

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.

Jet-pilot uskadt fra styrt for anden gang

Flyverløjtnant Finn Preben Toft Horne reddede sig i aftes med faldskærm, da hans Sabre-jet fik motorstop — Klarerede sig på samme måde sidste år ved en kollision i Holland

23-1-62

Den 26-årige flyverløjtnant II af reserven, Finn Preben Toft Horne, Flyvestation Alborg, reddede sig i aftes med faldskærm, da hans jetfly — en jager af typen Sabre F 86-D — fik motorstop. Han er tilsyneladende sluppet uskadt, men er for en sikkerheds skyld indlagt til observation på sygehuset i Viborg.

For knap et år siden reddede flyverløjtnanten sig på tilsvarende måde, da han under en øvelse i Holland

kolliderede med en anden dansk jet-jager. Begge piloter slap dengang med knubs.

Nedstyrningen i aftes skete ved godt 17-tiden lidt syd for Kølvrå nær flyvestation Karup. Sammen med en anden pilot fra Alborg var Toft Horne på en rutineflyvning over Jylland. Da de befandt sig i en flyvehøjde af 10 km, meldte løjtnant Toft Horne, at han havde vanskeligheder med motoren, og at han ville søge at gennemføre en landing på flyvestation Karup, i hvis nærhed han befandt sig.

Maskinen tabte nu højde, og i to kilometers højde satte motoren helt ud. I glideflugt fortsatte jetflyet sin fart, men da flyverløjtnanten frygtede, at han ikke kunne nå frem til landingsbanerne og i stedet ville

Fortættes side 2.

(4)



Finn Toft Horne

TO FLYVER-JUBILÆER 1-2-62

To af Danmarks store flyverskikkelser fejrer i dag 25 års jubilæum i den civile luftfarts tjeneste. Det er den 57-årige chefpilot Aage Hedall Hansen og den 52-årige direktør for operationsafdelingen i SAS-hovedkvarteret i Stockholm Povl Jensen.

Hedall Hansen er en eventyrskikkelse, hans liys roman begyndte med vogterdrengets tilværelse i Vestjylland. Skæbne førte ham ad mærkelige stier til USA til en ujævn livsbane derovre, han blev flyver i et luftcirkus, kom hjem til hærens flyvertropper og blev i dag for 25 år siden ansat i DDL. Hundreder af gange har han krydset Atlanten, han var den første på nordpolsruten over Alaska til Tokio, han blev chefpilot i Thai International Airways og er nu på jubilæumsdagen flyvechef i Scanair. Aage Hedall Hansen hylides i dag i Karstrup først af SAS-direktionen, siden af sine kammerater i flyveafdelingen. Den utroligt afholdte flyver vil blive hyldet som få før ham.

Tidligere luftkaptajn Povl Jensens karriere er matematikerens, han var flyver med særpræg i anlæg og egen-skaber, åbnede atlanttrafikken og polartrafikken, men for nogle år siden trak han sig tilbage fra flyvningen og blev for to år siden direktør for operationsafdelingen i Stockholm. Flyverberømmetheden blev skrivebordsgeneral, men også han har med sin personlighed og sin indsats indskrevet sit navn i dansk flyvnings historie. pw.

Dansk jet-elev dræbt i Canada

10/12.62

Sergent Per Dalager Daubjerg og hans canadiske instruktør omkommet

Den kun 19-årige danske flyveelev, sergent Per Dalager Daubjerg er forulykket i Canada.

Sammen med sin instruktør styrtede han ned under skoleflyvning med en propeldrevet Harvard. Ulykken skete 15 kilometer fra den militære øvelsesbase Penhold.

Per Dalager Daubjerg var på det hold danske flyvere, der for kort tid siden ankom til Canada for uddannelse til jetpiloter.

Han var søn af N. P. Daubjerg, Baunevangen 6, Birkerød. Familien blev underrettet om den tragiske ulykke i går nat. Flyverkommandoen har endnu ingen enkeltheder om nedstyrningen eller årsagsforholdene. pw

Overkirurg Seedorff

70 år i dag

Overkirurgen på Militærhospitalet, dr. med. Johan Seedorff, fylder i dag 70 år. Han gik i sin faders, stiftsfysikus Morten Seedorffs fodspor, da han i sin tid valgte lægegerningen efter at være blevet student fra fødebyen Odenses lærde skole. Og tidligt placerede han sig meget langt fremme i rækkerne blandt sine samtidige; to år efter at være blevet læge vandt han, i 1919, Universitetets guldmedalje. Sin doktorgrad erhvervede han i 1924 på et bakteriologisk emne, men i øvrigt formede han sin uddannelse med tidligt sigte på det kirurgiske. Allerede fra 1920 var han prosector patologisk ved Universitetet, og i 1924 blev han reservekirurg ved Kommunehospitalet, hvor han virkede, til han i 1928 nedsatte sig som praktiserende specialist i hovedstaden. Omtrent samtidig blev han overlæge i hæren med tjeneste bl. a. ved kystartilleriet og forplejningskorpset. Da den kirurgiske overlægestilling ved Militærhospitalet nogle år senere, i 1938, blev ledig, blev han den foretrukne. På denne afdeling har han siden virket, under ikke altid nemme kår, og nu i de senere år med dens nedlæggelse som fremtidsperspektiv. Om den anseelse, han har skabt sig i sit arbejde, vidner den kendsgerning, at han i mere end ti år beklædte det betroede hverv som formand for Militærhospitalets Lægeråd, og at han i en omtrent lige så lang periode, fra 1933 til 1940, røgtede hvervet som redaktør af fagbladet »Militærlægen«. Hans erfaringer var betydelige, også indvundet i felten; i 1941 var han således chef for krigslazaretter i Helsingfors og Suojärvi, udsendt af Dansk Røde Kors under vinterkrigen. For overkirurg Seedorffs hospitalsgerning sætter aldersgrænsen nu slutstenen. Allerede i går var han midtpunkt for en lille højtidelighed på sin afdeling. Her hylledes han med taler af bl. a. hospitalsdirektør P. S. Lauridsen, endvidere overlæge Lawætz på lægerådets vegne og en række kolleger samt forstanderinden, frøken Olesen.



Fra højtideligheden i går på Militærhospitalet for overlæge Seedorff ses til venstre for overlægen, professor Mogens Fog og overlæge F. Neukirch. Til højre ses sygeplejerskerne, frøken Jørgensen, frøken Tofte og fru Andersen.

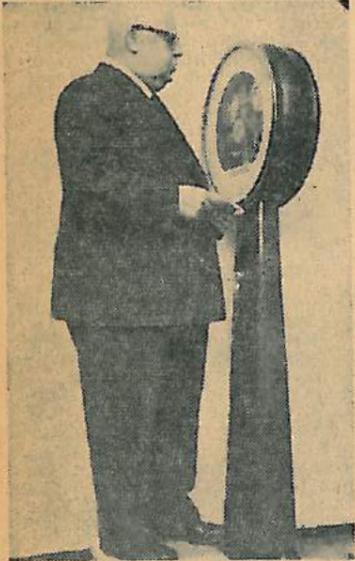
otium i bevidstheden, at
levet mere end de fleste, og

Den reducerede pioner

Kaptajn John Foltmann, som fylder 70, siger farvel til generalsekretærposten i Kongelig Dansk Aeroklub og til en fjerdedel af sit korpus

Den lettede flyvepioner fortæller om sit bevægede liv

Den 26. marts bliver Danmarks populære flyvepioner, kaptajn John Foltmann, 70 år, han benytter dagen til at lette sig for generalsekretærpostens problemer i Kongelig Dansk Aeroklub, og samtidig har han lettet sig for en fjerdedel af sit landskendte korpus.



I fjor var viseren på 105 kilo

To gange må han gå gennem en dør, før man genkender den for så digre flyver, han har i vinter lagt 52 af de 210 pund, han vejede i fjor.

Når John Foltmann med denne måneds udgang trækker sig tilbage fra Aeroklubens generalsekretærpost, er det ikke blot et kapitel i dansk luftfarts historie, der afsluttes, det er et helt bind, skabt og inspireret af en af de mest særprægede personligheder, dansk flyvning kender.

Men tro ikke, at John Foltmann vil sætte sig hen og vride tommelfingre i et kedsommeligt otium på Værnedamsvej. Der gror som bekendt ikke mos på rullende sten, og Foltmann er en af dem.

Tiden er inde for andre kræfter

— Men hvorfor så lettelsen?
— Ah, mon ikke dagen er inde, hvor andre bør komme til, nu har jeg slidt og slæbt med Aeroklubens daglige problemer i så mange år, at det vist må siges at være rimeligt, at jeg går af og overlader fremtiden til nye kræfter. Men jeg vil gerne fortsætte som redaktør af tidsskriftet »Flyv«, der jo er officielt organ for Aeroklubben, det var jeg selv med til at stifte for 27 år siden, og den opgave vil jeg prøve at få lov at bevare til jeg en skønne dag ikke kan mere.

Farvel til seks hamburgerrygge

— Men hvorfor lægge en fjerdedel af vægten?

— Det er sket uden medicin, kun ved at holde igen. Jeg er skrupsulten evig og altid, men det er der ikke noget at gøre ved. Min daglige ration er morgenkaffe med to stykker franskbrød med skrabet smør og tynd osteskive, til frokost to tynde stykker rugbrød, skrabet og med magert pålæg, en kop eftermiddagskaffe uden noget og så et godt aftensmåltid, men uden fede søsøder og uden mange kystotter... og ingen ledende ting. På den måde er jeg kommet ned fra 105 kilo til 78...

— Frivilligt?
— Ikke helt, jeg fik noget galdevrov, og lægen sagde, De er for tyk, vi kan ikke operere Dem, ned i vægt... og så var der ikke andet at gøre... og i dag ser jeg mig grænseløst over, at jeg i årevis har slæbt seks hamburgerrygge op og ned ad trapper, det er dødeligt ubehageligt.

Jeg har det meget bedre nu, lettet fysisk og psykisk, har lyst til at tage fat, og jeg er lige ved at sige, faen stå i det, jeg skulle vist alligevel være blevet efter de 70 i Aeroklubben, og dog, nej, det er på tide, jeg trækker mig tilbage. Jeg har fået ny livslyst og virkefrang, men man er jo alligevel ikke nogen dreng mere... Nå, men i hvert fald skulle jeg have atmagnet mig for længe, længe siden, men det var lettere sagt end gjort. Indtil det øjeblik, stolen kom for døren, har man først prøvet galdesmerter, skal man nok være sig for at undgå dem...

Ny hverdagsrytme

— Hvad vil De få dagene til at gå med fra første april?

— Udover redaktionen af »Flyv«, har jeg et lille job som kontakt-

sen til flyvevåbnet, SAS, Grønlandsfly, Nordair og Scanaviation. Og så er det vel i øvrigt klogt, hvis man skifter gear og sætter tempoet lidt ned.

Gymnasten og kammeratskabet

— De har engang været konkurrencegymnast?

— Ja, i Handelsstandens Gymnastikforening, jeg havde reck og barre som specialer og var med til opvisninger i Odd-Fellow Palæet for kong Christian og i Oslo for kong Haakon.

Det var i idrætsverdenen, jeg lærte kammeratskabets afgørende betydning, sammenholdet, samarbejdet, hele den hold-inspiration, som er så afgørende for meget i tilværelsen. Der er kun i få tilfælde virkelig brug for solister, det er samarbejdet, der skaber de store resultater, og denne indstilling har været mit livsfundament.

— Hvorfor blev De flyveinteressert?

— Fordi flyvning forekom mig at være den ny sport, jeg var tidligt kommet i forbindelse med. Ellehøner, han rådede mig til at lave flyvemaskinformede drager, for som han sagde: Når sådan en drage kan svæve, kan den en dag blive til fremtidens flyvemaskine med motor på. I 1910, ude i Skotlands-gade på Amager, hvor vi dengang boede, lavede jeg en mægtig drage, og prøvede den ude hos min bed-



I dag er den enkeltradede nok til dobbeltradede. — Foltmann er seks hamburgerrygge lettere.

stemor, som havde en villa, der hvor Hellerup havn og Palladium nu ligger. Min flyveinteresse har været glødende siden drengearene.

Store Nordiske for 50 år siden

Men da jeg kom til skelsår og alder og jeg talte med min far om at fortsætte med at gøre flyveinteressen til min fremtid, sagde han: Du skulle hellere gå ind i Store Nordiske, så kommer du ud og ser verden, og der kan du nå op på 400 kroner om måneden, men selvfølgelig må du selv om det. Jeg fulgte min fars råd, kom ind i Store Nordiske, blev sendt til London, men så kom den første verdenskrig, og jeg blev sendt hjem og i tjenesten. Far var overbudsmand i marinen, en af de gode, gamle underofficerstyper. Jeg lyttede til ham, og det har jeg aldrig fortrudt, selv om mit liv kom til at forme sig anderledes.

Ud i faldskærmen

»den beskyttende engel«

I år er det 50 år siden, jeg kom i Store Nordiske, det er 45 år siden, jeg var medstifter af foreningen »Danske Flyvere«, det er 45 år siden, jeg udgav min første bog hos Gyldendal om »Flyvning«, siden har jeg skrevet og oversat 40 flyvebøger. Det er 40 år siden, jeg sprang ud med faldskærm over Lundtofte med skærmen »Guardian Angle« for et britisk faldskærmsfirma, det er 27 år siden, jeg var medstifter af flyvetidsskriftet »Flyv«, og det er 30 år siden, jeg begyndte at holde foredrag landet over, jeg har vel efterhånden holdt 3-4000 foredrag i alle mulige foreninger, skoler, i alle fængsler og ungdomsanstalter.

