

## 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.

# Historien bag et faldskærmsudspring

Redegørelse fra flyvevaabnet om flyverløjtnant Leif Backs udspring over Djursland

Flyvevaabnet har udsendt en redegørelse for jetyllykken den 8. december, da en Hawker Hunter fik motorstop i nærheden af Tirstrup flyveplads og piloten, flyverløjtnant Leif Back sprang ud med faldskærm og reddede sit liv. Motorstopet skyldtes brændstofmangel, som havde flere årsager. Pilotens kompas har formentlig vist 180 grader forkert, da han efter øvelsesflyvningen og med brændstof til endnu 30 minutters flyvning ved hjælp af pejlinger skulle returnere til flyvestation Karup. Kompassfejlvisningen kan opstaa efter kunstflyvning eller kraftige manøvrer, men piloten er kendt med dette forhold og kan og skal kontrollere, at kompasset fungerer normalt.

Paa det radaranlæg, der var i brug paa Karup, opstod et falsk ekko, der gav et billede af maskinen paa en anden position end den, den i virkeligheden havde. Det første forhold medførte, at piloten, som fløj i 7 kilometers højde mellem to skytag og hverken kunne se Jorden eller Solen, i stedet for at flyve mod Karup fra en position vest for Aarhus fløj i stik modsat retning i omkring 10 minutter, før han fik mistanke til kompasset og rettede det. Han rapporterede derom til flyveledelsen i Karup, og da man her fandt maskinen paa radarskærmen, saas det, at den befandt sig mellem Aarhus og Karup.

I virkeligheden var piloten paa det tidspunkt nord for Sjællands Odde, men det havde han ikke selv viden om, og det var altsaa et falsk ekko paa radar'en, der fik Karup til at formode, at han var over Aarhus-området. Han blev paa det falske ekko beordret mod Karup, udførte drej og derefter glidning ned gennem skylaget og forventedes at befinde sig 10-15 sømil øst for Karup. Da han kom gennem skyerne, opdagede han, at han var over aabent vand og kun havde brændstof til 12 minutter. Han slog alarm, og paa den kontrollerende radar fandt man ud af, at han befandt sig over Kattegat mellem Sjællands Odde og Samsø.

Det siges i redegørelsen, at de hjælpeforanstaltninger, som derefter blev iværksat, forsinkedes paa grund af falske ekkoer, og forsinkelserne blev saa store, at det ikke lykkedes at bringe maskinen til landing inden for den resterende flyvetid, altsaa de 12 minutter, Back endnu havde brændstof til.

## Motorstop i 1.500 meters højde

Paa et tidspunkt, da han kun havde meget lidt brændstof tilbage, fik han et øjeblik gennem et hul i skylaget landkending ved Randers, og han forsøgte nu at naa Tirstrup. Paa grund af skyerne over Djursland kunne han ikke se flyvepladsen. Han fløj i skyer i 2.500 meters højde og turde ikke gaa ned for ikke at faa motorstopet i lav højde. Han var i cirka 1.500 meters højde, da motorstopet kom, men han havde stadig ingen jordsigt, og der var da intet andet at gøre end forlade maskinen med katapultsædet. Hawker Hunter'en faldt ved Bjørnholm, omkring 8 kilometer nordøst for flyvestation Tirstrup, flyverløjtnant Leif Back landede uskadt ved Frederiksdal, cirka 10 kilometer fra Tirstrup.

Ogsaa dette hændelsesforløb gaar ind i flyvestationernes undervisningsmateriale.

## Travlt optaget amtslæge 50

Amts-læge, dr. med. Svend Ostenfeld, Aabenraa, fyldte i dag 50 aar, men har allerede været som embedslæge i Aabenraa i snart ti aar. Dr. Ostenfeld er født paa Frederiksberg, søn af direktør, overlæge Jes Ostenfeld, og efter i 1927 at være blevet student fra Ordrup Gymnasium valgte han lægevejen, som sin far. Han blev læge i 1934 og var derefter indtil 1945 ansat ved forskellige københavnske hospitaler, hvorefter han kom til Centralsygehuset i Slagelse. Allerede i 1944 blev dr. med. paa en afhandling over de mest stabile bactericide stoffer i serum og leucocytter, og under opholdet i Slagelse erhvervede han i 1946 specialist-ankendelse i intern medicin. Dr. Ostenfeld gjorde tjeneste ved det store slagelse centralsygehus i tre aar til sommeren 1948, da han udnævntes til amtslæge i Aabenraa, hvor den kendte gamle og nu afdøde amtslæge, Hans Lausten-Thomsen, trak sig tilbage. I de ti aar som embedslæge i Aabenraa har dr. Ostenfeld gjort en meget betydelig indsats. Han er kendt som en meget grundig og indsigtfuld mand, hos hvem intet beror paa tilfældigheder, heller ikke det embedsmæssige, og ved siden af stillingen som amtslæge varetager han flere andre opgaver. Han drev indtil for nogle faa aar siden en privatpraksis, men udnævnelserne til militær overlæge ved Flyvestation Skrydstrup samt til konsulent i intern medicin ved Aabenraa Sygehus og et par andre sønderjyske sygehuse medførte, at han af mangel paa tid maatte opgave sin private praksis. Dr. Ostenfeld beklæder foruden sine rent faglige hverv posterne som formand for den fem aar gamle antabus-central, der er oprettet i Aabenraa, og for hvilken han har udført en betydningsfuld indsats, ligesom han er formand for Aabenraa-afdelingen af landsforeningerne til kræftens bekæmpelse og mod sukkersyge. Personlig er dr. Ostenfeld en meget venlig og imødekommende mand, der nyder stor anseelse paa grund af netop det joviale væsen, han altid lægger for dagen over for enhver af de mange, hans embedsgerning bringer ham i kontakt med.



Sv. Ostenfeld

## Oberst E. Giørtz-Behrens

Oberst Eiler Giørtz-Behrens, som siden oktober har været ansat til raadighed for flyvevaabnets træningskommando, er død, kun 48 aar gammel. Obersten, der var officer



Giørtz-Behrens

Brinds stab i Oslo. Kort tid efter blev han oberstløjtnant, og i 1956 udnævntes han til oberst. Paa det tidspunkt varetog han organisationsopgaver i flyverstab. Samme aar blev han knyttet til flyvertaktisk kommando i Karup, hvor han fungerede, indtil han i oktober i fjor blev stillet til raadighed for træningskommandoen. For et par maanedes siden ramtes han af sygdom. Oberst Giørtz-Behrens, der var ridder af Dannebrog, overleves af sin hustru, fru Ellen Giørtz-Behrens og af to børn.

## General Førslev:

# Soldater skal i dag søge i Geels Skov

Systematisk gennemsøgning paa grundlag af flere oplysninger, der peger mod skoven

Værnepligtige fra Flyvestation Værløse skal i dag finkæmme Geels Skov som et led i eftersøgningen af generalløjtnant Christian Førslev, der nu har været forsvundet i henved tre døgn. Baggrunden for denne ny gennemsøgning af skoven er en henvendelse fra en kvindelig beboer

i Holte, som i gaar mener at have set generalen paa Hjortholmsvej, gaaende mod Geels Skov.

I gaar blev skovene omkring Furesøen paa ny gennemført af politifolk med hunde, ligesom Falcks Redningskorps havde stillet fire frø-mænd til raadighed ved afsøgning af søen, men ved mørkets frembrud maatte man indstille, uden at anstrengelserne havde ført til noget resultat.

En efterlysning af generalen blev bragt i Pressens Radioavis i gaar middags, og faa minutter efter meddeltes fra Hørsholm, at en mand, som svarede til signalementet af generalen, var set uden for byen faa minutter forinden. Hørsholm politi foranstaltede en undersøgelse og fandt ogsaa manden, men det var ikke general Førslev. Videre indløb meddelelser om, at generalen skulle være set paa Kohavevej i Trørød, gaaende mod Vedbæk, samt oplysningen fra fru en Hjortholmsvej, som man sammenholder med chaufførens iagttagelser paa Geels Bakke i torsdags.

Geels Skov, som nu under Holte politis ledelse vil blive gennemført paa kryds og tværs, er et meget vanskeligt terræn, men man agter i dag at lade soldaterne danne kæde tvært igennem skoven og systematisk undersøge hvert krat og skovtykning. Holte politi opfordrer samtidig beboerne omkring Furesøen til at undersøge deres udhuse og baadehuse og uophørligt meddele politiet, hvis man finder noget, som kan have interesse for eftersøgningen.

## General Førslev menes set paa Geels Bakke

Oplysningen medførte stor eftersøgning i aftes i Geels Skov og Rude Skov

Generalløjtnant Christian Førslev, som frygtes at flakke om med hukommelsestab, er endnu ikke fundet, men politiet har det bedste haab om at finde generalen i live, idet han skal være set i gaar middags paa Geels Bakke. Oplysningen kommer fra en chauffør, der ofte har ærinde paa generalens bopæl i Holte og derfor nøje kender den forsvundne af ydre.

General Førslev forsvandt — som omtalt i største delen af Berlingske Tidendes oplag i gaar — fra sin bopæl, Dronninggaards Allé 120, onsdag eftermiddag, og da han endnu sent paa aftenen ikke var vendt hjem fra sin sædvanlige spadseretur blev en større eftersøgning iværksat. Generalen har for nylig gennemgaaet en større operation, og man formoder, at han er blevet ramt af et ildebefindende, som har fremkaldt hukommelsestab.

Tidligt i gaar morges genoptog Holte politi eftersøgningen i skovene omkring Furesøen, som plejer at være maalt for generalens spadsereture. I eftersøgningen deltog en halv snes politifolk med hunde foruden 43 soldater fra Flyvestation Værløse under kommando af løjtnanterne grev Oluf og J. Hansen.

Soldaterne, der havde meldt sig frivilligt, kæmmede Furesøparken, Frederikslund Skov og sumparealerne ved søen, men uden at finde det ringeste spor af den forsvundne. Luftvaabnet satte endvidere en helikopter ind i eftersøgningen, og Falcks Redningskorps søgte langs bredderne af Furesøen ved Luknam og Lille Kalv. Ved 16.30-tiden maatte man imidlertid indstille paa grund af mørket.

I aftes fik Holte Politi imidlertid en oplysning fra en chauffør, som bevirkede, at man genoptog eftersøgningen, denne gang i Geels Skov og Rude Skov. Chaufføren, som ofte har været med varer paa generalens bopæl, kunne fortælle, at han i gaar ved 12.30-tiden havde set generalen paa toppen af Geels Bakke, men var paa dette tidspunkt ikke klar over, at han var eftersøgt. Det blev han først, da han læste aviserne senere paa dagen.

# Stadig intet nyt om general Førslev

Negativt resultat af fornyet gennemkæmning af Geels Skov, Næsseskoven og Ravnholmskoven

Eftersøgningerne efter den forsvundne generalløjtnant Førslev har stadig intet resultat givet, og man ved i øjeblikket faktisk ikke, hvor man nu skal søge.

Hele dagen i gaar har en stor styrke politi med hunde samt 41 soldater fra flyvestation Værløse gennemkæmmet Geels Skov og Næsseskoven samt hele området ved Det Danske Schweiz, Ravnholm-skoven. Resultatet blev imidlertid lige saa negativt som de foregaaende dages

eftersøgninger — lige siden Christian Førslev forsvandt i onsdags.

Der er indløbet en lang række henvendelser fra mennesker, som mener at have set general Førslev, men ingen imellem, som man kunne fatte lid til eller haab til. Adskillige henvendelser kunne straks afvises, bl. a. fordi paaklædningen overhovedet ikke stemte med, hvad man ved, generalen bar, da han forsvandt. Andre, fordi gangarten var vidt forskellig fra den maade, generalen gik paa. Politiet haaber imidlertid fortsat paa, at en henvendelse vil dukke op, som kan lede paa rette spor.

# Jet-pilot dræbt

Fløj i jorden under raketskydning ved Tranum —  
Flyvevaabnets første ulykke i aar, i fjor mistede  
elleve piloter livet ved 23 større havarier

I gaar formiddags ved 11-tiden styrtede en Thunder-jet fra flyvestation Karup ned ved Tranum i Nordjylland under skydeøvelser mod maal paa jorden. Maskinen knustes totalt, og piloten, den 25-aarige flyverløjtnant II af reserven Kaj Aage Larsen, dræbtes paa stedet.

Hans kammerat, som deltog i øvelsesskydningerne, saa nedstyrtningen og gav over radioen flyvestation Aalborg meddelelse om det paa-seede.

Endnu før telefonalarmeren lød paa flyvestationen, var en helikopter startet mod ulykkesstedet med læge om bord. Men der var intet at stille op. Piloten var død i nedslaget.

