres samarbejde formidledes opret for det ny flyvevaaben blev besat, viste det sig, at forsvarsminister Rasmus Hansen havde valgt at beholde Birksted inden for flyvevaabnet og udsende Ørum som militær- og flyveattaché til London. For den ærekræve og højtbegavede Ørum var denne afgørelse en bitter skuffelse. Overhovedet var der opstaaet visse spændinger, eller maaske rettere sagt bekymringer, hos det personel fra de to gamle værn, der nu skulle forenes i det ny flyvevaaben. Man vidste ikke, hvilke synspunkter der ville blive anlagt ved indrangering af personallet i én organisation, og var ængstelig for at blive placeret ugunstigt ved sammenslutningen. Det var derfor ønskeligt at finde en chef, til hvis upartiskhed i denne henseende der var almindelig tillid. Her havde jeg den fordel at have tilbragt aarene mellem krigens afslutning og flyvevaabnets oprettelse i Amerika som militær- og flyveattaché for USA og Canada. Jeg stod derfor fuldstændig frit over for de spørgsmaal, der havde været diskuteret i denne periode. Til gengæld havde jeg den store mangel, at det var relativt længe siden, jeg havde været aktiv flyver. Da afgørelsen af chefs spørgsmaalet blev bekendt, vi-

denne ordning, var, at jeg havde fundet det rigtigere, at lade Birksted starte sin virksomhed i flyvevaabnet som chef for stabens operationssektion. Det var paa dette felt, hans erfaringer laa, og derfor her, han kunne gøre mest nytte i første omgang. Mens han virkede her, kunne han saa blive fortlørlig med dansk administrativ praksis. Denne bemærkning kunne der dog ikke tages hensyn til.

Jeg gik med glæde ind til opgaven — ogsaa til samarbejdet med oberst Birksted — hvis indsats under krigen jeg som alle andre værdsatte højt, og med hvem jeg ikke havde noget som helst udestaaende. Fra den første dag saa jeg i ham min naturlige efterfølger.

Da flyvevaabnet blev oprettet, traadte de gamle flyvermyndigheder i afvikling. Disse var:

— SØVÆRNETS FLYVEVÆSEN, chef: kommandør Scheibel,

— HÆRENS OG SØVÆRNETS FÆLLES FLYVELEDELSE, chef: oberst Ørum,

— GENERALINSPEKTØREN FOR HÆRENS FLYVERTROPPER, oberst Ørum, og

— HÆRENS FLYVERTROPPER, chef: oberst Tage Andersen.

Det ny forsvarsministerium, sammendraget af Krigsministeriet og Marineministeriet, havde 3 afdelinger for henholdsvis personel, materiel og økonomi. Det var derfor naturligt at give flyverstaben, som jo ville faa et udstrakt samarbejde med ministeriet, 3 sektioner med de samme specialer som ministeriets af-

delinger og dertil føje en operationssektion.

Efter en enkelt ombytning kort efter starten blev den første chefsbesætning inden for flyverstaben følgende:

— Oberst Birksted, chef.
— Orlogskaptajn (oberst) Grønbech, souschef.

— Orlogskaptajn (generalmajor) Ramberg, personelsektionen.

— Oberstløjtnant (generalmajor) Pagh, operationssektionen.

— Kaptajn (oberst) E. C. T. Jensen, materiellektionen.

— Kontorchef (oberst) Panduro-Christensen, økonomisektionen.

Flyvevaabnets regeringsform

Nu skulle saa arbejdet begynde for alvor. Der var nok at tage fat paa. Maalet var at faa oprettet 8 jagerekadriller, samt 2 eskadriller til særlige formaal, og at faa dem bemanded og installeret paa velordnede og veludrustede flyvestationer, samt faa dem forbundet til en operativ styrke ved hjælp af kontrol- og varslingsstjenesten. De flyvepladser, der skulle indgaa i flyvestationerne, var for største delens vedkommende endnu ikke i flyvevaabnets besiddelse, men henlaa under Indenrigsministeriets administration. Nu skulle de overtages og i samarbejde med Forsvarets Bygningstjeneste udbygges med startbaner, hangarer, værksteder, kaserner og meddelelsesmidler. Der skulle sæt-





Den britiske air marshal, sir Hugh Saunders og forsvarsminister Rasmus Hansen under det møde i Forsvarsministeriet den 25. juni 1954, da Saunders modtog den daværende forsvarsministers opfordring til at overtage posten som kommitteret for det danske flyvevaaben, foreløbig for en periode af 9 måneder. Sir Hugh Saunders' ophold i Danmark kom til at vare over to aar.

hvert af de to gamle værn haft sin lille flyverstyrke: Søværnets Flyvevæsen og Hærens Flyvertropper. Begge var de smaa og i udpræget grad opbygget som hjælpevaaben for hver sit værn. En saa vigtig opgave som luftforsvaret af landet som helhed savnede man ganske midler til at løse.

Under kommandør Grandjeans kloge og faste ledelse (1918-41) var Søværnets Flyvevæsen blevet vel organiseret, vel disciplineret og vel uddannet. Han kunne ikke gøre for, at midlernes knaphed ikke tillod at holde materiellet moderne eller give det et rimeligt omfang.

Hærens tilsvarende organisation laa længe paa et ynkelig lavt niveau paa grund af mangel paa penge, hvilken mangel igen skyldtes mangel paa forstaaelse hos rette vedkommende af den militære flyvnings betydning. Alle de forsøg, den fremragende flyverchef, oberst J. P. Koch — der ledede hærens flyvertjeneste fra 1917 til sin død i 1928 — gjorde for at vække saadan forstaaelse, havde været forgæves.

af 1932, efterhaanden naaede et respektabelt standpunkt, ses maaske bedst deraf, at tyskerne, da de besatte Danmark 9. april 1940, fandt det nødvendigt at angribe dem paa Værløse Flyveplads, hvortil de var tøjrede paa grund af Regeringens forbud mod, at der blev foretaget »troppeforskydninger« den 8. april. Havde dette forbud ikke foreligget, ville tyskerne den 9. april have fundet reden tom paa Værløse, idet eskadrillerne ville have været fordelt til deres feltmæssige mobiliseringsflyvepladser rundt omkring i landet med deraf følgende mulighed for, at vore jagereskadriller fra disse for tyskerne indtil videre ukendte pladser kunne være faldet Værløses angribere i ryggen.

ikke vedtages med det samme, saa man kørte videre med de gamle forsvarslove. Det var imidlertid klart, at man ønskede, at alle nyorganisationer og nyanskaffelser af materiel kom til at svare til det forventede ny flyvevaaben.

Flere danske havde under krigen virket i de allieredes flyverstyrker, og den mest fremragende blandt disse var oberstløjtnant i det norske flyvevaaben Kaj Birksted. Ham tog forsvarsministeren til raadgiver i flyvemilitære sager.

Der blev truffet bestemmelse om visse anskaffelser af flyvemateriel og om uddannelse af flyvere og mekanikere.

Mellem hærens chef, generalløjtnant Gørtz, og søværnets chef, viceadmiral Vedel, var der heldigvis det bedst tænkelige forhold, og gennem

ste det sig, at jeg var blevet chef, og at Birksted var blevet chef for flyverstabten, altsaa min stabschef. Den eneste bemærkning, jeg havde til

Spænding omkring den ny chefpost

Med hensyn til besættelse af pladsen som chef for det nyoprettede flyvevaaben var der mange muligheder, før saa vidt som loven tillod, at man greb helt ned i kaptajnernes rækker. Det rimeligste var dog, at valget ville falde enten paa oberstløjtnant Birksted eller paa en af de ældre flyverofficerer fra de gamle værn.

Birksteds krigserfaring og hans gode omdømme i Royal Air Force og det norske flyvevaaben maatte selvsagt veje tungt i vægtskaalen for hans kandidatur. Paa den anden side havde han ringe administrativ skoling. Mellem Birksted og Ørum var der efterhaanden opstaaet et saa spændt forhold, at det kunne have sine vanskeligheder at rumme dem begge inden for et mindre flyvevaabes rammer. Da toppladserne inden

Vi kan love Dem, at De kommer til at se lysere paa tilværelsen i denne graa tid, naar De har været oppe i UFFE BRYDEGAARDS BOUTIQUE og valgt en af de henrivende modeller eller en lækker skræder-syet frakke . . . eller bare glædet Dem over synet af dem. Paa gensyn i

UFFE BRYDEGAARD'S BOUTIQUE

Højbro Plads
Indg. St. Kirkestræde 3

Dronning SARDINER *lækre!*

En fin Chocolate i en handy Pakning

600-1000 m²

søges i København eller nærmeste omegn. Lokalerne maa være i ét plan. Lokalernes anvendelse er til lettere, støjfri industri, der stilles derfor ikke særlige krav til installationer og gulvbelastning, men gode tilkørsels- og interne transportforhold er nødvendige. Billet 58345 til Berlingske Tidende.



»LANDBOLYST«
rekreationshjemmet
i Gribskov
modtager gæster hele
aaret

Edel Christensen
Hillerød, tlf. 214
kl. 10-13



ANTIK SHOP, V. VOLDGADE 10,
mangler plads

For øjeblikket er der et væld af fine gamle ting til meget smaa priser, f. eks. gl. prismekroner fra 75 kr., kobberkedler 40 kr., kobberbaljer 85 kr., meget flotte gl. krystalkaraffer 20-30-40 kr. pr. stk., gl. sabler fra 15 kr., fine gl. kopper 5-10-15-35 kr. pr. par, en stor vaaben-samling best. af: pistoler, geværer, sabler, dolke, stensildervaaben, elfenbensfigurer, gl. malerier, gl. smykker, tinkrus og juleplatter — og saa kan De tro, vi sælg. bill. Handlende er ogsaa velkomne, mod større køb ydes rabat.

DFK
Oliefyr!
vi ordner det hele
CENTRAL
211
DE FORENEDE KULIMPORTØRER

ÆGTE TÆPPER

— traditionsrig tæppekunst, betagende mønstre og motiver, farver, der straal, kvalitet over alt . . . De er velkommen til at se det hele i Bolighuset AULIN, hvor der ligger et millionlager i pragtfulde ægte tæpper i vor store specialafdeling. Vi nævner 4 gode ekpl.:

| | | |
|----------------|---------|------------|
| Seradend | 142x74 | kr. 365.- |
| Hamadan | 165x110 | kr. 450.- |
| Seradend Strip | 285x79 | kr. 635.- |
| Ispahan | 220x140 | kr. 1685.- |

Bolighuset AULIN
Frederiksborggade 34-36. C. 68 11

flyv BEA til LONDON

— OG VIDERE TIL EUROPAS VIGTIGSTE HANDELSCENTRER

med **VISCOUNT 806**

Det er en oplevelse af komfort og service at flyve med BEA's hurtige jet-propeldrevne VISCOUNT 806. Den store kabine har air-condition og er naturligvis støj- og vibrationsfri. Benyt BEA's fordelagtige gennemgangspriser, der får Deres rejsekonto til at række l-æ-n-g-e-r-e.