Finansudvalgsformandens opfordring

foredrag og gør det lettere for os, der skal bevilge pengene, mange mennesker siger: »Hvorfor give penge til sådan noget skidt... gå ud og bevis, at det er en folkesag. Det kneb somme tider med forståelsen. En gang i en forsamling, var der en dame, som rejste sig og sagde: Det er rigmandstransport... hvad skal vi med flyvning.

Jeg sagde til hende: Da jeg var dreng, havde min far og mor ikke råd til at tage os børn med til Jylland, i dag er det vist ikke mange forældre, der ikke har råd til at tage deres børn med... og jeg kan forsikre Dem, at De kommer til at opleve den dag, hvor ganske almindelige mennesker flyver, lige så naturligt, som vi tager toget eller bussen... det har været dejligt at se ens bløjede tro blive virkelighed... i fjor var der over 2 millioner flyverejende i Københavns Lufthavn i Kastrup, som ikke ek-



De gamle kendte Foltmann-træk

sisterede dengang, jeg begyndte at tale flyvningens sag.

Lufikusken var bedre som rekommandør

— Hvorfor gjorde De for resten det?

— Jeg har sågu aldrig været nogen stor flyver, en ganske almindelig lufikus, men jeg havde en ubændig trang til at dele min flyveglæde med andre, og prøve at få andre til at forstå, hvad der lå af muligheder i flyvningen. Den materielle side af tilværelsen har aldrig været min styrke, jeg har ikke fået mamon ud af flyvningen, men arbejds-glæde og megen personlig tilfredsstillelse.

Den stærke flyver

— Var De en lille spinkel flyver, da De var i Hærens flyvertropper?
— Vorherre bevarer, nej, i 1919 var den én, som sagde til mig: Kan maskinerne virkelig stadig bære Dem!

Man ved jo aldrig, hvordan man selv ser ud, men nu har jeg alle dage været umådelig kraftig i bygning og stærk. Jeg blev altid lokket til at optræde med at rive en telefonbog over i fire dele... og jeg kan såmænd huske fra tredje klasse i skolen: drengene kaldte mig Beck Olsen, han var jo de dages helt, men



Den 70-årige siger farvel til problemerne og til 52 pund.

jeg kunne ikke lide det... jeg har i det hele taget aldrig brudt mig om at være midtpunkt, min eneste tanke har været sagen, den har været mit liv.

Bevægede dage

I 1919 stiftede jeg Dansk Luftfæderi ude i Lundtofte sammen med Bjarkov og Sætter Lassen og Henrik Tholstrup. Vi havde en overgang 7 LVG-maskiner, og vi fløj over hele landet, rundflyvninger og turistflyvninger. Jeg kendte Nord-sjællands-kystens marker. Oppe ved Liseleje havde jeg om sommeren en mark, ikke langt fra købmandsgården, der hvor fiskerlejet nu har sit torv. Engang skulle vi hjem, og der var to passagerer, som ville med til Lundtofte. Det gav penge, men min mekaniker skulle jeg også have med, så ham bandt jeg til bardunerne ude mellem vingerne på dobbeltdekkeren. Det gik fint...

— Har De aldrig været bange?

— Kun en gang, og det var ikke for mig selv, men for en mand, der skulle klatre i rebstige fra vingen. Han havde pludselig ikke flere kræfter, jeg så ham slippe, og kunne ingenting gøre, jeg cirklede og cirklede og håbede på, at der var ambulancer nede på Lundtofte, men pludselig fik han maven op på vingen, og han kunne heldigvis klatre sig i landingen... men der var jeg ved bag ørerne, altså på hans værne...

Maskinerne var for farlige — flyverne strejkede

— Det var ellers ikke ufarligt i Deres flyverdage?

— Nej, jeg har netop gennemgået havarirapporter fra den tid, fordi det jo i år er 50 år siden, luftmarinen begyndte og dermed det danske flyvevåben. Mit hold havde en masse motoruheld, og chefen, oberst Koch, sagde: — Der er én ting at gøre: nægte at flyve indtil vi får noget andet materiel. Der blev nedsat en kommission med professor Hannover som formand, den kasserede alt

materiellet i flyvertropperne undtagen en Maurice Farman.

De store flyvestævner

— Hvad er det største. De har oplevet i Deres liv omkring og med flyvningen?

— De vældige flyvestævner, både på Lundtofte, i Esbjerg og Alborg ved lufthavnsindvielserne og i Kastrup i 1955 ved RAF-stævnet. Jeg har vel gennem årene arrangeret et hundrede stævner...

— Alle gået godt?

— Ja, det vil sige, vi havde et uheld engang i Kastrup, hvor Erlind styrtede ned og blev alvorligt såret, og engang drukkede en britisk faldskærmsmand for os, men ellers er det gået over al forventning. For øvrigt er noget af det største, jeg har været med til, sommerstævnet i Esbjerg, hvor vi havde 5000 skolebørn på flyvninger, i alt var der 10.000 på rundflyvninger den sommer for 25 år siden fra Esbjerg lufthavn.

— Hånden på hjertet, er det nu ikke andet end pundene, der går tabt, når man reducerer sig med en fjerdedel?

— Mit humor og min livslyst er der bestemt ikke noget i vejen med, men det er åbenbart stærkere virkende på omgivelserne, end på én selv. Jeg var den 11. marts på Amalienborg, som jeg har gjort det i de sidste 32 år for at ønske majestæten til lykke.

— Kongen er jo protektor for »Danske Flyvere«.

— Kongen så noget på mig og sagde så: — Foltmann, hvor er resten blevet af... POVL WESTPHALL

70 lære flyvepioner, kaptajn John Foltmann fylder 70 år. »Berlingske Tidende« bragte for nylig et interview med den kendte flyver, som ikke blot har vundet så stor popularitet og respekt i flyvekredse, men som også »almindelige« mennesker har lært at kende og sætte pris på — ikke mindst gennem de flere tu-



26/3 John Foltmann 1962

sinde foredrag, han har holdt, samt gennem fjernsynet. John Foltmann siger i dag farvel til generalsekretærposten i Kongelig Dansk Aeroklub, og hermed er afsluttet en epoke i Dansk Luftfarts historie. Lige siden sin pure ungdom har kaptajn Foltmann næret en brændende kærlighed til flyvning, og han har i årenes løb talt og skrevet mere om flyvning end de fleste. Han har arrangeret flyvestævner, været formand for »Danske Flyvere«, for »Sportsflyveklubben«, redaktør af Aeroklubens officielle tidsskrift »Flyv«, og han fik den første ærespokal. På Kongelig Dansk Aeroklubs repræsentantskabsmøde for nylig hædrede han med svæveflyvernes højeste udmærkelse, Gøtapokalen. Foltmanns »karriere« inden for flyvningen har været overordentlig alsidig. Han har oven i købet engang været luftfartsdirektør. Det var, da han lige efter første verdenskrig oprettede »Dansk Luftfæderi«. John Foltmann er født i Randers, søn af overbudsmand Foltmann. For 50 år siden blev han ansat som telefonist i Store Nordiske. Fra i dag passer han redaktionen af »Flyv«, han er kontaktperson for en stor amerikansk flyvevirksomhed.

Flyvningens venner landet over vil i dag vide at give udtryk for res taknemmelighed over for mand, der måske mere end nogen anden har virket til gavn og glæde for dansk flyvning.

... sammen i den knappe fritime, kap-
tajnen har undt sig selv.
Eskadrillechefen er 34 år og kap-
tajn fra sit 30. år. Den høje, slanke
i sin væremåde beskedne og nær-
mest lidt tilbageholdende mand, har
et godt og naturligt forhold til sine
undergivne — mærker man. Jeg har
både hørt ham tale til flere af dem
— og de til ham. Indtrykket: et på
gensidighed beroende tillidsforhold.
— De er ikke nogen kommande-
rende type, kaptajn Skydsbjerg, si-
ger jeg til ham. Han smiler: — Vi
er jo flyvere og kammerater, vi kan
lide vort job, vi har fælles interes-
ser. Derfor er det ikke blot lærerigt
for os at være på besøg hos uden-
landske kammerater, også morsomt.
Amerikanerne er kolossalt hjælp-



... Det tager vi som noget fuldstændig na-
for Eskadrille 727, kaptajn Knud Skydsbjerg,
sin F 100-maskine.

... den —
... ter fra
... stort og
... ngsfolk,
... orte og
... rres af
... embry-
... hoved.
... eller i
... orgæves
... snor en
... ressant
... t navn.
... e med
... spæne
... ranke-
... tigt, ad
... til små
... flaskers
... lerende
... mmelse
... t fra et
... at disse
... e helst
... er, som
... de ud-
... er det
... e land-
... en ori-
... USA's
... r sam-
... idriller
... blive
... større
... ameri-
... rke til
... e ma-
... e), og
... i ame-
... or for-
... sbjerg.
... fra et
... ve in-
... me O.
... om få
... ar ned
... over-
... rikan-
... ndes i
... rollere
... er jeg
... anten
... ovisod-
... d for-
... t, tra-
... nings-
... Hahn,
... gansk,
... ladses
... tagel-
... ke ret
... tysk

... somme, i som uden for tjenesten, og
vi har alle været inviteret i deres
hjem.
— Er De uddannet i Amerika?
Kaptajn Skydsbjerg ryster på ho-
vedet: — Jeg er en af de få efter-
krigsflyvere, som er uddannet hjem-
me. Jeg var i Værløse fra 1948. Ind-
kaldt blev jeg til infanteriet og var
i Vordingborg i 14 dage, men søgte
så over til flyvevåbnet og blev me-
get glad, da jeg blev antaget. 1950
udnævntes jeg til løjtnant — og bar
søværnets uniform. Det var morsomt
at være med fra begyndelsen og
opleve hele opbygningen af et selv-
stændigt flyvevåben.
— De er gift?
— Ja, og har tre børn.
— Flyvere avancerer hurtigt og
gifter sig hurtigt, påstår man. Har
De i det hele taget ugifte i Deres
eskadrille?
— Kun tre.

I linien — og på kontrakt

— Og hvor mange linieofficerer?
— En eneste. Mig selv. De fleste
løjtnanter er ansat på kontrakt og
kan blive 15 år, og muligvis arran-
geres det sådan, at nogle af de dyg-
tigste, hvis de ønsker det, kan fort-
sætte. At blive linieofficer tager jo
ret lang tid. Har man realeksamen,
må man først gennemgå forsvarets
gymnasium. Med studentereksamen
kommer man direkte ind på officers-
skolen. For en »realist« varer det —
med flyveuddannelse og to års eska-
drillejeneste — otte år at blive li-
nieofficer. Det afskrækker mange,
især de gifte.
— Hvor mange i Deres eskadrille
vil gå den vej?
— Vi har ikke talt om det endnu,
men jeg antager én eller to.
— Hvad kan en flyver, der er på
kontrakt, tjene?
— Ca. 1800 kroner om måneden.
Efter seks år får han bonus, eller
der sættes penge til side til en enke-
pension. Det var tidligere alminde-
ligt, at en flyverløjtnant søgte ind
til et flyveselskab, hvor han kunne
nå op på en årsgage af 50—60.000,
omtrent det dobbelte af, hvad en
kaptajn i linien tjener. Men chancer-
ne i den civile lufttrafik er blevet
langt færre. SAS, f. eks., har lukket
for tilgang.

De unge og tobakken

— Kampiloter må jo altid være i
tip-top form, ikke?
Kaptajn Skydsbjerg svarer med et
modspørgsmål: — Er det ikke Deres
indtryk, at vi er det?
— Jo, bevar mig vel — slanke og
mælkedrikkende!
Kaptajnen: — Vi er ikke så slem-
me, som vi ser ud til! Men god fy-
sisk form er selvfølgelig en absolut
nødvendighed. Vægten skal holdes,
og vejer man for meget, bliver man
nødsaget til at gå til regelmæssig
legekontrol. Hvert andet år må vi
underkaste os den helt store læge-
undersøgelse på flyvevåbnets insti-
tut. Man vænner sig til at holde må-
de med mad og drikke.
— Ryger De, kaptajn?
— Lidt af og til, men som regel
kun om aftenen. Det er i det hele
taget mit indtryk, at mange unge er
holdt op med at ryge. For blot nogle
år siden var det meget værre.

Piloter er individualister

— Hvis man kan tillade sig at
bruge det stygge ord »menneske-
mæssigt« — så det også bliver

... dog på flere punkter hinanden, vi
flyvere, men alligevel tror jeg ikke,
der findes mange job, der giver sin
udøver et så individualistisk præg
som netop vort.