Ulykken skete paa det militære skydeomraade, hvor fire maskiner var paa rutinemæssige skydeøvelser

med raketskyts mod jordmaal. Under styrtedynken fløj han lige i jorden, formentlig med 450-500 kilometers fart. Maskinen eksploderede ved sammenstødet med den frose jord.

Det antages, at ulykkens årsag er, at piloten for sent har begyndt at rette sin maskine op efter dyknin-gen. Raketskydningen foregaar ved dyk i ret store hastigheder. Maski-nens dele vil blive nærmere under-søgt og afhøringer foretages af ha-varikommisjonen, ikke mindst af kammeraterne, der var øjenvidner til den tragiske ulykke.

Flyverløjtnant Kaj Aage Larsen stammer fra Hejninge Skole ved Slagelse, hvor faderen Johannes Lar-sen er lærer. Han var født den 29/11 1933 og ugift. Sin jet-uddan-nelse fik han i Canada fra juni 1955 til september 1956, kom til flyvesta-tion Aalborg og derfra i marts i fjor til flyvestation Karup.

Det er flyvevaabnets første alvor-



Den dræbte 25-aarige løjtnant  
Kaj Aage Larsen.

lige havari i aar. I fjor havde det danske flyvevaaben 23 større hava-rier, hvoraf 7 krævede ialt 11 om-komme. I 1957 var der ogsaa 23 store havarier, hvoraf de fire krævede tilsammen 5 ofre.

# Jet-ulykken skyldtes ikke en forstuvet haand

Flyverløjtnant Kaj Aage Larsen havde i efteraaret forstuvet haandlede, men var meldt rask allerede 15. september

Flyverkommandoen tilbageviste i gaar en formodning om, at årsagen til flyveulykken ved Tranum, hvor flyverløjtnant Kaj Aage Larsen mistede livet, skulle være et forstuvet haandlede.

Flyverkommandoen oplyser, at flyverløjtnant Kaj Aage Larsen den 15. september i fjor blev raskmeldt af stationslægen paa Flyvestation Karup efter at have været sygemeldt med forstuvet haand. Siden denne dag har Larsen ikke været til læge for andet end forkølelse, og han deltog saa sent som i forgaars i sin eskadrilles idræt, der omfatter haandbold og gymnastik, uden at der har været noget at bemærke.

Flyverløjtnant Kaj Aage Larsen var for øvrigt en dygtig haandbold-spiller og var paa turneringshold. Men den forstuede haand var en mere end fire maaneder gammel til-dragelse, som han altsaa for længst var helbredt for. Ingen piloter faar i øvrigt lov til at flyve, hvis de ikke er i absolut perfekt fysisk form.

Havarikommisjonen fortsætter sine undersøgelser, men foreløbig synes årsagsforholdet at være samlet om den kendsgerning, at flyverløjtnant Kaj Aage Larsen, som blev regnet for en meget dygtig og sikker pilot, af en eller anden grund ikke naaede at faa rettet maskinen op under affyringen af sit raketskyts.

# Helikopter paa eftersøgning

Paa 10. døgn intet spor af general Førslev

En af flyvevaabnets helikoptere, ført af løjtnant Hein Hansen fra Flyvestationen Værløse, foretog i gaar middags en eftersøgning over Furesøen i haab om at finde spor af generalløjtnant Christian Førslev, som nu har været forsvundet i en halv snes døgn.

Helikopteren gik lavt hen over vandet fra pynten ved Næsseskoven til Frederiksdal og afsøgte denne strækning flere gange, men uden at eftersøgningen førte til noget positivt resultat. Efter halvanden times forløb vendte helikopteren tilbage til Værløse kl. 13.30.

# Dømt for uagtsomt manddrab

HADERSLEV: Flyverløjtnant Preben Thomsen, Flyvestation Skrydstrup, blev i gaar i retten i Haderslev idømt 50 dages fængsel for uagtsomt manddrab. Han mistede endvidere kørekortet i tre aar.

Thomsen forårsagede den 19. september i fjor den finskfødte flyverløjtnant Mathi Johanni Lehtos død, idet han i nærheden af Vojens under en uforsvarlig overhaling kom over i Lehtos kørebane, og der skete et sammenstød. Thomsen havde tidligere paa aftenen været med til at fejre Lehtos udnævnelse til løjtnant af 1. grad, og han var beruset, da ulykken indtraf.

# Tordenjet'erne ved at være slidt op?

Muligvis tekniske årsager til nogle af de sidste ulykker

Den mulighed kan ikke udelukkes, at nogle af den senere tids jet-ulykker skyldes, at Tordenjetterne, de amerikanske F 84 G, som Danmark begyndte at faa som gave over vaabenprogrammet allerede i 1951, er ved at være slidt op.

Til trods for, at flyvevaabnets teknikere holder et nøje eftersyn og gennemfører meget omhyggelig inspektion af disse i jetalderens begreb gamle maskiner og fornyer, hvor det er muligt, har man konstateret tilfælde af materialetræthed og andre former for tekniske sammenbrud.

Undersøgelsen af baggrunden for

ulykken ved Hjørring i forgaars, hvor den 22-aarige flyverløjtnant Leif Ardal mistede livet, er naturligvis endnu langt fra sluttet, men der skulle være en mulighed for at drage visse konklusioner gennem fundet af den næsten uskadede vingetip-tank, som faldt af maskinen under styrtet mod jorden fra 6 kilometers højde.

Maaske paa sporet af årsagen til sidste ulykke

Det er ikke udelukket, at man staar over for et nyt tilfælde, hvor vingetip-tanken er brækket af i luften og har gjort maskinen manøvre-udygtig. Det samme skete ved en jet-ulykke ved Livø og ved Lillebælt, hvor tanken vrikkede sig af i luften, fordi hængslerne, der fæstner den til vingespidsen, pludselig ikke holdt. Hvis piloten saa ikke er i stand til at frigøre sig for den anden tank eller slippe bort i katapultsædet, er han i en meget vanskelig situation, som en ung flyver med Leif Ardals erfaring næppe har chance for at komme ud af. Det var jo hans anden soloflyvning med en Thunder-jet. Hvis tanken gaar løs, kan man miste kontrollen over maskinen. Det næste er saa, at den gaar i styrt mod jorden, piloten mister bevidstheden og er ude af stand til at kontrollere maskinens bevægelser. Uden at have tid til at varsle instruktøren, paa hvis radioopkald han først svarede klart og derefter utydeligt, er han styrtet med 1.000 kilometer i timen og har naaet hastigheder, som denne maskine ikke kan modstaa, og paa-

virkninger, som han heller ikke selv har kunnet klare.

Da flyvevaabnet sidst fik rapporter om vingetip-tankenes skrøbelighed, blev en undersøgelse iværksat, og der blev ikke fløjet med vingetip-tanker, før de nødvendige forbedringer var gennemført. Spørgsmaalet er, om en gentagelse er sket, men det vil teknikerne have en fair chance for i hvert fald tilnærmelsesvis at kunne afgøre.

Eminent pilot forulykkede

En anden ulykke, hvor teknikerne er interesseret i bestemte enkeltheder, er den ved Tranum i Nordjylland 27. januar, da en af flyvevaabnets allerbedste unge piloter, den 25-aarige Kaj Aage Larsen mistede livet.

Han betegnes af flyvevaabnets ledelse som et af de fineste emner, man havde haft i mange aar, eminent som flyver. Han fløj direkte i jorden efter to forudgaaende flyvninger med raketafskydninger, hvoraf den ene blev paatalt som for lav. Men det forklarer ikke, at han tredje gang fløj direkte i jorden. Det ville en flyver af hans kvalitet ikke have udsat sig for, siger eksperterne. Der kan være tale om, at styrelinernes bolte har svigtet. Dem har man ikke fundet efter denne ulykke. Man har for haft tilfælde, hvor styregrejet har svigtet med Thunderjetjagere.

Dybtgaaende undersøgelser

Disse tekniske perspektiver i nogle af den senere tids ulykker er til dybtgaaende undersøgelser hos flyvevaabnets egne og meget dygtige teknikere. I fjor mistede flyvevaabnet 11 unge flyvere, en stigning paa 100 procent i forhold til 1957, som var et usædvanligt aar.

Men trods tabene i fjor og i aar ligger det danske flyvevaabens sikkerhedsprocent meget højt maalt med international maalestok.

De første af de ny Sabre-jagere er allerede kommet, men der vil gaa endnu en tid, før de første amerikanske jetjagere forsvinder fra flyvevaabnets eskadriller. Kan teknikerne staa inde for dette materiels kvalitet i endnu nogle aar?

pw.



# Jet-pilot reddet i katapultsæde

Luftdrama over Vejle-egnen i gaar, hvor en Thunder-jet blev fløjet tør for brændstof og knustes mod en bakkekam, mens piloten slap uskadt i sin faldskærm

21-2-59

Den 23-aarige flyverløjtnant Ib Kildahl Nielsen reddede i gaar som den 17. danske jetpilot livet ved at lade sig skyde ud med katapultsædet fra sin Thunder-jet-jager og lande i sin faldskærm ved landsbyen Højen 3—4 kilometer fra sin sønderknuste maskine.

Flyverløjtnant Ib Kildahl Nielsen landede med faldskærmen i et træ, hvorfra han dog hurtigt blev hjulpet ned. Han samlede sin faldskærm sammen og fulgte Falcks Redningskorps' folk til stedet, hvor maskinen var totalt knust og laa spredt over et omraade paa mere end en halv kilometer. Den faldt nær en gaard, men ingen kom noget til.

## Tør for brændstof

Aarsagen til ulykken var, at Thunder-jet'en var fløjet tør for brændstof. Havarikommissionen undersøger hvorfor.

Flyverløjtnant Ib Kildahl Nielsen, der stammer fra Vejle, gør for tiden tjeneste paa flyvestation Vandel nær Vejle i eskadrille 728. Han var startet fra Vandel paa en rutinemæssig øvelsesflyvning. I knapt 1800 meters højde konstaterede han, at der ikke var mere brændstof i tankene og rapporterede, at han maatte forlade maskinen.

Den havde paa dette tidspunkt kun en ringe fart, men da Kildahl Nielsen havde ladet sig skyde ud med katapultsædet, fortsatte den næsten lodret mod jorden og knustes med et tordenlignende brag paa en bakkekam mellem Vilstrup og Jerlev sydvest for Vejle. Kun 50 emter fra nedstyrtningstedet gaar Vejle—Ribe-landevej, her passerede i ulykkesøjeblikket en lastbil, hvis fører, vognmand Jørgen Christensen, Vejle, følte stumperne fra den knuste maskine regne omkring vognen.

Der skete ingen eksplosion af den gode grund, at der ikke var mere brændstof i flyets tanke, men nedslaget paa bakkekammen var saa voldsomt, at den splintredes i småbidder.

Falck, som var blevet alarmeret af vognmanden, fandt flyveren, som straks spurgte: Hvad er der sket derovre?

Han var tydelig ængstelig for, at hans maskine var styrtet ned paa en ejendom. Da han blev beroliget med, at jetjageren var faldet paa aaben mark, tog han med til stedet, hvor gaardejer Grønvold Jensen kunne fortælle, at hans børn havde siddet ved vinduet og set maskinen komme strygende mod jorden. De naaede ikke at alarmere familien, før braget lød.

Da den reddede flyver havde set paa vragedelene, tog han til flyvestation Skrydstrup for at aflægge rapport. Ulykkestedet blev afspær-

ret, for at havarikommissionens teknikere kunne se nærmere paa de enkelte dele.

Ib Kildahl Nielsen, som i mange aar har levet i Vejle, indtil forældrene flyttede til København, kom paa skolen paa Aunø i 1956, blev derefter uddannet i Canada, efter omskoling i Aalborg. Da han kom hjem, blev han stationeret i Skrydstrup, indtil han blev overført til flyvestation Vandel.

pv.

## Reddede sig i faldskærm

21-2-59



Den 23-aarige flyverløjtnant Ib Kildahl Nielsen reddede i gaar som den 17. danske jetpilot sit liv ved at lade sig skyde ud med katapultsædet fra sin Thunderjet-jager, da den var fløjet tør for brændstof over Vejle-egnen. Den unge pilot — paa billedet smilende efter redningen — var uskadt, mens den herreløse maskine totalt knustes paa en bakkekam 200 meter fra en gaard. Se reportagen inde i bladet.

