

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.

20-1-60.

Jetjager styrtet ned — piloten reddede sig med faldskærm

Sprang ud fra ca. 400 meters højde og blev derved en del forslaaet ved den haarde landing

HADERSLEV, TIRSDAG.

Flyverløjtnant Kurt Rasmussen, Flyvestation Skrydstrup, reddede i gaar livet ved at lade sig skyde ud med katapultsædet, da en Hunter-jetjager fik motorstop over Lillebælt. Højden var kun omkring 400 meter, og flyverløjtnanten fik en ublid landing med faldskærm, hvorved han blev en del forslaaet. Maskinen styrtede ned paa flyvestationens omraade og knustes.

Motorstopet skete under en prøveflyvning — den første efter at maskinen havde været underkastet en reparation. Ved redningen med katapultsædet lod Kurt Rasmussen sig skyde ud gennem plexiglasset over cockpittet, som derved tilføjede ham nogle dybe rifter i ansigtet.

Løjtnant Rasmussen, der er gift og bor i Vojens, fortalte selv til Berlingske Tidendes korrespondent om den farlige situation, han havde været i.

— Jeg var paa en ganske almindelig prøveflyvning og befandt mig over Lillebæltskysten i en højde af 300 til 450 m, da motoren pludselig satte ud. Under prøveflyvninger sker det, at vi selv slaar motoren fra og sætter den til igen, men dette stop kom ganske umotiveret. Jeg gav maskinen lidt mere højde og prøvede igen at sætte motoren i gang, samtidig med at jeg rapporterede gennem radioen til taarnet,

hvad der var sket. Motoren ville imidlertid ikke virke.

Et øjeblik overvejede jeg at slaas hjulene ned og forsøge en landing. Man kan ikke mavelande med en Hunter. Saa jeg opgav dette forsøg paa landing, og saa var der ingen anden udvej end at forsøge at lade mig skyde ud. Det skete saa i ca. 400 meters højde — ca. fem km fra flyvestationen.

I en Hunter kan man vælge mellem at frigøre cockpittet eller lade sig skyde ud igennem det. Hunteren har en meget kraftig katapult, og jeg tror, at jeg et øjeblik mistede bevidstheden, men det har da kun været et øjeblik, for jeg saa faldskærmene udfoide sig — først den lille og derefter den store. Jeg opdagede samtidig, at sædet ikke var frigjort, som det skulle, men at det hang og dinglede over hovedet paa mig — indfiltret i faldskærmens snore. Jeg maatte derfor holde sædet borte fra mig med armene og kunne saaledes ikke styre faldskærmen, hvorfor landingen da ogsaa var temmelig ublid.

Fejl ved katapultsædet

Takket være radiomeldingen til taarnet blev løjtnant Rasmussen meget snart efter landingen afhentet af en af flyvestationens helikoptere.

Hunter-jageren fortsatte uden fører, men løjtnant Rasmussen havde fået udspringet haft aandsnærværelse nok til at »tremme« maskinen, saa at den faldt ned inden for flyvestationens omraade. Maskinen knustes.

Havarikommissionen med oberstløjtnant A. Bendtsen foretog om eftermiddagen en undersøgelse af vraget saavel som af faldskærmen. Der maa have været en fejl her, thi sædet skal frigøre sig fra faldskærmen. Den omstændighed, at det ikke skete her, kunne have afstedkommet en anden udfoelse, men nu gik det godt.



Flyverløjtnant Kurt Rasmussen fotografaret umiddelbart efter sin dramatiske redning.



De to flyvere efter jet-nodlandingen. Til venstre løjtnant H. C. Fehrmann og til højre løjtnant Petersen.

12-2-60

Jetfly nødlandet paa mark efter motorstop

Dramatisk uheld i gaar formiddags ved flyvestation Skrydstrup

To jetpiloter slap i gaar uskadt fra en nødlanding med et skolefly. Maskinen — en to-sædet T 33 Silverstar jet-jager — gik ned paa en pløjemark og fortsatte ud over en landevej, hvor den væltede en el-mast.

Den dramatiske nødlanding skete i gaar formiddags i nærheden af flyvestation Skrydstrup. Om bord i jet-flyet var føreren, den 26-aarige løjtnant I. B. M. Pedersen og den 24-aarige løjtnant H. C. Fehrmann. Løjtnant Pedersen var ved at lægge an til landing og var kun i 200 meters højde, da motoren satte ud. Det lykkedes føreren at rette maskinen saa meget op, at den kom ned paa hjulene paa en haardfrossen pløjemark, ca. 5 km vest for flyvestationen. Den fortsatte gennem en

jordvold, fik revet alle tre landingshjul af og gled videre over en landevej, hvor en el-mast blev knækket over. Endnu 100 meter fortsatte den, inden den standsede nogle faa meter foran en række højspændingspæle.

De to piloter kunne kravle uskadt ud af maskinen, hvis øvrige dele ikke var væsentlig beskadiget. En havarikommission er kommet til Skrydstrup for at finde aarsagen til uheldet.

Løjtnant Pedersen havde i øvrigt den 8. januar et andet flyve-uheld, da hans maskine mistede plexiglas-kuplen ved en flyvning over Nordfyn. b-j.

Afskedigelse af flyverløjtnant uberettiget

Forsvarsministeriet skal betale 10.000 kr. i erstatning

Flyverløjtnant Gert Schibbye har i gaar ved Østre Landsrets 3. afdeling faaet tilkendt en erstatning af Forsvarsministeriet paa 10.000 kr. for uberettiget afskedigelse. Flyverløjtnanten var blevet afskediget efter at have haft tre mindre havarier, men retten fandt, at det ene ikke var løjtnantens skyld, og at de andre ikke kunne berettigge afskedigelse.

Schibbye havde haft kontrakt med flyvevaabnet, gældende til 24. februar i aar, men pr. 31. juli sidste aar var han blevet afskediget og hjemsendt med den begrundelse, at han fandtes uegnet til fortsat tjenste efter at have haft tre mindre havarier med helikopter. Først havde han beskadiget luftfartøjets understel ved at komme for lavt ned over Lillebælt, dernæst beskadiget haleratoren under en indflyvning og endelig forarsaget en brand i en kobling ved at glemme at slaas bremse fra.

Selv fandt løjtnanten ikke, at der var tale om saa graverende fejl, at de kunne berettigge til afskedigelse, idet han bl. a. hævdede, at det første uheld skyldtes, at et landingslys havde svigtet. Han krævede derefter Forsvarsministeriet dømt til at

betale en erstatning paa 18.430 kr., svarende til hans løn i den resterende tid efter kontrakten.

I dommen siges det, at det første havari ikke skyldtes fejl fra løjtnantens side, at det andet vel skyldtes overtrædelse af gældende bestemmelser, men at hverken dette eller det tredje havari kunne begrunde en afskedigelse. Under hensyn til Schibbyes indtægter efter hjemsendelsen fastsatte Østre Landsret erstatningen til 10.000 kr. Forsvarsministeriet skal betale sagens omkostninger med 1200 kroner.

— OG

Det pragt

den ver... skærmsu... sælsom v... mark un... verdensr... skærm. (Tranum fra ni k... Sjælland gaaet gl... 5. marts genvordi... ny mod... luftlag... nende, a... tyk is pa... te oppgi... forholdet... med for... var gjor

Titusir... numm... steg fulg

Direkt

film- og... d... r... en sa... r... bogforla... r... Ejsna... r... erk Nor... r... r...

et drama

aar siden, faldskærmsudspringsmaskinen i 8500 meters højde paa nsrekordudspring

irektør Ingolf Boisen, der ligesom tensen mistede bevidstheden rest-højden

21-2-60

med aabne øjne. give ham kunstigt Men livet er ud- alet kan man kun den for længst er død af hjertelam- dr sit livs største

mens odysse

hn Tranum var sø- far var Fanø-styr- te, da drengen kun anum ville selv til n satte ham i ma- rg. Da han blev 19. nds. I Amerika be- beskæftigede sig med st varede ikke læn- taliserede sig i fald- Han blev verdens- fri spring med for- af skærmen. Utro- oldblodig beregning : nogle af ingredien- ces. Han overlod in- lod aldrig andre rø- gennemprøvede dem og behandlede dem sk omhu ... ikke saa f silkeskærmene af- v. jste han fra luftelr- is, kom saa til Eng- len 15. maj 1933 satte d med et spring fra jde. navde han under et taget et udspring i rskuepladsen. 15.000 ham havne paa et aadrog sig forskellige

ve vise nytten dskærmen

33-aarige faldskærms- nmnet hjem for med de ærme at foretage sit og sidste spring. Han verdensrekord, som lang tid. Fra omkring højde — eller højere uests højeste tinder — e sig hvirvle gennem ynde luft, før han lod de sig ud. ide sig falde syv kilo- an udløste skærmen. den havde han selv, 8.200 meter med fald meter, før han udløste

december 1934, forbere- ndte. eriet og hærens flyve- de en Fokker rekognos- te til raadighed. Kap- Erik Lærum blev udset ranums maskine. ranums ærgerrighed at rende rekord. Sine re- lespring og forsøget ud- e han maattet forbedre er at andre havde slaaet e han slutte af, for, som — Jeg er jo en gammel esonnerede jeg som saa, lge meget, om jeg døde, r et menneske mindre, jeg blevet voksen og ig og forsigtig. Jeg ser d disse ting. Om faa aar, lynningerne er en kends- det være rart at vide, nan i nødsfald kommer sed fra den syvende him-

blev prøvet i kkerklokken

anuar 1935 blev John Tra- re i hans følge prøvet af 1, dr. Helge Smith i dyk-

møde maskinerne saa meget is. Tranum afblæste forsøget. Centime- teryk is havde lagt sig over hans briller og udstyr.

Marguerite Viby, som paa det tids- punkt opholdt sig i Kastrup sammen med filminstruktøren A. W. Sand- berg, havde spyttet lykke efter ham, men uheldet var stærkere end de bedste ønsker for vovehalsen. Det var skingrende koldt i 6.000 meters højde over Sjælland. Tranum mente selv, det frøs 35 grader.

Hele landet fulgte dramaet

To dage efter gjorde han klar paa ny.

Kl. 3.15 om eftermiddagen den 7. marts 1935 begyndte et af de mest fantastiske luftdramaer, dansk flyv- nings historie kender. Kaptajnløjt- nant Erik Lærum startede Fokker- maskinen med John Tranum i bags- sædet. Trafikflyveren, løjtnant Emil Damm, som var inde til militærtje- neste og havde orlov fra Det Danske Luftfartselskab, fik pressefotograf Tage Christensen om bord, kraftkar- len, løjtnant Meincke havde filmfo- tografen Ingolf Boisen i bagsædet. Hele landet fulgte over radioen i dirrende spænding begivenheden. Vest for Ringsted, ved landsbyen Bringstrup, ventede vi i tusindvis nær radioens reportagevogn, hvor Aksel Dahlerup skulle have kontakt med Tranum, som selv skulle berette om sit spring.

Kl. 3.32 havde Dahlerup kontakt med Tranums maskine. Kl. 3.40 kald- te han ham igen og igen, man hørte kun „hallo Bringstrup, Tranum her... saa forsvandt stemmen, men om- kring kl. 4 hørte Dahlerup svagt Tranums stemme, som sagde noget i retning af: — Jeg springer om ... minutter ... saa var der total tav- hed.

kilometer over Sjælland

I mellemtiden var der sket følgen- de: Maskinen var steget og steget, og i tre-fire kilometers højde havde Tranum rullet antennen ud og be- gyndte at tale. Da han havde talt et kvarter, dunkede han, efter den be- retning kaptajnløjtnant Lærum gav, sin pilot i ryggen og gjorde tegn til, at han nu skulle overtage radioen.

I 6000 meter gav Lærum radioen tilbage til Tranum.

Men alt dette er ikke hørt af ra- diofolkene paa jorden.

I 7000 meter bankede Tranum atter Lærum i ryggen og gjorde tegn til, at han ikke ville tale mere. Forbe- redelserne til springet begyndte.

Tranum havde senere paa ny ban- ket sin pilot i ryggen for at vise ham den snefane, der stod efter de to ledsagemaskiner.

I 8500 meters højde fik Tranum tegn til, at han skulle gaa ud paa dobbeltdækkerens plan klar til spring. I mens prøvede Lærum paa at komme endnu nogle hundrede meter op.

Blod paa brilleglaset

Piloten vendte sig, da Tranum ikke reagerede, og mødte nu en hoved- rysten og tegn med haanden til, at Tranum ikke ville springe.

Kaptajnløjtnant Lærum saa en blodplet paa faldskærmsudspringe- rens ene brilleglas, og begyndte et dyk med 3—400 kilometers fart. Nede i 3—4 kilometers højde vippede han et par gange med maskinen for at faa Tranum til at reagere, men han sad stadig ubevægelig.

Ved landingen i Kastrup raabte Lærum: ambulance.

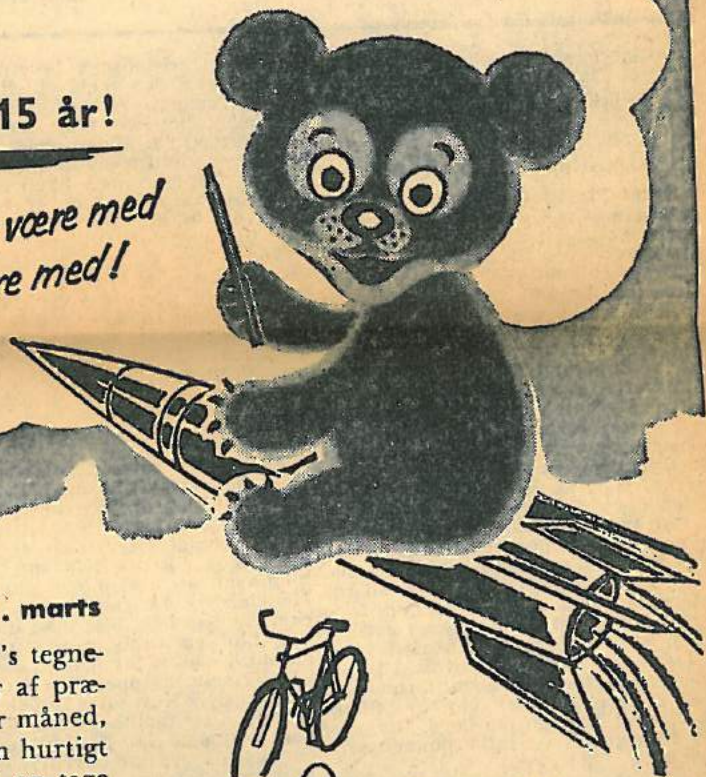
Udrykningsvognene kom hurtigt. Tranum var i mellemtiden løftet ud af maskinen, man begyndte med

Vær med i den festlige

Guld Korn Tegnekonkurrence

for alle børn
mellem 3 og 15 år!

Alle kan tegne og være med
DU skal også være med!



Der er over 600 chancer
hver måned - første gang 1. marts

— for at vinde i GULDKORN's tegne- konkurrence, for der er masser af præ- mier — og der er trækning hver måned, lige til 1. juli, så det gælder om hurtigt at få en pakke GULDKORN og tage fat! Tegn Teddybamsen på dens raket på vej til månen — send den ind sam- men med et topstykke fra GULD- KORN-pakken til Guld Korn, Postbox 1207, København S. — så er du med. Husk navn og adresse på begge dele.

Hver måned
5 mægtig flotte præ- mier for de bedste ol. sjoveste tegninger:

1. Hamlet cykel
2. Et Kodak Starlet kamera m. flash i gavekæske
3. Et par rullekøjtter med kuglelejer
4. En luksusfodbold

ces. Han overlod in-
lod aldrig andre rø-
gennemprøvede dem
g og behandlede dem
sk omhu ... ikke saa
if silkeskærmene af-
v.
øjste han fra luftcir-
us, kom saa til Eng-
den 15. maj 1933 satte
d med et spring fra
jde.
havde han under et
taget et udspring i
rskuepladsen. 15.000
ham havde paa et
aadrog sig forskellige

Se vise nytten Iskærmen

3-årige faldskærms-
met hjem for med de
ærme at foretage sit
og sidste spring. Han
verdensrekord, som
ang tid. Fra omkring
fjorde — eller højere
ests højeste tinder —
sig hvirvle gennem
de luft, før han lod
sig ud.
sig falde syv kilo-
udløste skærmen.
a havde han selv,
200 meter med fald
ter, før han udløste

ember 1934, forbere-
tte.
et og hærens flyve-
en Fokker rekognos-
til raadighed. Kap-
k Lærum blev udset
ums maskine.
ums ærgerrighed at
de rekord. Sine re-
ring og forsinket ud-
an maattet forbedre
it andre havde slaaet
an slutte af, for, som
eg er jo en gammel

nerede jeg som saa,
meget, om jeg døde,
menneske mindre,
blevet voksen og
g forsigtig. Jeg ser
se ting. Om faa aar,
ingerne er en kends-
være rart at vide,
i nødsfald kommer
ra den syvende him-

v prøvet i urklokken

1935 blev John Tra-
nans følge prøvet af
Helge Smith i dyk-

bet at højlydt meincke, som paa | hed.

| af maskinen, man begyndte med

Vær med i den festlige Guld Korn Tegnekonkurrence

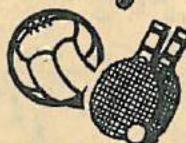
for alle børn
mellem 3 og 15 år!

*Alle kan tegne og være med
DU skal også være med!*



Der er over 600 chancer
hver måned - første gang 1. marts

— for at vinde i GULDKORN's tegne-
konkurrence, for der er masser af præ-
mier — og der er trækning hver måned,
lige til 1. juli, så det gælder om hurtigt
at få en pakke GULDKORN og tage
fat! Tegn Teddybamsen på dens raket
på vej til månen — send den ind sam-
men med et topstykke fra GULD-
KORN-pakken til *Guld Korn, Postbox
1207, København S.* — så er du med.
Husk navn og adresse på begge dele.



Hver måned
5 mægtig flotte præ-
mier for de bedste
el. sjoveste tegninger:

1. Hamlet cykel
2. Et Kodak Starlet kamera
m. flash i gaveæske
3. Et par rulleskøjter med
kuglelejer
4. En luksusfodbold
5. Et bordtennisæt

100 lodtrækningspræmier
— dejlige teddybamser og
raketter!

500 træstæmpelpræmier
— store æsker med fine
farveblyanter.

Guld Korn
Energifyldte
**HVEDE
KORN**

Ristet
i ægte
bihønning

Køb en pakke
Guld Korn
i dag!
— og vær med i den
spændende konkur-
rence med trækning
hver måned!

Kaptajn Harry Herschend, som i dag fylder 70 aar, er en af dansk flyvnings pionertyper fra den tid, da vore flyvere begyndte paa langfarterne. Hans navn gik i 1926 verden over. Sammen med kaptajn Botved var han startet paa Tokio-flyvningen i hver sin R-maskine, en aaben dobbeltdækker. Det var kun Botved, der naaede igennem. Herschend maatte nødlønde i nærheden af Rangoon, da hans motor svigtede.

for Sjællandske Flyverafdelings 2. eskadrille. I 1945 tog han sin afsked og har i en aarække været lærer i optik og kemi paa Dansk Fotografisk Forenings Fagskole. Her sluttede han sin virksomhed i 1949. Den lille, uforfærdede flyver, som blev en af Danmarks store lufthelte vil paa sin 70 aars dag blive husket af de mange, der lærte hans sympatiske personlighed at kende.

pw

Efter langvarig reparation vendte han, efter 20.000 kilometers flyvning, hjem til København og hylledes som orientflyveren. Kaptajn Harry Herschend, som er søn af kunstmaleren Oscar Herschend, blev sekondløjtnant i fodfolket og aaret efter i 1916 løjtnant af reserven. I 1918 kom han paa Hærens Flyveskole og fik certifikat nr. 38. I aarene 1919-20 var han til uddannelse i det franske og det italienske flyvevaaben. Efter hjemkomsten var han meget aktiv i hærens flyvertropper og deltog i flere langflyvninger, blandt andet til Prag i 1924. Da han kom hjem fra Orient-flyvningen i 1926, blev han leder af flyvertroppers foto-sektion, en opgave, som han varetog til 1942. Han var med paa Geodætisk Instituts opmaalings-fotoekspedition til Grønland og Island. I aarene fra 1932 til 1937 var han chef



Harry Herschend. Tegning af Otto C.

Jet-pilot forulykket i Limfjorden i aftes

Styrkede i fjorden med overlydsjageren Sabre F 86 D under radarindflyvning og forsøgte forgæves at redde sig i katapultsædet

10-3-60

Helikopterens projektører fandt pilot og maskine i den stormpiskede fjord

En af flyvevaabnets hurtigste jet-jagere, den amerikanske Sabre F. 86 D, som er superpersonisk, styrkede i aftes ned under rutinemæssig mørkeflyvningsøvelse ved indflyvningen paa flyvestation Aalborg.

Maskinen styrkede i Limfjorden godt en kilometer fra landingsbanens begyndelse. Ulykken er sket i lav højde. Den forulykkede pilot har i sidste øjeblik forsøgt at skyde sig fri af maskinen med katapultsædet.

Den forulykkede pilot er den 22-aarige flyverløjtnant 2 af reserven S. G. Malmros. Han har fløjet siden 1957. Den dræbte er søn af redaktionssekretær G. Malmros, Demokraten, Aarhus.

Piloten blev fundet dræbt paa Limfjordens drivis. Han laa paa en isflage, uden faldskærmen. Katapultsædet er endnu ikke fisket op. Vraget af Sabre-jageren staar paa lavt vand.

Maskinen, som tilhører eskadrille 723 fra flyvestation Aalborg havde været paa rutinemæssig øvelsesflyvning. Kl. 20,19 indtraf ulykken, og paa det tidspunkt var mørket totalt. Redningshelikopteren fandt vraget og den forulykkede flyver ved hjælp af sine projektører.

Det er endnu ikke oplyst, om piloten under indflyvningen har rapporteret motorvanskeligheder eller andre problemer. Kun oplyser flyverkommandoen, at han laa paa den afsluttende del af indflyvningen, da nedstyrtningen skete ¼ mile vest for landingsbanen. Han var under radarindflyvning, det vil sige, han var dirigeret ned fra kontroltaarnet, samtidig med at han fulgte sine egne radarinstrumenter paa maskinen under landingsproceduren.

Havarikommissionen blev underrettet ved 22-tiden i aftes, og til morgen indledes baade den tekniske undersøgelse og de mange afhøringer paa flyvestation Aalborg. Der skal have været øjenvidner til ulykken. pw.

12-3-60 Fra Berlingske Tidende

AALBORG: Aarsagen til flyveulykken ved Aalborg onsdag aftes er endnu ikke endeligt klarlagt, men havarikommissionens undersøgelser synes foreløbigt at have godtgjort, at der ikke foreligger fejl fra den tekniske hjælpeljenestes side, hverken med hensyn til navigeringen af maskinen eller selve landingsmanøvrerne. Derimod er man endnu ikke klar over, hvorvidt der er tale om en pilotfejl eller en teknisk brist, men de hidtidige undersøgelser har vist, at der ikke var en dræbe brændstof tilbage i maskinens tanke, da den styrkede ned.

Dette har piloten aabenbart været uvidende om, idet han ikke har orienteret flyvestationen om brændstofmangel. Muligvis har de instrumenter, der skulle fortælle ham om brændstofbeholdningen, svigtet. Havarikommissionen vil udsende en redegørelse, naar undersøgelserne er afsluttet.

Piloten slog alarm i ulykkesøjeblikket

11-3-60.

Havarikommissionen arbejder med aarsagsforholdet

Flyvevaabnets havarikommission under ledelse af oberstløjtnant Arthur S. Bendtsen har hele dagen i gaar arbejdet paa ulykkesstedet ud for flyvestation Aalborg, hvor den 22-aarige flyverløjtnant Svend G. Malmros forulykkede onsdag aftes.

I løbet af dagen vil man formentligt kunne give en foreløbig redegørelse om aarsagsforholdene. Det er oplyst, at piloten naaede at advisere kontroltaarnet paa flyvestation Aalborg om, at noget var galt, for maskinen, den hurtige Sabre-jet, styrkede i fjorden kun halvanden kilometer fra landingsbanen.

Det har ogsaa vist sig, at piloten

havde søgt at lade sig skyde bort fra maskinen i katapultsædet, men enten har noget svigtet eller ogsaa har flyvehøjden i ulykkesøjeblikket været for lav til, at faldskærmen kunne foldes ud. Han blev slynget mod isen sammen med maskinen og dræbtes øjeblikkeligt. Han laa paa en isflage 25 meter fra den knuste maskine.

Ulykken skete, da flyverløjtnant Malmros blev »talt ned« ved hjælp af radio og radar. Maskinen gik i vandet godt 100 meter for tidligt.

Chefen for flyvestation Aalborg, oberstløjtnant Brodersen, har understreget, at intet tyder paa, at piloten er blevet dirigeret forkert ned. Naar denne tanke har kunnet rejses, sættes det i forbindelse med, at den forulykkede flyverløjtnant tidligere har været ude for forkerte oplysninger fra kontroltaarnet under en flyvning. Ny Tid i Aalborg oplyste i gaar, at der for nogen tid siden skete det, at flyverløjtnant Malmros i stor højde fik forkert position. Til trods for, at ansvaret for hans flyvning paa dette tidspunkt laa i taarnet hvor man ikke ville give kontrordre, returnerede løjtnant Malmros til flyvestation Aalborg og landede paa saa at sige tomme brændstoftanke. Han blev rost for sin konduite ved denne flyvning.