**Når en ung jagerflyver kommer
op i cockpittet, må han kunne bruge
hovedet. Der hviler et sjældent stort
ansvar på en ofte meget ung mand.
Det kan ingen andre overtage. Den
sidste og endelige afgørelse har pilo-
ten, der fører maskinen, ikke kon-
trollæret på jorden.**

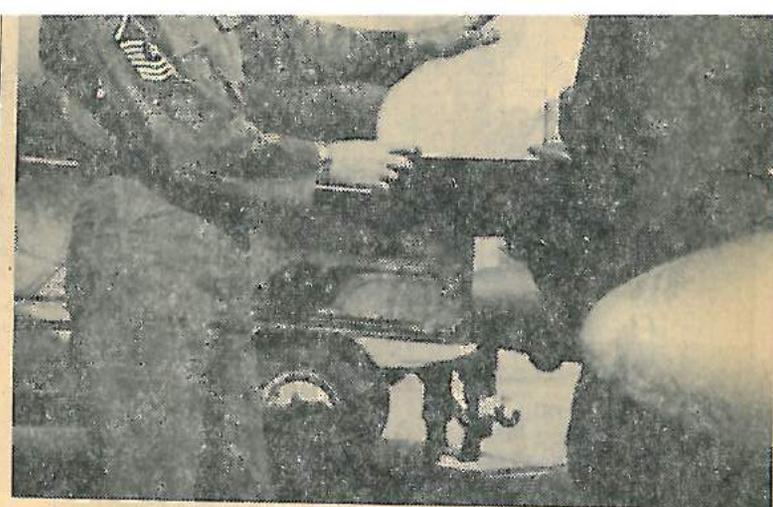
Fagidioter

I fritiden tænker han vel på noget
andet end flyvning?
— Desværre ikke, vi er vist, hvad
man kalder fagidioter. Det er også
et grimt udtryk, og det dækker ikke
ganske. De fleste af os bor lige i
nærheden af flyvestationen, og når
vi mødes til lidt privat selskabelig-
hed, jeg lover Dem, der går ikke ti
minutter, så snakker vi flyvning!
Gør vi ikke det, så ville det virke
lidt halvsært. Det hjælper naturlig-
vis lidt, når man bliver gift og får
børn, men vore tanker kredser allig-
eve om jobbet. Skal man udføre
det 100 procent, da kræver det en så
enorm koncentration, det må virke-
lig være det første, man tænker på
om morgenen, og det sidste om aften-
en. Man opdrages dertil under den
lange uddannelse, og at komme ud
af den cirkel er pokkers svært, og
jeg ved heller ikke, om det ville
være heldigt. Flyvning er simpelt
hen vort arbejde og vor hobby.
— Interesserer man sig ikke for
politik?
— Ikke overvældende meget. Vi
følger med i, hvad der sker hjemme
og rundt om i verden, i hvert fald i
store træk.
— Og I ved, hvad I eventuelt skal
kæmpe for?
Et ironisk smil farer hen over
kaptajn Skydsbjergs ansigt:
— Evnen til at tænke er ikke gået
tabt.

... nærmest en hetz mod os. Problemer
i forbindelse med flyvesikkerheden
blev slået stort op i pressen, man

Indstillingen i Danmark

I de med os allierede lande betrag-
ter civilbefolkningen også, synes jeg,
en mand i uniform med lidt andre
øjne. Inden Ungarn-krisen folte vi



— Er maskinen i orden? Selvfølgelig! Den amerikanske oversergent
George D. Landes og overfærnik J. Hallum gør en dansk F 100-jet klar
på flyvepladsen Hahn.

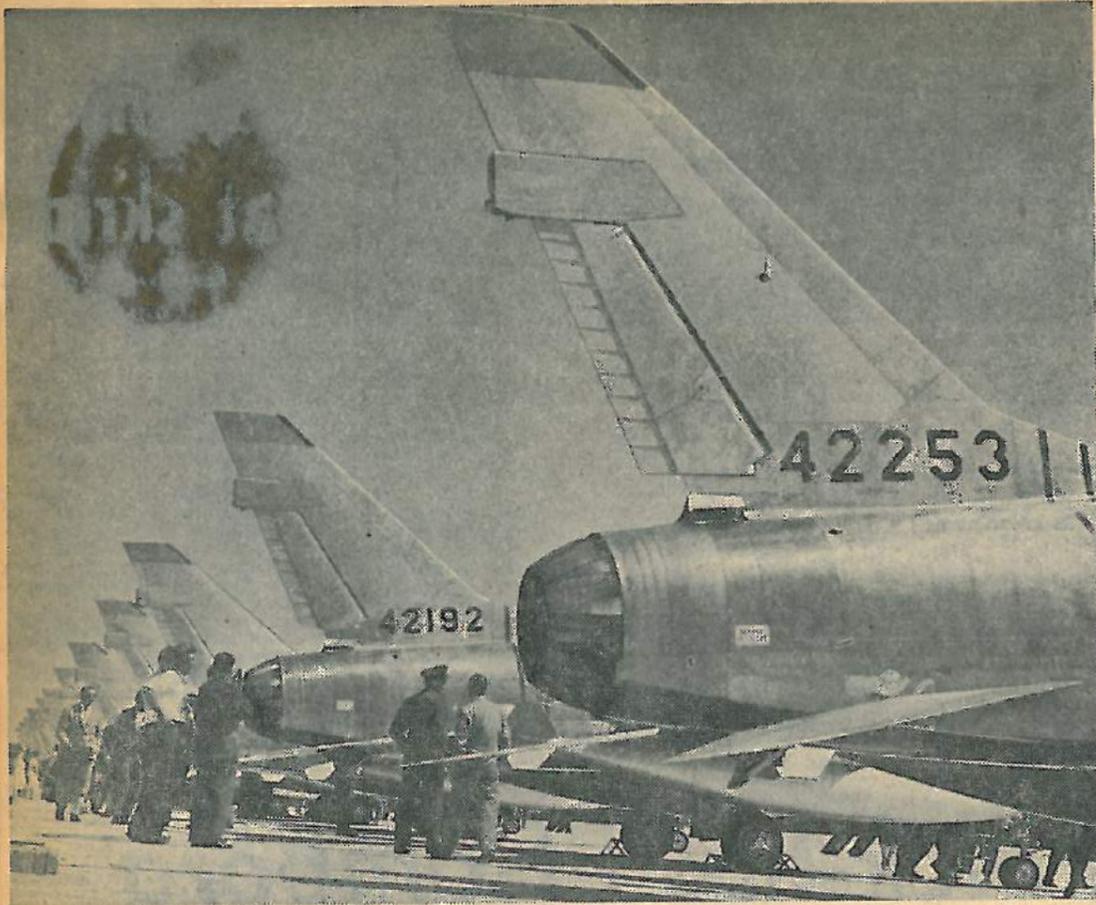
— Og hvordan tænker I?
— I store linier, ikke i snævre
nationale baner. Vi kommer meget
omkring, vort NATO-sprog er eng-
elsk, vi betragter Vesten som en
helhed. Det gør mig ondt at måtte
sige, at andre steder, f. eks. i Norge,
i Holland og i Belgien, møder man
en anden indstilling til forsvaret, end
tilfældet er hjemme hos os. Man er
nok i Danmark indstillet på, at vi
skal have et ordentligt forsvar, men
det er ikke mit og mine kammera-
ters indtryk, at man er parat til at
drage alle konsekvenser, derunder
at betale, hvad et forsvarsdueligt
militær koster.

— Nej, det kan ma-
sige, vi er. Og at sk-
eget folk, er ikke spe-
hvo-for ikke forsøge
se vore egne og ik-
fej! Vi er vist nok, vi
som en helhed, lidt
har svært ved at væ-
Vi vedtager en forsv-
ver med at opfylde c-
Det er et enkelt ek-
det er forsvaret, jeg l-
er det vel ikke ufoi-
griber et så nærligg-
det frem ...

Vestlig inte

— Hvordan ser De
med tyskerne?
— Som noget natur-
Tyskland en ligeberet
NATO-samarbejdet. I
ge for tyskerne, b-
ne indse, at det enes-
at have Tyskland me-
integration. Det er vo-
stat jo, og da må vi
sekvenserne. Modstar-
samarbejde med tysk
NATO og Fællesmark-
terer et lille mindreta-
ter gevaldigt op, og
hold synes man at v-

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



Det danske flyvevåbens Super-Sabre på parade.

Povl Westphall:

27-5-62

Danmarks militære flyvninger 50 år

Et halvt århundredes bevægede udvikling og mændene bag den

Det danske flyvevåben forbedrer i øjeblikket en serie flyvestævner og arrangementer rundt om i landet for at fejre den militære danske flyvnings 50 års jubilæum.

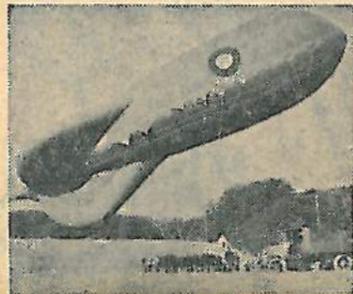
Man har valgt noget omkring den egentlige dato for jubilæet, og har af rent flyvemæssige grunde valgt at fejre begivenheden i weekenden 18. og 17. juni. Det vil ske med en reception i flyvekommandoen i Vedbæk og så altså med det største luftshow, der endnu er set her hjemme.

Der bliver opvisninger i formationsflyvning, kunstflyvning, parade af jagertyperne F. 100, 102, 103, 104 og 105 fra det amerikanske flyvevåben, og dermed præsenteres for første gang over Danmark de hurtigste fly i den vestlige verdens jagterforsvar, det er maskiner, der går mere end to gange hurtigere lydens hastighed.

Den dominerende islat bliver naturligvis det danske flyvevåbens egne eskadriller fra Chipmunk skolemaskinerne fra flyvestation Avnø, til de gamle Tordenjet, Hunterja-

merne. Ud over landet fortsættes jubilæums-luftshow'et, det første storstilede luftshow i Danmark i 12 år, med arrangementer på flyvestationerne i Alborg, Karup, Skrydstrup og Værløse, hvor man blandt andet markerer 50 års jubilæet med åbent hus- og materieldemonstrationer.

Chefen for flyvevåbnet general-løjtnant Kurt Ramberg har om jubilæet sagt: 'Uanset hvilken dato man vil hæfte sig ved, står det fast,



Hærens ballonpark på øvelse.

at 1962 er 50-året for den egentlige militære flyvnings første begyndelse i Danmark.

Det var i 1912, 'de sorgløse tiders' sidste sorgløse år, marinen og hæren med korte mellemrum fik hver sit første fly til rådighed som ejendom. Det blev indledningen til den forsvarsfunktion, der i dag er Danmarks enhedsflyvevåben med mange tusinde mand, med et kvindeligt flyvekorps og et flyverhjemmeværn



Rednings-eskadrillens fly, den store Sikorsky-helikopter og Catalina-amfibiemaskinen.

— et flyvevåben, der indgår som integrerende led i NATO-forsvaret.

De sorgløse tiders spændende år

1912 var et spændende år, der skete utroligt meget ikke mindst i luften, England fik sit Royal Air Force, Norge fik sit luftvåben, Holland begyndte sin militære flyvning, franskmændene havde så småt startet. Derfor er 1912 et europæisk jubilæumsår for den militære flyvning, og derfor vil denne sommer blive rigere på luftshow end nogen anden. Nordmændene fejrer deres 50 års jubilæum den 3. juni med et stort stilet flyvearrangement, som ser ud til at skulle overgå det danske jubilæum, nordmændene har været så forudseende, at lægge et kæmpeluftshow ind som led i en NATO-øvelse, der vil blive 400 fly over Norge næste søndag. Men det skal nok også blive stor-

stilet jubilæumsarrangement fra Danmarks flyvevåben efter at der fra allerhøjeste myndighed omsider er givet grønt lys. I Danmark var 1912 et indholdsrigt år . . . København fik sit ny stadion på Østerbro, — den lille havfrue blev anbragt ved Langelinie, forsvarsminister Klaus Berntsen gik til vejrs med hærens ny Parseval-ballon, — Rebild National Park ved Alborg blev indviet, — Ejnar Mikkelsen vendte hjem fra eventyrlig Grønlandsfærd — og flyvningen havde fået tag i 'de sorgløse tiders ungdom'.

Vovehalsene

Blandt de mest ivrige var prins Axel, som sammen med sin flyvelærer Ulrik Birch og premierløjtnant Svend Aage Christiansen foretog, hvad man kaldte 'en dumdristig flyvning' fra flyvepladsen på Kløvermarken ude på Amager til Eremitagen og tilbage, og undervejs satte Ulrik Birch ny dansk højde-rekord med 500 meter.

Det var ikke det fra dansk flyvnings første virkelig store år: 1910, der havde sat fart i flyvningen.

I 1910 havde luftvovehalsen, flyjournalisten Alfred Nervø foretaget sin berømte flyvning ind over København og en god månedstid senere skrev Robert Svendsen flyvehistorie med at besejre Øresund i sin Voisin-todækker. Året efter skabte franskmændene Cozic sensation. Han blev det første menneske, der kom flyvende til Danmark. Han kom fra Malmø i sin dobbeltdækker og slog alle rekorder med flyvning tre gange København rundt i en time og tolv minutter, mens trafikken i 1911's sorgløse by standsede op og københavnernes mæbende fulgte det franske fænomen.

Den famlende indledning

Den flyvebegejstrede ungdom havde fået tændt entusiasmens bål. Også de unge var i værne.

Premierløjtnant J. B. Ussing, som blev hærens første flyver og leder af flyveskolen, havde fået sin undervisning efter beordring på Ulrik Birchs flyveskole.

Det blev Ulrik Birch, der blev lærer ved luftmarinen. Han havde taget sit franske certifikat i Frankfurt, og da han vendte hjem begyndte han en livlig flyvevirksomhed, som Det kongelige danske aeronautiske Selskab søgte at støtte. Birch fik 250 kroner i legat, mod at han i juleugen i 1912 fløj med 10 passagerer hver dag for en betaling af 5 kroner for aktive og 10 kroner for passive medlemmer af det aeronautiske selskab. Ind imellem passede Birch sine undervisningsopgaver både for hæren og marinen.