Pris London: t/r: Silver Wing 1. kl. kr. 1.115.- — Turistklasse kr. 839.-.

BRITISH EUROPEAN AIRWAYS

Tal med Deres rejsebureau . . .



tes yderligere fart paa uddannelsen af flyvere og teknisk personel. Flyverenhederne og de forskellige andre institutioner og myndigheder skulle oprettes og bemandede.

En stor vanskelighed var det, at det erfarne personel, som skulle danne ryggraden i hele foretaget, var saa faatalligt. Det norske flyvevaaben havde eksempelvis over dobbelt saa mange erfarne folk som vi, og heraf havde en meget stor del krigserfaring.

Var vi end faa, saa maa jeg dog sige, at det altid var muligt paa de afgørende poster at anbringe folk, som var deres hverv voksne. Jeg har i det store og hele altid følt mig godt hjulpet af mine medarbejdere.

Mit princip har altid været at søge enhver mand anbragt paa den plads, han egnede sig bedst til, og saa give ham saa fri hænder, som hensynet til helheden overhovedet tillod.

Et flyvevaaben rummer en vrimmel af specialister, og chefen vil selvsagt ikke kunne være specialist paa alle felter, men han maa have det endelige maal og vejene til at naa det klart for øje, og han maa forstaa sine specialister og deres rolle inden for helheden, saaledes at han bliver i stand til at lede en harmonisk udvikling og blandt andet fremme tempoet inden for de grene, som ellers ville hænge tilbage og beskære grene, som er ved at faa en u hensigtsmæssig stor udvikling.

Regeringsformen var i hovedsagen møder mellem de i et spørgsmaal interesserede parter under forsæde af en sektionsschef, souschefen, stabschefen eller chefen for flyvevaabnet, alt efter spørgsmalets betydning og rækkevidde. Saa længe ingen afgørelse var truffet, blev alle opmuntret til at komme med de indvendinger, de maatte have, men naar sagen, efter at alle var hørt, blev afgjort, maatte enhver loyalt arbejde med paa at gøre den truffe afgørelse til en succes, selv om han paa forhand havde været imod den og gjort sit bedste for at hidføre en anden løsning. Det værste, en chef kan være omgivet af, er ja-mænd, der vejrer chefens stemning og gaar ind for den løsning, denne paa forhaand synes stemt for. Paa sin side maa chefen kunne taale, — ja opmuntre til — at blive sagt imod, saa længe en afgørelse forberedes, men han maa aldrig finde sig i at blive modarbejdet, naar han har truffet en afgørelse.

Disse retningslinier bestræbte jeg mig for at følge: om det er lykkedes for mig, maa mine daværende medarbejdere afgøre.

Materiel fra USA

Som en gave fra USA modtog Danmark materiel til 6 af de 8 jagereskadriller, opbygningsplanen omfattede, en gave, hvis værdi løb op i hundreder af millioner af kroner. Endvidere paatog USA sig at uddanne flyvere til bemanning af de danske fly, atter en gave, der løb op i hundreder af millioner, da uddannelsen af en flyver rundt regnet kostede en halv million kroner. Senere kom store gaver af kostbart radar-materiel, undervisningsmateriel og meget andet.

Mon vi har været tilstrækkelig taknemlige over for USA? Der er i hvert fald sjældent givet udtryk for nogen taknemlighed.

Efterhaanden som materiellet tilgik, og unge flyvere kom hjem efter endt uddannelse i USA, blev de planlagte eskadriller oprettede én efter én, og efterhaanden som eskadrillerne blev oprettede, blev flyvestationerne oprettede og bemandede.

En flyvestation har normalt en oberst som chef, og denne har



Oberst (nu generalmajor) Erik Rasmussen, der som flyveinspektør forestod undersøgelserne af alle flyveulykker og flyveuheld.

genstand for kyndig undersøgelse, og at den lære, der kan uddrages af det forefaldne, straks meddeles de øvrige flyvere, saa de, hvis der er begaaet fejl, advares mod at begaa de samme.

Flyveinspektøren hed den mand, der havde dette undersøgelsesarbejde, og i denne stilling blev oberst (generalmajor) Erik Rasmussen ansat med kaptajn (oberstløjtnant) Bendtsen som hjælper. Obersten havde mange udmærkede betingelser for at bestride stillingen; han havde betydelig flyvermæssig og teknisk indsigt og havde holdt sig i fuld flyvetræning. Han fandt som oftest hurtigt ud af, hvad der overhovedet kunne findes ud af efter en ulykke og gjorde rette vedkommen-

de klar over, hvad man herefter skulle passe paa ikke at gøre igen. Han havde visse ejendommeligheder, det har alle betydelige mænd, saaledes den, at den endelige skriftlige rapport om en ulykke næsten ikke var til at hale ud af ham. Han syntes altid, den kunne blive bedre.

Men trods al indsigt og al omhu fra mine dygtige medarbejders side var der én ting, vi ikke kunne lave om paa i hast, og det var flyvernes erfaringsgrundlag. Naar en ung flyver nu til dags tilgaa sin eskadrille efter at have været igennem sin skolemæssige uddannelse, kommer han med nogle ganske faa holdkammerater ind i et selskab af flyvere, som alle er ældre, end han selv er, og hvoraf nogle har været ved eskadrillen i flere aar. Dengang kunne hele flyverbesætningen ved en eskadrille være af samme hold lige udspyt fra skolen, i hvert fald var de alle meget unge. Det gør en stor forskel. Taler man med den unge flyver, der kommer lige fra skoleuddannelsen, mærker man, at han synes, han kan alt. Men taler man saa med ham et aar senere — eller to aar senere — er han meget villig til at indrømme, at han i den forløbne tid har lært meget og har samlet værdifuld erfaring. Meget af det, en flyver kan, har han lært ved samvær med ældre kammerater ved eskadrillen, men i flyvevaabnets første tid var der næsten ingen ældre kammerater at være sammen med. De var praktisk talt kun repræsenteret af eskadrillecheferne, og selv om disse altid beredvilligt har delt ud af deres erfaringer, var der grænser for, hvad de kunne overkomme, ligesom en ung flyver maaske vanskeligt faar sig selv til at spørge sin chef om noget, som han gerne havde spurgt en ældre kammerat inden for eskadrillen om.

I dette forhold, flyvernes ringe erfaringssum, laa hovedgrunden til, at flyvevaabnet en tid blev hjemstødt af relativt mange ulykker. Man kan kort sammenfatte situationen i mundhædet: man maa krybe, før man kan gaa. Der var intet i vejen med de unge flyveres kvalitet, ej heller med eskadrillechefernes, operationsofficerernes, flyveinspektøren eller teknikernes.

Offentligheden blev saa meget mere opskræmt over flyveulykkerne, som den ikke gjorde sig klart, at vi jo nu havde mange flere flyvere og dermed flyvetimer, end vi nogen sine tidligere havde haft.



Som øverste chef for Atlantpagtens luftstyrker aflægger sir Hugh Saunders i april 1951 besøg i Danmark og modtages i lufthavnen af general Førslev.

stoppe disse skrivelser ved en henvendelse til den paagældende redaktør, og denne anmodning udløste en monolog paa et kvarter, hvorunder han beskrev for mig, hvorledes han som redaktør havde hævdet sin selvstændighed, hvorledes han ikke havde fundet sig i nogen som helst indblanding, og hvorledes netop han derfor ikke kunne tillade sig at blande sig ind i en redaktørs forhold.

Saadan noget maatte man sidde og høre paa med en høflig mine, mens man jo inderst inde godt vidste, at skrivelserne ville ophøre med det samme, om han blot havde taget telefonen og ringet til den paagældende redaktør om, hvorledes sagen hang sammen, og mens man tillige

sad og ærgrede sig over, at han troede, man var saa dum, at man ikke vidste det.

At jeg ogsaa fandt, at hans optræden var en daarlig tak for min venlighed, er vel ikke mærkeligt.

Hvis man udtalte sig om spørgsmaal vedrørende landets forsvar, irriterede det ham gjenlydende kolosalt, og den socialdemokratiske presse skrev — om inspireret af ham eller ej, skal jeg lade være usagt, — om denne general, der vel ikke skulle bestemme, hvorledes vi skulle indrette vort forsvar. Nej, det skulle han selvfølgelig ikke, men han havde vel de samme friheder som andre borgere — herunder ytringsfrihed.

Myten om oberst Birksted

Mit samarbejde med oberst Birksted blev ikke, hvad jeg havde ventet og haabet. Hans erfaringer blev ganske vist til adskillig nytte, fordi han, naar et problem kom op, straks kunne sige, hvordan det var løst inden for Royal Air Force, men hans kendskab til dansk administration var ikke omfattende, og han syntes ligesom at have van-

pressekredse og gav, maaske fordi jeg ikke fandt det umagen værd at imødegaa paastandene, anledning til skabelsen af en myte om et »komplot« mod Birksted mellem flyvevaabnets gamle officerer fra hæren. Behøver jeg at sige, at myten savner ethvert grundlag. Den eneste

melser, som paa grundlag af de højere NATO-myndigheders bestemmelser var udarbejdet af mine medarbejdere inden for sikkerhedstjenesten, og som jeg havde godkendt ved min underskrift. Da jeg foreholdt ham, at han ikke kunne ændre disse bestemmelser uden først at have faaet mit samtykke dertil og bad ham tilbagekalde de ændringer, han havde foretaget, erklærede han, at saa ville han hellere søge sin afsked.

Denne søgte han derefter med den motivering, at han ikke fortsat kunne være med til at tage ansvaret for de mange flyveulykker.

Jeg gaar selvfølgelig ud fra, at Birksted lige som mine øvrige medarbejdere og jeg selv var dybt bekymret over ulykkerne og søgte udveje til at formindske deres antal, men noget specielt initiativ har han ikke taget i denne sag.

Ministeren var ikke sindet at imødekomme Birksteds afskedsansøgning, men ansatte ham som sin særlige raadgiver i flyvemilitære sager.

Oberst Birksteds motiv til at afbryde samarbejdet med mig er mig ikke bekendt. Jeg er fristet til at tro, at han var af den opfattelse, at han automatisk ville blive min efterfølger, blot samarbejdet mellem os blev umuliggjort. Han mente at have faaet løfte om at blive min efterfølger.

Birksteds afskedsansøgning bidrog selvsagt til at skærpe den saakaldte »krise« omkring flyveulykkerne, en krise, som ministeren nu spekulerede paa at løse.

Sir Hugh Saunders tilkaldes

Flyvevaabnet havde ikke manglet udenlandske raadgivere. En hel amerikansk kommission, MAAG (Military Aid Advisory Group) opholdt sig her i landet, og dens chef var en brigadegeneral af USA's flyvevaaben.