# Manglende omtanke

Ubehagelig redegørelse fra flyverkommandoen om jet-styrtet ved Vejle, hvor pilot sprang ud fra jetjager, der var fløjet tør 27-2-59

Der er ikke overalt vist tilstrækkelig omtanke i dispositionerne, og for at komme frem til en saglig bedømmelse heraf er det nødvendigt nu med største omhu at sammenholde udtalelser, rapporter og lignende, hedder det i en redegørelse fra flyverkommandoen om flyveulykken 20. februar ved Vejle, da en Thunder-jetjager styrtede ned, efter at piloten, flyverløjtnant af 2. grad af reserven Ib Kildahl Nielsen i katapultsæde havde forladt jageren, der var fløjet tom for brændstof.

Piloten var paa en navigationsflyvning i skyer og var startet fra flyvestation Vandel. Paa det sidste stræk hjem kom jageren, dels paa grund af en fejlberedning af piloten, dels paa grund af en uforudset kraftig medvind i flyvehøjden, for langt mod øst, og før paabegyndelse af landings-anflyvning var brændstofbeholdningen kun 75 pct. af det beregnede og nær det fastsatte minimum.

Skyhøjden var 250 m, og der var regnbyger. Flyvestationen har paa forsøgsbasis et anlæg til radarkontrolleret anflyvning, men det er paa grund af personellets utilstrækkelige erfaring endnu ikke meldt klar til brug. Under det første landingsforsøg gik radar-kontakten tabt ved regnbyger, der slørede radarbilledet. Flyvestationen havde ikke faaet besked af piloten om den lave brændstofbeholdning og ønskede, at piloten skulle gøre et nyt forsøg hjulpet af en manuel pejler. Da den lave brændstofbeholdning blev meldt, foreslog flyvekontrollen, at piloten søgte til en anden flyveplads med bedre radarudstyr.

Piloten prøvede alligevel en ny landing, der mislykkedes af pejlermæssige grunde, sandsynligvis en teknisk fejl ved flyets sender.

## Misforstaaelser

Vandels flyveleder dirigerede flyet op til 1.600 m, og ved hjælp af centralflyvelederen i Karup blev positionen bestemt. Karup dirigerede flyet mod Skrydstrup, men en misforstaaelse gjorde, at radiokontakten

gik tabt til denne plads. Vandel flyvestation vidste intet om, at flyet var dirigeret mod Skrydstrup, fik kontakt via radar og prøvede at faa flyet ned paa Vandel, men 18 km før pladsen var brændstoffet sluppet op, piloten lod sig skyde ud med katapultsæde, og jageren knustes mod jorden.

Af det indtil nu oplyste fremgaar, at piloten har gjort en fejl i navigeringen og ikke har meldt den lave brændstofbeholdning saa tidligt som ønskeligt, at Karup flyveleder ikke klart nok har givet flyvestation Vandel og piloten besked om, at flyet nu blev dirigeret mod Skrydstrup, og endelig at vejforhold har spillet stærkt ind.

Konsekvenserne af det skete er der endnu ikke taget stilling til inden for flyvevaabnets ledelse. Men flere disciplinære afgørelser er nærliggende at antage.

pw.



Tre flyverofficerer i audiens i gaar. Fra venstre obersterne Zigler, T. A. Poulsen og Tage Nielsen.

# Miraklet frelste i gaar Hjørring fra katastrofe

Jet-jager med bevidstløs pilot styrtede med næsten 1000 kilometers fart ned mod byen og borede sig ned i jorden 300 meter fra bebyggede områder - Den forulykkede pilot den 22-aarige flyverløjtnant Leif Ardal blev i aftes fundet i nedstyrtningskrateret

27-2-59

Miraklet frelste i gaar Hjørring fra en katastrofe. Den 22-aarige flyverløjtnant Leif Ardal, Australiensvej 7, København, styrtede ned kl. 10,15 i gaar formiddags med en Thunderjet F 84 G. Formentlig har piloten været bevidstløs i maskinen, som havde mistet den ene vingetip-tank under styrtet, den hvirvlede om paa ryggen og styrede ned mod Hjørring, hvor mange saa den komme lavt ind over husene. Den endte med et tordenlignende brag paa en græsmark, tilhørende proprietær G. D. Engel i Thirup uden for Hjørring.

Mens maskinen strøg lavt over gaarden, kun en meter over tagryggen, regnede det med stykker fra maskinen, bolte og andre metaldele, det lød som maskingeværid mod gaarden, hvor flere ruder knustes. Maski-

ner, og derefter var han begyndt træningen med Thunder-jet.

## Forsvandt i 6 kilometers højde

Fire maskiner startede i gaar formiddags paa formationsflyvning under instruktørledelse. Mens maskinerne befandt sig over Vendsyssel forsvandt Leif Ardals maskine pludselig for instruktøren. Han kaldte ham over radioen og fik et klart svarsignal, men da han kaldte igen, lød en underlig snøvlen. Den tanke er nærliggende, at den unge jet-pilot har mistet bevidstheden, idet radioen jo kort forinden havde fungeret fuldt normalt. Højden, maskinerne befandt sig i paa det tidspunkt, hvor han forsvandt, var 18.000

mod eller omkring 6 kilometer oppe. Hvad der er sket med flyverløjtnant Ardal er umuligt at sige. Det vil formentlig aldrig blive opklaret.

Sandsynligheden taler for, at maskinen er fortsat ned for fuld kraft med piloten bevidstløs i cockpittet. Under den voldsomme fart, hvor maskinen har nærmet sig lydturen, er den ene af de torpedoformede vingetip-tanke flaaet af, derved er maskinen begyndt at 'flikke', som det hedder i flyversproget, og kun en udløsning af den anden vingetip-tank kunne have givet piloten mulighed for kontrol over maskinen. - Farten ved jorden har været saa voldsom, at maskinen er begyndt at gaa fra hinanden i luften.

Den strøg saa tæt over proprietærgaarden, at stumper af jageren blev slaaet mod bygningerne. Flere mener, at der var ild i den, mens den var i luften. Stumper af maskinen er spredt over 7-8 tønder land, vragerer blev fundet 800 meter fra selve nedstyrtningsstedet, hvor det meste af maskinen forsvandt i det dybe krater og blev begravet under grundvandet.

Maskinerne havde været paa en tur over Jammerbugten og var paa vej tilbage til Flyvestation Aalborg. Instruktøren vendte sin maskine mod det formodede nedstyrtningssted, samtidig med at han alarmerede Flyvestation Aalborg. En helikopter sendtes til ulykkesstedet.

I Hjørring var man stærkt rystet



Den forulykkede jetpilot, flyverløjtnant Leif Ardal

nen eksploderede ved sammenstødet med jorden, den borede sig 6 meter ned til grundvandet og lavede et krater paa 10 meter i diameter. I aftes lykkedes det at finde den omkomne pilot i kraterets bund. Vingetanken, som fløj af maskinen under styrtet mod jorden, blev fundet tre kilometer fra stedet.

## Mistede livet paa sin anden soloflyvning i Danmark

Vidner forklarer, at jetjageren kom ind fra syd over Hjørring i 3-400 meters højde, pludselig drejede den om paa ryggen og kom i et hvirvlende spinn, før den styrtede i jorden.

Flyverløjtnant Leif Ardal havde været paa træningsflyvning, for øvrigt hans anden solo-tur med Thunder-jetfly siden han kom hjem fra uddannelsen i Canada i december og begyndte tjenesten ved Flyvestation Aalborg. I Canada har han haft formentlig 70 timer soloflyvning paa jetfly og var i Aalborg blevet omskolet først paa T 33 træningsmaski-

## 2) Mirakel frelste

over jet-ulykken. Maskinen kunne jo lige saa vel, da den kom strygende uden menneskelig kontrol, være styrtet ned i selve byen. Det er et fuldstændigt mirakel, at den naaede ud paa aaben mark, før den med hvinende fart og i en efterfølgende kæmpeeksplosion borede sig i jorden.

Flyverløjtnant Leif Ardal, som er søn af bødker Viggo Ardal, København, er gift og har et barn.

Han kom til flyverskolen i april 1957, fortsatte sin uddannelse i Canada og kom tilbage til Danmark i december, hvor han altsaa nu paa Flyvestation Aalborg var i færd med at fortsætte uddannelsen. En havarikommission undersøger resterne af maskinen, som Falck har forsøgt at faa trukket op i aftes. Undersøgelserne vanskeliggøres ved, at en drænledning i jorden blev sprængt og fyldte krateret med vand. I løbet af et par timer skred jordmasserne sammen og begravde maskine og flyver.

## Jagerens cockpit-kuppel sprængt

Vingtip-tankene sad paa den ved Hjørring knuste Thunder-jet, men kunstglas-kuplen mangler 2-3-59

Den undersøgelse, som flyvevaabnets havarikommission foretager efter jet-ulykken ved Hjørring, hvor flyverløjtnant Leif Ardal omkom i sin Thunder-jetjager, tog i gaar en bemærkelsesværdig vending.

Ved de fortsatte udgravningsarbejder i krateret, hvor maskinen borede sig ned, fandt man begge vingetip-tanker siddende paa resterne af vingespiderne. Det fund, der har været nævnt fra Hjørring, en vingetip-tank, som laa tre kilometer fra nedstyrtningsstedet, viser sig at være et falsum. Derimod er der noget, som tyder paa, at plasticuplen over cockpitet er sprængt i luften. Der er meldt fund af kunstglas langt fra nedstyrtningsstedet.

I vrageresterne har man fundet saa lidt kunstglas fra kuplen over cockpitet, at det har bestyrket antagelsen af, at cockpit-kuplen kan være sprængt og maaske have foraarsaget ulykken.

Hvis en saadan sprængning sker i stor højde og fart, vil flyveren miste herredømmet over maskinen. Det har man tidligere ulykkeserfaringer for. Havarikommissionen fortsætter sine undersøgelser ved Hjørring i denne uge. pw.

## Mystik omkring Hjørring-ulykken

Fem kilometer fra ulykkesstedet har man fundet et stykke plastic fra maskinens cockpit-tag

De tekniske undersøgelser omkring den tragiske jet-ulykke over Hjørring, hvor flyverløjtnant Leif Ardal i torsdags mistede livet, har i gaar taget en ny vending. Det er ikke alene vingetip-tanken, som løsnede sig fra det styrtende fly, man interesserer sig for. Man har ogsaa fundet et stykke af maskinens cockpit-tag, en stump af den plastic-kuppel, piloten sidder under. Dette stykke kunstglas blev fundet omkring fem kilometer fra selve nedstyrtningsstedet, og det har givet anledning til, at havarikommissionen under kaptajn Nielsens ledelse nu prøver en teori om, at cockpit-taget paa maskinen kan være

sprængt, endnu mens maskinen befandt sig i stor højde. Hvis det er sket, kan det voldsomme vindpres have revet iltmasken af den unge flyver, hvorved han er blevet helt eller delvis bevidstløs. Det kan være forklaringen paa, at hans svar paa instruktørens radioopkald pludselig blev uforståeligt.

Det omfattende gravearbejde paa nedstyrtningsstedet blev indstillet i gaar. Det er konstateret, at de dele af maskinen, som man er stødt paa i bunden af det dybe krater, er saa ødelagte og uformelige, at teknikerne ikke har rimelig chance for at faa fastslaaet, om dele af mekanismen har svigtet. pw.

Povl Westphall: 4-3-59

# Flyvergeneralen i nærbillede

Chefen for flyvevaabnet, generalløjtnant Tage Andersen, bliver 60 i dag ... og om tre måneder overtager han den hidtil største danske post i NATO

**DRØMMEN** om at blive den, der hoppede sidst paa toget fra Hobro jernbanestation, var flyvergeneralen Tage Andersens. For omkring fire-femoghalvtreds aar siden saa han for sig som dreng i rosernes og smilets by Mariager, at han en dag blev den togfører, der elegant svang sig op paa trinbrættet af den sidste vogn i det prustenede tog, som havde sat sig i bevægelse mod den store verden — mod Viborg.

Nu er han chef for det danske flyvevaaben, excellence og generalløjtnant og højt dekoreret, i dag fylder han 60 aar... og om tre måneder overtager han den hidtil højeste post en dansker har beklædt inden for NATO, som chef for nordregionens flyvestyrker i Oslo.

## Den ridende skoledreng

Generalløjtnant Tage Andersen voksede op i et hjem med velfunderede kaar. Hans far var inspektør A.

med sønnen faktisk naaet. Det var ikke Tage Andersen, der havde sat sig hverken det maal... eller det, der nu har placeret ham som en af Danmarks tre værnschefer — end-sige det, der venter forude med opgaverne i NATO-flyverhovedkvarteret i Oslo.

— Men helt uden indflydelse paa, hvordan det gaar en i livet, er man vel trods alt ikke selv, general Tage Andersen?