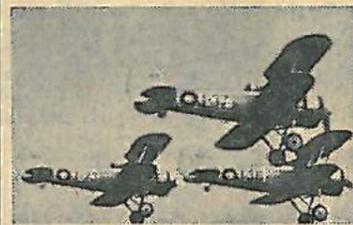
Den danske marines flyvevåsen regner selv sin stiftelsesdag for 14. december 1911, fordi Marineministeriet på denne dag beordrede flere søofficerer til at indtræde som elever på Ulrik Birchs private flyveskole. Hærens Flyvertropper har 2. juli 1912 som stiftelsesdag, fordi Krigsministeriet på denne dag gav bemyndigelse til generalstaben om med tak at modtage daværende kaptajn T. Grut's gave, det såkaldte B & S monoplan, bygget af Berg og Storm. Men hærens flyvertropper kunne have blevet stiftet allerede i november 1911, hvis det havde været Johs. B. Ussing og Ulrik Birch efter beo-

Rekord I

Men når man ser på 1912 som jubilæumsår, er det naturligt, at man fik den første flyve-rekord på den militære

se. Marinen fik den 25. marts 1912 overdraget Robert Svendsens berømte 'Glenten', senere på året fik marinen også Ulrik Birchs 'Maurice', og Birch fulgte selv med som lærer. Blandt eleverne var prins Axel, senere frihavnsdirektør Laub og premierløjtnant Hoeck, de fik alle deres internationale flyvecertifikat i 1913.

Hærens Flyvertropper overtog sit



Gloster-jagere i tæt formation.

B & S monoplan de disse bogførelser er dament. Marinens premierløjtnant H. første flyveleder, eft premierløjtnant Ho 1914. Han omkom i de året efter og aflø merat, premierløjtni senere efterfulgtes af nant Aage Grandjean længst har siddet m den for den militæ Danmark. Komman var chef for marinen 1941, han blev da efl mandør Poul Scheibe

Hærens flyve

Hærens flyvetjeneste begyndte i juli 1912, premierløjtnant Ussing som og kaptajn O. Holm kommandør for Hæ I 1916 blev Ussing

Frøernes UDSALG Danmark



KJOLER

med løse jakker, dommelige slanker coner, findes i rig udvalg, f. eks. med tegningen i fin, vable, marine, brun. Str. 44-70

FRUEKJOLE

Velsiddende mode prinsesseryg og fl seeffekt - syet efter specialmål, marine blå og brun. Str. ens pris

KJOLE

i gennemknappet krølbehandlet ripo diskrete mønstre. 56 ens pris

MELLEMKJOLER

i smukke, moderr fer, gode, slar ungdommelige f Prislæg mellem kr.

COTTON-COAT

helforede. Str. 44- pris

FRAKKER

i meget aktuelle silkeforede. Str. 44-70 ens pris

TER-COT

impregnerede i helt ideelle til re spadserbrug - 65 lyster, 35 % c let og behagelig. 70 ens pris

KITLER

vaskeægte calico 44-70 ens pris

INGEN FILIALER

PALÆGADE

Wallerstr. 11, 1. og 2. etage

Succes for Glenn-filmen

Bragende bifald til den amerikanske astronaut i Park Teatret i går

Der var stor tilstrømning til Park Teatret på Østerbrogade i går eftermiddags, da Berlingske Tidende ved de to første offentlige forestillinger præsenterede John Glenn-filmen »Friendship 7« med foredrag af rummedicineren, overlæge i flyvevåbnet, dr. med. E. O. Errebo-Knudsen, hvis instruktive og indsigtfulde oplæg til den enestående farvefilm blev modtaget med hjerteligt bifald.

Det var under begge eftermiddagens forestillinger karakteristisk, at stilhed bredte sig over teatret, da John Glenn fra sin rumkapsel »Friendship 7« forgæves kaldte Jorden, mens 16 rumstationer rundt om på kloden lige så forgæves efterlyste livstegn fra astronauten, der var på vej tilbage gennem atmosfæren.

Ejendommeligt nok var der, selv om man jo kendte det lykkelige udfald, en udpræget dramatisk atmosfære omkring disse øjeblikke, hvor Glenn monotont sagde »Friendship 7 kalder, kan I forstå mig?»

Man hørte hans hjertebanken, hvis rytme blev noget forstærket, mens man hørte ham sige: »Sikken ildkugle, sikken ildkugle«, og flammerne ude fra rummet kastede gennem kapslens periskop sære lyseffekter ind over rumpilotens rolige træk.

På Jorden var der øjeblikke, hvor man ikke anede, om Glenn var fortabt, men Glenn lyste op, da han fik forbindelse med destroyeren »Noah« og med et smil fortalte om

det dejlige syn, da faldskærmen foldede sig ud og førte mig mod havet med 15 meter i sekundet.

Selv om hans stemme ikke skiftede karakter, og selv om hans hjertebanken beholdt sin regelmæssige rytme, fornemmede man hans personlig indre glæde over, at indgangen tilbage til Jordens atmosfære var lykkedes.

Disse stærke stemninger udløste bragende bifald efter begge forestillinger, et bifald, der havde karakter af personlig hyldst til den amerikanske pilot, hvis sympatiske personlighed så stærkt slår én i møde fra denne film.

I dag fortsættes med forestillinger kl. 15 og kl. 16.30 med foredrag af dr. med. Errebo-Knudsen, og der er forsalg fra kl. 14 både til i dag og til de sidste tre dage. pw.

Kunstflyver-veteran 16-6-62

Danmarks første ambulanceflyver, den navnkundige K. E. Simonsen fra Zonen, som var den første, der undersøgte de små øer med ambulancefly, er nu chef for flyvestation Vandel.



Den nu 54-årige major K. E. Simonsen vil være blandt kunstflyverne på det danske flyvevåbens 50 års jubilæumsstævner. Simonsen deltager i arrangementerne fra flyvestation Skrydstrup og demonstrerer sine evner som akrobatflyver. Den erfarne pilot, som har mere end 9.000 flyvetimer bag sig, har i den sidste tid indøvet et kunstflyvningsprogram. Han bliver jubilæumsarrangementernes ældste kunstflyver. pw.

Veteranflyver

til jubilæet 16-6-62

Forhenværende luftkaptajn i KLM, Svend Steinbeck, er i anledning af flyvevåbnets 50 års jubilæum af flyverkommandoen blevet indbudt til paraden i dag. — Svend Steinbeck fik sit danske militærflyvercertifikat i 1919 og virkede, inden han gik til KLM, som instruktør ved flyveskolen. I tyve år fløj Svend Steinbeck for hollænderne, og det var ham, der var luftkaptajn på den maskine, Grev Bernadotte benyttede indtil sin død i Palæstina.

Kaptajn Steinbeck fortalte, at han i dag var kommet hertil fra Am-



Svend Steinbeck — tegnet af Otto C.

sterdam på én time og to minutter — »det var noget andet end de første år, jeg fløj trafikmaskiner — da tog turen seks timer«, sagde han.

Sabre-jet styrtet — piloten reddet

Nedstyrtningsulykke i aftes ved Karup — Jetflyet styrtede ned på vej kun 100 m fra landejendom, men ingen mennesker kom noget til — Piloten landede uskadt med sin faldskærm

En af flyvevåbnets F-100 Super Sabre styrtede i aftes ned under indflyvning til Flyvestation Karup. Maskinen tog jorden på en betonvej mellem Gedhuslejren og Grove.

Piloten på jetflyet, den 23-årige flyverløjtnant 2. Per Tidmand lod sig skyde ud med katapultsædet og landede uskadt på en mark tre kilometer vest for flyvestationen.

Jetflyet var sammen med andre fly af samme type på vej hjem til flyvestation Karup fra en øvelse over Vesterhavet, da Per Tidmand konstaterede, at advarselssyset for overophedning af motoren var tændt. Han meddelte flyveledelsen på flyvestationen, at han ville forsøge at nå ind til landing, og der blev givet tilladelse til at lande på den første den bedste af stationens landingsbaner.

Piloten på et af de ledsagende fly opdagede imidlertid tre kilometer vest for flyvestationen, at der stod røg og ild ud af motoren på Tidmands fly, hvilket han derefter meddelte over radioen.

Per Tidmand betænkte sig da ikke et øjeblik på at lade sig skyde ud med katapultsædet, og jetflyet fortsatte indtil halvanden kilometer fra flyvestationen, hvor det gennempløjede den ny betonvej.

Dørene sprang op i hus

Maskinen ramte jorden ca. 100 meter fra gårdejer Søren Martinussens ejendom i Gråsand. Han fortæller, at nedslaget var så voldsomt, at alle dørene i huset sprang op.

— Vi styrtede straks ud og fandt

de brændende stumper af maskinen liggende spredt over et stort område. I nedslaget har den pløjet sig igennem den ny asfaltvej, der løber lige her forbi mellem Gedhuslejren og

Fortsættes side 2.

(3)

V E N D

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

Det menneskelige drama i rummet

Rumalderen kan omforme vor tilværelse — menneskeheden nå levevilkår, som vi i dag knap kan forestille os — men et fejltrin — og vi ender alle som stjernestøv... 3-6-62.

Af overlæge i flyvevåbnet, dr. med. E. O. Errebo-Knudsen

Rummedicinen, overlæge i det danske flyvevåben, dr. med. E. O. Errebo-Knudsen, hvis foredrag under John Glenn-filmene vakte megen opmærksomhed, skriver her om det menneskelige drama i rumalderen.

I det følgende skal gives en oversigt over nogle af de vigtigste problemer, der er knyttet til menneskets ophold uden for atmosfæren ved rumfart, så læseren bedre vil kunne forstå baggrunden for og detaljerne ved de to store amerikanske forsøg, der er foretaget med at sætte et menneske i kredsløb omkring Jorden i en rumkapsel. Det skete den 20. februar i år med oberstløjtnant i det amerikanske marinekorps John Herschel Glenn jr., der på 4 timer 55 minutter og 23 sekunder kredsede rundt omkring Jorden 3 gange med en maksimal hastighed i rummet på 28.000 km i timen og med en laveste højde i selve kredsløbet på 160 km og højeste højde 250 km.

Torsdag den 24. maj foretog kaptajn løjtnant i marinen Malcolm Scott Carpenter en lignede rejse, hvor landingsoperationen var besværlig på grund af vanskeligheder med kapslens styreapparatur.

Uden jordbeskyttelse

Rummedicinen beskæftiger sig med de lægelige og hermed biologiske problemer, der opstår, når mennesket ved hjælp af tekniske hjælpemidler, dvs. rumkapsel og raket, bevæger sig fra Jordens overflade op gennem atmosfæren og ud i rummet, uden for Jordens beskyttende atmosfære, og tilbage gennem atmosfæren til Jordens overflade. Rummedicinen er en videre udvikling af flyvmedicinen, der har spillet en afgørende rolle for menneskets tilpasning til flyvning i atmosfæren.

Albert-projektet

De første biologiske raketflyvninger blev foretaget 1946-47 i USA, hvorved der blev sendt frø, frugtfluer og sporesvampe op i de øvre lag af atmosfæren for at undersøge den kosmiske strålings virkning. De første vigtige biologiske raketflyvninger begyndte den 11. juni 1948, da en lille rhesusabe blev sendt til vejrs fra White Sands Proving Ground i den sydlige del af New Mexico i spidsen af en V2-raket.

søg med at sende mennesker ud i rummet.

I 1959 flyttede den flyvmedicinske skole til Brook Air Force Base lige uden for San Antonio i Texas og blev nu kaldt Aerospace Medical Center. I år er man ved at indrette et Manned Spacecraft Center ved Houston i den østlige del af Texas.

Mennesket i rummet

Lad os derefter se på de fysiske ændringer, som mennesket bliver udsat for ude i rummet.

Mennesket er gennem hele sin ud-



Den russiske astronaut Titov får taget sit blodtryk.

vikling tilvænnet til at leve på bunden af det lufthav — atmosfæren — der omgiver Jorden, udsat for et tryk på 1 atmosfære, svarende til 760 mm kviksølv, og indåndende en luft, der indeholder 21 pct. ilt. Atmosfæren danner desuden en beskyttelse, der svarer til 5 m kul, mod den stråling, der findes i selve verdensrummet.

Alt liv på Jorden er uomgængeligt knyttet til optagelse af ilt. Da det samlede tryk falder med stigende højde, ca. til det halve for hver 6 km, falder også den mængde ilt, der optages i organismen. Fra 3 kilometers højde må der, når man skal op-

derfor i denne højde give sig til at koge, huden vil gå op i store flager, skummet stå ud af munden, og der vil indtræde øjeblikkelig død. Fænomenet kaldes ebullisme.

Problemerne vedrørende det nedsatte tryk og hermed den nedsatte iltforsyning klares i den civile og militærlyvningen ved at konstruere en trykkabine, hvor trykket holdes oppe ved, at den omgivende luft suges ind og komprimeres. Dette princip kan anvendes indtil 24 km's højde. I denne højde bliver luften så tynd, at den motor, der skal anvendes til at komprimere luften, bliver så stor, at den ikke kan medbringes i et fly. Man må derfor fra denne højde have en såkaldt trykkapsel, som bringer sin egen atmosfære og hermed ilt med fra Jordens overflade. Skulle der gå hul på en trykkabine eller en trykkapsel i større højde, falder trykket øjeblikkeligt, og mennesket vil udsættes for livstruende fare. Derfor er astronauter iført en trykdragt i trykkapslen. Dragten kan opretholde trykket uanset, om dette er faldet i selve kapslen.

