

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.

Australlensflyverne er nået til Rangoon

En flyverhelts testamente

Australiensflyveren, oberstløjtnant Michael Hansen fylder 60 år i morgen, forlader flyvevåbnet og ønsker, at han havde »kunnet holde kæft med tilbagevirkende kraft« - Åbenhjertig samtale med den, der var med ved »flyverromantikens sidste ombæring«

Af Povl Westphall 13-1-63



Oberstløjtnant Michael Hansen fotograferet efter sin sidste nytårskur Fot. Elfelt.

blot ud et par år ... for første gang siden jeg var dreng, vil jeg prøve at føle, hvordan det er at være et frit og uhæmmet menneske ...
— Hvad så med Deres hjem her på »Pennehavegaard« i Rungsted? Michael Hansen og hans unge frue ser sig om i storstuen, som ånder eventyr og oplevelse. Hver plet i rummet fortæller et og andet om den livsroman, der blev Michael Hansens. Han purrer i de grågule krøller og smiler, som en dreng 60 årig. Det er, som om tiden ikke rigtigt har nået at sætte sig på ham, fordi der nu en gang ikke gror mos på rullende sten.

Om at blive gammel

— Se dette her er vores hule, med tæpperne fra Bali, boomerang'erne fra Australien, hvalrostænderne fra Grønland, moskuokseskindet på gulvet og kraniet på væggen, storfangeren Kaivigarssuaks harpun ... og alle de ting, jeg hentede med hjem fra turen til Australien for snart 29 år siden og fra grønlandsflyvningerne ... nej den slags slipper man ikke — jeg har for resten for 6 år siden købt dette sted for at gro gammel her ...
— Med værdighed?
— Med eller uden værdighed. Det er vist svært for de fleste at gøre sig fortælle med alderen.

vertilværelsen, og jeg kunne umuligt ende som sportsflyver.

Det ville være eneste chance, jeg mener det er allright at være sportsflyver, men bare ikke for mig, efter det liv, jeg har haft i luften ... jeg har vel nok oplevet mere end de fleste, men alligevel er det, som om man aldrig bliver rigtig mæt ... det er osse derfor, vi drager ud ... en tid.

Rummet — den nye eventyrverden

— Kunne vor tids unge flyvere gentage Deres eventyr?

— Nej, ikke på samme måde. Flyverromantikens sidste ombæring var i 30'erne ... altså bortset fra alt det, der skete med åbningen af trafikflyvningens nye store hovedveje ... det jeg tænker på, er den individuelle indsats ... den må idag gøres ude i verdensrummet ... det er der, vor tids unge må søge efter deres eventyr ... moder Jord er efterhånden gennemfløjet ... eventyrmæssigt.

Det meningsløse

— Når De ser tilbage, Michael Hansen, hvordan virker så tiden fra 30'erne og frem?

Jo kun en gradsforskel mellem det at være bange og så psykisk være i stand til at begrænse følelsessituationen til betænkelighed.

Heldets øjeblik

— Hvad har været Deres værste fjende?

— I luften? Vejret ...
— Og på jorden?
— I selve hverdagstilværelsen? Jeg tror ikke, at jeg har mødt nogen egentlig fjendtlig indstilling overfor mig.
— Hvor mange gange har De mødt faren?

— Jeg vil ikke tælle de »betænkelige situationer« fra Grønlandsflyvningerne med Ebbe Munk og Eigil Knuth i 1938 med den lille Tiger



Michael Hansen (med trofepjelm) i Batavia under Australiensflyvningen i 1934

Moth, heller ikke de spændende oplevelser, når den tidligere bombemaskine B.17 »Store Bjørn« var overiset, men der er en enkelt situation, som melder sig i erindringen. Det var, da jeg var i SAS i 1948 og skulle med på ruterne for at gøre mig fortrolig med moderne ruteflyvning af hensyn til transportopgaverne med »Store Bjørn«. Jeg skulle have været anden-pilot på den maskine, som min gamle kammerat Malmose omkom med ved Frankfurt, det var et tilfælde, at en anden kom på i stedet for, ellers havde jeg siddet i det cockpit.

— Kom De aldrig ind i jet-alderen?
— Næh, den rendte fra mig, jeg blev skrivebordsofficer ...

Skrivebordsnederlagene

— Enhver får nederlag i tilværelsen, fik De dem i cockpitet eller ved skrivebordet?

— Aldrig i cockpitet, måske ved skrivebordet. Jeg går ikke bitter og skuffet, men af og til har jeg kunnet føle mig overflødig, og jeg har det vel som mange officerer, der må tage deres afsked, før de mødte den grad, de selv mente, det var rimeligt at have nået. Men så tænker jeg på, at dengang jeg begyndte, drømte jeg ikke om karriere. Jeg kan gå i mit otium i bevidstheden om, at jeg oplevet mere end de fleste, og

Klar til Melbourne-flyvningen

Jeg skylder intet, jeg har givet 5.000 timer af mit liv i luften, jeg har ydet den indsats, man med rimelighed kunne forlange. Men jeg siger med daværende chefredaktør Helge Knudsen: Det går ofte sådan her i livet, at mens generalerne er opta-

lykkelig var jeg, da »Berlingske Tidende« trådte til. Vi riggede Desout-



Michael Hansen i Australien med konsul Holdinsons barnebarn på armen

eren op til langfarten, den røde flag af lærred og træ blev bemalet »Berlingske Tidende Danmark«, og den 13. oktober 1934 fløj vi til London for at melde os til det store ræbe. Der var oprindelig anmeldt 64 deltagere, men vi var kun 20 tilbage, kun de 9 nåede frem ...

To mænds samarbejde

— Det må have været en fantastisk flyvning?

— Ja, men det var det mønstervidige samarbejde med overofficer Daniel Jensen med flyveren og mekanikeren, der gav sejren over af-andene og strabadserne. Uden radio og blindflyvningsinstrumenter, med et hjemmestrikket afdriftsinstrument, som Daniel Jensen havde lavet, fløj vi de 11 døgn til Melbourne fra London, dag og nat, over kener og bjerge, over sumpe og tånger, og de 822 kilometer over Tjorhavet. Vi blev på den tur, de før-danske, der fløj over Ækvator, og første, der nåede ud til Australien. I de to måneder vi var væk, fløj vi i alt 275 timer ... der var mange øjeblikke, hvor vi sagde til os selv ... ja, det gik altså denne gang.

Vi var på 42 lufthavne eller flyvepladser, og foretog 9 natlandinger, to uden lys ... men sikken modværdig overalt. Vore landsmænd ude i enestående ... og da vi kom om og landede på en forbandet tålag, ja det har vi aldrig kunnet

— Oberstløjtnant Michael Hansen, er det nu frivilligt, at I elve 60 års dagen betyder afslutningen på aktiv tjeneste?

— Nej, men sådan er reglerne ... altså i den rang, der er min i dag ... men for øvrigt mener jeg ikke, at flyveofficerer skal blive for gamle — udviklingen løber så hurtigt inden for vort værn ...

Mod den store natur

— Hvad nu ... trille tommelfingret otium?

— Næ, vorherrebevares ... jeg vil prøve at nyde tilværelsen på min egen måde. Jeg har forberedt retræten i lang tid. Der er nemlig så meget af verden, som jeg ikke har nået at se endnu ... vi tager foreløbig til Canada, min kone og jeg. Over i Withbey nær Toronto har jeg min søn Kurt, ham skal vi besøge, men derudover har jeg glædet mig til at møde det vilde og uberørte Canada ... det er den natur, der tænder til mit sind på samme måde, som Grønland har gjort det.

Kodeordet CAVU

— Er der ikke også noget om, at I flyver-sømanden ville tilbage til landet?

— Joh, i høj grad, vi sender en dansk lystbåd med fragtskib til Canada ... og så en gang i juni sejler vi ud på de store søer, min kone og jeg med Dannebrog i agterseglen og vimplen fra eventyrernes



Michael Hansen og Daniel Jensen forer den lille Australien-maskine ud til start

... b i mastetoppen ... vi vil ud på Erie-søen, på Erie-søen, rundt om Superior, ned gennem Michigan-søen og derfra ned på Mississippi-floden helt til New Orleans ... vi er god tid ... vi sejler, mens vejret er med os, og går i land, når turen kommer. Vi vil mødes med landsmænd, og jeg vil måske fortælle lidt om Grønland og vise film ... vores båd skal være optimismens symbol, den skal hedde CAVU ... flyverens ønske for vort værn ...

Den store flyvers liv

13/1-63 Oberst C. C. Larsen tylder i morgen 70 år

— Man er altid et bedre menneske i luften end på jorden, det er fordi vi føler vor lidenhed, når vi er oppe over skyerne. Sådan sagde oberst C. C. Larsen for godt 30 år siden, da han som overofficiant og flyvelærer var en af Danmarks fejrede flyvere, leder af det danske formationshold, som vandt Europamesterskabet i Zürich.

I morgen bliver oberst C. C. Larsen 70, og bag sig har han en kæde af både flyvemæssige og menneskelige sejre, der vidner om hans usædvanlige personlighed. Det kan lyde som et paradoks, men denne eminente flyver blev ikke antaget på flyveskolen, da han søgte ind første gang i 1916, det lykkedes først i 1919.

Den energiske møllersøn fra Selsø har aldrig givet op for den første forhindring. Hans hjem var ikke blandt de velhavende. C. C. Larsen blev sendt ud som vogterdreng, da han var syv, senere blev han mejerist, og så i 1912 kom han til København for at blive soldat. Tre år senere var han sergent i artilleriet, søgte så forgæves ind til Hærens Flyvetropper i 1916, men først tre år senere fik han adgang til flyveskolen og tog sit certifikat efter 2 timer og 28 minutters skoleflyvning.

I 1919 og 1920 var han blandt den lille udvalgte kreds af særlige flyverbegavelse, der blev sendt på specialuddannelse i Frankrig og Italien. Da han kom hjem, blev han kort efter overofficiant og lærer ved flyveskolen. I 1925 tog han, som 32-årig, studentereksamen på privatkursus. C. C. Larsen viste helt enestående evner som flyvepædagog, man kaldte ham Europas bedste, og de godt to hundrede militærflyvere, han uddannede fra flyveskolen i Værløse, blev alle hans beundrere. Det var et naturligt, på mange, mange områder.

I 1932 blev overofficianten på grund af sine anlæg og egenskaber forfremmet til kaptajn, et advancement til officerskarrieren, som den ny hærlov muliggjorde. I 1940 blev han oberstløjtnant, chef for sjællandske flyverafdeling.

Indimellem havde C. C. Larsen været trafikflyver, han var den, der



C. C. Larsen

åbnede Det danske Luftfartsselskabs første rute København—Hamburg den 15. september 1920, det var med en åben de Havilland. I 1925 fløj han en tid de nye lukkede passagermaskiner for DDL for ruten til Dresden. Men det var inden for den militære flyvning, han øvede den indsats, som for altid vil være nedfældet i dansk militærflyvnings historie.

Efter krigen udnævntes C. C. Larsen til oberst, i tiden forud, i omkring tre år, havde han studeret russisk, og med denne baggrund blev han udnævnt til luftattaché ved gesandtskaber i Moksva. Efter godt et par års forløb vendte han hjem og blev chef for flyvevåbnets Østre Baskommando. Med udgangen af 1954 trak han sig tilbage til privatlivets fred, og til sine fritidsinteresser musikken og maleriet. I farve-, kunst- og musikglæden gav han sine hidtil strengt kontrollerede følelser frit løb.

Den mand, der havde mødt dramaet mere end en gang — i august 1935 måtte han ud med faldskærm over Øresund, han kunne ikke få en maskine ud af spinn under en prøveflyvning — har åbent indrømmet, at han i farlige situationer ofte splittede sig selv i to, den ene bange, den anden ikke ... duellerne blev altid vundet af den del, der ikke repræsenterede ængstelsen. En mand i fuldendt balance, det er oberst C. C. Larsen. pw.

3) Pilots redning

til at fungere rigtigt igen. Han ville derfor om få øjeblikke forlade sit fly. Kl. 10,15 skød han sig ud med katapultsæde i 2.000 meters højde over Hulsig i håb om at lande på land.

Vinden førte imidlertid faldskærmen ud over vandet, hvor piloten gik ned på et helt isfrit område. I katapultsædet er indbygget en gummibåd, der kan pumpes op ved hjælp af en kulsyrebeholder. Liggende i det kolde vand lykkedes det Kirkegaard Nielsen at få gummibåden pustet op, hvorefter han kunne kravle om bord.

Hans stof-flyvedragt var naturligvis drivvad efter opholdet i vandet, og hvis det ikke var lykkedes ham at få gummibåden klargjort, havde han ikke haft mange chancer. Ganske vist har piloterne i vinterhalvåret en lidt tættere flyvedragt på, men den kan ikke holde store mængder vand ude.

Mens Kirkegaard Nielsen befandt sig drivende i gummibåden, var det store redningsapparat sat i gang. To helikoptere, én fra Flyvestation Alborg og én fra Flyvestation Karup, var sammen med et Catalina-fly fra Alborg gået i luften og havde taget retning mod Hulsig, hjulpet til denne position af piloten i det andet jetfly.

Samtidig var Søværnets operative Kommando blevet underrettet over Skagen Radio, og ministerygeren »Asvig« og tre orlogskuttere fra Hirtshals sendtes af sted mod det formodede nedstyrtningsskærmområde.

Det førerløse jet-fly var styrtet ned på en mark, tilhørende gårdejer Lau-

rits Jensen, Tranestederne, der ikke ligger langt fra Hulsig. Vragresterne spredtes over et stort område. Gårdejeren var selv ude på jorderne for at læsse roer, da ulykken skete. Herom fortæller han:

— I starten troede jeg, at maskinen ville ramme min ejendom, men pludselig ændrede den retning og faldt ned i et klitparti på min mark. Jeg løb derefter til telefonen og alarmerede politiet.

På ny løb jeg ud på marken og hen til hovedvraget, hvor jeg konstaterede, at maskinen var uden fører. I det samme kom min nabo til og fortalte, at han havde set en faldskærm folde sig ud ude over vandet.

Det blev helikoptere fra Flyvestation Alborg, der først nåede ulykkesstedet, og efter en række rekognosceringer lavt hen over havoverfladen lykkedes det den tre mands-besætning at få øje på gummibåden.

Og lidt senere stod helikopteren stille over den lille gummibåd, og en mand blev hejst ned og fik en line omkring piloten, hvorefter de begge blev løftet op i helikopteren. Både faldskærm og gummibåd blev efter ladt på stedet, og Søværnets operative Kommando oplyser, at disse fortsat driver rundt i farvandet.

I øvrigt nåede marineskibene ikke frem til stedet, inden piloten var reddet, og de blev derefter kaldt tilbage.

Helikopteren fløj til det nærmeste sygehus, hvilket er i Skagen, hvor han kom under behandling. Han var hårdt medtaget af kulden, og hans temperatur var forskellige grader under det normale, men i løbet af dagen bedredes hans tilstand betydeligt, og i aften kunne medlemmer af undersøgelseskommissionen tage til Skagen og foretage en afhøring af ham.

Undersøgelseskommissionen var allerede tidligere på dagen kommet til Jylland fra Værløse og havde set på vragedelene på marken, der af hensyn til undersøgelserne var afspærret af militærpoliti.

Først om nogen tid mener man at have fundet ud af årsagen til motorstopet. b-j

Jetpilot reddet fra kuldedøden efter en time i Kattegat

22-årig flyverløjtnant måtte under omskolingsflyvetur lade sig skyde ud med katapult — landede i isfrit område, hvor det liggende i det iskolde vand lykkedes ham at få pustet en gummibåd op — reddet af helikopter fra flyvevåbnet

En af flyvevåbnets piloter, den 22-årige flyverløjtnant Flemming Kirkegaard Nielsen, blev i går reddet fra en jet-nedstyrtning, skønt han havnede i det iskolde Kattegat. Stærkt forkommen blev han en time efter ulykken undsat af en helikopter, og han er nu indlagt på Skagens Sygehus, men er helt uden for fare.

10-1-63

Det lykkelige udfald af den dramatiske nedstyrtningssulykke må tilskrives pilotens koldblodighed, redningsmandskabets hurtige opsporing af ham samt det held, der altid må være med, hvis en sådan ulykke skal ende godt.

Redningen kan sammenfattes i følgende dramatiske punkter:

Kl. 10,15 må flyverløjtnanten forlade sin maskine i 2000 meters højde på grund af motorvanskeligheder.

Flyvestationerne Alborg og Karup underrettes, og redningsmandskab iler til helikopterne, mens den ensomme pilot lander i vandet 2 km fra kysten ud for Hulsig syd for Skagen.

Stærkt forfrossen ligger piloten i adskillige minutter i det iskolde vand, mens han bakser med at få sin gummibåd pustet op.

Oppustningen lykkes, og piloten kravler om bord, hvor han med sin nødsender prøver at komme i forbindelse med Flyvestation Alborg.

Forsøget mislykkes. Senderen er ødelagt af vand, og piloten har nu kun at håbe på, at red-



Flyverløjtnant I. W. der fra luften fik øje på rtede kollega i havet øst for ud for Hulsig. (Berlingsfoto).

ningsmandskabet selv finde ham. Og imens trænliden sig med hast ind på hems skyndet af hans drivv.

Ca. kl. 11 observerer amibåden med piloten af flyvevåbnets helikoptere ca. 11,15 løftes den stærkt mne pilot op i helikopteren det specielle hejse-aggregatse helikoptere medfører.

Flyverløjtnant Flemming Kirkegaard Nielsen, hvis familie Assens, er af reserven, og er i denne tid til omskoling på Flyvestation Alborg. Sammen en anden pilot var han i gårres startet på en øvelsestur i F 86 D-Sabre-jetjager.

Pludselig fik Kirkegaard hør maskine motorvanskeligheder, 5 meters højde, og han måtte ø le både sin kollega i det an samt flyvestationen om, at h havde mulighed for at få r



Flyverløjtnant Flemming Kirkegaard Nielsen, Assens, der lar i det iskolde Kattegat, men reddet. (Telefoto).

Jetpilot fløj i jorden under angrebsøvelse

Den 25-årige flyverløjtnant Tom Andersen dræbt i går på Stevns — Et for stejlt dyk menes at være årsag til ulykken

31-1-63

Den 25-årige flyverløjtnant Tom Andersen, Flyvestation Karup, blev dræbt, da han under en stejl angrebsøvelse med en F 100 Super Sabre fik rettet jetflyet op. Maskinen fløj i jorden på en mark på Stevns, og Tom Andersen var død på stedet.

Den dræbte flyverløjtnant boede i København og efterlader sig kone og to børn. Tom Andersen var født i Lem.

Ulykken skete kl. 9.19, da flyverløjtnant Tom Andersen sammen med tre andre piloter fra Flyvestation Karup udførte simulerede angreb på målstillinger ved Stevnstøbet. Under angrebene dukker jetflyene ned i målne, og Tom Andersen har været udført et for stejlt dyk, hvorefter det ikke har været muligt for ham at rette flyet op.



Den dræbte flyverløjtnant Tom Andersen.

Maskinen ramte med stor hastighed en mark tilhørende pensionist Andreas Andresen, Harvig på Stevns. Maskinen knustes totalt, og vragedelene spredtes over et areal på mere end en kilometer. Flere af vragedelene brød i brand, og en overgang var ilden så voldsom, at det var umuligt for tilløbere at nærme sig stedet.

Styrtet blev observeret fra Stevns Ford, og da man frygtede, at maskinen kunne have ramt en ejendom i det forholdsvis tæt bebyggede område, blev der slået katastrofealarm til retningskorpsene i Store Heddinge, Køge, akse og København. Nedstyrtningen viste sig da også at være sket kun 50 meter fra Andreas Andresens ejendom.

Kort efter ulykken kom havarikommissionen tilstede, og man gik i gang med vidneafhøringer og omfattende undersøgelser på stedet. Af de første undersøgelser fremgik det, at flyverløjtnanten i sidste øjeblik har forsøgt at redde sig ved at lade sig skyde ud af katapultsædet, men afstanden til jorden har været for ringe, og skærmen har ikke foldet sig ud.

Postflyveren til Rønne styrtet ned i Østersøen

Bornholm-flyvningernes mest erfarne pilot Ivar Munch Petersen, »Cimber Air«, og hans ledsager, flyveren, civilingeniør Aage Gade, forulykket under uforklarlige omstændigheder 3-2-63.

En dybt tragisk ulykke ramte i går dansk civilflyvning. Den 38-årige chefpilot i Sønderjysk Flyveselskab »Cimber Air« Ivar Munch Petersen, Linde Allé 18, Dragør, og hans ledsager, den erfarne flyver, den 59-årige civilingeniør Aage Gade, Drosselvej 30, Frederiksberg, mistede livet, da den to motorers Piper Apache, lastet med post og aviser, af endnu ukendte årsager styrtede i Østersøen kun få minutter før landingen i Rønne Lufthavn.

Maskinen var under indflyvning. Intet unormalt var rapporteret til flyveledelsen i Rønne Lufthavn. Man havde over radiotelefonen talt med Ivar Munch Petersen og givet tilladelsen til indflyvning og landing på bane 11.

Han havde kvitteret for oplysninger om landings- og vejrforhold. Vejret var ikke det værste. Der var 10 kilometer sigtbarhed ved jorden, og der var 6-700 meter til skyerne. Det sneede let og blæste kraftigt. Det var en vejr-situation, som Ivar Munch Petersen, der tusinder af gange havde landet i Rønne, ikke ville betragte som ubehagelig.

Gade var med på navigationstræning

Han var startet fra Kastrup kl. 5.23 lørdag morgen, i sne og buldrende mørke, og skulle tre kvarter senere være landet i Rønne. Ved sin side i cockpittet havde han civilingeniør Aage Gade, der netop for nylig som en af de meget få danske privatflyvere havde bestået eksamen i instrumentflyvning.

Han var taget med for at få navigationstræning. Maskinen var fuldt lastet med postsække og aviser, vægtmæssigt nøje afkontrolleret som altid. Ivar Munch Petersen var kendt for aldrig at tage chancer.

De havde ham på skærmen

Da maskinen fløj mod Bornholm, lå den i 4-5.000 fods højde, for-

Fortsættes side 2.

3-årige dansker dobbeltmord

og hans søster i Sverige, dræbt med sit ægteskabelige dødsdække sporene ved at undersøge landshandelen

des, at der samtidig vil blive anmodet om mentalundersøgelse.

Den eneste forbindelse, der oprindeligt kunne konstateres mellem Jensen og dobbeltmordet, var at han for-

TIDAHOLM, SVERIGE. LØRD. AP

Ved et politiforhør tilstod den 28-årige danske landbrugsmedhjælper Bent Erik Jensen i dag, at have myrdet købmand Anders Andersson og dennes søster Märta i Hångsdala i Midtsverige i et anfald af ubændigt raseri over at blive drillet med sit ægteskabelige forlis.

Efter at have dræbt søskendeparret søgte Jensen at skjule sin gerning ved at sætte ild på købmandsbutikken, men han plagedes svært af sjælekvaler, og han tilstod i dag, så snart han efter arrestationen i Moheda Småland i aftes var blevet ført til Tidaholm og kom i forhør hos landfiskalen.

Dobbeltmordet blev begået sidst i går, og kun et sammentræf af omstændigheder førte politiet på sporet af Jensen, der i realiteten ikke var blevet set af et eneste menneske i den tid, han opholdt sig ved den landlige købmandshandel i Hångsdala uden for Tidaholm lørdag aften.

Mentalundersøgelse

Foreløbig har man kun den danske landbrugsmedhjælperes egne udsagn at bygge på, hvilket politiet understreger med henvisning til, at de fremdeles er ikke så få punkter, hvori Jensens forklaring ikke stemmer med andre kendte fakta i sagen.

Landfiskalen vil imidlertid begære fængsling i morgen, og det be-



Bornholm-flyvningens to kammerater gennem 12 år. Til højre den dræbte pilot Ivar Munch Petersen og tv. flyvechef i Transair, P. Mortensen, der i reportagen fortæller om den forulykkede.

Generalmajor E. C. T. Jensen død

25-2-63



E. C. T. Jensen

En af flyvevåbnets mest fremstående mænd, chefen for flyverstationen Erik Chr. Tage Jensen, er død kun 53 år gammel. Han, der var landmandssøn fra Pedersborg, meldte sig som ung premierløjtnant i fodfolket til hærens flyvertropper, hvor han i 1934 erhvervede flyvercertifikat. Han forrettede derpå flyver- og anden tjeneste og var i årene op til krigen på våbentekniske kurser.

Som ivrig modstandsmænd måtte Tage Jensen tilbringe besættelsens sidste år i tysk fangenskab, men efter kapituleringen var han under reetableringen af Danmarks forsvar blandt de officerer, der på skiftende

poster var med til at lægge grunden til det flyvevåben, der efter den midlertidige overgangsordning blev en realitet i 1951. Samme år var Tage Jensen blevet oberstløjtnant, og allerede året efter udnævntes han til oberst i flyvevåbnet.