— Nej, men jeg har nu aldrig haft det saadan, at jeg har prøvet at se længere, end den opgave, der i det givne øjeblik var betroet mig. Det har faktisk aldrig strejft mig, hvad det eventuelt kunne føre til... Vi har vel alle i os en slags stræben, hos mig har den altid fundet udtryk i at gøre det, jeg fik betroet, saa godt og grundigt som muligt. Det nærværende — og ikke det, der laa ude i en blaa fremtid, blandt de kræfter, jeg havde at give, i arbejdet... det er der vel saadan set ikke noget ejendommeligt i... Den indflydelse, man har paa sin egen skæbne, ligger vel først og fremmest i, at man søger at faa en uddannelse og saa i øvrigt leve op til den tillid, der vises en... som regel er det vel ens foresatte, der har den største indflydelse paa, hvilke veje man føres ind paa.

## En ufuldbyrdet kærlighed — og en ny generation

— For Deres vedkommende var det vel nok ogsaa en far med en mening om Deres fremtid?

— I begyndelsen, ja. Far havde selv været paa vej til en officerskarriere, og ville gerne, at jeg anlagde min uddannelse saa jeg fik en mulighed for at blive officer... for ham var det nok en aldrig fuldbyrdet kærlighed, der skulle blive virkelighed gennem mig.

— Og togfører-drømmen?

— Alle drenge har vel en forestilling af den slags, nogle vil være præst, andre brolægger, jeg saa en tid for mig ham med den fine jernbaneuniform og hornfløjten dinglende mellem de blanke knapper som mit ideal... nu er der jo hverken trinbrætter eller fløjter mere... saa man kan vel konstatere, at illusioner ikke holder kurs meget længere, end den værdi, man selv giver dem. Lad os sige, at fars ensidige opdragelse førte mig ind paa officersvejen, det har jeg aldrig bebrejdet ham, men jeg ville ikke i dag have søgt

at lede min egen søns tanker i en bestemt retning, blot fordi det passede mig... han er for øvrigt blevet officer, min søn, uden min tilskyndelse.

## Mødet med en flyver

Da jeg havde taget min studentereksamen paa Herlufsholm, kom jeg paa fortsættelseskursus, som skulle mildne officersvejen, kom ind i infanteriet, paa kornetskolen og officersskolen og valgte rytteriet...

fordi jeg holdt af heste. Det var vist alene min kærlighed til heste, der bestemte begyndelsen til min officerstilværelse... men i underbevidstheden spøjede tankerne om at blive flyver en skønne dag. Jeg havde set Ulrich Birck paa en mark ved Herlufsholm, da jeg var tretten aar, og det syn havde været saa betagende, at jeg aldrig slap det af mine tanker. Jeg fulgte med flyvningens udvikling, og allerede da jeg var kornet, havde jeg overfor far luftet den tanke, at jeg jo kunne melde mig som flyver, men far ville gerne, at jeg først blev linieofficer. Jeg skulle have et fundament... og jeg har alle dage fundet det naturligt at gøre, hvad der blev sagt... anerkendelsen af disciplinens betydning fik jeg tidligt i min tilværelse.

— Men saa i 1925 da jeg var premierløjtnant ved Dragonerne, søgte jeg ind i Hærens Flyvertropper. — Dengang var vi kun 8 faste officerer, jeg var næstungst, men fire aar senere var jeg næstældst og kaptajn, det er den slags, man ikke kan forudse...

## Brik i et stort spil

Der gaar et utal af historier om generalløjtnant Tage Andersen,

havnlige fra de unge aar, om hans særprægede lune, hans kropsdovne indstilling til hændelser og begivenheder... han siger, at de fleste er ufundret, ogsaa myterne om hans ædighed.

— Stædighed er ikke det samme som ønsket om at fastholde et standpunkt inden for det fornuftiges ramme...

Han blev en af vore dygtige flyvere, var chef for vort internationale formationshold i Schweiz i 1932, det samme aar han blev chef for sjællandske flyverafdeling.

Han var kun 35, da han blev oberstløjtnant. I 1941 blev han oberst. Under besættelsen var han regionsleder for Region V (Sjælland), men maatte trække sig tilbage, fordi Gestapo spurgte saa livligt til ham. Efter krigen blev han chef for Hærens Flyvertropper, men saa kom perioden med enhedsflyvevaabnets skabelse, og der blev flyttet om paa general Tage Andersen, snart var han chef for flyveskolen, saa blev han chef for Vestre Basiskommando og generalmajor. To gange fik han den post, og han tog opgaverne med den indstilling, faderen havde indpodet ham: gøre tingene,

han blev sat til, saa godt som muligt.

## Den gamle jet-pilot — og fremtiden

Det var den samme indstilling, der laa bag hans jet-uddannelse i 1951, som 52-aarig var han ude paa sin første soloflyvning med en Meteor-jager. Han, der havde været med fra den tid, da flyvemaskinerne lignede lysthuse. Han blev jetpilot for at lære sit mandskabs vilkaar og arbejdsforhold at kende. Det gjorde ikke respekten for chefens indsats mindre. Den tid paa Karup bragte ham tilbage til livet mellem mand-skabet.

For fire aar siden blev general Tage Andersen chef for det danske flyvevaaben efter generalløjtnant Chr. Førslev og skulle prøve paa at videreføre hans bestræbelser for at skabe samling og arbejdsro i det under de herskende forhold alt for hurtigt opbyggede flyvevaaben.

Det er lykkedes for general Tage Andersen. Ulykker kan ikke undgaaes, hvor mennesket og maskinen mødes i en duel, de kan heller ikke undgaaes nu, hvor den rolige arbejdsrytme i flyvevaabnets hverdag er



Tage Andersen tegnet af Otto C.

# ILLUM TWEED

Hobson og Illum går sammen om en ting, kommer der noget godt ud af hvis vi selv skal sige. — Se f. eks. disse to lige tweedfrakker, syet i gante linier af stoffer i fremragende kvalitet - tidløse, så de ikke pludsig er umoderne næste år, om de har detaljer, der ger den nyeste mode.

vil befinde Dem godt i se faconer - og blive ved det (Hobson-frakker der længe). Frakken tilv. i flere tern, f. eks. som sort-hvid med lakrødt er. Str. 40-44 ..... 550.- n anden har lindegrønne n i hanefjedmønster og er inforet. Str. 40-42 575.-

yt Illums fordelagtige 10 mdr.s ro, når De gør Deres større de indkøb. Tæl med boghol-

**SØNDERBORG:** Landsretten skærpede i gaar i Sønderborg en dom over tidligere flyverløjtnant i Skrydstrup Peter Thomsen fra Havnbjerg. Ved underretten i Haderslev blev flyverløjtnanten idømt 50 dages fængsel og mistede førerbeviset i tre år for uagtsomt manddrab. Denne dom blev af landsretten forhøjet til fire måneders fængsel og tab af førerbeviset i fem år.

Den 19. september i fjor havde man paa flyvestationen festet for en nyudnævnt flyverløjtnant, den 24-årige finskfødte M. J. Lehto, der senere forlod festen, og det samme gjorde løjtnant Peter Thomsen. Paa dette tidspunkt var Lehto paa vej tilbage til flyvestationen, og paa en bro over jernbanen ved Vojens Station overhalede Peter Thomsen en anden bil, uanset at der var dobbeltstriber paa kørebanen, og helt i venstre side tårnede han derefter imod en bil, som førtes af løjtnant Lehto. Der dræbtes paa stedet, medens Peter Thomsen paadrog sig forskellige alvorlige kvæstelser.

Det konstateredes, at han i gerningsøjeblikket havde været beruset i middelsvår grad med en alkoholpromille i blodet paa 1,63 og i urinen 2,22.

Flyverløjtnanten blev afskediget umiddelbart efter underrettsdommen. Retsformanden, landsdommer Moritz Pedersen, fandt sig foranlediget til at beklage, at landsretten flere gange har maattet beskæftige sig med sager angaaende spirituskørsel fra flyvestationen i Skrydstrup med det resultat, at de paagældende unge menneskers tilværelse var blevet helt ændret.

Hertil bemærkede forsvareren, landsretssagfører Kjølbye, at der nu var indført forbud mod udskænkning af spiritus paa flyvestationen efter klokken 22.

En dansk flyve-elev har paa ny hævdet sig fordelagtigt under træningsvirksomhed i Canada. Flyve-eleven, sergent Poul Bauer Jensen,



Poul B. Jensen

opnaaede paa sidste kursus førstepladsen og fik The Scroll of Honour og The Flying Trophy, to fornemme udmærkelser inden for det canadiske luftvaaben. Det er nu en halv snes gange, danske flyve-elever har klaret sig saa godt under træningskursus i Canada. Poul Bauer Jensen kom til Canada i marts i fjor og er nu paa Royal Canadian Air Force station la Prairie. Han er søn af blikkenslagermester S. A. Jensen, Glostrup. 26-3-59

BT 30-3-59

# General Førslev fundet

Laa i Furesøen ved Næsseslottet —

Blev set af fodgænger inde paa land

Godt to måneder efter sin gaadefulde forsvinden er den tidligere chef for flyvevaabnet, generalløjtnant Chr. Førslev, i gaar fundet druknet i Furesøen. Liget blev af en spadserende observeret inde fra land.

Der foretages nu en nærmere undersøgelse paa Retsmedicinsk Institut. Foreløbig tyder dog alt paa, at generalløjtnant Førslev under en spadseretur om



General Førslev

eftermiddagen den 21. januar er gleden paa en isbelagt bro eller sti og styrtet i vandet. Han var rekonvalescent efter en alvorlig sygdomsperiode og har næppe haft kræfter til at redde sig selv i land. Klokken var 17 i gaar, da en spadserende saa noget ligge og flyde i vandet ca. 15 meter ud for pynten mellem Lille Kalv og Furesøen ikke langt fra Næsseslottet i Holte. Manden laante en kikert af nogle forbigående og blev klar over, at det var et menneske, han havde faaet øje paa.

En kajakroer kom til inden længe. Han kendte generalløjtnanten og erklærede, det var Førslev, man havde fundet.

Generalløjtnant Førslev har for-gæves været eftersøgt af politi og soldater, der havde bistand af hunde og helikoptere. Eftersøgningen blev indstillet den 31. januar.

Generalløjtnant Førslev blev 68 år. Han var chef for flyvevaabnet fra 1950 til 1953. Hans hustru er flyversken Harriet Førslev. Tom.

Berl. T. 31-3-59

# General Førslev fundet druknet

Spadserende fandt generalen i Furesøen ud for Næsseslottet 1. paaskedag om eftermiddagen

Generalløjtnant Christian Førslev, som forsvandt for godt to måneder siden, blev 1. paaskedag fundet druknet i Furesøen ud for Næsseslottet. Alle omstændigheder ved fundet bekræfter formodningen om, at der er tilstødt generalen en ulykke, da han den 21. januar spadserede langs Furesøen.

General Førslev blev fundet søndag eftermiddag ved 17-tiden af en mand, som var paa spadseretur langs bredden af den del af Furesøen, der hedder Lille Kalv. I nærheden af Næsseslottet fik han ca. 15 meter fra bredden øje paa noget mørkt i vandet, og da han blev klar over, at det var liget af et menneske, slog han alarm til Holte politi. Falck i Gladsaxe bragte den døde til Retsmedicinsk Institut, hvor det blev fastslaaet, at den druknede var den eftersøgte general.

General Førslev forsvandt om eftermiddagen den 21. januar. Man vidste, at generalen, som var rekonvalescent efter en længere sygdomsperiode, efter sædvane ville spadserere en tur langs bredden af Furesøen, medens han afventede sin hustrus hjemkomst fra byen. Da han imidlertid ikke vendte tilbage, foranstaltede Holte politi en omfattende eftersøgning i skovene, idet man frygtede, at generalen flakkede om med hukommelsestab.

Da nattens eftersøgning ikke førte til noget resultat, blev et meget stort eftersøgningsapparat sat ind den følgende morgen, og igennem en halv snes dage gennemsøgte skovene og søen af politifolk med hunde, helikoptere samt frivilligt mandskab fra flyvevaabnet, hvis afholdte chef generalen havde været indtil 1956, Falcks Redningskorps, beboere i Holte og nære venner af generalen. Som dagene gik, svandt haabet om at finde general Førslev i live, og formodningen om hukommelsestab afløstes af frygten for, at der under spadsereturen var tilstødt ham en ulykke.

Det var i de dage efter aarstiden usædvanlig mildt vejr med let regn, og saa vidt man nu kan rekonstruere, er generalen gaaet ud paa en af de lange baadebroer og er her enten snublet paa de vaade planker eller er blevet ramt af et ildebefindende, hvorved han er styrtet i vandet og druknet.

Vi henviser til mindeordene side 11.