Algebøffer om bord

Skal man på længere rejser i rummet, er det ikke nok at medbringe ilt, da den efterhånden vil blive brugt og omdannet til kuldioxid ved stofskiftet. Det er simpelt hen et vægtproblem. Ved længere rejser må man spalte den dannede kuldioxid. Dette gøres ved hjælp af specielle alger under medvirkning af sollyset ved en fotosyntese. Ilten kan så igen indåndes af menneskene, og samtidig kan de spise algerne. Der er gjort forsøg hermed i det amerikanske flyvevåben, som har udarbejdet en »algekogebog« med opskrifter på »algebøffer« og »algekager«.

Rumkapslen er endvidere udsat for temperaturpåvirkninger, som kan stille krav til menneskets fysiologiske reaktion. Under afskydningen stiger temperaturen ved farten op igennem luften, men dette er ikke noget problem, da farten først rigtig



Malcolm Carpenter i »varmerummet«, medens rummedicinerne følger hans reaktioner gennem instrumenterne.

bliver stor i de øverste dele af atmosfæren, hvor denne er tynd. Afrejsen sker desuden meget hurtigt og lodret gennem den tykkeste del af atmosfæren. Ude i rummet er rumskibet udsat dels for Solens infrarøde stråling, som vil varme det op, og dels for rummets kulde, som nærmer sig det absolutte nulpunkt i Jordens skygge. At løse dette temperaturproblem er et teknisk spørgsmål, det gælder om at isolere kapslen tilstrækkeligt. Det vigtigste temperaturproblem er knyttet til tilbagefarten igennem atmosfæren for en rumkapsel, der har været i kredsløb og skal nedsætte hastigheden fra en 28.000 km i timen til ca. 1.000-1.500 km i timen for ved hjælp af faldskærme at kunne lande på Jordens overflade. Herved opstår meget store temperaturer og dermed tekniske problemer, som skal omtales lidt nærmere senere i artiklen.

Den vægtløse

Et stort spørgsmål har været, om mennesket kunne udholde det så

kaldte vægtløse stadium. På Jordens overflade er mennesket udsat for den tyngdekraft, som Jordens masse frembringer, der måles ved 1 g. Dens virkning gør sig først og fremmest gældende i det indre øre ved påvirkning af de såkaldte otolitter og det vestibulære apparat. Sker der en særlig påvirkning af dette apparat, f. eks. ved kørsel eller sørejse, kan der opstå køresyge og søsyge. Desuden opstår den såkaldte mb. Ménière ved påvirkning af det indre øre, som bekendt er meget ubehagelig lidelse.

Når mennesket opholder sig i en rumkapsel i kredsløb om Jorden, er han udsat for et vægtløst stadium, idet kapslen må opfattes som en planet, der bevæger sig ad sin egen bane. Da massen i rumkapslen kun er ganske lille i forhold til Jordens, frembringer den en tyngdekraft, der er uendelig lille, dvs. mennesket befinder sig i vægtløst stadium. Der har været iværksat meget store forsøg på at udforske dette problem, bl. a. ved at lade flyvemaskiner fly-

hjemme hos Dem

Med en MILLERS FALLS haksaks kan De nu legende let og lynhurtigt »formgive« Deres hække og buske, så de bliver virkelig smukke og tætte — en pryd for haven — blot De har en boremaskine.

De kan få el-boremaskiner fra 169.-

BAADH & WINTHOR

— pau Kobmagergade

Kobmagergade 45 - C. 7100

ve i en så
ten ophæ
foretaget
neddykket
tid. I de ar
hidtil ikke
de af rum
imod tale
ning, idet
have lidt a
Der er d
til optagels
kapslen. A
stadium m
fra plastic
klemning i
over skull
mer med
og afføring
rejser indg
som må for
hjælp af
løses, så u
igen via a
Meget v
tet til men
strålinger.



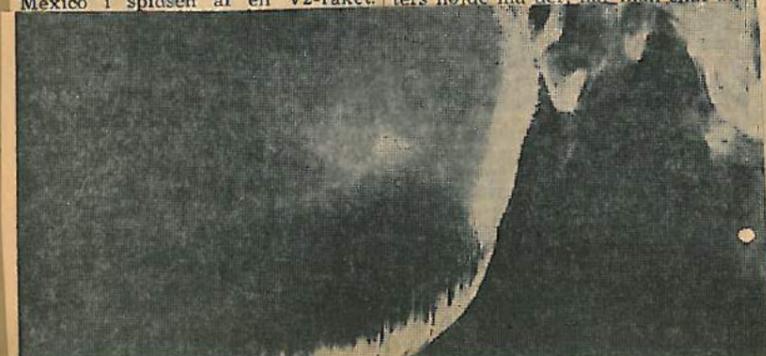
2-delt

Sæl

Aabe
Gl. 1
Mølg
Fjerr
Knud
A/S
A/S
Narr
levs
tøns
Sigg
Ikaat
ding
Lomy
Nyks
D. V
købt
Aage
Silke
Erik
Slag
Toft
Mag
Hent
Vard

D

Arhu



En ny forsvarschef og ny flyverchef

3-7-62

Flyverchefen, generalløjtnant K. R. Ramberg efterfølger admiral E. J. C. Qvistgaard som forsvarschef — Generalmajor H. J. Pagh bliver ny flyverchef

Det bliver chefen for flyvevåbnet, generalløjtnant K. R. Ramberg, der kommer til at efterfølge admiral E. J. C. Qvistgaard som Danmarks forsvarschef. Den ny forsvarschef er blevet udpeget ved et møde i regeringen, og i går eftermiddags tillættede kongen udnævnelsen, der gælder fra 1. oktober.

Det er samtidig besluttet, at chefen for flyvertaktisk kommando, generalmajor H. J. Pagh udnævnes til generalløjtnant og efterfølger general Ramberg som chef for flyvevåbnet. Som følge af forsvarsskiftet sker i øvrigt følgende to udnævnelser: chefen for forsvarsstaben, generalmajor i flyvevåbnet E. Rasmussen udnævnes til chef for flyvertaktisk kommando, og souschef i forsvarsstaben, oberst S. B. R. Helsø udnævnes til generalmajor og chef for forsvarsstaben for et tidsrum af tre år.

Udgået fra flåden

General Ramberg bliver ved sin udnævnelse Danmarks anden forsvarschef. Han begyndte sin karriere — som så mange andre flyvere — i flåden, hvor han blev søløjtnant i 1931. Derefter gennemgik han marinens flyveskole og gjorde tjeneste ved marinens flyvevæsen. Fra 1942—43 gjorde han tjeneste i marinestaben og fra 1943—44 ved den danske brigades stab i Sverige. Derefter var han til krigens slutning tjenstgørende i London. I 1946 udnævntes han til orlogskaptajn, og efter at have gennemgået Royal Air Force-stabs-skolen blev han luftmilitær sagkyndig ved forsvarskommissionen 1946. I 1950 overførtes han fra søværnet til flyvevåbnet. I 1951 udnævntes han til oberstløjtnant, og efter et ophold ved NATO Defence College i Paris blev han i 1952 oberst og souschef i flyverstaben. Derefter varetog han



K. R. Ramberg

posten som chef for flyvestation Karup, og i 1955 blev han generalmajor og chef for flyvertaktisk kommando. I 1959 fulgte udnævnelsen til generalløjtnant og chef for flyvevåbnet. Han udnævnes til general ved sin overtagelse af forsvarschefposten.

Vanskelig stilling

Den fratrædende forsvarschef, admiral Qvistgaard, modtog sin udnævnelse i 1950. Forinden havde han været undervandsbåds-mand, lærer ved Søofficersskolen, adjutant hos kong Christian den 10., attaché ved ambassaderne i London, Washington og Ottawa og en af de ledende danske deltagere i NATO-planlægningsarbejdet.

Årene som forsvarschef har været meget krævende for admiral Qvistgaard. Arbejdet medfører mange rejser og mange forhandlinger hjemme og ude, og hertil er kommet indsatsen for at give den ny forsvarschefstilling — der i nogen måde har ændret karakter siden oprettelsen — et indhold og en placering, der først kunne skabes i praksis.

Admiral Qvistgaard har givetvis været stillingen en god mand. Med sin noble, venlige færd og sin evne til at lede synspunkterne i en forhandling frem mod resultat har han skabt tillid omkring forsvarschefposten og har bidraget afgørende til, at stillingen også i dag betragtes som meget væsentlig i forsvaret. Admiral Qvistgaard stilles ved sin tilbagetræden til rådighed for Forsvarsministeriet.

Den ny flyverchef

Den ny flyverchef, generalmajor H. J. Pagh, er født i 1905 og blev premierløjtnant i 1931. I 1937 blev han kaptajnløjtnant og året efter kaptajn og chef for Jyske flyverafdelings 2. eskadrille. I 1941 blev han stabschef hos generalinspektøren for Hærens flyvetropper, og i 1947 udnævntes han til oberstløjtnant. Det følgende år var han chef for Sjællandske flyverafdeling, og i 1950 ansattes han ved flyverkommandoen. To år senere udnævntes han til oberst og i 1953 til chef for flyvestation Aalborg. I 1955 blev han chef for flyverstaben, i 1958 generalmajor, og i dag er han som nævnt chef for den vigtige flyvertaktisk kommando.

Hans efterfølger på denne post, generalmajor E. Rasmussen, er ligesom general Ramberg udgået fra flåden. I 1947 udnævntes han til kommandørkaptajn og to år senere til midlertidig kommandør i forbindelse med NATO-planlægningsarbejdet i London. I 1951 udnævntes han til oberst i flyvevåbnet. Senere har han gjort tjeneste ved ambassaderne i Washington og Ottawa og været dansk forbindelsesofficer ved NATO's Atlanterhavskommando. I 1959 udnævntes han til generalmajor i flyvevåbnet og chef for forsvarsstaben.

Oberst Helsø, der nu udnævnes til generalmajor og chef for forsvarsstaben, er artillerist. I 1957 udnævntes han til oberst og chef for 1. feltartilleriregiment, hvorfra han kom til posten som souschef i forsvarsstaben. Han har i to perioder gjort tjeneste i krigsministeriet og forsvarsministeriet, sidst som kontorchef fra 1947—50.

Forsvarschefen udnævnes for 3 år ad gangen, og admiral Qvistgaard, der nu har ønsket at fratræde, har således fire gange fået sin funktionsperiode forlænget. — Admiralen er 64 år gammel.



H. J. Pagh



Qvistgaard



E. Rasmussen



S. B. R. Helsø

Luftfartspokalen til ældste aktive flyver

Chefpilot Aage Hedall Hansen modtager ærespokalen på sin 58 års fødselsdag for sin indsats i den civile luftfart 30-8-62

På sin 58 års fødselsdag i morgen modtager chefpiloten i SAS region Danmark, flyvechefen i Scanair, luftkaptajn Aage Hedall Hansen, luftfartspokalen for 1961.

Denne ærespokal, som hvert år uddeles af Pressens Luftfartsmedarbejdere og Kongelig Dansk Aero-klub for indsats i den civile luftfart, vil blive overrakt Hedall Hansen om formiddagen kl. 10 i hans hjem på Wibrandsvej på Amager af redaktørerne Walther Hjuler, N. P. Sørensen og Povl Westphall som repræsentanter for Pressens Luftfartsmedarbejdere og sekretær Per Weishaupt fra Kongelig Dansk Aero-klub.

Til stede ved overrækkelsen vil være chefen for SAS region Danmark, direktør Poul Beck-Nielsen, flyvechefen i region Danmark, luftkaptajn Emil Damm og direktør for SAS datterselskabet »Scanair«, Thor-kild Thomsen.

Pokalen har været uddelt tre gange tidligere. Det første navn på luftfartspokalen er afdøde statsminister H. C. Hansen, som hædredes for sin indsats omkring de store skandinaviske flyverutters åbning, fabrikant Mads Clausen. Danfoss, som under mangfoldige former har styrket den civile flyvning, ikke mindst gennem sin egen Aviation Division, og i fjor var det chefen for Københavns Lufthavn, havnechef Leo Sørensen, der blev hædret med denne pokal, som efter ti års vandring sammen med flyverærespokalen ender på det kommende flyvemuseum bærende vidnesbyrd om de kræfter, der i to decennier var med til at præge dansk luftfart.

Chefpilot Aage Hedall Hansen er en af dansk flyvnings eventyrskikkelser. Han er vestjyde, vogterdreng fra heden, som da han var voksen drog til Amerika. Her var han alt muligt mellem himmel og jord. I 1927, det år Charles Lindbergh fløj over Atlanten, tog Hedall Hansen sit flyvercertifikat.

Han rejste med luftcirkus, han var trafikflyver og rundflyver, og da han i 1931 vendte hjem, kom han til Hærens flyvetropper, hvor han hurtigt blev instruktør.

I 1937 blev han knyttet til Det Danske Luftfartselskab som trafikflyver. Da SAS blev formet, blev han udset til at flyve de første DC 4 Skymasters i USA og hjem over Atlanten. Han var med ved den skandinaviske atlantehavsflyvnings fødsel.