I årene derefter beklædte han flere af sit våbens vigtigste poster, blandt andet som souschef ved flyverstationen og fungerende chef. I 1955, samme år, som han var på NATO Defence College, overtog han posten som chef for flyvestation Skrydstrup, hvorfra han tre år efter blev hentet til posten som stabschef ved Flyvertaktisk Kommando i Karup, hvor han i 1959 efterfulgte generalmajor Kurt Ramberg på chefposten. Samtidig modtog han udnævnelsen til generalmajor. Og to år senere fulgte udnævnelsen til chef for flyvestation Vedbæk, den post, Tage Jensen beklædte ved sin død.

Generalmajor Erik Chr. Tage Jensens død er et smerteligt tab for flyvevåbnet, der i ham havde en meget dygtig officer på toppen af en fortjenstfuld karriere, som brat er blevet afbrudt ved hans alt for tidlige død.

Ny stabschef i flyvevåbnet

Generalmajor Poul Zigler efterfølger 21-3-63
generalmajor E. C. T. Jensen

Generalmajor Poul Zigler, som i øjeblikket er stillet til rådighed for forsvarsstaben og forretter tjeneste ved NATO-styrkernes hovedkvarter i Kolsås ved Oslo, er blevet udnævnt til generalmajor i flyvevåbnet fra 1. april og overtager fra 1. maj stillingen som chef for flyverstationen efter afdøde generalmajor E. C. T. Jensen.



Generalmajor Poul Zigler

Generalmajor Poul Zigler kom til AF-NORTH i Oslo i fjor, indtil da havde han været chef for flyvestation Karup og stabschef for enhedskommandoen flyverstyrker. Den nuværende chef for flyvestation Karup, oberst Vagn Holm, afløser ham på posten i Oslo og udnævnes midlertidigt til generalmajor. Den ny chef for flyverstationen er 52 år. Han stammer fra Nyborg, hvor faderen var postmester. I 1935 blev Poul Zigler søløjtnant af første grad, og da krigen kom, rejste han til England og gjorde her tjeneste i Royal Navy. Efter krigen gennemgik han en specialuddannelse i Royal Air Force, og da han vendte hjem, gik han ind i det danske flyvevåben.

Generalmajor Poul Zigler er ikke skrivebords-jetpilot, men det danske luftvåbens ældste aktive jetpilot. Han har mere end fire tusinde flyvetimer bag sig, deraf 700 i jetjagere, og de 160 timer er i flyvevåbnets hurtigste jagere, 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 så højtstående officer af moden alder er med i al form for flyvetræning.

Generalmajor Poul Zigler var indtil fornylig med i formationerne, når der blev kastet Napalbrandbomber eller affyret raketter mod jordmål i 1100 kilometers fart.

Det er en i allerhøjeste grad aktiv flyver, der bliver chef for flyverstationen.

Under krigen var han i den britiske flådes Fleet Air, han blev produktionsindflyver med krigens maskintyper, Spitfire, Seafire, Corsair, Gruman, Wildcat, Helldivers, Baracuda'er og meget andet.

I 1946, efter stabskursus i RAF, kom han i den danske luftmilitære kommission og blev i 1950 medlem af

den danske delegation i den nordatlantiske planlægningsgruppe i Washington. Senere var han luftattaché i Washington, blev i 1955 oberst og stabschef ved flyvertaktisk kommando i Karup, og i 1958 overtog han posten som chef for flyvestation Karup.

Med sin usædvanlige personlighed og sine særpræg i uddannelse og i virke har han givet de opgaver, der er blevet ham betroet, karakter. Når han nu rykker ind i det danske flyvevåbens ledelse, som nærmeste medarbejder for chefen, generalløjtnant Hans Jørgen Pagh, møder han med de bedste forudsætninger og med respekt omkring sin person og den indsats, han har bag sig. pw

En dansk jet-pilot forulykket i Holland

Flyverløjtnant Kai Marslew dræbt i styrt med sin brændende Hunter-jager ved Leuwarden 29-3-63

Det danske flyvevåben mistede i går en af sine erfarne unge jet-piloter, den 26-årige flyverløjtnant I af reserven Kai Marslew, som ved en endnu uopkl-

ret nedstyrtning ulykke forulykkede ved Leuwarden i Holland. Flyverløjtnant Marslew styrtede ned kl. 11,36 i går eftermiddags, kun fire minutter efter starten fra flyvestation Leuwarden i det nordlige Holland. Kort efter starten meddelte han, at der var opstået ild i hans Hunter-jager, men derefter var hans radio tavs, og kontrollårnet i Leuwarden søgte forgæves forbindelse med ham.

Flyverløjtnant Marslew, som var i Holland sammen med et hold danske piloter fra flyvestation Skrydstrup på udvekslingstræning, var, da ulykken indtraf, startet på en rutinemæssig øvelsesflyvning.

Redningshold fra Leuwarden fandt vraket af maskinen på en mark ikke mange kilometer fra flyvestationens område. Det viste sig, at flyverløjtnant Marslew havde forsøgt at udløse maskinens katapultsæde, men formentlig som følge af for lav højde har hans faldskærm ikke udløst sig.

Kai Marslew efterlader sig hustru og to små børn. Han kom til flyvevåbnet i 1956, blev trænet i Canada året efter og har siden haft hundreder af jet-timer. De sidste tre år på Hunter-jagerne. Han havde stor erfaring og betegnes som en fremragende flyver.

Flyvevåbnet sendte i går eftermiddags en havarikommission under ledelse af major Kofoed til Holland for at deltage i undersøgelserne. pw



Den dræbte Kai Marslew



Den skumdækkede venstre vinge, hvis yderste motor og tip blev revet af ved sammenstødet med jorden, til højre den fuldstændig knuste næse på den store DC 6 B. Mirakuløst, at de tre mænd slap fra det dramatiske styrt.

En mislykket landing førte i går til et totalforlis i Kastrup

Tre mands besætning blev mirakuløst reddet ud af den totalt knuste og brændende maskine, som var fløjet tom hjem fra De kanariske Øer efter motoruheld

En erfaren luftkaptajns uheldige landingsforsøg med en tom charter-maskine bragte i går tre menneskeliv i overhængende fare i Københavns Lufthavn.

De undslap mirakuløst et brændende, sønderknust fly, en Douglas DC 6B, hvis højre vinge blev delvis revet af, næsten totalt knust og kroppen brækket nær halen. Maskinen kommer aldrig på vingerne mere. Den forulykkede DC 6B tilhører det nystartede luftfartsselskab »Sterling Airways«, som er tilknyttet den store rejsebureauvirksomhed, der drives af Tjæreborg-præsten, pastor Krogager.

Maskinen var for nylig indkøbt hos Swissair for 3 mill. kr. og var forsikret i Codan.

Uheldet skærtorsdag

Skærtorsdag kom maskinen i motorvanskeligheder kort efter starten fra Las Palmas på De kanariske Øer med 86 passagerer. Maskinen vendte tilbage, og passagererne måtte afvente ankomsten af et andet »Sterling-fly«, som i øvrigt i går morgen bragte dem tilbage til Københavns Lufthavn. Her kunne de se det røgsværtede vrag af den maskine, de havde været om bord i.

Hjemflyvning på tre motorer

Man fik skærtorsdag aften tilladelse til en såkaldt færgeflyvning til København på tre motorer med den havarerede maskine. Forudsætningen for en sådan flyvning er, at maskinen er tom, kun besætningen er om bord.

Den bestod af luftkaptajn Gösta Ivarsson, Erikstorpsgatan 28 A, Malmö, andenpiloten Bjørn M. Petersen, Engelholmsvej 24, Brønshøj, og flyvemaskinist Knud Rasmussen, Alleen 63, Kastrup. Færgeflyvningen til København blev foretaget for at få udført motorbytte på »Sarco«-værftet i Kastrup, hvor Sterling Airways er medinteressent.

Hjemflyvningen foregik med start på tre motorer fra Las Palmas, 5-6 timer senere mellemlandede man i Barcelona på de tre motorer og startede igen mod København. Sidste del af flyvningen tager normalt 4½ time med denne maskintype, men farten var på grund af motorhavariet nedsat. Alt forløb imidlertid så normalt, som det lader sig gøre, når man må flyve længe på kun tre af de fire motorer med uafbrudte korrigeringer for usymmetrisk træk.

I Kastrup skulle maskinen lande på bane 04.

Kl. 4.08 i går morgen bad kaptajn Ivarsson om landingstilladelse, men meddelte ikke flyveleder Henning Thrane, at det ville ske under usædvanlige omstændigheder.

Normalt er der »stand by-udrykningsvagt«, når en maskine anmelder landing på tre motorer.

Vejret var godt og meget klart, kaptajnen fortalte senere, at han allerede ved Præstø så landingsbanen.

Fra tårnet er der 2½ kilometer til landingsbanen, men man så i mørket, at maskinen ligesom løftede sig igen efter at have været nede over jorden, øjeblikkeligt kom et ildskær, flyveleder Thrane udløste katastro-

30-35 slukningskøretøjer var på vej, og 13 ambulancer kom til lufthavnens sydlige del i morgengryet.

Maskinen så forfærdelig ud, hjulene var revet af, propellerne flået af, motorkapslerne var borte, hele bugen revet op, højre vingespids med den ene motor var flået af, kroppen brækket nær indgangsdøren ved halen.

Besætningen i redningslovet

Besætningen havde ikke kunnet komme ud af cockpittet, men havde benyttet et nødvindue i passagerkabinen i modsatte side af branden, de var klatret ud i et redningstov. Kaptajn Ivarsson var uskadt, bortset fra hold i ryggen, men noget chokeret, andenpiloten Bjørn Petersen, som »Sterling Airways« har fået fra flyvevåbnet, var hårdest medtaget, han havde pådraget sig benbrud, flyvemekaniker Knud Rasmussen, som i mange år har fløjet for SAS som mekaniker, var sluppet med småskrammer, men de blev alle i ambulancer ført til undersøgelse på hospitalet. Senere vendte kaptajnen tilbage.

Den uheldige landing

Der blev straks foretaget undersøgelser på ulykkesstedet af en havarikommission fra Statens Luftfartsdirektorat under ledelse af overingeniør Børge Helmø Larsen, over for hvem kaptajn Ivarsson ikke lagde skjul på, at han havde haft uheldet med sig under landingen.

Han havde foretaget indflyvningen i en højde, der viste sig at være for lav, han ville derfor prøve på at trække maskinen op igen for at ioretage en ny indflyvning, men under dette forsøg slog højre vinge i jorden, og maskinen styrtede ned.

Ingen vejrsværkeligheder

Overingeniør Helmø Larsen sagde i aftes til Berlingske Tidende, at der intet kompliceret er ved det skete.

— Vi har talt kort med to af besætningsmedlemmerne, nemlig kaptajnen og flyvemaskinisten — i løbet af søndagen haber vi at få lægernes tilladelse til en afhøring af andenpiloten.

Landingsuheldet skyldes ikke vejrforholdene, der var ingen vanskeligheder af flyvemæssig art, hverken hvad angår vindforhold eller trafik. Maskinen var den eneste under landing, og kaptajnen havde set banen helt nede fra Køge Bugt, har han oplyst.

Kaptajnens arbejdsdag

Det at flyve en maskine på tre motorer indgår som obligatorisk led i enhver luftkaptajns certifikatuddannelse. Det usymmetriske træk, der opstår ved, at man kun flyver på tre motorer, skal der normalt kunne korrigeres for.

— Var kaptajnen træt?
— Det spurgte jeg også om, men han virkede for øvrigt ikke udkørt. Han havde haft 12 timers rejse fra Las Palmas, men sagde, at flyvningen havde været uden vanskeligheder. Og han mente ikke selv, at han var overtræt.

Kaptajn Gösta Ivarsson har i øvrigt op imod 9.000 flyvetimer bag sig, deraf 7-800 på DC 6B. Han er kommet til »Sterling Airways« sidst fra »Swede Air«, han har været flyver omkring 25 år.

Fejlbedømmelsens årsager

Arsagerne til fejlbedømmelsen under landingen venter luftfartsmyndighederne klarlagt under de fortsatte afhøringer. Så meget står klart, at kaptajn Ivarsson er kommet skævt og for kort ind over banen, som maskinen aldrig nåede at bære, fordi kaptajnen forsøgte at trække den op igen.

»Sterling Airways« disponerer nu kun over to DC 6B maskiner, der også er indkøbt hos »Swissair«, men denne kapacitet kan ikke klare Tjæreborg-rejsebureauets trafik, derfor vil man søge at leje en maskine hos et andet selskab, antagelig hos »Nordair«.

Kaptajnen og andenpiloten sprang ud ad sidevinduet i cockpittet, men da flyvemaskinist Rasmussen ikke viste sig, måtte de på ny ind i den brændende maskine. De fandt Rasmussen liggende bevidstløs i cockpittet og fik ham ved fælles hjælp ud ad nødudgangen i passagerkabinen. Først da han lå på baren, kom han til sig selv.

Men han er for øvrigt den mest friske af de tre. Kaptajnen blev senere noget chokpåvirket, og Bjørn Petersen måtte opereres for et ret stort kødsår på det ene ben, der var læderet ved nedstyrtningen.

Direktøren for »Sterling Airways«, civilingeniør Jørgen Størling, siger, at maskinen var i den fineste stand. Det var et hændeligt uheld med blæseren i højre ydermotor, der gjorde, at man måtte flyve den tom hjem på de tre motorer.

»Swissair« havde fløjet 33.800 timer med maskinen, da »Sterling Airways« købte den, siden har den fløjet 430 timer efter sidste hovedeftersyn under »Sterling Airways« farver. Den er af årgang 1952.

Pastor Krogager, som er hovedinteressen i »Sterling Airways«, var først og fremmest lykkelig over, at ingen menneskeliv gik tabt ved ulykken. pw.

50 Oberst K. van Wylich-Muxoll, der i dag fylder 50 år, er født i København, søn af toldforvalter v. Wylich-Muxoll og blev student fra Sorø i 1931. Så gik han ind i flåden, og efter at have afsluttet årene på Kadetskolen blev han søofficer i 1936. Meget hurtigt kom han til flyvevåbnet, og efter befrielsen, da vort forsvars genopbygning kom, overgik han til den fælles ledelse, der skulle forberede etableringen af det ny flyvevåben, og tog sig her bl. a. af undervisningsproblemer. I tre år var han således chef for overgangsflyveskolen. 1951-52 beklædte han en post som afdelingschef i flyverstabten, og da flyvevåbnets oprettelse i 1952 var en kendsgerning, blev han oberstløjtnant i dette. De følgende år var han chef for et par af vore flyvestationer, og nu har han i et par år været inspektør for flyverhjemmeværnet og luftmeldekorpsen samt chef for luftmeldekorpsen. Oberst van Wylich-Muxoll nyder megen anseelse, ikke mindst også i kammeraternes kredse. I 1961 valgtes han til formand for Organisationen af Flyvevåbnets Officerer.



Wylich. Muxoll

24-4-63

Rigshospitalets direktør ønsker at træde tilbage

Direktør Eigil Fabricius-Bjerre anmoder om at komme på ventepenge

Rigshospitalets direktør, Eigil Fabricius-Bjerre, har anmodet Undervisningsministeriet om tilladelse til at komme på ventepenge i de kommende to år. Han er fyldt 65 år, og der er altså endnu to år til, at han kan trække sig tilbage efter de normale regler.

Når Eigil Fabricius-Bjerre ønsker at trække sig tilbage fra en ledende administrativ stilling allerede nu, hænger det sammen med den nyordning, der blev gennemført med virkning fra 1. april, og hvorefter Rigshospitalet og Militærhospitalet er blevet ført ind under samme administration. Sammenlægningen vil betyde, at Fabricius-Bjerre skal lede to hospitaler, og det mener han ville blive for meget for ham. Han havde derfor foreslået, at der under nyordningen oprettes to direktørstillinger, men Undervisningsministeriet har kun villet gå med til, at det samlede Rigshospital-Militærhospital får én direktør og en vicedirektør. Ministeriet har tilbudt Militærhospitalets hidtidige direktør, Poul

S. Lauridsen, stillingen som vicedirektør, uden løn-nedgang, men direktør Lauridsen har sagt nej tak, og ministeriet må så betale ham ventepenge i fem år.

Såfremt Undervisningsministeriet nu går med til aftrappingsordningen for direktør Eigil Fabricius-Bjerre, skal der altså udnævnes en ny direktør for Rigshospitalet.

Hospitalsdirektører foreslås sideordnet

Undervisningsministeren griber ind i striden fra Rigshospitalet og Militærhospitalet

Det ser nu ud til, at såvel hospitalsdirektøren ved Rigshospitalet, E. Fabricius-Bjerre, og hospitalsdirektøren ved Militærhospitalet, P. S. Lauridsen begge bliver i deres embeder til trods for, at Militærhospitalet i fremtiden sammenlægges med Rigshospitalet.

Begge direktører havde anmodet om at komme på ventepenge, idet det var hensigten, at Militærhospitalets direktør, der er 52 år, skulle have været vicedirektør ved Rigshospitalet efter hospitalssammenlægningen.

Nu har imidlertid undervisningsminister K. Helveg Petersen sendt et forslag til Finansministeriet om, at

der oprettes endnu en direktørstilling ved Rigshospitalet.

Årsagen er, at direktør Lauridsen ikke ønskede at gå fra en direktørstilling til en vicedirektørstilling, selv om hans gage blev uændret. Samtidig havde direktør Fabricius-Bjerre fundet, at hans arbejdsfelt ved sammenlægningen af de to hospitaler blev for omfangsrigt, og derfor havde han, der er 65 år, ønsket at komme på ventepenge.

Hvis Finansministeriet går ind for undervisningsministerens forslag, betyder det, at direktør Lauridsen rykker en lønningsklasse op til 28. lønningsklasse som direktør Fabricius-Bjerre, og at de to direktører bliver sideordnede.



Den nye F 104 G jetjager.

Ny type jagere til flyvevåbnet

Første danske flyverofficerer til USA for at træne med overlydsjageren F 104-G 18-4-63

I juni sendes de første hold danske flyverofficerer til USA på træningskursus med flyvevåbnets fremtidige første linie-maskine, den meget hurtige Lockheed F-104-G, hvis hastighedsrekorder ligger på mere end to gange lydens.

Major A. C. Larsen og major Abildskov bliver blandt de første, som skal trænes i USA sammen med yngre danske piloter. De rejser over i hold på to gange to i sommerens løb.

Besætningerne til de første F 104-G vil være færdiguddannede i år og parate til at overtage operationerne med de nye fly, som kommer i forsommeren næste år.

Flyvevåbnet modtager foreløbig halvanden eskadrille af disse jagerfly, som er bygget i Canada på licens fra Lockheed-fabrikkerne. Hver maskine koster omkring 4-5 millioner kroner. Det danske flyvevåben får jagerudgaven til angreb mod fly. F. 104 findes også i udgaver som bombefly, altså som offensive våben. I de udgaver, flyvevåbnet får det hur-

tige fly, er det som decideret forsvarsvåben.

Også det norske flyvevåben får F 104. De første fly kommer allerede i sommer. pw.



Flyverløjtnant Scheuer Larsen fotograferet foran en maskine af samme type som den, han i går styrtede med.

Reddet af faldskærm for anden gang

17/4-63
Flyverløjtnant Scheuer Larsen lod sig skyde ud med katapultsædet fra sin Sabre-jager i går, netop som han skulle lande på flyvestation Ålborg — Både maskinen og piloten kom ned på flyvestationen

I går brækkede Scheuer Larsen begge ankler, i 1961 i Holland slap han uden kvæstelser efter kollision i luften

I går formiddags reddede den 26-årige flyverløjtnant P. Scheuer Larsen for anden gang livet ved hjælp af katapultsædet og faldskærmen. Det skete, da hans maskine styrtede ned på Flyvestation Ålborg efter endt rutineflyvning.

Scheuer Larsen kom ind til landing og havde bebudet, at han havde motorvanskeligheder. Hans Sabre F 86 D styrtede ned på flyvestationens område uden at forvolde skade. Løjtnant Scheuer Larsen, som sprang fra meget lav højde, mens maskinen var under anflyvning, landede også selv på flyvestationens område, men kun en snes meter fra Hovedvej A 17. Maskinens kunstglaskuppel havnede i en grøft nær vejkanthen.

Løjtnant Scheuer Larsens landing i faldskærmen blev meget hård, fordi udspringet blev foretaget fra så ringe højde, at skærmen ikke nåede at folde sig helt ud. I nedslaget brækkede han begge ankler. Han blev ført til Ålborg Amtssygehus, hvor han er indlagt.

Første gang Scheuer Larsen reddede sit liv ved at forlade sit fly med katapultsæde og faldskærm var i april 1961 i Holland under en NATO-øvelse, hvor hans fly kolliderede med et andet. Den gang slap han så at sige uskadt, i går pådrog han sig ankelbruddene og et tryk i ribbenene, men hans tilstand er god, sagde lægerne i aftes.

Havarikommissionen under ledelse af major Kofoed Jensen arbejdede i går på nedstyrtningsstedet, i dag vil man afhøre Scheuer Larsen om årsagerne til hans udspring i landingsøjeblikket. Han faldt kun 400 meter fra maskinen, der kurede på maven, fik begge vingetanke revet af, men der opstod ikke brand.

Poul Scheuer Larsen har iøvrigt flere gange i sin flyvertilværelse mødt dramaet. Den 19. januar i år var han fører af den ene af de to maskiner, som under træningsflyvning over Nordjylland kom i vanskeligheder. Han så flyverkammeraten, løjtnant Flemming Kirkegaard Nielsen forlade sin jager ved Hulsig og dale ned i skærmen i det iskolde Kattegat, hvor han blev reddet fra sin gummiredningsbåd, stærkt forkommen.

Scheuer Larsen rapporterede til Flyvestation Ålborg, beroligede sin kammerat i de kritiske øjeblikke og holdt sig på stedet, indtil redningsstyrkerne kunne lokalisere Kirkegaard Nielsen. pw.

En brændstoffejl årsag til styrtet

Flyverløjtnant Poul Scheuer Larsen, der sprang ud fra 20 meters højde, fik motorvanskeligheder under anflyvningen til Ålborg 19-4-63

Arsagen til udspringsdramaet på flyvestation Ålborg i forgårs er nu klarlagt af flyvevåbnets havarikommission, som erklærer, at den 26-årige flyverløjtnant Poul Scheuer-Larsen næppe ville have reddet livet, hvis han var blevet i sin maskine.

Det viste sig, at en fejl i brændstoffiltforsien skabte motorvanskelighederne, da Scheuer-Larsen var under indflyvning til Flyvestation Ålborg med sin F 86-D jager.

Til havarikommissionen har flyverløjtnant Scheuer-Larsen på hospitalet forklaret, at han gik ind til

normal landing, da motoren pludselig ikke længere tog gassen. Han skiftede til nødbrændstofsysteget, men heller ikke dette bragte resultat i første forsøg. Han var på dette tidspunkt nede i 20 meters højde og havde kun valget mellem at blive i maskinen med den »syge« motor eller at lade sig skyde ud med Martin Baker-katapultsædet i håb om, at faldskærmen ville nå at folde sig ud. Han valgte klogeligt den sidste udvej. Landingen blev under disse omstændigheder meget voldsom.

Ikke blot har løjtnant Scheuer-Larsen brækket begge ankler, men

han klager fortsat over smerter i bryst og ryg. Hans tilstand betegnes dog som god.

Maskinens brændstofftanke var ikke tomme, men flyverløjtnant Scheuer-Larsen slog tændingen fra, før han forlod sin maskine, som i glideflugt, med understellet oppe, mavelandede en halv kilometer fra ham. pw

Nyt jet-drama ved Ålborg

Flyverløjtnant Jan Peter Ungar reddede sig for anden gang i faldskærm i går, da hans Sabre-jager fik motorvanskeligheder

To Sabre F-86 D forulykket indenfor et døgn, og begge piloter kunne for anden gang takke faldskærmen for livet

Atter i går reddede en af flyvestation Ålborgs unge piloter for anden gang livet i sin faldskærm.

Det var den 26-årige flyverløjtnant I af reserven Jan Peter Ungar, søn af civilingeniør Ernst Ungar, Horsens, som lod sig skyde ud med katapultsæde i 250 meters højde, efter at han havde fået motorvanskeligheder med sin F-86 D Sabre-jager.

I 1961 brækkede hans vinger af

Jan Ungar reddede sig i faldskærm den 23. september 1961, da han måtte lade sig skyde ud med katapultsædet, efter at vingerne var brækket af hans jager. Han faldt i vandet tyve sømil vest for Skagen, men blev hurtigt fisket op af en fiskerkutter, der befandt sig i nærheden.

Det var anden gang inden for et døgn, at Flyvestation Aalborg mistede en af sine Sabre-jagere, og det var på ny et medlem af Flyvestation Aalborgs catarpillar-klub, der reddede sig i skærmen. Silkeormen er det tegn, der binder mennesker, som har reddet sig ved faldskærm, sammen i en verdensklub.