I Nødebo Kirke er stewardesse Lis Mortensen, datter af bestyrer Stanley Mortensen, blevet viet til kaptajn løjtnant i flyvevaabnet P. E. Ancker Jensen, søn af lærer K.

26-4- Ancker Jensen. 59



# Generaløjtnant Christian Førslev

## In memoriam



Christian Førslev

ED generaløjtnant Christian Førslev har dansk flyvning mi- en af sine nobleste og mest kante skikkelser. Faa dage før 68 aars fødselsdag er general slev død under tragiske omstæn- neder. Kort før jul blev han ope- t for en underlivslidelse. Det var alvorlig operation, og han var me- afkræftet, da han vendte hjem. men med generalinde Harriet slev havde han planlagt en læn- rekreation paa De Kanariske

de gang han saas offentligt var Kongelig Dansk Aeroklubs 50 jubilæumsreception paa Angle- e, hvor han som formand for ske Flyvere overrakte klubben gave. Her mødtes han for sidste g med sine gamle flyverkamme- r. Om aftenen var han paa et besøg i Eventyrernes Klub til eralforsamling, hvor han valgtes estyrelsessuppleant efter at have endegivet, at han ikke havde ter til at modtage en ledende i klubben. Om natten var han til flyver-festen i Saga Bio med premieren paa Charles Lind- filmen. Næste eftermiddag for- dt han paa sin daglige eftermid- tur fra hjemmet i Dronning- ds Allé i Holte til Næstet....

neralløjtnant Christian Førslev t livsventyr. En ubændig kund- strang førte ham ind til en højst ivanlig militær løbebane.... ns far var boelsmand Jacob sen fra Sneslev Overdrev i Førs- sogn. Faderen flyttede til Slud- sogn ved Slagelse, i børneflo- var der fem, hvoraf Christian lev var den ældste; derfor maatte tidligt tage fat i det daglige ar- e, og somme tider havde han en jdsdag paa 16 timer i aarene t til 14 aar. Det var saadan, at faktisk betragtede skoletimerne fritimer, og det var nok trods ikke helt almindeligt for en g, selv om alle bonde-sønner paa egnen maatte hjælpe til me. Han gik i landsbyskole i strup, og der traf han lærer elsen, som fik afgørende be- ing for ham. Læreren og hans r gav ham særlig undervisning tanik, zoologi og fysik. Hans begærlighed var umættelig. Læ- Michelsen blev Førslevs store , fordi han havde fantasi og r til at skabe noget. Læreren med forældrene om drengens ghed for at læse videre, men det der ikke raad til. Saa fandt roderen, stabssergent Folken- ved ingeniørtropperne, paa man kunne sende drengen ind hærens elevskole som 14-aarig, aa ville han faa gratis kund- er.

I 1950 vendte han hjem for at overtage posten som chef for Dan- marks ny enhedsflyvevaaben efter sammensmeltningen af Hærens Fly- vetropper og Marinens Flyvevæsen. Han blev udnævnt til generaløjtn- ant og værnschef og excellence. Men værdigheden tyngede ikke ge- neraløjtnant Førslev; de, der naaede ind paa livet af ham, lærte, at hos ham betød forståelse og kendskab til den menneskelige side af tilvæ- relsen saa uhyre meget, at han nødig gik paa akkord.

For fire aar siden holdt general- øjtnant Førslev et jubilæum, som det ikke fremtidig bliver muligt at opnaa inden for Danmarks forsvar. Han fejrede 50 aars jubilæum som aktiv soldat, da han fyldte 64. Til- fældet og pligtfølelsen havde ført ham frem, skæbnens mærkværdig- heder havde puslet omkring ham, vogterdrengen, der som 14-aarig uden at ønske det blev soldat og endte som chef for det danske fly- vevaaben.

Der var et tidspunkt, da han var ved at slukke sin kundskabstørst ved de uddannelsesmuligheder, militæret gav ham, hvor han svigtede sin læ- rerdrøm og forestillede sig en karri- ere som læge; det var i 1922 under dis- kussionen om den ny forsvarsord- ning. Han talte paa knapperne, men pligtfølelsen sejrede over trangten til en ny karriere.

Det var en vanskelig opgave, ge- neraløjtnant Christian Førslev paa- tog sig i 1950 som flyvevaabnets chef, og opgaven blev ikke mindre svær, da det viste sig, at flyvechefens sam-

skole i haab om en generalstabsud- dannelselse, fordi han forudsaa det ny vaabens betydning.

Drømmen om en karriere som pæ- dagog bristede, den militære løbe- bane optog ham helt. Da han havde faaet sin flyveruddannelse — den af- sluttedes for øvrigt med det første udvendige loop udført i dette land — blev han medlem af en kommission til undersøgelse af de mange flyve- ulykker, som den gang ramte Hæ- rens Flyvetropper. Han blev sendt paa et toaarigt ingeniørkursus i Frankrig paa »Ecole superieure d'aeronautique et de construction mécanique« i Paris. Han tog sin af- gangseksamen herfra paa et aar. Fransk havde han lært sig ved ek- straundervisning, og under opholdet i Frankrig blev han nu saa kyndig i sproget, at han tog translatørek- amen, da han kom hjem. I 1931, kun 40 aar gammel, blev Christian Førs- lev chef for Hærens Flyvetropper; han var i mellemtiden naaet frem til at blive oberst, og generalmajor blev han efter krigen, da han ud- nævntes til militær- og luftattaché i Washington.

I 1950 vendte han hjem for at overtage posten som chef for Dan- marks ny enhedsflyvevaaben efter sammensmeltningen af Hærens Fly- vetropper og Marinens Flyvevæsen. Han blev udnævnt til generaløjtn- ant og værnschef og excellence. Men værdigheden tyngede ikke ge- neraløjtnant Førslev; de, der naaede ind paa livet af ham, lærte, at hos ham betød forståelse og kendskab til den menneskelige side af tilvæ- relsen saa uhyre meget, at han nødig gik paa akkord.

For fire aar siden holdt general- øjtnant Førslev et jubilæum, som det ikke fremtidig bliver muligt at opnaa inden for Danmarks forsvar. Han fejrede 50 aars jubilæum som aktiv soldat, da han fyldte 64. Til- fældet og pligtfølelsen havde ført ham frem, skæbnens mærkværdig- heder havde puslet omkring ham, vogterdrengen, der som 14-aarig uden at ønske det blev soldat og endte som chef for det danske fly- vevaaben.

Der var et tidspunkt, da han var ved at slukke sin kundskabstørst ved de uddannelsesmuligheder, militæret gav ham, hvor han svigtede sin læ- rerdrøm og forestillede sig en karri- ere som læge; det var i 1922 under dis- kussionen om den ny forsvarsord- ning. Han talte paa knapperne, men pligtfølelsen sejrede over trangten til en ny karriere.

Det var en vanskelig opgave, ge- neraløjtnant Christian Førslev paa- tog sig i 1950 som flyvevaabnets chef, og opgaven blev ikke mindre svær, da det viste sig, at flyvechefens sam-

arbejde med en af hans nærmeste underordnede, oberst Kai Birksted, og med forsvarsminister Rasmus Hansen efterhaanden blev til en be- lastning. I november i fjor gav ge- neraløjtnant Christian Førslev i Berlingske Aftenavis sin personlige redegørelse for konflikterne omkring flyvevaabnets genopbygning. De haarde aar tærede paa hans sagnom- spundne fysik. Der fortælles i fly- vernes verden mange legender om den ufatteligt stærke Christian Førs- lev, som kunne bære en kammerat en mils vej paa sin ryg, som kunne rette en hestesko ud med sine bare næver, som kunne flytte bagenden af en stor personbil ind til rende- stenen ved at løfte den ... I flyve- vaabnets kritiske aar fik hans fysik det første knæk.

I 1955 forlod han flyvevaabnet og valgte en pensionists tilværelse, men den var lige saa særpræget som den person, der blev tvunget ud i den. Generaløjtnant Christian Førslev og hans hustru, Danmarks første flyver- ske, Harriet Førslev, drog verden rundt i bil. 800 nætter var bilen deres hjem, de kørte 90.000 km paa 10 maaneder gennem Nordamerika, Sydamerika og op gennem hele Afrika.

Efter direktør, oberst Knud Ly- byes død overtog generaløjtnant Christian Førslev posten som for- mand for »Danske Flyvere«. Respek- ten omkring hans retliniede person- lighed blev aldrig rokket, beundrin- gen for hans færd og virke var op- rigtig, selv om vennerne inderst inde maatte indrømme, at det havde væ- ret ønskeligt, at han havde taget mere haandfast omkring problemer- ne, mens tid var — i stedet for at lade sig lede af sin fine menneske- lighed.

Generaløjtnant Christian Førslevs navn vil leve for altid blandt danske flyvere, mindet om hans ranke skik- kelse, det stærke haandtryk og det fri blik vil blive husket af enhver, der mødte ham.

POVL WESTPHALL

# Store ændringer i flyvevaabnets top

BT 30-3-59

**Ny værnschef og ny chef for Flyvertaktisk Kommando — Oberst Kaj Birksted vender hjem**

En større flyttedag inden for fly- vevaabnet er nær forestaaende. Den nuværende chef, generaløjtnant Tage Andersen, der nylig fyldte 60 aar, skal 1. juli som den første skan- dinav tiltræde som nordregionens flyverchef, og i løbet af faa dage ventes udnævnelsen af hans efter- følger.

Det bliver efter al sandsynlighed chefen for Flyvertaktisk Kommando i Karup, generalmajor Kurt Ramberg, 50 aar, der samtidig vil blive ud- nævnt til generaløjtnant. Som ny chef for Flyvertaktisk Kommando ven- tes udnævnt den nuværende stabs- chef, oberst E. C. T. Jensen, 49 aar, og hans sandsynlige efterfølger er chefen for flyvestabens operations- afdeling, oberstløjtnant Vagn Holm, 44 aar.

Generalmajor Ramberg bliver fly- vevaabnets tredje chef. Den første var generaløjtnant C. C. J. Førs- lev, der trak sig tilbage i august 1955 og efterfulgtes af den daværen- de stabschef, generaløjtnant Tage Andersen.

Generalmajor K. Ramberg er skibsførersøn fra Helsingør og star- tede sin karriere i søværnet. Efter at være blevet søløjtnant i 1931 gik han til marinens flyvevæsen, hvor han erhvervede certifikat aaret ef- ter. I 1948 blev han luftmilitær se- kretær hos forsvarsminister Rasmus Hansen, og to aar senere blev han knyttet til flyvestaben, hvor han i 1951 blev souschef. I 1953 blev han chef for Flyvestation Karup, og to aar senere udnævntes han til chef for den nyoprettede Flyvertaktisk Kommando.

Omtrent samtidig med chefskif- tet vender flyvevaabnets mest om- stridte person, oberst Kaj Birksted,

tilbage til Danmark. Han har si- den 1954 været tilknyttet det al- lerede hovedkvarter i Paris. Hans tjenestetid ved SHAPE udløb sid- ste sommer, men blev efter hans eget ønske forlænget ét aar.

Oberst Birksted har tidligere med- delt, at han ville tage sin afsked fra flyvevaabnet, naar hans tjene- stetid ved SHAPE udløb. Om det sker, staar endnu hen i det uvisse. pern.

## Chefskiftet i flyvevaabnet

Omfattende ændringer i den øverste ledelse ved general-løjtnant Tage Andersens fratræden

Chefen for flyvevaabnet, general-løjtnant Tage Andersen, forbereder i denne tid sin fratræden. Fra første juli er han chef for NATO-nordregionens luftstyrker med hovedkvarter i Oslo. Med udgangen af næste måned ansættes han i den anledning til raadighed for Forsvarsministeriet. General-løjtnant Tage Andersen overtager sin forgænger, den amerikanske flyvergeneral Silins, hus i Oslo, som nu de kommende tre år bliver hans hjem.

Chefen for flyvertaktisk kommando i Karup, generalmajor Kurt Ramberg, udnævnes til general-løjtnant og til chef for det danske flyvevaabnet fra 1. juli foreløbig for et tidsrum af tre år. Generalmajor Pagh fortsætter som stabschef i flyvevaabnet, mens posten som chef for flyvertaktisk kommando ventes overtaget af oberst E. C. T. Jensen, som derefter udnævnes til generalmajor. Der vil i den kommende tid ske en lang række ændringer i flyvevaabnets øverste ledelse, bl. a. ventes oberstløjtnant Brodersen at overtage flyvestation Aalborg efter oberst Tage V. Nielsen.

Flyvestation Karup har faaet oberst Poul Zigler som chef, mens oberst K. Jørgensen er chef for flyvestation Skrydstrup. pw.

