

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.

Danske jet-piloter over Atlanterhavet

11-2-61

Fra vor korrespondent

PARIS, FREDAG AFTEN
begivenhed i dansk jettfly-
historie har fundet sted i dag,
tre danske jettipiloter sammen
amerikanske kolleger har ført
en gruppe jettjager-
re over Atlanter-
havet uden stop.
Jettjagerne — af
typen Super Sabre
— skal afleveres i
Karup i Jylland
lørdag eftermid-
dag. Maskinerne
fik på turen over
Atlanterhavet på-
fyldt benzin, mens
de befandt sig i
luften dels over
Bermuda og dels
over Azorerne.

Paul Zigler

en danske oberst Paul Zigler var
pilot i den maskine, der ledede
drillen, og med på turen var
uden den danske major Thorkild
Rosen og den danske kaptajn Ro-
S. Hansen. Eskadrillen startede
10 europæisk tid fra Myrtle
beach-basen i South Carolina og an-
kom efter syv timer og 40 minutters

flyvning til den store amerikanske
flyvebase Chateauroux i Midtfrank-
rig. Den lange flyvning var foregået
uden vanskeligheder.

Eskadrillen starter lørdag formid-
dag fra Chateauroux, og maskinerne
vil derefter ifølge oplysninger fra
den amerikanske informationsofficer
i Chateauroux blive overleveret til
det danske luftvåben i Karup.

Dalg.

Jet-pilot reddet sig i katapultsædet

10/3-61

Han sprang ud kort efter starten fra Karup med en
F-100 Super-Sabre, som knustes i en eksplosion

Den 24-årige flyverløjtnant
Bent Sylvester Larsen, Viborg,
reddede i går livet ved at lade
sig skyde ud med katapultsædet
fra en F-100 super-sabre jet
umiddelbart efter starten fra
Karup.

Maskinen eksploderede i nedslæ-
get mod jorden og spredtes over et
område på en kilometer. Bent Syl-
vester Larsen slap med en mindre
hjernerystelse. Han indlagdes til
observation på Viborg sygehus.

Om årsagsforholdet vil føreren
ikke blive afhørt før i løbet af fre-
dagen. Han har ikke nået at rap-
portere motorvanskeligheder til kon-
trolløbet, men det er antagelig et
teknisk problem, der har fået ham
til at lade sig skyde ud få øjeblikke
efter starten.

Super-Sabre'n styrtede ned kl.
12.40 på gårdejer Georg Christensens
mark i Ørre ved Simeklær kun
en halv snes kilometer fra flyvesta-
tion Karup mod vest. Ved eksplo-
sionen mod jorden slyngedes dele
af den store jettjager gennem luften
og ramte gårdejer Anton Jørgensens
nærliggende ejendom. Skorstenen på
stuehuset blev slået af og de elek-
triske ledninger revet ned. Alle
ejendommens ruder knustes.

Familien Anton Jørgensen befandt
sig i stuehuset i nedstyrtningsoj-
eblikket, men ingen kom noget til. De
fleste af familiens medlemmer blev
dog temmelig chokeret.

Flyverløjtnant Bent Sylvester
Larsen var startet på rutinemæssig
øvelsesflyvning med fuldt lastede
tanke og med øvelsesammunition.
Han var i kontakt med flyveledel-

sen lige til det sidste. Hans udskyd-
ning med katapultsædet skete ikke
fra særlig stor højde. Han landede i
faldskærm nogle hundrede meter
fra den totalt sønderdelte maskine.
Kammerater, som fløj over ulykkes-
stedet, så ham stå og vinke ved fald-
skærmen. Han blev afhentet og kort
efter ført til observation på sygehu-
set. Han er en rutineret pilot, blev
flyverløjtnant i 1957, og i fjor blev
han udnævnt til flyverløjtnant 1 af
reserven.

Flyvevåbnets havarikommission
har indledt undersøgelserne. pw

Usædvanlig sag mod jet-pilot

20/2 Fra Berlingske Tidendes

ALBORG: Vestre landsret skal
15. april behandle en usædvanlig
militærsag, der er rejst mod en jet-
pilot fra flyvestation Alborg. Pilo-
ten, den 25-årige flyverløjtnant II
af reserven Hans Højerslev blev ved
retten i Nørresundby idømt 10 da-
ges vagtarrest for grov uefterrette-
lighed under indflydelse af spiritus,
mens hans eskadrille var i trænings-
lejr i Nordafrika sidste sommer. Høj-
erslev har appelleret dommen, for-
di han mener, at han har været ud-
sat for hjernevask og handlet under
påvirkning af bedøvende midler,
som spioner har givet ham.

Mens eskadrillen opholdt sig i den
amerikanske træningsbase Wheelus
i Libyen, havde han en aften druk-
ket seks pilsnere i løbet af seks ti-
mer, men han var ikke blevet beru-
set. Sammen med nogle amerikanske
venner tog han senere på af-
tenen til Tripolis, hvor han havde
i en lejlighed, der tilhørte en
kvindelig amerikansk funktionær. I
det natlige selskab deltog nogle
mænd, som fortalte, at de arbejdede
i en ambassade i en anden afrikansk
stat.

Højerslev drak to whiskysjusser,
men pludselig befandt han sig i en
meget døsigt tilstand, og han bemær-
kede, at den ene efter den anden
af hans ledsagere gled sammen på
gulvet. Selv mistede han straks ef-
ter bevidstheden og husker intet, før
han næste morgen blev ført ud af
arresten i en amerikansk base.

Det er oplyst, at han i nattens løb
blev smidt ud af en bil ud for basen,
og at han selv henvendte sig
til vagtchefen og militærpolitiet,
som han optrådte meget uligevæg-
tigt overfor.

Han blev sendt til Alborg med
den første flyvemaskine og har ikke
siden været i luften. Sagen er bi-
lagt en erklæring fra en amerikansk
psykiater, der konstaterede, at
Højerslev havde handlet i stærk de-
pression. Selv mener Højerslev, at
denne depression er kunstigt frem-
kaldt af de stoffer, der er indtaget
sammen med whiskyen, for at han
kunne pumpes for oplysninger.

50 Hospitalsdirektør P. S. Lau-
ridsen, chefen for Køben-
havns Militærhospital, fylder
50 år i dag. Han er jysk landmands-
søn fra Fæster og blev student i
1934, privat dimitteret. På fem år
tog han juridisk embedseksamen og
gik så ind i Københavns Magistrats



P. S. Lauridsen

1. afdeling. Under
krigen var han
blandt de yngre
embedsmænd, der
alle vegne fra blev
trukket ind i Di-
rektoratet for Va-
reforsyning, og her
gjorde han sig me-
get hurtigt smukt
gældende; han blev
ekspeditionssekre-
tær og var den sid-
ste tid sekretær for
direktionen. Da
Forsvarsministeriet
oprettedes, overflyttedes P. S. Lau-
ridsen hertil og blev ekspeditionsse-
kretær i det kontor, der bl. a. havde
med forsvarets hospitals- og sund-
hedsvæsen at gøre. Det var derfor
naturligt, at han — da man ønskede
til chef for Militærhospitalet at få
en mand med sikre administrative
erfaringer — fik overdraget denne
post, det var første gang, den kom
på rent civile hænder, om det kan
udtrykkes således. En vis militær
skoling havde hospitalsdirektøren
dog fået, dels i sin tid i Forsvars-
ministeriet, dels på NATO Defence
College i Paris, som han gennemgik
i 1953. Han er medlem af forsvarets
rationaliseringsudvalg.

Løjtnantens spiritusdom

Landsretten afviste hans
påstand om, at der var
narkotika i whiskysjus

ALBORG, LØRDAG AFTEN
Flyverløjtnant Hans O. Højerslev,
der ved retten i Nørre Sundby var
idømt ti dages vagtarrest for at have
været beruset på Wheelusbasen i Li-
byen, har lørdag ved landsretten i
Alborg fået sin dom stadfæstet.

Han havde appelleret på grundlag
af en påstand om, at han ikke var
beruset af whisky, men af narkotika,
som var fyldt i whisky'en, som han
havde drukket hos en amerikansk
major.

Satte sit liv til for at hindre stor katastrofe

Han udløste sit katapultsæde for sent for at redde andre, og faldskærmen foldede sig ikke ud 2-3-61

Oberstløjtnant Frede Birkelund forulykket

Det danske flyvevåben mistede i går på tragisk vis en af sine dygtigste officerer og mest fremragende flyvere, den kun 39-årige oberstløjtnant Frede Birkelund, som dræbtes under nedstyrning med en Thunderjet F-84 G ved Østrup Holme nær Veksø under indflyvning til flyvestation Værløse.

Oberstløjtnant Birkelund var startet fra flyvestation Karup, hvor han gjorde tjeneste som afdelingschef i flyvertaktisk kommando. Kl. 11 satte han kursen mod Værløse i en af flyvevåbnets ældre jet-maskiner, en Thunderjet F 84 G, en type som han kendte til de mindste enkeltheder. 30 minutter efter var han nær Værløse, hvor han gjorde kontrollårnet opmærksom på, at han havde motorvanskeligheder. Han talte om isdannelse i motoren.

»Mayday« — og derefter tavshed

Derefter råbte han »mayday«, den nødmelding betød alarm på flyvestationen, hvor man gjorde klar til nødlanding. Men oberstløjtnant Birkelunds radio blev pludselig tavs.

Man hørte intet fra ham, før meldingen kom om hans nedstyrning.

de områder. Egnen, hvor han lå under indflyvning, var ham velbekendt, han vidste, at der var ret meget byggeri i indflyvningsområdet.

Maskinens sidste bevægelser, før han udløste katapultsædet, tyder på, at han har søgt at få der, ned på åbne områder, da han ikke længere havde den under kontrol. I hvert fald har han ventet længst muligt med at bringe sig selv i sikkerhed. Oberstløjtnant Birkelund ville, da han nærmede sig flyvestation Værløse og første gang meldte om motorvanskelighederne, have haft større chancer for et faldskærmsudspring fra den indflyvningshøjde, han rapporterede til tårnet.

Øjenvidnernes beretning

Øjenvidner fortæller, at maskinen fløj lavt hen over gårdejer Holger Terkelsens bygninger. Gårdejereren var selv klar over, at en nedstyrning var forestående, og hans hustru alarmerede derfor Falck i Roskilde, endnu før maskinen havde sluttet sin fart over moseområdet. Gårdejer Terkelsen mener at have hørt eksplosionsagtige lyde fra maskinens motor, mens den lavt og blafrende strøg over hans ejendom. Parcelist Einar Mathisen så omtrent samtidig Thunderjet'en lavt over sit hus, maskinen fortsatte over vejen, ind under nogle telefontråde, ned over en kålmark, hvor den ene vingetank blev revet af, videre over en grøft, hvor den anden vingetank flåedes af, og derefter endte flyet på gårdejer Carl Hansens mose ved Avnsø gård. Der anrettedes ingen skade på ejendom.

Einar Mathisen var den første, der nåede den knuste maskine, som ikke brændte, fordi oberstløjtnant Birkelund havde afbrudt alle kontakter.

Fortsættes Side 2.



Oberstløjtnant Frede Birkelund

1)

Piloten var ikke at finde. Der gik omkring 20 minutter, før han blev observeret fra en helikopter, der var kommet til fra flyvestation Værløse. Den var startet omtrent samtidig med alarmeringen om nødsituation. Oberstløjtnant Frede Birkelund, som var dræbt på stedet, var endnu ikke kommet fri af katapultsædet, som normalt frigøres automatisk efter at faldskærmen udløses efter et bestemt fald. Han har været for langt nede, da han udløste redningsstolen, til at have en chance for at komme fra nødtilstanden med livet.

Tordenjet'erne udskiftes i år

Oberstløjtnant Frede Birkelund, som har sit hjem på Nørre Søvej i Viborg, var gift.

Han har været med i hele flyvevåbnets efterkrigsudvikling og skabt respekt om sin dygtighed og sine egenskaber. Før han for omkring 18

Flyveulykken

måned siden kom til flyvertaktisk kommando i Karup som afdelingschef, var han operationschef på flyvestation Alløng.

En broder, H. Birkelund, er kaptajn i flyvevåbnet og stationeret på flyvestation Værløse.

Den maskintype, oberstløjtnant Frede Birkelund forulykkede med, var den ældste på det amerikanske våbenhjælpsprogram til Danmark. Tordenjet'erne af typen F 84 G vil efter planen udgå i år, efterhånden som de nye F 100 Super Sabre ankommer.

Den overisningssituation, som formentlig er hovedårsagen til nedstyrningen, formenes helt at have overrumplet den erfarne flyver.

Chefen for flyvevåbnet, general-løjtnant Kurt Ramberg, udtalte i aftes til Berlingske Tidende følgende mindeord om oberstløjtnant Frede Birkelund:

— Det er et alvorligt slag for flyvevåbnet, som med oberstløjtnant Frede Birkelund har mistet en meget dygtig officer. Han havde efter krigen gennemgået fuld og moderne flyverudvikling. Jeg satte store forventninger til hans fremtid til gavn for det danske flyvevåben. Birkelund var en meget erfarne flyver, helt i topklasse både i samlet flyvetid og jetflyvetid, og han var en fortrinlig operationschef og en meget dygtig stabsofficer. Dertil kommer, at han var overordentlig idealistisk indstillet, det kom ikke mindst til udtryk under krigen gennem hans store og strålende indsats inden for modstandsbevægelsen. Som menneske var han overordentlig tiltalende, en meget afholdt officer, til alle sider en mand, der på ganske særlig måde forenede fasthed med en personlig beskeden fremtræden. pw.

Isdannelse i motoren årsag til jetulykken

Oberstløjtnant Frede Birkelund var selv klar over, hvad der var i vejen, og meldte det over radioen

Alvorlige isdannelse i motoren og deraf formindsket motorkraft var årsagen til flyveulykken i onsdags, da en F 84 G jetjager styrtede ned i Østrup Holme Mose ved Veksø, hvorved den 39-årige oberstløjtnant Frede Birkelund mistede livet. Flyvevåbnets havarikommission har i går offentliggjort en rapport om ulykken. Det fremgår heraf, at Birkelund var startet fra Karup for at flyve til Værløse. Ved 11-tiden

befandt han sig over Værløse i 16.000 fods højde og gjorde klar til landing. Indflyvningen foregik normalt, men da han under radarkontrol befandt sig i et skylag øst for flyvestationen, meldte han til flyvekontrollen, at han havde isdannelse i motoren og ville forsøge at slippe fri af skyerne igen.

Isdannelse i motoren medfører formindsket gennemstrømning af luft og deraf følgende forkert forbrænding af brændstoffet og overophedning af motoren med deraf formindsket motorkraft.

Under de følgende ca. fire minutters flyvning var Birkelund i stadig kontakt med flyvekontrollen, og det fremgår af korrespondancen, der er optaget på bånd, at maskinen først tabte farten, men derefter på ny tog lidt til og vandt højde. Piloten sagde, at han regnede med at klare situationen. Et halvt minut efter meldte han imidlertid, at advarselslyset for overhedning var tændt, og at han igen tabte fart. Kort efter meldte piloten »nødtilstand« og sagde, at han ventede brand hvert øjeblik.

Beregninger tyder på, at piloten har ladet sig skyde ud i 200—300 fods højde, hvilket er en kritisk ringe højde. Under visse gunstige forhold skulle der dog være mulighed for, at en udskydning i denne højde kan foretages med held.