Uskadt ned på marken

I modsætning til flyverløjtnant Poul Scheuer-Larsen slap Jan Ungar uden en skramme. Han blev bragt til Aalborg Amts Sygehus, men kun til observation. Hans landing i faldskærmen var uden dramatik. Han havde tilstrækkelig højde til, at skærmen kunne folde sig helt ud. Flyverløjtnant Jan Ungar startede

i går eftermiddags på en rutinemæssig træningsflyvning. Kl. 14.07, umiddelbart efter starten, rapporterede han motorvanskeligheder og meddelte, at han forlod flyet i katapultsædet. Han landede på en mark i nærheden af stedet, hvor Sabre-jageren knustes.

10—15 meter fra ladebygning

Nedstyrtningen skete tæt op til en landbrugsejendom, tilhørende gård-ejer Aagaard Nielsen, kun 10—15 meter fra en ladebygning. Maskinen kurede et par hundrede meter og

kom i brand. Der opstod samtidig ild i en halmstak. Flyvestationens eget brandvæsen kom hurtigt til, fordi man fra flyvestationen havde kunnet følge hele dramaet. Flyet brændte op. Havarikommissionen, hvis leder er major Kofod-Jensen, var øjeblikke til hændelsesforløbet. Man var netop i færd med at afslutte undersøgelserne efter nedstyrtningen i forgårs. Flyverløjtnant Ungars maskine faldt nær det sted, hvor en amerikansk maskine forulykkede den 7. december i fjor, og to amerikanere omkom. Flyet rev ved den lejlighed en del af taget af en landbrugsejendom.

Lyntoget sinket af raketterne

Efter nedstyrtningen, som blev set af mange mennesker, strømmede mange til, og politiet i Nørresundby spærrede af for de mange hundreder, som samlede. Statsbanerne skulle netop sende et lyntog mod nord fra Nørresundby. Man måtte først sikre sig, at de raketter, som var med flyet, blev uskadeliggjort, før Statsbanerne fik fri bane. Nedstyrtningen skete et halvt hundrede meter øst for statsbanelinien til Hjørring.

Jetjageren kurede så tæt op ad Voerbjerggård, at den snittede et stykke af den hæk, som omgiver gården. Men ingen på gården kom noget til.

Piloten på traktoren

Piloten landede i øvrigt nær gård-ejer Villy Sørensen, som var på markarbejde. Gårdejeren tog straks Jan Ungar op på sin traktor og kørte ham til gården, hvor han opholdt sig, indtil ambulancen kom. Han var i fin form. Han havde et par småskrammer og lidt næseblod, men mente ikke selv, at der var sket noget videre med ham.

Havarikommissionen bliver nu i Ålborg og fortsætter undersøgelsen.

Fortsættes side 2.

(4)

REDDEDE LIVET FOR 2. GANG

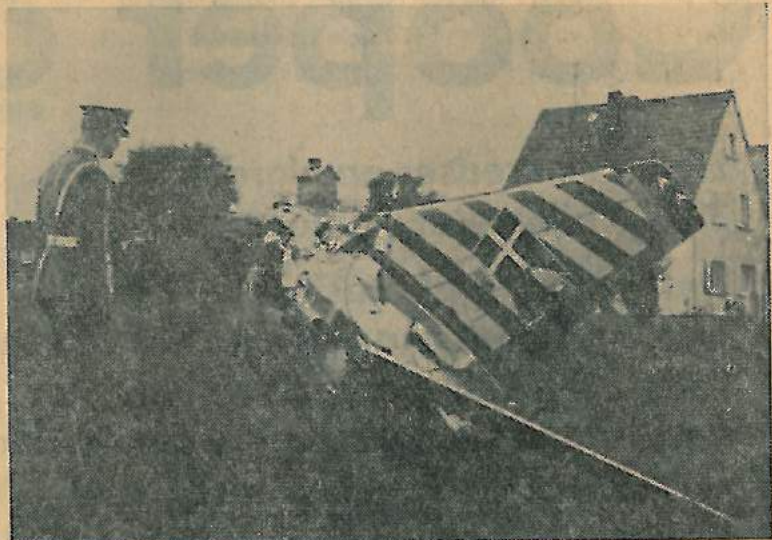


De to piloter, der med 28 timers mellemrum begge reddede livet for anden gang i katapultsæder. Til venstre flyverløjtnant P. Scheuer Larsen og til højre flyverløjtnant J. Ungar, der i går måtte lade sig skyde ud efter motorstop. 18-4-63

Jet-styrt i Tyskland

Dansk flyverløjtnant reddet af katapult 16-5-63

Måtte forlade sin maskine med katapult, da motoren satte ud under øvelsesflyvning over Tyskland



Haleroret af det nedstyrtede jet

Fra vor korrespondent

BONN, ONSDAG AFTEN

En dansk jetjager fra Alborg af typen Sabre F-86 styrtede i eftermiddags klokken ca. 14,20 ned ved landsbyen Hahn i nærheden af Darmstadt.

Piloten, den 26-årige flyverløjtnant I af reserven, T. S. H. Olsen, reddede livet ved at udløse katapult-sædet. Han slap uskadt fra den dramatiske begivenhed.

Maskinen var startet fra en flyveplads i Oldenburg sammen med en anden jet-jager med kurs mod Neuburg. Turen var et led i NATO's træningsprogram, som bl. a. tilsigter at give

medlemstaternes militærflyvere kendskab til flyvepladser inden for det nordatlantiske fællesskab. Undervejs satte motoren i løjtnant Olsens jager ud, og instrumenterne meldte om ild i maskinen. Situationen blev så alvorlig, at han besluttede at redde sig selv. De nærmere omstændigheder er endnu ikke klarlagt. Ved nedstyrtningen strejfede maskinen nogle huse, som blev lettere beskadiget, men ingen mennesker kom til skade. Maskinen knustes, og vraket ligger på en mark ikke langt fra autobanen Frankfurt-Mannheim.

Begivenheden vakte naturligvis kolossal opmærksomhed i landsbyen Hahn, og beboerne alarmerede straks politiet, der satte sig i forbindelse med den amerikanske garnison i Darmstadt. En helikopter sendtes til Hahn og transporterede den danske pilot til militærhospitalet i Darmstadt, hvor en grundig undersøgelse viste, at der intet var sket med ham.

Flyverløjtnant T. S. H. Olsen, der er gift, men ikke har nogen børn, stammer fra Rødby på Lolland.

En dansk havarikommission under ledelse af overløjtnant F. Kofod-Jensen fløj i går til Darmstadt for at undersøge de nærmere omstændigheder ved ulykken. H.B.H.

Et flyverjubilæum

Luftkaptajn Holger Kierkegaard, som har tilbragt næsten 18.000 timer i luften, har fløjet et kvart århundrede for DDL og SAS 31-5-63

Luftkaptajn Holger Kierkegaard, der i dag kan fejre sit 25 års jubilæum som trafikflyver i Det Danske Luftfartsselskab og i SAS, tilhører den store gruppe dygtige mænd i skandinavisk luftfarts maskiner, som har været med til at skabe og styrke det ry og den anerkendelse, som Nordens flyvere nyder over hele verden.

Næsten 18.000 timer af sine 53 år har Holger Kierkegaard tilbragt i luften uden nogen sinde at have haft stævne med dramet. Hverken bevidst eller ubevidst har Kierkegaard nogen sinde gjort sig bemærket. Kun en enkelt gang i den lange flyverkarriere har projektørlyset ramt denne stilfærdige mand. Det var i 1947, da han udførte den første rute-flyvning til Afrika med den tidligere bombemaskine »Stig Viking«, som under krigen havde været en fighting lady, en amerikansk B 17 bomber, der var nødlandet i Sverige, og efter krigen blev bygget om til rutemaskine for SAS, indtil den endte sin tilværelse som transportfly for det danske flyvevåben. Med denne maskine fløj Kierkegaard og hans besætningskammerater de 22.400 kilometer fra København til Johannesburg i Sydafrika. Han fortalte beskeden om den »begivenhedsløse Afrika-færd«.



Holger Kierkegaard

Først 13 år efter afslørede han, at den automatiske pilot var gået i stykker allerede ved starten over Køge Bugt på vejen ned til Afrika. Han »håndfløj« den hele vej og skjulte denne hårde flyvning, som naturligvis ikke var et sikkerhedsmæssigt problem, kun et arbejdsmæssigt, men den slags knyr folk af Kierkegaards støbning ikke over.

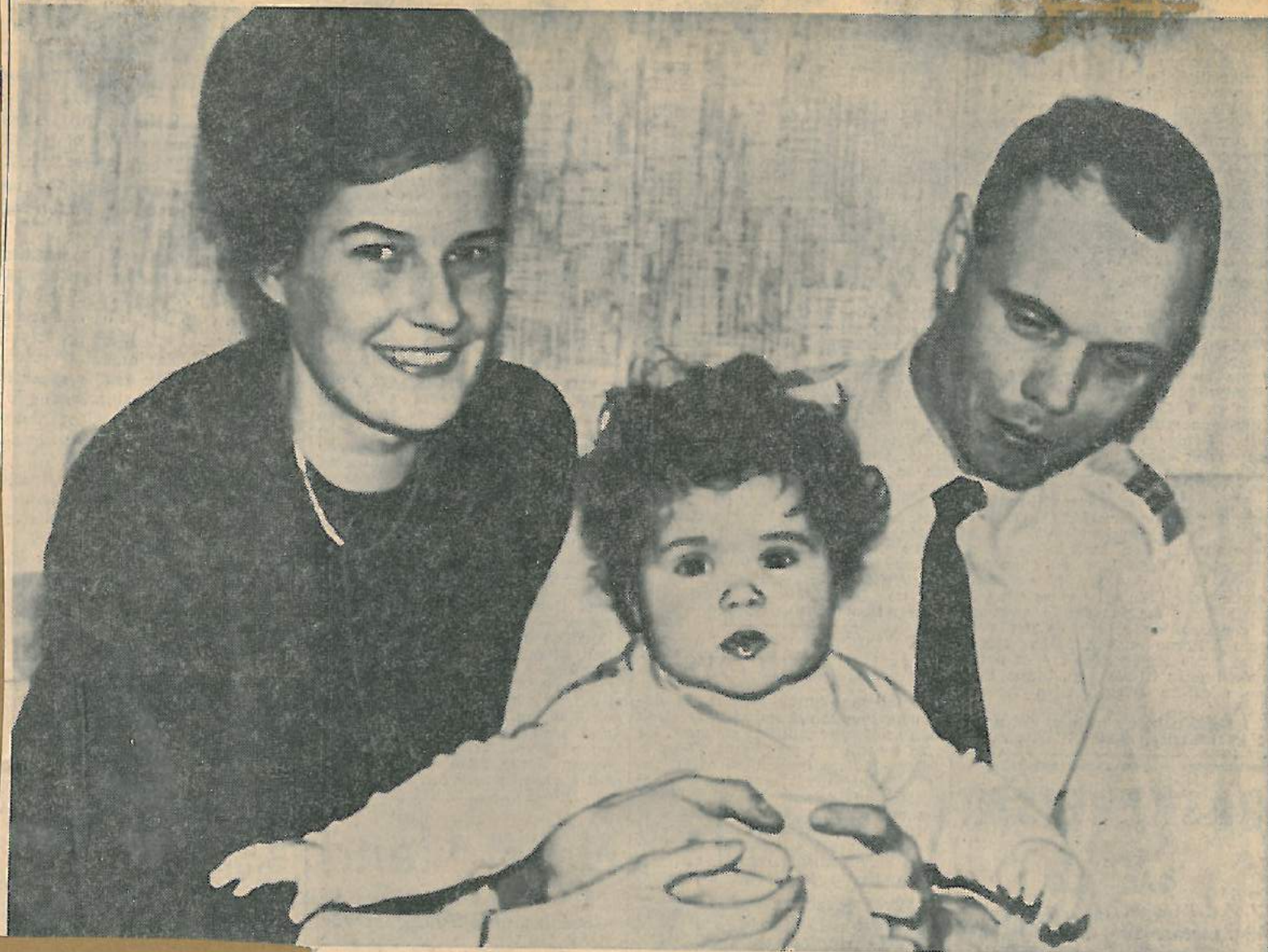
Fra landmand til fly

Holger Kierkegaard, som nu er med i jet-alderen, har den indstilling at han vil flyve lige så længe, som lægeattesten giver ham lov. Han har fløjet luften tynd over verdenshavene, over ørkener, alper og jungler i en uundslukkelig naturglæde, for, som han siger, »hvis man en dag bliver så blasert, at man ikke længer kan glæde sig over Alpernes skønhed, over nordlysene en vinter nat over Atlanten eller en solnedgang under en skydyne, ja, så skal man tale med en læge«

Det er folk som Kierkegaard, der har underbygget tilliden til flyvningen. Han er den første til at erkende, at glorien omkring flyver-

gerningen er slidt af. Det er blevet hverdagsarbejde, hvor man hverken på den ene eller anden måde kan gå på akkord, heller ikke med sig selv. Kierkegaard begyndte oprindeligt sin løbebane som landmand. Han drev det så vidt som til en underforvalterplads i Jylland, derefter arftjente han sin værnepligt, og med ét meldte flyveinteressen sig, og han kom til Hærens Flyvertropper, og i 1938 var han med på det hold af trafikflyvere, der begyndte deres gerning i Det Danske Luftfartsselskab. P. W.

TIL FØDSELSDAG I PILOTENS HJEM



Fru flyverløjtnant B. Andresen, Herning, havde fødselsdag i går, og man tør nok sige, at hendes bedste fødselsdagsgave blev den, at hendes mand slap uskadt fra sin kollision i luften med en anden jetjager. Fra undersøgelsen på sygehuset tog løjtnant Andresen direkte hjem, og her ses parret i hjemmet i aftes med deres lille barn. (Berlingske telefoto).

Den 26-årige flyverløjtnant II af reserven Bent R. Andresen skræbete den ene fod i landingen, den 23-årige flyverløjtnant II af reserven G. L. Skytt slap uskadt. Maskinerne styrtede ned og knustes totalt på markerne ved Tanderupgård nogle kilometer vest for Herning.

Kaptajn Nyborg fra havarikommissionen er fløjet til Karup for at foretage undersøgelser og afhøringer, som formentlig hurtigt at føre til en forklaring på årsagerne til sammenstødet, der forløb heldigt for de to flyvere, men kostede flyvevåbnet materiel for omkring 6 millioner kroner.

En formation på fire F-100 super Sabre var startet fra Karup på rutinemæssig omskolingsflyvning. Maskinerne lå nogenlunde samlet under stigningen op mod skylaget, som på dette tidspunkt lå i 2000 fods højde. Da øjenvidnerne kunne berette samstemmigt om kollisionen, må den antages at være sket i 5-600 meters højde.

Falck fra Herning hentede de to piloter hos gårdejer Chr. Madsen, Tanderupkær, hvor de styrkede sig med en kop kaffe. De førtes begge til Herning Sygehus til observation. Her bad flyverløjtnant Andresen om at få lov til at tage hjem, det var hans kones fødselsdag, og der skulle være familiefest. Andresen, som har et barn, har sit hjem i Herning. Skytt er ugift og bor på flyvestation Karup.

Ingen på jorden kom noget til, da de haverede maskiner styrtede ned, og der skete ikke anden materiel skade end knækkede højspændingsledninger, som for en tid afbrød strømmen på 50 transformatorer på egnen.

pw.

To heldige jetpiloter

20/5-63.

Stødte sammen i 5-600 meters højde, mens en formation på fire F 100 Super-Sabre jagere var under stigning

Reddede sig i katapultsæde og faldskærme, mens maskinerne knustes på marker uden at anrette anden skade end strømafbrydelse

To jet-piloter reddede i går livet efter en kollision i 5-600 meters højde, mens de var under stigning i 7-800 kilometers hastigheder. De lå bagest i en formation på fire maskiner, da de to maskiner efter øjenvidneudsagn »pludselig rørte hinanden«. Det beskrives, som den ene vippede op mod den anden, der lød et brag, de to maskiner sakkede agterud og flakkede. Øjenvidnerne så derefter to katapultsæder udløses, og kort efter hang piloterne i faldskærmene. De landede med 5-600 meters mellemrum.



Flyverløjtnant G. L. Skytt, Haderslev, der også reddede livet i katapultsæde og faldskærm.

Danske jetpiloter nr. 2 i krævende konkurrence

Tyskerne vandt, men Flyvestation Karup kom på andenpladsen i konkurrence i fotorekognoscering

Fotoeskadrillen på Flyvestation Karup har god grund til at glæde sig over sommerens indsats i den internationale konkurrence, som hvert år holdes inden for fotorekognosceringen. Danmark deltog sammen med hold fra USA, Vesttyskland, Belgien og Norge i mellemdistance-klassen i konkurrencerne i Tyskland i maj.



Her modtager flyverløjtnant I af reserven P. E. Skorstensgaard pokalen for den bedste individuelle præstation.

Konkurrencen var delt op i tre klasser. Og i den klasse, hvor det danske hold deltog, var kampen meget hård. Det tyske hold vandt, men Danmark blev på andenpladsen NATO-nordregionens bedste hold, og det var en dansk pilot, der præsterede den bedste individuelle præstation inden for nordregionens deltagende hold. Major P. S. Sørensen var holdleder for Flyvestation Karups foto-

eskadrille i konkurrencen. Flyverløjtnant P. E. Skorstensgaard gik ud af konkurrencen med den bedste enkeltmandspræstation.

I holdkonkurrencen var rækkefølgen: Nr. 1 Tyskland, 2. Danmark, 3. USA, 4. Norge og 5. Belgien. Ved en parade på Flyvestation Karup har generalmajor Vagn Holm fra NATO-hovedkvarteret i Kolsås hædret det danske hold og overrakt pokalerne til holdet og til den individuelle vinder. Det blev to hæderspriser til Karups dygtige fotoeskadrille.



Generalmajor Vagn Holm fra NATO-hovedkvarteret i Oslo overrækker holdpræmien til fotoeskadrillens leder, major P. S. Sørensen.

Katapultsædet reddede pilot ud af flammende jetjager 4/7'63

Jet-flyet stod pludselig i flammer under flyvning over Limfjorden, og piloten måtte lade sig skyde ud. — Båd fra Livø tog ham op få minutter senere. — Et øjenvidnes beretning

Den 31-årige major i flyvevåbenet, B. E. Petersen, oplevede i går eftermiddags nogle dramatiske øjeblikke, da der opstod ild i hans F 100 Super Sabre-jet under flyvning over Limfjorden. Majoren, der sammen med to andre Sabre-jet var på vej tilbage til Flyvestation Karup efter øvelsesskydning i Nordjylland, indså med det samme det umulige i ethvert forsøg på at redde maskinen og lod sig skyde ud med katapult.

Han landede i vandet nogle få hundrede meter ud for Livø Havn og reddede sig om bord i sin gummi-båd. Få minutter senere blev han taget op af en motorbåd fra Livø,

hvor man havde observeret uheldet. Det brændende jetfly styrtede på ret lavt vand syd for Livø.

Et øjenvidne til ulykken, forstanderen for Livø Ungdoms- og Landbrugsskole, Jens Hansen, fortalte i aften til Berlingske Tidende, at han sad i haven sammen med nogle bekendte, da man så de tre jetjagere komme flyvende i formation med retning mod syd.

Røg og flammer

— Pludselig så vi den ene af de tre maskiner tabe højde, sagde Jens Hansen. — Og næsten samtidig så vi røg og flammer slå ud. Det varede kun kort tid, før vi observerede faldskærmen på vej ned. Min søn Hans Peter, som er 16 år, stod ved havnen sammen med landbrugsmedhjælper

Fortsættes side 2.

Midt i billedet helt yderst til venstre ses

en skyld gårdsbr

300 dyr reddet ud af brand — Skade for flere hundrede på Brattingsborg

Den pludselige og stærke skyld i en brand, der har ødelagt på godset Brattingsborg på Søndagstid på loftet over den ca. hvori opholdt sig ca. 300 kreaturer, men der var desuden og seks-otte køer. Dyrene er race og sortbroget race.

Ilden bredte sig med næsten lynets fart, og i løbet af et øjeblik var staldloftet, hvor der opbevaredes store mængder af nyindkørt hø et buldrende bål. Uheldet ville, at gårdens arbejdere har sommerferie, men alligevel lykkedes det at redde de mange dyr på grund af de ombø-

Færgeroute — mange k

Pludselig arbejdsne Grenå—Hundest forhandlinger

FN's vic Ralph Bunch den sidste

18-7-63

Dansk flyversergent forsvundet i Canada

Tog på fisketur med canadisk kammerat i fredags — Stor eftersøgning understøttet af flyvevåbnet

En dansk flyversergent er forsvundet i Canada på en fisketur sammen med en canadisk kammerat. Eftersøgningen af de to fortsattes, sagde man i flyverkommandoen i Vedbæk i aftes. De er meldt savnet i det vildsomme terræn nord for Winnipeg.

De to kadetter er den 21-årige dansker, sergent O. G. Møller fra Svaneke og den 22-årige canadier R. J. Urusky fra Ontario.

Sammen tog de to kadetter ud fra flyvestationen Portage la Prairie fredag i sidste uge for at tage på fisketur, men da de ikke vendte tilbage i mandags, blev der iværksat en eftersøgning med et omfattende mandskab understøttet af fly fra det canadiske flyvevåben. Politiet har talt med flere campingfolk og lyst-

fiskere, der har haft kontakt med de to kadetter i weekendens løb, men hidtil har eftersøgningen været resultatløs.

Den forsvundne sergent er fundet i god behold

Fly observerede sten og klippestykker, som dannede bogstaverne SOS

WINNIPEG, TORSDAG (AP)

Den danske flyverkadet, sergent O. G. Møller fra Svaneke, blev i dag fundet i god behold i skovene ved bredden af den store Werner sø i det centrale Canada, hvor han og en canadisk kammerat havde været forsvundet siden sidste uge.

Et fly fra det beredne politis eftersøgningstjeneste observerede i aftes lysskåret fra et bål tæt ved søbred-

den, og i nærheden havde de to unge mænd placeret sten og klippestykker i et mønster, der dannede nødsignalet sos.

Alt tyder på, at den 21-årige sergent Møller og hans canadiske kammerat, er faret vild på deres fisketur i sødistriktet i det nordøstlige Manitoba. Siden mandag havde de været eftersøgt af fire fly og en undersætnings-ekspedition af erfarne jægere og politifolk.

Det beredne politi erklærede, at de to mænd er velholdne og befinder sig udmærket. De blev i dag samlet op af et undersætningsfly og fløjet til deres base, Portage la Prairie.

19-7-63

17-7-63

Pilot reddede live for anden gang i år

Flyverløjtnant II, Flemming Kirkegaard Nielsen, måtte forlade sit fly ud for Oslofjordens vestkyst, da det brød i brand — Sara-sender stærkt medvirkende til, at han blev fundet så hurtigt

En af de omdiskuterede Sara-sendere var i går stærkt medvirkende til, at en dansk jetpilot, den 21-årige verløjtnant II af reserven, Flemming Kirkegaard Nielsen, blev fundet af en Catalina, da han lå i sin gummibad ud for Oslofjordens vestkyst. Kirkegaard Nielsen har måttet forlade sin F 86 D Sabre med katapultsæde, maskinen brød i brand. Det er anden gang i år, katap-

ten har reddet hans liv. Flemming Kirkegaard Nielsen var på en rutineflyvning over Skagerrak, da hans maskine brød i brand. 41 kilometer øst for Risør på Oslofjordens vestkyst lod han sig skyde ud. En af hans kolleger, der fløj en maskine af samme type så, hvad der skete, men på grund af et skydække, der gik helt ned i 200 meters højde, kunne han ikke se, hvor Kirkegaard Nielsen faldt.

Kort efter at uheldet havde fundet sted, gik en Catalina og en helikopter på vingerne i Danmark, mens en

anden helikopter blev sendt ud til Norge. Flemming Kirkegaard Nielsen, der var sluppet fra udspringet med nogle knubs, havde i mellemtiden reddet sig op i sin gummibad, hvor han straks satte Sara-senderen i funktion.

Ved hjælp af denne pejlede Catalinaen sig frem til ham, og halvt time efter udspringet blev han sæt op af den danske helikopter, som straks satte kursen mod Kirkegaard Niensens tjenestested, Flyvestation Alborg.

Her blev han indlagt på infirmerie til en undersøgelse, der kun bekræftede det første indtryk af, at han var sluppet med knubs.

Han blev afhørt af en havarikommission, som han fortalte, at røgen pludselig begyndte at vælte ind i cockpittet samtidig med, at han så flammer slå ud fra venstre vinge, og han var klar over, at han måtte forlade flyet.

Jeg sprang ud fra ca. 4.000 meters højde, og landingen i vandet gik glat, selv om der var høj sø. Det varede ikke længe, før jeg led alle søsygens kvaler, fortalte Flemming Kirkegaard Nielsen i aftes.

Det er anden gang, han er sluppet heldig fra et jet-uheld. Ved det første styrt, som fandt sted den 19. januar i år, drev han rundt i en time i sin gummibad, og i flere timer efter redningen var hans tilstand betænkelig, idet opholdet i det kolde vand havde sat hans legemstemperatur ned til 26 grader. Årsagen til det første flystyrt var motorstop.