Flyverløjtnant Malmros betragtedes som en god pilot. Han skulle i

dag have deltaget i Aalborg-piloternes træningsflyvning til Libyen.

Pilotens sidste meldinger over radioen til taarnet bliver nu gennemgaaet af havarikommissionen, der samtidig har indledt omfattende afhøringer. pw.



Den dræbte flyverløjtnant Søren G. Malmros, Aarhus.

Rullede med Sabre-jet-

17-3-60 Fra Berlingske Tidende

HJØRRING: Flyverløjtnant Jens Bøgh Andersen, tjenstgørende ved Flyvestation Aalborg, er blevet afskediget fra flyvevaabnet efter en ulovlig kunstflyvning, han udførte over Hjørring den 16. maj i fjor.

Han var ved retten i Hjørring idømt 15 dages betinget vagtarrest for at have rullet med sin sabre-jet over byen, men han havde appelleret dommen til Vestre Landsret; denne stadfæstede imidlertid underrettsdommen, idet straffen blev gjort ubetinget.

Jens Bøgh Andersen havde fine kvalifikationer som jetpilot, men forsvarsministeren har i dette tilfælde resolveret, at en grov overtrædelse af flyverreglementet skal medføre afskedigelse.

Et loop om hjørnet

3-3-60



Oberstløjtnant Arthur S. Bendtsen, tegnet i gaar af Otto C.

Chefen for flyverkommandoens flyvesikkerhedssektion, havarikommissionens formand, oberstløjtnant Arthur Sylvest Bendtsen, fylder i dag 50 aar. Det er en af det danske flyvevaabens friskeste officerstyper, der hermed looper et rundt hjørne. Karrieren tegner i virkeligheden det bedste billede af personen bag den.

Oberstløjtnant Arthur Bendtsen kommer fra Odense, hvor hans far var bryggeriarbejder. Han gik i Mulernes Legatskoler, kom saa i handelslære, men soldatertiden ændrede totalt hans løbebanes kurs. I 1934 kom han paa flyverskolen i Hærens Flyvertropper under den navnkundige oberst C. C. Larsen. Fire aar senere forlod han flyvertropperne som løjtnant af reserven, kom saa paa Hærens Officersskole fra 1938-40, hvorefter han blev premierløjtnant... vel nok paa det uheldigste tidspunkt, nogen officer kunne begynde en karriere. Han beskæftigede sig med tilfældigt sjov, indtil han i 1943 maatte rejse til Sverige. Naar man taler om »tilfældigt sjov« i forbindelse med oberstløjtnant Bendtsen, har tilfældighederne nu ikke stor bevægelsesfrihed. Han er helt igennem den haandfaste type. I Sverige kom han ind ved det lille danske »private flyvevaabens, og efter betrielsen rykkede han atter ind i Hærens Flyvertropper. Men saa sendte Statens Luftfartsvesen bud efter ham. Han blev udnævnt til luftfartsinspektør og arbejdede med mange store luftfartstekniske undersøgelser, indtil han i 1951 vendte tilbage til flyvevaabnet.

Han blev nærmeste medarbejder hos flyveinspektøren, den nuværende generalmajor Erik Rasmussen, og overtog efter generalens udnævnelse til luftattaché i USA ansvaret for havariundersøgelserne. Det meste af sit liv har oberstløjtnant Bendtsen været om-

givet af dramaet og dets følger uden nogen sinde selv at have været midt i det. Han har faaet som speciale at analysere, kortlægge en flyveulykke, rede traadene ud og fremlægge de rapporter, der efterhaanden bliver en del af undervisningsmaterialet i bestræbelserne paa at søge at undgaa gentagelser. I dette vanskelige arbejde har oberstløjtnant Bendtsen skabt tillid og respekt om sin person og sit virke.

Den friske luft, der staar omkring ham, er ikke uden indflydelse paa den indstilling, han mødes med. Omfattende viden, hentet paa skoler i England og USA, grundighed i arbejdet og retsind i konklusionerne er fundamentet for vurderingerne af hans person og for den indsats, han har formaaet, indtil han i dag fylder 50. Megen og fortjent hyldest vil strømme den sympatiske flyver og officer i møde i dag. pw

Jet-pilot dræbt ved styrt i Jylland

Thunderjet styrtet ned i mose

VIBORG, TORSDAG. RB.

En jetpilot blev dræbt, da hans Thunderjet styrtede ned i en mose torsdag aften, mindre end to minutter efter at den var startet fra Flyvestation Karup. Den unge flyverløjtnant blev fundet omkommet i maskinens splintrede vrug, da redningsmandskabet naaede frem gennem mosen. Han havde ikke haft nogen mulighed for at forlade maskinen inden nedstyrtningen.

Ulykken skete kl. 21.30, umiddelbart efter, at Thunderjetten var startet fra Karup paa en natflyvning. Den styrtede ned i mosen tæt ved

Høgild Møllegaard, der ligger 4-5 kilometer fra flyvepladsen. Det er anslaaet, at maskinen knap var kommet op i 1000 meters højde, men man ved endnu intet om ulykkens årsag.

Navnet paa den omkomne har endnu ikke kunnet oplyses, da de paarørende ikke er underrettet.

Redningsmandskabet havde meget vanskeligt ved at trænge frem gennem mosen til ulykkesstedet, da der var oversvømmet og næsten bundløst efter tøjbruddet. Der var dog intet at stille op. Ulykken var sket saa hurtigt efter starten, at piloten ikke havde haft nogen mulighed for at reagere, f. eks. ved at udløse katapultsædet.

Havarikommissionen afrejser tidligt fredag morgen fra Værløse til ulykkesstedet for at undersøge ulykkens årsag, bl. a. ved undersøgele af resterne af den forulykkede maskine.



Den dræbte pilot Jørgen Flemming Rasmussen.

Eksploderede ikke i luften

Nedstyrtningensulykken ved Karup, som kostede flyverløjtnant Jørgen Flemming Rasmussen livet

Hele dagen i gaar arbejdede Flyvevaabnets havarikommission under ledelse af chefen, oberstløjtnant Arthur S. Bendtsen paa ulykkesstedet, hvor en Thunderjet styrtede ned i mosen nær Høgild Møllegaard, 4,5 kilometer fra Flyvestation Karup.

Den 22-aarige flyverløjtnant II af reserven Jørgen Flemming Rasmussen, som dræbtes ved nedstyrtningen, havde kun været i luften et minut, da ulykken skete. Det er fastslaaet, at maskinen, der var startet paa rutinemæssig natflyvning kl. 21.30 torsdag aften, ikke eksploderede i luften, men ved nedslaget i mosen. Havarikommissionen har endnu ikke fastslaaet ulykkesårsagen. Flyverløjtnant Rasmussen har ikke haft mulighed for at forlade maskinen i katapultsædet inden nedstyrtningen, som skete fra ret lav højde, formentlig knapt 800 meter.

Den forulykkede flyver, som var ugift, var søn af blikkenslager Ludvig Rasmussen, Roskilde. pw.

Jet-ulykke opklaret:

Skiftede haand paa styrepinden

Undlod at flyve paa sine instrumenter og blev desorienteret med hensyn til flyets flyvestilling

Flyverkommandoens gav i aftes meddelelse om resultatet af undersøgelserne omkring flyvehaveriet 24. marts i Høgild Mose ved Karup, hvor flyverløjtnant II Jørgen Flemming Rasmussen omkom.

Undersøgelserne viser, at flyet har ramt jorden under næsten vandret flyvning, men i en krængning paa mere end 90 grader med venstre vinge nederst. Motoren har været i gang og har gaaet paa ret store omdrejninger i nedslagsøjeblikket. Der er intet fundet, som tyder paa fejl ved flyets manøvreringsorganer.

Det er godt gjort, at piloten efter radiokorrespondance med flyveledelsen i begyndelsen af et drej bort fra startretningen har skiftet radiofrekvens. Dette medfører, at han maa skifte haand paa styrepinden og med højre haand betjene frekvensvælgeren, samtidig med, at hans blik rettes enten mod en indikator paa instrumentpanelet eller mod selve frekvensvælgeren, der er placeret til højre for piloten.

Frekvensskifte saa kort tid efter start er unødvendigt og burde navnlig under natflyvning være foretaget i saa lav højde, som det var tilfældet. Efter start paa den oplyste startbane har piloten først haft lysene fra Kølvrå og Karup by foran sig, hvorefter han under sit tidligt paabegyndte drej bort fra startretningen om mod en nordkurs er fløjet bort fra de nne vejledende lysvirkning ind i et mørkt område uden tydelig horisont.

Dette forhold, sammenholdt med det foran omtalte frekvensskifte under drejet, sandsynliggør, at piloten ved ikke at flyve paa sine instrumenter er blevet momentant desorienteret med hensyn til sit flys flyvestilling, og inden han er blevet klar over situationen og har naaet at rette flyet op, har det tabt højde og ramt jorden.

Dansk oberst kvæstet midt i Afrikas jungle

Danmarks tidligere flyveattaché i Paris, oberst T. P. A. Ørum fik brud paa rygsøjlen, da han i bil kørte over skrænt i den mest øde del af den afrikanske stat Dahomey - Nu rekonvalescent i Paris

Fra vor korrespondent PARIS, TIRSDAG AFTEN

Danmarks tidligere flyveattaché i Paris, den 58-aarige oberst T. P. A. Ørum, har under et ophold i den afrikanske jungle været ude for en alvorlig ulykke. Obersten fik et brud paa rygsøjlen, og først efter flere dages transport gennem mange hundrede kilometer næsten uigennemtrængeligt vildnis naaede man frem til beboede steder, hvor obersten kunne komme under lægehjælp.

4000 km til hospitalet!

Oberst Ørum var sammen med sin frue og en ven paa tur i den mest øde del af den ny-afrikanske stat, Dahomey, som ligger mellem Togo-land og Nigeria nær Guldkysten. Oberst Ørum plejer hvert aar at tage et par maaneder til Afrika og er specialist i afrikanske forhold.

Oberst Ørum og hans selskab havde lejet et køretøj, som var særligt egnet til at forcere det vanskelige terræn. Pludselig kørte chaufføren ud over en lille skrænt, og køretøjet veltede omkuld. Oberst Ørum faldt saa uheldigt, at han fik et brud paa rygsøjlen, og han kunne ikke bevæge sig.

Under store vanskeligheder fik oberstens ledsagere ham transporteret den over 4000 km lange vej til Porto Novo ved kysten. Det tog fem dage, og her kunne han faa en første nødtørftig behandling paa et hospital for indfødte. Obersten maatte blive der i ti dage, før hans tilstand var saadan, at man fandt det forsvarligt at transportere ham videre. Han blev fløjet til Paris, hvortil han ankom den 10. marts, og han har siden været under specialisters behandling.

Oberst Ørum er endnu ikke helt over uheldet. Over for Berlingske Tidendes Paris-korrespondent oplyser han, at gipsbandagen først har kunnet fjernes i sidste uge, og at der endnu forestaar en lang behandling. Obersten ønsker i øvrigt ikke nærmere at kommentere sit uheld.

Oberst Ørum, som er født i Aalborg, var chef for den sjællandske



OBERST T. P. A. ØRUM

flyverafdeling 1940. Efter den tyske besættelse traadte han uden for nummer, blev idømt livsvarigt fængsel og afskediget fra hæren. I 1945 blev oberst Ørum genansat og udnævnt til generalinspektør for hærens flyvertropper. 1951 blev han flyveattaché, men tog sin afsked for fem aar siden. Oberst Ørum har siden boet i Paris. Dg.

Tidendes
nt Jens
ide ved
evet af-
etter en
udførte
hjør.
Hjørring
agtarrest
sabre-jet
appelle-
ret; den-
nderrets-
jort ube-
vde fine
lot, men
tte tilfæl-
ertrædel-
medfore

Hos den danske chef for NATO's nord-luftforsvar

13/5-60

Generaløjntant Tage Andersen erklærer, at de nyeste og bedste vaaben med atomladninger er forudsætningen for tilliden til NATO-forsvaret

En »skrivebords-general«s tanker om flyvevaabnet i raket-alderen

Af Povl Westphall

KOLSAAS, FORAARET 1960

Den danske chef for NATO's flyvestyrker i nordregionen, generaløjntant Tage Andersen, har sit hovedkvarter i det bygningskompleks, der er opført et godt stykke uden for Oslo. Han virker meget

har man gode muligheder for at etablere samarbejde. Ærligheden i general Tage Andersens indstilling har aldrig kunnet betvivles. Og saa er han jyde.

Nu har rytterofficeren fra rosernes by i snart et aar beklædt den højeste militære post inden for NATO, som hidtil er blevet nogen dansk officer betroet. Tage Andersen, der havde sin ridehest »parkeret« uden for skolen i Mariager, blev flyver fire aar efter, at han var blevet premierløjtnant ved dragonerne. I 35 aar tjente han dansk militærfly-

ning, først i hærens flyvetropper, hvis chef han blev i 1945, og derefter i det danske flyvevaaben, hvis chef han blev i 1955. Samtidig blev han aktiv jetpilot. Han skabte det danske fundament, hvorpaa flyvevaabnet i dag hviler og virker.

Skrivebordets arbejds-glæder er andre

Og nu er han paa 11. maaned skrivebordsgeneral her i NATO-nordregion-hovedkvarteret i Kolsaas ved Oslo.

— Hvordan er det?
— En omvæltning, naturligvis. Man forlader et flyvevaaben, hvor man lever med i den daglige tilværelses haandgribelige problemer, har sit virke mellem folkene rundt omkring paa flyvestationerne. Det har været svært at vænne sig til kun at arbejde teoretisk og fra skrivebordet. Og det er vel, fordi man ikke rigtigt er indstillet paa, at saadan kan der ogsaa gøres en indsats. Jeg har gennem et langt flyverliv indlevet mig i den forestilling, at ak-

Fortsættes side 12

Fortsat fra side 11

tivt og praktisk virke mellem mændene og maskinerne er det egentlige. Efterhaanden kan jeg selvfølgelig se, at de opgaver, jeg nu har faaet overladt, ogsaa kan rumme arbejds-glæde.

— Hvad er opgaverne egentlig for NATO-nordregionens flyverchef?

— Tilrettelægge luftforsvaret over nordregionen, disponere over de styrker, der er til raadighed inden for det omraade, som er vort.

Det danske og norske flyvevaabens høje standard

— Har dette arbejde givet Dem andet syn paa det danske flyvevaaben, end da De var chef?

— Nej, egentlig ikke. De muligheder, jeg har for at drage sammenligninger, viser stadig, at baade det danske og det norske flyvevaaben har en pæn position inden for NATO's styrker. Mandskabets standard er høj.

— Var der noget, De ville have lavet om efter Deres seneste erfaringer?

— En chef er vel saadan set ikke helt uden indflydelse paa, hvordan udviklingen former sig under de givne forhold, saa det ville nok være noget vanskeligt for mig at nævne, hvad der kunne være gjort anderledes, ansvaret var jo mit, men jeg vil som hovedbetragtning mene, at arbejdet i det danske flyvevaaben er gaaet i den rigtige retning. Det skyldes nu nok ikke mindst de gode raad, vi fik fra Air Marshall Sir Hugh Saunders...

— Ser De paa det danske flyvevaaben som et led i NATO's kæde?

— Ja...

Ikke et svagt led — men heller ikke saa stærke, som vi burde være

— Som et svagt?

— Det synes jeg ikke, man kan sige, men vi er svagere, end vi burde være. Det er ogsaa fremhævet af chefen for flyvevaabnet, general Ramberg, ved gennemførelsen af den sidste forsvarsordning.

— Hvordan ser man paa de be- mandede fly's fremtid?

— Der er jo en meget stor tek- nisk udvikling i gang, men temme- lig lang tid endnu bliver der brug for jager-flyvere, blandt andet til rekognosceringsopgaverne. Raket- teknikkens indflydelse er jo indly- sende, men betydningen af de ny vaaben hænger sammen med, om man har atomladning eller ikke. Paa længere sigt maa man gøre sig klart, at jagerne afløses af raket- terne, men forudsætningen for at operere med disse vaaben er, at man disponerer over atomladnin- gerne.

Danmarks raketter under flyvevaabnet?

— Raketaabnene er i Norge un-

væggen hænger billeder af Kong Frederik, Kong Olav, Præsident Eisenhower, general Lauris Norstad og chefen for de samlede NATO- styrker i nordregionen, general Mur- ray. Uvilkaarligt falder samtalen paa NATO-øvelser.

Der er altid noget under forbe- redelse. En stor øvelse i nordregi- onen, som vil gaa fra Gedser til Hammerfest, er under udformning.

— Planlægningen er en del af min opgave, siger general Tage Ander- sen, men øvelserne kan kun gen- nemføres efter aftale med de im- plicerede flyvevaaben. Jeg har ingen kommando herfra, kun i krigssitua- tion. Men en stort anlagt øvelse ta- ger sin tid, den forberedes i et par maaneder i alle enkeltheder og i nøje samarbejde med de forskellige omraaders ledelser.

— Kan der blive en arbejdsdag her i hovedkvarteret?

— Ja, bestemt. Hver dag fra 9 til 5 paa kontoret afbrudt af besøg ved det danske flyvevaaben, forhand- linger i Paris og rejser til konfe- rencer rundt om i Europa, der er skam nok at tage sig til.

Fire nationer i samarbejde

— De kan vel kun sige godt om samarbejdet ind for NATO?

— Ja, men det er virkelig ogsaa godt. Det gaar ganske udmærket samarbejdet her mellem 4 nationer. Her i flyver-hovedkvarteret er der en halv snes danske, en halv snes nordmænd, 20 englændere og 30 amerikanere.

— Hvornaar slutter De heroppe?

— I juni 1962. Saa vender vi til- bage til Danmark. Det gør jeg for øvrigt ogsaa til sommer ... over til sommerhuset ved Vejrs Strand.

Realistisk optimist taler rent ud

— Kan den, der tilbringer sin dag med teoretiske krigsproblemer, være optimist?

— Absolut. Jeg kan i hvert fald. Jeg tror paa fredelig tilstand, men det er jo heller ikke saadan, at vi vandrer omkring i krigsforestillin- ger. NATO er jo bygget op som for- svarssystem for vor verden, hvad vi nøje følger, er manglerne ved dette system, mangler, som kan fremkal- des af selve udviklingen. I de 10 aar, NATO har bestaaet, er der efter min opfattelse skabt tillid til fæl- lesforsvaret. Vi raader i dag over dygtige ledere og folk i de forskel- lige vaaben, gode flyvere og dyg- tige teknikere.

Det er min overbevisning, at der er skabt den største tillid til, at vi kan løse opgaverne, der paalægges os, men forudsætningen for, at der ogsaa kan leves op til disse forvent- ninger, er, at der hele tiden skabes muligheder herfor gennem de bedste og nyeste vaaben, og at man giver dem fuld styrke ... her tænker jeg blandt andet paa atomladningerne. Det har jeg ingen grund til at skjule. POVL WESTPHALL

50 Chefen for flyvestation Karup, oberst Poul Zigler, som i dag fylder 50 aar, er kommet fra søen til luften. Oberst Zigler, er født i Nyborg, hvor faderen var postmester. I 1935 blev Poul Zigler søløjtnant af 1. grad og da krigen kom, rejste han til England og gjorde her tjeneste i Royal Navy.



P. Zigler

Efter krigen gen- nemgik han en specialuddannelse i RAF. Da han kom hjem og ind i det Danske Flyvevaa- ben, fik han be- troet særlige op- gaver som med- lem af delegati- onen til den nord- atlantiske plan- lægningsgruppe og senere som luft- attaché. Ved flyve- vaabnets oprettel- se overgik han til dette fra flaa- den. I 1955 udnævntes han til oberst og blev aaret efter stabschef ved flyve- taktisk kommando i Karup. I 1958 overtog han efter oberstløjtnant K. van Mylich-Muxoll posten som chef for Flyvestation Karup. Oberst Poul Ziglers stilsfærdige form, hans store faglige dygtighed er fundamenterne for den respekt og sympati der staar om hans færden og gerning. I dag faar hans flyvestation besøg af 48 flyvekammerater fra Danske Fly- vere med formanden, Flyvevaabnets stabschef, generalmajor Pagh i spid- sen, men de vil ikke kunne hædre stationschefen, oberst Zigler; han er paa sin 50 aars dag paa kursus i Tyskland.

28-6-60 Oberst dømt for spirituskørsel

Oberst K. Jørgensen, Skryd- strup, mister kørekort og faar 14 dages hæfte efter kørsel paa stationens grund

HADERSLEV, MANDAG. RB. Efter en auditørundersøgelse er chefen for flyvestation Skrydstrup, oberst K. Jørgensen, blevet idømt 14 dages hæfte og fratendt sit førerbevis i et aar. Oberst Jørgensen var impliceret i et færdselsuheld paa flyvestationens omraade, og det viste sig at han var spirituspaavirket. Obersten er meddelt ferie, saa længe sagen staar paa.

Det ene ben i raket-alderen

De fjernstyrede vaabens teknik vil i de kommende aar ændre flyvevaabnets struktur, siger den fungerende chef, generalmajor Hans Jørgen Pagh

Hvorfor flyvevaabnet i morgen har »aabent hus« i Værløse og den 8. juli viser sin nyeste styrke ved den største vaabendemonstration, flyvevaabnet har arrangeret ved Jægerspris

Af Povl Westphall

I morgen formiddag er der forældre- og familiesamvær paa flyvestation Værløse og i morgen eftermiddag »aabent hus« paa den ellers lukkede flyvestation. Der er adgang for enhver. Den 8. juli viser flyvevaabnet sin øjeblikkelige operative styrke ved den hidtil største vaabendemonstration, der er arrangeret af det danske luftforsvar.

Det sker paa skydeterrænet ved Jægerspris og blandt de mange, som vil overvære det store opbud af

overlyds-jagere i angreb med raket- og napalmbomber vil formentlig være Kongen og Tronfølgeren.

Hvorfor den aabne dør

Flyvevaabnet, som i almindelighed synes at være tilhænger af den indstilling, at den, der lever ubemærket lever godt, vender pludselig hele sin virksomhed ud mod offentligheden. Det sker paa et tidspunkt, da man kan tale om, i dybeste forstand, ro omkring hele flyvevaabnet. Man taler ikke om en periode med faa drastiske hændelser, for med vanlig flyverovertro og bank under bordplade vil der blive føjet til: gjorde man det, ville der saamænd nok ske et og andet lige efter. Hændelserne er uundgaaelige, men man gør alt for at begrænse dem.

— Men hvorfor bliver flyvevaabnet pludselig udadvendt? Den fungerende chef, flyvevaabnets stabschef, generalmajor Hans Jørgen Pagh, som har ansvaret, mens generaløjntant Kurt Ramberg er paa sommerferie, siger:

— Naar vi i morgen har »aabent hus« og forældredag paa flyvestation Værløse, saa er det et prisværdigt initiativ fra stationschefen, oberst Tage Nielsen. Vi har før haft forældredag og i hvert fald paa flyvestationerne i Jylland haft »aabent hus«, baade i Karup, Aalborg og Skrydstrup. Nu betyder det »aabent hus« naturligvis ikke, at alt, hvad en flyvestation raader over ligger fremme for offentligheden. Det er kun, hvad der kan vises uden at krænke de gældende sikkerhedsbe-

stemmelser. Paa flyvestation Værløse har dagen et tredobbelt formaal, nemlig i formiddag forældre og paarende og i eftermiddag »aabent hus« for alle, hvor flyvevaabnet vil vise lidt af det, der er vort arbejde for den store offentlighed, samtidig med, at det tredje formaal kommer ind i billedet, nemlig støtte til Flygtningehjælpen.

En vigtig kontakt

Vi lægger megen vægt paa at bevare kontakten med de paarende, og nu søger vi altsaa ogsaa her paa Sjælland ud over disse interesseomraader til den helt store kreds. Vi kan ikke lave det helt store show, kun give en besked om oplysning, men det vigtigste er ogsaa at vise flyvevaabnet som arbejdsplads og vore arbejdsvilkaar. Vi kan jo ikke, som hæren med sine særlige former og flaadens med sit særpreg, etablere kontakten, vi kan kun gøre det gennem besøg, som det arrangement, der løber af stabelen i morgen.

Den store flyvedemonstration

Det, der sker den 8. juli i Jægerspris paa skydeterrænet, er noget helt andet. Det er først og fremmest en demonstration for fagfolk af vor øjeblikkelige styrke og vore muligheder. Jeg regner med, at 10—12 maskintyper, ogsaa overlyds-jagere F.100, deltager i demonstrationen, som vel nok bliver den største

vaabendemonstration, vi har vist endnu. Formentlig vil et halvt hundrede maskiner være med i denne øvelse, der omfatter raketskydning mod jordmaal og anvendelse af brandbomber, de saakaldte napalmbomber. Men baade ved denne demonstration og ved »aabent hus«-arrangementet skulle det være muligt at faa et indtryk af, at flyvevaabnets forudsætninger er hold-samarbejde, manden paa jorden, teknikeren, kontroltaarnet, alt er med i den helhed, der til slut er bestemmende for vore muligheder for at kunne producere flyvetimer. Flyverne alene gør det jo ikke.