Rent sagligt og fagligt var der saaledes ingen særlig grund til at tilkalde yderligere udenlandsk hjælp, men ministeren kan have haft ret i, at det var nødvendigt at gøre noget drastisk for at berolige den offentlige mening. Jeg kunne godt selv se ønskeligheden heraf.

Ministerens løsning gik ud paa at tilkalde den kendte og ansete britiske air chief marshal, sir Hugh Saunders, og ansætte ham som kommitteret til »hjælp« for mig. I realiteten blev han selvfølgelig min overordnede, da han i højere grad end jeg havde ministerens øre.

Air chief marshal Saunders havde været Birksteds foresatte under krigen og havde ved mange lejligheder omtalt ham særdeles rosende.

Den tid, der nu kom, var ejendommeligt i mange henseender. Man fristes til endnu engang at bruge den forslidte vending, at Flyvevaabnet var som en lus mellem to negle.

Naar et menneske har tjent mange aar inden for et bestemt flyvevaaben, oven i købet et, som lige har gennemkæmpet en sejrkrig, er det erfaringsmæssigt vanskeligt for den paagældende at se, at nogen organisationsform eller fremgangsmaade inden for dette flyvevaaben kan være bedre; alt som er anderledes maa være dårligere.

Hidtil havde vi i det danske flyvevaaben under indflydelse af MAAG

gen grund for mig til at blive længere i flyvevaabnet; jo hurtigere Andersen kunne komme til, des bedre for alle parter. Jeg søgte derfor orlov fra 1. november 1955 og afsked med udgangen af januar 1956, i hvilken maaned jeg fyldte 65 aar.

Støt udvikling

Medens disse mere eller mindre bevægede begivenheder udspillede sig, var flyvevaabnet groet støt frem. Det ene flyvehold var uddannet efter det andet. Da USA stoppede uddannelsen af vore flyvere, tog Canada fat. Paa lignende maade var det gaaet inden for alle de andre personelgrupper, teknikere af forskellige arter, personel til kontrol- og varslings-tjenesten, infanteristyrker til forsvar af flyvestationerne o.s.v., o.s.v.

En meget vigtig nydannelse var oprettelsen af Kvindeligt Flyvekorps under korpsschef, fru Else Martensen-Larsens inspirerende og energiske ledelse. Navnlige kontrol- og varslings-tjenesten har brug for et stort, frivilligt kvindeligt personel.

Den frivillige luftmeldetjeneste, som var om ikke skabt saa dog udbygget og effektiviseret under ledelse af nuværende oberst Grüner, indgik som et betydningsfuldt led af flyvevaabnets kontrol- og varslings-tjeneste.

De otte jagereskadriller var efterhaanden alle opstillet og bemandede, og man kunne tænke paa at forny materiellet for den ældste jagereskadrille, der var udrustet med Meteor IV. Eskadrillen blev nyudrustet med typen Hawker Hunter.

Flyvestationerne var efterhaanden godt paa vej, hvad udbygning angik, men dog ikke færdige. Det samme gjaldt kontrol- og varslings-tjenestens anlæg.

Organisatoriske forandringer var ogsaa foretaget. Bl. a. nedlæggelsen af de to flyvebasiskommandoer og oprettelsen af Flyvertaktisk Kommando. Lad mig med det samme ramme en pæl gennem den skrøne, at jeg skulle have været modstander af flyvebasiskommandoernes nedlæggelse. Jeg indstillede, inden Saunders tiltraadte sin tjeneste, om deres nedlæggelse og om Flyvertaktisk Kommandos oprettelse.

En periode rig paa oplevelser — og ærgrelser

Naar jeg nu ser tilbage paa den 5-årige periode, i hvilken jeg var chef for det nyoprettede flyvevaaben, staar den for mig som en tid, jeg nødig ville have undværet, rig som den var paa interessante problemer og oplevelser — lad saa være, at den ogsaa var rig paa skuffelser og ærgrelser.

Det var en skuffelse ikke alene for minister Rasmus Hansen, men ogsaa for mig, at mit samarbejde med Birksted gik itu, men heri kan jeg med min ærligste vilje ikke tilkende mig selv nogen skyld. Jeg plejer at staa i et godt forhold til mine undergivne; derimod har jeg af



Den britiske air marshal, sir Hugh Saunders og forsvarsminister Rasmus Hansen under det møde i Forsvarsministeriet den 25. juni 1954, da Saunders modtog den daværende forsvarsministers opfordring til at overtage posten som kommitteret for det danske flyvevaaben, foreløbig for en periode af 9 måneder. Sir Hugh Saunders' ophold i Danmark kom til at vare over to aar.

hvert af de to gamle værn haft sin lille flyverstyrke: Søværnets Flyvevæsen og Hærens Flyvertropper. Begge var de smaa og i udpræget grad opbygget som hjælpevaaben for hver sit værn. En saa vigtig opgave som luftforsvaret af landet som helhed savnede man ganske midler til at løse.

Under kommandør Grandjeans kloge og faste ledelse (1918-41) var Søværnets Flyvevæsen blevet vel organiseret, vel disciplineret og vel uddannet. Han kunne ikke gøre for, at midlernes knaphed ikke tillod at holde materiellet moderne eller give det et rimeligt omfang.

Hærens tilsvarende organisation laa længe paa et ynkelig lavt niveau paa grund af mangel paa penge, hvilken mangel igen skyldtes mangel paa forstaaelse hos rette vedkommende af den militære flyvnings betydning. Alle de forsøg, den fremragende flyverchef, oberst J. P. Koch — der ledede hærens flyver-tjeneste fra 1917 til sin død i 1928 — gjorde for at vække saadan forstaaelse, havde været forgæves.

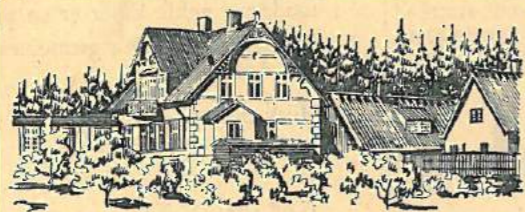
af 1932, efterhaanden naaede et respektabelt standpunkt, ses maaske bedst deraf, at tyskerne, da de besatte Danmark 9. april 1940, fandt det nødvendigt at angribe dem paa Værlose Flyveplads, hvortil de var tøjrede paa grund af Regeringens forbud mod, at der blev foretaget »troppeforskydninger« den 8. april. Havde dette forbud ikke foreligget, ville tyskerne den 9. april have fundet reden tom paa Værlose, idet eskadrillerne ville have været fordelt til deres feltmæssige mobiliseringsflyvepladser rundt omkring i landet med deraf følgende mulighed for, at vore jagereskadriller fra disse for tyskerne indtil videre ukendte pladser kunne være faldet Værloses angribere i ryggen.

ikke vedtages med det samme, saa man kørte videre med de gamle forsvarslove. Det var imidlertid klart, at man ønskede, at alle nyorganisationer og nyanskaffelser af materiel kom til at svare til det forventede ny flyvevaaben.

Flere danske havde under krigen virket i de allieredes flyverstyrker, og den mest fremragende blandt disse var oberstløjtnant i det norske flyvevaaben Kaj Birksted. Ham tog forsvarsministeren til raadgiver i flyvemilitære sager.

Der blev truffet bestemmelse om visse anskaffelser af flyvemateriel og om uddannelse af flyvere og mekanikere.

Mellem hærens chef, general-løjtnant Gørtz, og søværnets chef, vice-admiral Vedel, var der heldigvis det bedst tænkelige forhold, og gennem



»LANDBOLYST«
rekreationshjemmet
i Gribskov
modtager gæster hele
aaret
Edel Christensen
Hillerød, tlf. 214
kl. 10-13

ner oberstløjtnant) Wichmann som chef. Saadan omtrent var situationen, da de ny forsvarslove blev vedtaget i maj 1950 og bestemtes at skulle træde i kraft den 1. oktober samme aar.

Spænding omkring den ny chefpost

Med hensyn til besættelse af pladsen som chef for det nyoprettede flyvevaaben var der mange muligheder, før saa vidt som loven tillod, at man greb helt ned i kaptajnernes rækker. Det rimeligste var dog, at valget ville falde enten paa oberstløjtnant Birksted eller paa en af de ældre flyverofficerer fra de gamle værn.

Birksteds krigserfaring og hans gode omdømme i Royal Air Force og det norske flyvevaaben maatte selvsagt veje tungt i vægtskaalen for hans kandidatur. Paa den anden side havde han ringe administrativ skoling. Mellem Birksted og Ørum var der efterhaanden opstaaet et saa spændt forhold, at det kunne have sine vanskeligheder at rumme dem begge inden for et mindre flyvevaabens rammer. Da toppladserne inden

at Birksted var blevet chef for flyverstabten, altsaa min stabschef. Den eneste bemærkning, jeg havde til

Vi kan love Dem, at De kommer til at se lysere paa tilværelsen i denne graa tid, naar De har været oppe i UFFE BRYDEGAARDS BOUTIQUE og valgt en af de henrivende modeller eller en lækker skræder-syet frakke... eller bare glædet Dem over synet af dem. Paa gensyn i

UFFE BRYDEGAARD'S BOUTIQUE

Højbro Plads
Indg. St. Kirkestræde 3

Dronning SARDINER *lækre!*

En fin Chocolate i en handy Pakning

600-1000 m²

søges i København eller nærmeste omegn. Lokalerne maa være i ét plan. Lokalernes anvendelse er til lettere, støjfri industri, der stilles derfor ikke særlige krav til installationer og gulvbelastning, men gode tilkørsels- og interne transportforhold er nødvendige. Billet 58345 til Berlingske Tidende.



ANTIK SHOP, V. VOLDGADE 10, mangler plads

For øjeblikket er der et væld af fine gamle ting til meget smaa priser, f. eks. gl. prismekroner fra 75 kr., kobberkedler 40 kr., kobberbaljer 85 kr., meget flotte gl. krystalkaraffer 20-30-40 kr. pr. stk., gl. sabler fra 15 kr., fine gl. kopper 5-10-15-35 kr. pr. par, en stor vaabensamling best. af: pistoler, geværer, sabler, dolke, stenaldersvaaben, elfenbensfigurer, gl. malerier, gl. smykker, tinkrus og juleplatter — og saa kan De tro, vi sælg. bill. Handlende er ogsaa velkomne, mod større køb ydes rabat.

DFK
Oliefyr!
vi ordner det hele
CENTRAL
211
DE FORENEDE KULIMPORTØRER

flyv BEA til LONDON

— OG VIDERE TIL EUROPAS VIGTIGSTE HANDELSCENTRER



med VISCOUNT 806

Det er en oplevelse af komfort og service at flyve med BEA's hurtige jet-propeldrevne VISCOUNT 806. Den store kabine har air-condition og er naturligvis støj- og vibrationsfri. Benyt BEA's fordelagtige gennemgangspriser, der får Deres rejsekonto til at række l-a-n-g-e-r-e.