Flemming Kirkegaard Nielsen, der er ugift, stammer fra Assens.

-bend.



Straks efter, at helikopteren med den reddede pilot var landet, flokkedes eskadrillekammerater omkring ham for at trykke ham i hånden.

i luften over Præstø 7.11.63

... og ingen af os andre havde forstand på flyvemaskiner – Det gik vaklende og med voldsomme udsving, men vi nåede da til Kastrup i Kgl. Dansk Aeroklubs Link-træner

Af Bent Nørgaard

Vi var på højde med Præstø på vej til Københavns Lufthavn i Kastrup, da piloten fik et ildebefindende og besvimede. Ingen af os andre kunne flyve, og vi stirrede fortabte på instrumentbrættets virvar af tal og visere. Det var bælgmørkt. Noget måtte gøres. Fortsatte vi uden pilot, ville det i hvert fald gå galt. Jeg satte mig på pilotens plads, tog hans høretelefoner på og mikrofonen i hånden.

— Hallo, hallo! — Er der nogen, der kan høre os?

— Hvem kalder dér?

— Det var tårnet i Københavns Lufthavn, der svarede, og jeg satte dem ind i situationen.

— Bare tag det ganske roligt, sagde de. — Vi skal nok få Dem helskindet ned. Nu skal De kun gøre, hvad De får besked på herfra. Lige foran Dem har De pinden, det er en slags rat.

Jeg havde allerede anbragt hænderne på rattet, og maskinen dykkede med 300 kilometer i timen. Men det fik jeg først at vide bagefter, da jeg steg ud af Kongelig Dansk Aeroklubs Link-træner, som står i kælderens under Codan-hus.

Hele situationen var konstrueret med det formål at efterprøve historien med den besvimede pilot, som man har set både i det virkelige liv og i filmens fantasiverden. Link-træneren står godt og solidt på cementgulvet, en aflang, ikke særlig køn kasse. Men dens indre svarer nøje til cockpittet i et rigtigt fly, og den bruges normalt til træning for aeroklubbens medlemmer, når de skal lære instrumentflyvning.

Før jeg satte mig ind, havde klubbens instruktør, salgspilot C. Reuss, bragt Link-træneren op i en højde af 6.000 fod over Præstø og rettet

fandt frem til en tingest, der viste tal og kunne køre rundt. Men det gjorde ikke noget, for den kunne også bruges. Nu fulgte instruktionerne med korte mellemrum. Jeg trådte på pedalerne, trak i pinden eller skubbede den frem, aflæste fire instrumenter på én gang og uden alt for stort held. Uden mit vidende fik jeg efterhånden maskinen svunget ind på en kurs, der var mere acceptabel og fik besked på at holde nøje øje med højdemåleren. Den viste 5.000 fod.

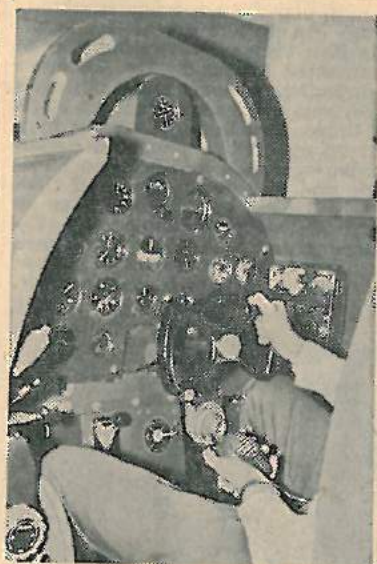
Tag det roligt

Den vaklende flyvetur bragte mig efterhånden op i nærheden af Roskilde.

— Nu er De et sted over Roskilde, fik jeg at vide. — De skal bare tage det stille og roligt. — De har masser af plads, højden er god nok, retningen er også ved at være det, og vi har ryddet luftrummet. Også her i Kastrup er vi klar til at modtage Dem. Vi tager Dem ned på bane 12. Det skal sagtens gå.

Et øjeblik senere fik jeg at vide, at nu var jeg over Hedehusene. Det forekom mig underligt uvirkeligt. Jeg havde jo kun mine instrumenter.

Nu kom der mere sving og forsigtig træden på pedalerne, og jeg fik at vide, hvordan jeg skulle sænke landingsstellet. Lidt efter var jeg ved at være der. Jeg fik instruktion om at gå ned på halv kraft og skubbe



Instrumentbrættet er et virvar af tal og visere.

hen ad banen, måske blev hjulene, hvor de var. — Men det vigtigste var, at maskinen kom fladt ned og med en fart, der ikke var for høj — måske blev det en katastrofelanding, men det blev i hvert fald en landing og ikke et styrt.

Det kan altså godt lade sig gøre.

Voldsomme udsving

— Der var nogle voldsomme udsving, især i begyndelsen, sagde Reuss bagefter, men ikke noget farligt.

— Den flyvning, vi gennemførte? — Ja, den startede jo ved Præstø, og forudsætningerne var mørke og vel også regn, for der var slet ingen jordsigt. Jeg stod her ved siden af træneren med høretelefoner og mikrofon og et sæt instrumenter, der svæver til Linkens. — I Kastrup ville man have haft Dem på radarskærmen i stedet for.

— Betyder det noget for en mand, der allerede har lært at flyve, at træne i en Link?

— Det gør det absolut. De må huske på, at for en pilot virker Linken betydeligt mere suggestiv end for

katapultsædet

Ingeniør Jan Niepoort fra flyvevåbnet fortæller om katapultsædet, som har reddet mange piloters liv

En hollandsk pilot reddede livet over Sjælland i går, takket være katapultsædet, og en række af det danske flyvevåbens piloter er blevet reddet under lignende omstændigheder. — Hvad er et katapultsæde, og hvordan virker det?

Vi stillede i aftes spørgsmålene til ingeniør Jan Niepoort fra flyvevåbnet.

— Et katapultsæde er udstyret med sprængladninger, som sidder bag på sædet, sagde ingeniøren. Ladningerne affyres med et håndgreb,

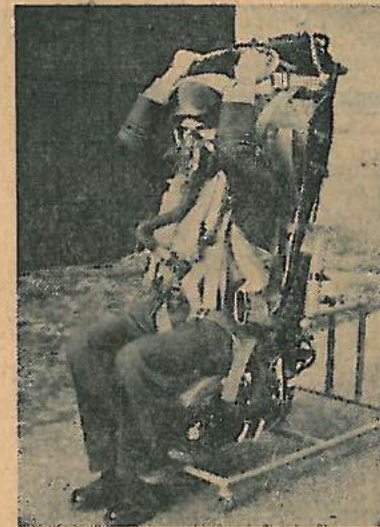
rer til, at han vejer ca. 15 gange mere end normalt. I fagsproget hedder det 15 G.

— Findes der flere typer katapultsæder?

— Ja, det gør der. Den type, vi bruger herhjemme, er indrettet sådan, at piloten griber fat i et håndtag over sit hoved for at udløse sprængladningerne. Det medfører, at hans rygskjold rettes ud, og hænder og hoved holdes rigtigt i udskydningsøjeblikket.

— I hvilken retning går udviklingen?

— Der arbejdes på flere fronter, for eksempel på at lade sædet skyde ud med raketter i stedet for med krudtladninger, men ellers må man vel nærmest sige, at det går i retning af, at der skydes en hel kapsel ud, altså hele cockpittet — og her skal piloten ikke frigøres.



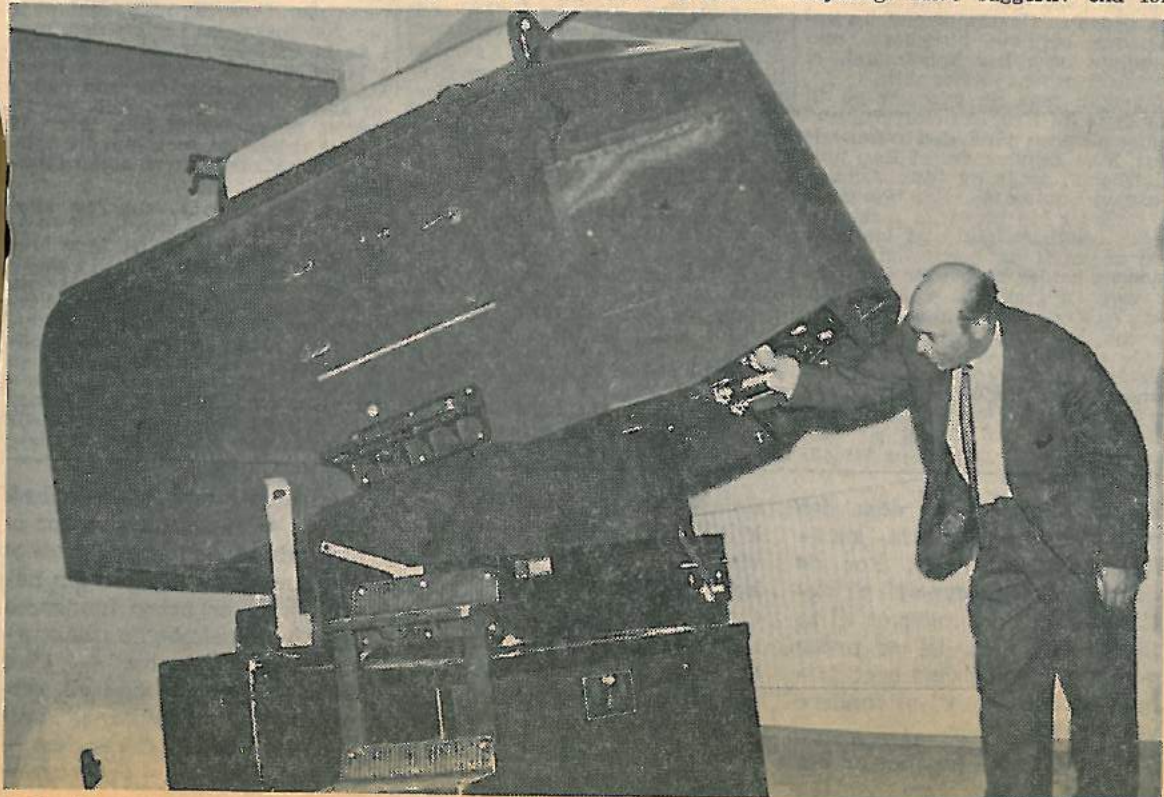
En pilot demonstrerer her et katapultsæde af den type, der anvendes i det danske flyvevåben.

og derved skydes sædet med piloten bagud i en vinkel på 15 grader. Sædet frigøres automatisk fra piloten, og senere folder hans faldskærm sig automatisk ud. Hvis den af en eller anden grund ikke skulle gøre det, kan han selv udløse den.

Man begyndte at bruge katapultsæder allerede under den anden verdenskrig. Det var tyskerne og svenskerne, der begyndte. Efter krigen begyndte også englænderne og amerikanerne — i 1946 så vidt jeg husker. Man havde nemlig dengang konstateret, at alt for mange piloter mistede livet, fordi de ikke kunne komme fri af maskinen, de blev ofte ramt af halen, når de kom fri, og undertiden blev skærmen ødelagt. Siden da er der selvfølgelig sket en vældig udvikling i katapultsæderne — og den udvikling er ikke færdig endnu.

— Piloten udsættes for en hård påvirkning?

— I udskydningsøjeblikket udsættes han for en påvirkning, som sva-



Salgspilot C. Reuss, aeroklubbens instruktør, ses her ved Link-træneren, som befinder sig i et dyk.

kursen ind mod København. Vi fortsatte, at piloten, inden han besvimede, havde været i kontakt med Kastrup og givet melding om kurs og højde. Jeg satte mig ind, døre og skydeloft blev lukket til, og jeg var overladt til mig selv og instrumenterne.

Næsen mod syd

Maskinen dykkede.

— Det går vældig fint, lød Reuss' stemme gennem høretelefonerne.

— Men prøv at trække pinden lidt tilbage, ganske roligt. Og prøv så at finde den kunstige horisont på instrumentbrættet. Det er en rund skive med en bevægelig streg midt igennem og et par faste »vinger«.

— Kan De se den? — Den sidder skråt oppe til højre.

Jeg fandt den. Den bevægelige streg var i en skrå stilling i forhold til vingerne.

— Prøv at få den bevægelige og den faste til at flugte, lød stemmen, drej rattet til venstre og træk det tilbage. Jeg drejede og trak, og drejede og trak og kom samtidig til at træde på en pedal i gulvet. Bagefter fik jeg at vide, at maskinen svingede 180 grader og stak næsen mod

pinden frem. Højdemåleren viste mindre og mindre.

Det går fint, lød det. — De har den helt rigtige retning. De kommer lige ind på banen med den kurs, nu lidt mere ned, ja, frem med pinden, forsigtigt hele tiden, sådan ja, så er De lige ved at være der. — Kan De se lysene? — Og nu tilbage med pinden forsigtigt, tilbage med pinden, De skal have næsen mere i vejret, mere endnu — sådan ja.

Det næste kunne ikke laves i Link-en. Måske blev landingsstellet revet af, og maskinen kurede på maven

Dem. Han ser instrumenterne og koncentrerer sig om dem. De fleste er temmelig udmattede efter et par ture her i kælderens. Men det giver en særdeles nyttig øvelse.

Endnu mere livagtigt bliver det i en flyvesimulator, et stort kompliceret apparat, hvis pris går op i millionbeløb. Den kan lave lyn og torden og i det hele taget give en forbløffende virkelighedsfølelse. Alle de store luftfartsselskaber bruger simulatorer til at træne deres piloter i.

BENT NØRGAARD



Dal
for
Tog p
Stor e

En dansk
det i Cana
med en c
søgningen
man i fly
i aftes. De
somme ter
De to
danske,
Svaneke
R. J. Urus
Sammer
flyvestati
dag i sid
sketur, m
bage i m
en efters
mandskab
canadiske
talt med

De
er
Fly
som
WI
Den
O. G. M
fundet
bredden
centrale
canadis
svundet
Et fly
søgning
lysskær

Telefon Central 75 75
215. årgang nr. 221



Grundlagt 1749 af E.H. Berling

DE ER MED I DEN CATALINA, SOM 7 FLY OG 18



Telegrafisten, seniorsergent
Jørgen Axel Andreas Manniche



Navigatøren, kaptajn Karl
Arnfred Jensen, St. Rørbæk



Flyvemekanikeren, overfærnik
Eivind Petersen, Ll. Værløse



Overlæge Olaf Povlsen, Dron-
ning Ingrid's Hosp. i Godthåb



2. piloten, flyverløjtnant Børge
Poulsen, Østergade 28, Vejle

Militærfly med 12 Sydgrønlands kyst

om bord ef

Storstilet eftersøgning i gang med indsats af
fly og militære og civile fartøjer ^{12/8-63}

- Vanskelige sigtbarhedsforhold og stærk
blæst hæmmede i aftes eftersøgningsarbejdet

Militære og civile flyvemaskiner tillige med fartøjer fra Marinestation Grøn-
nedal og civile fartøjer først og fremmest fra Julianehåb har i det sidste døgn
været sat ind i enorstilet eftersøgning i Sydgrønland, efter at man lørdag af-
ten mistede kontakt med en dansk militær Catalina-maskine, der med 12 per-
soner om bord var på vej fra Narssarssuaq til Grønnedal. Endnu i aftes forelå
der ikke fra Grønland meddelelse om maskinens skæbne, ligesom enkeltheder
om maskinens rute og radioforbindelser var ukendte i København.

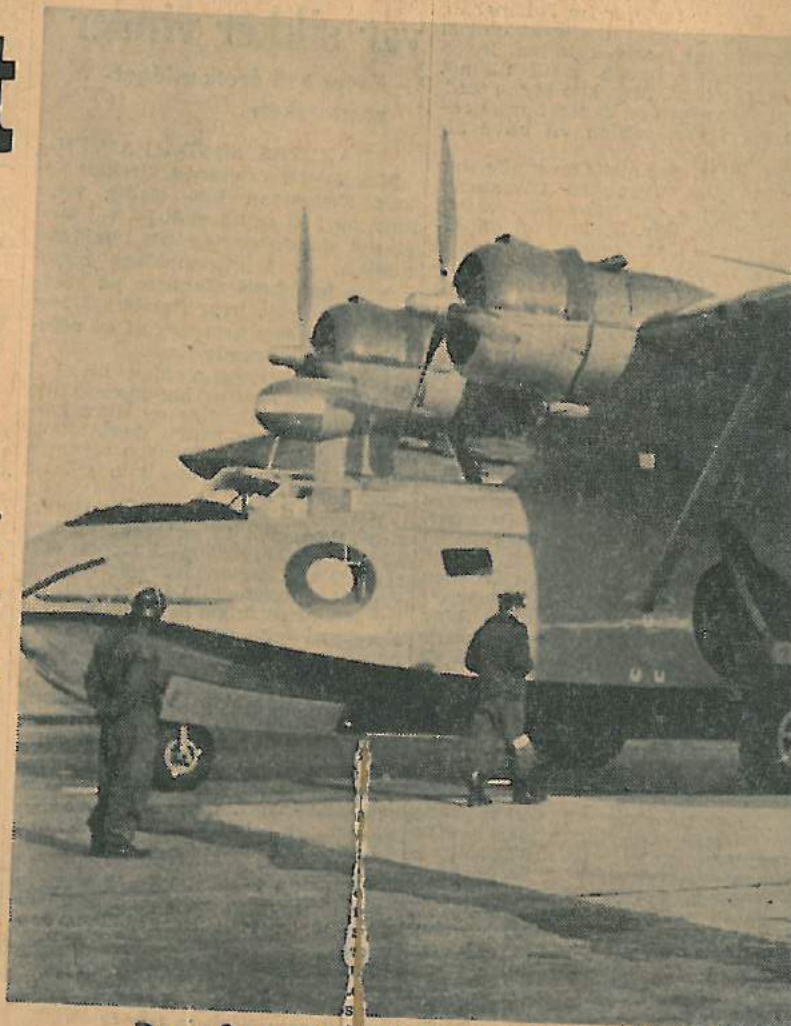


tre marinekuttere samt omkring 15
civile fartøjer, politibåde og fisker-
kuttere fra Julianehåb-området.

Eftersøgningen var i begyndelsen
begunstiget af godt vejr med stor
sigtbarhed, men i løbet af gårdsagen
forværredes vejrforholdene, og der
blev tale om en sigtforringelse, der
vanskeliggjorde navnlig fly-efter-
søgningen. I København modtog fly-

Fortsættes side 2.

(1



Den eftersøgte militærmaskine - Catalina 86

Berlingske Tidende
i dag

Side
Stor trafik sidste feriedag 3
Hvad Ballerup skal betale 5

DE ER MED I DEN CATALINA, SOM 7 FLY OG 18 B



Telegrafisten, seniorsergent
Jørgen Axel Andreas Manniche



Navigatøren, kaptajn Karl
Arnfred Jensen, St. Rørbæk



Flyvemekanikeren, overfærnik
Eivind Petersen, Ll. Værløse



Overlæge Olaf Povlsen, Dron-
ning Ingrid's Hosp. i Godthåb



2. piloten, flyverløjtnant Børge
Poulsen, Østergade 28, Vejle

Militærfly med 12 om bord eft Sydgrønlands kyst

Storstilet eftersøgning i gang med indsats af
fly og militære og civile fartøjer ^{12/18.63}

– Vanskelige sigtbarhedsforhold og stærk
blæst hæmmede i aftes eftersøgningsarbejdet

Militære og civile flyvemaskiner tillige med fartøjer fra Marinestation Grøn-
nedal og civile fartøjer først og fremmest fra Julianehåb har i det sidste døgn
været sat ind i enorstilet eftersøgning i Sydgrønland, efter at man lørdag af-
ten mistede kontakt med en dansk militær Catalina-maskine, der med 12 per-
soner om bord var på vej fra Narssarssuaq til Grønnedal. Endnu i aftes forelå
der ikke fra Grønland meddelelse om maskinens skæbne, ligesom enkeltheder
om maskinens rute og radioforbindelser var ukendte i København.



tre marinekuttere samt omkring 15
civile fartøjer, politibåde og fisker-
kuttere fra Julianehåb-området.
Eftersøgningen var i begyndelsen
begunstiget af godt vejr med stor
sigtbarhed, men i løbet af gårdsagen
forværredes vejrforholdene, og der
blev tale om en sigtforringelse, der
vanskeliggjorde navnlig fly-efter-
søgningen. I København modtog fly-

Fortsættes side 2.

(1



Den eftersøgte militærmaskine – Catalina 865

Berlingske Tidende
i dag

	Side
Stor trafik sidste feriedag	3
Hvad Ballerup skal betale	
Edelgaver	5

Den forsvundne Catalina tavs efter 36 minutters flyvetid

13-8-63

Gårsdagen bragte infet nyt om militærmaskinen, der med 12 om bord eftersøges ved Sydgrønland - Civile kilder hævder, at maskinen havde radiokontakt med Jorden godt en halv time efter afgang fra Narssarsuaq

Heller ikke gårsdagens eftersøgningsindsats med op en halv snes fly og omkring en snes fartøjer gav afgørende nyt om den Catalina, der siden aften har været savnet med 12 personer om bord i området mellem Narssarsuaq og Grønnedal i Grønland

Rapporterne fra Grønlands Kommando på Flådestation Grønnedal, hvorfra eftersøgningen ledes, var dagen igennem meget få, idet al kommunikationskapacitet blev udnyttet til selve dirigeringen af eftersøgningen. Som dagen gik, svandt håbet om at finde maskinen og de ombordværende i god behold, men muligheden af en lykkelig udgang på eftersøgningen blev holdt åben.

Vanddybder på ned til 350 meter

Ved redaktionens slutning forelå der uden om de militære kilder meddelelse om, at en fiskerkutter fra Julianehåb havde konstateret en olieplet af meget stort omfang ved Simiutaq ved Skovfjordens munding. Marinekuttere og private fartøjer blev dirigeret til stedet, hvor vejrforholdene i øvrigt næsten hele dagen igennem vanskeliggjorde eftersøgningen.

Området ved Simiutaq er præget af en mangfoldighed af skærgårdsøer. Omkring Simiutaq er der vanddybder på ned til 350 meter.

Ligeledes uden om de militære efterretningskanaler meddeltes i aften fra Godthåb, at den forsvundne maskine lørdag havde udsat sin afgang fra Narssarsuaq fra kl. 10,30 lokal tid til kl. 15,45 lokal tid. Grunden var lavt vejr med tåge og regn. Ifølge Godthåb-meddelelsen skulle Grønnedal have haft kontakt med maskinen via radio kl. 16,21, altså 36 minutter efter afgang fra Narssarsuaq. Et kvarter senere forsøgte Grønnedal igen at få kontakt formentlig for at forberede indflyvningen til Arsuk-området og dermed til fjorden ud for flådestation Grønnedal. Der opnåedes imidlertid ikke kontakt, og man begyndte at frygte en ulykke. Kort efter iværksattes eftersøgningen.

Holder disse meddelelser stik, betyder det, at den forsvundne Catalina har holdt sig i normal radiokontakt med Jorden efter afgang fra Narssarsuaq, og at der efter henved den halve flyvetid til Grønnedal er indtruffet et eller andet, der har umuliggjort yderligere kontakt med omverdenen. Eftersøgningen, sådan som den er tilrettelagt af Grønlands Kommando, må være dirigeret i overensstemmelse med pilotens sidst opgivne position, der ikke er blevet opgivet i meddelelserne fra Godthåb.

Fornemmelse af skæbnefællesskab

Eftersøgningen blev i går under skiftende vejrforhold gennemført med fly og skibe. De tre deltagende marinekuttere var i søen det meste af dagen, og det samme gjaldt de mange deltagende kuttere og småfartøjer fra Arsuk, Narssuaq og Julianehåb.

Fortsættes side 2.

Berlingske Tidende

Sådanne vejrforhold er ikke gunstige for flyeftersøgning fra lav højde, og der er grund til at tro, at indsatte maskiner ikke har haft mulighed for at arbejde med høj effektivitet.

Nyt skole
flere n

Børnehaveklasse, flere 8.-
— Realeksa

Catalinaen

Luftlokort af Skovfjordens munding med Simiutaq, hvor en Julianehåb



I det hele taget har man igen undgået denne eftersøgning - ligesom det var tilfældet under 'Højs Fald'.

Orkan og tæt tåge ventes hvor Catalinaen forsvandt

14-8-63.

Grønlands-eftersøgningen koncentreret om Arsukfjorden, hvor der nu kan ventes to døgn dårligt vejr — Sandsynligt, at Catalinaen nåede frem i nærheden af bestemmelsesstedet — Sidste kontakt 9 minutter før det beregnede landingstidspunkt

Tre døgn intensiv eftersøgningsindsats havde indtil i aftes ikke bragt afgørende nyt om den Catalina-maskine, der lørdag aften forsvandt under en flyvning fra Narsarsuaq til Grønnedal.

Eftersøgningen koncentreredes i går i området nær landingsstedet ved Grønnedal, og det synes at være planen fortsat at sætte de fleste kræfter ind her. Vejrforholdene tegner imidlertid yderst ringe for de kommende døgn, hvilket betyder, at den fortsatte eftersøgning vil støde på overordentlig store vanskeligheder.