Færre flyvetimer — mere sikkerhed

— Flyves der mindre — eller bedre i dag?
— Antallet af flyvetimer er ikke saa stort som før, fordi vi er igang med en konvertering til ny typer, vi er midt i en overgangsperiode til de ny F.86 og F.100. Endelig betyder forsvarsforliget som bekendt reduceret antal af fly, saa der vil i almindelighed være en nedad-gaaende skala. Men det, at man overgaar til de ny, hurtige fly betyder ikke, at der er brug for færre flyvetimer, end paa de gamle typer. Tværtimod. Men som sagt i en overgangsperiode vil der uvægerligt være noget mindre flyvning. Saa er der jo ogsaa den kendsgerning, at der gøres et godt arbejde for at forøge flyvesikkerheden. Uden at det maa tages som andet end rene kendsgerninger, tør jeg føje til, at vi staar meget godt i øjeblikket, ogsaa i forhold til andre lande.

Flyverchefen raader over Nike-raketterne

— Hvor placeres flyvevaabnet i raket-alderen?
— Vi har allerede et ben i raket-alderen. I luftforsvaret indgaar den meget omtalte Nike-raketafdeling. Det vil sige, at chefen for luftforsvaret, generaløjntant Ramberg, i den givne situation raader over Nike-raketterne. Side om side med hæren sidder de der, hvor beslutnin-

gen træffes i det afgørende øjeblik. Ude paa stationen er det hærens folk, der udløser knappen. Men det er flyvevaabnets ansvarlige ledelse der bestemmer koordineringen af vore jager-forsvarsstyrker og det fjernstyrede raketforsvar.

I Norge har flyvevaabnet som i de fleste vesteuropæiske lande helt overtaget de langtrækkende raketter. Herhjemme er de videre perspektiver i denne tekniske udvikling, endnu til overvejelse. Der er jo det administrative problem om flyvevaabnets ledelse i den givne situation skal være en ny eskadrille jagere eller lægge bevillingen paa raketudstyr.

Begrænsning af fly-typer og udskiftning

— Hvad sker der med flyvevaabnets ældre jet-typer?
— De udskiftes i den takt, de ny fly kommer. Meteorerne er ikke mere i operativ brug, vi har nogle ændrede Meteor Mark XI, som bruges til slæbemaalsflyvninger, og vi bruger nogle Meteor Mark VII som kurer-maskiner. Thunderjet-jagere F.84 bliver efterhaanden udskiftet og afløst af de ny F.86 og F.100. Men der er jo det, at et lille flyvevaabnet stort set har de samme opgaver at løse som et stort, men ikke de samme midler og muligheder for at gøre det. Der sker let det, at et lille flyve-

VISCO
PRAKTISER-TASKE

Hygiejnisk
Afvaskelig
Solid

fra ... 45,-

Faas kun direkte fra:
Scandinavisco
Tonysvej 7, Charl.
(01 66) *OR 86 90

IDEEL og BILLIG




Generalmajor Hans Jørgen Pagh. Tegnet i gaar af Otto C.

DANMARKS NYE FLYVERCHEFER..

Vi besøger det danske luftforsvars knudepunkter, Værløse, Aalborg, Karup og Skrydstrup - og bliver undervejs indhentet af den øverste chef med en fart af 1200 kilometer i timen

Tekst: Sigurd Eriksen Foto: Gunilla

Jeg bliver som dreng igen, når jeg sidder i meteoren og må tage mig selv i nakken... Det er flyvevåbnets nye chef, hans excellence, generalløjtnant Kurt Ramberg, der for nylig udtalte disse ord. Generalløjtnanten flyver selv en britisk jetjager, Meteor Mark 8, en to-motors jet, og er utvivlsomt den mand i Danmark, der har



„Oberst T. V. G. Nielsen, Værløse, melder klar...“



„Værløse, Aalborg, Karup og Skrydstrup - Generalløjtnant Kurt Ramberg her...“

længst til sin - eller sine - arbejdspladser og når hurtigst frem! Hans område dækker flyvestationerne i Værløse, Aalborg, Karup og Skrydstrup, og det tager ham kun 20 minutter, fra han er startet i Værløse, til han når frem til enten Aalborg, Karup eller Skrydstrup...

Fortsættes næste side ►



„Oberst P. Ziegler, Karup - har forstæet...“



„Det er Oberstløjtnant J. Brodersen, Aalborg...“



„Javel, Hr. Generalløjtnant! - Generalmajor E. C. T. Jensen, Flyvetaktisk kommando, Karup...“



„Goddag - Oberst K. Jørgensen, Flyvestation Skrydstrup...“

◀ Fortsat fra forrige side

Generaløjntant Kurt Ramberg blev for nylig udnævnt til øverste chef for det danske flyvevåben - den ene af Danmarks tre værnsschefer - og samtidig er der sket forskellige omplaceringer af cheferne for flyvestationerne. Generaløjntant Ramberg er selv aktiv jetflyver - det gælder i øvrigt også de nye chefer på flyvestationerne - han har foreløbig 224 flyvetimer med jetjagere bag sig og agter at fortsætte, så længe hans helbredstilstand tillader det. To gange har han været udsat for dramatiske episoder, men han klarede sig hver gang på sin rutine - han har også deltaget i kunstflyvningsprogrammer, og det har naturligvis skabt forøget respekt om den nye chef, at han selv kan klare, hvad han beordrer sit mandskab til!

SE og HØR har i et militært transportfly besøgt de nye chefer på Værløse, Aalborg, Karup og Skrydstrup og fik undervejs et glimrende indtryk af den nye flyverchefer effektivitet! Vi havde anmodet flyverchefen om at lade sig fotografere i sit jetfly, men det blev vanskeliggjort af generaløjntantens omfattende dagsprogrammer. Da vi befandt os i Aalborg, opstod der imidlertid en ledig stund for generaløjntant Ramberg - en opringing til Værløse oplyste, at vi ville lande på Karup Flyveplads, kl. 15,00 - umiddelbart efter sad flyverchefen i sit jetfly på vej mod Karup - og 20 minutter efter var han klar til at blive fotografet, hvorefter han begav sig ud på øvelsesflyvning. Dagen sluttede ved skrivebordet i Vedbæks flyvekommando...

DE KAN ENDNU

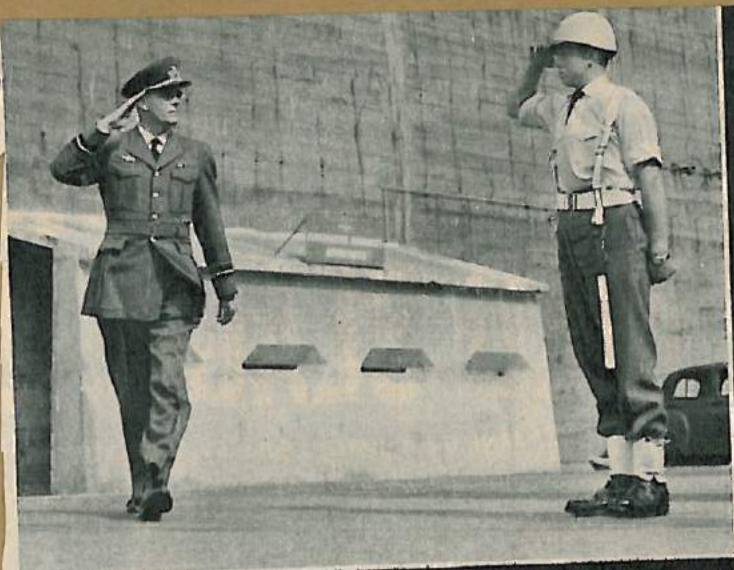
Det er en almindelig udbredt misforståelse, at jetflyvere kun er egnet til deres krævende hverv, hvis de er purunge - og det bedste bevis for, at man kan komme op i luften med en jet, selv om man også er kommet op i alderen, turde vist være flyvestationernes nye chefer. De er alle aktive jetflyvere...

Generaløjntant Kurt Ramberg er 51 år og var egentlig en spens mand. Han er sproglig student, fik adgangseksamen til Polyteknisk Læreanstalt, kom på søofficersskolen, men blev senere sendt ud med marinens flyvevåben. Fra 1943-44 var han i den danske brigades stab i Sverige, fra 1944-45 ved SHAEFF i England, kom i marinestaben og var på Royal Air Force's Stabskole i 1946. Herhjemme blev han luftmilitær sagkyndig i forsvarskommissionen af 1948, kom fra søværnet til flyvevåbnet i 1950, var på NATO Defence College i Paris 1951-52 og blev efter hjemkomsten til Danmark udnævnt til oberst og souschef i flyverstaben. 1953 udnævntes han til chef for flyvestation Karup, og nu er han altså generaløjntant og det danske flyvevåbens nye chef - med egen to-motors Meteor Mark 8...



Med sine kun 39 år er oberstløjtnant J. Brodersen en af de yngste chefer inden for det danske flyvevåben. Han er blevet udnævnt til chef for Aalborg Flyvestation og flyver dagligt med sin jet. Han var med Sønderjylland-ekspeditionen på Grønland og er en af de få danskere, der overlevede Korea-krigen på nært hold.





Generalmajor E. C. T. Jensen er chef for Karups flyvertaktiske kommando, der har samtlige flyvestationer under sig, og har tidligere været chef for Flyverstabens M. sektion, souschef ved flyverstabens og chef for Skrydstrup. Han er 50 år og flyver stadig jet...



Oberst K. Jørgensen, Skrydstrup Flyvestation - populært kaldet "Kong Knud" - og med en tegning af den oprindelige malet på sin jet-hjelm, har fløjet i både det svenske, norske og finske flyvevåben og deltaget i adskillige flyvninger med jet over Nordafrika sammen med amerikanerne. Han er medlem af Flyvevåbnets "hjemstavnforening" - en spøgfuld betegnelse for de af vore aktive jettflyvere, der ikke har været i Amerika - og det er kun 7 mand



Oberst F. Ziegler, Karup, er vel nok en af Danmarks mest rutinerede flyvere. Han har gennem sin lange flyverkarriere fløjet ikke færre end 60 forskellige fly-typer og er lige fortrolig med jet-typerne Super Sabre og Thunder som Meteor og F. 100. Han er 49 år...

Den nye chef for Værlose Flyvestation, oberst T. V. G. Nielsen, har de sidste to år ledet Aalborg Flyvestation og fra 1953 til 56 var han flyverattaché ved de danske ambassader i Washington og Ottawa. Han er 50 år og kan stadig presse en jet op i de store højder - men her er han lynskudt ved en mere stilfærdig helikopter, som han i øvrigt også flyver



To dræbt, to reddet, da fly styrtede ned i havet

4/7 1960

Kendt sportsflyver med tre passagerer, en fader med to sønner, i vanskeligheder ud for Skagens Gren, mens turisterne saa til - Maskinen tabte fart, piloten ville vende



Føreren af KZ-rundflyvningsmaskinen, der forulykkede ved Skagen, den 38-aarige erhvervsflyver Steffen Persch, Frederikshavn.

Styrtede ned ved tredje revle - Føreren revet bort af strømmen - Passagererne bjærget, faderen senere død

Piloten og en passager dræbtes, men to unge mennesker blev reddet, da en KZ 7 rundflyvningsmaskine i gaar eftermiddags styrtede i havet godt 300 meter fra land ved Grenen paa Skagen. Flere hundrede feriegæster overværede den dramatiske ulykke.

De dræbte er føreren af maskinen, den 38-aarige erhvervsflyver Steffen Persch, Frederikshavn, og den 48-aarige repræsentant Poul Rannes, Lærkevej 11, Næstved. De to redde er Poul Rannes' sønner, den 21-aarige jetpilot Ole Rannes og den 16-aarige skoleelev Peter Rannes.

Ulykken skete ved godt 16-tiden.

Far og sønner havde som saa mange andre faaet lyst til en flyvetur over Grenen og Skagen. Vejret var haardt med regn og blæst. Straks efter starten fra den interimistiske flyveplads paa Grenens sand, da maskinen befandt sig over strandkanten, tabte maskinen højde, omdrejningstallet gik hurtigt ned og pilot Perschs forsøg paa at faa den lille maskine drejet tilbage ind mod land mislykkedes. Den dalede hurtigt ned mod vandet som den ramte inden for de

nærmeste bundgarnspæle, og umiddelbart uden for tredje revle.

Klamrede sig til vingerne

Ved sammenstødet med vandet blev kabinen revet løs fra planerne. Man saa de fire mænd redde sig ud af kabinen i bølgerne. Jetpilot Rannes fik hurtigt tag i vingen og bragte sig i sikkerhed paa den, hvorefter han med en kæmpeanstrengelse fik slæbt sin fader op paa den. Den yngste broder gav sig i stedet til at svømme ind mod land, og det samme forsøgte pilot Persch.

Medens det gik ret let for skoleelev at bringe sig paa det tørre svigtede Perschs kræfter. Deres korrespondent kunne fra land se, at han var forslaaet i ansigtet, og temmelig hurtigt drev vind og strøm ham direkte ind i de farlige strømninger omkring Grenen. Paa dette tidspunkt forsøgte flere tilskuere paa stranden at vade ud i bølgerne for at komme ham til undsætning, men det var haabløst, bunden skred under dem, strømmen tog dem, bølgerne væltede dem, saa de havde ingen mulighed for at svømme ud i imod dem. Hjælpeledelse stod flere hundrede menne-

sker og saa Steffen Persch gaa ti bunds og drukne.

Faderen og sønnen paa vingen blev imidlertid nervøse, de raabte om hjælp og vinkede til folk i land, men da flyvemaskinevingen ogsaa drev temmelig stærkt østpaa, frygtede de vel sagtens at skulle drive til havs,

Fortsættes Side 2.

(1

I) Flyveulykke

og i stedet forlod de vingen og gav sig til at svømme mod land. Da de havde naaet den inderste revle og kun manglede ca. 25 m i at være paa land, kom Falck til stede med en redningsbaad. Flyverløjtnant Rannes var selv i stand til at svømme helt ind, men faderen blev taget op i baaden og sammen med sine sønner i ventende ambulancer kørt til Skagen Sygehus. Ved ankomsten hertil var faderen imidlertid, formentlig af choket og overanstrengelse, afgaaet ved døden.

Baade gik ud fra Skagens Havn, og i Karup anmodede man om flyverassistance til eftersøgningen efter pilot Perschs lig, men da eftersøgningen indstilledes i aftes, var det ikke lykkedes at finde ham. Tavse stod hundreder paa stranden og saa resterne af flyvemaskinen drive til havs, medens baade og flyvere gjorde deres yderste for at opdage liget i det fraadende hav.

De dræbte

Den dræbte pilot Steffen Persch, der efterlader sig kone og to børn paa 8-10 aar, har i en aarrække drevet rundflyvning ved Skagen. Han var til daglig leder af Knivholt ved Frederikshavn. Han var bror til den kendte flyver Per Persch, leder af Vestjysk Flyveskole i Esbjerg.

Familien Rannes fra Næstved var netop i lørdags kommet til Hirtshals, hvor de havde lejet et sommerhus for at være i nærheden af den ældste søn, Ole Rannes, der gør tjeneste paa Flyvestation Aalborg. Ole Rannes er for ganske nylig kommet hjem fra uddannelse i Canada.

Havarikommissionen ventedes til Skagen i løbet af natten. Man gisner om, at Steffen Persch, der var en rutineret flyver, i for lav højde har villet svinge maskinen, men at en kastevind har slaaet den i vandet.

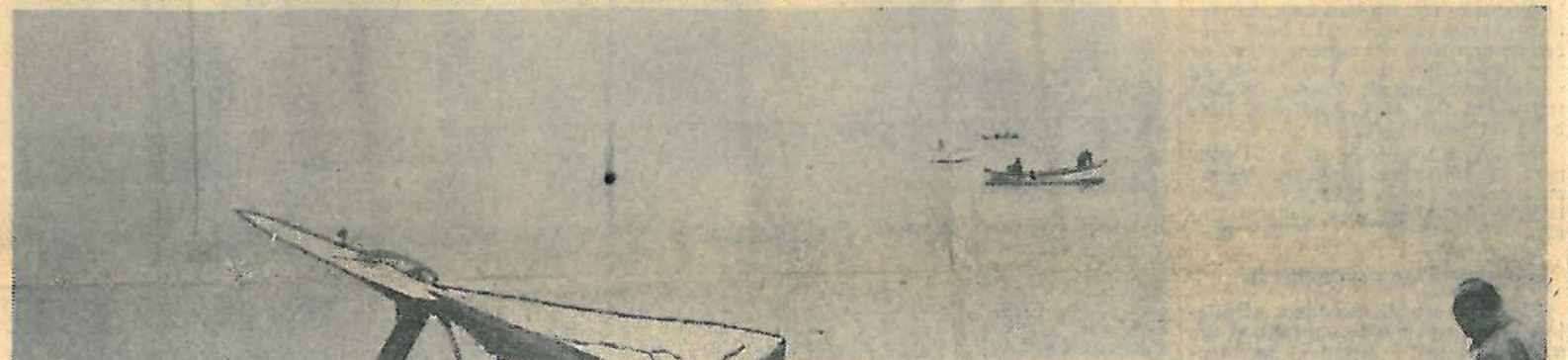
8 landsholdsspillere omkommet, styrtede ned med et fly i Kastrup



Situationen paa ulykkesstedet kort efter nedstyrtningen, da maskinen laa ca. 40 meter fra land. Katastrofeholdets redningsbaade kunne ikke gaa saa tæt ind paa land, hvorfor redningsmandskabet vadede ud til vraget med baarer og andet materiel. Man fik hurtigt befriet de forulykkede og bragt dem i land, hvor ambulaneer stod klar og bragte dem til hospitalet i største hast. (Foto: Per Pejstrup)

Piloten i alvorlig livsfare – Charterfly med otte landsholdsspillere styrtet ned faa sekunder efter starten og knust – Motorstop synes at være ulykkesaarsagen – Piloten har tilsyneladende forsøgt at nødlande, men maskinen styrtede ned ca. 40 meter fra land

Gigantisk katastrofeudrykning blev straks iværksat



Gigantisk katastrofeudrykning blev straks iværksat

En knugende tragedie ramte i gaar den danske sportsverden. Et charterfly med 9 mand om bord styrtede kl. 15,40, faa sekunder efter starten, ned i vandet ved det sydøstlige hjørne af Kastrup Lufthavns ny startbaner. Otte fodboldspillere fra B- og ungdoms-landsholdet omkom, og maskinens pilot, *Stiig Windeløw*, befinder sig i yderste livsfare.

Navnene paa de omkomne fodboldspillere er følgende:

Per Funck Jensen, KB,
Børge Bastholm Larsen, Køge,
Arne Karlsen, KB,
Erik Jensen, AB,
Kurt Krahrmer, KB,
Søren Andersen, Frem,
Ib Eskildsen, Frem, og
Erling Spalk, Ikast.

De omkomne er i alderen fra 19 til 29 aar.

Funck Jensen, Bastholm og Arne Karlsen var blandt de 19 spillere, der er udtaget til olympiaden i Rom. Bent Krogh, KB, skulle have været med maskinen, men meldte afbud i sidste øjeblik og reddede saaledes livet.

Ulykkesaarsagen er endnu ikke fuldt klarlagt, men maskinen fik tilsyneladende straks efter starten motorstop, og piloten forsøgte efter alt at dømme at flyve ind mod land for at nå lande. Han naaede det imidlertid ikke og styrtede ned ca. 40 meter fra land, hvorved maskinen splittedes i tre dele. Ved bjærgningen af de forulykkede var kun piloten og maalmænd, Per Funck Jensen, i live. Funck Jensen døde kort efter indlæg-

gelsen paa hospitalet, og det var endnu sent i nat tvivlsomt, om man kan redde pilot Windeløws liv.

Styrtet straks — observeret fra to sider

Nedstyrtningensulykken blev observeret omgaaende — dels af lufthavnens katastrofemandskab, der be fandt sig i udrykningsremisen, dels af nogle fiskere, som med deres baad var tæt ved nedstyrtningstedet.

Hele det store katastrofeapparat blev straks sat i gang. Alarmen indgik kl. 15,40, og mindre end et minut senere var lufthavnens katastrofemateriel paa vej til ulykkesstedet, hvor man var fremme 18 sekunder senere. En motorbaad var ogsaa sat i vandet samtidig, men da der var for lav vandet kunne den ikke naa ind paa den position, hvor det nedstyrtede fly laa. Derfor vadede 6 mand ud i vandet med baarer og bragte de kvæstede og omkomne i land.

Samtidig med, at lufthavnens folk rykkede ud, var der slaaget alarm til

Københavns Brandvæsen og de to redningskorps, politi m. fl.

Piloten: Jeg forstaar ikke

14 ambulancer kørte med udrykning til lufthavnen, og de første var fremme ved vandkanten, da den første baare netop var kommet i land med en af de overlevende.

Det var piloten Stiig Windeløw, der trods stærkt medtaget tilstand, fik naaet at sige til sine redningsfolk:

— Jeg forstaar ikke, hvordan det kunne ske ... Derefter besvimeede han.

Foruden de 14 ambulancer var der fra de forskellige stationer sendt frø-mænd, katastrofevogne fra Falck og Zonen, vanddykkere og narkoselæger fra Kommunehospitalet, Københavns Brandvæsens ambulancer, kranvogne og dykkervogn m. m.

Vanddykkerne og narkoselægerne blev der ikke brug for.

Falcks ambulancer kom fra stationerne Frederiksberg, Amager, Rødovre, Ørnegaard, Taastrup og Glostrup.

En ambulance kørte i det fedtede føre mod en lysmast ved Serum-Institutet, men der skete kun materiel skade. Den kunne kort efter fortsætte ved egen hjælp.

Fra udrykningstjenesten paa Politigaarden kom 20 mand til afspærringstjeneste, og endvidere mødte politi fra Kastrup, færdselsafdelingen og en del radiovogne.

Kriminalpolitiet i Kastrup er sat ind paa undersøgelser i forbindelse med ulykken.

Katastrofefolkene stod parat

Lederen af lufthavnens katastrofeudrykning, Amhøj, fortæller om redningsarbejdets gang:

— Seks af vore folk stod i remisen, da de bemærkede, at motoren satte ud. De tænkte, at der var op-træk til en katastrofe og slog straks alarm. Der blev givet det sirene-

Fortættes Side 2.



Godt en times tid efter ulykken kunne redningskorpsets folk bjærge de sidste rester af flyvemaskinen i land. De blev anbragt et stykke inden for startbanerne, saa eksperter kunne gaa i gang med de tekniske undersøgelser.

3 af de omkomne skulle have været med til olympiske lege

Fire af dem har været paa A-landsholdet — De øvrige var unge lovende spillere, man ventede sig meget af

Alle de omkomne fodboldspillere hørte saa afgjort til den danske elite. De var paa vej til Herning, hvor de i aftes skulle have deltaget i en »olympisk træningskamp mellem ungdoms- og B-landsholdet. Da de skulle passe deres arbejde om formiddagen, kunne de først rejse efter middag, og DBU havde derfor — som det saa ofte sker — chartret flyvemaskine, der skulle bringe dem det meste af vejen til spillestedet.

Tre af spillerne var netop for et par uger siden udtaget til den 19-mands olympiske trup, der skal deltage i fodboldturneringen ved Olympiaden i Rom. Det var maalmænd Per Funck Jensen, KB, centrehalf-back'en Arne Karlsen, KB, og back'en Børge Bastholm Larsen, Køge.

Af de øvrige var Erik Jensen, AB, den kendteste. Han har deltaget i 20 landskampe og var i øvrigt blandt

reserverne, hvis der skulle komme afbud fra spillere, som skulle med til Rom.

De øvrige hørte til den unge danske fodboldgarde. Alle var uhyre lovende spillere, som man ventede ville blive næste kuld paa landsholdet. Ikke alene deres familier og deres klubber har mistet nogle prægtige unge mennesker ved denne flyveulykke, men dansk fodbold vil savne dem i allerhøjeste grad. Samtlige var en pryd for dansk sport, og de vil blive dybt savnet.

Per Funck Jensen var kun 21 aar, men har allerede i tre aar været blandt de bedste i dansk fodbold. Han har spillet fire landskampe — samt været paa skole-, B- og ungdomslandshold. Han var slagtersvend og ugift. Han var netop en af dem, der havde glædet sig aller mest til at komme til Rom, fordi hans udtagelse havde været i nogen grad paa vippen.

Børge Bastholm Larsen fra Køge var 29 aar og tolder. Han har spillet 11 landskampe og var netop blevet i orden igen efter lang tids sygdom.

Børge Bastholm var gift, og ægteparret har en søn paa fire aar.

Arne Karlsen, nylig fyldt 20 aar, var maskinlærling. For tiden aftjente han sin værnepligt. Han har spillet tre landskampe og regnedes for den maaske mest lovende danske fodboldspiller p. t. Netop i onsdags spillede han saa godt, at han kom paa A-landsholdet, der skal spille i Aalborg paa onsdag. I øvrigt var han meget nær ved at sende afbud til denne tur til Herning, da han fik opereret en taanegl væk i torsdags, men i sidste øjeblik besluttede han at melde sig klar.

Erik Jensen, AB, var 29 aar, gift og ingeniør. Saa sent som i efter-aaret var han fast mand paa det danske fodboldlandshold, og han har i alt haft 20 matcher for Danmark. Ingen børn. En af Danmarks mest elegante spillere og bedste teknikere efter krigen.

Kurt Krahrmer, KB, var 22 aar og for nylig begyndt at læse til skole-

Fortættes Side 2.



Arne Karlsen, KB



Per Funck Jensen, KB



Børge Bastholm Larsen, Køge



Halepartiet var brækket helt af. Her er det hale i land med Zonens kranvogn. Man ser ind i den del af halepartiet, hvor flere passagerer sad.