General Niess (tv.) sammen med oberst J. P. Stapp, fotograferet, da de under en prøveflyvning var vægtløse i 15 sekunder.

På rejse i rummet

12-5-61.

i skjorteærmer

Det amerikanske luftvåbens rumekspert i København med nye oplysninger for rumrejsende

Fremtidens rumrejser vil kunne foretages i skjorteærmer. Det vil ikke være nødvendigt at iføre sig rumdragt, da kabinerne vil være absolut tryksikre. Derfor vil det naturligvis alligevel være meget rart at have dragten som reserve, hvis der skulle ske noget.

Det er chefen for det amerikanske luftvåbens lægekorps, general, dr. Oliver K. Niess, der siger dette. Han er pioner inden for rumfartsmedicinen og kom i går til København, hvor han bl. a. skal træffe en række kolleger inden for sit felt.

Den første tid

General Niess mindedes den tid for 12 år siden, da lægerne begyndte at tage del i rumfartsforskningen.

— Mange troede, vi ikke var rigtig kloge. I dag er vi nået så vidt, at vi er helt trygge ved at sende mennesker ud i rummet.

Det er ikke nok, at man sender raketter ud med instrumenter, selv om det kan give værdifuld viden. Mennesket kan gribe ind, når betingelserne under flyvningen ændres. Det kan instrumenterne kun i begrænset omfang.

— Hvor stort tryk kan mennesket tåle ved start og landing?



General O. K. Niess.

— Shepard var udsat for 6-8 g, da han startede og 10-12, da han landede (g er udtryk for det tempo, hvori et frit faldende legemes hastighed vokser. Ved Jordens overflade er det 9,81 meter pr. sekund. Red.).

Han klarede det fint, og han kunne også have taget en større acceleration. Sker der noget under opsendelsen af raketten, så kapslen må frigøres, vil piloten blive udsat for ca. 21 g. Det har alle rumpiloterne prøvet under uddannelsen uden at tage skade.

Det vigtigste

— Hvad var det vigtigste resultat af amerikanernes første rumflyvning?

— Det var, at det i så høj grad var muligt for piloten at handle under flyvningen. Han kunne styre rumskibet og selv udløse de mekanismer, der var nødvendige.

Nede på Jorden kunne vi på en fjernsynsskærm følge, hvad der skete i kabinen. Og vi kunne måle hans hjerteslag, puls, temperatur og så videre.

— Hvordan var temperaturen uden for rumskibet?

— På denne rejse var den ikke over 370 grader, men Mercury-projektet forudsiger, at man vil kunne

sidde trygt i sin kabine selv ved 1000 graders varme i rummet.

— Hvordan klarede Shepard det vægtløse stadium?

— Det gik fint. Vi havde i forvejen ved forsøg sikret os, at der ikke ville ske noget med legemets naturlige funktioner. Jeg har selv været vægtløs i 15 sekunder under flyveforsøg.

Vi har et rumkøkken, der fremstiller den dejligste mad i tuber: bøf, skinke, jordbær osv. Sandwicherne holdes sammen med en elastik.

Hjerteslaget

— Hvordan fungerer hjertet, når man er vægtløs?

— Det viser sig, at hjertet ikke arbejder så hårdt. Vi kunne måle,

at det slår langsommere. Det hænger sammen med, at blodet ikke vejer noget mere.

Måske vil man engang kunne lægge et hjertehospital ude i rummet. Det er naturligvis noget, som hører fremtiden til, men selv en kortvarig ringere belastning af hjertet kan have betydning for patienter med hjertesygdomme.

Ved start og landing slår hjertet til gengæld meget hurtigere. Man behøver altså ikke at være syg, for at hjertet slår hurtigt. Forsøget har vist, at et rask menneske kan tåle en forøgelse af hjertetakten med 50 procent.

— Der er ikke noget, som hedder op og ned ude i rummet?

— Ned er den retning, piloten holder fødderne. Har han hovedet nedad, strømmer blodet ikke til, fordi det ikke har vægt. Med sugeskopper på fødderne vil man kunne gå på kabinens vægge.

— Var Shepard helt i orden efter turen?

— Folk var lidt bekymret, fordi de hørte, han skulle på hospital på

Bahama-øerne. Hospitalet bestod af et rum med én seng. Det var nærmest et medicinsk laboratorium. Shepard fejlede intet fysisk eller psykisk.

Frivillige kvinder

— Vil en kvinde kunne tåle en rumrejse lige så godt som en mand?

— Det er der ikke tvivl om. Flere kvinder i USA har allerede meldt sig frivilligt og deltaget i forsøg.

— Er medicinerne klar til at sende en mand til Månen?

— Ja. Og vi vil også kunne løse problemerne, når man skal længere ud i rummet. På Månen er der ikke megen tiltrækningskraft, så man må have tunge støvler på og egen ilt. Men ellers skulle der ikke være særlige problemer.

— Ville De have noget imod at være den første mand på Månen?

— Nej. Men jeg vil nok tro, man tager en, der er yngre.

Nius.

Teknisk fejl i Super-Sabren

14-3-61

En læk i brændstofsysteget årsag til forliset ved Karup, hvor flyverløjtnant Bent Sylvest Larsen reddede sig i katapult

Lørdag forelå fra flyvervåbnets havarikommission en foreløbig rapport om ulykken i torsdags ved Flyvestation Karup, hvor flyverløjtnant Bent Sylvest Larsen reddede sig i katapultsædet, mens hans brændende Super-Sabre-jager styrtede ned på en mark. Det ser ud til, at en læk i brændstofsysteget til maskinens efterbrænder er sandsynligste årsag.

Flyverløjtnant Bent Sylvest Larsen var startet sammen med en anden jet-jager af samme type for at indøve formationsflyvning. Starten var normal, men pludselig i omkring 350 meters højde hørte piloten en mærkelig rumlen fra maskinens motor.

Kort efter tændtes brandvarslingslyset. Piloten afbrød straks brændstofforsøget til efterbrænderen og tabte fart i forhold til førerflyet. Hvis pilot har berettet, at han så ild omkring bageste del af den forulykkede maskine.

Da flyverløjtnant Bent Sylvest Larsen ville forsøge at bringe sin maskine til stigning, konstaterede han, at det var umuligt at bevæge styretøjet. Han valgte derfor hurtigst muligt at lade sig skyde ud med katapultsædet. Bortset fra nogle drøje knubs ved udskydning og landing slap han ret uskadt fra hændelsen. Det er konstateret, at dele af Super-Sabrens hydrauliske system er blevet ødelagt ved motor-

branden, derved er styretøjet blevet låst. pw.

mw - 1962
De danske SAS-piloter og flyvemaskinister, som skal flyve for Japan Air Lines i 7-18 måneder, er nu ved at drage til Østen. I dag flyver kaptajnerne Sv. Juul Darket og H. Ruden skold, i næste uge kaptajnerne Thorkild Rasmussen og Hølg. I. april følger kaptajnerne Riisager og J. Christensen, førstepilot P. Vinther, som i nogen tid har fløjet for Swissair, og flyvemaskinisterne H. K. Sørensen og H. C. Holm. Endelig førstepiloterne Chr. Hansen og F. Kleivan og flyvemaskinist H. R. Rode 1. maj.

Tre jet-piloter ud med faldskærm —

13-5-61.

Amerikansk instruktør og dansk elev reddede livet ved udspring fra Super Sabre over Jylland, dansk jet-pilot reddede sig i faldskærm fra et fotofly over Belgien

Flyvevåbnet mistede i går to af sine nye amerikanske jet. De tre piloter, der var om bord i de to forulykkede maskiner reddede alle livet i deres faldskærme efter at have ladet sig skyde ud med katapultsæderne.

Den første ulykke indtraf over Jylland, hvor en af de nyeste jet, en Super Sabre F-100, var på rutinemæssig omskolingsflyvning fra flyvestation Karup. Af endnu ikke meddelt årsag besluttede instruktøren, den amerikanske kaptajn Kenneth L. Smith, Grove City, Pennsylvania, der for tiden er tjenstgørende på flyvestation Karup, at forlade maskinen sammen med sin elev den 25-årige ugifte flyverløjtnant II af reserven, Aage Ravn, Vejle.



Den 25-årige flyverløjtnant Aage Ravn, Vejle, slap uskadt fra ulykken ved Mollerup. Her forlader han ulykkesstedet efter faldskærmslandingen.

vragdele ramte et hus og tre køer på marken.

Majlund Nielsen havnede i et træ og fik forskellige knubs. Han blev



(BERLINGSKE TELEFOTO) Flyverløjtnant Majlund Nielsen efter sin heldige faldskærmslanding i Belgien.

indlagt til observation for rygskaade, men så ud til at være sluppet heldigt fra havariet. Man troede først, at maskinen var kollideret med TV-tårnet ved Anlier.

Majlund Nielsen var startet fra basen Beauve Chaim, og maskinen eksploderede ved Vlessart. Det var motorbrand, der tvang jet-piloten til at forlade maskinen. Det er kun kort tid siden, to andre danske jetfly styrtede ned i Holland, efter at de var kollideret i luften. Men også i dette tilfælde var skaderne af begrænset omfang. Begge gårsdagens havarier undersøges nu af flyvevåbnets havariexperte. Det skulle være muligt hurtigt at udrede årsagsforholdene. *pv.*

2) Jet-piloter

Odense, der for tiden gør udvekslingstjeneste i Belgien. Han måtte kl. 10,20 i går formiddags lade sig skyde ud i katapultsædet over Belgien fra sit fotofly Thunderflash RF 84-J, også en af flyvevåbnets nyeste typer. Maskinen knustes mod en mark,

Mens de hang i luften, kom alarmer

Ravn, der hidtil havde fløjet Thunderjet, var til omskoling på Super Sabre. Han slap fra udspringet uden skrammer, mens den amerikanske instruktør brækkede et ben og førtes til hospitalet. Endnu mens de to piloter hang i deres faldskærme, havde flyvestation Karup fået underretning om hændelsen fra husholdningskonsulent fru Emmy Rasmussen, Mollerup. Maskinen styrtede ned på åben mark, kun hundrede meter fra hovedvej 16 ved landsbyen Mollerup, 15 kilometer øst for Viborg. Den brændte op, men anrettede ikke skader ud over på gårdejer Kjeldsens tilsæede mark. Flyverløjtnant Ravn kom straks efter den heldige landing hen til den nedstyrtede maskine.

Humpende på landevejen med brækket ben

Den amerikanske kaptajn meldte sig over telefonen til flyvestation Karup. Han blev fundet humpende på landevejen et stykke fra nedstyrtningssstedet. I en ambulance førtes han til Viborg sygehus.

Belgisk bondegård og tre køer ramt af vragdele fra dansk jet

Kort efter modtog flyverkommandoen meddelelse om endnu en nedstyrtning. Det var flyverløjtnant II af reserven Ole Majlund Nielsen.

Fortsettes Side 2.

(2)



Oberstløjtnant Victor Petersen ved havnen i Reersø ... han besejrede dramaet.

Manden, der besejrede dramaet

Oberstløjtnant Victor Petersen, der har gennemlevet bevægede flyverår med nervepirrende pioneroplevelser i Grønland, med dramatisk nødlanding, gennem tyske koncentrationslejre og fængsler — og mistede sit syn på det ene øje, da han begyndte sit otium i Spanien

Af Povl Westphall

11-5-61.

— Hvor er livet dog mærkeligt, sagde dykkeren, han gik på bunden af Øresund, da der blev telefoneret oppe fra skibet: — Skynd dig at komme op... skibet synker.

Oberstløjtnant Victor Petersens bevægede livsbane er lige så paradoksal. Denne mand, som har været



Oberstløjtnant Victor Petersen var i sin sidste tid i flyvevåbnet knyttet til træningskommandoen

gennem utallige ubehagelige stævninger med dramaet, rammes af skæbnens finger, netop som han skal til at nyde sit otium. Han har været gennem dramatiske nødlandinger, spændende flyvepionereventyr over Grønlands isklædte fjelde, gennem tyske koncentrationslejre og fængsler, og så kommer han til Spanien som pensionist — og efter et havbad ved Malaga mister han synet på det ene øje for altid. I dag bor han de seks måneder af året et stenkast fra Reersø's idylliske havn, hvor han har sine bundgarn... lige ukuelig i humor og livslyst.

Sømanden blev flyver

Hvordan begyndte Deres livs-

tabte så stor højde under et loop i 7-8000 meters højde.

I dag er det selvfølgelig, at trækraften blev mindre i den tynde luft... eller som engang da Toxholm og jeg var oppe i 7.000 meter — uden iltmaske — og jeg pludselig så ham gå nedad i et spinn... jeg bebrejdede ham det bagefter og sagde: — Hvad f...., faldt du i søvn, mand? Men selvfølgelig gjorde han ikke det, han mistede simpelt hen kontrollen på grund af iltmangel. Da han kom ned i 3.000 meters højde og vågnede op på ny, fik han kontrol over maskinen... sådan var det bare dengang; vi vidste ikke bedre, heller ikke når vi blev sendt ud på flyvninger, som stillede helt andre krav til blindflyvning, end vi kunne honorere, vi havde ganske enkelt ikke instrumenterne... det var en pionertid, og den måtte kræve sine ofre, desværre ofte urimeligt.

Den bevægede flyvning fra Grønland til Island

— Hvorfor blev De grønlandsflyver?

Jeg var oppe med tyskeren von Grorau, da han med sin Dornier fløj over indlandsisen. Det var lidt uofficielt, men vi fik da indhøstet en del erfaringer. De tunge Dornier-maskiner kunne ikke trækkes højere op over indlandsisen end, at antennen fra maskinen slæbte over isen...

Jeg var blevet tæksofficer i 1926 og fire år efter blev jeg udnævnt til flyverløjtnant. Det var den gang jeg fløj for Lauge Koch i Grønland med Viggo Kramme som mekaniker i to år.

Vi fik kortlagt store områder af Østgrønland i de to somre. Under en af de sidste flyvninger i august 1932 var vi ude for en temmelig spændende oplevelse. I storm og tåge fløj vi fra Scoresbysund til Island og landede på de sidste 40 liter benzol ved Akranæs. Der var ingen telefon, og vor radioantenne var slået fra, så der var stilhed omkring et døgn, før vi fik meddelelse frem til Reykjavik. Mange troede, vi var omkommet. Det var sådan set ikke en helt frivillig flyvning, men vi skulle faktisk have ladet Heinkel-maskinen i stikken, hvis vi ikke havde taget turen til Island. Det var en flyvning på seks timer i en storm, der overraskede os... men det var den første danske flyvning mellem Grønland og Island.

Heldige pionerflyvninger

— Var der altid drama i flyvningens pionerår i Grønland?

— Næ... vi fløj vel omkring 300 timer og kortlagde omkring 45.000 kvadratkilometer uden uheld... engang måtte Kramme og jeg nødlande i Frantz Josef-fjorden, der var kommet vand i karburatoren. Vi måtte ned mellem isfjeld og isflager, men det gik, og vi kom da op igen, før isen fangede os.

Vi var 6 flyvere og 6 flyvemekanikere på disse første fotogrammetriske opmålinger af Grønlands østkyst. På det første hold var kaptajn løjtnant Erik Rasmussen, søløjtnant Harms og jeg. Maskinerne blev sejlet op af »Godthåb« og »Gustav Holm«. Og det var under disse flyvninger, at vi fløj dr. Lauge Koch på lange rekognoseringsflyvninger ind over jomfrueligt land. Senere kom Overbye og Thorkild Petersen med ind i det grønlandske flyveprogram, som jeg ved ingen af os nogensinde vil glemme...