Som nævnt i en del af Berlingske Tidendes oplag i går har korporal E. F. Larsen, der gør tjeneste i Grønnedal, meddelt Grønlands Kommando, at han lørdag aften med bestemt mening mener at have set den forsvundne maskine ved Arsuk-øen. Vejret var præget af lav og tæt tåge, og maskinen forsvandt hurtigt for hans blik.

Oliepletten analyseret

På grundlag af denne rapport og i øvrigt på grundlag af eftersøgningsledelsens kendskab til den forsvundne maskines flyveplan og radiokontakterne med den blev eftersøgningen i går koncentreret om Arsuk-fjorden og lokaliteterne omkring Ivigtut, udstedet Arsuk og Grønnedal. Samtidig fortsattes eftersøgning længere syd på ved udmundingen af Skovfjorden og Bredefjord. Hovedvægten blev imidlertid som nævnt lagt på Arsukfjorden, også fordi analyser havde godt-

gjort, at oliepletten ved Simiutaq i Skovfjordens munding ikke kan stamme fra Catalina-drivmiddel.

Stor hjælp fra befolkningen

I eftersøgningen i Arsukfjorden indsattes et stort antal fiskerfartøjer fra Arsuk, Frederikshaab, Narsaaq og Julianehaab, politibåden fra Julianehaab, marinekutterne Mågen og Mallemukken tillige med to geolog-helikoptere, flyvevåbnets C 54-maskine, der mandag ankom til Narsarsuaq fra Værløse, og den resterende Catalina fra luftgruppe vest i Narsarsuaq. Sandsynligvis har også den islandske isrekogningsmaskine Solfaxi og et par amerikanske maskiner fra Sdr. Strømfjord deltaget i eftersøgningen i går. Hjælpsomheden fra befolkningens side er fortsat stor, og mange småbåde har benyttet enhver lejlighed og vejrsmæssig mulighed til at deltage i eftersøgningen.

9 minutter før landing

Marinekorporalens melding synes at stemme godt med både den forsvundne Catalinas flyveplan, afgivet før starten fra Narsarsuaq og med sidste radiokontakt med flyet.

Maskinen har før start afgivet en flyveplan i store træk, der i hvert tilfælde synes at have udelukket en flyvning ind over indlandsisen. Vejret var ved starten ikke det allerbedste, og maskinen har derfor efter alt at dømme søgt en rute, der gav bedst mulig sigt.

Starten fandt sted kl. 15,45 vest-

grønlandsk tid. Den forventede flyvetid blev opgivet til 1 time. Efter 51 minutters flyvning — kl. 16,36 — havde man sidste radiokontakt med maskinen, der da manglede 9 minutter før den anslåede flyvetid var udløbet.

Fjelde på op til 1500 meter

Dette sandsynliggør, at maskinen var næt op i Arsukfjorden, og at det er den forsvundne maskine, som korporal Larsen har set og hørt ved Arsuk-øen. Under normale omstændigheder skulle maskinen da netop i løbet af få minutter have lagt an til landing.

Korporalens rapport tyder imidlertid på, at maskinen i det lave vejr har faet en forkert indflyvning og er kommet ind i den såkaldte snævring mellem Arsuk-øen og fastlandet. På begge sider af denne snævring stiger fjeldene stejlt op. På Arsuk-øen ligger fjeldpartiet De tre Søstre med højder på op til 1000 meter omgivet af fjelde på 5-600 me-

ter, og på fastlandssiden har man denne del af Arsukfjordens vartegn Kunait-fjeldet, der når op til omtrent 1500 meters højde. Det siger sig selv, at en indflyvning her i usigtbart vejr vil have været overordentlig farefuld.

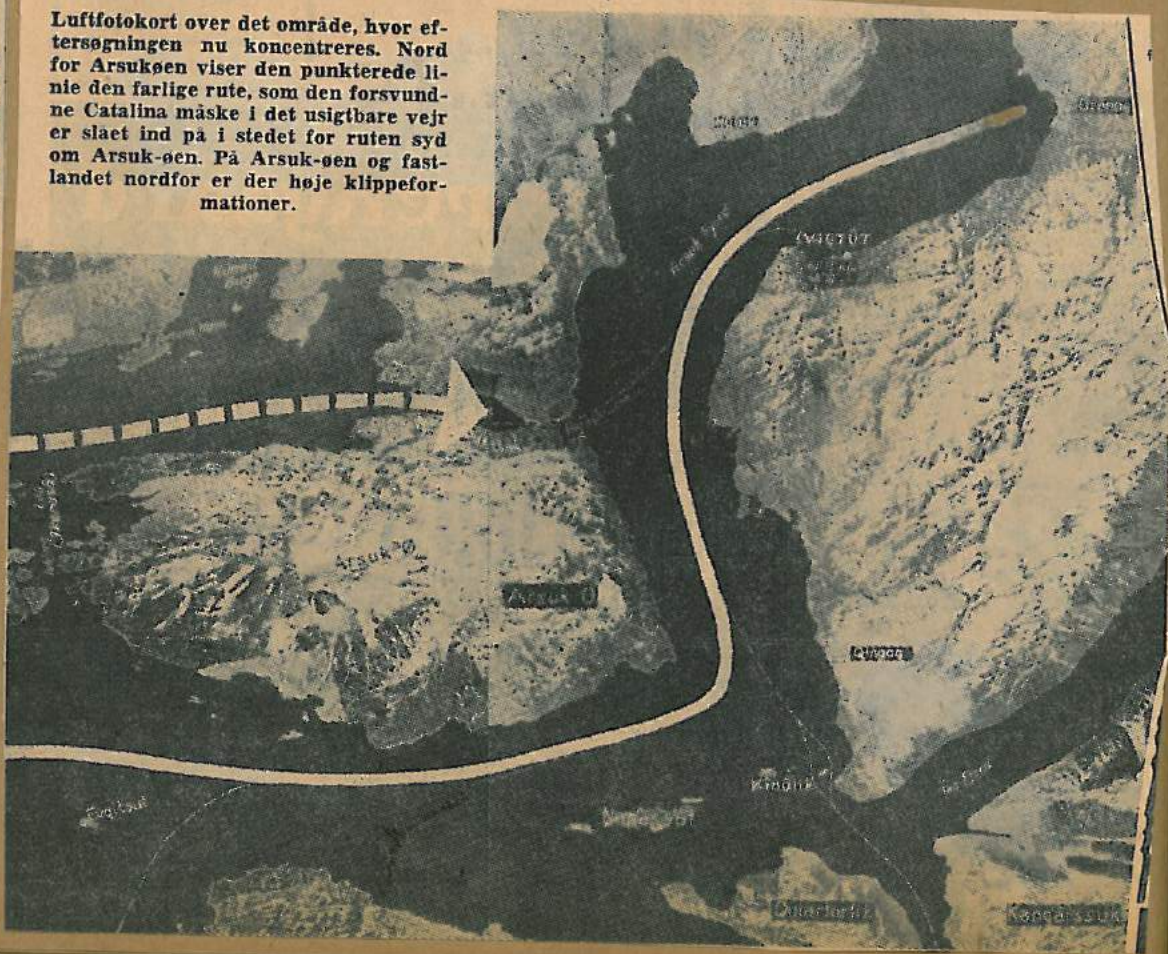
Vejrudsigterne for Grønnedal-området og dermed det vigtigste eftersøgningsområde synes at love meget store vanskeligheder for eftersøgningen i de kommende to døgn. Det trak i aftes op til en af de i Arsukfjorden og Grønnedal velkendte og frygtede sydøst-storme. Der bliver tale om sydøstlig vind med styrke 8-10 og kastevinde på op til styrke 12, der er orkan. En sådan storm plejer i området at vare omkring et døgn.

Stormen ledsages af kraftig temperaturstigning. Efter et døgn forløb vil stormen lægge sig, hvorefter temperaturen falder kraftigt. Samtidig kommer der sandsynligvis voldsom tåge og regn eller støvregn.

Holder disse vejrudsigter stik, vil det sandsynligvis betyde, at alle småfartøjer må trækkes ud af eftersøgningen, og at flyveforholdene bliver meget ringe eller i perioder næsten håbløse.

Fel.

Luffotokort over det område, hvor eftersøgningen nu koncentrerer. Nord for Arsuk-øen viser den punkterede linie den farlige rute, som den forsvundne Catalina måske i det usigtbare vejr er slæet ind på i stedet for ruten syd om Arsuk-øen. På Arsuk-øen og fastlandet nordfor er der høje klippeformationer.



SIDSTE:

14-8-64

Catalinaen observeret fra et fly

I havet ud for Narsaaq

GODTHÅB, TIRSDAG.

Vraget af den eftersøgte danske Catalina er med sikkerhed lokaliseret i havet ud for Narsaaq ved 22-tiden dansk tid, meddeles det efter midnat fra Grønland.

Vraget er fundet af et islandsk fly, »Solfaxi«. Flere fartøjer er dirigeret til stedet for nærmere undersøgelse.

De første ved Catalina-vraget: Ingen overlevende fra ulykken

Politimand fra Julianehåb nåede i går frem til ulykkesstedet — Mari-
nekutter og politibåd de første fartøjer ved Nunarssuit — Anerken-
delse til Grønlands Kommando og flådens og flyvevåbnets personel
i Grønland

15-8-63

Tidligt i går morges nåede de første fartøjer frem til Nunarssuit-området, hvor vraget af den savnede danske Catalina-maskine med 12 personer om bord var lokaliseret aftenen før. De første fartøjer på stedet var marinekutteren »Mallebukken«, ført af kaptajnøjntant Leif Gunnar Rørvig og med en besætning på 13 mand om bord, og politikutteren »Nunik« fra Julianehåb med 18 mand om bord.

To patruljer gik straks i land og startede ad to ruter frem imod ulykkesstedet nogle kilometer fra kysten i 700 meters højde. De to patruljer bestod af ialt 28 mand. Efter fem timers forløb måtte patruljerne imidlertid vende om på grund af vanskelige vejrforhold med en sigtbarhed på under 20 meter.

Hen på eftermiddagen iværksattes et nyt forsøg, og denne gang lykkedes det en patrulje at nå frem til vraget. Ifølge et Godthåb-telegram var det overbetjenten fra Julianehåb og hans folk fra politikutteren Nunik, der gennemførte turen op til ulykkesstedet. Ved 16-tiden

vestgrønlandsk tid nåede patruljen efter endt inspektion tilbage til kysten og rapporterede, at ingen af den forulykkede Catalinas ombordværende var fundet i live.

Undersøgelserne blev derefter indstillet på grund af tågen og det fremrykkede tidspunkt. Der vil i dag, hvis vejret tillader det, blive sendt nye patruljer og eventuelt helikoptere til ulykkesstedet.

Meteorologerne lover fortsat tåge og regn i området, hvor der tirsdag var storm med kastevinde af orkans styrke. I går løjede vinden af, men samtidig kom der tåge og regn.

De 12 i ulykkesmaskinen

Efter at det islandske fly »Solfaxi« tirsdag aften havde lokaliseret vraget, gik den tremands havarikommission, der søndag var afsendt fra Værlose, op med en Catalina og overfløj ulykkesstedet. Den meldte, at maskinen lå i omkring 700 meters højde, at der var tale om totalt havari, at maskinen synes at have været i brand efter nedstyrtningen, og at der ikke var tegn på overlevende på stedet.

De ombordværende i den forulykkede maskine var:

Den 29-årige kaptajn Karl Aage Holst, der var maskinens 1. pilot.

Han var gift og bosiddende i Angmagssalik.

Den 22-årige flyverløjtnant Børge Poulsen, søn af frugthandler Niels Poulsen, Østergade, Vejle. Han var flyets 2. pilot.

Fortsættes side 2.

(2)

Catalina-ulykken

Den 32-årige kaptajn Karl Arnfred Jensen, som var ugift. Han havde hjemme i St. Rørbæk ved Sundby.

Den 34-årige overfærnik Eivind Petersen, der var gift og boede Vesterbro 69, Lille Værlose.

Den 30-årige færnik Knud Johansen Nielsen, Blokhaven 9, Skovlunde.

Den 27-årige seniorsergent Jørgen Axel Andreas Manniche, som var gift og bosiddende Rugvænget 63 i Ballerup.

De civile passagerer i Catalina-flyet var: fru færnik K. J. Nielsen og ægteparrets to børn på 2 og 4 år.

Overlæge Olaf Povlsen, der fungerede som overlæge ved Dronning Ingrid's Hospital i Godthåb.

Narkoselæge Benny Darman, Godthåb, og telegrafist Aage Christensen, der var civilt ansat ved søværnet i Grønnedal.

Vanskeligt tilgængeligt område

Nunarssuit-halvøen og Cape Desolation-området er et vildt og vanskeligt tilgængeligt terræn med stejle kyster og store klippehøjder. Orlogskaptajn Janus Sørensen, der hører til de mest erfarne Grønlands-mænd, nævner, at stedet er et af dem, som søfolk frygter mest i Grønland. Landgang på kysten er vanskelig og vindforholdene i området er ofte sådan, at landgang er næsten umulig. Terrænet bag kysten gør det adskillige steder nødvendigt at tage store omveje, hvis man ønsker at bestige de forskellige højder.

Stedet har fra gammel tid en dårlig klang for Grønlands-folk. Janus Sørensen peger på, at det var ved Nunarssuit, skibet »Hvidbjørnet« i sommeren 1885 blev skruet ned. Skibet, der var købt af Den grønlandske Handel, blev ført af kommandør Hammer. Besætningen nåede i land og søgte tilflugt i en hule i klipperne. Her fandt de straks en indskrift, der fortalte, at en tidligere forlist skibsbesætning var omkommet af sult på stedet. Senere blev »Hvidbjørnen« s mandskab undsat af beboere fra en af de meget få beboelsespladser i området.

Catalinaens sidste 15 minutter

Det vil muligvis aldrig blive opklaret, hvad der er sket i de sidste minutter, før Catalinaen ramte fjeldsiden på Nunarssuit, men alt tyder på, at ulykken er sket inden for 15 minutter efter sidste radio-kontakt med jorden.

Besætningen, der overvejende bestod af meget erfarne grønlandsfolk, har givetvis ikke taget nogen chancer under flyvningen. Som det er kendt, blev afgang fra Narssarsuaq mod Grønnedal udskudt adskillige timer sidste lørdag på grund af vejrforholdene. Piloten synes at have valgt den længste af de tre

Fortsættes side 2.

Redderne sønkede i første omgang en

Redningskorpset blev alarmeret, og

»Jeg vil op til mor!«

alt held kun var få centimeter vand.

fire meter dybe kloak, hvor der til

så hun drengen stå på bunden af den

Da børnehaverens indendørs kom til

skakten for øjnene af kammeraterne.

Etter og drengen forsvandt ned i

Uvist af hvilken grund gav dækslet

Efter at Catalinaens vrag var lokaliseret fra den islandske isrekogningsmaskine »Solfaxi«, og efter at flyvevåbnets havarikommission en halv time senere havde været over stedet og gjort observationer, kunne selve det store eftersøgningsarbejde til søs og i luften afblæses, og kræfterne kunne sættes ind på at få patruljer i land på Nunarssuit-kysten og få mandskab op på det sted, hvor Catalinaens vragede ligger.

Der synes fra alle sider i Grønland enighed om, at man ved denne eftersøgning igen har set eksempler på godt samarbejde mellem den lokale befolkning og myndighederne, og at der er givet mange eksempler på vovemod og offervilje.

Flådens og flyvevåbnets folk har ydet en stor indsats under meget vanskelige forhold. Det er en kendt sag, at flyvningerne og sejladserne under de sidste døgn eftersøgningsarbejde er sket med betydelig risiko

for
for
live
land
van
sikk
ind
vej
lig
me
flå
en
lige

Fø

C
ulyk
for
vere
uhy
slut
tidl
elle
på
hu
lige
anv
und
akti
der
van
land
at d
i Gr
lede
skif
adm

betydningsfuld, modig og veldisponeret indsats af en rækkevidde og under forhold, der vanskeligt eller slet ikke kan vurderes af folk, der ikke kender Grønland. Personellet under Grønlands Kommando er selvsagt ved redningsaktioner under topbelastning, men også den ordinære daglige tjeneste året rundt stiller utrolige krav. Arbejdet bliver gjort — som i de sidste dage — på en måde, der alt for sjældent forstås til bunds af offentligheden i Danmark.

se blev den lille dreng kørt til
Efter den ubehagelige oplevel-
sweater og halede ham op.

bådshager fik tag i drengens
ters forløb, da to Falck-folk med
Han blev reddet efter et kvar-
-redningsstræde 12.
haven i Sct. Pedersstræde 12.
timer smal kloak ud for børne-
går fire meter ned i en 30 cen-
Etter og drengen forsvandt ned i

En tre-årig dreng styrtede i

De første ved Catalina-vraget: Ingen overlevende fra ulykken

Politimand fra Julianehåb nåede i går frem til ulykkesstedet — Marinakutter og politibåd de første fartøjer ved Nunarssuit — Anerkendelse til Grønlands Kommando og flådens og flyvevåbnets personel i Grønland

15-8-63

Tidligt i går morges nåede de første fartøjer frem til Nunarssuit-området, hvor vraget af den savnede danske Catalina-maskine med 12 personer om bord var lokaliseret aftenen før. De første fartøjer på stedet var marinekutteren »Mallemukken«, ført af kaptajnøjntant Leif Gunnar Rørvig og med en besætning på 13 mand om bord, og politikutteren »Nunik« fra Julianehåb med 18 mand om bord.

To patruljer gik straks i land og startede ad to ruter frem imod ulykkesstedet nogle kilometer fra kysten i 700 meters højde. De to patruljer bestod af ialt 28 mand. Efter fem timers forløb måtte patruljerne imidlertid vende om på grund af vanskelige vejrforhold med en sigtbarhed på under 20 meter.

Hen på eftermiddagen iværksattes et nyt forsøg, og denne gang lykkedes det en patrulje at nå frem til vraget. Ifølge et Godthåb-telegram var det overbetjenten fra Julianehåb og hans folk fra politikutteren Nunik, der gennemførte turen op til ulykkesstedet. Ved 16-tiden

vestgrønlandsk tid nåede patruljen efter endt inspektion tilbage til kysten og rapporterede, at ingen af den forulykkede Catalinas ombordværende var fundet i live.

Undersøgelserne blev derefter indstillet på grund af tågen og det fremrykkede tidspunkt. Der vil i dag, hvis vejret tillader det, blive sendt nye patruljer og eventuelt helikoptere til ulykkesstedet.

Meteorologerne lover fortsat tåge og regn i området, hvor der tirsdag var storm med kastevinde af orkans styrke. I går løjede vinden af, men samtidig kom der tåge og regn.

De 12 i ulykkesmaskinen

Efter at det islandske fly »Solfaxi« tirsdag aften havde lokaliseret vraget, gik den tremands havarikommission, der søndag var afsendt fra Værløse, op med en Catalina og overfløj ulykkesstedet. Den meldte, at maskinen lå i omkring 700 meters højde, at der var tale om totalt havari, at maskinen synes at have været i brand efter nedstyrtningen, og at der ikke var tegn på overlevende på stedet.

De ombordværende i den forulykkede maskine var:
Den 29-årige kaptajn Karl Aage Holst, der var maskinens 1. pilot. Han var gift og bosiddende i Angmagssalik.

Den 22-årige flyverløjtnant Børge Poulsen, søn af frugthandler Niels Poulsen, Østergade, Vejle. Han var flyets 2. pilot.

Fortsettes side 2.

(2)

2)

Den 32-årige kaptajn Karl Arnfred Jensen, som var ugift. Han havde hjemme i St. Rørbæk ved Sundby.

Den 34-årige overfærnik Eivind Petersen, der var gift og boede Vesterbro 69, Lille Værløse.

Den 30-årige færnik Knud Johansen Nielsen, Blokhaven 9, Skovlunde.

Den 27-årige seniorsergent Jørgen Axel Andreas Manniche, som var gift og bosiddende Rugvænget 63 i Ballerup.

De civile passagerer i Catalina-flyet var: fru færnik K. J. Nielsen og ægteparrets to børn på 2 og 4 år.

Overlæge Olaf Povlsen, der fungerede som overlæge ved Dronning Ingrid's Hospital i Godthåb.

Narkoselæge Benny Darman, Godthåb, og telegrafist Aage Christensen, der var civilt ansat ved søværnet i Grønnedal.

Vanskeligt tilgængeligt område

Nunarssuit-halvøen og Cape Desolation-området er et vildt og vanskeligt tilgængeligt terræn med stejle kyster og store klippehøjder. Orlogskaptajn Janus Sørensen, der hører til de mest erfarne Grønlands-mænd, nævner, at stedet er et af dem, som søfolk frygter mest i Grønland. Landgang på kysten er vanskelig og vindforholdene i området er ofte sådan, at landgang er næsten umulig. Terrænet bag kysten gør det adskillige steder nødvendigt at tage store omveje, hvis man ønsker at bestige de forskellige højder.

Stedet har fra gammel tid en dårlig klang for Grønlands-folk. Janus Sørensen peger på, at det var ved Nunarssuit, skibet »Hvidbjørnet«, i sommeren 1885 blev skruet ned. Skibet, der var købt af Den grønlandske Handel, blev ført af kommandør Hammer. Besætningen nåede i land og søgte tilflugt i en hule i klipperne. Her fandt de straks en indskrift, der fortalte, at en tidligere forlist skibsbesætning var omkommet af sult på stedet. Senere blev »Hvidbjørnen«s mandskab undsat af beboere fra en af de meget få bospladser i området.

Catalinaens sidste 15 minutter

Det vil muligvis aldrig blive opklaret, hvad der er sket i de sidste minutter, før Catalinaen ramte fjeldsiden på Nunarssuit, men alt tyder på, at ulykken er sket inden for 15 minutter efter sidste radio-kontakt med jorden.

Besætningen, der overvejende bestod af meget erfarne grønlandsfolk, har givetvis ikke taget nogen chancer under flyvningen. Som det er kendt, blev afgang fra Narssarsuaq mod Grønnedal udskudt adskillige timer sidste lørdag på grund af vejrforholdene. Piloten synes at have valgt den længste af de tre

Fortsettes side 2.

Redderne sønkede i første omgang en Redningskorpset blev alarmet, og sweater og haledet ham op.

»Jeg vil op til mor!«

alt held kun var få centimeter vand.

Da børnehaveretningen kom til, så hun drengen stå på bunden af den tre meter dybe kloak, hvor der til-

Han blev reddet efter et kvar-

ters forløb, da to Falck-folk med

bådshager fik tag i drengens

svater og haledet ham op.

Efter den ubehagelige oplevel-

se blev den lille dreng kørt til

til bunds af offentligheden i Dan-

en tre-årig dreng styrede i

går fire meter ned i en 30 cen-

skakten for øjnene af kammeraterne.

Da børnehaveretningen kom til,

så hun drengen stå på bunden af den

tre meter dybe kloak, hvor der til-

alt held kun var få centimeter vand.

»Jeg vil op til mor!«

Redningskorpset blev alarmet, og

svater og haledet ham op.

Efter den ubehagelige oplevel-

se blev den lille dreng kørt til

til bunds af offentligheden i Dan-

en tre-årig dreng styrede i

går fire meter ned i en 30 cen-

skakten for øjnene af kammeraterne.

Da børnehaveretningen kom til,

så hun drengen stå på bunden af den

tre meter dybe kloak, hvor der til-

alt held kun var få centimeter vand.

»Jeg vil op til mor!«

Redningskorpset blev alarmet, og

svater og haledet ham op.

Catalina-ulykken

Efter at Catalinaens vrag var lokaliseret fra den islandske isrekogningsmaskine »Solfaxi«, og efter at flyvevåbnets havarikommission en halv time senere havde været over stedet og gjort observationer, kunne selve det store eftersøgningsarbejde til søs og i luften afblæses, og kræfterne kunne sættes ind på at få patruljer i land på Nunarssuit-kysten og få mandskab op på det sted, hvor Catalinaens vragdele ligger.

Der synes fra alle sider i Grønland enighed om, at man ved denne eftersøgning igen har set eksempler på godt samarbejde mellem den lokale befolkning og myndighederne, og at der er givet mange eksempler på vovemed og offervilje.

Flådens og flyvevåbnets folk har ydet en stor indsats under meget vanskelige forhold. Det er en kendt sag, at flyvningerne og sejladserne under de sidste døgn eftersøgningsarbejde er sket med betydelig risiko

for live land van siko ind vej lig me flå en ligg

F

C ulyk for vere uhy slut tidl eller på hu lige anv und akti der van land at d C i Gr lede skift adm betydningstid, modig og veldisponeret indsats af en rækkevidde og under forhold, der vanskeligt eller slet ikke kan vurderes af folk, der ikke kender Grønland. Personellet under Grønlands Kommando er selv sagt ved redningsaktioner under topbelastning, men også den ordinære daglige tjeneste året rundt stiller utrolige krav. Arbejdet bliver gjort — som i de sidste dage — på en måde, der alt for sjældent forstås til bunds af offentligheden i Dan-

se blev den lille dreng kørt til

til bunds af offentligheden i Dan-

en tre-årig dreng styrede i

går fire meter ned i en 30 cen-

skakten for øjnene af kammeraterne.