I 1953 flyttede han til Stockholm og blev chefpilot. Han var med ved polarruternes fødsel og var den, der førte den første nordpolmaskine på den historiske flyvning i februar 1957.

Året efter udstationeredes han i Rom og fløj på Det fjerne Østen, men i 1960 blev han udlånt til Thai International i Bangkok som chefpilot.

Herfra vendte han hjem i fjor og blev chefpilot på DC-7-C-flåden og flyvechef for »Scanair«. Den 58-årige er stadig i sit cockpit, den ældste aktive trafikflyver i det skandinavi-



Aage Hedall Hansen, doyen i cockpitet.

ske luftfartssamarbejde, en helt igennem usædvanlig flyverskikkelse modtager i morgen en velfortjent hæder.

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

19-8-62.

Charter-flyveren

Åbenhjertig samtale med det private charter-luftfartsselskab »Nordair«s 35-årige flyvechef, luftkaptajn Eigil Asbjørn Schmeltz, om flyvermentaliteten og sikkerheden bag billigflyvningerne

Af Povl Westphall



Flyvechefen i »Nordair«, luftkaptajn Eigil Asbjørn Schmeltz: — Ingen flyver vil tage chancer for at tækkes hverken direktion eller passagerer.

Det private danske charterluftfartsselskab »Nordair«s 35 årige flyvechef, luftkaptajn Eigil Asbjørn Schmeltz, repræsenterer uden forbehold charter-flyveren i en åbenhjertig samtale om flyvermentaliteten og sikkerheden bag billigflyvningerne, der i år bringer næsten 300.000 passagerer fra København til de populære feriemål. Han har af de tre

mænd, som for to år siden startede og ejer »Nordair«, direktørerne Oscar Pedersen, Jørgen Tønnesen og Erik Østbirk, fået betroet det ansvar som flyvechef at gennemføre 8500 kontraktforpligtede flyvetimer i dette år, det står for en omsætning på omkring 25-27 millioner kroner. Luftkaptajn Schmeltz er jyd, født i Jebjerg, men har levet sin

barndom både i Viborg, Støvring, Nørager og Herning. Han betragter Herning som sin hjemby, der fik han sin skolegang, og fra den by er han realist.

Faderen var overtrafikassistent ved Statsbanerne, det er den enkle forklaring på familiens omflytning.

Flyver ved et tilfælde

— Hvorfor blev De flyver, kaptajn Schmeltz?

— Det lyder måske ejendommeligt, men det var noget af en tilfældighed...

Kaptajn Schmeltz trækker en kraftig, solbrunet hånd gennem sin sorte hårmanke, og et smil, som blotter et lysende tandsæt og former smilehuller, når helt op til de ejendommelige, vandblå øjne. Han ser ud som en novellers flyverhelt, men hans tale er den mest jordbundne og realistiske. Han taler, så man fornemmer en mand med orden i tingene både i sit virke og sit hjem. Han er gift og har en datter på 10 og en søn på 6 og et hus i Hvidovre.

— Hvordan var det en tilfældighed, at De blev flyver?

— Skal vi sige det på denne måde: det var en genvej til at skifte kompagni, men så blev jeg hængende, opslugt af flyvningen. Jeg blev soldat lige efter krigen, og det var meningen, at jeg over et kursus hos Galster & Holbøll skulle være nået frem til Frederiksberg Slot... altså officerskarriere, det var tanken...

— Under påvirkning?

— Nej, det var mit eget valg... men i vinteren 1948 søgte jeg altså over i det, der endnu dengang hed Hærens Flyvertropper altså simpelt hen for at få en chance for at skifte kompagni. Ganske vist havde jeg allerede på det tidspunkt en temmelig indgroet interesse for flyvertaktik, men det var ikke min agt at blive flyver. Endnu i tre år, mens jeg var ved flyvevåbnet, havde jeg stadig planerne om en professionel militærkarriere levende foran mig... men så var jeg med ét opslugt af flyvningens væsen og atmosfære.

Fra flyvevåbnet til KLM

På flyvestation Aunø, hvor oberst Westenholz var vor strålende chef dengang, lærte næstkommanderende, nuværende oberstløjtnant Birkhede mig at flyve. Men efterhånden som jeg blev grebet af flyvningen, var det tanken om den produktive flyvning, altså flyvningen som transportmiddel, der optog mig. Og i sommeren 1952 søgte jeg ind til det kongelige hollandske luftfartsselskab KLM. Det var den danske luftkaptajn i KLM Svend Steinbeck, der skaffede mig ind. Efter skoling fløj jeg fra foråret 1953 med Convair maskiner i Indonesien, frem til sommeren 1955. Det var spændende år derude i Det fjerne Østen, hvor man lærte at respektere sin modstander: vejret. Man lærte, at man ikke behøvede at skamme sig for at vælge at blive på jorden, når tropevejret satte ind.

Fra Indonesien blev jeg hentet hjem til Amsterdam og begyndte at flyve på Det fjerne Østen med de fire motorer, Constellation maskiner. Jeg kom altså tilbage igen til Indonesien, men på en noget anden måde.

Senere kom jeg ind på Nordatlanten og fløj ruterne til New York, Montreal og til Curacao i Caribien.

Da charterflyvningen havde eventyratmosfære

Men så skete der ting, der ændrede min tilværelse. En gammel KLM-kaptajn, som jeg kendte særlig godt, var blevet flyvechef for et charter-selskab i Holland »Martin Air Charter«. Han spurgte mig, om ikke det var noget for mig, og så på et par år kunne jeg få hans job. Jeg slog til og begyndte at flyve med DC 3'ere, over det meste af verden, i Afrika, Mellemøsten mest med fragt. Det var gammeldags flyvning, men det var et herligt job?

— Hvad var det herlige?

— Det er det ved de store luftfartsselskaber, at alt specialiseres, man bliver afgrænset i sin arbejdsudfoldelse til kun at gøre, hvad man beordres til. Alt går efter et skema, og sådan må det formentlig være... men i det lille luftfartsselskab spiller

man selv med på alle tangenterne... over hele luftfartens register. Der er ikke folk til alt, som i de store selskaber, man tager sig selv af sine passagerer, sætter sig overskrævs på en motor og skifter et tændrør ud, hvis det er påkrævet... jeg kom for øvrigt 3 måneder på mekanikerkursus af samme grund. Man lærte i junglen på fragtflyvninger selv at være med hele tiden, også når der skulle tankes. Benzinen blev båret frem til landingsstriberne, den var ofte temmelig gammel, og der var nok også en del ubehageligt vandindhold. Derfor nøjedes man med at lade kulierne pumpe, mens man selv passede sien og målte efter og undersøgte benzinen for vand og knas.

Jeg kunne lide denne form for flyvertilværelse, derfor valgte jeg den. Nu eksisterer den ikke i vidt omfang mere. Charterflyvningen har helt skiftet karakter og er kommet ind under ordnede forhold, og i hvert fald skal man ud i den såkaldt underudviklede del af vor verden for at genfinde noget af det, vi oplevede i de år...

Situationen og manden

— Har De aldrig mødt dramaet?

— Der har været situationer... men jeg har altid fundet ud af at

gøre det rette. Jeg har aldrig haft et virkeligt uheld...

— Og De banker ikke under bordet, er De ikke flyverovertroisk?

— Joh, men jeg tager god tid... Kaptajn Schmeltz banker under teaktræspladen efter at have tændt sig en ny cigaret. Han erkender sig i øvrigt som livlig ryger, men asket i forholdet til alkohol.

— Hvor har De haft situationer?

— En gang i Kastrup. Jeg kunne ikke få understellet ud på en Oxford-maskine, men der skete ved mavelandingen ikke mere, end vi kunne flyve to dage efter.

— Hvad er den store forskel på charterflyveren og ruteflyveren?

Den store forskel

— Bortset fra hvad jeg allerede har sagt, altså det med de skabelonagtige arbejdsforhold i de store luftfartsselskaber, så er der vel en noget uroligere arbejdsrytme for en charterpilot end for den, der er ansat i det store selskab. Men for øvrigt er den tid forbi, da vi sad ved telefonen og ventede på, at der skulle blive ringet op med en flyvechance. Nu er det meste tilrettelagt kontraktligt. Vi ved for næste år, hvor mange flyvninger vi skal på til de populære feriemål... så kan der selv-

...elig komme en ekstraflyvning i billedet af og til. Den en af de virkelige forskelle rutepiloten og os andre er den, når vi er ude, er vi simpelt hen et selskabs repræsentant, direktionsrepræsentant, vi er med i alle positioner. Det er ikke sådan for os at vi forlader vort fly og kører en ventende taxi ind til et hotel, vi tager del i alt, både hvad vedrører maskinen og passagerne, vi tager såmænd også et tag i kufferter.

— Det må altså på en måde være en anstrengende at være charterpilot?

Risikoen er handlyst

— Anstrengende er kun det arbejde forekommer ensartet. Hvis man går op i nuancerne, som vi må gøre det, føler man, ønsker man nok besværet. ... Er charterpiloten indstillet på at tage en større risiko? — Nej, absolut ikke. Der var en gang da charterflyvningen som blev skadet af spekulanter uden økonomisk baggrund og med chance i deres trafik, men de er ikke mere i billedet. Hvis de findes i dag, kan jeg forsikre, at intet skandalsk publikum vil møde denne form for lufttrafik. Vi er under nøje kontrol fra luftfartsmyndighederne,

og vi gennemfører selv en meget nøje kontrol, vor standard er på niveau med SAS.

Hellere stillingen på spil

— Vil De dermed sige, at charterpiloten ikke ville følge en direktionsordre, der kunne indebære risiko?

— Det var der aldrig en blandt vore piloter, der ville gøre. For øvrigt er spørgsmålet arbitrært, ingen direktionsordre ville nogen sinde kræve noget sådant af sine piloter, og jeg er overbevist om, at hvis det skulle forekomme, ville piloten sætte sin stilling på spil ... det ville jo dog også gælde hans egen fremtid, jeg tænker på ansvarsforholdet til myndighederne. Nej, hverken charterflyveren eller charterflyvningen kan tillade sig at tage chancer.

— Er charterpiloterne medlemmer af den internationale pilotorganisation?

— De kan være det. Vi har i »Nordair« i år 12 skippere, altså et dusin luftkaptajner, de fire er udlånt fra SAS for sommeren til os, de 8 er fast ansatte. Vor pilotstandard er mindst lige så høj som i SAS, vore folk er »håndplukkede«, det er folk med stor erfaring.

— Hvor mange flyvetimer har De selv?

— Jeg har fløjet over 8000 timer

og flyver stadig omkring 50 timer om måneden, alle vore Grønlandsflyvninger tager jeg selv. Vor mest erfarne kaptajn har 14.000 timer, den mindst erfarne har 5000 flyvetimer bag sig. Vi følger nøje de regler, myndighederne har fastsat, både for maksimum arbejdstid og for hviletider. Jeg er selv godkendt af luftfartsmyndighederne som flyvechef, altså godkendt til dette job, vore maskiner godkendes og er under stadig kontrol, eftersyn og vedligeholdelse er af SAS-standard. Som flyvechef har jeg omkring 70 medarbejdere på forskellige områder, luftkaptajn Thoriussen, som er nordmand og kommer fra SAS, er min nærmeste medarbejder i tekniske spørgsmål, flightengineer Schultz i motorspørgsmål, navigator P. Marillo, som leder flyveplanlægningen og stationschef Herslov i trafiktjenesten, han kommer i øvrigt også fra SAS.

Hvordan de kan flyve billigt

— Ja, men når De indestår for hele denne sikkerhedstjeneste, hvordan vil De så samtidig forklare, at der kan flyves så billigt i forhold til rutetrafikken?

— For det første er det umoderne materiel, vi anvender, det er

ogsommere, men det er nøjagtig på samme tekniske sikkerhedsstandard, som dengang luftfartsselskaberne fløj med DC 6'erne. De er blevet ned økonomisk, derfor kan de flyves billigt med dem. Tror De virkelig, at en pilot ville udsætte sig for en personlig risiko, nej, nu tal jeg betro Dem en ting, den største sikkerhedsmargin i flyvningen er formentlig egoismen, der er ingen flyver, hverken charter eller andre, der frivilligt udsætter sig for en risiko. Vi sidder forrest og skal tage stødet. Så er det faktisk ligevidt, hvem der sidder bag i kabinen.

Det afgørende for os er, at flyvningen kan gennemføres, så vi selv kommer helskinnede hjem. Jeg har ønsket vist en stor livsforsikring, men jeg foretrækker at komme hjem til min kone og vore to børn og til en hyggelig hverdag ind imellem arbejdet og så selv prøve at få glæde af forsikringen, når den udbetales den dag jeg bliver 55 ... Nej, og livet af den misforståelse, at nogen flyver skulle tage en unødigt risiko, hverken for at tække direktionen eller passagerer, i så fald ville man være en tåbe. Noget helt andet er, at hvor vi end færdes i livet, hvad vi end foretager os, hvor meget vi end bliver specialister, så er vi til syvende og sidst mennesker, og mennesker kan ikke undgå at fejle ... vi er mindre ufejlbarlige end maskinen.