— Hvor koldt var det? — Vi fløj i åbne Heinkel hydroplaner med ponton op til 4000 meters højde, og det kunne fryse op til 55 grader... man skulle helst ikke stikke næsen for langt ud. Men også deroppe lavede vi ting, der med vor nuværende erfaring må forekomme utroligt, men vi anede jo ikke, hvor farligt det faktisk var. — Og bagefter?

Med hydroplanet i en svensk skov

— Kom jeg tilbage til luftmari-

nen... — Og fik nye stævninger med dramaet?

— Et navnligt. Det var i november 1933. Vi var to maskiner på øvelsesflyvning, mistede orienteringen og måtte nødlande, det var på en natflyvning, vi havde ingen virkelige radio- og blindflyvningshjælpemidler og mistede orienteringen over Skagerrak. Toxholm reddede sit liv i faldskærm, hans flyvemekaniker, Frode Hansen, omkom, jeg nødlandede i en skov ved Göteborg, og min mekaniker Jørgensen troede vi var gået ned i havet, han trak mig op i nakken for at hindre mig i at drukne. Ved landingen havde jeg hugget ansigtet i cockpitkanten og var nogle få sekunder slået helt ud, men da vi havde fået fast grund under fødderne, trykkede vi hinandens hænder og lykønskede gensidigt til redningen, og så vandrede vi godt og vel halvanden time, før vi fandt frem til en bondegård.

Der sad en gammel dov mand og en gammel dov kone, og henne i et hjørne stod en ung pige og arbejdede med en mælkekærne, men selv om jeg var ret blodig, gjorde vor ankomst ikke synderligt indtryk på dem, heller ikke på den unge pige, der fortsatte sit arbejde. Først da en ung mand kom til, fik vi mulighed for at få fat i en bil og blive kørt til politistationen i Göteborg.

Sundfiskeren på »Buster«

— Så kom krigens år? — Ja, men det var noget helt andet... et helt kapitel.



Seminestester Victor Petersen i grønlandsflyvningens pionerage omkring 1930-32, da han fløj med Heinkel hydroplaner over isfjeldene.

Først var jeg i 1937 på fire måneders flyveinstruktionskursus i England, jeg var den gang blevet materielmester. Men i 1941 gik jeg ind i modstandsarbejdet, senere

blev jeg »sundfisker«. Vi sejlede med en lille fiskebåd »Buster« fra Skudehavnen til Malmø.

Sælsomme omstændigheder omkring overrumplingen

Der var mange bevægede transporter, indtil vi blev taget i februar 1944 på vej til Sverige, dagen efter at vi havde sejlet Erling Foss og hans kone over... selvfølgelig var vi stukket, men den vi mistænkte, kunne vi ikke ramme.

Da tyskerne tog os, havde vi for 130.000 kroner obligationer om bord, tilhørende en skibsreder, og hvor sælsomt. Obligationerne blæste ud af Shell-huset under bombardementet og kom senere ejeren i hænde. På båden havde vi Leif B. Hendils lille datter, hun blev løsladt, det var jo kun et barn, men de to fiskere, jeg havde med, blev tilbageholdt, de vidste heldigvis ingenting. Det jeg var mest urolig for, var en hemmelig bund i bådens benzintank. Tyskerne tog skibet og sejlede med det resten af krigen... de sejlede med deres egne hemmeligheder. I den dobbelte bund lå nemlig vigtige papirer. Hvis tyskerne havde fundet dem, ville jeg ikke have haft mange minutter at leve i...

Vandringen gennem koncentrationslejren

I stedet for blev jeg sendt først til Vestre Fængsel, så til Horsørød, derfra til Frøslev, Neuengamme, Alt Garge og endelig til Schandlach, hvor vi skulle være med til at lave syntetisk olie... det blev, så vidt jeg kunne se, ikke til meget mere end til at smøre maskinerne med på stedet.

Vi var to danskere der, et postbud ved navn Petersen, »Posten«, kaldte jeg ham... senere ved Ludwigslust slap jeg sammen med to danske marinefolk væk fra tyskerne under et angreb på vejen. Tyskerne stak af, og vi vandrede af sted, gik over grænsen og nåede hjem den 22. april 1945... I Abenrå lånte jeg 100 kroner af en journalist, jeg fik aldrig hans navn.

I 14 måneder havde jeg været arresteret, det var gået ud over fysikken, nyrerne... og lungebetændelse.

til Malaga, og der var det, det skete... jeg var gået i vandet på en meget varm dag, da jeg kom op, var mit syn sløret, og om aftenen, da vi sad og spillede kort, kunne jeg pludselig ikke se. For det ene øje, det højre, var alt taget, jeg kunne knapt skelne lys. Vi søgte en læge i Malaga, han sagde: — Tag det roligt nogle dage, så går det over...

Men det gjorde det ikke. Jeg søgte ham igen, og han tilrådede mig en operation på hospitalet i Barcelona.

Så besluttede jeg mig til at tage hjem. Nu er jeg efterhånden blevet opereret fire gange, og synet på højre øje får jeg ikke mere, men jeg klarer mig glimrende med det venstre...

De store og de små, store glæder

— Hvordan tager man den slags rent menneskeligt?

— Det kommer mærkeligt nok ikke med chokvirkning, først tror man jo på, hvad lægen siger, at det går over, derefter er der forhåbninger til operationerne, og så efterhånden er man indstillet på kendsgerningerne og glæder sig over, at man har sit ene øje rask... jeg kan ikke køre bil, men jeg kan passe min have og mit hus... jeg kan sejle min lille fiskerjolle og passe mit bundgarn her ved Reersø havn, og jeg har jo haft et spændende og indholdsrigt liv... vi har meget at være taknemlige for... min kone og jeg har også sans for at finde hverdagens store — og små glæder, som er store... og de lige som forstærkes hernede i den intime kontakt med vor dejlige natur... netop nu er Danmark jo en eventyrhave...

POVL WESTPHALL

Den hvidhårede jet-pilot

Oberst Poul Zigler, der bliver 51 i maj, er det danske flyvevåbens ældste aktive jet-pilot, kaster bomber og skyder raketter med de unge — og flyver nonstop i jet-jager over Atlanten — han fortæller her, hvorfor han gør det

AF POVL WESTPHALL

2-4-61

Oberst Poul Zigler er stabschef ved flyvertaktisk kommando i Karup. I øjeblikket er han fungerende chef, mens generalmajor E. C. T. Jensen er på studierejse i USA, men oberst Zigler er ikke skrivebords-pilot. Han er det danske flyvevåbens ældste aktive jet-pilot.

Det har han været i flere år. Hans høje slanke skikkelse leder mere tanken hen på diplomaten, forskeren eller prælaten. — det skyldes nu først og fremmest hans snehvide hår. Han bliver 51 i maj, men lever en flyvertilværelse som en 30-årig. Han har foreløbig 4000 flyvetimer bag sig, deraf 700 i jet-jagere og de 150 i flyvevåbens nyeste og hurtigste F-100, Super-Sabre. Han har været flere gange på den anden side lydmuren end de fleste i hans alder.

I intet flyvevåben i den vestlige verden er det almindeligt, at en højstående officer af moden alder er med i al form for flyvetræning. Oberst Poul Zigler er med i formationerne, når der kastes Napalmbomben, affyres raketter eller skydes mod mål på jorden i 1100 kilometers fart — eller mod luftmål i hastigheder, der forudsætter lyd- og raketprægninger. Han har fløjet en tredjedel på den anden side lydens hastigheder.

Hvorfor skal det normale være unormalt?

— Hvordan kan en mand på snart 51 stå for det, oberst Zigler?
— Kører De ikke stadig Deres bil?
— Så enkelt kan det vist alligevel ikke besvares, for man kommer dog ikke ud for helt de samme påvirkninger?

— Ja, men jeg kan alligevel ikke forstå, hvorfor det, der burde være normalt, skal betragtes som unormalt. Jeg har uafbrudt holdt mig i flyvetræning, og jeg vil blive ved lige så længe lægeattesterne gør det muligt. Hvert halve år er jeg til den normale, rutinemæssige lægeundersøgelse, og hvert andet år foregår det på Militærhospitalet i København med nøje afprøvninger af øjne og øren, røntgenundersøgelser, reaktionsprøver og så videre. Der er ikke det mindste mærkelige i at kunne sidde i en jet og udføre almindelige rutinemæssige opgaver af den slags, som nu en gang er et flyvevåbens...

Den spændende Atlanterhavs-flyvning i jetjager

— Ja, men De sidder i et lille, snævert cockpit. Det er dog ikke som piloterne i passager-jet-linjerne. De har bevægelsesmuligheder i deres cockpit?

— Joh, men vi sidder der til gengæld ikke så længe ad gangen...
— Det har De da gjort en gang, nemlig da De var med på den første nonstopflyvning for danske jet-jagerpiloter over Atlanten?

— Rigtigt, men det var dog ikke mere end 7 timer og 40 minutter...
— Uden at kunne bevæge sig?

— Man sidder jo fastspændt i sit katapultsæde med iltmasken på hele tiden. Det var en begivenhed, absolut, meget interessant og lærerig. Vi var tre danske, nemlig også major Thorvald Petersen og kaptajn Robert S. Hansen, og vi var med som anden-piloter. Vi startede fra Myrtle Beach-basen i South Carolina og fløj til den amerikanske base Chateauroux i Midtfrankrig. Under-

vejs fik vi brændstoftilfyldning i luften over Bermuda og over Azorerne. Det var i sig selv en meget interessant operation. Fra de flyvende tankvogne rullede brændstof-

Nordenskiöld som 62-årig takkede af, fløj han Sverige rundt i en jet-jager, en flyvende Tønde, og talte fra luften til de opstillede styrker. Den amerikanske general Old fløj jorden rundt med en af de store Strato-bombere B. 52...

Om at ville vise...

— Hvad er det, De vil vise?
— Vise? Ingenting, ikke andet, end at jeg som generalens nærmeste medarbejder i operative spørgsmål synes, at jeg må have så megen praktisk indsigt i og føling med de operationelle problemer som muligt. Det gør jeg bedst ved at flyve med og fornemme, hvad vore styrker skal kunne. Det er da vist rart at vide.

— Jeg har altid vist et vist mådehold. Jeg ryger ikke, lever fornuftigt, normalt, spiser og drikker, som det nu passer sig, men lever ikke som asket. En ung mand, der har snydt sig selv for søvn, kan lade sig narre, men det gør man ikke i min alder. Man får en kraftigere advarsel, hvis man ikke har fået tilstrækkeligt med hvile.

— Hvad er tilstrækkeligt for Dem?

— Jeg sover gerne meget — otte timer har jeg ikke noget imod ind imellem. Det at flyve er både et fysisk og et psykisk anliggende, og jeg vil tro, at selv om måleapparater skulle vise, at min reaktionsevne ikke er den samme som en 25-årigs,



Oberst Poul Zigler: — Vi fløj inden for tremilegrænsen, da vi blev beskydt ... vi dykkede helt ned over vandet og slap bort med en kugle gennem halen.

slangerne ud, og vore maskiner havde kun at fange slangens spids og få den anbragt i vor påfyldningsorden. Vi fløj vel med 4-500 kilometer i timen, mens vi fik vore tanker fyldt. Det var som en formationsflyvningsteknik.

12 timer over Kattegat — det kan give træthed

— Ærlig talt, var De ikke træt og stivbenet, da De nåede basen i Frankrig?

— Trætheden kommer ikke, når man er optaget af en opgave. Det var vi på hele flyvningen. Det meste af turen fløj vi hurtigere end lyden... nej, flyvetræt har jeg faktisk kun været en gang.

— Det var den 11. juni 1948, da DFDS rutebåd »København« forliste i Kattegat. Søværnet purrede mig ud til eftersøgning, og på en time og femogtredivem minutter var jeg i luften med en Catalina for at søge efter overlevende. Det var gået så hurtigt, at jeg ikke havde nået at få skaffet en andenpilot. Så jeg fløj selv uafbrudt i 12 timer og 20 minutter. Men det var først bagefter, at trætheden meldte sig...

De gamle jetpiloter

— Har De en særlig god fysik?
— Det ved lægerne bedre end jeg — men der er andre modne flyvere, der har fløjet jet, måske ikke operativt. Flyvevåbnets foregående chef, generalmajor Tage Andersen fløj jet, generalmajor Kurt Ramberg flyver jet, og da chefen for Sveriges flyvevåben general

hvad det drejer sig om, hvor man end befinder sig i tilværelsen...
— Det er forventet, — at De flyver med i jet-øvelserne?
— Forventet... næ... men nu har jeg vænnet mig til det, og jeg vil gentage, at der ikke er grund til at gøre det normale til noget unormalt. Vi er ikke supermænd, vi er blot trænet til at gøre dette job...

I min alder snyder man ikke sig selv

— Skal De ikke passe særlig på Deres fysik nu?



Oberst Poul Zigler: — Jeg vil fortsætte, så længe lægeattesten giver mig lov...

så vil den større erfaring opveje forskellen.
— Gør De intet for at holde Dem i form?
— Jeg fægter stadig...

Aldrig på akkord

— Hvis De en dag skulle være i tvivl om, at De ikke rigtigt er i topform, hvad så?

— Man går aldrig på akkord. Både lysten og viljen og koncentrationsevnen må være levende, når man går i luften med maskiner som vore, der jo stiller ganske bestemte krav til reaktionsevnen.

Jeg kunne ikke finde på at gå op, hvis jeg følte mig upasselig. Navnlig ville jeg ikke indlade mig på at deltage i de taktiske flyvninger med skydninger, sådan som vi indøver dem ved Oksbøl. Det er flyvning, der kræver, at man er op til mærkets, taktiske fraflyvninger i formation efter raketafskydning eller bombekastning...

Dramatiske dage omkring 9. april

— Har De altid villet være flyver?
— Ja, lige fra drengene i Nyborg, hvor min far var postmester. Jeg ville være fast flyver. Derfor måtte jeg gå officersvejen, og da flåden kom til Nyborg, var det naturligt, at jeg valgte luftmarinen. Men jeg blev altså ikke søofficer for at sejle, kun for at komme til at flyve. Jeg var lige ved at falde for aldersgrænsen til flyveskolen, den var 26 år, og det tog mig 5 år at blive søofficer...
— Men jeg kom da i marinens flyvevåsen — og fløj til og med den 9. april.

Vi lå med en flådeafdeling oppe ved Frederikshavn fra den 2. april. Lonsdale og jeg var ude på rekognosceringer, det var med de gamle åbne Heinkel-hydroplaner med pontoner. De var malet som til julefest med Dannebrog på vinger og krop, for at ingen skulle være i tvivl om, at vi var neutrale. Den 5. april lå jeg på en tur ned langs den jyske vestkyst. Det gik jo ikke så stærkt dengang, Heinkel-maskinen skød ikke meget mere end 160 kilometer i timen. Nede ved Søren Borgbergs dyb fik jeg øje på en trawler, der ligesom bugserede to skibe. Vi dykkede ned. Min mekaniker, Wickmann, skrev en seddel til mig, da trawleren pludselig begyndte at sende røde advarselskugler op imod os og derefter sende antiluftskys mod os, skønt vi var inden for vor egen tre-milegrænse. Vi kunne ikke tale sammen, og jeg var travlt optaget af at manøvrere bort, helt ned over havoverfladen for at undgå at blive ramt. Men vi fik da en kugle igennem styrbords plan. På sedlen skrev han: — Hvad bilder de idioter sig ind... Vi landede senere oppe ved Thisted for at se, hvor stor skade, der var sket. Og så indberettede jeg det skete. Den 9. april var jeg ude over Kattegat. Vi blev beordret tilbage. Lonsdale

gruppe i Washington, og der blev jeg som luftattaché ved ambassade indtil 1953. Aret efter var jeg hjemme og begyndte at flyve igen — har gjort det siden...