1) Flyve-katastrofen

signal, der betyder, at en flyveulykke er ved at indtræffe over vandet. Faa sekunder efter var vogne allerede paa vej til ulykkesstedet ud for bane 30, hvor maskinen i mellemtiden var styrtet ned. Der var ogsaa givet signal til motorredningsbaaden, men paa grund af det lave vand kunne den ikke komme til. Da katastrofemandskabet var naaet ud til ulykkesstedet, tog de baarer og vadede ud til vraget, der laa splintret i flere dele. Seks mand arbejdede med baarerne.

Vi fik en straalende hjælp fra nogle fiskere, der laa i nærheden med deres baad, da ulykken indtraf. De vadede fra baaden hen til vraget og hjalp til med at holde de forulykkede oven vande.

Det tog ikke lang tid at faa frigjort de ombordværende, der alle sad paa deres pladser — med sikkerhedsbælterne spændt.

Piloten var den første, der blev bjærget. Han klagede stærkt over smerter. Dernæst bjærgede man en af spillerne, der endnu var i live. De øvrige syntes livløse.

Saa snart vi havde faaet de forulykkede i land, kom ambulancerne hurtigt, saa der ikke var tale om nogen ventetid.

Læge Jørn Juul, der havde vagt paa Falcks hovedstation, var ogsaa blandt de første, der kom til det nedstyrtede fly. Da han kom, var tre forulykkede netop bragt i land. Lægen kunne med det samme se, at de var døde. Han blev paa stedet og var gennemblødt til skindet, før han tog hjem. Der blev imidlertid ikke brug for lægehjælp.

Teknikere arbejdede til sent i gaar med at klarlægge ulykkesaarsagen, men endnu er der ikke givet nogen endelig forklaring paa nedstyrtningen.

Teori om aarsagen

Flere hælder til den teori, at piloten — efter at motorstop indtraf saa

regnet til at transportere 8 à 9 passagerer alt efter deres vægt.

Det er endnu ikke med bestemthed afgjort, om de omkomne er dræbt ved nedstyrtningen, eller de er druknet. Det menes, at nogle af dem er dræbt ved læsionerne, mens andre i deres haardt medtagne tilstand er druknet, før hjælpen kunne naa frem.

Fodboldspilleren Bent Krogh, KB, skulle have været med maskinen, men meldte afbud. Dybt rystet modtog han budskabet om, at hans kammerater var blevet dræbt.

Jeg var sat paa holdet, men efter at jeg havde deltaget i kampen mellem landsholdet og det forstærkede hold fra Fremad Amager i tirsdags, fik jeg voldsomme smerter i anklen, som jeg havde forvret

regnet til at transportere 8 à 9 passagerer alt efter deres vægt.

Det er endnu ikke med bestemthed afgjort, om de omkomne er dræbt ved nedstyrtningen, eller de er druknet. Det menes, at nogle af dem er dræbt ved læsionerne, mens andre i deres haardt medtagne tilstand er druknet, før hjælpen kunne naa frem.

Fodboldspilleren Bent Krogh, KB, skulle have været med maskinen, men meldte afbud. Dybt rystet modtog han budskabet om, at hans kammerater var blevet dræbt.

Jeg var sat paa holdet, men efter at jeg havde deltaget i kampen mellem landsholdet og det forstærkede hold fra Fremad Amager i tirsdags, fik jeg voldsomme smerter i anklen, som jeg havde forvret

regnet til at transportere 8 à 9 passagerer alt efter deres vægt.

Det er endnu ikke med bestemthed afgjort, om de omkomne er dræbt ved nedstyrtningen, eller de er druknet. Det menes, at nogle af dem er dræbt ved læsionerne, mens andre i deres haardt medtagne tilstand er druknet, før hjælpen kunne naa frem.

DBU-mand udtaler sig

I stedet fik man fat i luftkaptajn Venningbos maskine, som startede med fire spillere om bord.

— Det var oprindelig meningen, vi skulle være fløjet til Tirstrup i to maskiner, fortæller Henning Hauth fra Dansk Boldspil Unions sekretariat, som var en af de ledere, der skulle med til Herning.

— Men vi fik at vide, at der var noget galt med den anden maskine, som netop var kommet fra London. Zone-Redningskorpsen kørte derpaa

regnet til at transportere 8 à 9 passagerer alt efter deres vægt.

Det er endnu ikke med bestemthed afgjort, om de omkomne er dræbt ved nedstyrtningen, eller de er druknet. Det menes, at nogle af dem er dræbt ved læsionerne, mens andre i deres haardt medtagne tilstand er druknet, før hjælpen kunne naa frem.

Fodboldspilleren Bent Krogh, KB, skulle have været med maskinen, men meldte afbud. Dybt rystet modtog han budskabet om, at hans kammerater var blevet dræbt.

Jeg var sat paa holdet, men efter at jeg havde deltaget i kampen mellem landsholdet og det forstærkede hold fra Fremad Amager i tirsdags, fik jeg voldsomme smerter i anklen, som jeg havde forvret

regnet til at transportere 8 à 9 passagerer alt efter deres vægt.

Det er endnu ikke med bestemthed afgjort, om de omkomne er dræbt ved nedstyrtningen, eller de er druknet. Det menes, at nogle af dem er dræbt ved læsionerne, mens andre i deres haardt medtagne tilstand er druknet, før hjælpen kunne naa frem.

regnet til at transportere 8 à 9 passagerer alt efter deres vægt.

Det er endnu ikke med bestemthed afgjort, om de omkomne er dræbt ved nedstyrtningen, eller de er druknet. Det menes, at nogle af dem er dræbt ved læsionerne, mens andre i deres haardt medtagne tilstand er druknet, før hjælpen kunne naa frem.

2) 3 af de omkomne

landsholdet. Om 14 dage ville han have været udlært som maskinarbejder. En af de mest lovende spillere i dansk fodbold.

2) 3 af de omkomne

landsholdet. Om 14 dage ville han have været udlært som maskinarbejder. En af de mest lovende spillere i dansk fodbold.

Erling Spalk fra Ikast var kommet med i maskinen, fordi han for tiden var paa løjtnantskole ved Gur-re. 19 aar og student. Han skulle have været hjemsendt til efteråret og ville derefter have læst til HD. Var fremragende paa Provinsens ungdomshold for nylig mod København, og man spaaede ham en stor karriere i dansk fodbold.

Sendte afbud — reddede livet

KB's anfører Bent Krog skulle ogsaa have deltaget i fodboldkampen i Herning — og altsaa været med maskinen til Aarhus — men sendte afbud saa sent som fredag eftermiddag, fordi han havde en mindre ben-skade. Det reddede hans liv.

prip.

— Siden den frygtelige meddelelse naaede os, har alle vore tanker været hos vore omkomne kammerater, og mange af os har i smertelig erkendelse følt, hvor smaa vi er, naar ulykken slaar ned. Med dyb medfølelse tænker vi paa de omkomnes hjem og paa deres kære.

— Siden den frygtelige meddelelse naaede os, har alle vore tanker været hos vore omkomne kammerater, og mange af os har i smertelig erkendelse følt, hvor smaa vi er, naar ulykken slaar ned. Med dyb medfølelse tænker vi paa de omkomnes hjem og paa deres kære.

— Siden den frygtelige meddelelse naaede os, har alle vore tanker været hos vore omkomne kammerater, og mange af os har i smertelig erkendelse følt, hvor smaa vi er, naar ulykken slaar ned. Med dyb medfølelse tænker vi paa de omkomnes hjem og paa deres kære.

— Siden den frygtelige meddelelse naaede os, har alle vore tanker været hos vore omkomne kammerater, og mange af os har i smertelig erkendelse følt, hvor smaa vi er, naar ulykken slaar ned. Med dyb medfølelse tænker vi paa de omkomnes hjem og paa deres kære.

— Siden den frygtelige meddelelse naaede os, har alle vore tanker været hos vore omkomne kammerater, og mange af os har i smertelig erkendelse følt, hvor smaa vi er, naar ulykken slaar ned. Med dyb medfølelse tænker vi paa de omkomnes hjem og paa deres kære.

— Siden den frygtelige meddelelse naaede os, har alle vore tanker været hos vore omkomne kammerater, og mange af os har i smertelig erkendelse følt, hvor smaa vi er, naar ulykken slaar ned. Med dyb medfølelse tænker vi paa de omkomnes hjem og paa deres kære.

— Siden den frygtelige meddelelse naaede os, har alle vore tanker været hos vore omkomne kammerater, og mange af os har i smertelig erkendelse følt, hvor smaa vi er, naar ulykken slaar ned. Med dyb medfølelse tænker vi paa de omkomnes hjem og paa deres kære.

— Siden den frygtelige meddelelse naaede os, har alle vore tanker været hos vore omkomne kammerater, og mange af os har i smertelig erkendelse følt, hvor smaa vi er, naar ulykken slaar ned. Med dyb medfølelse tænker vi paa de omkomnes hjem og paa deres kære.

— Siden den frygtelige meddelelse naaede os, har alle vore tanker været hos vore omkomne kammerater, og mange af os har i smertelig erkendelse følt, hvor smaa vi er, naar ulykken slaar ned. Med dyb medfølelse tænker vi paa de omkomnes hjem og paa deres kære.

— Siden den frygtelige meddelelse naaede os, har alle vore tanker været hos vore omkomne kammerater, og mange af os har i smertelig erkendelse følt, hvor smaa vi er, naar ulykken slaar ned. Med dyb medfølelse tænker vi paa de omkomnes hjem og paa deres kære.

— Siden den frygtelige meddelelse naaede os, har alle vore tanker været hos vore omkomne kammerater, og mange af os har i smertelig erkendelse følt, hvor smaa vi er, naar ulykken slaar ned. Med dyb medfølelse tænker vi paa de omkomnes hjem og paa deres kære.

— Siden den frygtelige meddelelse naaede os, har alle vore tanker været hos vore omkomne kammerater, og mange af os har i smertelig erkendelse følt, hvor smaa vi er, naar ulykken slaar ned. Med dyb medfølelse tænker vi paa de omkomnes hjem og paa deres kære.

— Siden den frygtelige meddelelse naaede os, har alle vore tanker været hos vore omkomne kammerater, og mange af os har i smertelig erkendelse følt, hvor smaa vi er, naar ulykken slaar ned. Med dyb medfølelse tænker vi paa de omkomnes hjem og paa deres kære.

— Siden den frygtelige meddelelse naaede os, har alle vore tanker været hos vore omkomne kammerater, og mange af os har i smertelig erkendelse følt, hvor smaa vi er, naar ulykken slaar ned. Med dyb medfølelse tænker vi paa de omkomnes hjem og paa deres kære.

— Siden den frygtelige meddelelse naaede os, har alle vore tanker været hos vore omkomne kammerater, og mange af os har i smertelig erkendelse følt, hvor smaa vi er, naar ulykken slaar ned. Med dyb medfølelse tænker vi paa de omkomnes hjem og paa deres kære.

— Siden den frygtelige meddelelse naaede os, har alle vore tanker været hos vore omkomne kammerater, og mange af os har i smertelig erkendelse følt, hvor smaa vi er, naar ulykken slaar ned. Med dyb medfølelse tænker vi paa de omkomnes hjem og paa deres kære.

— Siden den frygtelige meddelelse naaede os, har alle vore tanker været hos vore omkomne kammerater, og mange af os har i smertelig erkendelse følt, hvor smaa vi er, naar ulykken slaar ned. Med dyb medfølelse tænker vi paa de omkomnes hjem og paa deres kære.

— Siden den frygtelige meddelelse naaede os, har alle vore tanker været hos vore omkomne kammerater, og mange af os har i smertelig erkendelse følt, hvor smaa vi er, naar ulykken slaar ned. Med dyb medfølelse tænker vi paa de omkomnes hjem og paa deres kære.

— Siden den frygtelige meddelelse naaede os, har alle vore tanker været hos vore omkomne kammerater, og mange af os har i smertelig erkendelse følt, hvor smaa vi er, naar ulykken slaar ned. Med dyb medfølelse tænker vi paa de omkomnes hjem og paa deres kære.

— Siden den frygtelige meddelelse naaede os, har alle vore tanker været hos vore omkomne kammerater, og mange af os har i smertelig erkendelse følt, hvor smaa vi er, naar ulykken slaar ned. Med dyb medfølelse tænker vi paa de omkomnes hjem og paa deres kære.

— Siden den frygtelige meddelelse naaede os, har alle vore tanker været hos vore omkomne kammerater, og mange af os har i smertelig erkendelse følt, hvor smaa vi er, naar ulykken slaar ned. Med dyb medfølelse tænker vi paa de omkomnes hjem og paa deres kære.

— Siden den frygtelige meddelelse naaede os, har alle vore tanker været hos vore omkomne kammerater, og mange af os har i smertelig erkendelse følt, hvor smaa vi er, naar ulykken slaar ned. Med dyb medfølelse tænker vi paa de omkomnes hjem og paa deres kære.

— Siden den frygtelige meddelelse naaede os, har alle vore tanker været hos vore omkomne kammerater, og mange af os har i smertelig erkendelse følt, hvor smaa vi er, naar ulykken slaar ned. Med dyb medfølelse tænker vi paa de omkomnes hjem og paa deres kære.

— Siden den frygtelige meddelelse naaede os, har alle vore tanker været hos vore omkomne kammerater, og mange af os har i smertelig erkendelse følt, hvor smaa vi er, naar ulykken slaar ned. Med dyb medfølelse tænker vi paa de omkomnes hjem og paa deres kære.

— Siden den frygtelige meddelelse naaede os, har alle vore tanker været hos vore omkomne kammerater, og mange af os har i smertelig erkendelse følt, hvor smaa vi er, naar ulykken slaar ned. Med dyb medfølelse tænker vi paa de omkomnes hjem og paa deres kære.

— Siden den frygtelige meddelelse naaede os, har alle vore tanker været hos vore omkomne kammerater, og mange af os har i smertelig erkendelse følt, hvor smaa vi er, naar ulykken slaar ned. Med dyb medfølelse tænker vi paa de omkomnes hjem og paa deres kære.

— Siden den frygtelige meddelelse naaede os, har alle vore tanker været hos vore omkomne kammerater, og mange af os har i smertelig erkendelse følt, hvor smaa vi er, naar ulykken slaar ned. Med dyb medfølelse tænker vi paa de omkomnes hjem og paa deres kære.

— Siden den frygtelige meddelelse naaede os, har alle vore tanker været hos vore omkomne kammerater, og mange af os har i smertelig erkendelse følt, hvor smaa vi er, naar ulykken slaar ned. Med dyb medfølelse tænker vi paa de omkomnes hjem og paa deres kære.

— Siden den frygtelige meddelelse naaede os, har alle vore tanker været hos vore omkomne kammerater, og mange af os har i smertelig erkendelse følt, hvor smaa vi er, naar ulykken slaar ned. Med dyb medfølelse tænker vi paa de omkomnes hjem og paa deres kære.

landsholdet. Om 14 dage ville han have været udlært som maskinarbejder. En af de mest lovende spillere i dansk fodbold.

Erling Spalk fra Ikast var kommet med i maskinen, fordi han for tiden var paa løjtnantskole ved Gur-re. 19 aar og student. Han skulle have været hjemsendt til efteråret og ville derefter have læst til HD. Var fremragende paa Provinsens ungdomshold for nylig mod København, og man spaaede ham en stor karriere i dansk fodbold.

Sendte afbud — reddede livet

KB's anfører Bent Krog skulle ogsaa have deltaget i fodboldkampen i Herning — og altsaa været med maskinen til Aarhus — men sendte afbud saa sent som fredag eftermiddag, fordi han havde en mindre ben-skade. Det reddede hans liv.

prip.

Kammeraterne blev dybt chokerede

Vidste intet om ulykken, da de kom frem til Herning

HERNING, LØRDAG AFTEN

Da de øvrige fodboldspillere, som skulle deltage i fodboldkampen mellem U- og B-landsholdet i Herning, naaede frem til byen, vidste de intet om den ulykke, der havde ramt deres kammerater, som de skulle have spillet fodbold sammen med en times tid efter.

De blev dybt chokerede, da man fortalte dem, hvad der var sket i Kastrup. John Danielsen, der skal med til de olympiske lege, brød helt

sammen, og det samme gjorde OB'eren, Kaj Johansen, der antagelig var kommet med ulykkesmaskinen, hvis militært i Holbæk ikke havde forlænget hans orlov, saa han kunne tage direkte fra Odense til Herning.

En af de mest rystede var naturligvis rigstænereren, Arne Sørensen, der kom til Herning fra Idrætsskolen i Vejle. I maanedsvis har han trænet uge efter uge med de forulykkede spillere, og var der nogle udover deres familie og nærmeste venner, der kendte dem godt, var det ham.

— Det var jo ikke meningen, de skulle have fløjet herover, men de ville saa nødigt bede om fri fra arbejde, og saa blev det besluttet, at de alligevel skulle flyve, stønede han.

Mange tilskuere var allerede strøm-met til stadion for at se fodboldkampen. Da de erfarede om ulyk-ken, gik hver til sit, mens flagene blev sænket paa halv stang. Spillerne samledes i klubhuset, hvor de bad om at maatte faa lov til at være alene.

Senere — omkring det tidspunkt da kampen skulle være begyndt — samledes alle paa hotel 'Eyde'. Her var en af salene allerede pyntet og dækket til den fest, der skulle have fundet sted efter kampen paa sta-dion. Der raadede en knugende stem-ning, mange græd, da de satte sig ved de lange borde med de mange tomme pladser.

Der førtes lavmælte samtaler, og det var tydeligt, at hver enkelt kæm-pede for at bevare fatningen.



Kurt Krahrmer, KB



Ib Eskildsen, Frem



Søren Andersen, Frem



Erik Jensen, AB

Tidligere katastrofer

Tre gange før har fodboldspillere været med i fly-ulykker

Ulykken i Kastrup er kun en af en række, der har ramt international fodbold. En af de alvorligste ulykker skete den 1. februar 1958, hvor den britiske topklub Manchester Uniteds førstehold styrtede ned med en maskine over en af Münchens forstæder. Af de ombordværende 44 personer dræbtes 22, deriblandt flere verdensberømte spillere.

En anden stor ulykke ramte i 1949 i maj den italienske klub Torino, da en maskine lige uden for Torino kolliderede med et kirketaarn. Ved denne ulykke dræbtes 18 spillere, fem officials, to trænere og tre sportsjournalister foruden maskinens besætning.

Den svenske klub Norrköping-kamraterne havde en række spillere med, da en maskine den 2. april 1952 maatte nødlande i Biscayabugten ved Mimizan. De ombordværende, deriblandt 22 svenskere, reddede sig i land.

Opklaring

Om vejret i dag siger meteorologerne, at der kan ventes nogen opklaring. I løbet af eftermiddagen er der dog i Jylland mulighed for tiltagende skydække. Vejret i de nærmeste dage er ustadigt.

Største nedbørsmængde i gaar blev 32 mm, som maales ved Meteorologisk Institut. Maksimumtemperaturerne laa mellem 15 og 23 grader.

Knuget i sorg

DBU's meddelelse om flyveulykken

I aftes udsendte DBU's forretningsudvalg, der hurtigt var



men endnu er der ikke givet nogen endelig forklaring paa nedstyrtningen.

Teori om aarsagen

Flere hælder til den teori, at piloten — efter at motorstop indtraf saa snart, han var i luften — har forsøgt at komme ind og nødlande paa en af startbanerne. Det er imidlertid mislykkedes. Øjenvidnerne forklarer, at maskinen styrtede lige ned paa motoren, og da den ramte vandet, flaaedes halepartiet af, og vingerne brækkede over til hver sin side. Den ene stod som en fane lodret i vejret fra den splintrede maskine.

Resterne var helt krøllet sammen, og begge vinger var skrækket igennem, som det kunne være gjort med et skarpt instrument.

Stilig Windeløv er for godt et halvt aar siden blevet knyttet til Zoneredningskorpsets flyvetjeneste som andenpilot. Han har tidligere været i flyvevaabnet. Windeløv er 27 aar og kendt som en dygtig flyver. En overgang var han jet-instruktør paa Flyvestation Aalborg.

Under den store katastrofeudrykning skete der det beklagelige, at en af Falcks store udrykningsvogne med frømandsudstyr gik i staa 500 meter fra ulykkesstedet. Det var som følge af den kraftige dagregn, der havde oversvømmet startbanerne, saa vandet visse steder stod en halv meter over kørebanen. Dette har aabenbart været for meget for udrykningsvognens motor. Imidlertid fik uheldet ingen indflydelse paa ydelsen af hurtig hjælp.

Andre udrykningsfolk var hurtigt i vandet og gjorde en hurtig og dygtig indsats. Længe efter, at de sidste var kørt med ambulancer til hospitalerne, søgte man for en sikkerheds skyld endnu efter ulykkesofre, idet man en overgang troede, at kun otte var kørt til hospitalerne, og man havde vist for, at der var ni om bord i maskinen.

Dansk Boldspil Union havde chartrt denne maskine og endnu én hos Zone-Redningskorpset for at flyve hold og ledere til Tirstrup, hvorfra de skulle videre til Herning. Imidlertid kom der meddelelse om, at den ene maskine havde motorvan-



Redningskorpsets folk er ved at bjærge halepartiet. Ude i vandet befinder sig endnu planerne og motoren.

en tredje maskine frem, der kunne tage fire personer. Den havde kaptajn Venningbo ved rattet, og i denne maskine placeredes de fire reserver Erik Poulsen, Frem, Bent Jørgensen, B. 93, Bjarne Eklund B. 93 og Hans Andersen, Køge.

Lederne besluttede derfor at køre til Herning i en taxi. Det betød, at vi først kunne være fremme, efter at kampen var spillet, men det var jo ogsaa vigtigt, at spillerne naede frem til tiden.

Netop som vi kørte ind paa Amager Landevej, blev vi over taxivognens radio dirigeret tilbage til lufthavnen. Der fulgte ingen nærmere forklaring, saa vi troede, at maskinerne havde faaet startforbud paa grund af regntykningen.

Hvordan udvælgelsen skete

Jeg løb ind paa havnekontoret, og her fik jeg den frygtelige meddelelse om ulykken.

Det var et rent tilfælde, at reserverne kom i en maskine for sig. Da det skulle afgøres, hvem der skulle med i den første maskine, tog vi simpelt hen de otte øverste navne paa listen, hvor spillerne fra B-landsholdet stod øverst.

Foruden de otte spillere og fire reserver skulle der fem ledere med paa rejsen.

De øvrige fodbolledere, der skulle med til Herning, var formanden for DBU's udtagelseskomite, lrs. Erik Spang Larsen, medlemmer af udtagelseskomiteen, Søren Agerichou og Ib Skottenborg samt overassistent i DBU, M. E. Schultz.

Paa rigstræner Arne Sørensen raad tog de jyske og fynske landsholdspillere i Herning ikke direkte til deres hjem. I samlet flok kørte de til Hotel Australien i Vejle, hvor de overnattede. I dag samles de paa Den jyske Idrætsskole, før turen gaar mod hjemmene.

Eftermiddagen og aftenen igennem var fodbolddspillere og ledere paa Sundby Hospital, hvortil seks mand indbragtes, og Sct. Elisabeths Hospital, hvor de øvrige tre kørtes til. De var med til identifikation af de omkomne.

Portøren genkendte ofrene

For øvrigt havde portørerne allerede genkendt nogle af ulykkesofrene, som de i sidste uge havde set spille kamp. De var stærkt chokerede ved at se de omkomne idrætsfolk.

Den forulykkede maskine er en De Havilland Rapid, en blaagraa to-dækker, som er 15 aar gammel.

Nedstyrtningen skete ca. 800 meter sydligere end det sted, hvor en SAS-maskine styrtede ned for 6-7 aar siden.

Vraget af maskinen laa paa et sted, hvor vandhøjden var ca. 1 meter.

I maskinens forvredne rester laa fodbolddspillernes tasker og kufferter med fodbolddstøvler og andet udstyr. Meget af spillernes grej var knust til ukendelighed. Maskinen har formentlig fløjet med en fart af 125 km i timen, da den styrtede.

Piloten Stig Windeløv fik brud paa begge ben og har muligvis ogsaa indre kvæstelser. Sent i aftes var han ved bevidsthed, men kunne ikke afhøres om ulykkesaarsagen.

Alle synes at være enige om, at der er udført saa hurtig katastrofehjælp, som overhovedet muligt, og at mandskabet har optraadt med stor dygtighed.

Den nedstyrtede maskine var be-

det under kampen. Det blev ikke bedre, og derfor meldte jeg afbud fredag ved 16-tiden, siger Krogh.

Den dræbte 29-aarige Erik Jensen fra AB havde netop for et par dage siden mistet sin mor.

Den knugende tragedie har kastet en sort skygge over den danske sportsverden, der alle beundrede de dygtige unge fodbolddspillere, som blev ofre for ulykken. En dyb medfølelse samler sig om deres efterladte.



Krydset angiver katastrofestedet ud for Københavns Lufthavn.



Piloten Stig Windeløv



Erling Spalk, Ikast

SIDSTE:

Intet galt med motorerne

Luftfartskontrollør E. O. Dals-hof, der leder undersøgelserne i forbindelse med ulykken, udtalte i aftes til Berlingske Tidende:

Det er naturligvis for tidligt at sige noget konkret om ulykken, men de foreløbige undersøgelser viser ikke, at der har været noget galt med en af motorerne.

Efter det oplyste steg maskinen efter starten op i 40-50 meters højde — den største højde, den naaede. Fra kontroltaarnet var der givet melding om, at piloten skulle svinge til venstre, naar han var kommet op, men i stedet for svingede han til højre i et fladt sving, hvor maskinen i nogle sekunder blev i den samme højde, ca. 50 meter, inden den pludselig tabte fart og styrtede ned.