Pris London: t/r: Silver Wing 1. kl. kr. 1.115.- — Turistklasse kr. 839.-.

BRITISH EUROPEAN AIRWAYS

Tal med Deres rejsebureau...



ÆGTE TÆPPER

— traditionsrig tæppekunst, betagende mønstre og motiver, farver, der straal, kvalitet over alt... De er velkommen til at se det hele i Bolighuset AULIN, hvor der ligger et millionlager i pragtfulde ægte tæpper i vor store specialafdeling. Vi nævner 4 gode ekspl.:

Seradend
142x74 kr. 365.-
Hamadan
165x110 kr. 450.-
Seradend Strip
285x79 kr. 635.-
Ispahan
220x140 kr. 1685.-

Bolighuset AULIN
Frederiksborggade 34-36. C. 68 11



50 Oberstløjtnant i flyvevaabnet Ewald Kristian Birkhede, som i dag fylder 50 aar, er en mand med gode nerver. Det har han bevist mere end en gang. Han har demonteret et saa stort antal brand- og sprængbomber i krigens aar, at alene tanken om, hvad der kunne



E. K. Birkhede

være sket, kan fremkalde gaasehud paa almindelige dødelige. Oberstløjtnant Birkhede har haft den lykke at kunne se nogenlunde lidenskabsløst paa situationerne, tage opgaven som en slags haandværk, i bogstaveligste forstand, for dette at sætte en brandbombe eller en sprængbombe ud af funktion maatte gøres med de bare hænder. Birkhede blev flyver som ung løjtnant af reserven, dengang var han ved Hærens Flyvertropper og fik hurtigt ry for at være en sikker og talentfuld flyver. I flyvevaabnet har han faaet betroet mange opgaver og er nu til raadighed for luftmødetjenesten. Paa oberstløjtnant Birkhedes første runde dag vil der være god anledning til at fremhæve den indsats, han har ydet, da han i 1940 blev chef for den ene af de seks sprængningskommandoer og siden naaede at tage det farlige liv, af flere hundrede brand- og sprængbomber, uden at han selv eller andre kom noget til ved disse dristige operationer. Der er altsaa en ganske særlig grund til at ønske oberstløjtnant Birkhede til lykke i dag.

17/11/58 **Flyvergeneral fylder 50**

Chefen for flyvertaktisk kommando i Karup, generalmajor Kurt Ramberg, fylder 50 aar i dag. Han skibsførersøn fra Helsingør. Efter have taget sin studentereksamen gik han ind i flaaen, blev søløjtnant i 1931 og gik derefter til marinens flyvevæsen, hvor han erhvervede sit certifikat i 1932. Han blev en jagerflyver af højeste klasse. Men sin største indsats kom han til at gøre inden for flyvevaabnets opbygning efter krigen. Som orlogskaptajn fik han sæde i forsvarskommissionen, og i 1948 blev han luftmilitær sekretær hos forsvarsminister Rasmus Hansen. I 1950 knyttedes han til flyverstabten, hvor han aaret efter blev souschef. Det var samme aar, han blev udnævnt til oberstløjtnant i flyvevaabnet. I 1952 blev han udnævnt til oberst, og i maj 1953 blev han chef for flyvestation Karup. Denne post traadte han tilbage fra aaret efter, hvor han overtog opgaven som særlig luftmilitær raadgiver for forsvarsminister Rasmus Hansen ved flyvevaabnets organisationsomlæg-



Kurt Ramberg

ning. I foråret 1955 blev han udnævnt til generalmajor og chef for flyvertaktisk kommando i Karup. Denne post beklæder han paa sin 50 aars dag, hvor han forøvrigt stadig er aktiv flyver. Han tager sin jet, naar han skal til forhandlinger paa Sjælland. General Ramberg har haft en usædvanlig karriere, og det er fortjent; han har mange kvaliteter og gode egenskaber.

15/11/58 **Torden-jet styrtet ned, piloten dræbt**

Maskinen ramte højspændingsledning under landingsøvelse - Strømmen afbrudt over store omraader, da master blev revet omkuld

HADERSLEV, MANDAG AFTEN

Den 21-aarige flyverløjtnant II af reserven **Claus Bugge Garn**, søn af civilingeniør O. Garn, Helsingør, blev i gaar dræbt ved en nedstyrtning, efter at han med sin F-84 Thunderjet havde ramt en elektrisk højspændingsledning syd for Gram i Sønderjylland. Maskinen styrtede ned 4 kilometer derfra paa en mark ved Højrup og blev fuldstændigt knust. Piloten var dræbt paa stedet, tilsyneladende uden at have gjort forsøg paa at redde sig i katapultsædet.

Ulykken skete under en radarlandingsøvelse. Claus Bugge Garn var ved at lande, da han, muligvis mens han søgte at tage jordkending, kom for langt ned og ramte højspændingsledningerne. Der er flere vidner til flyvekatastrofen, men ingen har paa grund af det ret usigtbare vejr og afstanden været i stand til at se baade kollisionen mod højspændingsledningerne og nedstyrtningen.

Slaet ud af kurs

Blandt dem, der saa jetjageren ramme højspændingsledningerne, er



Den omkomne flyverløjtnant Claus Bugge Garn.

bestyrer Svend Aage Fog og hans broder Niels Fog, der arbejdede paa en mark i nærheden med traktorer. - Det lød ikke til, at der var noget i vejen med maskinen, men den

var længere nede end de andre lavtgaende flyvemaskiner, fortæller de to brødre.

Da den ramte højspændingsledningerne, saa det ud som et fyrværkeri. Blaa og røde gnister feg til alle sider. Det saa ud, som om maskinen eksploderede lige over jorden, men pludselig steg den som en raket, samtidig faldt ledningerne til jorden, brændt eller revet over, og en svær højspændingsmast styrtede sammen. Vi var ikke i stand til at følge flyveren med øjnene, men lidt efter hørte vi et brag og var ikke i tvivl om, hvad der var sket.

Nogle folk fra el-forsynings-andelselskabet Sønderjyllands Vestkyst i Skærbæk var paa linjearbejde og opdagede det voldsomme lysglimt, da maskinen ramte ledningerne. De fandt vragester paa stedet. Foruden den mast, der var splintret, var to eller tre revet skæve. Det voldsomme brag, da maskinen ramte jorden paa gaardejer Peter Tofts mark i Højrup, kunne høres i kilometers afstand. Man hørte en eksplosion i det øjeblik, thunderjet'en jog ned i jorden; et øjeblik efter vældede flammer og røg op fra krateret i marken.

Maskinen havde boret sig flere meter ned i jorden og var knust til ukendelighed. Krateret var ikke særlig stort, og der laa kun faa vragedele i periferien, bl. a. en vingetank. Falck fra Toftlund var først paa stedet. Falckfolkene havde stort set ilden slukket, da flyvestation Skrydstrupskatastrofekorps naaede frem.

Hvorfor saa langt nede?

Ulykken medførte, at elektriciteten til betydelige omraader i Syd- og

Sønderjylland blev afbrudt, idet det sprængte højspændingskabel forsynede EASV i Skærbæk. Ribe var saaledes uden strøm i 40 minutter, og Skærbæk og Toftlund i 1/2 time. Afbruddet traf desuden Agerstov-Løgumkloster-omraaderne og endnu en række steder, men ved at omdirigere strømmen kunne man ret hurtigt faa elektricitet i ledningerne igen.

Den dræbte flyverløjtnant var ugift. Han var søn af civilingeniør O. Garn, Helsingør, og kom til flyvevaabnet for to aar siden. Efter et ophold i Canada kom han for et par maaneder siden til flyvestation Skrydstrup. Det maa anses for givet, at maskinen blev haardt beskadiget ved sammenstød med højspændingsledningerne, saa den derefter ikke har ladet sig manøvrere, og heri ser man den direkte grund til ulykken. Men hvorfor piloten er kommet saa langt ned, at han ramte ledningerne, er ikke opklaret, heller ikke hvorfor han ikke har kunnet bruge katapultsædet.

Havarikommissionen under ledelse af kaptajn O. P. Nielsen foretager undersøgelser paa ulykkesstedet.

26/11/58 **Svigtede styretøjet?**

Undersøgelseskommissionen arbejder med jet-ulykken

ESBJERG, TIRSDAG, RB

En undersøgelseskommission er nu begyndt at søge klarlagt aarsagen til jet-ulykken ved Arnum i Sønderjylland i gaar, da den 21-aarige flyverløjtnant Claus Bugge Garn fra Helsingør blev dræbt. Der forestaar kommissionen en vanskelig opgave. Maskinen er totalt knust.

Øjenvidner paa Gram-egnen udtaler, at den forulykkede maskine fløj paafaldende lavt, og den muligheden foreligger, at piloten kan have haft vanskeligheder med styretøjet og derfor har forsøgt en mavelanding i engene, hvor ulykken skete. Maskinen ramte en 60.000 volts højspændingsledning, og efter hvad elektroeksperter udtaler, er der ingen tvivl om, at jetjagerens metaldele øjeblikkeligt er blevet strømførende, hvorved piloten er blevet dræbt eller slaet bevidstløs, inden maskinen ramte jorden.

Ved sammenstødet med højspændingsledningen knækkede den svære mast, og samtidig blev maskinen tvunget i vejret, hvorefter den styrtede lodret mod jorden.

Fantastisk luftdrama over Danmark i gaar

21-aarig jetpilot redder sig næsten uskadt efter et fald paa 7.000 m i sin faldskærm over Aalborg

Sabre-jetjagerens plastic-kuppel fløj af maskinen i 9.000 meters højde, piloten mistede kontrollen over den og udløste sit katapult-udskydningsæde

4-12-58

Et fantastisk luftdrama er i gaar i syv kilometers højde udspillet over Nordjylland. Den 21-aarige flyverløjtnant Poul Erik Suckdorff Olsen, der stammer fra Helsingør, reddede sig i sin faldskærm efter en rasende duel med den lydhurtige amerikanske Sabre F 86-D, som han havde mistet kontrollen over, da maskinens perspec-plastic-kuppel af en i øjeblikket ukendt aarsag var fløjet af.

Den 21-aarige flyverløjtnant Poul Erik Suckdorff Olsen satte ved sin dramatiske redning ufrivillig dansk rekord i højdeudspring. Den berømte faldskærmsudspringer John Tranum forsøgte i sin tid over Ringsted et udspring fra ni kilometers højde, men før han naaede op, tog han af en eller anden grund iltmasken fra sit ansigt og døde, og maskinen maatte vende tilbage til Jorden med den forulykkede faldskærmsudspringer i cockpittet. Over dansk omraade har ingen anden faldskærmsudspringer end Sabre-piloten Poul Olsen udført et spring omkring syv kilometers højde.