Vi talte sammen på flyvestation Værløse, oberst Poul Ziegler ovre på et af sine mange rutinemæssige besøg på Sjælland. Turen fra Karup til Værløse tager i hans tjeneste to motorers Meteor Mark 20 minutter, men han har gjort det på 12-14... ikke længere end det tager med S-toget fra Hellerup til hovedbanen.

Gennem Danmark hurtigere end sporvogn fra Godthåbsvej til Rådhuspladsen

Dagen før fløj han en F 100 med mach 1,3 over Danmark, det vil sige, at han strøg hele landet igennem hurtigere, end man kan komme med sporvognen fra Godthåbsvej til Rådhuspladsen.

Når man foretager et drej i en hastighed, som er treogtredive procent mere end lydens, får man nogle voldsomme påvirkninger. Man kan nemt i et drej og en stigning få, hvad man i flyvesproget kalder 4-5 G, det vil sige påvirkninger, der svarer til 4-5 gange tyngdekraften.

— Oberst Ziegler, tænker De aldrig på, at begyndelsen af 50'erne kaldes mandens overgangsåre?

— Nej, jeg er lykkeligvis sund og rask. Det er noget af det, man har grund til at være taknemlig for.

— Hvad siger Deres hustru og tre børn?

— Det er all right, at jeg flyver... det er jo en væsentlig del af mit job...

Tanker om faldskærmen

Oberst Ziegler var landet på flyvestation Værløse umiddelbart før hans nære medarbejder, oberstløjtnant Birkelund, forulykkede med sin Tordenjet. Oberst Ziegler var i kontroltårnet, da Birkelund rapporterede sin nødsituation kort før den tragiske nedstyrtning, som kostede en erfaren flyver med over 2000 jet-timer livet.

— Hvad sker der i én i et sådant øjeblik, oberst Ziegler?

— Det virkede som et slag.

— Hvor tæt har De selv været dramaet?

— Ikke nærmere, end jeg har fortalt...

— Og Deres faldskærm har De hidtil kun brugt til at sidde på?

— Ja, men vær forvisset om, at jeg er parat til at bruge den, hvis det skulle blive nødvendigt.

POVL WESTPHALL

ret flere gange på den anden side lydmuren end de fleste i hans alder. I intet flyvevåben i den vestlige verden er det almindeligt, at en højstående officer af moden alder er med i al form for flyvetræning. Oberst Poul Zigler er med i formationerne, når der kastes Napalm-brandbomber, affyres raketter eller skydes mod mål på jorden i 1100 kilometers fart — eller mod luftmål i hastigheder, der forudsætter lyd- og røgspæringer. Han har fløjet en tredjedel på den anden side lydets hastigheder.

Hvorfor skal det normale være unormalt?

— Hvordan kan en mand på snart 51 stå for det, oberst Zigler?
— Kører De ikke stadig Deres bil?
— Så enkelt kan det vist alligevel ikke besvares, for man kommer dog ikke ud for helt de samme påvirkninger?
— Ja, men jeg kan alligevel ikke forstå, hvorfor det, der burde være normalt, skal betragtes som unormalt. Jeg har uafbrudt holdt mig i flyvetræning, og jeg vil blive ved lige så længe lægeattesterne gør det muligt. Hvert halve år er jeg til den normale, rutinemæssige lægeundersøgelse, og hvert andet år foregår det på Militærhospitalet i København med nøje afprøvninger af øjne og øren, røntgenundersøgelser, reaktionssprøve og så videre. Der er ikke det mindste mærkelige i at kunne sidde i en jet og udføre almindelige rutinemæssige opgaver af den slags, som nu en gang er et flyvevåbens...

Den spændende Atlanterhavsflyvning i jetjager

— Ja, men De sidder i et lille, snævert cockpit. Det er dog ikke som piloterne i passager-jet-linjerne. De har bevægelsesmuligheder i deres cockpit?
— Joh, men vi sidder der til gengæld ikke så længe ad gangen...
— Det har De da gjort en gang, nemlig da De var med på den første nonstopflyvning for danske jetjagerpiloter over Atlanten?
— Rigtigt, men det var dog ikke mere end 7 timer og 40 minutter...
— Uden at kunne bevæge sig?
— Man sidder jo fastspændt i sit katapultsæde med iltmasken på hele tiden. Det var en begivenhed, absolut, meget interessant og lærerig. Vi var tre danske, nemlig også major Thorkild Petersen og kaptajn Robert S. Hansen, og vi var med som anden-piloter. Vi startede fra Myrtle Beach-basen i South Carolina og fløj til den amerikanske base Chateauroux i Midtfrankrig. Under



Oberst Poul Zigler: — Vi fløj inden for tremilegrænsen, da vi blev beskudt ... vi dykkede helt ned over vandet og slap bort med en kugle gennem halen.

slangerne ud, og vore maskiner havde kun at »fange« slangen spids og få den anbragt i vor påfyldningsanordning. Vi fløj vel med 4-500 kilometer i timen, mens vi fik vore tanker fyldt. Det var som en formationsflyvningsteknik.

12 timer over Kattegat — det kan give træthed

— Ærlig talt, var De ikke træt og stivbenet, da De nåede basen i Frankrig?
— Trætheden kommer ikke, når man er optaget af en opgave. Det var vi på hele flyvningen. Det meste af turen fløj vi hurtigere end lyden... nej, flyvetræt har jeg faktisk kun været en gang.

— Det var den 11. juni 1948, da DFDS rutebåd »København« forliste i Kattegat. Søværnet purrede mig ud til eftersøgning, og på en time og femogtredive minutter var jeg i luften med en Catalina for at søge efter overlevende. Det var gået så hurtigt, at jeg ikke havde nået at få skaffet en andenpilot. Så jeg fløj selv uafbrudt i 12 timer og 20 minutter. Men det var først bagefter, at trætheden meldte sig...

De gamle jetpiloter

— Har De en særlig god fysik?
— Det ved lægerne bedre end jeg — men der er andre modne flyvere, der har fløjet jet, måske ikke operativt. Flyvevåbnets foregående chef, generaløjntant Tage Andersen fløj jet, generaløjntant Kurt Ramberg flyver jet, og da chefen for Sveriges flyvevåben general

hvad det drejer sig om, hvor man end befinder sig i tilværelsen...
— Det er forventet, — at De flyver med i jet-øvelserne?
— Forventet... næ... men nu har jeg vænnet mig til det, og jeg vil gentage, at der ikke er grund til at gøre det normale til noget unormalt. Vi er ikke supermænd, vi er blot trænet til at gøre dette job...

I min alder snyder man ikke sig selv

— Skal De ikke passe særlig på Deres fysik nu?



Oberst Poul Zigler: — Jeg vil fortsætte, så længe lægeattesten giver mig lov...

så vil den større erfaring opveje forskellen.
— Gør De intet for at holde Dem i form?
— Jeg fægter stadig...

Aldrig på akkord

— Hvis De en dag skulle være i tvivl om, at De ikke rigtigt er i topform, hvad så?
— Man går aldrig på akkord. Både lysten og viljen og koncentrationsevnen må være levende, når man går i luften med maskiner som vore, der jo stiller ganske bestemte krav til reaktionsevnen.
Jeg kunne ikke finde på at gå op, hvis jeg følte mig upasselig. Navnlig ville jeg ikke indlade mig på at deltage i de taktiske flyvninger med skydninger, sådan som vi indøver dem ved Oksbøl. Det er flyvning, der kræver, at man er op til mærket, taktiske fraflyvninger i formation efter raketafskydning eller bombekastning...

Dramatiske dage omkring 9. april

— Har De altid villet være flyver?
— Ja, lige fra drengedårene i Nyborg, hvor min far var postmester. Jeg ville være fast flyver. Derfor måtte jeg gå officersvejen, og da flåden kom til Nyborg, var det naturligt, at jeg valgte luftmarinen. Men jeg blev altså ikke søofficer for at sejle, kun for at komme til at flyve. Jeg var lige ved at falde for aldersgrænsen til flyveskolen, den var 26 år, og det tog mig 5 år at blive søofficer...
Men jeg kom da i marinens flyvevæsen — og fløj til og med den 9. april.

Vi lå med en flådeafdeling oppe ved Frederikshavn fra den 2. april. Lonsdale og jeg var ude på rekognosceringer, det var med de gamle åbne Heinkel-hydroplaner med pontoner. De var malet som til julefest med Dannebrog på vinger og krop, for at ingen skulle være i tvivl om, at vi var neutrale. Den 5. april lå jeg på en tur ned langs den jyske vestkyst. Det gik jo ikke så stærkt dengang, Heinkel-maskinen skød ikke meget mere end 160 kilometer i timen. Nede ved Søren Borgbergs dyb fik jeg øje på en trawler, der ligesom bugserede to skibe. Vi dykkede ned. Min mekaniker, Wickmann, skrev en seddel til mig, da trawleren pludselig begyndte at sende røde advarselskugler op imod os og derefter sende antiluftskyts mod os, skønt vi var inden for vor egen tre-milegrænse. Vi kunne ikke tale sammen, og jeg var travlt optaget af at manøvrere bort, helt ned over havoverfladen for at undgå at blive ramt. Men vi fik da en kugle igennem styrbords plan. På sedlen skrev han: — Hvad bilder de idioter sig ind... Vi landede senere oppe ved Thisted for at se, hvor stor skade, der var sket. Og så indberettede jeg det skete. Den 9. april var jeg ude over Kattegat. Vi blev beordret tilbage. Lonsdale og jeg gik og spekulerede på, hvordan vi skulle komme til England. Det lykkedes ikke før den 29. august 1943 i motorbåd fra Rungsted. Direktør Garde fra DFDS, nuværende oberstløjtnant Meincke og afdøde kaptajn løjtnant Holstein Rathlou var med, og så var der de to politibetjente, der skulle have holdt vagt i havnen, og en dame, fru Schmedes var det vist.

Prøvefløj krigens maskiner i England

— Hvad skete der i England?
— Jeg knyttedes til Royal Navy, senere til Fleet Air. Jeg måtte på skole, for jeg havde ikke fløjet i tre år. Da jeg havde klareret prøverne, sendte de mig til Communication Squadron i Skotland, men det var ikke rigtigt det, jeg havde tænkt mig. Jeg ville ud og slås. Hver 14. dag sendte jeg ansøgninger ind. Til sidst blev de kede af mine plagerier, og jeg blev produktions-indflyver for mange af krigens maskintyper: Spitfire, Seafire, Corsair, Gruman Wildcat, Helldivers, Baracuda'er og meget andet. Det var et temmeligt spændende job.

Skrivebordspiloten bliver atter flyver

— Senere blev De skrivebordsflyver?
— Ja, først var jeg i 1946 på RAF's stabskursus, så var jeg i den luftmilitære kommission herhjemme og i 1950 i den danske delegation til den nordatlantiske planlægnings-

rask. Det er noget at det, man har grund til at være taknemlig for.
— Hvad siger Deres hustru og tre børn?
— Det er all right, at jeg flyver... det er jo en væsentlig del af mit job...

Tanker om faldskærmen

Oberst Ziegler var landet på flyvestation Værlose umiddelbart før hans nære medarbejder, oberstløjtnant Birkelund, forulykkede med sin Tordenjet. Oberst Ziegler var i kontroltårnet, da Birkelund rapporterede sin nødsituation kort før den tragiske nedstyrtning, som kostede en erfaren flyver med over 2000 jet-timer livet.
— Hvad sker der i én i et sådant øjeblik, oberst Ziegler?
— Det virkede som et slag.
— Hvor tæt har De selv været dramaet?
— Ikke nærmere, end jeg har fortalt...
— Og Deres faldskærm har De hidtil kun brugt til at sidde på?
— Ja, men vær forvisset om, at jeg er parat til at bruge den, hvis det skulle blive nødvendigt.

POVL WESTPHALL.

for mask...
øvelse er...
nær, at vi...
Den ene i...
maskine y...
mistet ko...
udløste h...
sæde. De...
føre mas...
ikke få d...
ter lod h...
De to...
åben mar...
gen kom...
Fra fly...
havarikat...
til Hollan...

To danske jet-piloter kollideret over Holland

18-4-61

Begge flyvere reddet af deres faldskærme

I går ved middagstid kolliderede to danske Sabre jet-jagere af typen F. 86-D fra flyvestation Ålborg 6 kilometer over Holland. Maskinerne styrtede ned mellem Arnhem og Soesterberg. Piloterne, den 25-årige flyverløjtnant II af reserven Finn Preben Toft Horne, som er ugift, og den 24-årige flyverløjtnant II af reserven Poul Scheuer-Larsen, som er gift, reddede livet ved at lade sig skyde ud med deres katapultsæder. Begge piloter slap med knubs.

De to Sabre-jagere var startet fra den hollandske luftbase Twente, hvor de har været stationeret siden 11. april som led i et udvekslingsprogram mellem NATO-landenes flyvevåben.

I går var de to piloter med på en rutinemæssig øvelsesflyvning, hvorunder de benytter hinanden som mål for maskingeværild. Under denne øvelse er de kommet hinanden så nær, at vingespidsene er kollideret. Den ene pilot var klar over, at hans maskine ville styrte ned, han havde mistet kontrollen over den. Derfor udløste han omgående sit katapultsæde. Den anden derimod søgte at føre maskinen videre, men kunne ikke få den under kontrol. Kort efter lod han sig også skyde ud.

De to jet-jagere styrtede ned på åben mark, hvor de brændte op. Ingen kom til skade på jorden.

Fra flyvestation Værlose fløj en havarikommission i går eftermiddags til Holland for at afhøre de to piloter.

Ulykkesårsagen ventes hurtigt klarlagt.

Kollisionen indtraf over landsbyen Zetten ved Nijmegen ikke langt fra den tyske grænse. De to piloter førte



De to reddede piloter Poul Scheuer-Larsen (tv.) og Finn Toft Horne.

es til et hospital i Nijmegen til observation, senere overførtes Poul Scheuer-Larsen til militærhospitalet i Arnhem; han havde pådraget sig en lettere skade i ryggen.

Branden i jet-vragene blev slukket af brandvæsenet fra Walburg, som hurtigt kom til stede.

Chefen for flyvevåbnets havarikommission, oberstløjtnant Arthur Bendtsen, leder undersøgelse af bistået af kaptajn Kofod-Jensen. Der ventes meget hurtigt rapport fra Holland. pu.



Løjtnant Erik Bille Risberg, der slap uskadt fra mavelandingen på Limfjorden i går.

Heldig nødlanding

Flyverløjtnant Erik Bille Risberg måtte sætte sin Sabre-jager i vandet 200 meter fra Ålborgs landingsbane

17-5-61

Flyvevåbnet rantes i går af et nyt havari, men igen med lykkelig udgang.

Ved middagstid lå flyverløjtnant II af reserven Erik Bille Risberg under indflyvning med sin Sabre F 86 D, da han pludselig fik motorvanskeligheder. Formentlig er det brændstofforsyningssystemet, der har svigtet. Han gjorde over radioen opmærksom på situationen. Det var ikke muligt for ham at nå frem til landingsbanen, som han havde håbet. Han mistede fart og landede i vandet omkring 200 meter fra betonbanen. Maskinen, som havde landingsstellet ude, pløjede sig vej frem gennem fjorden, før den standsede op. Bille Risberg kunne selv kravle ud af maskinen og vade i land.