## Bliver i Paris

Birksted forlader det danske luftvaaben 8/5-59

Oberst Kaj Birksted, som for tiden er knyttet til NATO-hovedkvarterets flyvestyrker, vil formentlig blive i Paris, naar han i aar forlader det danske flyvevaaben. Han har faaet en post i Palais Chailot, hvis ikke der bliver tale om en opgave inden for FN's vaabenstilstandskommission.

Flyverløjtnant Vagn Poulsen Jensen og oversergent Knud Dinesen, begge Flyvestation Aalborg, satte i gaar ny dansk rekord i to-sædet svæveplan under en trekant-flyvning, hvor de opnaaede en total højdevinding paa 3.900 m.

Flyvevaabnet: 10-6-59

## Ny chefer i Aalborg og Værløse

Og ny chef for flyvevaabnets træningskommando

Inden for flyvevaabnet sker der til september en række forskydninger i topstillingerne. Der bliver ny chefer paa flyvestationerne i Aalborg og Værløse og ny chef for træningskommandoen.

Oberst Svend E. B. Grønbech, hidtil chef for flyvestation Værløse, ansættes som chef for træningskommandoen efter oberst Th. Poulsen.

Oberst Grønbech, som bliver 52 i juli, var oprindelig marineflyver, var med i højderekordflyvninger og senere i et stort og værdsat arbejde paa kortflyvninger over Island. Efter at have været souschef for flyverstaben overtog han posten som chef for flyvestation Værløse. Paa posten som chef for træningskommandoen faar han ansvaret for ansættelsen og uddannelsen af de kommende jetpiloter.

Svend E. B. Grønbechs efterfølger paa flyvestation Værløse, hvor virksomheden i den kommende tid forøges, bliver oberst Tage V. G. Nielsen, som er udgaaet fra hærens flyvertropper. Han har baade dansk og engelsk stabsuddannelse, og var fra 1953 til 1958 flyveattaché ved ambassaden i Washington. Efter hjemkomsten var han en kort periode ved flyvertaktisk kommando i Karup, og fik derefter overdraget posten som chef for flyvestation Aalborg i 1956. Han er 49 aar.

I Aalborg afløses Tage V. G. Nielsen af den unge oberstløjtnant Jørgen Brodersen, som en tid har været til raadighed for flyverstaben. Brodersen er en af flyvevaabnets erfarne jet-piloter. Han blev oberstløjtnant i 1956. I maj 1951 var han ved Koreafonten som observatørsammen med oberst Kaj Birksted. Da han kom tilbage, var han en tid knyttet til flyvestation Skrydstrup.

Nu ligger flyvevaabnets øverste ledelse igen i faste rammer for en længere periode. Naar general-løjtnant Tage Andersen i næste måned overtager posten som NATO-chef for nordregionens flyvestyrker og general-løjtnant Kurt Ramberg overtager posten som flyvevaabnets chef, er generalmajor E. C. T. Jensen chef for flyvertaktisk kommando i Karup. Generalmajor Pagh fortsætter som stabschef, oberst K. Jørgensen er blevet chef for flyvestation Skrydstrup og oberst Poul Zigler chef for flyvestation Karup, mens oberstløjtnant Meincke fortsætter som chef for flyvestation Avnø og oberstløjtnant Michael Hansen som chef for flyvestation Vedbæk. pw.



Oberst Svend Grønbech



Oberst Tage V. G. Nielsen



Oberstløjtnant Jørgen Brodersen

## Et liv i luften

Er flyve-instruktør paa flyvestation Avnø og flyver hver dag til og fra arbejdet 16-5-59

Ved Berlingske Tidendes store flyvestævne i Skovlunde fornylig, vakte den unge flyverløjtnant I af reserven, John E. Skat Nielsen fra flyvestation Avnø berettiget begejstring med sin kunstflyvning i en KZ 2 træner, med hvilken han viste loop, spinn og kløverblad.

Den unge pilot er tidligere jet-pilot, men i de sidste to aar har han fungeret som instruktør paa elementærflyveskolen paa Avnø, hvor hans kommende kolleger i flyvevaabnet faar de første måneders uddannelse inden de sendes over Atlanten til jettræning.

Skat Nielsen har ved flere tidligere lejligheder medvirket i flyvestævner med kunstflyvning, bl. a. ved stævner paa Bornholm, men medens han tidligere har været med i formationsflyvning med flyvevaabnets Chipmunk-skolemaskiner, er han nu mere gaaet over til at benytte sin egen maskine, en KZ 2 træner.

— Det er virkelig min egen maskine, fortæller han. Jeg købte den forholdsvis billigt, d. v. s. lidt over 17.000 kr., da flyvevaabnet forlod den type som skolemaskine. Jeg var netop ved at blive gift og boede paa Bøge syd for Sjælland, hvor min svigerfader har en gaard. Jeg ville gerne blive boende der, og saa fandt jeg ud af, at jeg med den maskine kunne komme væsentligt hurtigere — og billigere — til og fra mit arbejde paa flyvestation Avnø.

— Flyver De saa hele aaret? — Nej, kun om sommeren. Om vinteren staar maskinen i hangaren ude i Skovlunde, men fra engang i marts henter jeg den herved, og saa flyver jeg hver morgen de 23 km til Avnø og hjem igen om aftenen. I aar har vi jo haft et ualmindelig dejligt foraar, og til dato har jeg kun én dag maattet opgive at bruge maskinen. Det tager mig 10 minutter at flyve hver vej, saa strengt taget bor jeg altsaa tæt ved min arbejdsplads! Her paa Bøge starter og lander jeg paa min svigerfars jord, saa nogen landingsafgift har jeg ikke.

Efterhaanden er jeg kommet op paa vist 160 flyvetimer i KZ'en, men i flyvevaabnet er det blevet til væsentligt mere, ca. 1500 timer.

— De kan godt lide kunstflyvning? — Ja, det kan jeg, men i det hele taget er flyvning min eneste store interesse. Jeg er jo ikke linieofficer i flyvevaabnet og har kun kontrakt til oktober i aar. Maaske vil jeg søge til udlandet, for chancerne er jo ikke de helt store herhjemme — i hvert fald ikke hvis man gerne vil udvikle sig yderligere som kunstflyver. Naa, jeg kan jo ogsaa prøve at forlænge min kontrakt paa Avnø med et aar endnu, og forøvrigt har jeg bestaaet optagelsesprøverne til SAS og kan muligvis komme ind der, naar man atter antager piloter. Noget med flyvning skal det være.

— Nu er de flyveinstruktør, og De flyver hver dag til og fra arbejdet. Kan De faa flyvning nok ved det, eller benytter De ogsaa Deres egen flyvemaskine paa fridage og i ferier? — Det er ikke saadan at faa flyvning nok, synes jeg, og min kone og jeg har da taget ikke saa faa ture i ferierne, men kun her i landet. Der er nemlig ogsaa det ved det, at vi har børn, og de kan ikke saadan være med i maskinen — mindst af alt i en aaben maskine. mil.

## Birksted fortsætter i flyvevaabnet 18-6-59

Fra Paris er anmodet om orlovforlængelse i seks måneder for den danske oberst.

Oberst Kaj Birksted, der gør tjeneste ved NATO hovedkvarteret i Paris paa tredje aar skulle have forladt det danske flyvevaaben til september efter eget ønske. Nu er der imidlertid fra hovedkvarteret i Paris kommet anmodning til flyverkommandoen og Forsvarsministeriet om yderligere forlængelse af oberst Birksteds udstationering foreløbig i seks måneder.

To gange tidligere har oberst Birksted faaet bevilget udsættelser, efter at han havde udtrykt ønske om at tage sin afsked fra flyvevaabnet. Det ventes, at han forbliver i international tjeneste ogsaa naar hans forlængede orlov udløber. Der foreligger flere tilbud til den fremtrædende danske krigsflyver, som nyder megen anseelse i NATO-hovedkvarteret. pw.

## Plantagebrands-fly havareret 28-6-59

Maskinen væltede rundt, men piloten slap uskadt

I gaar formiddags forulykkede en af flyvevaabnets smaa KZ 7-maskiner, som var indsat i bekæmpelsen af hede- og plantagebranden ved Præstbjerg.

Piloten, flyverløjtnant af reserven H. Ernst, som er tjenstgørende i Karup, skulle lande paa en mark syd for Agerefeldt for at tage chefen for Falck i Holstebro, stationsleder H. P. Jensen om bord.

Ved en for haard opbremsning gik maskinen paa næsen og tippede over, saa den kom til at ligge med hjulene i vejret. Piloten slap uskadt fra den farlige situation. Maskinen var temmelig medtaget efter havariet.

Den lille KZ 7-maskine har været indsat som virksomhedsfuldt inspektionsfartøj under hedebrandene mellem Holstebro og Ringkøbing. Ved luftrekonoscering har de sagkyndige kunne fastslaa brandenes karakter og omfang og derved blive i stand til at sætte slukningsarbejdet ind paa de bedst egnede steder. pw.

# Fornem amerikansk hæder til general Tage Andersen

Hyldest fra chefen for det amerikanske flyvevaaben og plaquette i aftes i den amerikanske ambassade

20-6-59

Respekt for en stor og værdifuld indsats. Et hjerteligt bifald hilste general

Tage Andersen, som derefter udtalte: — Jeg vil gerne have lov til at sige mange tak. Jeg haaber, jeg kan løse den opgave, jeg nu gaar ind til, og at det vil blive muligt for mig at fjerne de problemer, der melder sig i den rækkefølge, det er paakrævet. pw.

Chefen for det danske flyvevaaben, generaløjntant Tage Andersen, der nu drager til Oslo som NATO-flyvechef, blev i aftes genstand for usædvanlig hyldest og hæder i den amerikanske ambassade ved den fest, som chefen for det amerikanske luftvaabens afdeling under militærmissionen, oberst Maurice Francis Casey, havde indbudt til.

Mange hundrede var til stede ved den store festlighed, deriblandt den amerikanske ambassadør Val Peterson, den ny chef for flyvevaabnet general Kurt Ramberg, general H. J. Pagh, general Stoyte O. Ross, der er chef for den amerikanske militærmission, chefen for det danske luftfarts ledelse, direktør Gustav Teisen, formanden for Kgl. Dansk Aeroklub, direktør Hjalmar Ibsen, sekretær J. Foltmann og mange, mange andre.

Oberst Casey udtalte: — Dette er ikke en afsked med det danske flyvevaabens chef. Det er fest for at lykønske ham til fremtiden, og jeg har i dag den store glæde at kunne bringe en hilsen fra det amerikanske flyvevaabens chef, general Thomas White. Generalen siger i sit tæogram:

— Jeg bringer det danske flyvevaabens chef mine hjerteligste lykønskninger til den store post, der nu er blevet ham betroet, og udtaler min beundring for hans ledelse af det danske flyvevaaben og for den indsats, han har gjort i det internationale luftforsvar. Vi ønsker Dem held og lykke i de kommende aar under NATO.

Oberst Casey udtalte videre: — Vi er i den amerikanske militærmission paa general Tage Andersen som pres fader. Vi vil savne ham, men ved, at de større opgaver og det større ansvar, der nu er betroet ham, er lagt i gode hænder. Vi vil gerne have lov til at give udtryk for vore følelser og for vor dybe respekt for hans indsats og hans personlighed ved i dag at overrække ham det amerikanske flyvevaabens plaquette. Paa denne plaquette er estnet inskriptionen: Til General Tage Andersen i Taknemlighed og i

## Præmiering af luftsikkerhed

Flyvevaabnet overvejer at indstifte en flyvesikkerhedspokal for alle flyvestationer 20-7-59

Paa flyvestationerne Skrydstrup og Karup har ledelsen indstiftet pokaler for flyvesikkerhed. Denne idé er nu taget op af flyvevaabnets højeste ledelse, som vil undersøge muligheden for at udarbejde et fælles system ved tildeling af en pokal. Maaske indstiftes tillige en flyvesikkerhedspokal, som alle afdelinger skal konkurrere om.

De to pokaler er paa flyvestationerne indstiftet paa disses eget initiativ. I udlandet er flyvesikkerhedspokaler indført næsten overalt ved afdelingerne. I enkelte luftvaaben har man fælles pokaler. Overalt har der vist sig stor interesse for pokalen. Paa de to danske stationer, hvor man kun har haft systemet siden i foraaet, er saavel piloterne som det tekniske personale med i konkurrencen.

Derved har man skærpet interessen for at vedligeholde og behandle flyene godt. Paa flyvestation Skrydstrup »straffes« de uheld, der kunne være undgaaet. Paa flyvestation Karup tager man alle uheld med ved udregning af vinder-eskadrillen.