Speciel tilladelse

Den forulykkede Zone-maskine havde faaet en speciel tilladelse til at gaa op, sagde luftfartskontrollør Dalshof i aftes til Berlingske Tidende. Der var ikke i lufthavnsområdet den krævede sigtbarhed og skyhøjde — 5 km sigt og mindst en skyhøjde paa 300 meter — men da trafikken var rolig paa lufthavnen, gav man den specielle tilladelse til start.

— Hvordan kunne det lade sig gøre?

— Fordi man uden for lufthavnsområdet kun kræver 1½ km sigt og 150 meter skyhøjde, og vejret var ikke daarligere, end at disse minimumskrav kunne overholdes.

— Skulle der ikke være to piloter i en passager-maskine?

— Nej, det kræves ikke, og maskinen har heller ikke plads til en 2. pilot.

— Piloten blev reddet, mens passagererne dræbtes! Man hører ellers, at det skulle være mere sikkert at sidde bagest i maskinen?

— Jeg mener bestemt, at passagererne er døde ved drukning. Hvis maskinen var naaet ind paa land, ville mange utvivlsomt være reddet. b-j

Utæt tag

forårsager råddenskab

Isoplasticon

»den flydende belægning«
tætter totalt og varigt
med effektiv garanti.

Isoplasticon Intern. MI 3773
H. C. Andersens Boulevard 7

Stillet den forulykkede maskine naaede os, har alle vore tanker været hos vore omkomne kammerater, og mange af os har i smertelig erkendelse følt, hvor smaa vi er, naar ulykken slaar ned. Med dyb medfølelse tænker vi paa de omkomnes hjem og paa deres kære.

Inden man skiltes, sang man »Altid frejdig, naar du gaar«.

Charles Knudsen fra udtagelseskomiteen sagde bl. a.:

— Det er næsten umuligt at sige, hvor dybt indtryk det har gjort paa mig. Vi UK-medlemmer var jo kommet de unge spillere meget tæt ind paa livet — paa rejser, efter kampe og til fester. Netop i aar var man saa glad i dansk fodbold — bl. a. fordi vi skulle til olympiaden. Nu er vi i stedet meget bedrøvede.

Rangeringsformand haardt kvæstet ved Dybbølsbroen

Paa baneterrænet ved Dybbølsbroen blev i aftes ved godt 19.30-tiden den 41-aarige rangeringsformand Chr. Frøeslev Nielsen, Arnestedet 11, Vanløse, alvorligt kvæstet under rangering af en passagervogn. Han slæbtes halvtreds meter hen ad baneterrænet og paadrog sig herunder alvorlige læsioner i brystet samt indre kvæstelser.

Efter det oplyste skulle personvognen tilkobles en togstamme og blev sat i bevægelse fra en rampe. Herunder fik den for megen fart paa, og Nielsen, som befandt sig mellem bufferne paa personvognen og togstammen slæbtes et antageligt stykke hen ad banelegemet, idet hele togstammen blev sat i bevægelse. Han blev befriet af brandvæsenets ambulancefolk og af Falck, som ligeledes var blevet tilkaldt.

DBU's meddelelse om flyveulykken

I aftes udsendte DBU's forretningsudvalg, der hurtigt var samlet til møde, følgende

»Det er med største sorg, DBU maa meddele, at otte unge fodbolddspillere paa vej til kamp i Herning med fly er blevet dræbt. Ulykken skete kort efter starten fra Kastrup Lufthavn, men man er endnu uden viden om katastrofens aarsag.

»Alle var de fornemme repræsentanter for den idrætsgren, de havde valgt som deres, og de var vellidt af alle.

Alle DBU's mange tusinde medlemmer er knuget i sorg over den tragedie og meningsløse katastrofe. Vore tanker og dybeste medfølelse gaar naturligvis i disse dage til de paargørende i de mange hjem, der saa pludselig er blevet berøvet deres kære.

De kan endnu nå at komme på en Kvalitets-Flyverejse med Gentofte Rejsebureau i august eller september.

8 dg. 478.- RHINEN 15 dg. 728.-
8 dg. 548.- Zell am See 15 dg. 798.-
8 dg. 525.- KRIMML 15 dg. 750.-
8 dg. 638.- GARDASØEN 15 dg. 875.-

Gentofte REJSEBUREAU
Bureauet, man anbefaler sine venner
Købmagergade 41, *Byen 3632
Kildegårds Plads 1, Gent. 5856

Mallorca 650.- 15 dage Afrika 1195.-
4-motorers fly (trykkabine) fra København, incl. hotel og 3 måltider daglig

LUKSUSBUS FRA KØBENHAVN:

SPANIEN, PORTUGAL, TANGER	28 dg. 1195.-	PARIS (Holland, Rhinen)	13 dg. 525.-
SICILIE	28 dg. 1285.-	ØSTRIG (Tyrol el. Salzkg.)	12 dg. 445.-
SPANIEN	21 dg. 895.-	RHINEN	7 dg. 290.-
ITALIEN	21 dg. 915.-	HARZEN	6 dg. 255.-
JUGOSLAVIEN	14 dg. 565.-	RIVIERA	14 dg. 565.-
		NORGE (Pris fra Kbh.)	8 dg. 275.-

Inclusive hotel, 3 måltider daglig, udflugter, frokost i Danmark ud og hjem. Alt incl. fra Kolding — GRATIS PROGRAM SENDES — Åben søndage 10-12.

Frederiksberg Allé 51, København V. - Tlf. HILDA *78

ARENA REJSER

Held for den — der gemte sin ferie

For de fornuftige, der har gemt deres ferie til de andre er kommet hjem, og man ikke kan bade i Danmark, har vi arrangeret et par specialrejser til priser, der får små tørv til at trille ned ad kinderne på selv hærde rejsebureaufolk. Ikke ved at slække på kvaliteten (vi bor på pæne, borgerlige hoteller og får tre måltider om dagen), men simpelt hen fordi De nu, hvor spidsbelastningen er overstået, virkelig er en kær og skattet gæst, både hos hoteller, transportselskaber — og rejsebureauer! Velkommen!

<p>Atombus til Heidelberg/Neckargemünd</p> <p>42 pers. luksusbuss m. flyvemaskinestole og jazzmusik til Neckardalens perle, Sydtysklands herligste turristby: Neckargemünd. — Udflugter til Schwarzwald, Schweiz, Frankrig og Donaus kilde. Alt indb.</p> <p>7 dage kr. 295.- ekstra uge kr. 150.- Hver mandag fra 25.7.</p>	<p>Atombus til Kærlighedens</p> <p>Gennem Tyskland, Frankrig og Nordspanien til hvile- og badeferie på Mallorca med gratis vin til maden og vort berømte champagnebal. Stort moderne skib Barcelona—Palma.</p> <p>14 dage kr. 495.- ekstra uge kr. 75.- 1/8 - 15/8 - 29/8 - 12.9 - 26.9.</p>	<p>Atlantfly til Kærlighedens</p> <p>Direkte 4-motorers atlantfly København—Mallorca. Fra 10/9 kan De bo direkte i Palmas hjerte eller umiddelbart ved Middelhavet ved dens skønneste badestrand til priser fra:</p> <p>15 dage kr. 645.- ekstra uge kr. 100.- Hver fredag, lørdag, søndag året rundt</p>
--	--	---

FORLANG PROGRAM
Aabent søndag kl. 10-18
Alle hverdage kl. 9-19

Aarhuskontor:
Borggade 11 - Tlf. Aarhus 30 350

Spies-REJSER
Nørregade 35 - Minerva 3266

11 sider
med annoncer om
ledige stillinger

— se i dag paa siderne

21
22
23 - 24
25 - 32 - 33
45 - 46 - 47 - 48

— altid de fleste tilbud i
Berlingske Tidende
Danmarks største morgenavis

Regnbyge blændede piloten — flyet uden vinduesvisker

De dræbte var forsikret

Fællesbegravelse paa DBU's bekostning opgivet

Dansk Boldspil Union forhandlede i gaar med de omkomne fodboldspilleres efterladte om en eventuel fællesbegravelse paa DBU's bekostning, men da enkelte familier ønsker, at deres sønner skal begraves i stilhed, fandt man, at en fællesbegravelse alligevel ikke burde gennemføres.

Derimod er det sandsynligt, at de enkelte klubber vil bekoste begravelserne.

DBU havde før denne, som før alle flyveture, landsholdspillere foretager i indlandet, tegnet en livsforsikring for hver enkelt spiller (og leder) paa 40.000 kr. og en ulykkesforsikring paa 80.000 kr.

Dansk Boldspil Union har ofte i de senere aar transporteret sine spillere ad luftvejen, og de maskiner, man skulle bruge, fik man gennem et københavnsk luftfartsselskab.

Om man fremover vil anvende flyvemaskiner til transport af fodboldspillere, afgøres i formidlag paa et møde i DBU's forretningsudvalg.

Maskinen, der kun var godkendt til »godtvejr-flyvning«, kom i startøjeblikket ind i et kraftigt regnskyl, saa piloten maatte klare sig med flyets meget faa instrumenter

Den haardt kvæstede Stieg Windeløw fortalte i gaar i et kvarter om ulykken — Motorerne i orden, siger han

Flyveulykken i Kastrup maa nu anses for opklaret. Hovedårsagen til ulykken er det daarlige vejr, hvis heftighed piloten har fejlbedømt, men dertil kommer, at den 14-15 aar gamle maskine kun var godkendt til »godtvejr-flyvning« og ikke var forsynet med vinduesvisker, hvorfor piloten blev fuldstændig blændet af regnen.

Under en ganske kort afhøring i gaar fortalte den haardt kvæstede pilot i Zone-Redningskorpset, Stieg Windeløw, at begge flyets motorer gik normalt, men at vejret var kommet bag paa ham. Windeløw har ved ulykken paadraget sig aabent brud paa begge ben, og det ene er meget alvorligt kvæstet.

Det var lederen af undersøgelseserne i forbindelse med ulykken, overluftfartskontrollør E. O. Dalshof, der fik lov til at stille piloten nogle faa spørgsmål. Samtalen foregik ved sygesengen paa Sankt Elisabeths Hospital og varede et kvarters tid.

Pilotens forklaring

Om denne samtale fortalte overluftfartskontrolløren i aftes til Berlingske Tidende:

— Stieg Windeløw, der er stærkt chokeret, bekræftede min formodning om, at begge motorer var i orden.

Men der skete det, at da maskinen — en De Havilland Rapid — i stærk fart kørte hen ad startbanen og ledede, kom den ind i en kraftig regnbyge.

Da maskinen ikke havde vinduesvisker, blev Windeløw paa faa sekunder blændet af regnen paa ruderne og maatte gaa over til at flyve paa instrumenterne. Flyet havde kun minimumskravet af instrumenter, og piloten har mistet orienteringen samtidig med, at en haard sidevind drev maskinen til højre og ud af dens bane.

— Var det saa ikke uforsvarligt under disse forhold at give maskinen starttilladelse?



Stieg Windeløw

— Zone-flyet havde faaet en speciel tilladelse. Der var ikke paa det tidspunkt i lufthavnsområdet den krævede sigtbarhed og skyhøjde — 5 km sigt og mindst en skyhøjde paa 300 meter — men da trafikken var rolig paa lufthavnen, gav man tilladelsen.

— Hvordan kunne det lade sig gøre?

— Fordi man uden for lufthavnsområdet kun kræver 1½ km sigt og 150 meter skyhøjde, og disse minimumskrav kunne godt overholdes ifølge de vejrmeldinger, piloten modtog fra lufthavnen lige inden starten. Saa heror det paa pilotens eget skøn, om han finder det forsvarligt at gaa op, og det ser ud til, at vejret er kommet bag paa Stieg Windeløw.

Ingen radio-navigation

— Maskinen var kun udstyret med faa instrumenter.

— Ja, og det er bl. a. en af grundene til, at maskinen kun var godkendt til »godtvejr-flyvning«, men naturligvis kunne den flyves paa instrumenterne alene, hvis den kommer ind i daarligt vejr. Under alle omstændigheder er det altid svært lige efter starten at gaa over til instrumentflyvning med en saadan ma-

skine, der jo ikke har radio-navigation fra Jorden.

Zone-flyet var, fortsætter E. O. Dalshof, udstyret med et navigeringsinstrument, der hedder en kunstig horisont, men jeg er ikke sikker paa, at det har vist rigtig i ulykkesøjeblikket. I moderne fly drives dette instrument af en særlig motor eller ved hjælp af vacuum, men i denne type maskine sker det ved gassen fra udblæsningen. Det gør, at instrumentet er længere om at vise rigtigt.

Men maa jeg endnu en gang paapege, at maskinen var i orden til den slags flyvning, den var godkendt til. Flyet er bygget i 1946, og da vi for nylig gik den igennem ved de sædvanlige rutinemæssige eftersyn, viste dens træværk indvendigt sig bl. a. at være i fineste stand.

Det mest kritiske tidspunkt

— De nævnte før, at de faa instrumenter var en af årsagerne til, at maskinen ikke var godkendt til instrumentflyvning. Hvad er de andre?

— Ja, at maskinen ikke havde noget større overskud af motorkraft. Den var, som englænderne siger, »under-powered«. Og maa jeg saa lige til sidst fastslaa, at undersøgelseserne i forbindelse med ulykken langt fra er afsluttet, selv om ulykken synes opklaret.

Fleere ting har spillet ind, men det katastrofale var, at maskinen blev ramt af daarligt vejr i det øjeblik, den ledede — det mest kritiske tidspunkt for enhver flyvning.

Piloten uden for livsfare

Lægerne paa Sankt Elisabeths Hospital sagde i aftes, at Stieg Windeløw er haardt kvæstet, men er uden for livsfare. Der blev i gaar holdt ligsyn over de otte omkomne fodboldspillere, og herved blev det konstateret, at de syv er blevet slået bevidstløse ved nedstyrtningen og derefter druknet. Den ottende, nemlig maalmænden Per Funck Jensen, der endnu levede, da han blev befriet fra vraket, døde af sine kvæstelser paa vej til hospitalet. b-j

Ingen tiltale

mod pilot 14/5 61

Undersøgelserne efter flyulykken, hvor otte fodboldspillere omkom, afsluttet

Rigsadvokaten har besluttet, at der ikke skal rejses tiltale mod piloten efter flyveulykken den 16. juli i fjor uden for Københavns Lufthavn i Kastrup, hvor otte danske fodboldspillere omkom.

Piloten er den 27-årige luftkaptajn Stieg Windeløw, flyvemaskinen var et Zone-fly. Piloten var den eneste overlevende. Politiumundersøgelsen skulle fastslå, om piloten havde gjort sig skyldig i fejl eller forsømmelser, som kunne medføre strafansvar. Rigsadvokaten har imidlertid frafaldet tiltale, og det hedder i beslutningen herom, at anklagemyndighe-

den ikke finder, at man med sikkerhed kan fastslå, at piloten har benyttet sine instrumenter forkert. Der lægges vægt på, at det voldsomme regnskyl, som slog maskinen ned, kom så overraskende, at det simpelt hen ikke var tid til at reagere. Styrtet skete 40-50 sekunder efter maskinens start.

Fly-ulykken skyldes maaske fejlmanøvre

Piloten havde ringe fart paa over klitrækken — Nedstyrtningen kostede fire menneskeliv — 60 dræbte ved danske flyveulykker i aar

FLYVEULYKKEN paa Fanø i gaar eftermiddag skyldes efter alt at dømmes en

fejlmanøvre. Den omkomne pilot, kaptajnlejtant Jørgen Heide Jall, der var en erfaren flyver, og som ofte havde fløjet rundflyvninger fra Fanø Strand, har sandsynligvis taget farten for meget af maskinen, da han et sving kom fra havet ind over yderste klitrække i ganske lav højde for at lande skraat ud mod havet. De kasterende, der staar over havklitterne, har derefter slaaet maskinen ud af balance, og den er fra formentlig 15—20 meters højde faldet som en sten.

Kaptajnlejtant Heide Jall var tilknyttet Livgarden. Han havde lært at flyve for sin fornøjelses skyld og havde bl. a. brugt sine kundskaber som flyver i FN's kontrolkorps, hvor han har gjort tjeneste i to perioder. I 1958 fik han certifikat som erhvervsflyver, og siden har han saa

tit, hans militære tjeneste tillod det, fløjet rundflyvninger for Perchs Flyveselskab i Esbjerg, der ogsaa var ejer af maskinen, som styrtede ned i gaar.

Fortsættes side 2

Jall havde udført flere rundflyvninger. Hver tur varer 8 minutter, og maskinen starter og lander paa strandbredden, der er fast og haard som en cementbane.

Flyveturen var en præmie

I gaar kom et tysk forlovet par for at faa en rundflyvning, som de havde vundet ved en sommerkonkurrence paa et af Fanøs hoteller. Det var den 25-aarige støjinspektør Wilhelm Witt, Delmenhorst, og hans 24-aarige forlovede, sekretær frk. Margarete Liebetrau, Ganderesee. De havde netop 15. juli under deres ferie paa Fanø fejret forlovelsesselskab.

I sidste øjeblik kom endnu en passager med — den 12-aarige svenske dreng Carl Gustaf Bertil Ericsson, søn af bygningsingeniør Ericsson og hustru, Stockholm. Familien kom for nogle dage siden til Fanø paa camping-ferie, og drengen havde tilbragt megen tid ved den improviserede flyveplads og havde plaget sine forældre om en flyvetur.

I gaar havde hans mor givet ham 10 svenske kroner, som han kunne more sig for — eller tage en flyvetur, hvis han ville.

Flyet — en Auster — var indregistreret til fire personer foruden føreren, og Jall tog derfor drengen med, da det unge tyske par meldte sig. Ogsaa for deres vedkommende var det den første tur i luften.

Den 36-aarige pilot startede helt normalt, og folk paa stranden, der havde set saa mange rundflyvninger, saa otte minutter senere maskinen komme ind fra havet.

Faldt som en sten

Nogle af øjenvidnerne mener, at maskinen fløj usædvanlig lavt, da den i et blødt sving drejede ind over klitrækken. Pludselig saa man, at den vippede i luften, og derefter faldt den som en sten og ramte den haarde strandbred i normal flyvestilling.

Folk styrtede til vraget for at hjælpe. Først naaede en ung tysker og en dansker fra et af klitrækkens sommerhuse frem. Tyskeren raabte, at det gjaldt om at faa folkene ud af flyet, før det brød i brand.

Piloten hang halvt ud af maskinen og var ved bevidsthed, men haardt kvæstet. Han trak de først ud, inde

i vraget kunne de se tre andre skikkelser — tilsyneladende bevidstløse eller saa chokerede, at de ikke sandede at søge at slippe ud. De trak piloten væk fra vraget og i det samme brød det i brand.

Andre hjælpere, der var kommet til, kunne intet udrette. Man søgte at kaste sand paa vraget men det var umuligt at komme det nær, og de tre i kabinen brændte.

Pilotens hustru fløjet til Esbjerg

I mellemtiden var der rekvireret ambulancer og rednings- og brandvogne fra Esbjerg. De førtes over med en ekstrafærge, men det varede alligevel en halv time, før de var fremme ved ulykkesstedet.

En læge, der ferierede paa et af hotellerne, gav piloten en smertestillende indsprøjtning, og kort efter kom en af Fanøs læger til. Han gav den stærkt chokerede pilot saltvandsindsprøjtninger under overfarten til Esbjerg, men Jall kunne ikke reddes.

Han døde kl. 17, mens hans kone var undervejs til Esbjerg med en sportsmaskine fra Skovlunde Flyveplads, i hvis nærhed kaptajnlejtanten og hans kone boede. Da fru Jall landede med en bekendt ved røret, fik hun at vide, at hendes mand var død.

De to tyske passagerer var hurtigt blevet identificeret, da flere af dem kom til hjælp, vidste, at de var med paa turen, men først halvanden time efter ulykken blev drengen identificeret. Hans forældre havde opholdt sig langt borte fra ulykkesstedet, og først da de hørte, at rundflyveren var styrtet ned, blev de nervøse for deres søn.



Den omkomne pilot Heide Jall.

Skærpede sikkerhedsbestemmelser

Dansk civilflyvning har i 1960 været ramt af uhyggeligt mange ulykker, der har kostet 57 menneskeliv, og desuden er en schweizisk privatmaskine forulykket i Danmark, hvorved 3 omkom, så det samlede antal dræbte ved danske flyveulykker naar op paa 60.

Den første ulykke skete 19. januar, da en SAS-Caravelle maskine styrtede ned i Tyrkiet. 42 blev dræbt. Endelig rapport over undersøgelsen er endnu ikke kommet, men altyder paa fejlaflysning af højdemåleren.

15. maj dræbtes fabrikant Eli Andersen, Kolding, under en flyveopvisning ved Naksø, og 3. juli omkom to under rundflyvning ved Skagen, da erhvervsflyveren Steffen Perch — en broder til ejeren af ulykkesmaskinen fra Fanø — styrtede i havet ved Skagens gren. Der var Perch og en af hans passagerer omkom.

16. juli skete den frygtelige flyveulykke i Kastrup Lufthavn, da otte fodboldspillere blev dræbt, mens deres pilot blev kvæstet. Endelig kom saa ulykken i gaar, der krævede fire dødsopfre.

12. april styrtede et schweizisk fly ned ved Vordingborg, og alle tre ombordværende dræbtes.

For øjeblikket arbejder et udvalg under ministeriet for offentlige arbejder med at udforme de administrative sikkerhedsregler for civilflyvningen, hvis ramme er lagt i den nye luftfartslov. Der ventes en betydelig skærpelse af sikkerhedsbestemmelserne. lino.

57 dræbt ved danske flyulykker i aar —

Mørkt aar for dansk civilflyvning, der allerede ved aarets begyndelse ramtes af den store katastrofe, SAS-ulykken ved Ankara

Dansk civilflyvning er i 1960 blevet ramt af adskillige ulykker, hvor menneskeliv er gaaet tabt:

Den 19. januar styrtede SAS-maskinen »Orm Viking« ned under indflyvning til Ankara lufthavn i Tyrkiet. Alle 42 mennesker i Caravellejet-flyet blev dræbt. Endelig rapport om ulykken foreligger endnu ikke, men der menes at være tale om fejlaflysning af højdemåler.

Den 15. maj blev den 44-aarige fabrikant Eli Andersen, Kolding, dræbt, da hans maskine — en RW-3 Mutoplane (et kombineret motor- og svæveplan) — styrtede ned paa godset Fredsholms jorder ved Naksø under en flyveopvisning. Aarsag: Et for fladt sving i luften fra modvind til medvind i for ringe fart.

Den 3. juli styrtede en KZ-7-maskine tilhørende Vestjysk Flyveskole i vandet 300 meter fra land ved Grenen paa Skagen. Det var under en rundflyvning, og to dræbtes; piloten, den 38-aarige erhvervsflyver Steffen Perch, Frederikshavn, og repræsentant Poul Rannes, Næstved. Sidstnævntes to sønner blev begge reddet. Grunden til ulykken: Formentlig fordi piloten har ville svinge maskinen i for lav højde, hvorved en kasterende slyngede den i vandet.

Den 16. juli: Et Zone-fly De Havilland Rapid styrtet ned efter starten i Kastrup. Otte fodboldspillere dræbt — piloten haardt kvæstet.

Formentlig aarsag: Piloten bragte i usigtbart vejr flyet i en position, hvor det tabte opdriften.

Den 26. juli: En-motoret Auster sportsfly tilhørende Vestjysk Flyveskole styrtet ned under rundflyvning paa Fanø. Piloten og tre passagerer dræbt.

Desuden styrtede en schweizisk sportsmaskine med tre om bord den 12. april ned nær Ørslev ved Vordingborg. Tre schweiziske statsbor-

gere dræbtes. Aarsag: Piloten var ikke uddannet til blindflyvning og mistede orienteringen i usigtbart vejr. b-j.

Grønlandsfly knust

En to-motors Dornier 28-maskine tilhørende Nordisk Mineselskab er under flyvning fra København til Mestersvig i Grønland knust ved 20.30-tiden som følge af motorstop paa Turnhouse Flyveplads i nærheden af Edinburgh. Piloten, luftkaptajn Alfred Asmussen, København, der var eneste ombordværende, kom ikke noget til.

Dornier-maskinen, der for nylig blev købt af Nordisk Mineselskab, var paa sin første flyvning til Grønland, hvor den skulle stationeres. Den startede fra København kl. 15.10 og skulle mellemlande paa Turnhouse Flyveplads i nærheden af Edinburgh i Skotland. Pludselig gik begge maskinens motorer i staa, og den knustes mod landingsbanen.

Pil til

Hav

To da ge er yldtes wet k ndigt to 1

Sprøj i et h

Maski punk

En køb i aftes le et KZ-4 skulle ga en halv borg.

Piloter rodgade kontroll kørsel t dingsste skinen l op i et blev ha get næ Piloten der ble synelad vorlig ge ved Pilot sprøjtn paa d egnen. tanket zin og haeng g punkteri

Politi af omk Luftfarts mission dag. Uheld andre fl løb til c piloten bragt o hvorfra Viborg paa syg ns tils ledni

Til strup oberst øjeblik vetaki tiltræ afløse

For raadli næcni flyver l set Obe dighe fratre som fra d

Pilot-fejl aarsag til to uheld —

Havarierne i Skovlunde og i Skotland opklaret

To danske flyve-uheld i sidste uge er blevet opklaret. De yldtes begge pilot-fejl, er det blevet konstateret ved luftfartsnedrighedernes undersøgelser. De to uheld skete i onsdags — det ene i Skovlunde, hvor et Jodel sportsfly landede paa en mark uden for flyvepladsen og slog en kolbøtte; det andet i Skotland, hvor Nordisk Mineselskabs Dornierfly paa vej til Grønland gik ned uden for landingsbanen.