Nødlanding gennemførtes med stor koldblodighed og megen dygtighed. Det lykkedes for den kun 20-årige flyver at holde den tunge maskine, der ramte vandet med temmelig stærk kraft. Den kom nemlig med 2-300 kilometers fart i nødlandingsøjeblikket. Bille Risberg holdt maskinen i vandet, indtil den standsede op så nær stranden, at den tog fjorbunden.

Fra flyvekontrollertårnet havde man fulgt hans afsluttende manøvre under forsøgt på at nå ind til cementbanen. Der blev sendt hjælpemandskab til stedet. Flyverløjtnant Bille Risberg blev rutinemæssigt ført til undersøgelse på infirmeriet, men

kunne kort efter selv meddele sin familie, at han var sluppet uskadt fra oplevelsen. Havarikommissionen er kaldt til Ålborg for at afhøre piloten og undersøge motor og brændstofforsyningssystemet. Det er endnu ikke helt klart, hvor megen skade flyet har taget, men det trækkes op til teknisk undersøgelse på flyvestationens værksteder. pu

Nyt havari i flyvevåbnet

Skolemaskine forliser under nødlanding — begge ombord slap heldigt

Flyvevåbnet havde på ny i går et havari med lykkelig udgang for de ombordværende. En af de små Chipmunk-skolefly, som anvendes på elementærskolen på Auns, var efter endt rutinemæssigt teknisk eftersyn på prøveflyvning fra flyvestation Værlose, ført af flyverløjtnant I af reserven P. O. Thomsen og med oversergent A. B. Friborg som mekaniker.

Da maskinen var over Karlebo i nærheden af Hillerød, begyndte motoren at sætte ud. Løjtnant Thomsen søgte efter en nødlandingsplads og fandt en mark i udkanten af Hillerød, tilhørende parcellist E. Hansen, Smedevej. Men landingen blev temmelig ublid.

Maskinen tippede en halv gang rundt og endte på ryggen. Understellet var slemt medtaget, den ene vinge revet af og haleroret slået løs. Løjtnant Thomsen slap med en skramme over det ene øje, mens oversergent Friborg intet kom til.

Falck fra Hillerød, som hurtigt kom til stede, dækkede den havarede maskine med skum, fordi benzinen flød ud. Fra Værlose kom en helikopter med havarikommissionens medlemmer.

Arsagen til motorvanskelighederne bliver nu søgt i maskinens vrage. Flyverløjtnanten var både heldig og uheldig med sin nødlanding. Marken var for så vidt velegnet til nødlandingen, hvis ikke en dræningsrende havde forårsaget maskinens tipping, men da den så slog rundt, var de ombordværende meget heldige at slippe så billigt. pu.

Rygskader efter katapult-redning

Jetpiloter, der lader sig skyde ud med katapultsæde, bliver nogle millimeter kortere. Der sker simpelt hen en sammentrykning af rygsøjlen, når katapultsædet påvirkes af en sprængladning, der svarer til en mindre artillerigranat.

Det samme er sket med de to flyverløjtnanter, der forleden måtte lade sig skyde ud med katapult, efter at deres maskiner var kollideret over Holland.

Flyverløjtnant P. Horne er pr. militærfly bragt til et hospital i Ålborg for at blive undersøgt for eventuel rygskade, mens flyverløjtnant P. Scheuer-Larsen indtil videre må blive på et hollandsk hospital, da han har fået rygsøjlen lettere beskadiget ved den kraftige udskydning.

For at være helt sikker på, at piloterne kommer fri af deres maskiner, er flyvevåbnet i øjeblikket i færd med at udstyre samtlige danske jetfly med en ny og kraftigere type katapult — det såkaldte Martin Baker-sæde. De forulykkede fly havde netop fået disse sæder installeret.

Fløj for lavt, 600 kr. i bøde

Pilot dømt på vidneudsagnene

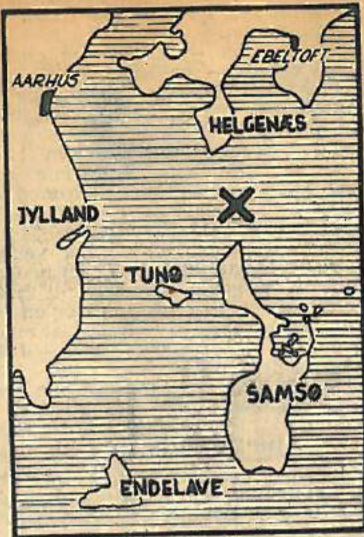
Den 41-årige pilot Svend Aage Nielsen er ved retten i Glostrup blevet idømt en bøde på 600 kr., subsidiært 16 dages hæfte, for at have fløjet for lavt, under 300 meter, over et tættere bebygget område i Tastrup.

Piloten, der skulle sprøjte en tullipanmark, forklarede, at hvis han havde fløjet for lavt, havde det kun været i ubetydelig grad og ganske utilsigtet, ligesom det ikke havde kunnet være til større gene.

En række vidner mente noget andet, og i dommen hedder det: — Selv om der må udvises den største forsigtighed over for vidners afstandsbestemmelse i almindelighed og højdebestemmelse i særdeleshed, finder retten dog, at de afgivne vidneforklaringer efter deres antal og karakter må afgive tilstrækkeligt grundlag for at statuere, at overflyvningen må være sket i væsentlig lavere højde end 300 meter.



Flyverløjtnant Jens Peter Eriksen



Krydset på skitsen markerer området, hvor jetjagerne stødte sammen og styrtede i havet.



Flyverløjtnant K. F. Nørthen

To jet-jagere stødte ^{30/5-61.} sammen over Kattegat

Flyverløjtnanterne Keld Franz Nørthen og Jens Peter Eriksen forulykket

Flyvevåbnet mistede i går to af sine unge piloter ved en tragisk kollisionsulykke over Kattegat. De forulykkede er den 21-årige flyverløjtnant II af reserven Keld Franz Nørthen, der havde sit hjem i Karup, men stammer fra Frederiksberg. Han var ugift. Han blev fundet på vandet af tililende flådeenheder. Den anden er den ligeledes 21-årige flyverløjtnant II af reserven Jens Peter Eriksen, der også havde sit hjem i Karup, men stammer fra Gilleleje. Han var gift.

Baggrunden for ulykken kendes endnu ikke. De to piloter var startet kl. 12,06 i går middags fra flyvestation Værløse på en såkaldt rutinemæssig transitflyvning til Karup. De fløj i formation i to af de veltjente jettfly af typen F. 84-G »Thunderjet«.

Mange øjenvidner på færger og marinefartøjerne

Der er mange øjenvidner til kollisionen, blandt andet besætningerne på flere marinefartøjer, der deltager i en dansk-norsk-tysk flådeøvelse, som ledes af kommandørkaptajn Wolfhagen, og passagerer og besætning på Kalundborg-færgerne »Kalundborg«.

Sammenstødet mellem de to fly skete under en manøvre i kun 700 meters højde, en efter jettflyvningsforhold lav højde. Begge maskinerne faldt ned, tilsyneladende indfjæret i hinanden, i havet 56 grader nord og 10 minutter 25 sekunder øst.

Ved havoverfladen skiltes de og styrtede brændende ned på 17-25 meter vand i nærheden af hinanden. Røg vældede op, og havet stod i brand i flere minutter omkring nedstyrtningssstederne. Depotskibet »Hjælperen«, der befandt sig ved ulykkesstedet sammen med flere motortorpedobåde.

Fortsættes Side 2.

(I)

1) To jetjagere

både, ilede straks til undsætning og slog alarm til flyverkommandoen.

4½ somil fra Læsøvej, som er nordspidsen på Samsø, har man lokaliseret vrage, og her blev flyverløjtnant Nørthen fundet kort efter. Begge piloterne havde både svømmevest og faldskærm, men har næppe fra den lave flyvehøjde haft mulighed for i kollisionsøjeblikket at nå at gøre brug af redningshjælpe-midlerne. Maskinernes hastighed i sammenstødsøjeblikket anslås til 7-800 kilometer.

Flyvevåbnets havarikommission sendte straks kaptajn F. Koføed-Jensen til ulykkesstedet i helikopter fra Værløse. Han blev firet ned på dækket af depotskibet »Hjælperen« og kunne straks begynde sine undersøgelser og afhøringer på selve ulykkesstedet.

Der forelå i aftes for flyverkommandoen intet oplyst om de to maskinernes manøvre over marinefartøjerne.

De to »Thunderjet« var ikke afgået fra Værløse med øvelsesopgaver, kun på en rutinemæssig tilbageflyvning til Karup.

Rapporterne, som foreligger fra rutebåden »Kalundborg«, fortæller, at man så kraftig røg efter sammenstødet. Maskinerne havde kun været 7-8 minutter i luften, da ulykken indtraf.

De var clearret ud af flyvestation Værløse på en visuel flyvning til flyvestation Karup, som var deres hjem-station.

Et dykkerskib er afgået til ulykkesstedet for at prøve at finde flyverløjtnant Eriksen og bjærge vrage.

Ulykken blev observeret så langt borte som ved Ebeltoft, hvor togføreren på Ebeltoft-toget på himlen mellem Helgenæs og Tunø så et kraftigt ildglimt og en voldsom røg-udvikling, da maskinerne tårnede sammen.

På Tunø havde flere set sammenstødet i luften og hørt det voldsomme eksplosionsbrag, og en af beboerne havde også set en ildgenstand falde i vandet, men alle regnede med, at det var noget i forbindelse med flådeøvelsen.

Først da den helikopter, der deltog i eftersøgningen, landede på Tunø for at blive befriet for en mæge, der var kommet til at sidde fast i motoren, blev man på den lille ø klar over, at der var sket en stor og alvorlig ulykke. *pv.*

Koldblodig flyver 70 i dag

Oberst L. Bjarkov, som i dag fylder 70 år, vil være den første til at ryste helteglorien af sine grå hår. Han har faktisk aldrig kunnet lide det postyr, der opstod omkring hans flyvertilværelse, »bare fordi«, som han selv siger det, »man gjorde sit job og løste den opgave, der var blevet én betroet«.

Begivenheden, der for altid satte helteglorien omkring oberst Bjarkov, var det eksperiment, han foretog for hærens flyvertropper i 1923 med en RI-maskine fra Fokker-fabrikkerne. Flyverløjtnant Knud Clauson Kaas havde erklæret, at maskinen var ved at ryste fra hinanden i et dyk.

Bjarkov gik op i 4.000 meter over Kalveboderne og satte maskinen i dyk, den blafrede slemt i 3-4 minutter, og derefter fløj vingerne af; han forlod ma-

han: Ingen skadte, jeg har siddet som Eisenhowers hænder, jeg har blot haft et beskedent job, som jeg håber har haft sin berettigelse.

Den koldblodige flyver, samarbejds-gode formidler i flyvevåben, i flyverhjemmeværn, i KDAK, ja overalt, hvor han gav sin arbejdskraft, blev et eksempel på, hvordan et mandfolk færdes gennem livet.

I den ånd bliver han hyldet i dag. *pv.*



H. L. V. Bjarkov

skin, og i 600 meters højde foldede hans faldskærm sig ud, og han landede sikkert i vandkanten i Kalveboderne. Caterpillar-klubben havde faet et nyt medlem.

Det er faktisk helt urimeligt at hænge denne ene begivenhed og særprægede indsats op som synonym med Bjarkovs flyverliv. Han blev en af voit flyvevåbens fineste personligheder, båret frem af usædvanlige anlæg for den gerning, han valgte, og af fremragende menneskelige egenskaber.

Bjarkov, som er gårdmandsøn fra Sæby, begyndte flyvningen under første verdenskrig. Han fik sit certifikat i 1917. Sin videreuddannelse fik han ved det franske, det italienske og det engelske flyvevåben. I 1921 blev han løjtnant, elleve år senere kaptajn. I 1937 blev han chef for stabslandske flyverafdeling og udnævntes til oberstløjtnant. Derefter blev han chef for flyvertropperne tekniske tjeneste.

I den anden verdenskrigs første år var Bjarkov i Sverige, derefter kom han til England og fik sæde i SHAEP's mission til Danmark. Den indsats, han øvede i disse år, skabte agtelse omkring hans person og hans virke. Igen nægtede han at acceptere nogen form for glorie; da han kom hjem i 1945, sagde

Dansk pilot ud med katapult i Canada

Canadisk træningsmaskine fik motorstop i 800 meters højde

En dansk pilot, flyversergent Bjarne Wingsøe, der er på jet-træningskursus i Canada, er i går sluppet heldigt fra at lade sig skyde ud med katapult-sæde, da hans maskine, en canadisk T 33-træningsmaskine, pludselig fik motorstop i 800 meters højde. Bjarne Wingsøe er 22 år og søn af fru Charlotte Wingsøe, Hammelstrupevej 33, København. Han kom ind i flyvevåbnet 4. januar 1960, og kom i april i fjor til Canada på videreuddannelse på en flyvebase i nærheden af Manitoba.

Dansk jet-ulykke i Tyskland

Flyverløjtnant S. B. Henriksen reddede livet i katapult-sædet, hans Thunderflash-jager knustes på åben mark

En af det danske flyvevåbens fotorokognoscerings jagere, en RF-84 F, er i går kl. 16,20 forlist under øvelsesflyvning over Vesttyskland. Piloten, flyverløjtnant af reserven, S. B. Henriksen fra Karup, reddede livet ved at springe ud med faldskærm. Han slap med mindre skrammer og måtte indlægges på det amerikanske militærhospital på basen i Wahan.

Henriksen var startet fra flyvepladsen ved Laarbroch på en rutinemæssig orienteringsflyvning. Efter de foreløbige rapporter har brændstofforsyningen af en eller anden grund svigtet. Han søgte at gennemføre en nødlanding ved Wahan, hvor man har både civil og militær lufthavn. Det lykkedes imidlertid ikke, og han måtte benytte katapultsædet. Hans landing var temmelig hård, men tilsyneladende er det kun overfladiske skrammer, han har pådraget sig. Maskinen knustes totalt. Vraget undersøges nu af tyske militærmyndigheder, der også skal afhøre piloten. *pv.*

...otium i bevidstheden om, at ... mere end de fleste, og

Hos en mand, der har det rart

Overlæge, dr. Henrik Johansen (50 i morgen) om sig selv og sine hobbies samt om øre-operationer og om fritid

OVERLÆGE, dr. Henrik Johansen, chefen for Københavns Militærhospitals afdeling for øresygdomme, der bliver 50 i morgen, ser ud som nok mange mænd drømmer om.

Han er af passende højde, tæt, men samtidig slank. Han er mørk med u-grånet hår og brune øjne. En velholdt moustache understreger hans ansigts træk. Han har hænder som en velvoksen mand.

Da vi mødtes i hans stuer på Kastelsvej med masser af gode ting, var han i sommerligt gråt med hvid skjorte og et skødesløst bundet slips. Af væsen er han på samme tid rask og elskværdig. Desuden uhøjtidelig og allerede derfor ikke bange for at sige, hvad han mener.

Om at være i form

Henrik Johansen efterfulgte i 1952 overlæge Jens Kragh og var altså ikke mere end 41, da han kom i chefstilling. Han begyndte med 10 senge, nu har han 28. De foreløbig sidste 18 har han skaffet.