Da børnehaveretningen kom til,

så hun drengen stå på bunden af den

tre meter dybe kloak, hvor der til-

alt held kun var få centimeter vand.

»Jeg vil op til mor!«

Redningskorpset blev alarmet, og

svater og haledet ham op.

Efter den ubehagelige oplevel-

se blev den lille dreng kørt til

til bunds af offentligheden i Dan-

en tre-årig dreng styrede i

går fire meter ned i en 30 cen-

skakten for øjnene af kammeraterne.

Da børnehaveretningen kom til,

så hun drengen stå på bunden af den

tre meter dybe kloak, hvor der til-

alt held kun var få centimeter vand.

»Jeg vil op til mor!«

Redningskorpset blev alarmet, og

svater og haledet ham op.

Efter den ubehagelige oplevel-

se blev den lille dreng kørt til

til bunds af offentligheden i Dan-

en tre-årig dreng styrede i

går fire meter ned i en 30 cen-

skakten for øjnene af kammeraterne.

Da børnehaveretningen kom til,

så hun drengen stå på bunden af den

tre meter dybe kloak, hvor der til-

alt held kun var få centimeter vand.

De første ved Catalina-vraget: Ingen overlevende fra ulykken

Politimand fra Julianehåb nåede i går frem til ulykkesstedet — Marinnekutter og politibåd de første fartøjer ved Nunarssuit — Anerkendelse til Grønlands Kommando og flådens og flyvevåbnets personel i Grønland

15-8-63

Tidligt i går morges nåede de første fartøjer frem til Nunarssuit-området, hvor vraget af den savnede danske Catalina-maskine med 12 personer om bord var lokaliseret aftenen før. De første fartøjer på stedet var marinnekutteren »Mallemukken«, ført af kaptajn løjtnant Leif Gunnar Rørvig og med en besætning på 13 mand om bord, og politikutteren »Nunik« fra Julianehåb med 18 mand om bord.

To patruljer gik straks i land og startede ad to ruter frem imod ulykkesstedet nogle kilometer fra kysten i 700 meters højde. De to patruljer bestod af ialt 28 mand. Efter fem timers forløb måtte patruljerne imidlertid vende om på grund af vanskelige vejrforhold med en sigtbarhed på under 20 meter.

Hen på eftermiddagen iværksattes et nyt forsøg, og denne gang lykkedes det en patrulje at nå frem til vraget. Ifølge et Godthåb-telegram var det overbetjenten fra Julianehåb og hans folk fra politikutteren Nunik, der gennemførte turen op til ulykkesstedet. Ved 16-tiden

vestgrønlandsk tid nåede patruljen efter endt inspektion tilbage til kysten og rapporterede, at ingen af den forulykkede Catalinas ombordværende var fundet i live.

Undersøgelserne blev derefter indstillet på grund af tågen og det fremrykkede tidspunkt. Der vil i dag, hvis vejret tillader det, blive sendt nye patruljer og eventuelt helikoptere til ulykkesstedet.

Meteorologerne lover fortsat tåge og regn i området, hvor der tirsdag var storm med kastevinde af orkans styrke. I går løjede vinden af, men samtidig kom der tåge og regn.

De 12 i ulykkesmaskinen

Efter at det islandske fly »Solfaxi« tirsdag aften havde lokaliseret vraget, gik den tremands havarikommission, der søndag var afsendt fra Værlose, op med en Catalina og overføj ulykkesstedet. Den meldte, at maskinen lå i omkring 700 meters højde, at der var tale om totalt havari, at maskinen synes at have været i brand efter nedstyrtningen, og at der ikke var tegn på overlevende på stedet.

De ombordværende i den forulykkede maskine var:

Den 29-årige kaptajn Karl Aage Holst, der var maskinens 1. pilot. Han var gift og bosiddende i Angmagssalik.

Den 22-årige flyverløjtnant Børge Poulsen, søn af frugthandler Niels Poulsen, Østergade, Vejle. Han var flyets 2. pilot.

Fortættes side 2.

(2)

2)

Catalina-ulykken

Den 32-årige kaptajn Karl Arnfred Jensen, som var ugift. Han havde hjemme i St. Rørbæk ved Sundby.

Den 34-årige overfærnik Eivind Petersen, der var gift og boede Vesterbro 69, Lille Værlose.

Den 30-årige færnik Knud Johansen Nielsen, Blokhaven 9, Skovlunde.

Den 27-årige seniorsergent Jørgen Axel Andreas Manniche, som var gift og bosiddende Rugvænget 63 i Ballerup.

De civile passagerer i Catalina-flyet var: fru færnik K. J. Nielsen og ægteparrets to børn på 2 og 4 år. Overlæge Olaf Povlsen, der fungerede som overlæge ved Dronning Ingrid's Hospital i Godthåb.

Narkoselæge Benny Darman, Godthåb, og telegrafist Aage Christensen, der var civilt ansat ved søværnet i Grønndal.

Vanskeligt tilgængeligt område

Nunarssuit-halvøen og Cape Desolation-området er et vildt og vanskeligt tilgængeligt terræn med stejle kyster og store klippehøjder. Orlogskaptajn Janus Sørensen, der hører til de mest erfarne Grønlands-mænd, nævner, at stedet er et af dem, som søfolk frygter mest i Grønland. Landgang på kysten er vanskelig og vindforholdene i området er ofte sådan, at landgang er næsten umulig. Terrænet bag kysten gør det adskillige steder nødvendigt at tage store omveje, hvis man ønsker at bestige de forskellige højder.

Stedet har fra gammel tid en dårlig klang for Grønlands-folk. Janus Sørensen peger på, at det var ved Nunarssuit, skibet »Hvidbjørnet« i sommeren 1885 blev skruet ned. Skibet, der var købt af Den grønlandske Handel, blev ført af kommandør Hammer. Besætningen nåede i land og søgte tilflugt i en hule i klipperne. Her fandt de straks en indskrift, der fortalte, at en tidligere forlist skibsbesætning var omkommet af sult på stedet. Senere blev »Hvidbjørnen« s mandskab undsat af beboere fra en af de meget få bospladser i området.

Catalinaens sidste 15 minutter

Det vil muligvis aldrig blive opklaret, hvad der er sket i de sidste minutter, før Catalinaen ramte fjeldsiden på Nunarssuit, men alt tyder på, at ulykken er sket inden for 15 minutter efter sidste radio-kontakt med jorden.

Besætningen, der overvejende bestod af meget erfarne grønlandsfolk, har givetvis ikke taget nogen chancer under flyvningen. Som det er kendt, blev afgang fra Narssarsuaq mod Grønndal udskudt adskillige timer sidste lørdag på grund af vejrforholdene. Piloten synes at have valgt den længste af de tre normalt brugte ruter til Grønndal. Herpå tyder bl. a. den anslåede flyvetid på 60 minutter. Vejret kan i disse egne skifte meget hurtigt. Tågen kan komme rullende i løbet af overordentlig kort tid og forvandle en god eller nogenlunde god sigtbarhed til yderst ringe sigt.

Med kraftig sydøstlig vind, der også kan dukke op med kort varsel, er faren for adrift til stede, og adrift under lavflyvning langs den grønlandske kyst med dens høje og vilde fjeldpartier kan — som i dette tilfælde — betyde katastrofe. Går maskinen under ringe sigtforhold for højt op, bliver positionsbestemmelse vanskelig, rent bortset fra, at maskinen nær indflyvningszonen ved Grønndal skal ned i en relativ lav højde for at forberede landing. I øvrigt er det rutine for flyverne i Grønland at lede maskinen langs fjeldskrånninger og klippesider, der når højere op end det punkt, hvor maskinen befinder sig. Med rimeligt sigt og normale maskinelle forhold frembyder det ikke fare, men sætter det pludselig ind med tåge og ringe sigtbarhed og opfriskende blæst, er maskinen i en situation, hvor fælden så at sige klapper i.

Efter at Catalinaens vrag var lokaliseret fra den islandske isrekogningsmaskine »Solfaxi«, og efter at flyvevåbnets havarikommission en halv time senere havde været over stedet og gjort observationer, kunne selve det store eftersøgningsarbejde til søs og i luften afblæses, og kræfterne kunne sættes ind på at få patruljer i land på Nunarssuit-kysten og få mandskab op på det sted, hvor Catalinaens vragdele ligger.

Der synes fra alle sider i Grønland enighed om, at man ved denne eftersøgning igen har set eksempler på godt samarbejde mellem den lokale befolkning og myndighederne, og at der er givet mange eksempler på vovmod og offervilje.

Flådens og flyvevåbnets folk har ydet en stor indsats under meget vanskelige forhold. Det er en kendt sag, at flyvningerne og sejlsadsen under de sidste døgn's eftersøgningsarbejde er sket med betydelig risiko for liv.

For landvæsenet er det vanskeligt at få adgang til området, og det er derfor nødvendigt at anvende helikoptere. Det er en kendt sag, at flyvningerne og sejlsadsen under de sidste døgn's eftersøgningsarbejde er sket med betydelig risiko for liv.

Fø...

Catalina-ulykken har været en stor tragedie for Grønland. Det er en kendt sag, at flyvningerne og sejlsadsen under de sidste døgn's eftersøgningsarbejde er sket med betydelig risiko for liv.

Det er en kendt sag, at flyvningerne og sejlsadsen under de sidste døgn's eftersøgningsarbejde er sket med betydelig risiko for liv.

Medicinaldirektøren takker Grønlands Kommando

I anledning af Catalina-fly-ulykken i Grønland har medicinaldirektøren, dr. med. Esther Amundsen, anmodet RB om at udsende følgende:

»Ved den sørgelige flyveulykke har Sundhedsvæsenet i Grønland lidt et smerteligt tab, ved at den unge narkoselæge, dr. Benny Darman og den højt ansatte overkirurg ved Dronning Ingrid's Hospital i Godthåb, dr. med. Olaf Povlsen har fundet døden under udøvelsen af deres gerning, idet de med flyvevåbnets Catalina-maskine var på vej tilbage til hospitalet efter at have behandlet en patient i det sydlige Grønland.

I den anledning føler jeg trang til offentligt at takke ledelse, officerer og mandskab ved Grønlands-kommandoen, Flådestation Grønndal og flyvestationen i Narssarsuaq for den enestående hjælp, der her-

Den fortørnede pilot ^{6/}19.64

Luftkaptajn Kjeld Rønhof taler åbent om baggrunden for konflikten mellem SAS og piloterne – om jetalderen, fysiske regninger, de skrevne som de uskrevne, og om det ny klima mellem ledelse og besætninger

Af Povl Westphall

Det er sjældent, at luftkaptajner føler trang til at rense luften omkring sig selv og deres virke. Men efter sommerens bitre opgør mellem SAS og de danske og svenske pilotforeninger står endnu efterklangene af et ekko, som får mange trafikflyvere til at føle sig fortørnede.

Hvorfor skulle pilotkorpset i SAS sværtes til på den måde, som det blev? spurgte luftkaptajn Kjeld Rønhof i sidste nummer af SAS-Pilot, besætningsforeningens husorgan, og det var ikke blide ord, der lød fra denne ellers så velafbalancerede og meget erfarne flyver, som bag sig har første bind af en livsroman mere spændende end mange digteres fantasispind.

Manden bag reaktionen

Kjeld Rønhof var en af krigens danske flyvere i RAF, han er i dag 43 år og Caravelle-jet-kaptajn. Han skulle oprindeligt have haft en karriere på havet, han har været Georg Stage-dreng, han har været på skoleskibet Danmark, og han var den, der strøg Dannebrog på ØK's Kina i Kirkwalls havn den 31. maj 1940.

Han sprang fra søen til luften, blev trænet i det norske RAF-center i Little Norway i Toronto i Canada, han kom til England den 16. juli 1942 og kom i Spitfire-eskadrillerne. 183 missioner nåede han uden at få andet end en sprængt tromme-hinde. Han var blandt dem, der var med i blodgørelsesprocessen omkring invasionen 6., 7. og 8. juni 1944 – ugen efter landede han for første gang på fransk jord.

I efteråret 1944 eksploderede en tysk luftværnsgranat så nær hans maskine, at han mistede hørelsen for en tid. Instinktivt førte han sin jager til landing, kom på et RAF-hospital ved fronten, blev fløjet tilbage til England i ambulancemaskine, og i november var han klar igen, ikke til kampformationer, men som instruktør.

Det sidste drama

På krigens næstsidste dag, da han var tilbage i eskadrillerne, strøg han med sin Mustang-jager, som eskorterede 40 Mosquito-bombemaskiner ind over dansk område, ned over en DFDS-båd ved Samsø. Råbet »attack« havde lydt, men Kjeld Rønhof standsede angrebet og råbte »Røde Kors-båd«, damperen og dens besætning var reddet.

På vejen hjem blev Kjeld Rønhofs maskine ramt af luftværnsartilleri, 17 huller havde den, men han havde ikke en skramme.

Siden 1949 har han været knyttet til SAS.

Hvorfor dog fortælle alt dette om en luftkaptajn, der gerne, både af hensyn til sine kammerater og sit selskab, vil have luften renset. Ja, denne introduktion skulle ligesom overbevise om, at det ikke er et dusinmenneske, der lufter smålig bitterhed og skuffelse.

Den manglende sympati

— Men ærligt og oprigtigt, luftkaptajn Rønhof, tror virkelig De og Deres kammerater, at almindelige mennesker kan have sympati med folk, der tjener 42.000-80.000 kroner om året, når de truer med strejker?

— Det ulykkelige var, at der forelå en instruks, så ingen fik lov til at give en forklaring om baggrunden for konflikten, eller skal vi sige meningsforskellene...

— Man hører dog aldrig om skipperne i ØK, A. P. Møller, Lauritzen eller DFDS eller andre store rederier, at de går til strejkeaktioner?

— Personlig tror jeg ikke, at det er ond vilje hos ledelsen, der fremkaldte den sidste ubehagelige situation, jeg tror ganske simpelt, at udviklingen er løbet så hurtigt, at man ikke har formået at indstille sig til problemerne omkring den ophobning af komplicerede spørgsmål, der er kommet os imellem. Det var da ikke pengene, det gjaldt, det var helt andre forhold...

Værdighedsniveauet

— Ja, men medarbejdere i det tildids- og ansvarsforhold, som De og Deres kammerater må have til SAS, har vel også et værdighedsniveau — over for selskabet?

— Hvad mener De med værdighedsniveau?

— En status, som modsvarer den, man kan finde i øinefaldende hos

— Det skal jeg gerne forklare. Der var ingen anden udvej. Hidtil har der ikke eksisteret et forhandlingsorgan mellem ledelse og besætninger, vi kunne kun forhandle gennem forligsmand. Nu kan vi ved periodiske, informatoriske møder finde frem til grundlaget for fremtidige forhandlinger. Så meget er der kommet ud af konfliktsituationen.

På talefod —

Begge parter, både selskabet og vi, ved, at i samme øjeblik, der afgives strejkevarsel, kommer ombestillingerne, der skader virksomheden og kan komme til at koste mange penge, men tror nogen virkelig, at vi piloter er interesseret i at save den gren over, hvorpå vi sidder. Jeg er nu helt uden for organisationsarbejde og kan tale om tingene, sådan som vi i pilotkorpset ser situationen. Der er intet ondt blod mellem SAS-ledelse og piloter, men vi har trængt til at komme på talefod. Jeg sagde før, at det ikke var pengene, der skilte denne gang, men det var blandt andet spørgsmålet om pension.

Det sammentrængte livsværk

Før at forstå dette, må man kende noget til pilotens vilkår. Man glemmer, at pilotlønninger nok kan synes temmelig høje på papiret, men tænk på, at det er en sammentrængt livs-



Luftkaptajn Kjeld Rønhof

indtægt. Kun i en ganske kort årrække kan piloten opretholde høj løn med det resultat, at skattevæsenet tager en efter vor mening uforholdsmæssig stor bid af kagen. Piloten skal til lægeprøve to gange om året, klarer han den ikke — hvad så?

— Ja, hvad så?
— Så får han udbetalt et éngangsbeløb efter aftalen om at miste certifikatet på grund af svigtende helbred, og så skal han i en måske vanskelig alder til at finde ind i en forretning, som han ingen forudsætning har for. Vort arbejde er så kompliceret, at der ikke bliver tid til at have sideløbende uddannelse til at falde tilbage på, hvis det skulle gå galt for os. Jeg siger ikke dette for at beklage os, men blot for at placere tingene i den rette orden.

Hvorfor blev de syge?

— Er der mange, der er faldet fra før pensionsalderen?

— Lykkeligtvis ikke endnu blandt danskerne, men i de sidste to år er det gået ud over otte nordmænd, de fleste tilfælde skyldes det sukker-syge. Hvorfor? Vi ved det ikke. Der er i det hele taget så mange flyvemedicinske spørgsmål, som har meldt sig for os med jetalderens teknik og arbejdsvilkår. Alt det er nu til undersøgelse i en specialkommission.

— Er lægeprøven en særlig belastning?

— Ja, naturligvis, og to gange om året skal piloten aflægge duellighedsprøve, bevise, at han kan klare alle mulige situationer, som en instruktør kan finde på. Her drejer det sig om certifikatets fornyelse. Prøven betaler vi selv med 30 kroner, SAS lægger instruktørprøverne til. Jeg vil tro, at SAS ligger blandt de mest krævende selskaber i verden, hvad angår det, der forlanges af piloterne, og SAS-skolen er absolut blandt de bedste, der findes.

Men sandheden er, at vi er ilde stedt, hvis det går galt ved den ene eller den anden prøve. Man behøver

uden grund. Det er jo hele eksistensen, der står på spil. Holder øjnene? Er hørelsen op til standard? Hvordan med reaktionsevnen?

Arkitekter, læger, sagførere, ingeniører, skibskaptajner og så videre har jo ikke samme psykiske pres omkring deres arbejdes fortsættelse.

De store lægeundersøgelser

På Flyvemedicinsk Institut bliver det afsløret, hvor hurtigt det i grunden går ned ad bakke for os, når vi er kommet gennem tyverne. Vi har to typer prøver, den halvårige, som varer omkring tre timer, og som vi selv betaler med 38,40 kr., og den treårige, der koster 176,32 kr. Den varer en hel dag.

Hvert halve år omfatter prøverne ører, næse, hals, blodtryk og for dem over 40 et hjertekardiogram, blodprøver, urinprøver og en mere og mere dybtgående øjenundersøgelse.

Den treårige store undersøgelse omfatter så at sige alt, hvad specialisterne kan nå på en dag, og det er meget. Hver gang vi står over for disse undersøgelser, er vi mere end spændte, herregud, vi er da kun mennesker, og det er vor eksistens, det gælder.

Og nu er der altså kommet forskellige sygdomsbilleder frem, som undersøges. Der er rygskader. Et pilotsæde er ikke ligefrem bygget anatomisk. Der er mange andre ting, som jeg ikke har forstand på, og som vi ved meget lidt om, vi hører om det fra kammeraterne, men først og fremmest gennem piloternes verdensorganisation, hvor man tager disse spørgsmål op til analyse.

Ofre for egen propaganda

Vi er på en vis måde blevet ofre for vor egen propaganda inden for flyvningen, den er gjort til noget simpelt, ufarligt og rutinemæssigt for ikke at angste, det er også ufarligt og rutinemæssigt, men det er da kun, fordi pilotstandarden har nået den højde, den har i dag.

Simpel og ligetil bliver flyvning næppe i vor tid, tværtimod. Derefter kommer rationaliseringen ind i billedet, mere og mere af vort assisterende personale forsvinder, til vi sidder tre piloter i cockpittet, flyvemekanikeren, telegrafisten og navigatøren er forsvundet i tidens løb. Til gengæld går flyet dobbelt så hurtigt, kan flyve den samme strækning på den halve tid og bliver derfor sat til at flyve dobbelt så langt. Arbejdsbyrden mangedobles; man skal tænke længere og længere fremover for sit fly, så alle situationer kan imødegås, næsten før de opstår. Tiden til korrigering bliver mindre og mindre. Vi taler aldrig om nervepres og den slags, sandsynligvis af skræk for at blive misforstået. Men der er et voksende pres på den moderne pilots nerver, det er derfor, der er skabt en arbejdsgruppe inden for foreningen, som beskæftiger sig med vore helbredsmæssige problemer.

Alt dette er altså ikke sagt for at jamre eller avle sympati, men for at sætte billedet i relief til den aktuelle situation.

— Man har talt om de mådeholdne og mindre mådeholdne blandt piloterne?

— Skal vi ikke hellere sige mere eller mindre naive. Vi må lægge tingene åbent frem og nævne dem ved deres rette navn. Nu er kontakten etableret, og nu skulle mulighederne for at undgå tilspidsede situationer være til stede...

Forskellene mellem nationerne

— Hvornår bliver en luftkaptajn pensionist?

— Han kan blive det, når han er 55 år i SAS, men de fleste vil vel gøre, hvad de kan, for at blive, til de er 60; det er ydergrænsen, den bestemmes af lægeundersøgelsen.

I England er trafikflyverne pensionsberettigede fra 45 års alderen. Og når det spørgsmål har voldt så store problemer inden for SAS, skyldes det blandt andet, at svenskerne har en særlig statspensionsordning, nordmændene har deres særlige ordning, det har vi ikke, vi må betale 10 procent af vore lønninger i præmie, men nu har vi da opnået at få pensionen pristalsreguleret.

Men der er mange punkter til fortsat behandling mellem ledelse og organisationer, for øvrigt holder man det første samråd i denne uge, og dermed skulle et nyt og et bedre klima være tilvejebragt... det er vi indstillet på at styrke, det eneste, vi har ønsket, er ørenlyd for rimelighed mellem arbejdsindsats, vilkår og udkomme under de særlige forhold, som er grundlaget for vor eksistens — og vel dermed for hele rytmen i den store fællesskandinaviske idé, der bærer SAS.

POVL WESTPHALL

Manden bag reaktionen

Kjeld Rønhof var en af krigens danske flyvere i RAF, han er i dag 43 år og Caravelle-jet-kaptajn. Han skulle oprindeligt have haft en karriere på havet, han har været »Georg Stage«-dreng, han har været på skoleskibet »Danmark«, og han var den, der strøg Dannebrog på ØK's »Kina« i Kirkwalls havn den 31. maj 1940.

Han sprang fra søen til luften, blev trænet i det norske RAF-center i »Little Norway« i Toronto i Canada, han kom til England den 16. juli 1942 og kom i Spitfire-eskadrillerne. 183 missioner nåede han uden at få andet end en sprængt tromme-hinde. Han var blandt dem, der var med i »blødgørelsesprocessen« omkring invasionen 6., 7. og 8. juni 1944 — ugen efter landede han for første gang på fransk jord.

I efteråret 1944 eksploderede en tysk luftværnsgranat så nær hans maskine, at han mistede hørelsen for en tid. Instinktivt førte han sin jager til landing, kom på et RAF-hospital ved fronten, blev fløjet tilbage til England i ambulancemaskine, og i november var han klar igen, ikke til kampformationer, men som instruktør.

Det sidste drama

På krigens næstsidste dag, da han var tilbage i eskadrillerne, strøg han med sin Mustang-jager, som eskorterede 40 Mosquito-bombemaskiner ind over dansk område, ned over en DFDS-båd ved Samsø. Råbet »attack« havde lydt, men Kjeld Rønhof standsede angrebet og råbte »Røde Kors-båd«, damperen og dens besætning var reddet.

På vejen hjem blev Kjeld Rønhofs maskine ramt af luftværnsartilleri, 17 huller havde den, men han havde ikke en skramme.

Siden 1949 har han været knyttet til SAS.

Hvorfor dog fortælle alt dette om en luftkaptajn, der gerne, både af hensyn til sine kammerater og sit selskab, vil have luften rensat. Ja, denne introduktion skulle ligesom overbevise om, at det ikke er et dusinmenneske, der lufter smålig bit-terhed og skuffelse.

Den manglende sympati

— Men ærligt og oprigtigt, luftkaptajn Rønhof, tror virkelig De og Deres kammerater, at almindelige mennesker kan have sympati med folk, der tjener 42.000-80.000 kroner om året, når de truer med strejker?

— Det ulykkelige var, at der forelå en instruks, så ingen fik lov til at give en forklaring om baggrunden for konflikten, eller skal vi sige meningsforskellene...

— Men hører dog aldrig om skin-

Det sammentrængte livsværk

For at forstå dette, må man kende noget til pilotens vilkår. Man glemmer, at pilotlønninger nok kan synes temmelig høje på papiret, men tænk på, at det er en sammentrængt livs-



Luftkaptajn Kjeld Rønhof

indtægt. Kun i en ganske kort årrække kan piloten opretholde høj løn med det resultat, at skattevæsenet tager en efter vor mening uforholdsmæssig stor bid af kagen. Piloten skal til lægeprøve to gange om året, klarer han den ikke — hvad så?

— Ja, hvad så?