Luftfartsdirektoratets teknikere har siden arbejdet med de to sager, og man har fundet frem til, at piloterne under landingsmanøvrerne har forvekslet knapper paa instrumentbrættet. I begge tilfælde har de aktiviseret forvarmerne i stedet for brændstofforslens knapper.

Sprøjtefly endte i et hegn

Maskinens ene hjul punkterede under start

En københavnsk flyver blev sent i aftes let tvæstet ved et uheld med et KZ-4 sprøjtefly, netop som han skulle gaa i luften ved Ravnstrup, en halv sne kilometer nord for Viborg.

Piloten, Kjø Viggo Larsen, Hille-rødsgade 38, København, mistede kontrollen over maskinen under ud-kørsel til start, da det ene af landingsstellets hjul punkterede. Maskinen kom ud af balance og kørte op i et 2 meter højt hegn, hvor den blev hængende efter at være krænget næsten en hel omgang rundt. Piloten kravlede ud af maskinen, der blev noget ramponeret, men tilsynsladende h han ikke lidt alvorlig overlast. Han havde en flænge ved det ene øre.

Piloten har flere dage foretaget sprøjtninger med kartoffelskimmel paa de store kartoffelarealer paa egnen. Han havde for uheldet faaet tanket maskinen paa baade med benzol og sprøjteolie. Der var temmelig god fart paa maskinen, da punkteringen indtraf.

Politi og Falck spærrede i aftes af omkring maskinen, hvorefter Luftfartsdirektoratets havarikommission vil se nærmere paa den i dag.

Uheldet overværedes af blandt andre flyverens hustru, som straks løb til og sammen med andre hjalp piloten ud af maskinen. Han blev bragt op til en nærliggende gaard, hvorfra han kørtes til sygehuset i Viborg i en af Faleks ambulancer. Paa sygehuset oplyses det, at pilotens tilstand ikke i øjeblikket giver ledning til ængstelse.

Til chef for Flyvestation Skrydstrup er udpeget den 39-aarige oberstløjtnant C. S. Børgesen, som i øjeblikket er operationschef ved flyvetaktisk kommando i Karup. Han tiltræder sin ny post til oktober og afløser oberst K. Jørgensen.

OFFICIELT

Forsvaret. Oberst K. Jørgensen, til raadighed for flyverstaben, fratræder nævnte stilling og ansættes som chef for flyverstabens operationsafdeling fra den 1. september at regne.

Oberstløjtnant C. S. Børgesen, til raadighed for flyvetaktisk kommandosstab, fratræder nævnte stilling og ansættes som chef for Flyvestation Skrydstrup fra den 1. oktober at regne.

Norske jet-folk vandt

TIRSTRUP, LØRDAG, RB.

Den aarlige foto-rekognosceringskonkurrence mellem danske og norske jetfly sluttede med en højtidelighed paa Tirstrup i dag.

Chefen for NATO-hovedkvarteret for allierede flystyrker i Nord-europa, generalløjtnant Tage Andersen, overrakte præmien til det vindende norske hold, eskadrille 717 fra Sola, som med 9121 points knebent vandt over det danske hold, eskadrille 729 fra Karup, der scorede 8857 points. Den norske eskadrillechef, major Width, fik desuden overrakt en præmie som bedste enkelt-pilot.

General Tage Andersen lykønskede vinderne og takkede alle deltagere for god indsats. Til stede ved



General løjtnant Tage Andersen overrækker pokalen til den norske major Width.

ceremonien var chefen for det danske flyvevaaben, general løjtnant K. Ramberg og chefen for flyvetaktisk kommando i Karup, generalmajor E. C. T. Jensen, foruden repræsentanter for NATO's nordregion og centralregion.



Heldig nødlanding — En jet-træningsmaskine af typen T-33 Scouting Star fra Flyvestation Aalborg nødlandede i gaar formiddags kl. 11,30 i Suldrup i Himmerland. Om bord var kaptajn E. Thor Larsen og flyverløjtnant af reserven K. K. Jensen. Der skete et stop i jet-motoren i 4—5 kilometers højde, og da der var for langt til flyvestationen, udvalgte de sig en kornmark til landingen, og den fandt sted saa godt som overhovedet muligt. Ingen af de to ombordværende kom til skade, og der gik ikke ild i maskinen. Saa snart havari-eksperterne havde set paa maskinen, blev der taget fat paa at bringe den til reparation paa flyvestationen. Her ses det havarerede fly paa marken.

Dramatik i luften:

To jetjagere rørte hinanden 7 km oppe

Det lykkedes piloterne at lande uskadt med de beskadigede fly

To af flyvevaabnets jetjagere kolliderede i sidste uge i luften under en øvelsesflyvning, men det lykkedes piloterne at lande deres maskiner i god behold paa Flyvestation Karup.

Flyvevaabnet har i gaar i en kort officiel meddelelse skildret uheldet, som ingen civile var vidne til. Uheldet skete ved 15-tiden torsdag den 18. august i 7—8 km's højde over Vesterhavet ud for Løkken og Lønstrup. To overlydsjagere af typen F-100 kom under en formationsflyvning for tæt paa hinanden, hvorved der blev revet en halv meter af det ene fly's vingetip, mens det andet fly fik et hul i forkanten af halepartiet.

Maskinerne førtes af flyverløjtnant I. F. T. Petersen og flyverløjtnant II, E. Jensen, begge Karup. Piloterne konstaterede hurtigt efter

kollisionen, at begge maskiner var manøvreedygtige, hvorefter de fortsatte flyvningen og landede en halv time senere paa flyvestationen.

Nyt uheld for Perch-maskinen

SÆBY: For tredje gang i løbet af et par maaneder er en flyvemaskine tilhørende Perch, Frederikshavn, havareret. I taaget vejr mistede Perch i weekenden orienteringen og søgte at sætte maskinen ned paa en mark ved Gl. Agersted nord for Dronninglund.

En overgang kredsede han over Pulsgaarden, hvor forpagter F. Andersen observerede maskinen og blev klar over, at der var noget galt, hvorfor han tændte baal midt paa marken med henblik paa en nødlanding. Perch landede maskinen, som stoppede paa kanten af en aa, men landingen var saa ublid, at propellen og landingshjulene blev ødelagt. Perch slap med et chok.

Det var ligeledes to af Perchs maskiner, der i løbet af det sidste par maaneder forulykkede ved Skagen og Fanø, hvorved fem mennesker omkom.

Dr. Gerhard Rønne dræbt ved rideulykke

Styrkede med sin hest under en jagt

Den ansete øjenspecialist, overlæge ved Rigshospitalet, dr. med. Gerhard Rønne, 48, blev i gaar dræbt ved en rideulykke i nærheden af Allerød.

Hans hest forfejlede et spring over en i sig selv ikke synderligt vanskelig forhindring paa en mark og styrtede med sin rytter under sig. Den kom til at ligge saadan mellem forhindringens træstammer, at man ikke straks kunne faa rytteren fri.

I en ambulance ville man køre dr. Rønne til Rigshospitalet, men undervejs kom han til bevidsthed og dirigerede selv ambulancen til Usserød Sygehus, hvor han trods smerter og trods sin afkræftede tilstand nøgternt og mandigt bistod sine kolleger og stillede sin egen diagnose. Lægerne formaaede ikke at redde hans liv.

I rytterkredse vil meddelelsen om dette dødsfald vække dyb sorg. Gerhard Rønne, der var søn af øjenlægen, professor Henning Rønne (d. 1947), var en af Danmarks kendteste ryttere og helligede sig navnlig jagtridningen. Han sad i Sportsrideklubens jagtleddelse. Hver eneste søndag morgen i sæsonen drog han ud for at deltage i jagtridninger, og han var den modigste og glædeste rytter, man kan forestille sig. Hans kammerater satte stor pris paa ham. Han var sine venners ven, og han var i det hele taget en grandseigneur, hvis charme ingen kunne staa for.

Den jagt, som skulle blive hans skæbne, havde han selv lagt. Det meste af sidste uge havde han arbejdet paa at lægge ruten og opbygge forhindreder. Han red selv som »ræv« (saadan kaldes de ryttere, som rider forud for jagtfeltet og viser det vejen), og han glædede sig til at vise sine jagtkammerater den bane, han havde lagt. Da under jagtens første halvdel en af de kvindelige ryttere, fru overdyrlæge Henning Holm, havde et mindre uheld og faldt med sin hest, var Rønne straks ved hendes side for at yde hende lægehjælp og opmuntre hende.

— Du har faaet en lille hjerne-rystelse, sagde han. Det er ikke noget at snakke om!

Selv havde han for en maanedstid siden under en jagt faaet en hjerne-rystelse og var blevet kørt paa hospitalet, hvorfra han efter en times forløb udskrev sig selv, gik til en middag — og sad i sadlen et par dage efter! Saadan var Rønne.

Han red denne sin sidste jagt paa en hest, han ikke før havde redet, men som havde gaaet adskillige jagter førhen. Hvorfor den styrtede over den ukomplicerede forhindring, er svært at sige; muligvis har den sat af et galopspring for tidligt.

Gerhard Rønne in memoriam

Berlingske Tidende har fra en af overlæge, dr. med. Gerhard Rønnes patienter modtaget disse mindeord:

Det er en stor sorg, at vi har mistet dr. Gerhard Rønne; der er en stor tomhed, hvor han før var, han var haabet for den svagtseende, ja, for den blinde, han fik haabet og humøret tilbage i den ramte — i dag sidder der maaske mange, der føler, at deres haab forsvandt sammen med ham. Ja, vi er mange, der føler os fattige i dag, vi er mange, der deler en stor hjertesorg. I dyb sorg endnu en gang tak til dr. G. Rønne.
FRANCES JACOBSEN

Gerhard Rønne var dansk ride-sport en god maad, bestandig fyldt af begejstring og med en sikker sans for ridningens etik. Bedst er han nok blevet karakteriseret af en ung rytter, som gav ham det eftermæle: — Han opmuntrede altid!

K. M.

Overlæge dræbt ved rideulykke

Deltog i en Hubertusjagt ved Fredensborg, hvor hans hest fejlede springet over en forhindring

En af Københavns kendte øjenspecialister, overlæge, dr. med. Gerhard Trappaud Rønne, blev dræbt ved en rideulykke i går i Lønholt Skovpart i nærheden af Fredensborg.

Overlæge Rønne, der om få dage ville være fyldt 48 år, var som assisterende overlæge knyttet til Flyve-medicinsk Institut på Militærhospitalet.

Hesten forfejlede springet

Overlægen, der i en årrække har været passioneret rytter, skulle deltage i en Hubertusjagt. I Lønholt Hegn havde man opbygget nogle forhindreder, og den, der førte til den alvorlige ulykke, var omkring 1½ meter høj. Dette skulle i sig selv ik-

ke frembyde nogen vanskelighed for Rønne, der var en udmærket rytter, men hesten fejlede springet og styrtede, og Rønne fik den over sig i faldet. Han var uden bevidsthed, da han i en ambulance førtes til Usserød Sygehus, hvor han straks kom på operationsbordet, men det lykkedes ikke at redde hans liv. Han havde pådraget sig svære indre kvæstelser.

Overlæge Rønne var søn af professor, dr. med. Henning Rønne, i hvis privatklinik han efter hospitalsuddannelse gjorde tjeneste som assistent. Siden blev han knyttet til Rigshospitalets øjenafdeling og kom derfra via Blegdamsk hospitalet til Militærhospitalet.

Han var forfatter til en række faglige afhandlinger om øjensygdomme, og foruden sin hospitalstjeneste havde han en betydelig privatpraksis. Han havde sit hjem i Lyngby.

Nemo.

Flyvevaabnets 10 aarsdag

Kongen overrækker faner ved en festlighed paa Karup fredag formiddag

Den 1. oktober er det 10 aar siden, det danske flyvevaaben i sin nuværende udformning blev oprettet.

Fødselsdagen markeres ved forskellige festligheder. Paa fredag formiddag kl. 11 overrækker Kongen en fane til flyvestationerne Karup, Aalborg og Skrydstrup. Det sker ved en parade paa flyvestation Karup, hvor ogsaa forsvarsministeren og forsvarschefen vil være til stede. Efter faneoverrækkelsen deltager Kongen i en frokost i Karups officersmesse.

Hele landet vil i øvrigt mærke fødselsdagen, vel at mærke saafremt vejret tillader det. Det er nemlig hensigten fredag eftermiddag at lade formationer af flyvevaabnets ny jagere overflyve en række større byer i Danmark.

Lørdag morgen nedlægger chefen for flyvevaabnet, generaløjntant Kurt Ramberg en krans ved flyvermonumentet ved stadsgraven og senere en krans paa generaløjntant Christian Førslevs grav paa Søllerød kirkegaard.

Fødselsdagen markeres i øvrigt med en modtagelse for særligt indbudte i flyverkommandoen i Vedbæk.

Tiaarsdagen højtideligholdes i øvrigt med lokal-arrangementer ved flyvevaabnets enheder, og der udleveres særlig forplejning til værnepligtigt personel.

Blandt de mange indbudte til festlighederne er flyvevaabnets tidligere chef, den nuværende chef for NATO-styrkernes nordregion, general Tage Andersen, som overværer faneoverrækkelsen paa Karup og deltager i arrangementerne paa lørdag.

Danmarks flyvevaaben omfattede, da det oprettedes som enhedsvaaben efter at have bestaaet af hærens flyvertropper og marinens flyvevæsen knap tusind mand. I dag er over 10.000 knyttet til flyvevaabnets funktioner.

Paa fødselsdagen kan det danske flyvevaabens ledelse og mandskab se tilbage over en stor og god indsats, der har givet vore flyvere og teknikere international anerkendelse.

en fremragende indsats under den store NATO-øvelse »Hold Fast«. Saa at sige uden uheld gennemføres flyvevaabnets indsats.

Resultaterne fra nedskydningsstatistikken skal være endda meget fine; samarbejdet med andre NATO-styrker perfekt. Det var en fin sortie paa det første ti-aar. Mange tusinde overværede i sommer den store luftvaaben-demonstration ved Jægerspris og fik her en klar fornemmelse af indsatsen i og bag maskinerne, hele programmets, sekundmæssigt præcise afvikling, skyderesultaterne og de fornemme kunstflyvningspræstationer var et overbevisende udtryk for det unge danske flyvevaabens stilling og standard paa 10 aars fødselsdagen. pw.

Haard opgave for danske jetpiloter

Eskadrille fra Skrydstrup i luftmaalskydninger med blandt andre RAF

For første gang har et dansk hold af jetpiloter og flyveteknikere deltaget i en luftmaalskydningskonkurrence mellem NATO-lande.

Den fandt sted ved basen Cazaux i Sydfrankrig, men selv om det ikke lykkedes det danske hold fra Eskadrille 724 fra Skrydstrup at vinde, lykkedes det alligevel for danskerne at vinde konkurrenternes respekt. Konkurrencen, der arrangeres af Allied Air Forces Central Europe, er et Nato-arrangement, der har til formaal at prøve piloternes og teknikernes dygtighed samt holdenes effektivitet.

Eskadrille 724, der har Hawker Hunter-jetjagere, konkurrerede med hold fra RAF, Det Hollandske Flyvevaaben og Det Fransk Air Defence Command. Eskadrillen var under ledelse af kaptajnøjntant Preben Jørgensen, og holdets andre piloter var kaptajnøjntant Bent Vilhelm Larsen, flyverløjtnanterne Hjalmar Hjorth, Thyge P. Havmøller og Mogens E. Hansen.

Det var en haard prøve for de danske flyvere, der dog klarede sig pænt.

General Kurt Ramberg om flyvevaabnets fremtid ^{30/9 60}

Aabenhjertige udtalelser af flyvevaabnets chef omkring 10 aars dagen for det danske enheds-luftvaabens oprettelse

»Det flyvende flyvevaaben« dør ikke med raket-alderen – Vi lider mest af alt under personalemangel – vi ville have svært ved at klare en ny eskadrille

- Selv om flyvemaskinerne i løbet af de kommende 10 aar vil komme til i nogen grad at vige for raketvaabnene, vil »det flyvende flyvevaaben« ikke dø. Ud fra min personlige vurdering vil jeg gerne slaa en pæl gennem den letkøbte tanke, som ofte er frem-sat alt for kategorisk, nemlig den, at vort flyvevaaben skulle gaa sin snarlige undergang i møde.

Hvad der sker verden over i dag, er det, at luftvaabnene generelt er ved at tilpasse sig en helt ny epoke. De allersæneste erfaringer har givet anledning til re-orientering om flyvevaabnenes fremtidige karakter. Saa længe der tales om »lokalkrig« og »taktisk krigsførelse«, vil der ogsaa være tale om hurtigt skiftende situationer, hvor menneskelig vurdering og reaktionsevne ikke praktisk kan erstattes helt af robotter.

Saa længe fredens opretholdelse eller karakteren af krigsførelse mere eller mindre hviler paa soldater og krigsskibe, vil der efter min vurdering, hvad dansk forsvar angaar, ogsaa være en opgave for fly i vort flyvevaaben.

Langtidsansættelser i flyvevaabnet

Den ny teknik, som er under fødsel, flyvemaskiner, som kan starte og lande saa at sige lodret og derefter flyve hurtigere end lyden, har givet noget at tænke paa. Vi staar ogsaa herhjemme over for en skelsættende udvikling, som gør det klart, at god latin ikke er, hvad det var... givet er det, at flyvevaabnene, ogsaa Danmarks, vil eksistere i lange tider...

Saadan sagde chefen for flyvevaabnet, generallojtnant Kurt Ramberg, da han i gaar i flyverkommandoen i Vedbæk trak fremtidslinjerne op samtidig med, at han dvælede

ved de 10 aars indsats, som i de kommende dage fejres og som i dag indledes med Kongens faneoverrækkelse til flyvestationerne Karup, Skrydstrup og Aalborg ved en festlighed paa flyvestation Karup, hvortil Kongen ankommer i bil.

- Flyvevaabnets fremtidsønsker gælder nu først og fremmest en hensigtsmæssig personelordning baade for piloter og teknikere, der ikke som linieofficerer tilknyttes vaabnet fast. Her ville det være opportunt at forlænge kontrakterne fra nu 5 aar til for eksempel 10-15 aar, hvorved flyvevaabnet ville blive sikret en rygrad af erfarne folk. Jeg vil ikke skjule, at mine bestræbelser gaar i retning af at faa erfaringsniveauet hævet gennem langtidsansættelser.

Moderne jernluftfartflying er den mest krævende form for flyvning, der findes. Det er derfor ikke uden grund, hvis vi faar øje paa skævheden mellem forholdene for flyvere i flyvevaabnet og i SAS. Det bliver

paakrævet at søge frem til en ny personalepolitik.

Fly-typerne saneres

Vi haaber ogsaa paa en rationel samling af samtlige luftforsvarsmidler under én kommando, ligesom vi gerne ser frem til en sanering af de mange fly-typer; vi har for mange i øjeblikket, og vi imødeser en rolig udvikling i iskitningen, efterhaanden som det bliver nødvendigt.

Sidst, men ikke mindst, sagde general Ramberg, haaber flyvevaabnet at det maa lykkes at vinde for

staaelse ude i befolkningen i endnu højere grad, end tilfældet er, og man har ikke spor imod, at denne forstaaelse ogsaa breder sig til de myndigheder, der skal træffe de endelige afgørelser.

Da det blev skabt

General Ramberg talte om den personalemangel, der prægede flyvevaabnet i dag, og erklærede, at det var tvivlsomt, om man havde mandsskab nok til at dække den situation, der opstod, hvis man fik tilbudt en ny eskadrille jet. Om flyvevaabnets fødselsdag sagde generalen:

- I morgen er det 10 aar siden, flyvevaabnet oprettedes som selvstændigt værn, ligeberettiget med søværnet og hæren.

Allerede i aarene efter krigen var tanken fremme om en sammenslutning af hærens og søværnets flyvekræfter, men først i oktober 1950 var man naaet til vejs ende.

Materielt stod flyvevaabnet saa at sige paa bar bund i 1950. Vor samlede styrke var 180 fly, deraf 24 jet. De første aar var vanskelige at komme igennem. Det kan ikke nægtes, at der var forskellige indstillinger og synspunkter inden for det sammenbragte personel, men i de 10 aar, der er forløbet, er alt dette totalt udryddet, vi har en omgangsform, der er i pagt med tiden, vi har fundet vor særlige korpsaand, ingen tænker mere paa fortiden.

Mindeord om general Førslev

Jeg vil gerne i dag mindes generallojtnant Christian Førslev; det var hans fortjeneste, hans enestaaende menneskelige egenskaber, som var baggrunden for, at samarbejdet udvikledes, og vor korpsaand blev født. Bestræbelserne paa at naa frem til enhedsflyvevaabnet gik over en lang vej; i dette arbejde ydede oberst Kaj Birksted en betydelig indsats.

Ulykkerne: for megen ungdom og for lidt erfaring

De første vanskelige aar gav sig udtryk i en betydelig ulykkesprocent, for betydelig, indrømmer flyvevaabnets officerer. Man er heller ikke i tvivl om aarsagerne, i dag kan de nævnes paa historisk grundlag: for megen ungdom og for lidt erfaring, ligesom det kneb lidt med en helt klar erkendelse af, hvad flyvesikkerhed betyder i vore dage.

I dag: internationalt ry

Men problemerne er klaret. I dag nyder flyvevaabnet internationalt ry for de resultater, der præsteres. Danske piloters kunnen og koldblodighed er anerkendt og respekteret overalt, hvor flyvevaabnet har været med i konkurrencer eller øvelser. Sidst saa man resultaterne i den afsluttede øvelse »Hold Fast«, hvor danske jagerpiloter og den danske varslingsstjeneste kunne notere særdeles tilfredsstillende resultater og det endda i disse tilfælde over for en »fjende«, der var udstyret med endnu mere moderne typer materiel, end vi raader over.

Teknikerne: second to none

Ogsaa flyvevaabnets tekniske personel har et godt ry. Jeg tager ikke i betragtning at sige, at de er »second to none«. Alt dette understreger betydningen af en linie, som man har holdt fast ved, nemlig at lægge vægt paa at uddanne højt kvalificerede teknikere. I øjeblikket kniber det med personel, men flyvevaabnet sætter sin lid til den ny personelordning, der vil byde paa udmærkede vilkaar.

Hjælpen udefra

Det danske flyvevaaben, sagde general Ramberg, kunne ikke have naaet sit nuværende stade uden betydelig hjælp udefra. Generalen mindede om den betydning, Air Chief Marshal Sir Hugh Saunders havde haft ved at stille sin uamaadelige erfaring og indsigt til rådighed, han talte om betydningen af vaabenhjælp-programmet, som har givet os kostbart

materiel, og den betydning det har haft, at danske piloter har kunnet faa deres uddannelse i Amerika og Canada.

Hvad vi har præsteret

I de forløbne 10 aar har Danmark modtaget eller købt 519 fly, en del er udrangeret eller havareret, i dag bestaar styrken af 280 fly, hvoraf et par hundrede kampklare jet.

Der er fløjet mere end 500.000 timer. Det svarer til 300 millioner kilometer eller 430 gange til Maanen og retur; der er brugt 740 millioner liter brændstof, og der er i øvelsesøjemed afskudt 5,5 millioner skud med maskingeværer, kastet 40.000 hundrede puns bomber og affyret omkring 35.000 raketter.

Flyvevaabnets eftersøgnings- og redningstjeneste har udført 293 missioner, 26 sygetransporter og 32 redningsaktioner, de sidste hovedsagelig fra helikopter. Udover flyvevaabnets faste personel er der i dag 9.500 over tusind frivillige i Kvindeligt frivillige i flyverhjemmeværnet og Flyvekorps.

Flyvevaabnets transportfly har i 10 aar fløjet 30.000 timer, hvoraf en trediedel til Grønland.

Paa den negative side maa man desværre notere 112 fly saa svært beskadigede ved havarier, at de maa betegnes som totalhavarerede indenfor 10 aars perioden. Antal havarier med dødelig udgang pr. 10.000 flyetimer var for hele perioden 1,4 i 1955; 1,3, aaret efter 1,2, dernæst i 1957 0,6, saa steg det i 1958 til 1,2 og faldt i fjor til 0,7, og til dato i aar er den 0,8.

Der er foretaget 21 udskydninger med katapultsæde, de 17 fik et heldigt forløb, de 4 mislykkedes.

Den store jet-parade over København i dag

Perspektiver bagud og fremetter skulle være begrundelse nok for at markere flyvevaabnets førte 10 aar, saaledes som det nu sker. I dag i Karup med Kongens overrækkelse af fanerne og derefter, hvis veiret tillader det, de store jet-overflyvninger landet rundt.

Over København vil der i dag vise sig 36 Thunder-jet, 8 af de lydhurtige F 100 og 4 Thunderflash, fotorekognosceringsmaskiner.

Paa lørdag er der kransnedlægginger ved monumentet paa Stadsgraven og paa general Førslevs grav paa Søllerød kirkegaard. Selve fødselsdagen fejres med en reception i flyverkommandoen lørdag formiddag. pw.



Generallojtnant Ramberg betragter sammen med stabschefen, generalmajor Pagh en model af den første maskine, en Maurice Farman fra 1913.

Fjernstyrede raketter til flyvevaabnet

Raketskydeøvelser over havomraade ved Danmark

I oktober maaned modtager den første eskadrille i det danske flyvevaaben de amerikanske fjernstyrede Sidewinder-raketter. Dette ny vaaben vil betyde en meget væsentlig styrkelse af flyvevaabnet.