Kl. 14.04 startede flyverløjtnant Poul Erik Suckdorff Olsen fra flyvestation Aalborg sammen med en kammerat paa en rutinemæssig parflyvning. Kl. 14.24 indtraf det tekniske havari, som førte til dramaet. Mens kammeraten vendte tilbage til flyvestation Aalborg og rapporterede om det skete, meddelte Olsen, at han ikke længere havde kontrol over maskinen og maatte forlade den.

Dramatiske øjeblikke i 35—45 graders kulde

I bidende kulde, det frøs mellem 35 og 45 grader i 9 kilometers højde, hvor kuplen fløj af cockpittet, forsøgte han forgæves at holde sin maskine under kontrol, men det var haabløst. Den nægtede at lyste styregrejerne, efter at dens aerodynamik var ødelagt, den hvirvlede rundt i rasende fart.

Den unge pilot trak i udløsningshaandtaget til sit katapultredningsæde og blev skudt bort fra den havarerende maskine. Han hvirvlede rundt i sit sæde indtil den automatiske stabiliseringskærm, der sidder bag nakkestykket paa katapultsædet udløstes, han hængte i stolen, indtil sikkerhedslaasen paa sædet udløstes efter et forudindstillet barometertryk, han skiltes fra sin stol, og samtidig udløstes den hovedfaldskærm,

men han blev drevet sydpaa af en ret stærk vind. Flyverløjtnant Suckdorff Olsen var sprunget ud i nærheden af Hammer Bakker paa den anden side Limfjorden, han landede 12 minutter efter, kl. 14.36, paa en mark ved gaarden Søhngaardsholm, 5 kilometer øst for Aalborg ved Bouet, mens en strøm af aalborgensere var paa vej mod ham. Inde over Aalborg by havde man fulgt pilotens faldskærmsflugt, og mange mennesker satte kursen mod den vej, faldskærmen førte ham.

Næsten uskadt landede Poul Suckdorff Olsen paa pløjemarken, mange flokkedes om ham allerede mens han var ved at frigøre sig fra den skærm, der havde reddet hans liv og nu gør ham til automatisk medlem af den berømte caterpillar-klub, som tæller alle, der har reddet livet i faldskærm.

Han fjernede sin plastic-flyverhjelme og udløste et stort smil. Der er vel saadan set ikke noget at sige til, hvis han tilkendegav, at han var glad for at være sluppet fra dette luftdrama næsten uden en skramme.

Herreløse fortsatte maskinen i »sindssyg kunstflyvning«

Maskinen fløj herreløse videre en tid, man saa den fra Nørresundby hvirvle som i sindssyg kunstflyvning, indtil den styrtede ned ved Mose-

Fortættes Side 2.

Den glade pilot med faldskærmen

I den bidende kolde første decem-berdag sejlede han langsomt nedad,

Luftdrama

gaarden faa kilometer nord for byen. Den lavede et krater i pløjemarken 5 meter dybt og 10 meter bredt. Den famøse plastic-kuppel blev fundet 10 kilometer fra nedslagsstedet. Den var overdækket med et islag, som den formentlig har faaet paa undervejs mod jorden, mens den hvirvlede gennem skyerne.

Hvad er der sket i maskinen?

Det er den første Sabre-jet, det danske flyvevaaben har mistet. Det norske luftvaaben har mistet mange. Derfor faar undersøgelsen omkring plastic-kuplens løsnen et ganske særligt perspektiv. Denne plastic-hjelm over cockpittet glider paa skinner, og den er hermetisk laaset og tætsluttende, fordi cockpittet er trykkabine, som beskytter piloten mod de store trykpaavirkninger.

Hvordan den store kunstglaskuppel har kunnet rive sig løs, vides i øjeblikket ikke. Den er afstivet med metalbuer og hele dens fundament er metal.

En omfattende undersøgelse

En havarikommission under ledelse af kaptajn Kofoed afhørte i aftes piloten paa flyvestation Aalborg.

Flyverløjtnant Poul Erik Suckdorff Olsen fik sin uddannelse som jetpilot i 1956. Han var nu under omskoling til Sabre-jageren, det danske flyvevaabens hurtigste maskine og en af de hurtigste maskiner i verden i dag i almindelig operativ tjeneste. Ogsaa hans kammerat var under omskoling paa den ny type, som flyvevaabnet fik i sommer fra USA. De blev gjort flyveklare, mens det norske luftvaaben havde undersøgelser igang over en serie ulykker med Sabre-jagerne, og disse undersøgelseres resultater blev forelagt det danske flyvevaabens ledelse.

Naturligvis er det mirakuløst, at den herreløse hvirvlede jetjager ikke falder paa bymæssigt bebyggede, den gik i jorden et par kilometer Nord for Nørre Ultrup og eksploderede totalt i det voldsomme anslag.

Piloten ville, selv om han havde været bevidstløs ved udskydningen med katapultsædet være blevet ført

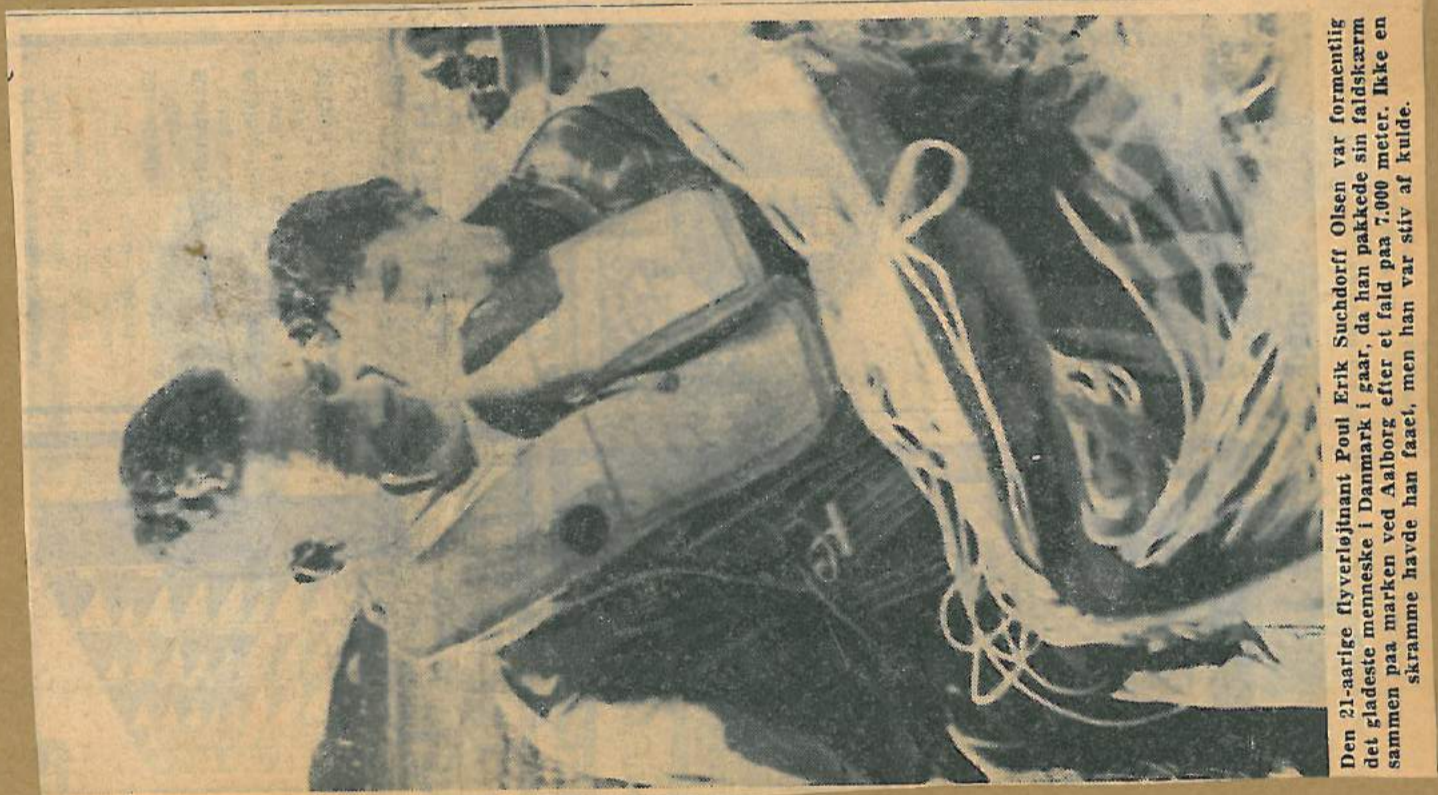
automatisk ned i skærmene, først den, der stabiliserer selve sædet, derefter den automatiske udløsning til hovedskærmen, og normalt vil bevidstheden opføre, naar flyveren har hængt en tid i faldskærmene. Flyverløjtnant Olsen har ikke været uden bevidsthed. Han havde ogsaa sin iltmaske paa, indtil han kom ned i lav højde. Man kan kun leve meget kort tid uden iltmaske i 7.000 meters højde. Sir Edmund Hillary var i 8000 meters højde paa Mont Everests top ved at miste bevidstheden, da han et øjeblik lettede paa sin iltmaske.

Konduite i de kritiske øjeblikke

Den unge flyver fremhævedes i aftes af erfarne militærflyvere for sin konduite i de kritiske øjeblikke, da kuplen fløj af oppe i den tynde, isnende vinterluft i en hastighed, der formentlig har været oppe i nærheden af 1.000 kilometer i timen. Det var ikke andet at gøre end at hoppe, da det viste sig, at det ikke var muligt at faa kontrol over luftfartøjet igen.

Den forliste Sabre F 86-D koster et sted omkring 2—3 mill. kr. Den er kommet som gave fra Amerika som led i vaabenhjælpeprogrammet. Den har et vingefang paa 11,3 meter, er 11,45 meter lang, og 4,27 meter høj over halen, den er forsynet med en General Electric J47 jetmotor. Den sidste af denne type blev leveret i 1955, den produceres ikke længere, idet den er afløst af F-100, som er betydelig hurtigere og kraftigere.

Den byggedes ikke alene af de amerikanske North American Fabrikker, men ogsaa af Canada, Australien, Japan og Italien i overensstemmelse med vaabenaftalerne, til NATO-styrkerne. pu.



Den 21-aarige flyverløjtnant Poul Erik Suckdorff Olsen var formentlig det glade menneske i Danmark i gaar, da han pakkede sin faldskærm sammen paa marken ved Aalborg efter et fald paa 7.000 meter. Ikke en skramme havde han faaet, men han var stiv af kulde.

Piloten:

Der var ikke noget at gøre

Det var dejligt, at ingen kom noget til...

Zoneredningskorpset i Aalborg blev alarmeret af Flyvestation Aalborg, da jet-piloten Poul Erik Suchdorff Olsen var sprunget ud. Mens Falck kørte mod stedet, hvor maskinen var styrtet ned, sendte Zonen en ambulance til flyveren. Men han havde faktisk ikke brug for den. Ganske vist frøs han gudsjammerligt, rystede af kulde, og han havde en hævelse over det ene øje og en hudafskrabning paa den ene vrist. De knubs havde han faaet, da han lod sig skyde ud med katapultsædet.