### Sund konkurrence

Flyvesikkerhedspokalen paa flyvestation Karup er efter første konkurrenceperiode tildelt eskadrille 725, hvis chef er kaptajnøjntant M. V. Hansen. Pokalen blev ved en parade overrakt af stationschefen, oberst P. Ziegler.

— Flyvevaabnet er i høj grad interesseret i enhver form for præmiering, der kan fremme luftsikkerheden. Jeg synes, at de to stationers initiativer er en god idé, udtaler den fungerende chef for flyvevaabnet, generalmajor H. J. Pagh. Ikke alene skærpes interessen for at passe paa det kostbare materiel. En konkurrence paa dette omraade

vil ogsaa medvirke til forbedring af samarbejdet. Om flyvevaabnets ledelse skal indstifte en pokal for hele landet, er der ikke taget stilling til. Ideen er endnu saa ny, at vi ikke har haft lejlighed til at følge konkurrencerne. Muligvis udarbejdes der fælles regler for erhvervelse af flyvesikkerhedspokaler.



Den omkomne pilot, Samuel Andersen

# Tordenjet ned ved C

te general... andlet. es vil man drøfte pro... kring det økonomiske... mellem de amerikanske... rgemaal, der vides at in... del Castro meget.

## Regntide

og derfor ikke kan v... et i et FN-organ. eking og Hanoi er voldsom pressekamp... amerikanske interv... og »krænkelsen af C

Pilot dræbt under skydeøvelse, da han ikke fik sin jetjager rettet op i tide 11-8-59

Efter adskillige maaneders flyvning uden uheld blev det danske flyvevaaben i gaar ramt af en ulykke under taktiske skydeøvelser paa Oksbøl Hede. En Tordenjet F84G, ført af flyverløjntant af anden grad af reserven Samuel Andersen, Kølvråa ved Karup, fløj lige i jorden, og piloten blev dræbt paa stedet.

Flyvningen var led i en større anlagt øvelse, der paabegyndtes sidste fredag, og hvori deltog eskadriller fra saavel flyvestation Karup som Skrydstrup. Den taktiske øvelse paa Oksbøl Hede bestod i angreb mod maal paa jorden saasom udrangerede biler, kampvogne og flyvemaskiner.

Den 21-aarige flyverløjntant fløj sin maskine lige i jorden. Den blev splittet totalt ad, og brændstoffet antændte samtidig lyngen i en længde af 250 m og i betydelig bredde. Piloten var dræbt paa stedet. Det lykke-

des brandvæsenet at slukke branden assisteret af soldater fra Oksbøl-lejren.

Alle flyveøvelserne blev afbrudt, men man fortsætter i dag.

Den dræbte pilot var gift og boede i Kølvråa. Han var paa forskole til elementærkursus i oktober 1955, var til videre uddannelse i Canada fra juni 1956 og kom atter tilbage til flyvestation Aalborg i 1957 for senere at gøre tjeneste ved en Tordenjet-eskadrille i Karup fra januar 1958.

### For lav indflyvning?

Flyvevaabnets havarikommission ankom allerede i gaar eftermiddags til ulykkesstedet for at søge at opklare årsagen til ulykken.

Skydningen foregik med 12,7 mm maskingeværer, og der var ingen bombelast om bord.

Ved skydeøvelser har der i aarevis eksisteret en minimumhøjde, der normalt vil være omkring 100 m, men det kan afhænge lidt af, hvilken skydedisciplin det drejer sig om. Umindeligvis ledes denne slags skydninger fra jorden via radio enten fra en radiovogn eller et flyvedertaarn.

Man har tidligere under disse skydninger været ude for ulykker, der som oftest som årsag har haft, at piloten for sent har søgt at rette maskinen op fra angrebsvinklen.

an kan godt sige, at piloten i saanne tilfælde er gaaet for stærkt i opgaven og har været saa koncentreret om selve skydningen, at n har glemt at tage sig i agt for a lave højde. I det foreliggende tilfælde synes maskinen at være nmet meget lavt ind mod maalet, saa under en ganske ringe angrebsvinkel, og man har øjensynlig te i dette tilfælde fra jorden kun- t advare piloten tidnok. Maskinen nte jorden kun faa meter bag alet, og i de sidste sekunder før r øjenvidner paa jorden klar over, en ulykke var uundgaelig.

mil.

## Aarsagen til Oksbøl-jet-ulykken

Intet i vejen med materiellet, fastslaar flyverkommandoen

19-8-59

Flyverkommandoen har offentliggjort en redegørelse om årsagsforholdene til ulykken 10. august i Oksbøllejren, hvor den 21-aarige flyverløjntant Samuel Andersen omkom i sin thunderjet. Det fremhæves, at der ikke er fundet fejl ved materiellet, og årsagen til ulykken har formodentlig været den, siger redegørelsen, at pilotens opmærksomhed under et dyk et øjeblik er blevet bortvendt.

Flyverløjntant Andersen's flyvning var i begyndelsen nøje som førerens, dog afsluttede han sin skydning i lidt lavere højde end førermaskinen, men dog ikke lavere, end at han kunne have rettet sit luftfartøj ud af dykket i den foreskrevne minimumshøjde. Imidlertid fortsatte løjntant Andersen efter skydningens afslutning endnu et kort øjeblik med at dykke mod jorden. Under den foretagne opretning synes flyverløjntanten ikke at have reageret saa hurtigt, som den mindskede højde nødvendiggjorde. Luftfartøjet ramte jorden og kom i brand. Aarsagen hertil antages at være, siger flyverkommandoen, at piloten har været optaget af sin skydning og resultatet heraf eller paa anden maade har faaet sin opmærksomhed bortledt fra flyvningen. Vejret var godt og kan ikke have haft indflydelse paa det skete.

pw.

## Danske jetpiloter til skydeøvelser i Nordafrika 3/8-59

Raket-skydning fra Sabrejagere

AALBORG, SØNDAG AFTEN. Sidst i denne maaned skal et hold piloter fra flyvestation Aalborg paa skydeøvelse i Libyen i Nordafrika. Senere følger flere hold efter. De skal i Sabre jetjagere indøve skydning med Sidewinder-raketter mod flyvende maal, ført frem af hurtige Canberra-bombere.

Det vil foregaa saaledes, at seks piloter og nogle teknikere sendes af sted ad gangen. De optages i en amerikansk eskadrille paa en base i Vesttyskland og fortsætter derfra til Afrika. Det første hold vil staa under ledelse af kaptajn Bjarne Weng.

Forinden skal Udenrigsministeriet ifølge Aalborg Stiftstidende indhente de libyske myndigheders tilladelse til de danske flyveres ophold, men da de er i følge med amerikanerne, skulle dette nærmest være en formalitet.

# Sømanden der blev flyvevaabnets chef

Af Povl Westphall

**Excellencen, generalløjtnant Kurt Ramberg, som nu har ansvaret for det danske flyvevaaben, fortæller om sig selv, sin livsfilosofi — og den indstilling, den skabte**

**Den 50-aarige værnschef, som har mulighed for at sidde næsten 20 aar paa sin ny post, løfter sløret for den flyvetekniske brydnings-tid mellem jet- og raket-alderen**

En sømand er blevet chef for det danske flyvevaaben. Excellencen, generalløjtnant Kurt Ramberg, som fra begyndelsen af denne maaned er blevet den

jet-jager, som han har fløjet i fire aar. Indtil i gaar havde han 224 timer og 10 minutters flyvning med jet-jagere. Det er nogenlunde det samme, som en dansk jetpilot flyver paa et aar. Flyverchefen har samlet



Generalløjtnant Kurt Ramberg, flyvevaabnets ny chef.

ene af Danmarks tre værnschefer, er kun 50 aar. Teoretisk har han mulighed for at bevare sin ansvarsfulde post i 20 aar til 1979... men han lægger ikke selv skjul paa, at det ville være uheldigt.

I mange henseender er general Ramberg en usædvanlig personlighed. Han er baade teoretiker, taktiker, organisator — og aktiv jetpilot. Han er kun 20—25 minutter fra sine flyvestationer i Jylland, naar han paa flyvestation Værløse kravler om bord i sin egen britiske jet-jager, Meteor Mark 8, en tomotorers

sin jettid paa omkring fire aar, saa der er, som han med naturlig beskedenhed udtrykker det, ikke meget at klappe i hænderne for. Naar han overhovedet flyver jet og fortsætter med det som chef for flyvevaabnet, er det ikke for at gøre sig interessant, men for at prøve paa at leve med i mandskabets tilværelse. General Ramberg har sømandens vidtskuende blik, men hans meget blaa øjne er mærkværdigt spørgende, selv naar han smiler. Det kan maaske forklares med hele hans indstilling til livet og medmenneskene.

— Jeg har alle dage været optimist, siger han, maaske for meget af og til, og jeg har ogsaa altid mødt mine medmennesker med velvilje og

venlighed, men alligevel med den samme indre skepsis, som naar sømanden instinktivt foretager en efterkontrollering af sit navigationspunkt.

— Hvem er De egentlig, general Ramberg?

— Sømandssøn fra Helsingør. Min far var skibskaptajn Carl Ramberg. Han sejlede i sin tid med de store sejlskibe, siden drev han stevedoreforretning, ogsaa i Rusland, det var under første verdenskrig.

— Er De enebarn?

— Nej, vi var tre brødre, min ene bror druknede, da han var 21 aar, han var sømand. Min anden bror er læge i Skjold ved Horsens.

— Hvordan var Deres opdragelse?

— Naturlig og hvad jeg vil kalde fri. Jeg blev sproglig student i Helsingør i 1926 og tog saa adgangseksamen til Polyteknisk Læreanstalt, det var et krav for at komme paa søofficersskolen.

## Sømandens luftvej

— Hvorfor ville De være søofficer?

— Mon ikke det var ret naturligt, jeg plaskede i søen, fra jeg var dreng, og i Helsingør lever man jo meget blandt søens folk... og saa var der altsaa de gamle søfartstraditioner hjemme...

— Var det Deres far, der bestemte for Dem?

— Nej, der var ingen, der satte mig ind paa det ene eller det andet spor eller prøvede paa at dirigere mig... men far var vel nok den, der kom til at paavirke mig stærkest...

— Hvordan kommer flyvningen ind i Deres tilværelse?

— Jeg blev søofficer, og det var et led i den rutinemæssige uddannelse, at de ny søløjtnanter skulle ud med marinens flyvevæsen som observatører. Det kom mit hold ogsaa...

— Fik De et flyverforbillede?

— Nej, det mener jeg ikke, jeg havde kaptajnlojtnant E. A. Jensen, »Chansi«, som skoleofficer, han var en af den type mandfolk, som kunne inspirere.

Hele mit hold fra søofficersskolen

i perioden oktober 1931 til hen i 1932 søgte til flyverskolen, og vi kom der direkte, ellers var det kotume, at man først skulle til søs igen efter perioden som observatører ved marinens flyvevæsen... men der var ikke saa stor tilgang det aar.

## Den unge skræmmes ikke

— Det var jo ogsaa lige efter de mange ulykker, det var dengang, »Chansi« mistede livet paa en post-flyvning til Warnemünde, og kort forinden havde man haft ulykken i Lægeföreningens Boliger, hvor et Heinkel-hydroplan styrtede ned paa Østerbro... afskrækkede ulykkerne ikke?

— Joh, saadan set, men alligevel, naar man er ung, har man vist ganske naturligt den indstilling: det bliver ikke dig, det er den anden, det rammer. Men hvis man i dag gør op, statistisk, hvad der skete af ulykker dengang i forhold til de 3—4.000 flyvetimer, marinens flyvevæsen havde paa et aar, vil det være haarrejsende tal.

Men naar man er ung og har lyst,

RADIO  
FJERNSYN  
BÁNDOPTAGERE



B & BO

LEVERANDØR TIL  
DET KGL. DANSKE HOF

Kikkerter 2,95

hos Reseda

## OPHØRS-UDSALG

Grundet overgang til anden branche ophører Magasin Griffenfeldt. Hele vort kurante varelager skal ud til ekstra nedsatte priser, der er uhørte i konfektionsbranchen, og vi tilbyder derfor

117 stk. Luxus habit, fineste kangarn, for 368,-, nu ekstra nedsat, ogsaa store størrelser ..... 218,-  
Habit, engek kangarn, for kr. 218,-, nu ekstra nedsat ..... 188,-

Stort udvalg i jakker, benklæder, frakker til yderligere nedsatte priser. Anvend Deres penge fornuftigt, mens chancen er der. Kun kort tid. — Kun kontant salg.