Maskiner har allerede faaet paa-monteret aggregater til raketterne, som leveres om et par uger, og meget hurtigt vil eskadrillen derefter være operationsklar. Senere vil andre eskadriller følge efter.

Det bliver altvejsjageren F. 86 Sabre, der udrustes med Sidewinder-raketter. To paa hver maskine. Det er et luftkampvaaben, 2,87 meter langt, vejende 70 kg. Denne raket bevæger sig med 2½ gang lydets hastighed, og i 15 kilometers højde har den en rækkevidde paa 3 kilometer. Nede over havets overflade kun én kilometer.

Sidewinder-raketterne skal i øvrigt bygges i Danmark som led i vaabenhjælpsprogrammet og under NATO-aftalerne.

Flyvevaabnets chef, generaløjntant Kurt Ramberg, mener, at de danske raketskydeøvelser for en del fortsat vil foregaa i den libyske ørken, men bestræbelserne gaar i øvrigt i retning af at faa overladt et stort, af skibsfarten afspærret hav-

omraade ved Danmark, hvor man kan foretage raketskydeøvelser. pw

Førerløs jet mavelandet, pilot reddet i faldskærm

Enestaaende hyldest til 3/10-60 flyvevaabnet

Det danske flyvevaaben modtog paa sin 10 aars dag en ganske enestaaende hyldest. Den blev overrakt chefen generaløjntant Kurt Ramberg i flyverkommandoen i Vedbæk af chefen for den amerikanske militærmission i Danmark general Gross. Det var et fornemt certifikat som paa 10 aars dagen blev tilføjet det danske flyvevaaben med markeringen af en international-sikkerhedsrekord.

I 28 maaneder har det danske flyvevaaben haft den amerikanske Sabre F86 i operativ tjeneste under NATO med kun to alvorlige haverier, og i 16 maaneder den lyd hurtige F100 uden et eneste uheld. Det blev føjet til ved overrækkelsen af certifikatet fra USA, at denne rekord vil enhver airman misunde Danmark.

Blandt de mange gaver, som flyvevaabnet modtog paa fødselsdagen var civilforsvarets bomærke i eg, det blev overrakt af direktør Arthur Dahl. Flyvevaabnets soldaterforening overrakte en flot pokal, der er tiltænkt som skydepræmie, krigsflyveren, søløjntant Jørn Ulrich, som nu er i staaibranchen, overrakte et morsomt billede fra luftmarinestationen, som tyskerne havde konfiskeret. Ffa Kvindelige Flyvere overrakte korpschef Else Martensen Larsen en pompøs vase, fra Kongelig Dansk Aero Klub kom kaptajn John Foltmann og fra danske flyvere underdirektør Max Westphal og tobakshandler Olesen med lykønskninger. Chefen for Royal Air Force, air-marshal Pike sendte telegrafisk lykønskning, det gjorde det norske flyvevaabens chef ogsaa, mens general Tage Andersen, nu chef for NATOs luftstyrker i Nordregionen takkede for samarbejde i de aar, han var det danske flyvevaabens chef.

Fra de civile luftfartsmyndigheder, fra SAS, fra hæren og søværnet og Forsvarsministeriet strømmede det ind med personlige og haandgribelige lykønskninger. Men den største gave, flyvevaabnet fik paa sin festdag var dog Kongens indstiftelse af medaljen for udmærket lufttjeneste, det danske "Air Cross". ph.

Koldblodig pilot indstillede instrumenterne i styrtende fly, før han forlod det

En Hawker Hunter jetjager fra flyvestation Skrydstrup styrtede i gaar ned paa en mark 15 km-vest for Vejle. Piloten, den 22-aarige flyverløjtnant af reserven K. M. Rasmussen, sprang ud i faldskærm og landede uskadt. Maskinen foretog en perfekt mavelanding, efter at piloten før udløsningen af katapultsædet havde indstillet instrumenterne til en saadan landing.

Den dramatiske begivenhed fandt sted, da fire jagere fra Skrydstrup i gaar var paa formationsflyvning.

Ifølge de første oplysninger fandt der en sprængning sted i en af turbinerne paa den maskine, som løjtnant Rasmussen førte. Ved eksplosionen blev der sprængt stort hul i jagerens krop ved haleroret, og maskinen tabte højde.

Græssende ko dræbt.

I de følgende sekunder foretog flyverløjtnanten en indstilling af maskinens instrumenter til mavelanding, hvorefter han udløste katapultsædet og dalede til jorden i faldskærm.

Maskinen strøg videre i stadig lavere højde, indtil den tog jorden paa en mark i St. Lihme, tilhørende gaardejer Anton Guldahl. Før landingen ramte maskinen en højspændingsledning, og i landingsøjeblikket ramte maskinens ene vinge en græssende ko, der blev dræbt paa stedet. Først efter at være kuret adskillige hundrede meter standsede den førerløse jagermaskine. Det skete ca. 7 kilometer fra det sted, piloten var landet efter sit spring fra ca. 1500 meters højde.

Løjtnant Rasmussen blev senere af en helikopter hentet til Skrydstrup, og fra flyverkommandoen i Vedbæk sendtes en havarikommission under ledelse af kaptajn Kofod-Jensen til nedstyrtningsstedet for at klarlægge årsagen til ulykken.

Øjenvidneberetning

Gaardejer Ejnar Worm i St. Lihme var sammen med sin søn den første, der naaede frem til den forulykkede maskine. Han fortalte i aftes, at han havde været beskæftiget i stalden, da hans søn kom løbende ind og raabte, at en maskine var ved at styrte ned. Da gaardejeren kom ud af stalden, passerede maskinen faa meter over gaardens tagrygning, og nogle hundrede meter længere fremme ad dens rute gik den under en højspændingsledning. Haleroret tog fat i ledningen og rev den ned.

Maskinen havde pløjet en fure en halv kilometer hen ad marken, fortalte gaardejeren, men ved enden af furen laa maskinen tilsyneladende i god behold. Det røg ikke fra den, og bortset fra et hul i agterenden og et par løse brændstoftanke saa den ud, som om der var gennemført en normal nødlanding. Det er jo ikke umuligt, sluttede gaardejeren, at pi-

loten ved indstillingen af instrumenterne har reddet sin gaard i sekunderne, før han udløste katapultsædet.

Frygt for eksplosion

Man har saa vidt vides kun ét fortilfælde, hvor en pilot har haft aandsnærværelse og ro nok til at foretage en indstilling af en styrtende maskines instrumenter og dermed skabt mulighed for en førerløs nødlanding. Det skete i foraaert ved Skrydstrup, hvor løjtnant K. Rasmussen før udskydning med katapult



Flyverløjtnant K. M. Rasmussen

fra sin jager søgte at sikre en førerløs landing. Den fandt sted inden for flyvestationens omraade.

Helt nøjagtigt kan en saadan instrumentindstilling ikke beregnes, udtales man i flyverkrede. Der skal ro og aandsnærværelse og dygtighed til, men der skal sandelig ogsaa en solid portion held til, at eksperimentet gaar godt.

Fra Vandel Flyveplads sendte man umiddelbart efter nedstyrningen mandskab til stedet og foretog en omfattende afspærring. Maskinen havde skarp ammunition om bord, og brændstoftankene var ikke tomme, af hvilke grunde man frygtede en eksplosion.

Havarikommissionen havde sent i aftes klarlagt, at flyverløjtnant Rasmussens maskine i ca. 20.000 fods højde ramtes af et alvorligt maskinhavari, da han i sin Hunter sammen med tre andre maskiner indøvede luftkampe. Flyverløjtnanten befandt sig paa dette tidspunkt ca. 20 km fra Vandel Flyveplads og søgte at bringe maskinen frem dertil i glideflugt. Sigtbarheden var imidlertid ringe paa grund af lavhængende skyer, og da maskinen var naaet ned i 500 meters højde — ikke som først opgivet i 1.500 meters højde — besluttede han sig til at springe ud. Havde vejret været bedre, ville han have haft en fair chance for at bringe den havarede maskine tilbage til flyvepladsen.

Jet-styrtet

Turbinedel rev sig løs og slog hul i maskinens krop

Flyverkommandoen udsendte gaar en redegørelse i forbindelse med Hunter-nedstyrningen fra Vandel i forgaars.

Det hedder i redegørelsen, at Hunter-jet ført af flyverløjtnant Mogens Rasmussen under formationsflyvning sammen med tre andre Hunter-fly fik et alvorligt maskinhavari. Formationsføreren konstaterede, at der var slaaet et stort hul bagkroppen af Rasmussens fly, og at der var slaaet et stort hul i turbinen. Piloten blev flyet i 500 meters højde efter at have sikret sig, at flyet ikke ville falde ned i tæt bebygget omraade. Årsagen til motorhavariet gøres nu til genstand for nøjere undersøgelse af havarikommissionen.

Flyvevaabnet udskifter

Tordenjet'erne og Meteorerne forsvinder

I de sidste maaneder har det danske flyvevaaben udskiftet fire eskadriller, og inden længe forsvinder yderligere to, som er bygget op af de gamle Thunderjet F 84 D. Ogsaa de britiske byggede Meteorjager forsvinder udover de enkelte, der sendes til slæbemaalsflyvninger de tosaadete til transport.

Det er de amerikanske F 86 F 100, som indgaar i eskadrillernes sted. Det vil sige, at flyvevaabnets materiel inden længe bestaar af maskiner, som alle under bestemte forhold kan flyve paa den anden side lydmuren.

De maskiner, som udskiftes, monteres ofte for anvendelse i instrumenter og anbringes i "moduler", en plastic-indpakning, og sendes retur til USA eller indgaar i flyvevaabnets reservedelsholdninger. Det er ikke uanvendelige maskiner, der udskiftes, de forsvinder som oftest for den tekniske udvikling og de dermed voksende krav om hurtigere og sikrere maskiner. Den ny materiel overlades Danmark som led i den bestaaende aftale om amerikansk vaabenhjælp til Danmark.

Bestræbelserne inden for flyvevaabnets ledelse gaar i øvrigt, som chefen, generaløjntant Kurt Ramberg har præciseret, i retning af færre typer og derigennem mere ensartet teknik, en fordel baade operativt og i de store tekniske værktøjer.

Bernhardshunde i Værløse

Berlingske Søndag besøger flyvevaabnets eskadriller 721 og 722, som foretager is-rekognosceringer over Grønland og redder nødstedte i havene omkring Danmark

Af Povl Westphall



Besætningerne paa Fidelius-eskadrillen træner i Arressø, to mand er kastet i søen og reddes i den flyvende Sct. Bernhardshund, den store Sikorsky S 55.

Ude paa Flyvestation Værløse, hvis chef er oberst Tage Nielsen, findes nogle af det danske flyvevaabens mest særprægede funktioner. Den vældige sjællandske flyvestation er centrum for mange daglige operationer. Fremmede orlovsmaskiner, der i aar har bragt 8—9.000 militære tilrejsende, navnlig fra de amerikanske baser i Europa, kommer her i en jævn strøm. Træningskommandoen har sit hovedkvarter herude, mange store tekniske værksteder findes paa dette område, hvor jet-trafikken ikke er den dominerende, det er nærmest strejfe- og øvelser og træningsflyvninger. Det dominerende er transportflyvningerne og redningstjenesten.

To flyvere har ordet

To eskadriller har deres hovedbase her, det er 721 og 722 med den



Bernhardshund med øjne saa gode som de gerninger, den gennem sekler har øvet i Alperne.

Fidelius — uden stolthed

Fidelius, der kunne knuse hvert ben i os med et kæbesmæk, er undselig og kronisk træt. Det trøster ham svært, at han ikke skal til doktoren, bare ud at spadsere, hen til de maskiner, han har givet navn for at være fotomodel. Han faar mundvandet tørret af og pelsen glattet ud og ser et øjeblik lidt stolt ud, men det varer ikke længe ... den, der som kaldt har barmhjertighedens gerning, bryster sig ikke over noget, hverken som Sct. Bernhardshund eller helikopter-pilot.

Eskadrille 721 er lige saa gammel som fællesflyvevaabnet, nemlig 10 aar. Den begyndte sin tilværelse ude i Københavns Lufthavnovre paa sydsiden mod Dragør. Dengang var det først og fremmest Catalina-flyvninger og med den forhenværende bombemaskine, den flyvende fæstning »Store Bjørn«. Luftens tunge, men længst flyvende fugle, amfibiefartøjet Catalina'en, der kan gaa ned baade paa vand og cement, eksisterer den dag i dag. Men ellers har eskadrillen skiftet karakter, dens materiel er i dag otte PBV-6 »Catalinaer« i god form og to Catalina-skolemaskiner, saa har den otte af de to-motorede »C 47«, eller som de populært hedder Dakota-maskiner, til transportopgaver, den har tre fire-motorede C 54, eller som de hedder i civil omtale »Skymaster«s. Denne eskadrilles opgaver er isrekognosceringstjeneste, eftersøgning og anden flyvevirksomhed ved, paa og over Grønland og saa transport af flyvevaabnets personel eller specielle transportopgaver saa langt som til Afrika.

Eskadriller med erfaring

Eskadrille 722 er kun fem aar gammel. Dens materiel er seks to-motorede britiske Pembroke eller eftersøgningsmaskiner og altsaa syv af de store S-55 Sikorsky-helikop-

— Nej, hovedparten er jo udgaaet fra jet-piloternes rækker; der er ikke tale om, at nogen her føler sig anderledes, heller ikke at nogen ønsker at sætte en særlig glorie om sit arbejde. Det er frivilligt altsammen, og man kan sige nej, hvis man skønner, at risiko og chance ikke staar i forhold ...

Hellere et nej end et heroisk ja

— Er det sket, kaptajn Djørup?
— Ja, det er sket, og det er virkelig spor kede af, tværtimod for det vidner om sund fornuft ved bedømmelsen af en opgaves vilkaar og muligheder. Der er ingen begrænsninger for vejret eller døgnet. Vi prøver at løse opgaverne, naar der kaldes, men situationen kan være saa haabløs, at det er bedre at faa et nej, end et heroisk ja, som maaske kun vil gøre tragedien større.

— Har De mistet nogen redningsmaskiner?

— Ikke under redningsaktionerne. Men en Pembroke under træningsflyvning.

De er klar med 15 minutters varsel døgnet og aaret rundt

— Denne funktion af flyvevaabnet vender ud mod det civile liv, kaptajn Kjeld Petersen, hvordan hænger det sammen?

— Det er Forsvarsministeriet, som har bygget rednings- og transporteskadrillerne op til et intimt samarbejde med civile myndigheder og opgaver inden for forsvaret. Det er en fælles flyver- og søredningstjeneste bygget op i overensstemmelse med verdensluftfartsorganisationen ICAO's sikkerhedsbestemmelser. Men jeg kan vist uden falsk beskedenhed føje til, at der næppe i dag findes en tjeneste af tilsvarende karakter, som vi ikke kan modsvare.

— Hvordan fungerer organisationen?
— Vi har som led i den internationale redningstjeneste opgaver inden for hele det danske luftomraade og de dertil hørende havomraader. Vi er altid paa vagt, klar til at rykke ud med 15 minutters varsel døgnet og aaret rundt.

Den lange, haarde tur

— Hvis De nu pludselig skulle af sted til Grønland, hvor lang tid ville det tage?

— Da Catalinaen er en tung og langsom maskine, afhængig af vindforholdene, ville den bruge 14—20 timer Værløse—Narsarsuaq, mod DC 8 jet'en knap fem timer København—Søndre Strømfjord. Til gengæld kan vi med Catalinaen udføre flyvninger, som de hurtige maskiner jo ikke formaar. Vi kan lande i fjorde eller paa lufthavne og flyve mere end et halvt døgn paa eftersøgningsflyvninger uden at gaa ned for tankning. Catalinaen er stadig en meget gavnlig type til de særlige forhold, vi virker under.

— Har De været ude for kritiske situationer under de fire måneders flyvning, De nu har afsluttet i Grønland?

— Ikke noget særligt, daarligt vejr i Mestersvig var det eneste, som var værd at tale om ... og saa et næsehjul, der brød sammen, men maskinen flyver da igen.

To døgn i en plastic-kuppel

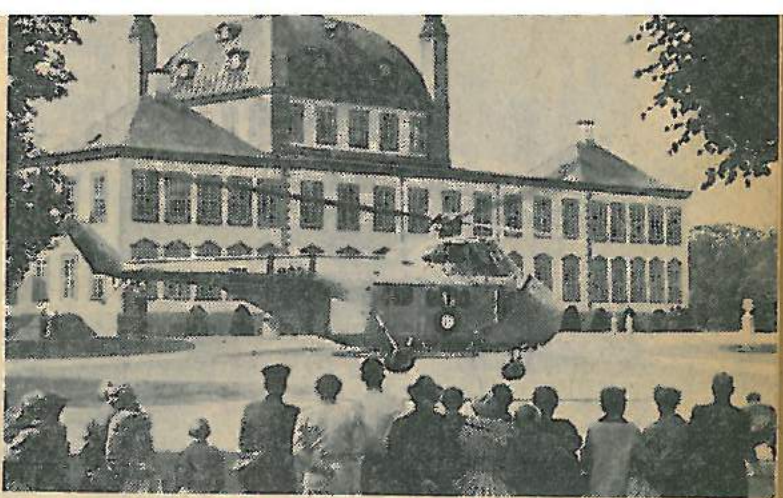
— Kaptajn Djørup, De var i Grønland som helikopter-pilot?

— Ja, flere gange. Der er ting deroppe, som vi næppe nogen sinde vil komme til at mestre, og det er vejrliget. Det rummer stadig overrumplende momenter. Jeg maatte i 1953 nødlande med en lille Bell helikopter. I to døgn boede jeg i kunstglaskuplen, indtil jeg fik benzin ført frem. Catalinaer havde i mellemtiden lokaliseret mig. Det havde taget tid, for vejret var ikke godt. Jeg fik kastet mad ned, og da det var sommer, var det ingen sag at klare sig, bortset fra myggene.

En augustaften ved Lemvig

— Hvad er den værste redningsaktion, Fidelius har været med paa?

— En augustaften i 1959 i modbydeligt vejr. Vi blev kaldt til farvandet ud for Lemvig, hvor en fiskers liv stod paa spil. En Pembroke var »vejviser« for løjtnant Bach, der her udførte en meget dygtig flyvning i mørke og skyer. Kutteren maatte affyre raketter for at den kunne ses. Helikoptere er ikke egnet til



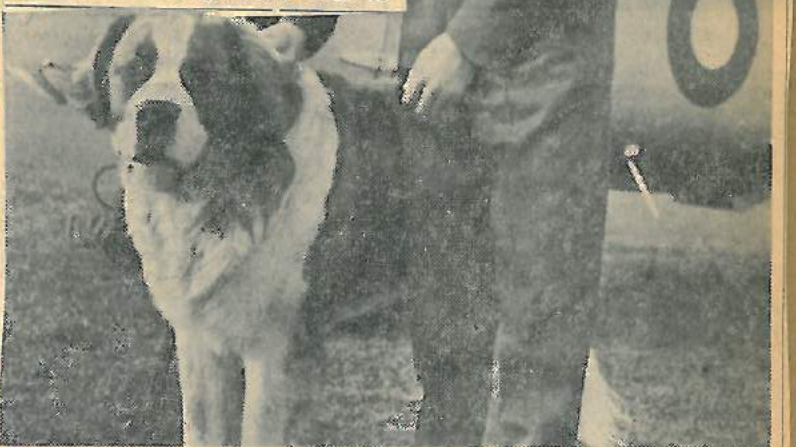
Foran Fredensborg Slot tog kaptajn Djørup i sommer Kongen og Tronfølgeren om bord i Sikorsky-helikopteren og fløj til Jægerspris-flyvedemonstrationen paa et kvarter.

instrumentflyvning; der er heller ikke automatisk pilot. I de tre timer, de kan holde sig i luften, er det haandflyvning.

De bevingede redningsstationer

Kaptajn Kjeld Petersen fortæller, at man har udlagt »redningsstationer«. Det vil sige, at personel fra 721 og 722 til stadighed er ude omkring i landet en uge ad gangen og saa hjem paa stationen. De er stationeret i Aalborg og paa Skrydstrup klar til udrykning. I »ventetiden« træner de med flyvestationernes personel i redning fra »hav« og instruerer jet-piloter i den teknik, som skal anvendes i de givne situationer.

Selve redningscentralen ligger paa Flyvestation Karup. Dens chef er



Kaptajn Djørup foran en af de flyvende Sct. Bernhardshunde fra Fidelius-eskadrillen med maskotten Fidelius ved sin side.



Besætningerne paa Fidelius-eskadrillen træner i Arresø, to mand er kastet i søen og reddes i den flyvende Sct. Bernhardshund, den store Sikorsky S 55.

Ude paa Flyvestation Værløse, hvis chef er oberst Tage Nielsen, findes nogle af det danske flyvevaabens mest særprægede funktioner. Den vældige sjællandske flyvestation er centrum for mange daglige operationer. Fremmede orlovs-maskiner, der i aar har bragt 8-9.000 militære tilrejsende, navnlig fra de amerikanske baser i Europa, kommer her i en jævn strøm. Træningskommandoen har sit hovedkvarter herude, mange store tekniske værksteder findes paa dette område, hvor jet-trafikken ikke er den dominerende, det er nærmest strejfe-re under øvelser og træningsflyvninger. Det dominerende er transportflyvningerne og redningstjenesten.

To flyvere har ordet

To eskadriller har deres hovedbase her, det er 721 og 722 med den



Kaptajn Kjeld Petersen: — Erfaringsniveauet i vore eskadriller er højt ...

erfarne kaptajn Kjeld Petersen som operationsofficer. Han har allerede et indholdsrigt flyverliv bag sig. Under krigen var han i RAF's styrker, og bortset fra, at han leder operationerne for 721 og 722, er han aktiv Catalina-pilot, lige vendt hjem fra fire måneders Grønlands-færd langs vestkyst og østkyst.

Chefen for 722 er en af det danske flyvevaabens helikopter-veteraner, kaptajn C. J. Djørup, med kaptajnløjtnant K. E. Gerholm som næstkommanderende.

De har ansvaret for 'Fidelius'-eskadrillen, flyvevaabets 7 Sikorsky S-55 helikoptere, de flyvende Sct. Bernhardshunde, Midt i den giftigrode antikollisionsfarve, som nu pryder maskinernes næser, sidder 'Fidelius'-skjoldet med eskadrillens maskot, den dejlige Sct. Bernhards-hund med cognacstønden om halsen. Men han eksisterer, den barmhjertige Fidelius. For et aars tid siden fik redningseskadrillen sin levende maskot, en kolos af en Sct.

Bernhards-hund med øjne saa gode som de gerninger, den gennem sekler har øvet i Alperne.

Fidelius — uden stolthed

Fidelius, der kunne knuse hvert ben i os med et kæbesmæk, er undselig og kronisk træt. Det trøster ham svært, at han ikke skal til doktoren, bare ud at spadserer, hen til de maskiner, han har givet navn for at være fotomodell. Han faar mundvandet tørrer af og pelsen glattet ud og ser et øjeblik lidt stolt ud, men det varer ikke længe ... den, der som kald har barmhjertighedens gerning, bryster sig ikke over noget, hverken som Sct. Bernhards-hund eller helikopter-pilot.

Eskadrille 721 er lige saa gammel som fællesflyvevaabets, nemlig 10 aar. Den begyndte sin tilværelse ude i Københavns Lufthavn øvre paa sydsiden mod Dragør. Dengang var det først og fremmest Catalina-flyvninger og med den forhenværende bombemaskine, den flyvende fæstning 'Store Bjørn'. Luftens tungeste, men længst flyvende fugle, amfibiefartøjet Catalina'en, der kan gaa ned baade paa vand og cement, eksisterer den dag i dag. Men ellers har eskadrillen skiftet karakter, dens materiel er i dag otte PBY-6 'Catalinaer' i god form og to Catalina-skolemaskiner, saa har den otte af de to-motore 'C 47', eller som de populært hedder Dakota-maskiner, til transportopgaver, den har tre fire-motore C 54, eller som de hedder i civil omtale 'Skymaster's. Denne eskadrilles opgaver er isre-kognosceringstjeneste, eftersøgning og anden flyvevirksomhed ved, paa og over Grønland og saa transport af flyvevaabets personel eller specielle transportopgaver saa langt som til Afrika.

Eskadriller med erfaring

Eskadrille 722 er kun fem aar gammel. Dens materiel er seks to-motore 'B' og seks to-motore 'A' eftersøgningsmaskiner og altsaa syv af de store S-55 Sikorsky-helikoptere.

Kaptajn Kjeld Petersen siger, at eskadrillerne saadan set ikke adskiller sig fra flyvevaabets øvrige ud over ved materiellet og opgavernes karakter. Erfaringsniveauet hos besætningerne er højt, det maa det nødvendigvis være, mange af vore folk har 3-4.000 flyvetimer bag sig. 5-6 af vore folk i de to eskadriller har været med saa længe, flyvevaabets har eksisteret, og efter de gældende bestemmelser kan de være med i endnu fem aar. Men de skal forlade flyvevaabets inden udløbet af deres 15. tjenestear. Det kan være et handicap at komme ud i 'det fri marked' efter saa mange aars tjeneste i flyvevaabets, derfor ser vi desværre ogsaa, at mange af vore gode folk trækker sig ud efter nogle aars virksomhed, søger ind i SAS eller andre flyvevirksomheder.