— Så får han udbetalt et éngangsbeløb efter aftalen om at miste certifikatet på grund af svigtende helbred, og så skal han i en måske vanskelig alder til at finde ind i en forretning, som han ingen forudsætning har for. Vort arbejde er så kompliceret, at der ikke bliver tid til at have sideløbende uddannelse til at falde tilbage på, hvis det skulle gå galt for os. Jeg siger ikke dette for at beklage os, men blot for at placere tingene i den rette orden.

Hvorfor blev de syge?

— Er der mange, der er faldet fra før pensionsalderen?

— Lykkeligtvis ikke endnu blandt danskerne, men i de sidste to år er det gået ud over otte nordmænd. De

Ofre for egen propaganda

Vi er på en vis måde blevet ofre for vor egen propaganda inden for flyvningen, den er gjort til noget simpelt, ufarligt og rutinemæssigt for ikke at ængste, det er også ufarligt og rutinemæssigt, men det er da kun, fordi pilotstandarden har nået den højde, den har i dag.

Simpel og ligetil bliver flyvning næppe i vor tid, tværtimod. Derefter kommer rationaliseringen ind i billedet, mere og mere af vort assisterende personale forsvinder, til vi sidder tre piloter i cockpittet, flyvemekanikeren, telegrafisten og navigatøren er forsvundet i tidens løb. Til gengæld går flyet dobbelt så hurtigt, kan flyve den samme strækning på den halve tid og bliver derfor sat til at flyve dobbelt så langt. Arbejdsbyrden mangedobles; man skal tænke længere og længere fremover for sit fly, så alle situationer kan imødegås, næsten før de opstår. Tiden til korrigerende bliver mindre og mindre. Vi taler aldrig om nervepres og den slags, sandsynligvis af skræk for at blive misforstået. Men der er et voksende pres på den moderne pilots nerver, det er derfor, der er skabt en arbejdsgruppe inden for foreningen, som beskæftiger sig med vore helbredsmæssige problemer.

Alt dette er altså ikke sagt for at jamre eller avle sympati, men for at sætte billedet i relief til den aktuelle situation.

— Man har talt om de mådeholdne og mindre mådeholdne blandt piloterne?

— Skal vi ikke hellere sige mere eller mindre naive. Vi må lægge tingene åbent frem og nævne dem ved deres rette navn. Nu er kontakten etableret, og nu skulle mulighederne for at undgå tilspidsede situationer være til stede...

Forskellene mellem nationerne

— Hvornår bliver en luftkaptajn pensionist?

— Han kan blive det, når han er 55 år i SAS, men de fleste vil vel gøre, hvad de kan, for at blive, til de er 60; det er ydergrænsen, den bestemmes af lægeundersøgelsen.

I England er trafikflyverne pensionsberettigede fra 45 års alderen. Og når det spørgsmål har voldt så store problemer inden for SAS, skyldes det blandt andet, at svenskerne har en særlig statspensionsordning, nordmændene har deres særlige ordning, det har vi ikke, vi må betale 10 procent af vore lønninger i præmie, men nu har vi da opnået at få pensionen pristalsreguleret.

Men der er mange punkter til fortsat behandling mellem ledelse og organisationer, for øvrigt holder man det første samråd i denne uge, og dermed skulle et nyt og et bedre klima være tilvejebragt... det er vi indstillet på at styrke, det eneste, vi

70

I dag fylder chefen for Forsvarets Lægekorps, generallæge C. R. Fasting-Hansen, 70 år. Han er født i Ribe, hvor hans far, den senere provst Simon Hansen i Helsingør, dengang var præst. Han blev student fra fødebyens ræverdige katedralskole og tog sin medicinske eksamen i 1920. I årene derefter skaffede han sig en yderst omfattende hospitalsuddannelse med vægt ikke mindst på kirurgien, som han også studerede i udlandet, og på hvilket område han i 1932 fik specialistanerkendelse. Tre år i forvejen havde han nedsat sig i København, hvor han gennem de mange år har skabt sig et omfattende klientel, der værdsætter ham højt som læge. I 1930 fik han tillige tilknytning til det militære lægevæsen. Et par år var han reservelæge, tjenstgørende ved livgarden, blev senere overlæge af forstærkningen for i 1935 at rykke over i linien, nu med tjeneste ved ingeniørregimentet. Han gjorde sig smukt gældende i det særlige militærmedicinske arbejde, og det føltes derfor ganske naturligt, at han i 1949, da posten som chef for det daværende Hærens Lægekorps blev ledig efter generallæge Saugmans afgang, udnævntes til den, i øvrigt uden forud at have været stabslæge. Efter de nye forsvarslove gennemførtes i 1951, blev han chef for det samlede Forsvarets Lægekorps. Som sådan har generallæge Fasting-Hansen siden virket, højt respekteret i fagfællers kredse. Han beklæder og har beklædt en meget lang række lægefaglige hverv — både af civil og militær art — det sidste også på internationalt plan. Han har også interesseret sig varmt for det humanitære arbejde inden for sin stand, det, der gøres for at mildne lægeenkers kår ikke mindst. Fra hans hånd foreligger en række artikler i fagpressen om lægelige og militærtaktiske emner. Ved månedens udgang forlader generallæge Fasting-Hansen sin militærchefspost, hvilket naturligvis ikke berører hans civile praksis på Amager, tværtimod får han jo sikkert nu bedre tid til at ofre sig for den.



C. Fasting-Hansen

1-10-63

5-10-63
Major J. Herner Petersen

Flyverkommandoen har i går mistet en af sine officerer. Kun 43 år gammel er major Jørgen Preben Herner Petersen død efter nogen tids sygdom. Major Herner Petersen var en af Danmarks krigsflyvere i RAF. Da han vendte hjem fra England, blev han knyttet til flyvevåbnet, udnævntes i 1946 til flyverløjtnant, året efter til kaptajn, og i 1952 til

kaptajn. Major Herner Petersen, som var hædret med fortjenstmedaljen i sølv med spænde, med Chr. X's erindringsmedalje, norske, franske og britiske krigsdekorationer for sin indsats i RAF, var meget afholdt også langt udenfor flyvevåbnets rækker. Han gjorde også et værdifuldt arbejde for privatflyvningen. I de år, Sportsflyveklubben og Berlingske Tidende i samarbejde arrangerede weekend-flyvestævnerne i Skovlunde, havde major Herner Petersen det flyveoperationelle ansvar. Der stod respekt omkring denne stilfærdige, men samtidig myndige flyveofficer.

15-10-63
hele Lolland-Falster.

50 Oberst i flyvevåbnet V. V. Mouritzen fylder i dag 50 år.

Obersten er som så mange andre af flyvevåbnets højtstående officerer begyndt i flåden og nåede her så langt som til orlogskaptajn, før han i 1952 overførtes til flyvevåbnet. Samme år blev han oberstløjtnant og i 1959 oberst. Under krigen tog oberst Mouritzen del i modstandsbevægelsen, og umiddelbart efter krigen udnyttede han en sygdomsperiode til at blive cand. polyt. I juni 1952 udnævntes han til sekretær i det nyoprettede Forsvarets Forskningsråd, hvis daglige leder og inspirationskilde han siden har været. Forskningsrådet har i dag store opgaver og store forpligtelser, og oberst Mouritzen fortalte i søndags i Berlingske Tidende om behovet for bedre arbejdsrammer for rådets virksomhed. Oberst Mouritzens medarbejdere og venner ønsker ham og forskningsrådet de bedste mulige arbejdsvilkår i fremtiden, men vil antagelig samtidig — uden tro på, at det nytter noget — bede ham fare lidt med lempe med eget helbred og forbrug af kræfter. Til syvende og sidst er det jo en 50 års fødselsdag, der rundes i dag.



V. V. Mouritzen

Flyvergeneralen på 60 flyver jet 6/10-63

Chefen for Flyvetaktisk Kommando i Karup, generalmajor Erik Rasmussen, en af dansk flyvnings store personligheder, flyder 60 i morgen

Chefen for flyvetaktisk Kommando i Karup og Commander Allied Air Forces Baltic Approaches, generalmajor Erik Rasmussen, som i morgen fylder 60 år, er en af dansk flyvning store personligheder.

Gennem 35 år har hans færd inden for dansk militærflyvning ofte været det lysende eksempel. Han er helt igennem eneren. Også i dag, da han fortsætter som aktiv jet-pilot efter sin 60 års dag. Siden han i fjor overtog posten som chef for Flyvetaktisk Kommando i Karup og den hermed forbundne NATO-position, har han så at sige hver fredag taget sin T-33-jetjager og fløjet den fra Karup til Værløse og tilbage igen om mandagen. Ind imellem har han mange jet-flyvninger, hvor han selv tager 'spindelen'. I næste uge skal han på langtur med flyvevåbnets i øjeblikket hurtigste tosedede jet-jager, træningsudgaven af F-100, på en overlydsflyvning fra Karup til Libyen, hvor han skal besøge sit mandskab, som er på den formentlig sidste raketskydning i den libyske ørken.

Det er kun få dage siden, at flyvergeneralen bestod sit nyeste halvårige lægeeftersyn... han vil være at finde i sine jet-jagere et godt stykke op i treserne, mener han da selv.

Generalmajor Erik Rasmussen har tændt sig en stor formiddagscigar og hentet sine logbøger frem.

Hvorfor blev de egentlig flyver? — Fordi jeg var søfficer, og man hentede unge mennesker til uddannelse i luftmarinen... det var dengang, man gabede med øjne og mund over de fandens karle, der fløj rundt omkring os... helt til Vordingborg... der kommer jeg fra. Man havde det dengang, som da Italien begyndte at købe danske fodboldspillere — så skulle alle unge naturligvis være fodboldhelte, sådan havde vi det dengang med flyvningsfolk, og jeg tror faktisk, man stadig har det sådan — mellem ungdommen.

Har De svært ved at erkende, at årene melder sig?

Næ... men jeg ved ikke, hvordan andre mennesker har det, det er noget sludder, hvis man vil prøve at gøre sig yngre, end man er, hos os står det ganske enkelt i bøgerne... man er så og så mange år... men noget andet er, at man ikke føler sig ældre, end man selv vil, men selvfølgelig, hvis man er så naiv at tro, at man er evig ung, og der så sker det pinlige, at andre opdager det modsatte før én selv, så er den skæv... nej, lad os tage naturligt på tingene... og fjern den forestilling, at flyvningsfolk er supermænd, vi er ganske almindelige mennesker.

Med visse særpræg og anlæg... — Måske, men de slår vel igennem inden for alle erhverv.

Det er mærkeligt, at De i Deres første 10 flyveår ustandseligt havde stævne møder med dramaet... men siden hen slet ikke?

Det har jeg såmænd ikke tænkt over, men det er rigtigt, at jeg som elev på Dancock-jagerne på min fjerde solotur måtte stå af i Karstrup. Der var en benzintank, og maskinen kom i brand i starten, heldigvis før jeg fik den i luften. Jeg slap med en lidt sveden hage og hånd, da jeg sprang ud af flyet, som totalt tæredes op af flammerne.

Skræmmer den slags ikke?

Næ, man skal bare hurtigst muligt se at finde ud af, hvorfor og hvordan det skete...

Det er igen karakteristisk for Dem, hele Deres flyverkarriere har De henvist halsbrækkende begivenheder, som de rekonstruerede, til det selvfølgelig?



Erik Rasmussen

— Nej, det var noget helt andet end redningsaktion for Nanok-folkene. Vi startede med luftmarinenes 'Dantorp' torpedo-søfly, det var for øvrigt første gang, jeg sad i den maskine, chefen for luftmarinen, kommandør Grandjean, havde spurgt mig, om jeg ville, og det ville jeg.

Jeg havde søløjtnant Knud Riemann og radiotelegrafist Greve Rasmussen med mig. Vi fløj til Færøerne i ét stræk og derfra til Island. Det var første gang, et dansk luftfartøj var nået fra København til Reykjavik. Vi kom ikke til Østgrønland. Nanok-folkene var bjærget af en norsk søfanger, før vi nåede frem, men vi lærte meget på den flyvning.

De havde været Grønlandsflyver før den tid?

Ja, i to år med Knud Rasmussen — herlige tider.

De har taget to højderkorder og sagt, at det var for at prøve materiellet?

Det er, hvad det var. I 1935 nåede jeg op i 11.050 meter med en Dancock-jager fra Ringsted. Det var for at prøve en ny motor med supercharger. Og da jeg i 1950 med en Meteor-jet gik op i 13.716 meters højde over København, var det også en materielprøve.

Men på det tidspunkt var De chef for luftmarinen?

Joh, men det var ikke planlagt som et officielt forsøg på at sætte højderkord, men en normal afprøvning af de dengang nye jet-jagere.

Hvor meget har De egentlig fløjet i Deres liv?

Kun omkring 3000 timer. Det har som regel været kortere ture.

Har De aldrig været bange, for eksempel da De havarede på flyvestation Avnø i 1937 med en Nimrod-jager, som havde motorstop, eller da De i 1936 gik på næsen med en motorstoppet Nimrod-jager ved Jyderup eller måtte lande i Øresund og blev pillet op af 'Gefion'?

Man er 'oppe på mærket' i den slags situationer og spændt, indtil man ser, hvordan det hele forløber. Man bliver ikke bange i den forstand, at man mister evnen til at tænke logisk — så skulle man have valgt noget andet.

Det vakte en del opmærksomhed, at De som luftmarinenes chef i 1950 gik op for at klarlægge årsagen til den dygtige flyver, kaptajn løjtnant Friis Sørensen's tragiske nedstyrtning den 4. maj 1949?

Jeg var rettergangschef, dokumentationen måtte skaffes — også af

Caravelle-analyse

»Vagn Viking« til undersøgelse efter højderorsuregelmæssigheder

På SAS-værftet i Karstrup foretager man for tiden analyse af den dansk-indregistrerede »Caravelle« OY-KRA »Vagn Viking«, som i mandags gav luftkaptajn T. Livingstone og andenpiloten, flyvestyrmand Niels B. Josephsen en forskrækkelse.

Ved indflyvningen til København låste maskinens højderor sig fast, og i de sekunder, der gik, før man udløste »artificial feel«-kontakten og gik over fra hydraulisk styring til »håndflyvning«, var der så megen spænding, at nødråbet »mayday« lød fra besætningen over radioen til flyvekontrollen, men heldigvis blev der ikke brug for katastrofealarmering. Uden passagererne opdagede det, landedes flyet perfekt.

Der blev afgivet rapport fra besætningen til teknikerne om det påseede. Hvad der har fået den hydrauliske højderorsmekanisme til at svigte, vides endnu ikke. Svenske teknikere, som har ansvaret for vedligeholdelsen af Caravelle, og den franske flyvemaskinefabrik Sud Aviation teknikere behandler tilfældet, som fører til en grundig undersø-

gelse og efterprøvning, før flyet åter går i rutefart.

Overingeniør C. Holtén-Lund, der er chef for SAS-værftet, erklærer, at der ikke foreligger oplysninger, som tyder på teknisk fejl, der kunne have ført til en katastrofe. Undersøgelsen er helt i de svenske og de franske eksperters ledelse. De er hentet til Karstrup, hvor »Vagn Viking« fortsat befinder sig i hangar. pw.

Caravelle-analyse

»Vagn Viking« til undersøgelse efter højderorsuregelmæssigheder

På SAS-værftet i Karstrup foretager man for tiden analyse af den dansk-indregistrerede »Caravelle« OY-KRA »Vagn Viking«, som i mandags gav luftkaptajn T. Livingstone og andenpiloten, flyvestyrmand Niels B. Josephsen en forskrækkelse.

Ved indflyvningen til København låste maskinens højderor sig fast, og i de sekunder, der gik, før man udløste »artificial feel«-kontakten og gik over fra hydraulisk styring til »håndflyvning«, var der så megen spænding, at nødråbet »mayday« lød fra besætningen over radioen til flyvekontrollen, men heldigvis blev der ikke brug for katastrofealarmering. Uden passagererne opdagede det, landedes flyet perfekt.

Der blev afgivet rapport fra besætningen til teknikerne om det påseede. Hvad der har fået den hydrauliske højderorsmekanisme til at svigte, vides endnu ikke. Svenske teknikere, som har ansvaret for vedligeholdelsen af Caravelle, og den franske flyvemaskinefabrik Sud Aviation teknikere behandler tilfældet, som fører til en grundig undersø-

Kædet. Han bekæmper og har bekæmper en meget lang række lægefaglige hverv — både af civil og militær art — det sidste også på internationalt plan. Han har også interesseret sig varmt for det humanitære arbejde inden for sin stand, det, der gøres for at mildne lægeens kår ikke mindst. Fra hans hånd foreligger en række artikler i fagpressen om lægelige og militærtaktiske emner. Ved månedens udgang forlader general-læge Fasting-Hansen sin militær-chefpost, hvilket naturligvis ikke berører hans civile praksis på Amager, tværtimod får han jo sikkert nu bedre tid til at ofre sig for den.

★

sygdomsperiode til at blive cand. polyt. I juni 1952 udnævnedes han til sekretær i det nyoprettede Forsvarets Forskningsråd, hvis daglige leder og inspirationskilde han siden har været. Forskningsrådet har i dag store opgaver og store forpligtelser, og oberst Mouritzen fortalte i søndags i Berlingske Tidende om behovet for bedre arbejdsrammer for rådets virksomhed. Oberst Mouritzens medarbejdere og venner ønsker ham og forskningsrådet de bedste mulige arbejdsvilkår i fremtiden, men vil antagelig samtidig — uden tro på, at det nytter noget — bede ham fare lidt med lempe med eget helbred og forbrug af kræfter. Til syvende og sidst er det jo en 50 års fødselsdag, der rundes i dag.

V. V. Mouritzen

★

Caravelle-analyse

»Vagn Viking« til undersøgelse efter højderors-uregelmæssigheder

13-10-63

På SAS-værftet i Kastrup foretager man for tiden analyse af den dansk-indregistrerede »Caravelle-OY-KRA »Vagn Viking«, som i mandags gav luftkaptajn T. Livingstone og andenpiloten, flyvestyrmænd Niels B. Josephsen en forskrækkelse.

Ved indflyvningen til København låste maskinens højderor sig fast, og i de sekunder, der gik, før man udløste »artificial feel«-kontakten og gik over fra hydraulisk styring til »håndflyvning«, var der så megen spænding, at nødråbet »mayday« lød fra besætningen over radioen til flyvekontrollen, men heldigvis blev der ikke brug for katastrofealarmering. Uden passagererne opdagede det, landedes flyet perfekt.

Der blev afgivet rapport fra besætningen til teknikerne om det påseede. Hvad der har fået den hydrauliske højderorsmekanisme til at svigte, vides endnu ikke. Svenske teknikere, som har ansvaret for vedligeholdelsen af Caravelle, og den franske flyvemaskinefabrik Sud Aviation teknikere behandler tilfældet, som fører til en grundig undersø-

gelse og efterprøvning, før flyet atter går i rutefart.

Overingeniør C. Holten-Lund, der er chef for SAS-værftet, erklærer, at der ikke foreligger oplysninger, som tyder på teknisk fejl, der kunne have ført til en katastrofe. Undersøgelsen er helt i de svenske og de franske eksperters ledelse. De er hentet til Kastrup, hvor »Vagn Viking« fortsat befinder sig i hangar.

pw.

— Nej, det var noget helt andet end redningsaktion for Nanok-folkene. Vi startede med luftmarinens »Dantorp« torpedo-søfly, det var for øvrigt første gang, jeg sad i den maskine, chefen for luftmarinen, kommandør Grandjean, havde spurgt mig, om jeg ville, og det ville jeg.

Jeg havde søløjtnant Knud Riemann og radiotelegrafist Greve Rasmussen med mig. Vi fløj til Færøerne i ét stræk og derfra til Island. Det var første gang, et dansk luftfartøj var nået fra København til Reykjavik. Vi kom ikke til Østgrønland. Nanok-folkene var bjerget af en norsk søfanger, før vi nåede frem, men vi lærte meget på den flyvning.

— De havde været Grønlands-flyver før den tid?
— Ja, i to år med Knud Rasmussen — herlige tider.
— De har taget to højderekorder og sagt, at det var for »at prøve materiellet«?

— Det er, hvad det var. I 1935 nåede jeg op i 11.050 meter med en Dancock-jager fra Ringsted. Det var for at prøve en ny motor med supercharger. Og da jeg i 1950 med en Meteor-jet gik op i 13.716 meters højde over København, var det også en materielprøve.

— Men på det tidspunkt var De chef for luftmarinen?
— Joh, men det var ikke planlagt som et officielt forsøg på at sætte højderekord, men en normal afprøvning af de dengang nye jet-jagere.

— Hvor meget har De egentlig fløjet i Deres liv?
— Kun omkring 3000 timer. Det har som regel været kortere ture.

— Har De aldrig været bange, for eksempel da De havarede på flyvestation Avnø i 1937 med en Nimrod-jager, som havde motorstop, eller da De i 1936 gik på næsen med en motorstoppet Nimrod-jager ved Jyderup eller måtte lande i Øresund og blev pillet op af »Gefion«?

— Man er »oppe på mærket« i den slags situationer og spændt, indtil man ser, hvordan det hele forløber. Man bliver ikke bange i den forstand, at man mister evnen til at tænke logisk — så skulle man have valgt noget andet.

— Det vakte en del opmærksomhed, at De som luftmarinens chef i 1950 gik op for at klarlægge årsagen til den dygtige flyver, kaptajnøjntnant Friis Sørensen's tragiske nedstyrtning den 4. marts 1949?

— Jeg var rettergangschef, dokumentationen måtte skaffes — også af af hensyn til den forulykkede kammerat og til fremtiden. Hvad andet har man en chef til. Den kritiske situation måtte gentages for at finde svaret, som var, at maskinen før ventet var kommet ind i det for denne jagertype kritiske hastighedsområde, hvor dens manøvrevejen forsvinder. Ved overgang til rygflyvning havde det ikke været muligt at beherske maskinen, der fik en ikke tilsigtet kursændring, faldt i højde og ramte to kuttere. Vi havde forinden udført en slags detektivarbejde ved at finde frem til to amatørfilmfotografer, som havde taget flyet under dets bevægelser, og ud fra disse film, som vi så på politigården, kunne vi gå videre. Og derefter måtte det praktiske forsøg foretages.

— Også selv om chefen bragte sit liv i fare?
— Jeg vidste, hvad jeg foretog mig, også i de kritiske øjeblikke, det eneste, der kom bag på mig, var, at maskinen tabte næsen så hurtigt som den gjorde, men jeg håbede på, at den ville klare sig.

— Mens De var chef for flyveinspektionen og behandlede datidens mange havarier, var der flyvemuligheder nok for Dem, men da de begyndte at »flyve skrivebord«, blev flyveattaché ved ambassaden i Washington og Ottawa, hvad skete der så?
— Bag efter hentede jeg det tabte ind ...

— Kunne De også gøre det i Årø som chef for forsvarstaben?
— Ind imellem, men nu er mulighederne større, blandt andet fordi det er den nemmeste måde at komme frem og tilbage på, og så samtidig holde træningen ved lige, ikke blot ved den manuelle jettflyvning, men også i blindflyvningslandings-teknikken, så man ved, hvad mand-skabet har at tumle med.

— Hvor længe vil De blive ved?
— Så længe lægeattesten holder, jeg kan lide det. Men jeg indrømmer, at flyvning er et full time job, hvis man virkelig skal være med, skrivebordet er blevet det vigtigste.

— Hvordan er vort flyvevåbens placering i dag, internationalt målt?
— Udmærket. Vor opgave er primært at bruge, hvad vi har. Men jeg erkender, at vi har problemer, som reservedele, der kommer knap så hurtigt frem som ønsket — og så personalemanglen.

— Hvorfor kommer flyveulykker i serier?
— Ja, fortæl mig det. Vi prøver på at finde forklaringerne, men det er som om, det samme sker andre steder.

— Har De også raketter under Dem?
— Under flyverkommandoen. I Flyvetaktisk Kommando tager vi os af de praktiske opgaver, operationerne i NATO-koordinering. Men både Nike- og Hawkraketterne er med i dette forsvarsoplæg.

— Giver virket som flyvergeneral på heden Dem arbejdsglæde?
— Mere, end jeg havde ventet, da jeg overtog opgaverne. Omfanget og indholdet af hverdagens gerning i Flyvetaktisk Kommando er jo i NATO perspektiverne ...

— Har De også raketter under Dem?
— Under flyverkommandoen. I Flyvetaktisk Kommando tager vi os af de praktiske opgaver, operationerne i NATO-koordinering. Men både Nike- og Hawkraketterne er med i dette forsvarsoplæg.

— Giver virket som flyvergeneral på heden Dem arbejdsglæde?
— Mere, end jeg havde ventet, da jeg overtog opgaverne. Omfanget og indholdet af hverdagens gerning i Flyvetaktisk Kommando er jo i NATO perspektiverne ...

— Har De også raketter under Dem?
— Under flyverkommandoen. I Flyvetaktisk Kommando tager vi os af de praktiske opgaver, operationerne i NATO-koordinering. Men både Nike- og Hawkraketterne er med i dette forsvarsoplæg.