Habit efter mål, fineste kang. m. prøve for 398 nu 248.-

Enkelte uafhængte kang. demodrager for 350 nu 158.-

Magasin  
Griffenfeldt

Salget begynder kl. 8,30

Griffenfeldtsgade 56

Freitag åbent til kl. 20,00 - Linie 3 - 8 - 13 - 19 - 38 til døren

# Aabenhjertig samtale med en jettrafikflyver

Chefpiloten for SAS-Caravellerne, luftkaptajn Hans Einar Fugl-Svendsen, fortæller om sit spændende liv og om sin indstilling til flyvningens nyeste udvikling 6-9-59

» En dag kommer de supersoniske passagermaskiner, som flyver 2-3.000 kilometer i timen - og jeg haaber da ogsaa at opleve en rumrejse... «

## Af Povl Westphall

Det er ikke blot de 198 centimeter paa strømpesokker, der giver SAS-chefpiloten for Caravelle-jetflyvningerne, luftkaptajn Hans Einar Fugl-Svendsen et særligt format. Den anden side omgaa af den kendsgerning, at han som 31-aarig fik betroet chefpilots ansvarsfulde opgaver i SAS-hovedkvarteret i Stockholm.

Det første kapitel af hans livsroman har eventyrkarakter - og forude vinker i den rivende flyvetekniske udvikling de fantastiske muligheder, som en aktiv flyvertilværelse 20 aar frem til 1979 giver ham løfter om. Han er en af de unge, der baade har fantasi og nøgtern vurderingsevne til at forestille sig den næste fase i flyvningens udvikling, hvor vi skal færdes med 2-3.000 kilometers fart i 30-40 kilometers højde mellem kontinenterne og kunne naa New York paa 2-3 timer... ja, han erkender saamænd

aabent, at han haaber paa at faa lov til at opleve en rumrejse! Fugl-Svendsen er dansk i jættestrømpesokker, han har kornkult haar og kastaniefarvede øjne, han har den ægte sindets ro, som hos den gode flyver aldrig er noget villet... men noget naturligt og medfødt. Egentlig skulle han have været jurist og i dag staaet i engelske retssale... hvis ikke en vis Adolf Hitler havde vendt op og ned paa hans livsbane.

## Han skulle have været sagfører

Fugl-Svendsen kom til verden i Sandby Sogn ved Næstved. Hans far var proprietær, men han flyttede til England i 1929, da Hans Einar var 5 aar. Nede i Devonshire begyndte han et landbrug, som han senere gav op. Fugl-Svendsen kom i skole i Exeter, og senere kom han paa Oxford University. Han var 15 aar, da krigen brød ud. Paa det tidspunkt havde han afstudeet sin løbebane i retning af en sagførerbestalling. Men krigen vendte op og ned paa os alle. Vi levede i og med krigen, men uden hysteri, tværtimod.

Selv om vi kun var børn, synes jeg, vi alle havde noget af den ro over os, der kendetegner den britiske nation, en ro, som maaske ikke mindst formes i den engelske skoleundervisning. Vi var flere, der gik ind i Air-kadetkorps. Jeg havde besluttet mig til at søge ind i RAF, ogsaa efter at min ældre bror blev skudt ned over Frankrig. Han var med en Spitfire-gruppe over Calais. Der var 9 maskiner, de fem blev fløjet af danske.

Den unge Thalbitzer, som var min broders gode ven, fløj dagen efter ud for at søge efter ham, han blev ogsaa skudt ned, kom i tysk fangen-

skab, men det lykkedes, som nogen maaske endnu husker herhjemme, for Thalbitzer at flygte. Han kom til Danmark og var paa vej til Sverige i en kajak, da han forulykkede i Øresund.

Jeg havde meldt mig til RAF, før min broder blev skudt ned, men jeg stod fast ved beslutningen. Dengang tænkte man ikke saa meget over tingene... Jeg var ikke mere end godt 17... vi skulle ganske vist være 18, men vi fik lov at fortsætte, vi, der var for unge. Jeg blev sendt til Canada til træning sammen med mange andre jævnaldrende. Vi sejlede med Queen Mary, paa samme tur var sir Winston Churchill med sin stab. Han skulle til Quebec-konferencen. Den sidste dag stod vi parade for ham. Jeg ragede jo godt op og stod med et »Denmark« paa skulderen lige i Churchills øjenhøjde. Han skævede op og sagde med sit drilske smil:

— This is one time, where England has to look up to Denmark... I Canada fløj jeg Harvard og Spitfire og kom saa til England og var en tid Spitfire-pilot.  
— Aldrig skudt ned?  
— Aldrig ramt...  
— Har De skudt andre ned?  
— Ikke saa vidt jeg ved... det var i 1942, og Luftwaffe havde faaet andet at bestille end jage os... vi var paa missioner over Frankrig. Vi prø-

Samme aar blev jeg fast knyttet til DDL som andenpilot, senere blev jeg skipper og fik de store ny maskintyper, i 1950 blev jeg anden chefpilot som medarbejder hos chefpilot Emil Damm i Københavns Lufthavn, og saa fra 1955 fik jeg opgaven som chefpilot i Stockholm, saadan er det gaaet... jeg har haft mit hjem deroppe, siden jeg giftede mig med en sød, dansk pige, og vi har tre døtre, saa der er fire piger, der venter mig i huset: min kone, og saa Marianne paa fjorten, Patricia paa 10 og Birgitte paa 9 aar...

— Men hvad med drømmen om en juristkarriere?  
— I krigens tid levede vi jo faktisk fra dag til dag, og før man vidste et ord af det, var man revet med... flyvningen havde faaet sit evige tag i en... jeg vil indrømme, at jeg savner den virkelige uddannelse, jeg ville ønske, at jeg havde faaet begge dele, altsaa baade juristeksamen og flyveruddannelsen, men det lader sig ikke gøre.

Nu er flyvningen mit liv, mit arbejde er min hobby... sammen med vor have... jeg har aldrig fortrudt, at jeg blev ved flyvemaskinen.  
— De har 20 aar foran Dem som flyver... tør De tænke saa langt ud i fremtiden?  
— Hvorfor dog ikke... jeg haaber, jeg kan blive ved til jeg er 55... og jeg ser for mig den dag, hvor vi flyver passagermaskiner flere gange hurtigere end lydets hastighed... jeg haaber da ogsaa paa, at jeg faar mulighed for en rumrejse...

— Er der ikke noget afskrækkende ved den fantastiske tekniske udvikling?  
— Nej, ikke hvis man er i stand til at bringe sig i et personligt fortrolighedsforhold til alt det nye... og det er jeg lykkeligvis ung nok til. Men jeg vil indrømme, at der er mange ge hager ved, at udviklingen gaar i hastige ryk og ikke i en rolig evolution. Det ny kom faktisk i aarene 1943-50 med DC 6 og DC 6 B-maskiner, da vi fik trykkabinen, som gav os muligheder for at gaa delvis over vejret... saa kom DC 7eren med endnu et stort fremskridt, den gav os muligheden for de interkontinentale flyvninger med de store hop over polaregnene og nordpolsruten... og nu er vi i jet-alderen... den som har krævet større investeringer end nogen anden teknisk periode i luftfarten... jeg tror nok, luftfartsselskaberne kunne ønske sig et pusterum, før det næste kommer: de supersoniske passagermaskiner,

man ikke tænde en cigar, nu kan man ikke tænde en cigar og faa røget bare en tredjedel af den paa en jet-tur af samme distance...

## Hvis ulykken skulle ske

Men den kendsgerning, at vi, altsaa en af de to piloter i Caravelle, skal sidde med iltmaske paa, naar vi er oppe i mere end 25.000 fods højde, har heller ikke noget med dramatik at gøre. Det er simpelt hen en sikkerhedsforanstaltning. Vi haaber og venter aldrig, at den situation, vi tager bestik af ved at sidde med iltmasken paa, skal komme, men hvis den kommer, har vi mulighed for at afværge hændelsen... det er rigtigt, at der kun er en reaktionstid paa 12-18 sekunder i de store højder, men det ved flyveren, de fleste af os har været i undertrykskamre i vor militære flyvetid og prøvet, hvordan vi reagerer, naar vi udsættes for ilttab. Nu har de amerikanske luftfartsmyndigheder paabudt, at den ene af piloterne i passagerjet flyver med iltmasken paa, og i SAS har vi naturligt taget denne sikkerhedsforanstaltning i vort daglige virke, lige saa naturligt som det er, at vi har en knap, der automatisk udløser iltanlæg til hver enkelt passager i en situation, hvor trykkabinen af en eller anden grund skulle svigte.

## Den indbildte jet-støj

Det, vi i dag tager som dramatisk omkring jet-flyvningen, vil være noget helt naturligt om et par aar, ogsaa et teknisk hjælpemiddel som at forøge bremsevirkningen ved at sende en faldskærm ud fra halen i landingsøjeblikket... Og saa er der endelig støjproblemet, mens vi tager om jet-alderens nælder... jeg tror ikke, at jet-støjen vil blive ved at være det helvede, som man i dag nogle steder forestiller sig... vi venner os simpelt hen til den, som vi venner os til alt i vor teknologiske tidsalder.

Jeg kan fortælle en pudsig historie om jet-støj. Der var averteret jet-prøver og støjprøver i Philadelphia en dag mellem 8 og 10 formiddag. Det strømmede ind med protester skriftligt og telefonisk over den ødelæggende jetlarm... og saa var det kun almindelige Constellations, DC 7-maskiner, Convairs og andre, der havde overfløjet omraadet, man havde ikke haft en jet i luften og ikke prøvet en eneste jet-motor, men folk var indstillet paa at lytte til jet-støj, og reagerede altsaa som de gjorde.

vede ogsaa at fange de tyske V1, de fjernstyrede bomber, men vores Spitfires var for langsomme.

## En skalpering og dens konsekvenser

Saa kom jeg paa Tempest-jagerskolen, den ny og kraftigere jager-type, men der blev jeg kasseret, fordi jeg var for lang. En canadier af samme højde som jeg var blevet skalperet, da plexiglaskuplen over cockpittet gik tilbage, og det ville man ikke have gentaget. Det var for øvrigt mit held - rent flyvemæssigt.

**SKRÆDERMAN**  
**KONTO**  
**HABITTER UDEN**  
udbetaling  
Kun 1. afdrag ved modtagelsen  
**KVALITETSGARANTI**  
NØRREBROGADE 49

**LYDBAAND**  
**irish tape**  
Ja, det la'r sig høre - og saa er det billigt



Fugl-Svendsen i cockpittet. Han skal passe paa, naar han retter sig op... i uniform er han over to meter høj.

har i Atlantic City prøvet... crafts ny hundredeprocents automatiske start og landingssystem, hvor piloten bliver mere en kontrolforanstaltning. Vi har jo forlængst maattet erkende, at de ny automatiske piloter er bedre end den bedste pilot.

Man kan simpelt hen ikke holde ud i timevis at sidde ved rattet af en jet-liner, der gaar omkring 800 kilometer i timen, den maa flyves fuldautomatisk. Den automatiske pilot eliminerer de bevægelser i luften, som en hurtig maskine altid vil have ogsaa i store skyfri højder, den sikreste pilothand kan have svært ved at udligne paavirkningerne og holde maskinen helt rolig, det kan den automatiske pilot, der ligesom kommer bevægelserne i forkøbet.

Jeg tror ikke, det varer længe, før vi har helaautomatiske anflyvninger til de store lufthavne, det vil øge sikkerheden yderligere og ikke mindst øge regulariteten. Det er gaaet frem aar for aar i lufttrafikken... disse fremskridt burde ikke give gaasehud, men udløse en vis glæde over de muligheder, der er skabt for færdsel i lufthavet.

## Rotodyne-busser over Danmark

Jeg ser saadan paa det, at vi kun er ved begyndelsen. Der kommer en udvikling i de nærmeste aar, som vi i dette øjeblik knapt har forestillingsevne til at kapere. Jeg tror ogsaa paa, at rotodyne-lignende maskiner en dag kommer som luftbuser over vort land og skaber en helt ny form for luftfart over Danmark. Det er maskiner, der er kombinerede helikoptere og konventionelle flyvemaskiner, de vil tage 50-60 passagerer og gaa fra smaa pladser i byernes umiddelbare nærhed med hastighed, som ligger nær det halve af lydets og gøre afstandene ogsaa indenfor vort lille land endnu mindre. Der er næsten ingen grænser for flyvningens muligheder...

Vi talte sammen i Københavns Lufthavn i et par timer, mens Fugl-Svendsen skiftede Caravelle-jetliner. Han kom ind fra Tyrkiet og ventede paa den, der kom fra Rom for at føre den videre til Stockholm samme aften. I den 35-aarige Caravelle-chefpilots tanker og betragtninger øjnes de perspektiver, som flyvningens aktive unge i forreste linie i dag ser som resultat af det første halve aarhundredes indsats i menneskets kamp for at sejre over lufthavet...

POVL WESTPHALL