Han kom til vores samtale fra sin konsultation. Da vi sluttede ved 18-tiden, halvtredje time derefter, skulde han på aften-stuegang.

Da det er rart at vide, også for læserne, hvem man har for sig, bortset fra hvad man ved og ellers kan læse sig til i håndbøger, spurgte man ham først:

— Hvorfra er De?

Dr. Johansen svarede:

— Jeg er født på Frederiksberg, men slægten går tilbage til Sønderjylland. Min far hed H. Th. Johansen og var lektor og døde for nogle få år siden, da han var 79. Han var rask til det sidste.

— Det er rart at være i orden, også når man bliver gammel.

— Ja, naturligvis. Men alder beror først og fremmest på arv. Ude hos os kommer ved lejlighed ritmester Grønbech på besøg. Han er født i 1863 og altså nu 98. Han minder mere om en 60-årig. Man kan blive helt misundelig.

— Man må ikke være misundelig, sagde blonde fru Johansen. Man skal tværtimod kunne glæde sig også over andres velbefindende, ikke mindst når de bliver gamle.

— Selvfølgelig, svarede dr. Johansen. Det må være dejligt at være rask i alle måder, når man bliver ældre. Der er desværre tilstrækkeligt mange, som ikke er det.

— Før talte man om den halvtredsindstyvende fødselsdag som det første skarpe hjørne.

— Ikke uden grund, for er man først blevet 50, er man i den farligere alder. Det ved enhver.

— De ser selv ud, som er De i bedste form.

— Mange tak. Det synes jeg selv, jeg er.

— De vejer heller ikke for meget. — Jo-e, det gør jeg nu. I øjeblikket 90 kilogram til 182 centimeter. Men jeg taber mig i sommerens løb. Vi har hus i Gilleleje, og nu skal jeg have fat på haven og fiskeriet.

At sejle og at fiske

— Hvordan er De blevet fisker?

— Jeg lærte fiskeriet af min far. Det er morsomt at gå med snøren. Og da vi skulle have sommerhus, min kone og jeg, valgte vi Gilleleje, for jeg vil bo ved vandet og helst et sted, hvor der er havn, for i en havn sker der noget.

— Gör der?

— Ja, altid. — Hvad sker der? — Både kommer på besøg, og skibe lægger til kaj. I en by med havn er der liv.

Selv har jeg en jolle med motor og kan lide at sejle, skønt det er farligt at sejle.

— Er det farligt.

— Det er det da. Der går knap en dag om sommeren, uden at man



Overlæge, dr. Henrik Johansen.

hører om en kæntringsulykke. Muligt nok mest, fordi sejlere er enten letsindige eller ukyndige, men for resten også fordi mange går ud i alt for let en båd og tager flere med, end der er plads til.

— Hvad fanger De, når De fisker?

— Forskelligt. Nu og da en fladfisk. Jeg tog engang et hold rødspætter indenbords. Rødspætter er en fin spise, når spætten er nyfanget, hvad enten man koger eller steger den. For resten er det forkert, at torsk ikke kan spises i måneder uden i navnet. En nyfanget torsk, som man selv skærer i fileter, smager lige så godt i juli som i januar.

Mad og misbrug

— De talte før om vægt.

— Det kommer man nemt til her i landet, eftersom alt for mange vejer for meget. Også jeg har naturligvis blandt mine patienter nogle, der er bedre i stand end godt er. Til dem siger jeg: — De må prøve at tabe Dem. En tid efter kommer de igen og vejer enten som før eller bare en smule mindre og siger: — Vægten rækker sig ikke, selv om jeg ingen ting spiser! Jeg svarer som regel, at har man ikke en stofskiftesygdom, så kan man ikke undgå at blive tyndere, hvis man spiser mindre. Så spørger nogle, om de heller ikke må spise, når de er ude til middag. Jo, siger jeg. Men lad være med at tage af fadet mere end én gang — selv om værtinden nøder Dem. En gang af fadet — det er faktisk hemmeligheden, hvis man vil ned i vægt.

— De arbejder meget.

— Jeg arbejder som så mange. Hvis man ikke skulle kunne arbejde, når man er 50, hvornår så?

— Ikke alle på 50 er i form.

— Nej, ikke dem, der ikke har helbred. Meget i et godt helbred er en gave, altså noget medfødt. Men selv et godt helbred kan ødelægges af misbrug.

— Hvilke misbrug?

— Ja, spiseriets og tobaksvygningens og glassets. Man passer heller ikke sit helbred, hvis man ikke serger for en rimelig motion. Endelig må man prøve at undgå de ærgrelser, der kan undgås.

Tilfældighedens spil

— Vi må tilbage til Dem selv. Hvor mange børn var De hjemme?

— Vi var tre. Min søster er tandlæge, min broder officer. Selv ville jeg have været skovmand. Men lige efter min studentereksamen tog min far mig med på en tur til Italien. På denne rejse mødte jeg en anden student, Axel Perdrup. Vi kom i snak om fremtiden og blev enige om, at vi lige så godt kunne følges ad i det medicinske studium. Jeg var nu ikke svær at overtale, for jeg havde allerede regnet ud, at selv om jeg blev skovmand, kunne jeg nemt ende på et kontor, hvor man skriver rummeter ned på et stykke papir. Og det fristede mig ikke. Axel Perdrup er nu overlæge ved Kommunehospitalet.

— Der står i Deres biografi i *Den danske Lægestand*, at De ikke var mere end 24, da De fik Deres eksamen og 32, da De blev doctor medicinae.

— Det er også andre blevet. Jeg læste færdig på seks et halvt år og sluttede med en god første karakter. Og vil man være doctor medicinae, ja, så kan man jo lige så godt begynde i god tid. Ind imellem havde jeg forresten fået Københavns Universitets guldmedalje.

— Da De nu var færdig, hvad ville De så?

— Jo, jeg havde mit turnus-år hos nu afdøde professor, dr. Harald Abrahamsen på Bispebjerg Hospital, der tidligt samlede sig om nyrekirurgien. Selv om dengang en turnus-kandidat ikke fik lov til meget i operationsstuen, så kikkede jeg naturligvis med, når Abrahamsen og de andre opererede — og blev grebet af nyrekirurgien. Da jeg samtidig arvede en smule, bestemte jeg mig til at tage til Paris til et nyrekirurgisk kursus dér. Jeg rejste — og ...

— Og hvad?

— Ja, jeg kom ikke længere end til Strasbourg, for dér foreledede jeg mig. Da jeg endelig nåede Paris, var nyre-kursuset slutet, og så sagde man: — Men vi har et kursus for dem, der interesserer sig for øresygdomme. Dér gik jeg så hen, og sådan blev jeg ørelæge.

— Uden siden at skænke nyrekirurgien nogen tanke?

— Ja, uden nogen sinde at fortryde. Jeg glæder mig tværtimod til dagens arbejde morgen efter morgen.

Men dér ser man, hvor fyldt livet er af tilfældigheder. Jeg blev ikke skovmand, men læge, fordi jeg mødte Axel Perdrup. Jeg blev ikke urolog, men otolog, fordi jeg bledt for længe i Strasbourg. Det med tilfældet gælder mange, det både ser og hører man. De fleste har flere chancer, og spørgsmålet er så, om man griber den rigtige. Det kan være svært nok, og ikke blot når man skal vælge uddannelse. Jeg skrev doktor-afhandling i 1943 og havde i min bog to ting med, som jeg intet gjorde ved, fordi jeg troede, at de ingenting betød. Men det gjorde de, det viste sig senere. Det vil sige, at da jeg skrev, fik jeg ikke fat i det rigtige.

I denne sammenhæng sagde engang min gamle chef, overlæge, dr. S. H. Mygind: — Unge Johansen! Har man et fagligt problem, skal man behandle det, som en hund behandler et ben. Man skal, som hunden, gnave kødet af, rense benet, derpå knuse det og spise det — og helst tage marven med.

Det kan ikke siges så meget bedre.

Kniven og penslen

— Dr. Johansen, hvordan lærer en ung mand øre-kirurgi?

— Som han lærer anden kirurgi, det vil sige ved at se på de ældre og navnlig lægge mærke til, hvad de foretager sig, når de går i enkelt-heder. Unge skal se gode operatører operere. Når de så har hjulpet til, ja, så kan man begynde selv. Man har også lov at få en idé — og prøve om den fører til noget.

Nu om stunder interesserer øre-kirurger sig meget for de høre-forbedrende operationer, med hvilke man hjælper mange med — for eksempel oto-sclerose, en sygdom, der fører til forkalkning af ørets indre knogler, navnlig af stigbøjlen. Netop i dag sad jeg i fire en halv time over sådan patient. Han var døv på det ene øre. Da vi var færdige, kunne han høre på 15 meters afstand. Den slags er morsomt. Det er jo for læger at, hvad der lykkes for dem.

Ikke alle de opereredes høreelse holder, men så kan man operere igen. Men lad mig endelig sige, at disse indgreb gøres af mange ørelæger landet over, og at én gang lært er de ikke vanskeligere end så meget andet, man har med at gøre.

— Der var engang, da ørelæger levede stort af at pensle.

— Stort eller ikke stort, men rigtigt er det, at hals-penslingen længe var en meget brugt behandling. Det er den ikke mere. Det er klart, at penslingen stadig bruges, det gør den i alle egnede tilfælde, men også på dette område har vi lært nyt.

— Hvorfor pensle man færre?

— Det gør man, fordi man fandt ud af, at en stor del af slimminddelserne i de øvre luftveje skyldtes overfølsomhed af forskellig slags. Derefter rettede man behandlingen imod denne overfølsomhed.

Nu belastes hospitalers øre-afdelinger navnlig af et stigende antal indlæggelser af børn og unge, der skal have fjernet mandler eller polyper. I vor tid, der er en narkoselæge-æra, forlanger de fleste forældre deres børn fuldt bedøvet selv for disse mindre indgreb, og så varer fjernelsen 20—25—30 minutter. For i tiden, da man nøjedes med en lokal bedøvelse, kunne vi klare os med fire-fem.

— Hvad kommer dårlig hals af?

— Tit af overdreven tobaksvygning.

— Har klimaet ingen skyld?

— Jo, vort klima er ikke det bedste for slimminder. Og man ser nogle bedret under varmere eller blot tempererede himmelstrøg. Men det er jo de færreste, der kan tage til Sahara eller Ægypten.

Ud at se

— Slår Italien ikke til?

— Det ved jeg såmænd ikke. Men heldigvis rejser nu om stunder mange mennesker og meget tit til Italien.

Det er rart, at det er blevet sådan, at de fleste kan rejse, for enhver af os har godt af at få at vide, at Danmark ikke er verdens ende, samt at mange ude i Europa ikke har det nær så godt som vi danske. Alle burde kunne rejse, og enhver burde have et lille stykke jord, der er deres eget.

— I dag kom end ellers, dr. J

— Ja, jeg havde kan man, hvis man sin dag. Man kan slutte sent og får to midt på dagen. Ger jeg til vort i dag eftermiddag, tilbage fredag og fin ting at køre og lys og årle morg

— De er altså ges-ugen.

— Jeg er en fritid. Desværre, keligt mange rå fritid, de har. De savner interesser foretage sig det der afviger fra ikke meget ved

Uden fo

— Hvad bestil

tid?

— Jeg maler og gamle møble finder til en rimelige ordnet to ko

— Hvad maler

— Både portræ

— Hvor hænge

— De hænger i

synd for dem, i huset.

— De er ikke

De selv sagde, m

af, at De har de

12-7-61

60 Oberst T. P. A. Ørum, der i dag fylder 60 år, var oprindelig artillerist — han blev officer i dette våben i 1923 — men kastede sig hurtigt over den dengang nye militærflyvning, fik certifikat i 1926, og tilhørte fra da af hærens flyvevæsen. Flyveopøverne, som det hed fra 1932. Her havde han en hurtig karriere, blev oberstløjtnant, kun 33 år gammel, og beklædte så at sige alle tjenestegraders nøgleposter efter tur. Under besættelsen var han yderst aktivt med i det illegale arbejde, blev fanget og krævedes for spionage dømt til døden af tyskerne. Han reddedes, som det endnu vil erindres, ved en særlig tilvejebragt »lex Ørum«, kom i »livsvarigt fængsel«, men befriedes ret hurtigt af modstandsbevægelsen og førtes til Sverige. Efter befrielsen overtog oberst Ørum posten som generalinspektør for hærens flyvertropper, blev ligeledes chef for hærens og søværnets fælles flyveledelse og medlem af forsvarsstaben og var i det hele aktivt med i forberedelserne til opbygningen af det ny flyvevåben. Men inden dette i 1951 var en realitet, var han overgået til internationale poster, som militærattaché ved ambassaderne i London og senere Paris og gesandtskaberne i Haag, Bruxelles og Bern. Men derefter besluttede han sig til at forlade det våben, han så pligtro og aktivt havde tjent, og til hvis opbygning han derigennem havde ydet så positive bidrag. Ved afskeden, i 1955, blev han i Frankrig, hvor han nu har sit hjem i Neuilly-sur-Seine.



T. P. A. Ørum

Luftens verden

Kongelig Dansk Aero-klub har vedtaget i fællesskab med modstandsbevægelsens Ranum-gruppe at ville bekoste et mindeværkelse på Frihedsskolegiet i Alborg til minde om kaptajn i flyvevåbnet Jørgen Bergh, der omkom ved en flyveulykke i oktober 1959. Når aeroklubben har besluttet at være partner i indrettelsen af dette mindeværkelse, skyldes det taknemmelighed over for Jørgen Berghs store uegenyttige hjælp gennem årene på svæveflyvningens og motorflyvningens områder. Kongelig Dansk Aeroklub tilvejebringer beløbet gennem indsamling hos sine medlemmer.

af 1961

Emigreret dansker forulykket som jetpilot i Canada

Den unge danske jetpilot Ib Rasmussen er styrtet ned i Canada og dræbt.

Ib Rasmussen var søn af direktør Helge Rasmussen, der drev Nørreport Bio i København for Foreningen Norden, som fik bevillingen, efter at Helge Rasmussens far, teaterdirektør Knud Rasmussen, døde.

Helge Rasmussen og hans frue emigrerede for nogle år siden til Canada og bor nu i Ottawa. De rejste dels som protest mod de danske skatter, dels fordi de mente, at deres tre sønner havde større fremtidsmuligheder i det store land. Den ældste søn Ib var således ansat i det canadiske flyvevæsen, hvor han nu har fundet en brat død. Han efterlader sig foruden sine forældre en ung kone, idet han var blevet gift med en ung canadisk pige kort efter ankomsten til Canada.

Chefskifte i flyvevåbnet

Flyverstaben og flyvertaktisk kommando bytter chefer

Der sker til efteråret ændringer i flyvevåbnets øverste ledelse, idet chefen for flyverstaben, generalmajor H. J. Pagh, 1. oktober overtager chefposten i flyvertaktisk kommando i Karup, hvor han efterfølger generalmajor E. C. T. Jensen, der bliver chef for flyverstaben.

Generalmajor Hans Jørgen Pagh, der har været chef for flyverstaben siden 1955, er 56 år gammel. Og generalmajor Erik Christian Tage Jensen, der kun er 51 år, blev i juli 1959 chef for flyvertaktisk kommando.

23-9-61

Den første danske maskine til Congos FN-styrke startet

I morgen afgår den fire-motors C 54 med den resterende styrke af helikopterpiloter og teknikere

I går startede fra flyvestation Værløse den første af de transportmaskiner, det danske flyvevåben har stillet til rådighed for FN-styrkerne i Congo.