Zoneredningskorpsets folk rullede ham ind i tæpper og lagde ham paa en baare i ambulancen, pakkede hans faldskærm, svømmevest og hjelm sammen og kørte mod infirmeriet paa flyvestationen med den unge flyver liggende i afslappelse i vognen. Undervejs mødte de en jeep med officerer fra flyvestationen. Den reddede pilot sprang op og fortalte sine kammerater om hændelsen. Han fik sig en smøg og straaled af glæde, da han hørte, at maskinen var faldet ned, uden at nogen var kommet noget til. Det var dejligt, sagde han, det var dejligt, for man var saa urolig for, hvad der kunne ske. Og saa fortalte han om selve hændelsen: — Der lod et mægtigt knald, og saa var cockpitets canopy — plasttaget — væk, og maskinen var ikke til at holde. Jeg slap pinden og prøvede med at tvinge den op og



En Sabre F 86-D magen til den i gaar forulykkede

ned, men der var intet at gøre, den var umulig at holde. Saa havde han maattet afgive nødraabet 'Mayday', det er luftens SOS, og formationsførereren havde givet ordre til at udløse katapultsædet. Det hele var kommet saa overrumplende.

Kammeraterne spurgte ham, om det gjorde ondt, da han lod sig skyde ud, de overvældede ham med lykønskninger og sagde, det var godt gjort. Det var, som om den lille sludder paa landevejen var udløsningen. Efter en kort undersøgelse paa infirmeriet paa flyvestationen kunne han deltage i undersøgelserne og blev afhørt af havarikommissionen i næsten 4 timer, før han gik til sit kvarter. pw.

Pilotens beretning:

3-12-58.

Skød sig ud med hovedet nedad

Kuplen over cockpitet fløj af i 9.000 meters højde og i 700 kilometers fart — og derefter ville maskinen helst flyve paa ryggen ... en sjette sans fik ham til at springe — Havde haabet paa at komme paa vingerne igen i gaar

Den 21-aarige jetpilot, flyverløjtnant Poul Erik Suchdorff Olsen gav i gaar eftermiddags sin første personlige skildring til offentligheden af det luftdrama, han i forgaars deltog i over Nordjylland og saa mirakuløst slap fra i sin faldskærm.

Ingen andre end Zoneredningskorpsets mandskab havde indtil i gaar faaet lov til at tale med den reddede flyver. Først skulle havarikommissionens arbejde være saa vidt fremskredent, at man kunne frigive ham til personlige beretninger om den fantastiske oplevelse. Flyverløjtnant Poul Olsens skildring blev i et og alt en bekræftelse paa Berlingske Tidende's beretning om hændelsesforløbet og dets karakter.

Plastickuplen over hans trykkabincockpit var eksploderet med et brag, da maskinen kl. 14.24 befandt sig i 9.000 meters højde. Nøjagtigt 12 minutter senere styrede løjtnant Olsen sin faldskærm ned paa golfbanen syd for Aalborg.

Følelsesløs af kulde med hovedet nedad

— Da kuplen, af en grund som jeg ikke kender, fløj af, var det umuligt at holde maskinen, fortæller løjtnant Olsen til Berlingske Tidende, den svingede om sin egen akse. Jeg prøvede alt muligt, men maatte give op. Det var, som om den helst ville flyve paa ryggen. Og fra denne position lod jeg mig skyde ud med hovedet nedad i det øjeblik, jeg syntes at høre en ordre til udspringet, men det maa have været min 6. sans, for jeg kunne ikke bevare radioforbindelsen. Luftstrømmen og støjen var saa voldsom, at jeg ikke kunne høre noget. Jeg fløj vel med 6-700 kilometer i timen, da det skete, og alt foregik saa hurtigt, at jeg bagefter knap kan rekonstruere det hele. Jeg var nærmest følelsesløs og opdagede ikke, før jeg landede, at jeg havde faaet et blaat øje og en afskrabning paa vristen, det maa være sket, idet katapultsædet blev skudt ud, jeg slog mig ikke i landingen paa marken.

Der var et tomrum nogle øjeblikke, hvor længe ved jeg ikke, jeg begyndte først at tænke klart, da jeg hang i skærmen i 7 kilometers højde. Det var hundekoldt, men jeg havde faaet følelsen igen og kunne styre skærmen. Jeg saa maskinen paa marken, hvor den var styrtet ned, den gav mig bekymringer, indtil jeg var nogenlunde klar over, at den ik-

ke havde forvoldt skade, men paa den anden side syntes jeg ikke, at jeg kunne bebrejde mig selv noget, der var ikke andet at gøre end forlade den og lade den fortsætte alene, selv om...

Jeg tror, at jeg har handlet instinktivt i det kritiske øjeblik, hvor jeg tog beslutningen. Luftstrømmen var isnende og larmende, jeg kunne faktisk intet føle.

Situationen tog al tankevirksomhed

— Var De slet ikke ved bevidsthed, mens De hang i katapultsædet? — Nej, der anvendes et særligt system i Sabre-jagerne, man sendes fri af sædet paa faa sekunder og hænger saa automatisk i selve skærmen. Der kom jeg først til mig selv. Nedturen varede nøjagtigt 12 minutter. Kammerater kom til og vinkede til mig fra flyvemaskiner, men jeg drev ind over Aalborg by. En gang imellem fremskyndede jeg faldhastigheden ved at trække skærmen sammen. Nogle øjeblikke tænkte jeg, om jeg muligvis skulle ned i Limfjorden, men vinden førte mig videre. — Og nerverne? — De var saadan set i orden. — Hvordan har De det i dag?

Nysgerrig efter at vide, hvad der skete

— Godt, bortset fra at jeg er meget nysgerrig efter at faa at vide, hvilket resultat havarikommissionen kommer til. Jeg skulle have været oppe at flyve igen i dag, men der har været saa meget med presse og fotografering. Der har været foretaget en prøveflyvning i samme højde og hastighed, hvilket resultat undersøgelserne har givet vides endnu ikke.

Kuplen er blevet nøje undersøgt, det er navnlig laasemekanismen, der studeres. Katapultsædet er ogsaa fundet og undersøges, men som sagt, jeg er meget nysgerrig efter at faa at vide, hvilken konklusion man kommer til i havarikommissionen.

— De har ikke selv foretaget Dem noget, der kunne faa kuplen til at gaa af?

Trænet i Sabre-jet i USA

— Bestemt ikke, det hele skete som en eksplosion. — Kender De maskintypen? — Ikke den, jeg var oppe med. Det var anden tur med den Sabre-model F 86-D, men jeg har været paa tre måneders skydeskole i USA med en Sabre F 86-L, der er visse forskelligheder. — Hvor meget har De fløjet? — 400 timer, jeg kom paa skole i USA i 1956, hvor der undtagelsesvis blev aabnet plads for to danske elever, jeg havde den glæde at blive den ene af dem. Ellers foregaar uddannelsen nu hovedsagelig i Canada. Jeg var derovre i 20 måneder og kom hjem i august i aar.

Telefonopringningen til forældrene

— Hvad var det første, De gjorde, da De kom tilbage til flyvestation Aalborg? — Ringe til mor og far i Gurre, for de hørte om det paa anden maa-

de, og de var naturligvis glade over, at det var gaaet godt.

— De er ikke gift? — Nej, og heller ikke forlovet... — De fortsætter som flyver? — Ja, absolut, jeg er glad for at flyve, og jeg havde haabet at være oppe igen allerede i dag... pw.

Sansebedrag og is var aarsag til jet-ulykken

Flyverkommandoens rapport om ulykken ved Skrydstrup, hvor løjtnant Claus Bugge Garn mistede livet

Flyverkommandoens udsendte i gaar en rapport om aarsagsforholdene omkring flyveulykken den 24. november, hvor flyverløjtnant Claus Bugge Garn fra Helsingør omkom. Det fastslaaes, at den unge pilot efter at have mistet kontakten med sin fører kom ud af skyerne i et svagt dyk, og at han under overgangen til selvstændig instrumentflyvning og drej væk fra føreren har tabt næsen paa flyet, idet han har været udsat for 'vertigo', det vil sige sansebedrag, hvorunder piloten faar fejlagtig opfattelse af flyets stilling i forhold til jorden. Vertigo eller reduceret motorydelse som følge af isdannelse eller begge dele har forarsaget, at piloten har trukket farten af sit fly og derefter i et saa stejlt dyk er kommet ud af skylaget, at piloten ikke har haft mulighed for at rette det op.

Han var startet fra flyvestation Skrydstrup i formation med en anden thunderjet kl. 9.30 for at øve formationsflyvning, anflyvning og landing under radarkontrol. Efter omkring en times øvelser paabegyndte formationen anflyvningen af Skrydstrup. Kl. 10.35 laa maskinerne 15 kilometer nordvest for Skrydstrup i omkring 500 meters højde. I de forudgaaende fem minutter havde de fløjet i skytag, der strakte sig fra 300 meter til 1000 meter. Paa dette tidspunkt mistede Claus Bugge Garn, der fløj som nr. to i formationen, sin fører af syne, hvilket han meddelte denne over radioen. Han blev beordret til at dreje 10 grader bort fra formationen og stige op gennem skyerne. Garn opfattede og kvitterede for modtagelsen af ordren, men undersøgelserne har vist, at han udførte et mere end 90 grader drej til højre, hvorunder han kom ind i et svagt dyk. Det lykkedes piloten at rette flyet op fra dykket, da han kom ud af skyerne syd for Gram, men herunder kolliderede han med en højspændingsledning.

Maskinen beskadigedes lettere, men ikke mere, end at den maa anses for at have været manøvreedygtig efter denne kollision. Flyet er derefter set stige op i skyerne og har kort efter ramt jorden to kilometer syd for Arnum under en ret stejl vinkel. Nedstyrtningsstedet ligger omkring 5½ kilometer sydvest for de beskadigede højspændingsledninger.

Sandsynligheden taler for, at årsagen til, at Bugge Garn mistede kontakten med sin førermaskine har været, at isdannelsen paa motorens luftindtag har reduceret motorydelsen i hans maskine. Navnlig efter, at han har ramt højspændingsledningerne og har trukket flyet op i skyerne igen formentlig med gashaandtaget paa fuld styrke. Is og vertigo, altsaa sansebedrag i tragisk samspil, angives derefter som antagelig ulykkesaarsag. pw.

Første jet-jagere til Sjælland

Eskadrille Sabre-maskiner til Værløse

Kolding, søndag.

POLITIKEN PRIVAT

I begyndelsen af det nye aar vil flyvevaabnet foretage en trekantbytning med eskadrillerne fra Skrydstrup, Værløse og Karup. Sjælland vil derved faa sine første jet-jagere. En eskadrille F-84er flyttes fra Skrydstrup til Værløse. Værløse afgiver en eskadrille helikoptere og redningsmaskiner til Karup, og endelig skal Hunter-eskadrillen fra Karup stationeres i Skrydstrup.