Om at tække direktionen

I fjor måtte jeg to gange ud af 5 Grønlandsflyvninger gå til Sønderne Strømfjord i stedet for at tage en risiko ved Narssarsuaq, hvor vejrforholdene var håbløse, i år har jeg måttet gøre det én gang ud af fire flyvninger, jeg nævner det, fordi hver af disse landinger i Sønderne Strømfjord koster »Nordair« 1000 dollar til SAS for landingsafgift og handling. Der opstår bestemt ingen trang til at tække sin direktion i det øjeblik, afgørelsen om at opgive landingen skal træffes, det sker helt på sagligt og sikkerhedsmæssigt grundlag og efter nøje og moden vurdering. Et uheld deroppe, og vore Grønlandsflyvningers fremtid vil blive præget af det. Man løber bestemt ikke frivilligt ind i en risiko.

Men De spurgte før, hvorfor vi kunne flyve billigere, det hænger nu også sammen med den teamspirit, man har i et lille selskab, hvor ledelsens ånd og indstilling når den enkelte på en helt anden måde end i en stor virksomhed, hvor man uvægerligt er tilbøjelig til at betragte sig som bare ansat og derfor ikke når at erkende den samhørighedsfølelse, vi kan opleve, når vi står over for problemer. Det er naturligt, at det er fysisk mere

muligt. Vi håber på, at få vor jettrafik klar til de olympiske lege i Tokio ...

— Hvad vej vil De flyve derud? — Ikke over Nordpolen. Folk, der skal med charterfly, har ikke så travlt, de vil se noget undervejs, så vi tager ruten via Indien og Thailand ... men hvem ved, måske kan vi få lov til at gå via Rusland til den tid, det vil gøre flyvepriserne endnu billigere, fordi det jo er den korteste vej.

Fidusernes og spekulationens tid er forbi

— Får en charterpilot provision af sine flyvninger?

— Nej, ikke hos os, vi har ensartede lønninger, men det er ikke ualmindeligt i luftfarten, at der er bonus ved nytår, når årsresultatet foreligger, men det er ikke sådan, at piloten skulle fristes til at tage chancer, fordi han kan tjene noget på og under de daglige flyvninger, bestemt ikke. Men naturligvis glæder man sig på sit selskabs vegne, når det går, som det gik forleden i Grønland, at SAS pludselig charterede os til at flyve 70 passagerer hjem, som var strandet i Sønderne Strømfjord, det rettede på regnskabet, efter at vi havde måttet teknisk mellemlande i Strømfjord på vor Narssarsuaq-flyvning ... omkostninger af den art falder jo på charterselskabet og ikke på de arrangerende rejsebureauer, som kun køber flyvningerne.

Nej, heldigvis er fiduserne og spekulationerne aflivet inden for charterflyvningen i vort hjørne af verden, myndighedskontrol og ansvarsbevidsthed hos dem, der er gået ind i billigflyvningerne, har gjort den moderne charterflyvning til anerkendt luftfartsvirksomhed ... ellers var flyvere af kvalitet heller ikke at finde mellem charterpiloterne ...

POVL WESTPHALL



General Kurt Ramberg

Kendte navnes hobby:

Flyvning er min største hobby

For en mand, der kommer så meget rundt i verden som jeg, er smalfilmning den ideelle fritidsinteresse, men flyvning er og bliver min hobby nr. 1, erklærer den ny forsvarschef, general Kurt Ramberg

— Jeg har egentlig aldrig haft tid til at have en egentlig hobby. Jeg har snart 30 års jubilæum som flyver, og flyvningen har altid været min store lidenskab, erklærer den ny forsvarschef, general Kurt Ramberg.

Men selvfølgelig har jeg forskellige fritidsinteresser, som jeg holder af at syssle med i den sparsomme fritid, en mand med så mange officielle forpligtelser, som jeg har fået tildelt. Det seneste, jeg har kastet mig over, er smalfilmning. Det begyndte egentlig med, at jeg havde besøg af en nær ven, den engelske airmarshal Bowling, der er en ivrig smalfilmer, og som optog en masse film under et besøg her i landet. Da jeg nogen tid senere aflagde besøg hos ham i England, så jeg disse film og syntes så godt om dem, at jeg selv fik blod på tanden.

Siden da har jeg filmet ivrigt, og

under de mange rejser, jeg må foretage i embeds medfør, har jeg haft rig lejlighed til at dyrke denne hobby, fortæller general Ramberg.

Indlandsis og indianere

Under en inspektionstur til Grønland for nylig fik jeg nogle ganske pragtfulde optagelser af de grønlandske fjorde og indlandsisen, og senere, da jeg var i Canada og USA, fik jeg både filmet Niagara-vandfaldet fra luften og en indianerlejr i et reservat, der var beliggende i nærheden af en flyvestation, hvor jeg var gæst, fortæller generalen.

Jo, jeg har foreløbig haft megen fornøjelse af min smalfilmning, som jeg finder er en af de allerbedste måder at bevare sine oplevelser på. Da jeg på et tidligere tidspunkt i min karriere var stationeret på flyvestation Karup og boede i umiddelbar nærhed af Karup A, holdt jeg meget af at fiske, men desværre har jeg sjældent lejlighed til at dyrke denne hobby nu, fortsætter general Ramberg. Vi har jo ingen fiskevande, der kan sammenlignes med de jyske åer her på Sjælland, så nu må jeg nøjes med at få mit behov for kontakt med naturen tilfredsstillet ved at arbejde i min have. Det skal ikke forstås sådan, at jeg er ked af det, tværtimod holder jeg meget af have-

New York akkrediturser
American Tel & Tel 114 (114%)
New York, Federal Kontrol
American Tel & Tel 114 (114%)
Columbia Co. 43 (43%)
Bethlehem Steel 32 (32%)
Christy 57% (57%)
Eastman Kodak 100% (99%)
Ford Motor 45 (44%)
General Dynamics 25 (25%)
General Motors 52% (52%)
Int. Bus. Machines 40% (40%)
Electric 68 (69%)
General Motors 52% (52%)
Int. Bus. Machines 40% (40%)
Int. Harvester 47 (47%)
Int. Tel & Tel 27 (27%)
Montgomery Ward 27 (27%)
Nat. Distillers 21% (21%)
Radio Corp. 49 (49%)
Socony Mobil 51% (51%)
Standard Oil N.J. 52% (52%)
Union Pacific (48%)
United Fruit 23% (23%)
United Aircraft 49% (49%)
US Steel Common 44% (44%)
US Steel 43% (43%)
US Rubber 43% (43%)
Lines - (40%)
US Steel Common 44% (44%)
US Steel 43% (43%)
US Rubber 43% (43%)
Lines - (40%)

Wallig P.S. Eff
PALMCO

477000 i år. Associated Press in-
dels for 60 akter sluttede ændret
på 22640.
Det har været 23900 akter mod
et otium i bevidstheden om, at
blevet mere end de fleste, og

Jd i katapult kun 30 m oppe

Efterkommer af Søren Kanne havde en heldig dag i går 18-11-62

Fra vor korrespondent HADERSLEV, LØRDAG — Allerede over Kalundborg begyndte brændstofforsyningen på min maskine at svigte, og jeg søgte derfor straks hjemad, samtidig med at jeg over radioen alarmerede flyvestationen i Skrydstrup. Idet jeg for-

søgte at lægge an til landing, tabte maskinen pludselig højde, og da jeg så, at der ingen chance var for at slippe helskindet ned med flyet, udløste jeg katapultsædet. På det tidspunkt var jeg kun 30 m over jorden. Sådan sagde den 25-årige flyverløjtnant Søren Kanne. Flyvestation



Sabre-jageren på den øde mark overdænget med skumslukningsmidler.

Skrydstrup, i går eftermiddags, efter at han selv blev fundet i god behold på en mark, siddende i katapultsædet, et par hundrede meter fra det sted, hvor hans S-86 var blevet slået til vrug.



Flyverløjtnant Søren Kanne fotografert umiddelbart efter sin faldskærmsredning.

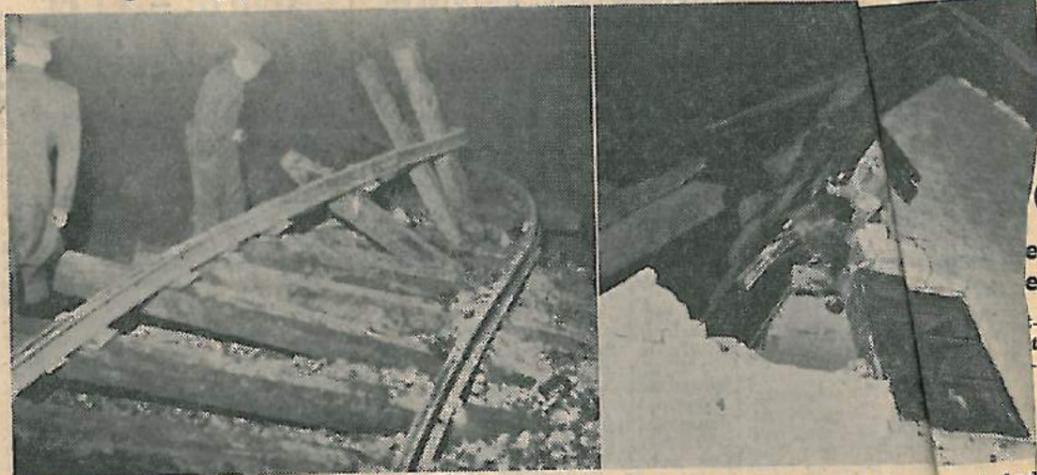
Flyverløjtnant Søren Kanne var sammen med flere andre maskiner fra eskadrille 728 tidligt i går morges taget ud på en øvelsesflyvning, og det var først over Kalundborgegnen, Søren Kanne opdagede, at elektroteknikken, som skal forsyne motoren med brændstof, var i uorden. Få sekunder efter at Søren Kanne havde forladt sin maskine, ramte den jorden med et brag og brød straks i brand.

Nogle landmænd, som arbejdede i nærheden af nedstyrtningstedet, løb hen til den brændende maskine og videre hen til Søren Kanne, der tilsyneladende var sluppet uden men. Kort tid efter ulykken nåede redningsholdet fra Flyvestation Skrydstrup frem, og en helikopter transporterede straks Søren Kanne tilbage til stationen, hvor piloten blev underkastet en lægeundersøgelse, som viste, at han ikke var kommet noget til.

Søren Kanne — som flyverløjtnanten er en efterkommer af — reddede i februar 1835 en skipper, der var strandet i nærheden af Grenaa. Med to heste svømmede han ud til det nødstedte skib, hvorefter han bragte skipperen i land. Som belønning fik han af kongen redningsmedaljen og en sum penge.

To amerikanske jøter dræbt i går ved Åborg

Styrtede ned under mislykket tågelanding, ramte en og tog dele af bygningen med sig, rev et jernbanelegeme op, mejdigtvis var ingen tog på vej 8-12-62



Til venstre ses jernbanelegemet på Åborg-Fjerritslevbanen, der blev revet op, til højre gæen på And Engegaards stuehus, som maskinens vinge ramte med 200 km.s fart. Familien sad i stueden under

To amerikanske flyverløjtnanter, den ene forlovet med en pige i Ålborg, mistede i går livet under en meget vanskelig tågelanding ved Flyvestation Ålborg. De var startet fra en amerikansk base i Bittburg ved Frankfurt i Vesttyskland, flyvningen var et led i det normale træningsprogram.

De var under indflyvning til flyvestation Ålborg i den tosydede træningsmaskine T.33 'Shooting Star', da ulykken skete. Flyvestation Ålborgs kontrolltårn havde maskinen på sin radarskærm, og de to piloter var under GCA-landing (Ground

en katastrofe. Hvis maskinen havde boret sig ind i stuehuset kun 2-3 meter længere inde, ville beboerne være blevet ramt. Nu slap de alle uskadede, bortset fra choket.

Flyvestation Ålborgs brandkorps overdægnede det brændende vrug med skum. Da man nåede frem til cockpittet, viste det sig, at de to piloter var dræbt. De havde øjensynlig ikke gjort forsøg på at komme ud.

Ligene blev ført til Ålborg Amtssygehus. Navnene tilbageholdes endnu af hensyn til de pårørende.

Under indflyvningen var de to piloter blevet underrettet om vejforholdene og gjort opmærksom på, at det måske var mere hensigtsmæssigt at søge andet steds hen. Ulykkesstedet blev straks afspær-



Vingetiptanken, der faldt foran gårdejer Engegaards stuehus. Nederst den 16-årige Rita Urd i det raserede værelse på 1. sal.

Controlled Approach) det vil sige, at de foretager en blindflyvning under flyveledelsens ordre.