Det var en to-motors C 47 (Dakota), ført af flyverløjtnant Hermansen og med flyverløjtnant Rønne som andenpilot, desuden medfulgte navigatør og teknikere. Maskinerne medførte reservedele. De ombordværende bar personlige våben. Turen til Congo med Dakotaen er beregnet til at vare godt tre døgn.

I morgen tidlig kl. 9 flyver en C 54 (Skymaster) fra Værløse til Léopoldville, den forventes at bruge godt et døgn til turen. Med denne maskine medfølger 22 mand og reservedele til selve maskinen.

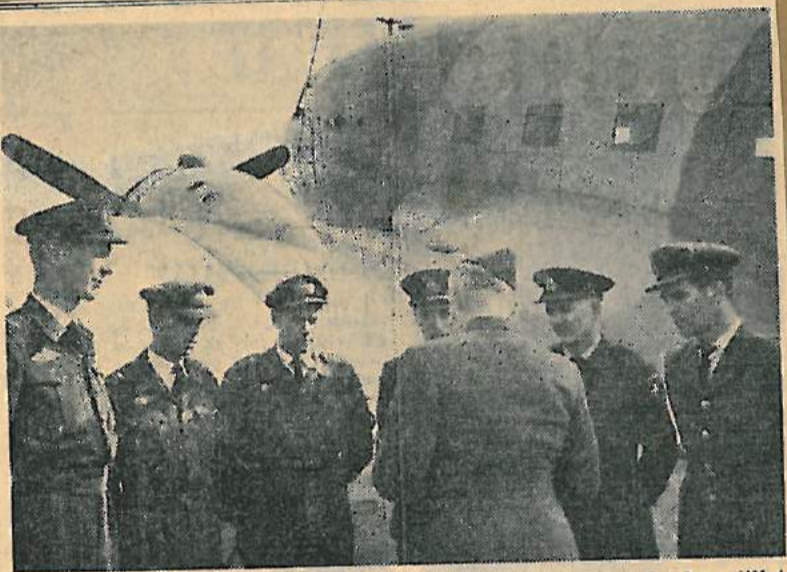
Maskinens fører bliver kaptajn-løjtnant O. E. Sørensen, som i går vendte hjem fra Léopoldville med to faldne svenskere. Maskinen blev fra Bultofta Flygfältet, hvor de faldne svenske soldaters bårer blev modtaget med militær honnør, overført til Værløse.

Kaptajn-løjtnant Sørensen får kun et hviledøgn, for han i morgen tidlig fortsætter tilbage til Léopoldville med en besætning, der består af andenpilot, navigatør og tre teknikere.

Med maskinen følger fire helikopterpiloter, otte helikopter-mekanikere og jordpersonel.

Det danske flyvevåbens maskiner og besætninger forventes at skulle gøre tjeneste for FN i Congo i et par måneder.

pw.



Den første af de to transportmaskiner, som Forsvarsministeriet har stillet til rådighed for FN i Congo, startede i går fra Værløse. Billedet, der er taget lige før afgang, viser stationschefen, oberst H. Christensen (med ryggen til), der giver de sidste instrukser til besætningen. Fra venstre maskinens fører, flyveløjtnant Hermansen, andenpiloten K. Rønne, navigatør G. O. Stryger, fænik B. V. Olsen, oversergent H. P. Jensen og oversergent J. Kristensen. På søndag flyver den anden maskine til Congo. (Foto: Aage Sørensen)

otium i bevidstheden om, at blevet mere end de fleste, og

Fløj vingerne af en Sabre-jet i 13 kilometers højde

24-9-61

Fantastisk luftdrama over havet i går – 25-årig flyverløjtnant reddede sig med katapultsæde fra maskine, der faldt fra hinanden efter overbelastning – Endte i havet i automatisk gummiredningsbåd og blev fisket op af Skagens-kutter

En af flyvevåbnets unge jet-piloter reddede i går livet på dramatisk vis, han sprang ud i 50 graders kulde 13 kilometer oppe over det næsten blikstille hav 38—40 kilometer vest for Skagen, landede i havet ikke langt fra sin havarerede F 86-Sabre-jager, som forsvandt i dybet på 40 favn vand kun 3—400 meter fra Skagenskutteren »Agnes«.

Det var den 25-årige flyverløjtnant H af reserven, J. P. Ungar fra Horsens, der måtte forlade sin jet-jager, der »faldt fra hinanden« i 40.000 fods højde, da han sammen med en kollega var taget på rutinemæssig træningsflyvning fra flyvestation Alborg.

Flyverløjtnant Ungar fik så alvorlige motorvanskeligheder, at han valgte omgående at forlade sin maskine i den store højde ude over det

åbne hav. Forinden havde han nået at slå alarm til flyvestationen.

Ud i 50 kuldegrader 40.000 fod oppe

Dramaet i luften indtraf kl. 9.13 i går formiddags, det fros 50 grader oppe i 13 kilometers højde, da flyverløjtnant Ungar udløste sit katapultsæde. Han landede velbeholden med sin automatiske gummiredningsbåd et stykke fra Skagenskutteren »Agnes«, der tog ham op.

Den reddede flyver satte sig omgående i forbindelse med sin detachementkommandør kaptajn Jung, flyvedetachment 601 i Alborg.

En Catalina hentede ham senere på kutteren, bragte ham til Alborg, hvor han straks aflagde beretning. Chefen for flyvestation Alborg, oberstløjtnant Brodersen sagde i af-tes til Berlingske Tidende:

Første gang i flyvevåbnets historie

— Det er første gang i flyvevåbnets historie, en pilot har nået at få brugt sin gummiredningsbåd. Vi har før haft havarier, hvor maskinerne er gået i havet, men uden at mand-skabet har formået at få gjort sig fri til brug af gummiredningsbåden.

Kampmanøvren endte i drama

— Hvad er der egentlig sket?
— Flyverløjtnant Ungar har simpelt hen fløjet maskinen fra hinanden. Det er foregået på følgende måde. Sammen med en kollega var han på rutinemæssig kampmanøvre i stor højde. Flyverløjtnant Ungar skulle være målet, og den anden maskine angriber. Det tilkommer »målet«, når de to maskiner har pillet hinanden op i radaren at afgøre, om »angrebet« skal gennemføres, skønnet

afhænger af, om der kan være tale om en kollisionskurs.

»Målet« gav besked om afbrydning, begge maskiner brød altså manøvren af, og derved har flyverløjtnant Ungar udsat Sabre-jageren for så voldsomme påvirkninger, at den simpelt hen skiltes ad. »Angriberen« har

Fortættes side 2.

(1)



På flyvestation Alborg var flyverløjtnant Risberg den første, der bød den fiskerklædte pilot en cigaret. Risberg reddede for nylig livet ved at bruge katapultsædet over Limfjorden. Det skete under optagelsen af filmen »Jet-piloter«.



Løjtnant Ungar fotograferet efter redningen i sit fiskertræk og med sin fedningsbåd.

Ned fra jet

berettet, at han mener, at han så vingerne falde af maskinen. Ungar havde helt mistet kontrollen over den, der var intet andet at gøre end forlade den i katapultsædet, som på ny har vist sig at være meget effektivt. Det var jo ikke rart, når en maskine begynder at falde fra hinanden.

Vi skal nu nærmere have undersøgt, hvorfor han er kommet i den situation, at han har budt maskinen mere end den kunne tåle. Han har i sin afbrydning af manøvren været omkring lydets hastighed og samtidig må drejet have haft karakter af et bræk, der har fået maskinen til at opløses. »Angriberen« fortsatte tilbage til Alborg uden problemer. Der har i intet øjeblik været tale om kollision.

Maskinens vrag er afskrevet

Kaptajn Kofeod fra havarikommissionen har nu fået materialet med sig til studium, og der skal i øvrigt foretages nærmere afbøring. Men så vidt jeg har forstået er chefen for havarikommissionen, oberstløjtnant Bendtsen, indstillet på at afskrive maskinens vrag, der ligger på 40 favn vand.

— Hvordan har den reddede jet-pilot det efter oplevelsen?

Lægeundersøgelsen har vist, at flyverløjtnant Ungar har pådraget sig brud på venstre underarm, men synes ellers at være sluppet fra ud-springet uden mén.

I telefonen til forældrene

Flyverløjtnant Ungar talte efter redningen med sine forældre i Horsens og fortalte dem, at han havde det godt, bortset fra småknubsene var han sluppet fra luftdramaet uden mén. Forældrene besøger ham i dag i Alborg.

Jet-jageren faldt i havet 3—400 meter fra kutter

»Berlingske Tidende« talte i aften med fiskeskipper Harry Kaasing Rasmussen, Skagen, som fortalte:

— Vi lå og fiskede i det skønne solskinsvejr ... pludselig kom en flyve-maskine drattende ned og havnede i vandet 3—400 meter fra os med et vældigt plask. Jeg tænkte: Der kommer nok mere, vi så op, og det må være katapultsædet der viste sig, det faldt 2—300 meter fra os, et øjeblik efter så vi faldskærmen. Vi »mejslede« fiskenet og satte efter ham, han drev jo med vinden.

Da vi nåede hen til ham, havde hans automatiske gummiredningsbåd foldet sig ud, og for resten havde han redningsvest på. Vi trak ham om bord. Han rystede af kulde, så han knap kunne stå. Det må have været kulden deroppe fra 12—13 kilometers højde, der sad i ham endnu, der var jo et halvt hundrede kuldegrader der oppe, da han sprang ud.

Han behøvede ikke at fortælle os, at han fros, det kunne vi selv finde ud af. Gutten var meget rolig, vi trak de våde klude af ham, og han fik en striketroje og en beskidd overall på. Da han havde ligget og sundet sig lidt i lukket, var han helt frisk og rystede ikke mere. Han fik sig en cigaret. Vi var imens sejlet tilbage for at få fat i vore garn, og mens vi trak dem op, kom Catalinaen. Den kunne tydeligvis ikke finde os, så flyveren riggede sin Zarah-sender op, og så pejlede de sig straks hen til os. De satte en gummiflåde ud og kom hen til os.

Han lignede de andre fiskere

— Har i en mand, der sprang ud?
— Ja, ja.
— Hvor er han ...
— Der henne ... han lignede en af os andre i den mundering, vi havde givet ham.

De tog ham med tilbage, og vi tog hans grej med i land. Men det var en mærkelig oplevelse, bestemt det var ...

— Hvad sagde han?
— Vi havde ikke tid til snak, vi skulle jo gi meldinger og ha grejet op ... men han var mægtig frisk, da han tog afsted: Tak for god behandling, sagde han, men det bruger man vist også ved en sådan lejlighed ...
pu

P
m
Fo
ho
Fi
Fly
sion
oplus
luftdr
udspil
sterha
vingel
nant
jager.
Flyv
spitale
derarn
lunde
sionen
og har
har be
hænde
usædvi
vil hav
de to i
få bely
Ungar
skinen
de pill
under

Der
at klar
med fjo
for næ
hvor hi
Kolliss
om. De
en ene
i de h
under
skæbne
fælde
gesekti
pen fo
I 40.
Sabre-j
Ungar
af masl
var vin
toren a
som et
ters fa
Han fo
der kor
det ikk
at spru
pultsæ
20.000
opluses
Idet
gennem
tomatis
en stor
Stole
bagove
maskin
ses han
fortsæ
skærme
frit fald
vedskæ
barogra
højde.
Flyve

at han så
inen. Ungar
trollen over
at gøre end
edet, som på
meget effek-
når en ma-
e fra hinan-

have under-
ommet i den
dt maskinen
le. Han har i
øyren været
le og samtidig
arakter af et
skinen til at
fortsatte til-
oblemer. Der
tale om kol-

afskrevet
havarikom-
t materialet
g der skal i
e afhøring
stæet er che-
onen, oberst-
stillet på at
g, der ligger

reddede jet-
en?
r vist, at fly-
pådret sig
arm, men sy-
ppet fra ud-

rældrene
talte efter
ældre i Hor-
t han havde
småknubsene
luftdræmæ
besøger han

i havet
a kutter

talte i afte-
try Kaasine
n fortalte:
et skønne sol-
om en flyve-
og havnede i
a os med et
te: Der kom-
p, og det må
er viste sig,
ka os, et øje-
skærmen. Vi
og satte efter
inden.

ham, havde
umrednings-
resten hav-
Vi trak ham
af kulde, så
Det må have
fra 12-13 ki-
i ham endnu,
drede kulde-
sprang ud.
t fortælle os,
vi selv finde
get rolig, vi
ham, og han
en beskidt
de ligget og
var han helt
ere. Han fik
imens sejlet
være garn, og
kom Catali-
nlig ikke fin-
de sin Zarah-
de sig straks
gummiflåde

andre

sprang ud?

n lignede en
ering, vi hav-

ge, og vi tog
Men det var
bestemt det

til snak, vi
og ha' grejet
gtig frisk, da
god behand-
bruger may
lejlighed .
pu

Piloten faldt 3000 meter uden skærm

Fantastiske enkeltheder om luftdramaet over Vesterhavet

Fiskerne vil have vraget fjernet *Sep. 1961*

Flyvevåbnets havarikommission fortsætter indsamlingen af oplysninger om det fantastiske luftdrama, der lørdag formiddag udspillede 40.000 fod over Vesterhavet, og som endte med, at vingerne blev fløjet af flyverløjtnant Jan Peter Ungars Sabrejager.

Flyverløjtnant Ungar ligger på hospitalet i Ålborg med brækket underarm, men så snart han er nogenlunde restitueret, vil havarikommissionen på ny hente udsagn fra ham og hans kollega fra luftdramaet. De har begge afgivet beretninger om hændelsen, men hele forløbet er så usædvanligt, at havari eksperterne vil have endnu nogle samtaler med de to unge piloter. Man vil prøve at få belyst, hvor meget flyverløjtnant Ungar har gjort, og hvor meget maskinen selv har gjort i det øjeblik, de pilformede vinger brækkede af under øvelsens afbrydelsesmanøvre.

Ingen kollision

Der siges ikke at være grund til at klandre piloten. Muligvis har han med føje følt, at den anden var ham for nær til øvelsens gennemførelse, hvor han var mål for angriberens. Kollision har der ikke været tale om. Den landede maskine har ikke en eneste rift. Blot en svag kollision i de hastigheder, der opereres med under kampøvelserne, vil være skæbnesvanger. Det har man fortillende for i Holland, hvor hele vingesektionen blev slået af, og kroppen fortsatte alene.

I 40.000 fod brækkede vingerne af Sabrejageren, men flyverløjtnant Ungar baksede forgæves med resten af maskinen. Han anede ikke, at han var vingeløs, han sad faktisk på motoren alene, og den hvirvlede videre som et projektil, med 8-900 kilometers fart. Ruderne var helt sløret til. Han forsøgte forgæves at få den under kontrol — af gode grunde kunne det ikke lykkes, derefter valgte han at springe. Selve løsningen af katalpulsædet er sket i mellem 30.000 og 20.000 fods højde, nøjagtigt kan ikke oplyses.

Idet han lod sig skyde ud i sædet gennem kunstglastaget, udløstes automatisk først en lille skærm og så en større.

Stolen slynges ved udskydningen bagover, omkring 14 meter op over maskinens ryg. Kort tid efter udløses han automatisk fra sædet, og det fortsætter alene mod jorden i sine skærme. Piloten hvirvler videre i frit fald uden skærm, indtil hans hovedskærm automatisk udløses ved barograftryk i omkring 10.000 fods højde.