Men er redningseskadrillernes folk alligevel ikke 'anderledes' end den øvrige del af piloterne?

... maskiner?

— Ikke under redningsaktionerne. Men en Pembroke under træningsflyvning.

De er klar med 15 minutters varsel døgnet og aaret rundt

— Denne funktion af flyvevaabets vender ud mod det civile liv, kaptajn Kjeld Petersen, hvordan hænger det sammen?

— Det er Forsvarsministeriet, som har bygget rednings- og transporteskadrillerne op til et intimt samarbejde med civile myndigheder og opgaver inden for forsvaret. Det er en fælles flyver- og søredningstjeneste bygget op i overensstemmelse med verdensluftfartsorganisationen ICAO's sikkerhedsbestemmelser. Men jeg kan vist uden falsk beskedenhed føje til, at der næppe i dag findes en tjeneste af tilsvarende karakter, som vi ikke kan modsvare.

— Hvordan fungerer organisationen?

— Vi har som led i den internationale redningstjeneste opgaver inden for hele det danske luftomraade og de dertil hørende havomraader. Vi er altid paa vagt, klar til at rykke ud med 15 minutters varsel døgnet og aaret rundt.

Den lange, haarde tur

— Hvis De nu pludselig skulle af sted til Grønland, hvor lang tid ville det tage?

— Da Catalinaen er en tung og langsom maskine, afhængig af vindforholdene, ville den bruge 14-20 timer Værløse-Narssarsuaq, mod DC 8 jet'en knap fem timer København-Søndre Strømfjord. Til gengæld kan vi med Catalinaen udføre flyvninger, som de hurtige maskiner jo ikke formaar. Vi kan lande i fjorde eller paa lufthavne og flyve mere end et halvt døgn paa eftersøgningsflyvninger uden at gaa ned for tankning. Catalinaen er stadig en meget gavnlige type til de særlige forhold, vi virker under.

— Har De været ude for kritiske situationer under de fire måneders flyvning, De nu har afsluttet i Grønland?

— Ikke noget særligt, daarligt vejr i Mestersvig var det eneste, som var værd at tale om ... og saa et næsehjul, der brød sammen, men maskinen flyver da igen.

To døgn i en plastic-kuppel

— Kaptajn Djørup, De var i Grønland som helikopter-pilot?

— Ja, flere gange. Der er ting deroppe, som vi næppe nogen sinde vil komme til at mestre, og det er vejrliget. Det rummer stadig overrumplende momenter. Jeg maatte i 1953 nødlande med en lille Bell helikopter. I to døgn boede jeg i kunstglaskuplen, indtil jeg fik benzin ført frem. Catalinaer havde i mellemtiden lokaliseret mig. Det havde taget tid, for vejret var ikke godt. Jeg fik kastet mad ned, og da det var sommer, var det ingen sag at klare sig, bortset fra myggene.

En augustaften ved Lemvig

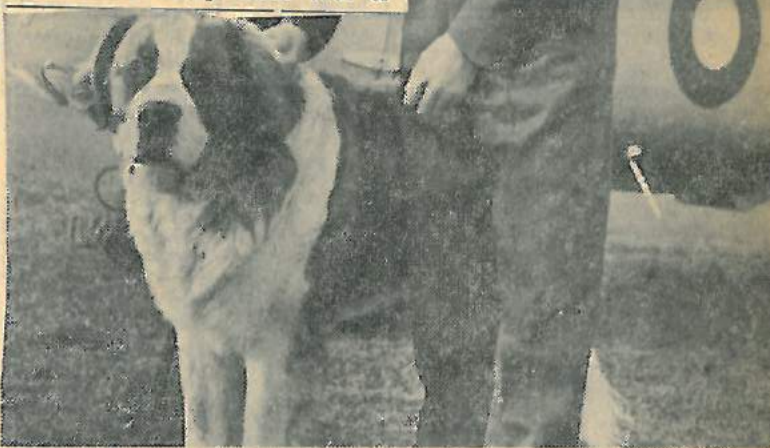
— Hvad er den værste redningsaktion, Fidelius har været med paa?

— En augustaften i 1959 i modbydeligt vejr. Vi blev kaldt til farvandet ud for Lemvig, hvor en fiskers liv stod paa spil. En Pembroke var 'vejviser' for løjtnant Bach, der her udførte en meget dygtig flyvning i mørke og skyer. Kutteren maatte affyre raketter for at den kunne ses. Helikoptere er ikke egnet til

stationer

Kaptajn Kjeld Petersen fortæller, at man har udlagt redningsstationer. Det vil sige, at personel fra 721 og 722 til stadighed er ude omkring i landet en uge ad gangen og saa hjem paa stationen. De er stationeret i Aalborg og paa Skrydstrup klar til udrykning. I ventetiden træner de med flyvestationernes personel i redning fra hav og instruerer jet-piloter i den teknik, som skal anvendes i de givne situationer.

Selve redningscentralen ligger paa Flyvestation Karup. Dens chef er



Kaptajn Djørup foran en af de flyvende Sct. Bernhardshunde fra Fidelius-eskadrillen med maskotten Fidelius ved sin side.



Den nedstyrtede observationsmaskine paa gaardejer Hans Magnussens mark nord for Vejen.

Premierløjtnant Erhardtzen var gift og efterlader sig hustru i Aarhus, løjtnant Andersen var gift og efterlader sig hustru og lille datter i Daugbjerg ved Horsens.
Havarikommissionen kom til ulykkesstedet ved middagstid og har indledet sin undersøgelse. En teori gaar ud paa, at premierløjtnant Erhardtzen under forsøg paa nødlanding har mistet herredømmet over maskinen, i saa fald har han søgt forinden naaet til jorden, men fra og hindret brand. En anden mulighed er, at maskinen skulle være fløjet tom for benzin, disse teorier vil imidlertid hurtigt kunne bekræftes eller afkræftes gennem teknikerundersøgelserne.
pw.



Landingsstel og planer blev fuldstændig knust.

To officerer dræbt ved fly-styrt

10-11-60

normalt til nedstyrtningen skete, men maskinen fløj langsomt og cirklede lavt.

Observationsmaskine, ført af premierløjtnant Knud Erhardtzen med løjtnant Peder Andersen som passager, forulykket paa mark ved Vejen

To unge jyske officerer, den 32-aarige premierløjtnant af reserven Knud Erhardtzen fra 3. feltartilleriregiment i Aarhus og den 25-aarige løjtnant af reserven Peder Andersen, 4. artilleriregiment, mistede i gaar livet ved en endnu uforklarlig flyveulykke.

De to unge officerer var som led i deres uddannelse til artilleriobservatører startet fra Vandel flyveplads i en lille enmotors Piper Cub. Godt 25 kilometer fra flyvepladsen, midtvejs mellem Lindknud og Okslund nord for Vejen, skete nedstyrtningen paa en mark tilhørende gaardejer Hans Magnussen, Store Damgaard i Lindknud. Sammen med sin hustru havde gaardejeren set det lille fly kredse lavt over gaarden, næppe i

mere end 100 meters højde, fire gange, før det med et brag styrtede ned med næsen boret dybt i jorden, men uden at komme i brand.

Premierløjtnant Erhardtzen var dræbt paa stedet, løjtnant Peder Rasmussen førtes alvorligt saaret til Brørup sygehus, hvorfra han senere blev overført til neurokirurgisk afdeling i Odense, hvor han døde i gaar eftermiddags.

De fløj meget langsomt

Flyet var ude paa en ordinær øvelsesflyvning, starten var tilsyneladende normal. Gaardejer Magnussen mener at have hørt motoren gaa

De fløj for langsomt

Aarsagen til nedstyrtningen ved Lindknud fastslaaet af havarikommissionen

11-11-60

Den meningsløse flyveulykke, der i forgaars ved Lindknud i Sydjylland kostede to unge officerer, premierløjtnant Erhardtzen og løjtnant Peder Andersen livet, er nu fuldt opklaret.

Havarikommissionen udsendte i gaar rapport om sine undersøgelser og fastslaar, at ulykken utvivlsomt skyldes, at flyet er kommet ned i saa lav hastighed, at det har mistet opdriften og er faldet til jorden.

Maskinen, et en-motors propelfly Piper Cub, tilhørende artilleriet, skulle paa rutinemæssige øvelser med blandt andet nødlandingsforberedelser i terrænet. Da ulykken indtraf, havde maskinen været i luften i halvanden time og i de sidste ti minutter efter vidneudsagn gennemført en række af disse øvelser i området omkring Okslund. Der er, hedder det i rapporten, intet, der tyder paa, at fejl ved flyet har været årsag til havariet. Undersøgelser paa havaristedet, sammenholdt med

flere vidneudsagn, tyder paa, at ulykken skyldes, at flyet under indflyvning til den fingerede nødlanding er bragt saa langt ned i flyvehastighed, at det har mistet opdriften og er faldet til jorden.
pw.

Hos hyggelig mand i kønne stuer

18/12 60
Stabslæge M. Brun-Pedersen, i mange aar chef for Søværnets Lægevæsen, bliver 70 i dag og fortalte, mens børnebørn løb omkring ham

STABSLÆGE M. Brun-Pedersen, der bliver 70 i dag, siger selv, at han er præcist saa høj, at han er lille. Han havde mangan anden replik i de halvtredje time, vi brugte paa en fødselsdagssamtale, for han er — foruden lille og tæt — en hyggelig mand med lune og blik for baade ting og mennesker.

Hans datter (og eneste barn), fru Kirsten Petersen, der er præstekone paa Langeland, var paa besøg med sine to børn, Peter paa fire og Hanne paa knap halvandet aar. Drengenhvidhaarede Peter er meget sød og taler bedre end de fleste fireaarige.

— Ja, sagde hans mor glad, da den fremmede komplimenterede, han taler helt godt, og det har han gjort i de sidste to aar. Hanne derimod kan ikke sige andet end Peter.

— Jo, og far, sagde saa Hannes storebror.

— Det skal du nu ikke være ked af, min pige, føjede dr. Brun-Pedersen til, for der er ikke mange store talere mellem dem paa sytten maaned. Paa den anden side hører man sjældent om kvinder, der taler for lidt, saa det ordner sig nok.

Mens Otto C. tegnede MORFAR, ville Peter vide, om billedet kom til at ligne.

Det haabede den udmærkede kunstner.

— Ja-e, sagde Peter, haaret har du jo tegnet, og det ligner.

Peter ville ogsaa vide, om Otto C. var kommet kørende.

Det var han.

Og derefter:

— Hvad er det for en slags vogn, du har?

— En Volvo Amazone, lille Peter.

— Jeg har ogsaa en Volvo Amazone med camping-vogn til.

Saa blev Peter sendt ind i en anden stue med morfars forklaring til usets gæster om, at Peter er bilbesat, og at han har legetøjsgaragen led.

Spejlet og billedet

Stabslæge M. Brun-Pedersen bor i en gammel lejlighed i Frederiksborggade. En med seks værelser, han har haft i fyrretyve aar. Højt til loftet, murene er tykkede rummelige. Det sidste nødvendigt, for dr. Brun-Pedersen mange gode billeder. Af Weie, af Giersing, af Sønner af Lundstrøm, af Aksel, af Niels Erik Lange. Maer en af doktorens hobbies. forskellige andre.

— En man fortæber sig i dem, høre forskelligt om ham



Stabslæge M. BRUN-PEDERSEN. Tegning af Otto C.

— Fra Haugbølle i Humble Sogn. Min far, Chr. Hansen Pedersen (sagde han) ejede en gaard paa 40 tønder land, som min morfars byggede i 1863. Den var af de første grundmurede paa Langeland. Min farfar havde nabogaarden. Nu ejer min eneste søster og jeg den fædrene gaard, som vi driver med en bestyrers hjælp. Der holder min kone og jeg sommerferie.

— Skal De der ogsaa juleaften?
— Nej, jul holder vi hos min svigersøn og datter i Bøstrup Præstegaard. Kirstens mand er i midten af tredive; hun blev præstekone, da hun var nitten aar — lige fra Zahles

Selv sagde dr. Brun-Pedersen:
— Jeg ved ikke, hvorfor jeg ville være læge, men da jeg havde vaklet en lille tid, foretrak jeg det medicinske.

— Hvad vaklede De imellem?
— Aah, jeg tænkte en smule paa juraen og politiet, det sidste maaske fordi jeg læste Conan Doyle. Engelske kriminalromaner er mig stadig til hvile. Jeg læser ogsaa Simenon og synes, at Conan Doyle er den bedste. For nogle aar siden mødte jeg i et tog en fransk politimand, der ikke kendte Simenon. Saa forærede jeg ham den sidste af hans romaner, som jeg havde i min kuf

saa blev barnet naturligvis ikke smittet.

— Kønssygdommene var trængt tilbage i slutningen af trediverne, men blussede op efter 1941-42.

— Ja, som altid under krige. Vi maade et højdepunkt i 1946, siden gik det først langsomt siden hastigt ned. Men i de seneste maaned har vi paa ny haft en stigning i syfilis-tilfælde, selv om tallene fremdeles er små.

— Hvorfor?

— Af flere grunde, af hvilke den meget nemmere kontakt med fjerne lande er én.

I gamle dage rejste jo næsten ingen til Østen, og ikke mange derfra kom hertil. Nu rejser alle verden over. Og det forøger smittemulighederne.

Konsultation og politik

— De har haft en stor konsultation.

— Nej, nej, ikke en stor, for jeg har forsømt min konsultation for hvad jeg ellers havde med at gøre. Først mit arbejde i Søværnet, dernæst mine lægepolitiske og almenpolitiske interesser. Jeg er formand i Venstreklubben, landets eneste, der har hjemsted i København, og ved de sidste tre valg var jeg opstillet af Venstre paa Frederiksberg.

— Hvorfor er De venstremand?

— Det er jeg baade af tilskyndelse og paa grund af min oprindelse. Jeg kommer jo af bønder og har kendt venstrefolk og deres anskuelser fra min barndom. Venstre havde modgang ved valget den 15. november, men det kommer ny tider for Venstre, det er jeg ganske sikker paa, for Venstre er et bestandigt borgerligt parti uden klasseforskil.

Men nu skal De høre en lille historie. Som vel efterhaanden alle ved, udsendte statsminister Viggo Kampmann valgopraab paa brevpapir med statsministerens bmærke. Jeg fik ikke et saadant brev, men én af mine venner gjorde, og da jeg havde set dette brev, ringede jeg til Statsministeriet og spurgte, om den ting var forandret, at andre end bagere maatte have krone paa deres kringler. Jeg har endnu ikke faaet det svar, man lovede mig. Men det var ikke mig, der klagede til ombudsmanden.

— De har røget hele eftermiddagen, skiftevis pipe og cigar, endda en stor Churchill'sk. Ryger De meget?

— Det ved jeg ikke. Men jeg ved, at jeg ryger for meget, selv om jeg ikke ryger, naar jeg sover.

— Dr. Brun-Pedersen, hvorfor begynde De at samle paa malerkunst?

— Jo, i mine yngre dage traf jeg mange malere, og saa tog det ene ord det andet. Jeg kan lide gode billeder, ogsaa fordi jeg synes, at min generations kunst staar vel til stuer i en gammel lejlighed med gamle ting. Men i øvrigt skal man ikke købe, hvis man ikke er glad for billeder.

Læger og præster

— De nævnte før ordet lægepolitik. Hvad er lægepolitik?

— Det er bestræbelserne for at skaffe læger saadanne vilkaar, at man kan være læge paa anstændig maade. Jeg var med i organisationsarbejdet i mere end tredive aar og har endnu et par smaa-jobs. Jeg ved, at nogle mener, at læger er særdeles velaflagt. Men der er det med læger som med mænd i andre fag, at en stor del af standen tjener ikke særlig meget. Desuden kommer læger jo sent i gang, og mange praktiserende maa begynde med gæld.

— Læger tjener mere end præster, sagde saa stabslæge Brun-Pedersens præstekone-datter.

20-12-60

Jet-styrt i gaar

Piloten, den 24-aarige flyverløjtnant Poul Jarnum, reddede sig i faldskærm — Maskinen, en Sabre-jager, knustes mod en kartoffelmark



Den reddede pilot, flyverløjtnant Poul Jarnum, fotograferet kort efter faldskærmslandingen.

I gaar formiddags rantes det danske flyvevaaben af et havari. Kl. 10.21 styrtede en af de ny F 86 D Sabre-jagere ned ved Sønder Øske. Piloten, den 24-aarige flyverløjtnant Poul Jarnum, reddede sig med katapultsædet og sin faldskærm. Maskinen knustes mod en kartoffelmark, ingen mennesker kom noget til, og der anrettedes kun ringe skade mod civil ejendom. Maskinen er totalt vrøg.

Da flyverløjtnant Jarnum befandt sig i sin Sabre-jager over Halvrimmen, fik han pludselig motorbesværligheder. Han rapporterede til flyvestation Aalborg, at han gjorde forberedelser til at forlade maskinen i

katapultsædet. Da han havde ladet sig skyde ud af maskinen og hang i faldskærmen, saa han den forerløse maskine fortsætte mod jorden. Den styrtede ned paa aaben mark, tilhørende gaardejerske Marie Pedersen i Sønder Øske umiddelbart syd for Halvrimmen i Hanherred.

Et af øjenvidnerne til maskinens nedstyrtning, frøken Ella Danielsen, datter af gaardejer Peder Danielsen, Sønder Øske, fortæller, at maskinen strøg ind over hendes faders gaard, mens flammende brændstof slyngedes ud fra vingerne ned over gaarden, dog uden at antænde. Maskinen fortsatte endnu 200 meter, før den ramte jorden, og derefter kurede den et godt stykke, før den standede paa Marie Pedersens kartoffelmark.

Dele af jageren spredtes over omraadet, og skroget stod i flammer. Løjtnant Jarnum landede i en indhegning ved statshusmand Christian Andersens ejendom i Sønder Øske. Helt uskadt. Han kunne løbe statshusmanden i møde og kørte omgaende til telefoncentralen i Halvrimmen, hvorfra han underrettede flyvestation Aalborg om det videre forløb af havariet.

Flyvestationen havde allerede udsendt redningshelikopter, som krydsede over ulykkesstedet.

Løjtnant Jarnum havde været paa rutinemæssig øvelsesflyvning, paa vejen tilbage til flyvestation Aalborg satte motoren pludselig ud og gik til sidst i staa. Flyvevaabnets havarikommission undersøger nu de nærmere omstændigheder ved det heldigt forløbne havari. pw

Motorhavari fastslaaet

Flyverløjtnant Poul Jarnum handlede fuldt ud korrekt

Allerede i gaar kunne flyvevaabnets havarikommission fastslaa, at jet-ulykken ved Sønder Øske syd for Halvrimmen mandag formiddag skyldtes motorhavari.

De nærmere omstændigheder er imidlertid endnu ikke helt klarlagt. Derimod understreges, at flyverløjtnant II af reserven Poul Jarnum handlede fuldt ud korrekt. Han havde konstateret, at motorydelsen forsvandt under indflyvning til flyvestation Aalborg. Forgæves søgte han at sætte Sabre-jagerens nødsystem i funktion. Først derefter gjorde han klar til at forlade maskinen i katapultsædet. I 275 meters højde over Halvrimmen udløste han sit udskydningsæde efter at have stillet maskinens højderor paa glidevinkel. Maskinen tabte stadig højde og endte paa gaardejerske Marie Pedersens kartoffelmark i Sønder Øske.

Poul Jarnum, som er lægesøn fra Fredericia, er ugift. Han er blevet afhørt af havarikommissionen, som ogsaa har afkontrolleret baandoptagelsen af samtalerne med kontroltaarnet. Nu skal vrøget af den nedstyrtede maskine undersøges nærmere, først og fremmest den svigtende motor. pw.

50 AAR I DAG 11-1-61

Luftkaptajn Adolf Jessen, som i dag fylder 50 aar, er en af SAS-flaadens markante skikkelser. Over 8.000 timer af sit liv har han tilbragt i luften i de mere end 25 aar, han har fløjet, deraf de sidste 15 som trafikflyver. Han har siddet ved

rattet i næsten alle maskintyper inden for SAS og har de sidste 10 aar været skipper paa atlantehavstrafikken. Han var paa DC 6- og DC 6 B-maskinerne, blev skipper paa DC 7 C-linerne og er nu kaptajn paa jetflaadens flagskibe DC 8. Hele hans skikkelse udstråler tillid og tryk-



Adolf Jessen

hed, der er en ganske særlig atmosfære omkring denne flyver, den er skabt af den form, der er hans, baade naar han færdes i lufthavnene og byder sine passagerer velkommen om bord. Dramaet har Adolf Jessen aldrig søgt støvne møder med, hele hans virke som trafikflyver er en bekræftelse paa tillidsforholdet mellem menneske og maskine. Som alle flyvere har han to skarpt adskilte tilværelser: den i

luften og den paa jorden. Det er karakteristisk for ham, at han tog sin 14-aarige søn med sig til New York, da han juleaftensdag fløj til Amerika. Familien blev ved tjenesten splittet op, fru Elisabeth Jessen og den voksne datter Hanne maatte blive hjemme, mens luftkaptajn Jessen benyttede sig af den ret, SAS giver dem, der er i tjenesten i julen, til en friplads om bord for sin 14-aarige søn. De holdt dansk jul lille juleaften i Kastrup, amerikansk juledag i New York og vendte hjem til nytåret i Danmark. I dag paa sin runde dag vil Adolf Jessen modtage mange tilkendegivelser for den sympati, han har skabt omkring sig og den respekt, der staaer om hans gode arbejdsindsats, for han er i en af de mange, der har skabt gode ry omkring skandinavisk luftfart. pw

Søløjtnanter i USA på helikopterkursus

Syv søløjtnanter, der skal flyve de kommende inspektionsskibes helikoptere, har påbegyndt 44-ugers kursus i Florida

Syv søløjtnanter fra den danske flåde er nu i USA gået i gang med en helikopteruddannelse, der skal gøre dem egnede til at klare pilotarbejdet i helikopterne på flådens kommende inspektionsskibe.

De syv søløjtnanter er S. A. K. Nielsen, J. H. Ahlers, V. J. Christensen, O. Lichtenberg, P. S. Hansen, H. Dalsgaard og P. Lundberg. Søløjtnanterne har forud for afrejsen til USA gennemgået flyvevaabnets elementærflyveskole på Avnø, og de står nu over for et 44-ugers kursus på flyvebasen Pensacola i Florida.

Flådens nye helikoptermænd skulle således kunne være klar til indsats, når det første af de nye inspektionsskibe er klar næste år.

I alt skal flåden have fire nye inspektionsskibe med helikopterdek. Alle skibene ventes afleveret i 1963-64.

Det er endnu ikke i flåden besluttet, hvilken type helikoptere man agter at anvende på inspektionsskibene. Valget står mellem konven-

tionelle helikoptere og maskiner med gasturbiner. Meget tyder på, at det bliver den sidstnævnte type, der foretrækkes. I alt ventes det, at der vil blive anskaffet fem helikoptere til de nye inspektionsskibe, der på afgørende måde vil bedre vilkårene for denne del af flådens arbejde. Fel.



Jetpilot Klaus Engel fotograferet på Aalborg Sygehus, hvor det viste sig, at han var sluppet uskadt fra styrtet.

Heldig jet-pilot

Flyverløjtnant Klaus Engel reddede sig med katapultsædet i lav højde fra brændende Sabre 8/2-61

Den 25-årige flyverløjtnant Klaus Engel reddede i går livet på flyvestation Aalborg under dramatiske omstændigheder. Umiddelbart efter starten udbrod der brand i motoren paa hans Sabre. Til trods for, at han kun var i ringe højde, valgte han at lade sig skyde ud med katapultsædet og redde sig i faldskærmen. Han landede på flyvestationens område, mens maskinen styrtede i Limfjorden ved Østerkær på halvøen Gjol.

Klaus Engel, som utvivlsomt ogsaa kan takke sin jockey-størrelse for, at hans udspring lykkedes, fik nogle hårde knubs. Han førtes til Aalborg Amtssygehus, hvor man konstaterede, at det kun var overfladiske skrammer.

Flyvevaabnets havarikommission har allerede foretaget undersøgelser i vrøget og afhøringer af flyverløjtnant Engel.

Vidner har udtalt, at der slog en meget kraftig ildsøjle ud fra maskinens motor umiddelbart efter starten. Engel havde søgt at slukke motorbranden ved at lukke for brændstofforsyningen, men han fik ikke bugt med ilden. Der var kun gået 63 sekunder fra startøjeblikket, da han besluttede at springe ud ved hjælp af katapultsædet. Maskinen fløj videre, hvirvlede nogle gange om sin akse og styrtede i Limfjorden omkring 300 meter fra land. Den ligger på kun en halv meter vand.

Klaus Engel, som er søn af professor, ingeniør Niels N. Engel ved Georgia universitet i Alabama i USA, fortalte bagefter:

— Jeg er mørbanket, men røntgen-

undersøgelsen har heldigvis været gunstig; der er intet brud.

Da motoren sendte sin ildsøjle ud, prøvede jeg at slukke branden, og da det ikke lykkedes, var der ikke andet at gøre end at springe. Da jeg hvirvlede mod jorden, var jeg mest optaget af, om skærmen ville folde sig ud, for det var jo i ret lav højde. Det gjorde den, men jeg kom alligevel temmelig hårdt ned.

Jeg har været pilot i fire år i flyvevaabnet, så jeg er klar over, hvad man skal gøre i en sådan situation. Modet og lysten har jeg heller ikke tabt, men der går nok et par dage, før jeg går i luften igen. — Nu skynder jeg mig at få sendt et telegram til mine forældre.