Hunter-pilot sprunget ud over

9-12-58

USA marine-maskine med 12 om bord ramt af lyn over Vestjylland

Den 25-årige airman Harvey Allison sad i næsen, hvor lynet gik ind, og blev saaret i ansigt og paa hænder — Maskinens chef, lieutenant Ed Berland: Det har jeg aldrig oplevet før — og jeg haaber heller ikke at komme til det igen

Den amerikanske havarist ledet ind til Karup af dansk eftersøgningsjet 9-12-58

Tolv amerikanske flyvere oplevede i gaar ved Jyllands vestkyst et luftdrama, som de vil huske for al tid. Et lyn gik igennem en maskine fra den amerikanske flaades luftvaaben, splintrede perspex-glasset i maskinens kanontaarn i næsen, gik gennem hele maskinens 23 meter lange krop og fandt sin vej ud i den 8 meter høje hale, som lynet rev stumper af, da det med øredøvende brag forlod den store maskine, 1.700 meter over Vesterhavet.

Maskinens fører, den 25-årige lieutenant Ed Berland fra staten Maine, slog alarm, fra flyvestation Karup sendtes en jet-træner op for at hjælpe den nødstedte maskine, ved hjælp af radar fandt den hen til den amerikanske to-motorers Lockheed Neptune, som paa det tidspunkt havde vendt om og prøvet paa at orientere sig tilbage til dansk lufthavn; mellem Karup og Vandel ved Vejle fik de to maskiner kontakt. De danske piloter signalerede til amerikanerne, som lagde sig lige i halen paa eftersøgningsmaskinen. Selv i landingen paa Karup laa de to maskiner ganske tæt.

De 12 amerikanere havde mange lovord til deres danske kammerater, med hvem de i aftes paa Karup fejrede begivenheden.

Men her er, hvad der skete:

Da lynet ramte den 30 meter brede maskine

Den store to-motorers Lockheed Neptune, som er den maskine i verden, der har fløjet længst uden at tanke, har gennemført en nonstop-flyvning fra Perth i Australien til Columbus i Ohio, det er 17.976 kilometer, og maskinens besætning var i luften i 55 timer og 17 minutter. Denne type bruges til rutinemæssige patruljeflyvninger over Nordatlanten og er stationeret paa den amerikanske base Keflavik i Island. Herfra kom maskinen, der i gaar rantes af lynet. Den havde taget turen fra Island over Norge til Værløse, og besætningen havde været i København i weekenden. I gaar formiddags startede den for at vende tilbage til Island.

— Klokkeren var 11.33, fortalte maskinens fører, Lieutenant Ed Ber-

Djursland

Meldte om brændstovfvenskeligheder og forlod den pilformede jager, som knustes ude at eksplodere — Den koldblodige pilot og den nervestærke, taktfulde jyske daglejer

I gaar eftermiddags, netop som det var ved at blive mørkt, styrtede en af flyvevaabnets Hunter-jagere ned paa godset Bjørnholms marker mellem Tirstrup flyveplads og Grenaa. Det sneede, regnede, blæste, haglede og tordnede i charmerende blanding, da ulykken skete. Flyveren, den 22-årige flyverløjtnant II af reserven Leif Back, søn af repræsentant Christian V. Back, Roskildevej 102, København, reddede sig ved at lade sig skyde ud med sit katapultsæde og derfra fortsatte i sin faldskærm. Han er den 16. danske jet-pilot, der har reddet sig med udskydningsædet.

Løjtnant Leif Back landede paa en mark ved gaarden Frederiksdal ved Lyngby 5-6 kilometer fra, hvor maskinen var styrtet ned.

Han havde været paa en rutinemæssig øvelsesflyvning, da han kl. 15.43 over Djursland rapporterede til flyvestation Karup, at han havde brændstovfvenskeligheder, og han befandt sig i omkring 7000 fods højde. Kl. 15.45 gav han melding om, at nu forlod han sin maskine. Paa disse to minutter var maskinen naaet noget længere ned, og han er næppe sprunget fra mere end 1500 meters højde. Maskinen gik næsten lodret mod jorden paa marken til Bjørnholm, tilhørende godsejer A. Juhl, der er kendt af offentligheden som formand for Landbrugets Arbejdsgiverforening.

Maskinen ramte jorden med et vældigt brag og lavede et krater paa 6-7 meters dybde og med en diameter paa 10-12 meter, tiltrods for, at der ikke indtraf eksplosion. Det brændte overhovedet ikke i Hunter-jagerens vrage. Den lynhurtige pilformede jet-jager, som det danske flyvevaaben har betalt med

godt to millioner kroner, var totalt pulveriseret.

Fra Tirstrup flyveplads sendtes brandmateriel og militærpolit til stedet, men grundet paa mørket blev der ikke tale om større tilstrømning af tilskuere.

Et mærkeligt møde

Piloten, hvis koldblodighed senere vakte almindelig beundring, landede i god behold paa en pløjemark ved gaarden Frederiksdal tilhørende gaardejer H. B. Friis. En daglejer, Arne Madsen, Lyngby, pløjede paa marken med traktor. Da han saa jetpiloten komme ned i sin faldskærm, gik han hen til ham og spurgte ham, om det var en militærøvelse.

Da piloten svarede benægtende, gik Madsen sin vej og genoptog sin pløjning ud fra det synspunkt, at civilpersoner helst skal blande sig saa lidt som muligt i militære affærer.

Løjtnant Back var ikke saa lidt imponeret over Arne Madsens taktfølelse og koldblodighed, og vinkede ham til sig, mens han pakkede sin skærm sammen. Den nedstyrtede flyver kørte med den sindige mand paa traktoren tilbage til gaarden. Her mødte han gaardejer Friis og frue og fortalte lidt om hvad der var sket: — Det er en mand med staalet nerver og en rigtig guttermand, sagde gaardejer Friis om den unge jetpilot. Men Arne Madsen var faktisk heller ikke helt almindelig.

Det var mere juleferien end udspinget

Flyverløjtnanten bad om at laane telefonen, han ringede flyvestation Karup op og berettede kort, hvad der var sket, derefter ringede han til sin mor i København og gav hende en lakonisk beskrivelse af hændelsen, hvorefter resten af deres samtale drejede sig om det forestaaende julebesøg i hjemmet.

Ingen cognac, men kaffe med klejner

Gaardejer Friis bød jetpiloten paa cognac, men Leif Back svarede: — Ingen cognac før jeg har aflagt rapport for mine overordnede. Derimod var han glad for kaffe og de nybagte kejner. Da kaffebordet var overstaaet, kom et køretøj fra Tirstrup og hentede løjtnant Back, som derfra i en Pembrokatransportmaskine blev fløjet til Karup for rapport. Kaptajn O. P. Nielsen fra havarikommissionen kom i aftes til Karup og begyndte straks afhøringen af den nervestærke unge jetpilot. Nærmere forklaring paa nedstyrtningen og det dermed gennemførte faldskræmsudspring vil ikke foreligge, før afhøringer og undersøgelser er afsluttet i dag.

1) Lyn gennem fly

le blødende overfladiske saar, ikke noget alvorligt.

Vi hjalp ham, saa godt vi kunne, mens vi slog alarm og vendte om. Det viste sig hurtigt, at vi kunne holde maskinen flyvende uden besvær, de fleste af vore instrumenter var intakte, men vi er meget glade for det danske flyvevaabens assistance, det var en fin præstation af umaadelig betydning for os, mens vi søgte efter landingsmulighed. Selve landingen i Karup gik fint, takket være den fortræffelige hjælp af de danske kammerater, vi blev talt og ledet ned og fulgte den T 33-jettræner, der var sendt op for at vise os vej tilbage.

Haaber ikke at opleve det igen...

— Har De før oplevet noget lignende?

— Aldrig, og jeg haaber heller ikke, jeg kommer ud for det igen. Det er vist sjældent, at et lyn rammer en maskine saa direkte i luften. Det ser ud til, at det er gaet igennem os i længderetningen og har forladt os ved halen, som bærer mærke af det skete.

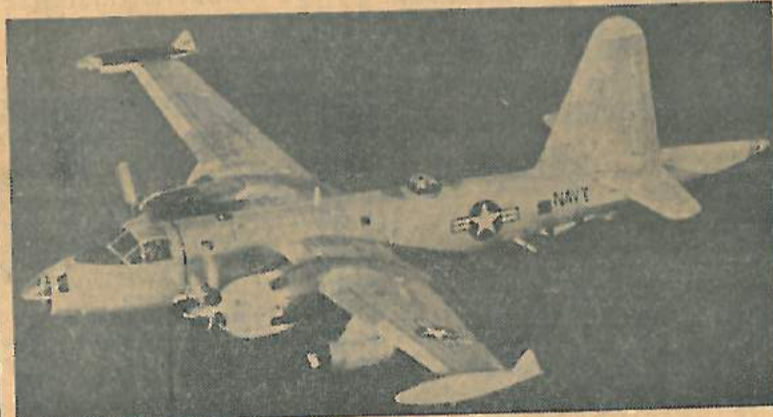
Det var ikke nogen behagelig oplevelse, men det var paa den anden side heller ikke saa slemt — da overraskelsen var overstaaet...

— Hvad nu?

— Vi maa vente paa reservedele til næsen og antagelig ogsaa til halen, men det vil teknikerne finde ud af. Vi har faaet en venlig modtagelse, og den er vi glade for. Harvey Allison har man kigget lidt paa, han er i observation paa infirmeriet her, men det er ikke alvorligt med ham.

Den lynramte maskine medførte 18.000 liter benzín, den vejer fuldt lastet 25.000 kilo. Den har over 1.000 kilo specielt elektronudstyr om bord til sin rekognosceringsvirksomhed. Dens vingefang er 30,8 meter, dens krop er 23,43 meter lang, og den er 8½ meter over halen.

Fortsettes Side 2.



En Lockheed Neptune som den lynramte

Canada-flyverne sender julehilsener



OGSAA i aar sender Radio Canada hilsener fra danske flyvere, der er til jet-uddannelse i Canada, til Danmark. Radio Canadas danske stemme har fløjet over 5.000 km for at optage disse hilsener, der kan høres i udsendelsen søndag 21. december kl. 19.30—20.00 paa bølglængden 19,58 meter. Dette billede er taget paa den canadiske flyvebase Moose Jaw og viser en gruppe unge danske flyvere.

Generaløjtnant Tage Andersen gaar til NATO ^{17/12-58}

Nordkommandoens hovedkvarter bekræftede i gaar Berlingske Tidendes meddelelse om, at det danske flyvevaabens chef overtager den store post

Nordkommandoens hovedkvarter i Oslo bekræftede i gaar Berlingske Tidendes meddelelse om, at generaløjtnant Tage Andersen er udset til at overtage posten som chef for luftstyrkerne i NATO's nordregion.