Flyverløjtnanten har først hvirvlet

mellem 2-4 minutter i rummet uden skærm med en fald fart på omkring 200 kilometer i timen. Det frøs 55-57 grader 40.000 fod oppe i lørdags, da maskinen brød sammen.

Den sidste del af faldet i skærmen tager 4-6 minutter, og han lander i havet, hvor hans automatiske redningsbåd folder sig ud.

Under faldet gennem rummet havde han sin fiberglaskjelm og sin iltmaske på, og intet øjeblik var han uden bevidsthed.

Den unge flyverløjtnants redning betragtes som heldig under det usædvanlige hændelsesforløb, fordi han ikke anede, at maskinen var uden vinger, mens han forgæves søgte at rette den op og overvejede beslutningen om at skyde sig ud.

Han var fuldstændig sindsligevægtig under havarikommissionens første langvarige afhøring.

I går har flyvevåbnet fra Skagens Fiskeriforening fået anmodning om at fjerne vraget, der ligger på 65 meters dybde. Man ønsker ikke fra fiskernes side, at vraget sprænges, fordi de så vil ødelægge flere redskaber, end de vil gøre i hel tilstand, når en kutter får hold.

Formanden for Skagens Fiskeriforening, Adolf Jørgensen, har subsidiært bedt Flyvestation Ålborg afmærke vraget af hensyn til trawlfiskeriet. Der fiskes i området praktisk taget året rundt med bundskrabende redskaber, efter sild og dybvandshummer, og netop dette sted betragtes af de nordjyske fiskere som et af områdets bedste fiskepladser.

Havarikommissionen undersøger nu, hvad der kan gøres. At hente vraget op fra 64 meters dybde bliver ikke let, så meget mere som det næppe består af sammenhængende dele. Det gik i havet med kolossal fart. *pu.*

Foltmann forlader snart Aeroklubben

Trækker sig tilbage fra generalsekretærposten

Kongelig dansk Aeroklubs generalsekretær, kaptajn John Foltmann, har meddelt Aeroklubbens bestyrelse, at han trækker sig tilbage fra sin post med udgangen af marts.

Kaptajn John Foltmann, som fylder 70 år den 26. marts, har gennem de sidste 12 år været generalsekre-

7-11-61



Kaptajn John Foltmann

tær, først i Det kongelige danske aeronautiske Selskab og siden efter navneskiftet i Kongelig dansk Aeroklub. Han er ubestridt dansk flyvnings «grand old man» og har givet dansk flyvning mere arbejdskraft end de fleste.

Han har skrevet og talt mere om flyvning end nogen anden, han har arrangeret Danmarks største flyvestævner i de sidste 30 år, han har været formand for «Danske Flyvere» og for «Sportsflyveklubben», og i 34 år har han redigeret Kongelig dansk Aeroklubs tidsskrift «Flyv», et arbejde, som han formentlig vil videreføre endnu en tid.

Dansk flyvning er i stor gæld til John Foltmann, som med glødende interesse og ærlig arbejdsvilje har søgt at samle kræfterne og skabe økonomisk baggrund for dansk privatflyvnings udvikling. Han har blandt andet gjort det gennem slid-

somt arbejde med de årlige flyvelotterier, hvis provenu har været flyvnings økonomiske rygstød for ungdomsarbejde, instruktørvirksomhed og oplysningsarbejde. Han har stået forrest i det internationale flyveungdoms udviklingsarbejde. Personlig har han aldrig spundet guld på sin utrolige indsats, den har en lang tid givet ham megen arbejdsglæde, siden har skuffelser og glæder vekslet.

Af hele denne sagnomspundne arbejdsindsats er blevet tilbage sympati og respekt for en usædvanlig personlighed, hvis redelige og ærlige

færden i og omkring dansk privatflyvnings arbejdsopgaver har været med til at bygge forståelse op for de mange problemer, en rivende teknisk udvikling og særprægede økonomiske vilkår skabte for flyvningen herhjemme.

Han har været den samlende kraft i Aeroklubbens arbejde omkring model-, svæve- og motorflyvning, og ikke mindst de ti års samarbejde under direktør Hjalmar Ipsens formandskab gav John Foltmanns arbejde de store perspektiver.

Hans navn har international klang, i flyvningens verden i Europa og Amerika omfattes hans trinde skikkelse med den agtelse, som uvilkårligt fødes, når man møder viden, indsigt og brændende kærlighed til en opgave. For Kongelig dansk Aeroklub bliver kaptajn John Foltmanns tilbagetræden et stort tab. Hans personlige form kan ikke dubleres, det vil blive andre signaler, når Aeroklubben går ind i epoken efter John Foltmann.

Om hans efterfølger foreligger endnu intet. Hans nærmeste medarbejder i Aeroklubben er sekretær Per Weishaupt. *pu.*

otium i bevidstheden om, at blevet mere end de fleste, og

Generaløjtnant Tage Andersen blev chef for enhedskommandoen

Udnævnt i går, mens han var på inspektionsrejse i Tyskland med general Pyman fra NATO's nordregion

Generaløjtnant Tage Andersen blev i går af forsvarsminister Poul Hansen udnævnt til chef for enhedskommandoen for den sydlige del af NATO's nordregion. Udnævnelsen er godkendt af NATO styrkernes chef, general Lauris Norstad.

General Tage Andersens udnævnelse kommer ikke som en overraskelse. Siden spørgsmålet om enhedskommandoen kom op, har han jævnlig været nævnt som chef-embede. Flyvergeneralen, som siden 1959 har været chef for luftstyrkerne i NATO's nordregion, har i øjeblikket sit hjem i Oslo ikke langt fra nordregionens hovedkvarter i Kolsås.

General Tage Andersen får i løbet af 1962 sit fremtidige hovedkvarter i Midtjylland, enten i Karup, Silkeborg eller Viborg. Muligvis kan der blive tale om at indrette et hovedkvarter for enhedskommandoen inde på flyvestation Karups område.

Flere udnævnelser i næste uge

Overvejelserne om etableringen er endnu ikke afsluttet i Forsvarsministeriet, hvorfra der i øvrigt ikke i de første dage kan ventes andre udnævnelser i forbindelse med enhedskommandoens oprettelse. Forsvarsministeren tager til Paris på mandag.

Den sydlige del af NATO's nordregion, general Sir Harold Pyman, som for tiden bor i Danmark.

— Hvornår begynder enhedskommandoen at fungere, general Tage Andersen?

— Det vil tage nogen tid at få opstillet de fornødne stabe og få hele organisationen bragt i orden, men da uddannede troppestyrker findes, skulle et snævert samarbejde kunne iværksættes inden for en rimelig tid.

Østersøkommandoen bliver engelsksproget

— Hvordan bliver enhedskommandoens sprog?

— Engelsk som overalt inden for NATO.

Sådan er det jo også oppe i regions-hovedkvarteret i Oslo, det er ikke alene praktisk, men også så naturligt, når englændere, amerikanere, nordmænd, danskere og tyskere skal arbejde på samme opgaver.

— Bliver der en speciel uniform for enhedskommandoen?

— Nej, der kan højst blive tale om et specielt mærke. Inden for NATO bærer vi jo de nationale uniformer.

— Hvorledes bliver fordelingsforholdet inden for fælleskommandoen?

— Det er aftalt, at en tredjedel af staben skal være tysk, en tredjedel dansk, og den sidste tredjedel vil bestå af amerikanere, englændere og nordmænd i fællesskab.

Ind i gamle bygninger på Karup

— Hvornår venter De at flytte til Jylland?

— I januar. Vort hjem i Oslo kan vi ikke få afviklet før til marts, men til den tid regner vi også med at have vort eget hjem i Lille. Værløse tilbage igen, men det bliver nu ikke der, vi kommer til at bo. Hjemmet bliver ved hovedkvarteret, sandsynligvis på Karup.

— Vi har drøftet, hvorledes det rent praktisk kan gribes an ved forhand-

ling, ledsaget af embedsmænd, og skal i Paris mødes med forsvarschefen, admiral Qvistgaard. Ministeren vender tilbage fra Paris den 16. december. Til den tid ventes flere udnævnelser at foreligge.

General Tage Andersens usædvanlige skæbne

Den nyudnævnte chef for enhedskommandoen, general Tage Andersen, er i øjeblikket i Tyskland sammen med chefen for NATO-styrkerne i nordregionen, general Pyman. Siden i mandags har de været på inspektionstur.

Tage Andersens karriere er lige så usædvanlig, som hans personlighed. Hans far var inspektør ved cementfabrikken i Mariager, moderen af gårdmandsslæggt fra Viborgegnen. Selv drømte han som dreng om at blive den, der hoppede sidst på toget fra Hobro jernbanestation, som togfører ud i den vide verden — helt til Viborg. Han gik i privatskole hos fru doktor Holm i rosernes by

Mariager, han kom ridende til undervisningstimerne og staldede sin hest i afholdshotellets gård; der ventede den på ham, mens han sad på skolebænken. Da han var 11, kom han på kostskole på Herlufsholm, og der blev han student 1917.

Derefter kom han på fortsættelseskursus, som skulle mildne vejen til en officerskarriere, som faderen havde ønsket ham. Han valgte rytteriet, fordi han havde kærlighed til heste, men i 1925 da han var premierløjtnant ved dragonerne, søgte han ind til hærens flyvetropper. Han blev en af vore dygtigste flyvere, var med som chef for Danmarks internationale formationsflyvehold i Schweiz i 1932 og blev samme år chef for sjællandske flyverafdeling.

Jetflyver som 52-årig

I 1941 blev han oberst, under besættelsen var han regionsleder for region V, men måtte fortrække, fordi Gestapo spurgte ivrigt efter ham. Efter krigen blev han chef for hærens flyvetropper, og da enhedsflyvevåbnet blev skabt, valgte man ham først til chef for flyveskolen, så blev han chef for vestre basiskommando i Karup og generalmajor. Som 52-årig var han ude på sin

roligere bliver det, og hans rette sig efter reglerne, og hans sager, en nydelig hvidhåret d tilskyndede ham til at følge d opfordring. Da jeg kom hjem på kontor på flyvestationen, ring telefonen, og en meget oph mand spurgte, om det var kom danten. Jeg bekræftede, og så talte han mig om en uforskan kaptajn, som havde været til og som havde irettesat ham. Jeg rede ganske stiltfærdigt: Kapt var mig... Der blev en længere se, og så lød der et stiltfærdigt wall...

Jeg tænkte: hvis det nu havde været en af mine kaptajner, ville jeg så have troet ham?

Man skal så vidt muligt prøve at bevare sin sunde dømmekraft, det mener jeg, man bedst gør med roen i behold.

— Er det den indstilling, hvormed De vil bygge fælleskommandoens hovedkvarter op?

— Ja, Østersø-kommandoen er oprettet for at styrke NATO's forsvar som helhed og Danmarks og Tysklands i særdeleshed.

første soloflvning med en jetjager, han, der havde været fra den tid, da flyvemaskinen nede lysthuse, ville følge den tekniske udvikling længst og lære mandskabets vilk kende.

Flyvevåbenchef og NA general

I 1955 blev han chef for danske flyvevåben efter general Chr. Førslev, og det lykkede ham i sjældnen grad at vide bestræbelserne for at skabe rolige forhold i flyvevåbnet under de herskende vanskelige forhold. Fire år senere blev han udpeget til den hidtil største danske post i NATO som forflyvevåbenchef i nordregionen, en stilling, der oprindeligt var bestemt til en amerikansk flyvergeneral, det blev så bestemt, at posten i tidlig skulle gå på skift mellem dansk og en norsk officer.

Hemmeligheden bag en karrieresucces

Hemmeligheden ved general Tage Andersens karriere synes at ligge i hans store samarbejdsformidlende egenskaber, særlig evnen til at vække lid og skabe ro. Hans menneskelige kvaliteter og gode evner har ham så vidt som til den store han nu skal beklæde i de kommende år, enhedskommandoens chef.

Om sin livsindstilling har Tage Andersen sagt, at han har haft det sådan, at han har været at se længere end opgaverne i det givne øjeblik har været troet ham. — Det har faktisk drig strejft mig, hvad det evig kunne føre til. Vi har vel altid en slags stræben. Hos mig har det altid fundet udtryk i at gøre alt det bedste, som jeg kan, så som muligt. Den indflydelse har på sin egen skæbne, lig først og fremmest i, at man får en uddannelse og så i øvrig op til den tillid, der vises som regel er det ens fores har den største indflydelse ke veje man føres ind på indstillingen hos den mand, fået betroet enhedskommandoens problemer.



Tage Andersen

linger i Forsvarsministeriet i dag. Det vil utvivlsomt tage for lang tid at begynde et specielt byggeri for fælleskommandoen; det er ønsket, at vi hurtigst muligt kommer i gang, og det vil ske så hurtigt som muligt efter årsskiftet.

— Er den næstkommanderende, den tyske general von der Groeben, Dem bekendt?

— Jeg har mødt general Groeben ved en forhandling i Kolsås ved Oslo, hvor han ledede den tyske delegation, og i sidste uge har jeg hilst på ham i Slesvig-Holsten.

En svar og problemrig opgave

— Har det voldt Dem bekymringer at tage posten som chef for enhedskommandoen?

— Ikke bekymringer, men jeg er fuldstændig klar over, at opgaven kan blive svær, og at der ligger mange problemer. Organisationen skal bygges op helt fra grunden, og det gælder om at være omhyggelig i valgene til de forskellige virkeområder, ansættelserne er jo for tre år ad gangen.

— Også Deres egen virketid?

— Ja, også selv om jeg fylder 63.

— De har hverken søgt posten som

SAS-piloter til Japan Air Lines 31-12-61

STOCKHOLM. LÖRDAG. RB.-TT. Det japanske luftfartsselskab har erklæret sig interesseret i at overtage nogle af SAS' piloter. En repræsentant for Japan Air Lines har under et besøg i SAS-hovedsædet diskuteret muligheden for at overtage 40 skandinaviske piloter til japansk ruteflyvning.



Generaløjtnant Tage Andersen

betyd

Generaløjtnant Tage Andersen januar flytter til Karup, Østersøkommandoen om baggrunden for styrkerne

Den kommende stredjedel dansk, og af englændere, an

Helt fra den tid, da NATO oprettet, har der knyttet sig problemer til kommandoforholdene i den sydlige del af nordregionen af rent militære grunde.

Disse problemer er kommet mere frem i lyset, efter at de tyske styrker, som følge af Vesttysklands tilslutning til NATO, er blevet stillet til rådighed for forsvaret af dette for NATO og ikke mindst for Danmark så vigtige område. For på den mest effektive måde at udnytte alle styrker, som i en eventuel konflikt vil blive ansvarlige for denne opgave, må der både i krig og fred eksistere et snævert samarbejde mellem de respektive lande, Danmark og Tyskland.

Danmark og Tyskland og NATO som helhed får fordelene

— Jeg vil tro, at enhver vil forstå, at en grænse mellem to i krig samarbejdende lande ikke må betyde adskillelse, men må kræve et grundigt samarbejde mellem de pågældende styrker. Dette er gældende i almindelighed, men i særdeleshed for forholdene i Østersøområdet. Nu vil forholdet blive ændret, og begge lande og NATO som helhed vil have stor fordel heraf.

Denne udtalelse fremsatte generaløjtnant Tage Andersen, den nyudnævnte chef for fælleskommandoen i Østersøområdet, i går over for Berlingske Tidende efter at have