De var for langt nede

De var nøjagtig i indflyvningsretningen, men da maskinen var 12-1500 meter fra landingsbanen anmodede den vagthavende piloten om at stige. I samme øjeblik blev radarskærmen sort, og der blev slået alarm. Maskinen ramte først et indflyvningslys på en høj mast og derefter med voldsom kraft gårdejer Anders Engesgaards stuehus i Vorbjerg, rev en del af den ene gavl og noget af taget, klippede toppen af flere af havens træer og fortsatte ind i en trekvart meter høj jernbandedæmning, hvor den rev hele jernbanelegemet op, så skinnerne står skruet op i mandshøjde. Efter dette fortsatte maskinen endnu en snes meter over jorden og kom i brand. Nogle få meter og nogle få øje-

veul
ra
Den
Loft
kære
lyvev
navn
vere,
i Ve
ftes.
Rob
var
e, kap
rde tj
rker i
rigivel

Tragedien bag tragedien

Den forulykkede amerikanske pilot, **captain Robert Loftus**, skulle have været forlovet i dag på sin kærestes fødselsdag

ALBORG, LØRDAG. Flyvevåbnet frigav i går eftermiddag navnene på de to amerikanske flyvere, der blev dræbt ved ulykken i Voerbjerg ved Nørresundby aften. Maskinens pilot var **captain Robert Loftus**, og hans passager var den amerikanske militærlege, **kapitajn dr. Jim Moore**. Begge gjorde tjeneste ved de amerikanske styrker i Bittburg i Vesttyskland. Frigivelsen af navnene skete umid-

delbart, efter at en amerikansk havarikommission var kommet til Alborg for at foretage undersøgelser i anledning af nedstyrtningen. Kommissionen regner først med at blive færdig med sit arbejde en gang i løbet af søndagen. Umiddelbart efter ankomsten tog dens medlemmer til Voerbjerg for at sikre resterne af den nedstyrtede maskine, og derefter blev der foretaget omhyggelige undersøgelser af begivenhederne umiddelbart før ulykken. Blandt andet var man stærkt optaget af at høre båndet over den samtale, der i de sidste minutter var ført med flyvestationens kontrollør, og hvorunder kontrollørens mandskab gentagne gange — men ubesvaret — havde anmodet **captajn Loftus** om at gå højere til vejrs, idet man på radarskærmen kunne se, at han var for nær ved jorden.

Aalborg Privatbaner fik i går eftermiddags toggangen i gang igen, efter at den havde været standset siden ulykken, da maskinen ramte en jernbanedæmning og slog et så stort hul i den, at enderne hang frit i luften. Fra ulykken skete indtil kl. 16 i går eftermiddag har alle passagerer og post måttet transporteres med rutebiler mellem Nørresundby og Abybro.

En foreløbig opgørelse fastslår, at der alene på gårdejer Engesgaards ejendom er anrettet ødelæggelser for omkring 20.000 kr. og på banelegemet for mellem 5.000 og 10.000 kr.

I øvrigt oplyses det, at den unge pige, som **captajn Loftus** ville op at besøge, og som han skulle have været forlovet med i morgen søndag på hendes fødselsdag, har fået chok. Hun havde glædet sig meget til besøget, hvorunder man blandt andet skulle have talt om hendes besøg i Bittburg i julen. Fredag formiddag talte hun med **captajn Loftus** i telefonen, og to timer før ulykken skete, fik hun bekræftende telegram om, at han ville være i Alborg ved 17-tiden.

Jetpilot reddet i faldskærm

I katapultsæde fra 30-40 meters højde ud i Limfjorden — Fire flyveulykkes årsager 15-12-62



Flyverløjtnant Gert Sørensen, Abybro, på flyvestation Alborg efter sin katapult-redning i går. T.v. eskadrillens standart. (Berlingske telefoto).

Flyverløjtnant af reserven **Gert Sørensen** reddede i går livet i katapultsædet, da hans F. 86-Sabre ved starten fra flyvestation Alborg fik motorvanskeligheder.

Gert Sørensen var kun oppe i 30-40 m højde, da han udløste **Martin Baker**-katapultsædet og hvirvlede bort fra den motorskadede maskine, som fortsatte ud i fjorden og styrtede ned omkring to sømil fra land vest for Flyvestation Alborg.

Løjtnant **Sørensen** nåede at slå

alarm før han udløste sædet, og Flyvestation Alborg sendte en redningshelikopter, der hentede **Gert Sørensen** op af fjordens lave vand. Han var helt uskadt og kunne føres tilbage til flyvestationen.

Flyverløjtnant **Gert Sørensen**, Abybro, stammer fra Kær i Ulkebøl Sogn. Han var startet på en rutinemæssig øvelsesflyvning. Motoren satte ud i startøjeblikket, og han havde intet andet valg end at benytte katapulten.

Havarikommissionen skal nu undersøge maskinens vrage. I øvrigt har flyvevåbnets havarikommission gennemgået de sidste måneders fire ulykker og har i flere tilfælde kunnet konkludere.

Derimod ved man om ulykken, der

indtraf i Tyskland den 10. november, da flyverløjtnant **Ole Lyhne Larsen** styrtede ned og mistede livet med en Super Sabre F 100 kort efter starten, kun dette, at samstemmende øjenvidner så maskinen brænde i luften, før den styrtede ned.

Vragdele er bragt til Danmark til nærmere undersøgelse.

Ulykken på Skrydstrup den 17. november, hvor flyverløjtnant **Søren Kanne** reddede livet ved at skyde sig ud med katapultsæde, viser sig at skyldes en fejl i flyets elektron-tekniske brændstofanlæg.

Ulykken med de to F 100, ført af flyverløjtnanterne **E. Petersen** og **H. K. Hansen**, som styrtede ned og omkom den 14. november i Mariager Fjord under kampformationsflyvning, er årsagsklarlagt.

Maskinerne kolliderede i 2500 m højde 25 minutter efter starten, og i det næstfølgende tidsrum havde de to flyvere flere gange udført den manøvre med at skifte plads i formationen, som førte til kollisionen.

De lå 30 meter fra hinanden i formationen. Det er en fejlmanøvre hos den ene af de omkomne piloter, der har forårsaget kollisionen, men man har ikke kunnet påvise, hvem der havde begået fejlen.

Den 3. december forulykkede flyverløjtnant **Myltoft** under en øvelsesflyvning fra Alborg med et træningsfly af typen **Chipmunk**, en propel-skolemaskine. Han blev fundet i vandet ved Læsø, derimod er hans maskine endnu ikke fundet.

Årsagen menes at være motorvanskeligheder, som har tvunget piloten ned på havet. Faldskærmen blev fundet et stykke borte, selv lå han i svømmevesten.

Hovedparten af den sidste tids ulykker i flyvevåbnet, der kom som en serie efter næsten 18 måneder uden uheld med tab af menneskeliv, skyldes tilsyneladende tekniske fejl, selv om der ikke i rapporterne udover i den reddede **Søren Kannes** tilfælde med absolut sikkerhed henvises til tekniske brist. pw.

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

Dansk jet-pilot dræbt i Vesttyskland 11/11-62

Flyvevåbnet ramtes i går for første gang i mange måneder af en ulykke med tab af menneskeliv

Flyverløjtnant Ole Lyhne Larsen styrtet ned med en F-100 kun to minutter efter starten fra Hahn Air Force Base ved Koblenz

Det danske flyvevåben mistede i går en af sine unge dygtige piloter ved en nedstyrtning i Vesttyskland.



Den forulykkede flyverløjtnant Ole Lyhne Larsen fotograferet under træningen på Vance Air Force Base i Oklahoma, hvorfra han vendte hjem i 1960.

Den 24-årige flyverløjtnant af reserven, Ole Lyhne Larsen, var i går formiddags fløjet fra Karup til Hahn Air Force Base ved Koblenz på en normal rutineflyvning. Flyvevåbnet har i øjeblikket en serie af disse flyvninger, hvis formål er, at danske piloter lærer navigationsforholdene ved andre landes lufthavne at kende.

Der foreligger endnu kun få enkeltheder om ulykken. Kl. 15.30 startede Ole Lyhne Larsen sin hjemflyvning med den hurtige F-100. To minutter senere rapporteredes nedstyrtningen.

Der kan endnu ikke drages konklusioner om årsagen. Flyvevåbnets havarikommission med chefen, major Kofoed, i spidsen fløj i aftes til Hahn Air Force Base for sammen med de tyske myndigheder at forestå undersøgelserne og afkontrollere de båndoptagne startprocedurer.

Det er det danske flyvevåbens første ulykke med dødelig udgang i mange måneder. Det er over et år siden, flyvevåbnet sidste mistede piloter ved nedstyrtninger. Ved tidligere uheld i år har de reddet sig i faldskærme og katapultsæder.

Flyverløjtnant Ole Lyhne Larsen stammer fra Charlottenlund, han havde nu sit hjem ved Viborg, han er gift og har en lille datter.

Flyverløjtnant Lyhne Larsen blev uddannet i Amerika, han tog sine pilot-vinger på Vance Air Force Base i Oklahoma den 28. januar 1960.

Han betragtedes som en meget habil og meget samvittighedsfuld flyver, og han havde betydelig erfaring med mange jet-typer. pw.

To jetfly kollideret i går kampflyvnings-formation 15-11-62

Piloterne, den 25-årige flyverløjtnant Erik Pedersen og den 22-årige Hans Kurt Hansen, omkom ved nedstyrtningen i Mariager Fjord

Under kampflyvnings-formationsøvelse kolliderede to af flyvevåbnets supersoniske jet-jagere af typen F-100 Super Sabre i går formiddags et par tusind meter oppe over Mariager Fjord. Maskinerne styrtede brændende i fjorden, og de to piloter, den 25-årige flyverløjtnant Erik Pedersen, søn af manufakturhandler K. Pedersen, Jernbanevej 6, Glostrup, og den 22-årige flyverløjtnant Hans Kurt Hansen, søn af gårdejer Hans Ove Hansen, Bruntofte pr. Tingsted, omkom.

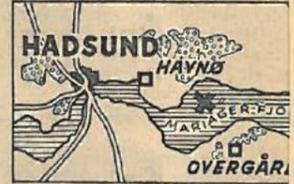
Begge de forulykkede flyverløjtnanter var ugifte. Flyverløjtnant Erik Pedersen kom til flyvevåbnet i 1957 og efter uddannelse i Canada kom han til Karup i 1960. Hans Kurt Hansen kom til

flyvevåbnet i 1959 og har Karup siden december i fjor.

Normal øvelsesflyvning

De to flyvere var tjenst ved eskadrille 725, men for to dage placeret på flyvestation T. Ved 9-tiden i går formiddags tog de sammen med to andre i en øvelsesflyvning over Østjylland. Maskinerne st formation, to og to, og kl. 9, de ind over Mariager Fjord i mod Kattegat.

Kollisionen indtraf øst for sund. På det tidspunkt mente



Her styrtede de to jetmaskiner

vidner, at maskinerne må have ret i omkring 2.000 meters højde.

Kollisionen under formationskrydsning

De lå i en stribe, skråt bag hinanden. Formationsføreren underrettede flyvekontrollen man havde forberedt til kamp flyvning. Føreren i maskine nr. 2 i en vinkel på 45 grader bag sig og i en afstand på 20 meter, og nr. 3 lå ligeledes 20 meter afstand fra nummer 2 samme måde nummer 4 yder omkring 80 meter frem til formationsføreren.

Der var altså ikke tale om formationer, som man ser det kunstflyvninger.

Kampformationsflyvningen ganske normal rutinemæssig med det formål at flyverne i gensidig opdagning fjendtlige angreb. Når kamp tationen drejer, skifter man på den måde, at nr. 2 flyver under nummer 1, og nr. 3 flyver under nummer 2, og nr. 4 krydser altså hinanden, efter indtager man på ny sin ser i formationen.

Det formenes, at ulykken under denne manøvre. Det kendes mange forhold teknisk, liggjort manøvrering eller b under skiftet og andre forhold.

Øjenvidnernes beretning

De to bageste maskiner i formationen tårnede sammen med kraft i en hastighed, som for har ligget mellem 600—1.100 km i timen.

Øjenvidnerne siger, at de forfærdende brag, den ene eksploderede og styrtede ned i vandet, den anden gik i spin omkring 7—800 meter inden de styrtede i vandet med sin brede skærm slæbende efter sig. I tank fra den eksploderende jetrede sig i havbunden 200 m

Fortsættes side 2.

end vil
VEND!
AVER



Erik Pedersen



Hans Kurt Hansen

* 2-1-63

50 Stabslæge, dr. med. Boy Kromann, der i dag fylder 50 år, er lærersøn, blev student fra Frederiksberg i 1931 og tog syv år senere medicinsk eksamen. Han skaffede sig i årene derefter en yderst alsidig videre hospitalsuddannelse, ligesom han i fire år var assistent ved Universitetets Institut for almindelig Patologi.



B. J. Kromann

Derefter samlede han sig om det pædiatriske speciale gennem ansættelse på københavnske børneafdelinger — forud havde han i øvrigt taget embedslægeeksamen og skrevet disputats — og i 1950 fik han specialisterkendelse. Helt siden 1942 har han praktiseret i hovedstaden, jævnsides med at varetage sin gerning som militærlæge. Allerede i 1940 blev han reservelæge i hæren og indtrådte efter nyordningen i 1952 som overlæge i forsvarrets lægekorps. Efter nogle års tjeneste i korpsets stab blev han i 1957 stabslæge og divisionslæge ved 6. division, nu beklæder han posten som kommandolæge ved Østre Landsdelskommando. Dr. Kromann har derudover fundet lejlighed til at skrive faglige artikler om bakteriologiske, epidemiologiske og pædiatriske emner, der har fanget hans interesse. En årrække sad han i bestyrelsen for børnesanatorierne for København og omegn.

2-1-63

50 Oberstløjtnant E. L. Rostrup, der i dag fylder 50 år, har været militærflyver i stærkt henimod tre årtier. Han begyndte i 1934 som flyverløjtnant i reserven, blev efter krigen flyverkapitajn løjtnant og ansat på kontrakt for ved flyvevåbnets oprettelse i 1951 at gå ind i den egentlige karriere som kaptein. I denne egenskab forrettede han alsidig tjeneste, bl. a. ved flyveskolen, og i 1957 kom forfremmelsen til oberstløjtnant. Som sådan er han nu chef for flyverdetachment 500 i Grib Skov.



E. L. Rostrup