Det vil ske til sommer, naar den nuværende chef, den amerikanske generalmajor Norman D. Sillin forlader posten. Det er første gang, en skandinav kommer til at beklæde en saa høj post i nordregionens hovedkvarter. Alle general Sillins forgængere paa posten har været amerikanere. Generaløjtnant Tage Andersens post i Oslo bliver overhovedet den højeste, en dansker har beklædt indenfor NATO.

I de kommende maaneder vil ændringerne indenfor det danske flyvevaabens øverste ledelse blive forbedret af generaløjtnant Tage Andersen i forhandlinger med forsvarsministeren. Hen paa sommeren forlader generaløjtnant Tage Andersen Danmark for den tre aars periode, kontrakten med NATO-ledelsen lyder paa. Inden for det tidsrum vil generaløjtnant Tage Andersens ansættelse som chef for det danske fly-

vevaaben være udløbet, hans fratræden her er endnu ikke formelt afklaret, om der bliver tale om orlov eller reel fratræden ved overtagelsen af den ansvarsfulde NATO-post. pw.

FRA venstre ses sergent P. E. Buus, Sofieldal pr. Skalborg, mat Ruvald Petersen, Vejle, mat Erik Birch Jensen, Kbhvn, redaktør Axel Thøgersen, Radio Canadas danske stemme, sergent Per Helge, Brønshøj, sergent P. Hove, Boddum pr. Hurup, sergent John Bruun, Fredericia, sergent E. Pedersen, Glostrup, sergent O. T. Laursen, Vrold pr. Skanderborg, sergent Finn Horne, Hirtshals, mat E. Nørlund Rasmussen, Bjeager pr. Boulstrup, mat Niels Jakobsen, Slagelse, sergent Jens A. Leth, København, sergent Hans Kr. Ottosen, Ullerslev.

37 Sabre-jet skal til undersøgelse

Mulighed for teknisk fejl, da cockpittets tag fløj af i 9 kilometers højde ¹³⁻¹²⁻⁵⁸

Der foreligger nu fra flyverkommandoen en detaljeret redegørelse for havariet med Sabre F. 86 D den første december nord for Aalborg, hvor flyverløjtnant II Poul Erik Sucksdorff Olsen reddede sig ved hjælp af katapultsæde og faldskærm.

Piloten var beordret til under overvaagelse af en ældre pilot som instruktør i et andet luftfartøj at foretage en flyvning, hvori indgik gennembrud af lydturen fra 40.000—27.000 fods højde ude over Skagerrak. Herefter lettere kunstflyvningsøvelser. Afslutningen paa denne del af øvelsen var to rulninger, som piloten udførte i 27.000 fods højde over Store Vildmose, cirka 20 kilometer nordvest for Aalborg. Efter den anden rulning sprang flyets cockpittag — en plastikkuppel i metalramme — af.

Piloten blev udsat for saa voldsomt vindpres, at han intet kunne se. Flyet fortsatte i rullende bevægelse om paa ryggen, samtidig med at det gik saa meget ned i fart, at det kom i rygspin. Under disse omstændigheder, hvor piloten kun en enkelt gang i et kort øjeblik saa horisonten og ikke kunne se sine instrumenter, var det ham ikke muligt at faa maskinen under kontrol. Efter mange forgæves forsøg besluttede han sig til at springe med katapultsædet. — Det skete 10 kilometer nord for Aalborg. Flyet faldt 6 kilometer nord

for Aalborg, og piloten landede umiddelbart sydøst for byen.

Undersøgelserne har vist, at cockpittaget er blevet afskudt ved hjælp af den dertil beregnede afkastningsanordning. Piloten har forklaret, at han ikke har paavirket afkastningsgrebet, og undersøgelserne har da ogsaa vist mulighed for, at en teknisk fejl kan have foraarsaget cockpittagets afkastning i utide. Samtlige 37 maskiner af denne type er nu beordret undersøgt inden næste flyvning for at sikre sig mod gentagelse, siger rapporten fra flyverkommandoen.

Flyverløjtnant Poul Erik Sucksdorff Olsen er forlængst i tjeneste paa ny. pw.

Fastlæggelse af luftveje er en nødvendighed...

Politiken 21-12-58

Aabenhjertig søndags-samtale med flyve-medicineren, dr. med. O. E. Errebo-Knudsen, der fortæller om flyver-udvælgelse og sikringstjeneste i luftfarten

Flyvemedicinsk Institut — kun de allerfærreste har noget begreb om denne videnskabelige institutions eksistens endside arten og omfanget af dens arbejdsfelter. Forstaaeligt nok, fordi det i modsætning til andre landes tilsvarende institutter er militært område med udvælgelsen af militærflyver-aspiranter som hovedformaal, dertil et paa sin vis meget lille foretagende, en barak paa Militærhospitalet, hvorom iøvrigt kun specielt interesserede paa forhaand kan vide, at det er en lillebitte menneskejungle, hvor stræbsomme læger med flyvning som hobby kun kan enes om at holde hinanden nede paa jorden.

Lidt aabne vinduer i denne institution kan nok siges paakrævet paa et tidspunkt, hvor jetalderen er indvarslet, og hvor besked om flyvesikkerheden mere end nogensinde er hvermands ret. Den sidste tids militære flyveulykker har jo ikke været præget af anden tragik end den, at de har kostet 2-3 millioner kr. pr. gang men ogsaa herom har offentligheden ret til at faa nærmere besked.

Kravene til en militærflyver

flyver

Men selv en saa impulsiv mand som den endnu unge dr. med. Errebo-Knudsen, der foruden som ansat i Sundhedsstyrelsen virker som overlæge ved Flyvemedicinsk Institut, er tilbageholdende paa dette punkt, til trods for, at klare oplysninger vedrørende alt for menneskelige tragedier inden for flyvevaabnet kan have et langt videre sigt end tilfredsstillelse af nysgerrigheden.

For nogen tid siden skete en tilsyneladende gaadefuld jetjager-ulykke etsteds i lav højde over et dansk farvand, men opklaringen, der var ganske ligetil og i al sin enkelhed stærkt advarende, blev forholdt offentligheden. Den unge flyver havde natten før ulykkesdagen været paa sold til kl. 5 om morgenen og var kommet saa sent op at han ikke naaede at faa sin morgenmad, i hvilken anledning en kammerat skaffede ham en frokostpakke med i maskinen, og da man fandt ham, sad han i vraget med et stykke ostemad i haanden ...

— Hvad forstaaes der egentlig ved flyvemedicin? spørger vi dr. Errebo-Knudsen.

— Egentlig alle de biologiske problemer, der opstaar, naar mennesket begiver sig op i atmosfæren, tilpasningsevnen overfor de andre forhold, det nedsatte ilttryk, paavirkningerne ved fartændring, trætheds-fænomener, udstyret med de rette overlevelsesmidler ved landing paa havet, alt muligt.

— Hvilke særlige egenskaber kræves der af en militærflyver?

— Han skal bare være et normalt, sundt menneske. Tidligere lagde man særlig vægt paa en meget hurtig reaktionsevne, men den er ikke af saa stor betydning, som man har troet. Snarere vil jeg fremhæve en vis ingenjermæssig baggrund som værdifuld, kendskab til teknikken, en vis akademisk standard, der tildels er forudsætningen for at man kan bearbejde komplicerede sanseindtryk samtidigt. I hovedsagen kræves der en hjerne og en arm, men allerede fra første verdenskrig ved man, i hvor høj grad nedsat ilttilførsel kan sløve hjernen — tyske og engelske kampflyvere kunne paavirkes saa stærkt, at de bare laa og vinkede til hinanden i stedet for at slaas.

Jet-flyvningens problemer

— Hvilke særlige problemer byder jetalder-flyvningen paa?

— Selve den voldsomme fartfor-

øgelse betyder fysiologisk set ingenting, den spiller kun en rolle ved start og landing, men mange andre forhold kræver den skarpeste opmærksomhed. I omkring 10 kilometers højde i underkanten af stratosfæren optræder vertikale jet-strømme, der udsætter et hvilket som helst luftfartøj for farlige paavirkninger, fordi man endnu ikke helt kender deres styrke og karakter.

Hertil kommer saa faren ved en pludselig ophævelse af kabinernes overtryk. Ved begge de to meget omtalte Comet-ulykker manifesterede denne pludselige trykforandring sig som en ligefrem eksplosion — som naar en trykkoger eksploderer.

Iøvrigt maa opmærksomheden skærpes overfor piloternes trætheds-fornemmelser. Ganske vist medfører jet-



Dr. med. Errebo-Knudsen

maskinernes forøgede hastighed, at ingen pilot vil være i luften saa længe i et stræk, som han ofte er det i dag, men man maa være opmærksom paa, at de vekslende tidsfaktorer ved flyvning fra øst mod vest, f. eks. paa Atlant-ruterne forskyder livsrytmen og fremkalder træthedsfænomener, man ikke hidtil har regnet med. Denne træthed kan, hvor besynderligt det lyder, faa flyveren til at dreje til venstre, skønt han har besluttet sig til at dreje til højre.

— Hvordan er det menneskemateriale. De faar til bedømmelse paa instituttet?

— Det er et i flere henseender prækært spørgsmaal at besvare. Vi har jo kun med militærflyver-aspiranter at gøre, i den henseende svarer forholdene hos os til dem i USA i 1917, medens f. eks. det tilsvarende svenske institut har en almen karakter.

En hvilken som helst dansk læge kan afgive gyldig attest om en dansk civil pilots kvalifikationer, hvilket næppe er tilfældet i andre lande, og jeg for mit vedkommende føler mig derfor trængt op i en krog. Om de militære aspiranters kvalifikationer kan jeg kun sige, at de er, som de maa være paa baggrund af de mange ulykker og de faa avancementsmuligheder. Hvad nytter det med den femaars-kontrakt, indenfor hvis rammer en ung mand kan skaffe sig familie, bil og eget hus, naar han bag efter i heldigste tilfælde staar med 30.000 kr. i haanden til en grøntforretning?

„Nogle mener, jeg er

for ivrig“

— Hvordan er militærpilotens chancer i den civile luftfart?

— Det ville være forkert at lægge skjul paa den kendsgerning, at der

den spiller her en ikke tilstrækkelig paaagtet rolle.

Hvad enten vi vil eller ej kommer fremtidens luftfart til at foregaa oppe i nærheden af stratosfæren, hvor himlen er mørk, medens skyerne blænder nedefra, og det herved opstaaede synsproblem byder paa stor kollisions-risiko, hvis ikke militærmaskinerne følger deres baner lige saa strengt som trafikflyene.

Katastrofen ved Neapel for nylig, hvor en jager skød sig op i bunden paa en trafikmaskine, er i frisk erindring, og selv med risiko for fremdeles at blive betegnet som alt for ivrig, tør jeg nok sige, at den næsten daglig faar en frisk indsprøjtning gennem pilotoplevelser i samme kategori!

J. S.