POVL WESTPHALL

Forsvarets forskningsråd har behov for bedre arbejdskår

20-10-63

Forskningsrådets sekretær, oberst V. V. Mouritzen, fylder 50 og siger et par ord om betydningen af, at de besluttende har adgang til et gyldigt og holdbart forskningsmateriale, når en afgørelse skal træffes

Af Jørgen Felbo



V. V. Mouritzen tegnet af Otto C.

DER er dem, som hævder, at et stort antal mennesker i vore dage afgår ved en åndelig død i en ung alder og derefter fungerer interesseløst videre til deres begravelse, idet de udfylder mellemtiden med almindelig daglig surhed og kværulanteri, misundelse og nid og nag over for omgivelserne og irritation over det arbejde, som nu er deres. Lad denne triste vurdering nu være rigtig eller forkert, — sikkert er det, at man ikke alt for tit bliver præsenteret for et menneske, der er levende og fuldstændig optaget af sit job og som trods et måske hårdt arbejde har spændvidde til at interessere sig for andre mennesker og deres synspunkter og for en rig variation af livets forskellige fænomener i øvrigt.

Står man endelig over for sådant et eksemplar, er man næsten tilbøjelig til at kalde hende eller ham *abnorm*, simpelt hen fordi den pågældende synes at stikke så gevaldigt af fra gennemsnittet.

Obersten ville væmmes

Man bliver lidt misundelig og forpustet. Som nu med oberst V. V.

udgravningspladser eller til zoologi- og skovbrugets domæner. Her til kommer, at han er udpræget uhøjtidelig og humoristisk indstillet og vil væmmes ved at blive karakteriseret, som det her er sket.

Oberst Mou på prøve

Jeg kunne tænke mig forsøgsvis at anbringe denne oberst — af mangfoldige kendt som 'Mou', kort og godt — i en virkelig vanskelig situation, f. eks. som diskussionsindleder og -deltager i en *gymnasiastforening*. Enhver vil vide, at en officer i en sådan sammenhæng ville blive mødt med allerstørste skepsis fra størstedelen af auditoriet. Jeg vil ikke desto mindre holde på, at oberst Mou ville være på nippet til at blive udnævnt til æresmedlem af den pågældende forening ved aftenens slutning. Ikke fordi han overlegent og bedrevidende havde argumenteret sine ungdommeligt-kritiske debatpartnere sønder og sammen. Men fordi han ville have demonstreret — ved siden af argumentationsevne og debatkvaliteter — en grundfæstet respekt for et hvilket som helst modargument, der fremkom som resultat af alvorlig analyse og overvejelse. Inden længe ville gymnasiasterne have glemt, at hr. Mouritzen var oberst Mouritzen, og senere ville de

nant. Krigen gjorde ham med i modstandsbevægelsen, og efter krigen benyttede han en sygdomsperiode til på rekordtid — 2½ år — at blive cand. polyt. kemisk ingeniør. I 1949 blev han orlogskaptajn, og flere rundgående snøre af flådens de gyldne fik han ikke på ærmet. For i 1952 overflyttedes han til flyvevåbnet og blev sekretær for det nyoprettede forskningsråd.

Guld, sølv og bronze

Her har oberst Mouritzen så åbent været på sin rette hyide. Ikke, at han ikke havde kunnet finde andre hylder, hvor han havde kunnet gøre fyldest. Men hans forskningsinteresse havde længe været vakt, hvilket blandt andet havde kunnet skønnes af hans præmiebesvarelser på tre af Søe-Lieutenant-selskabets prisopgaver, der alle havde noget med forsvarsmæssig forskningsarbejde at gøre. Det kan i forbigående noteres, at de tre besvarelser indbragte en guldmedalje, en sølvmedalje og en bronzemedalje. Så vidt vides, er der ikke før eller siden set tilfælde, hvor en enkelt mand kunne lægge et eksemplar af hver af disse prismedaljer i bordskuffen!

I årene som sekretær og daglig leder af Forsvarets Forskningsråd, der er direkte underlagt forsvarschefen, har oberst Mouritzen haft til opgave at lede og koordinere et vidt spændende og stadig mere krævende forskningsarbejde.

— Et moderne forsvar kan ikke være tilbunds-gående forskning foruden, siger oberst Mouritzen. Behovet er bl. a. herhjemme blevet illustreret gennem væksten i forskningsrådets arbejde. Vi havde i 1952 ved starten en lille håndfuld forskere i arbejde, nu er vi omkring 80, hvoraf en del er værnepligtige forskere, men alle er videnskabsmænd af kvallitet.

Stadig større krav

— Hvordan blev forskningsrådet modtaget ved sin oprettelse?

— Det er nok rigtigt at sige, at der dengang var yderst få, som erkendte en forskningsnødvendighed for forsvarret. Til syvende og sidst var det jo også noget nyt og ret ukendt, og man skal i alle livets forhold give tid til, at det nye kan vinde hævd og fra at være usædvanligt kan blive selvfølgelig. Vi har endnu et stykke vej tilbage herhjemme i denne henseende inden for forsvarret såvel som i det civile samfund.

— Hvordan udviklede forskningsrådet sig?

— Fra en beskedent begyndelse med fåtaligt personel, der startede på bar bund, er udviklingen gået over behandlingen af stadig større og flere opgaver i forhåndenværende laboratorier, til man nu står med komplicerede og talrige problemer, hvis undersøgelse stiller store krav til personel-antal og personel-kvalifikation, såvel som til arbejdsrammer. Vi er på mange områder kommet ud i problemer, der ikke har interesseret, eller som ikke har foreligget for den civile forskning, og nødvendigheden af forskningsrådets virksomhed er blevet stadig klarere med årene.

Hjælp til selvhjælp

— Kan det være rigtigt, at et lille land som Danmark starter selvstændig forskning på de forsvarsmæssige områder? Kunne man ikke nøjes

landets borgere. Og vil man endelig ikke godtage dette synspunkt, kan man jo blot betænke, at de problemer, som vi gennemarbejder fra grundforskning til forsvarsmæssig praktisk udnyttelse, i mangfoldige tilfælde nogle år efter præsenteres på det civile plan og til den civile borgers umiddelbare anvendelse.

Beskedent budget

Når forholdet er sådan, kan man måske nu og da undre sig over, at forskningsrådet hidtil har fungeret med et budget, der ligger på langt mindre end 1 pct. af forsvarsbudgettet. Og man må formentlig have lov til at udtrykke håbet om, at denne forskning får rammer og vilkår, der svarer til opgaver og arbejder og til de meget store summer, som denne forskning i virkeligheden tjener ind til samfundet.

Der er også grund til at håbe, at hele indstillingen til forskningen i forsvarret som ude i det civile liv må blive præget af forståelsen for, at uden det nødvendige forsvarsmæssige forarbejde, vil alt for mange beslutninger blive truffet i en art rådvildhedens affekttilstand. Forresten håber jeg også på, at vor forskning her mere og mere vil blive opfattet som et absolut nødvendigt supplement til den civile forskning, og at samarbejde i stadig højere grad kan etableres på egnede felter.

Vi har den tilfredsstillende, at forskningsrådets arbejde anerkendes og respekteres af NATO-partnerens videnskabsmænd, og at man gerne lytter til vore synspunkter og gerne tager vore resultater med i betragtning. Det er ganske opmuntrende at konstatere, at forskerne ude, og forsvarsledelsen herhjemme fuldt ud anerkender, at dette forskningsarbejde er livsnødvendigt, hvor en fornyelse og videreudvikling af forsvarret skal kunne finde sted på det bedst underbyggede og oplyste grundlag, slutter oberst Mouritzen.

Mange af dansk forsvars bedste hoveder vil kunne bifalde oberst Mou's fødselsdagsønsker om bedre arbejdsvilkår for forskningsrådet og vil med spænding afvente, om de opfyldes, inden alt for mange chancer og muligheder er forpasset.

JØRGEN FELBO.



I Lundtofte Kirke er frøken Ane Marie Petrusen blevet viet til flyverløjtnant Willi Werther.

SAS-Caravelle skal undersøges grundigt

»Vagn Viking« sendt til Sud Aviation-fabrikkerne i Toulouse, efter at man ikke har kunnet finde fejl ved dens højderorsmekanisme

Mandag den 7. oktober indtraf ombord i den dansk-indregistrerede SAS-Caravelle jet OY-KRA »Vagn Viking« en situation, som siden har givet anledning til meget dybtgående undersøgelse. Flyet har nu været taget ud af drift i to uger.

Under anflyvningen på Københavns Lufthavn fik luftkaptajn A. Livingstone og andenpiloten, Niels B. Josephsen, den forskrækkelse, at »Vagn Viking« pludselig blev »stiv i roret«, det var ikke muligt ved normale hjælpemidler at få maskinen rettet op fra 1500 fods indflyvning. Det internationale flyveord »Mayday« lød over radioen til flyveledelsen, men før der var slået katastrofealarm, havde de to årvågne piloter klart den overrumplende situation.

Kom sikkert ned

Luftkaptajn Livingstone udløste kontakten for »artificial-feel«, og man gik fra automatisk hydraulisk styring over til »håndflyvning« og fik flyet sikkert ned. Passagererne opdagede intet. Men der blev af luftkaptajn Livingstone og hans andenpilot Josephsen afgivet både skriftlige og mundtlige rapporter om det passerede.

Ekspert blev hentet ned fra Stockholm, hvor Caravellerne har teknisk hovedkvarter, og samtidig ankom den franske flyvemaskinfabrik Sud Aviations permanent sta-

tionerede tekniske sagkyndige. Man skilte haleroret helt, men fandt ingen fejl. De specielle frivillige testgrupper gik op med flyet og fandt heller ingen fejl. Men netop dette, at man ikke har kunnet fastslå årsagen til, at roret pludselig blev »stift«, er så alvorligt, at man fortsætter analysen.

Derfor besluttede SAS at lade testgruppen flyve »Vagn Viking« til observation hos Sud Aviation-fabrikkerne i Toulouse. Flyet har været der siden i onsdags. Luftkaptajn Livingstone blev sendt ned for at kunne afgive personlig rapport til fabrikkens øverste tekniske ledelse. Der arbejdes videre med undersøgelserne, og før man har en forklaring på det skete og har fået »Vagn Viking« gennemprøvet efter alle kunstens regler, kommer denne Caravelle ikke igen in på ruterne. »Vagn Viking« er i øvrigt en af de første Caraveller, der blev leveret til SAS. pw.

50 En af flyvevåbnets kendte stabsofficerer, oberst Henry Christensen, fylder i dag 50 år

Han er født i København, hvor han fader var kunsthåndværksmester blev student fra Lyngby i 1932 og valgte den militære løbebane. Fir

år senere var han officer, forrettede først tjeneste i sit våben, artilleriet, men meldte sig så som flyver og fik certifikat i 1938. Så snart der på ny blev militær flyvning efter forsvarrets genopstilling i 1945, var han med, satte til rådighed for generalinspektøren for hærens flyvertropper og kom på flere fronter med i arbejdet på det selvstændige flyvevåbens oprettelse, idet han samtidig gennemgik det omfattende telegrafingeniørkursus. Han blev oberstløjtnant i 1951 og beklædte de følgende fire år den betroede post som signalinspektør for flyvevåbnet. Derefter var han, fra 1955 til 1961, chef for flyverstationens materielafdeling, og i 1961 overtog han posten som chef for Flyvestation Værløse. I 1957 blev han oberst.



Henry Christensen

Dansk sergent reddede sig i faldskærm

Sprang ud under flyvning i Canada 9-11-63

En dansk sergent J. H. Kristensen, Langholt, reddede i torsdags livet ved faldskærmsudspring under en træningsflyvning i Canada.

Sergenten fløj med en canadisk instruktør i en maskine af typen T-33 over canadisk område, oplyser flyverkommandoen. Maskinen kom i vanskeligheder, og både Kristensen og instruktøren måtte springe ud med faldskærm. Ingen af dem kom noget til.

Sergent J. H. Kristensen er søn af landmand Kr. Hald Kristensen, der bor på hovedgården Langholt, 15 km nord for Nr. Sundby.

Han har været i Canada siden oktober 1962.



Den dræbte jetpilot, den 26-årige Kell Drejer Petersen.

Ung jetpilot dræbtes ved nedstyrtning på Bornholm

To skovarbejdere befandt sig kun 200 meter fra nedstyrtningsstedet og måtte kaste sig i dækning for klippestykker og dele af flyet - Maskinen, en F-100 Super Sabre, deltog i øvelse med Bornholms værn

En af flyvevåbnets F-100 Super Sabre jetjagere forvandlede i går på sekunder til tusinder af glødende vragester, da maskinen med et brag styrtede ned på klippegrund i Rutsker Plantage. Den 26-årige flyverløjtnant II, Kell Drejer Petersen, Solvænget, Studsgård ved Herning, nåede

ikke at forlade flyet og blev dræbt på stedet.

200 meter fra nedstyrtningsstedet måtte en opsynsmand og hans hjælper kaste sig i dækning, da klippestykker og dele af maskinen regnede ned over dem.

Nedstyrtningen skete klokken 11.20, da to af flyvevåbnets F-100 Super Sabre-jagere deltog i en øvelse med Bornholms Værn. De to maskiner skulle udføre måløverflyvning, og formationen lededes af flyverløjtnant I. Ole Fogh. Begge maskiner kom fra Flyvestation Karup.

Kastede sig i dækning

Jeg arbejdede sammen med Helge Petersen 200 meter fra nedstyrtningsstedet, fortalte opsynsmand Gert Petersen i går til Berlingske Tidende. - Vi hørte jetjageren komme i meget lav højde. Motoren larmede helt utroligt, det lød nærmest, som om den var løbet løbsk. Maskinen var så langt nede, at den kappede trætoppene af. Vi nåede hverken at tænke noget ved det eller reagere, før der lød to brag lige efter hinanden. Det har vel været eksplosionen og nedstyrtningen, men hvad der kom først, skal jeg ikke kunne sige. Vi kunne ikke se noget til de to maskiner, for de fløj ind i en tæt snefykning over os.

Vi stod som lammede, da braget lød, og straks efter begyndte det at regne ned over os med klippestykker og dele fra maskinen. Vi kastede os i dækning, og heldigvis blev ingen af os ramt.

Da der blev stilstand, for vi op for at løbe frem til stedet, men nu begyndte det at larme af eksploderende ammunition og vi måtte endnu en gang i dækning. Så snart det holdt op, sagde jeg til Helge Petersen, at han skulle gå i gang med at slukke de steder, hvor der var udbrudt ild i skoven, og selv løb jeg hen til mit hus, kun 300 meter fra nedstyrtningsstedet, og ringede til redningskorpset.

Det var et utroligt stort hul, maskinen havde lavet i klippen. Den var gået ned på en flad klippe, men

i hullet var der ikke meget at se af selve flyet. Det var blevet spredt over et stort areal.

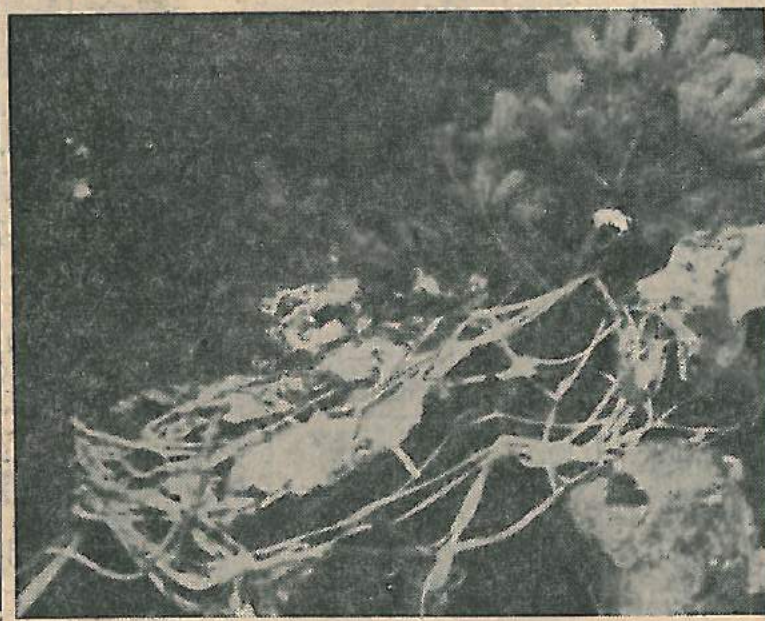
- Den anden maskine?
- Den kom bagefter denne her, men jeg ved ikke, om han havde observeret, hvad der skete.

Havarikommisjonen

Pilotens faldskærm blev fundet 500 meter fra nedstyrtningsstedet, og dette kunne tyde på, at han ikke har haft lejlighed til at springe ud.

Kort tid efter at ulykken havde fundet sted, blev området afspærret af militær, CF-folk og politi, og en havarikommission under ledelse af oberstløjtnant Kofod Jensen fløj i går til Bornholm, hvor de i aftes begyndte at afhøre øjenvidner. Først i dag til formiddag begynder den praktiske del af havarikommissionens arbejde, som vil blive betydeligt vanskeliggjort på grund af, at maskinen landede på klippe og derfor sprængtes i utallige småstykker.

Den omkomne flyverløjtnant Kell Drejer Petersen, der var søn af vognmand Arnold R. Petersen, Rådmandsgade 48, København, efterlader sig hustru og en søn på otte måneder. -benp.



Jetflyet blev sprængt i småstykker, der spredtes over et stort areal.

Jet-flyet lodret ned i klipperne

Undersøgelserne af flyveulykken på Bornholm

RØNNE, LØRDAG:

Havarikommisjonen, der arbejder med opklaringen af jetflyveulykken på Bornholm har nu afsluttet sine undersøgelser på stedet og er rejst til Karup, hvor man vil fortsætte med afhøring af eskadrillens øvrige piloter.

Vragdelene fra den styrtede maskine har kommissionen taget med sig, og de skal nu gennem en minutiøs undersøgelse, hvorefter der lige efter nytår kan ventes en officiel erklæring om ulykken. Nedstyrtningsstedet er stadig afspærret, da man frygter, at der endnu kan være sprængfarlig ammunition.

Lederen af havarikommissionen, oberstløjtnant Kofod Jensen udtalte inden afrejsen fra Bornholm, at man faktisk står på bar bund med hensyn til ulykkens årsag. Den kendsgerning, at maskinen er totalt knust gør efterforskningsarbejdet meget vanskeligt.

- Vi ved blot med sikkerhed, sagde han, at maskinen ikke er blevet grebet af trætoppene, men er gået lodret ned i klippen, og at der ikke er levnet piloten tid til at rapportere noget om situationen. Den omkomne flyverløjtnant Kell Drejer Petersens bære er nu fløjet til Karup, hvor bisættelsen vil finde sted.

Dygtige piloter i små maskiner er artilleriets »flyvende øjne«

Artilleriflyvningen er ikke særlig kendt, men det er en sjov og spændende form for flyvning, og antallet af ansøgere er stadigt stigende - Berlingske Tidende til flyvende eksamen hos artilleriflyvebatteriet på Flyvestation Vandel

Af Bent Nørgaard - Foto: Aage Sørensen

17-11-63



En melding fiskes fra en Piper Cup. Maskinen stryger i lav højde hen over jorden og fanger en snor, som to mænd holder mellem sig. Krogen fra maskinen hænger i en tynd line.

Seks brunligt-grønne Piper Cup-maskiner kørte langsomt ud ad rullebanen fra Hangar I på Flyvestation Vandel. I hvert fly sad en ung mand og tænkte spændt og lidt nervøst på, hvordan det mon ville gå, når han om lidt skulle aflægge eksamen i flyvning, fulgt af kritiske censorøjne. Et par kilometer fra hangaren drejede maskinerne ind på et græsareal. Den første af dem kørte hen til et mærke i græsset, der blev givet et tegn, og motoren begyndte at drøne. 75 meter fremme kunne piloten se en lang hvid snor udspændt i tre meters højde mellem to pæle. Den skulle han over. Hele flyet dirrede, da motoren kom op i omdrejningerne, bremserne blev sluppet, maskinen fór frem over græsset, hævede sig i luften og passerede over snoren uden at røre den. Første mands første forsøg i den flyvende eksamen var faldet heldigt ud.

Næste pilot kørte frem til mærket i græsset, og imens var den første i en stor buc på vej tilbage mod pladsen, allerede i gang med næste eksamensopgave, barrierelandingen. Han skulle passere en hvid snor udspændt i seks meters højde og få maskinen til at tage jorden inden for 75 meter. Blæsten var kraftig, og fra

striber over himlen, flyve i svimlende højder og gennembryde lydmyren.

Artilleriflyvningen har meget lidt at gøre med disse jager-præstationer, men byder alligevel sine piloter på opgaver, der kan være både spændende og særdeles krævende. Her stilles krav om minutiøs flyvning, flyvning i lav højde, start og landing under særdeles primitive forhold, fiskeri af meldinger og faldskærmskast. Hertil kommer kravet om et grundigt kendskab til artilleriets armering og muligheder.

observation for artilleriet fra fly har været kendt i mange år, fortæller majoren. Man anvendte både balloner og fly allerede under første verdenskrig. I tiden op til anden verdenskrig foretog Hærens Flyvetroppe observationen, så kom krigen, men i slutningen af fyrrerne begyndte man i hæren at tænke på at få egne luftfartøjer igen. I begyndelsen af halvtredserne uddannedes nogle artilleriofficerer efter amerikanske principper til piloter, og man anskaffede nogle eksemplarer af KZ-10, som imidlertid gik ud af produktion. Derefter gik man over til at låne KZ-7 hos Flyvevåbenet, og i 1958 fik man selv Piper Cups, to-sædede maskiner, der har den for os gode egen-

han er færdig her, skal han ikke alene kunne virke som artilleriflyver, men også som løjtnant i artilleriet.

— Er det økonomisk fordelagtigt at blive flyver?

— Hver mand får 20 kroner i til-læg for hver dag, han flyver, og han skal efter endt uddannelse binde sig til at gøre tjeneste her i tre år.

— Regnes det for en særlig udsat post i krigstilfælde?

— Det kan man ikke sige. Man regner ikke med, at artilleriflyet kommer frem foran egne linier.

— Faren fra luften, jetjagerne?

— Faren fra luften er ganske ringe. Husk på, hvor lavt vi flyver, det er svært for en jetpilot overhovedet at få øje på os. Og angriber han endelig, kan han slet ikke følge med det lille flys hurtige manøvrer i lav højde.

— Hvordan øver piloterne sig til daglig?

— Kravene om at kunne lande og starte på meget lille plads er væsentlige. Dette øver vi ved hjælp af kunstige barrierer, en udspændt snor. Senere går man over til virkelige hindringer. Vi lægger også stor vægt på øvelse i at lande på små veje, og på at træne piloterne op til at kunne

flyve sikkert i en højde af én meter over terrænhindringerne. Samtidig skal de kunne flyve meget nøjagtigt, rent tidsmæssigt, skal kunne gemme sig bag en skov f. eks. give ildordre, og i det øjeblik nedslaget sker.



Dan Eriksen Preben Madsen

stikke næsen frem og konstatere, hvor nøjagtigt der er ramt.

— Kan dette ene batteri dække hele landet?

— Det kunne være ønskeligt, om enheden var større for at give en mere effektiv dækning. Vi håber imidlertid på at få flere maskiner ved lejlighed. Der er jo så småt udsigt til at flyvningen under hæren i det hele taget udvides, altså også på andre områder end dette, man kan nævne transportopgaver, rekognoscering og kurerflyvning. — Piper Cup'en er en god maskine, men også her ville være en forbedring være god. Vi ville gerne have fly, der også kunne operere i dårligt vejr og mørke.

Seks til eksamen

Der var eksamen i flyvning, da Berlingske Tidende besøgte artilleriflyvebatteriet i Vandel. Seks elever, fem sergenter og en løjtnant, skulle ugen igennem bevise deres kvalifikationer. Den flyvende eksamen tog kun en enkelt dag, resten af tiden skulle gå med teoretiske opgaver. Alle eleverne indrømmede, at de var en smule nervøse, ingen var sikker på at bestå, men de var alle optimistiske. Først i morgen, mandag, foreligger resultaterne. Holdets benjamin er den 20-årige sergent Gorm Petersen, der har været to et halvt år i hæren.

— Jeg søgte ind efter at have set pjecen, siger han, men jeg vidste faktisk intet om flyvning dengang. Jeg havde aldrig været oppe i et fly, i øvrigt havde jeg heller aldrig set en kanon. Nu ved jeg en del om begge ting. Jeg er overbevist om, at hvis jeg består, vil tjenesten blive langt sjovere, end den er på jorden.

— Jeg havde tidligere certifikat som sportsflyver, fortæller sergen Dan Eriksen, der kommer fra flyvåbenet. Jeg har været godt tilfreds med uddannelsen, og jeg synes frtidsudsigterne er ganske lovende. Har fire års anciennitet i flyvernet, men hvis jeg ikke består, vil jeg ikke søge fortsat tjeneste.

Løjtnant Preben Madsen fra søgte ind som flyver for at gøre noget nyt. — Man trænger til



Ole Berg Bent Rasmussen

ling, når man har gået længe det samme sted, mener han, og det er jo altid sundt at prøve noget andet end det vante.

— Jeg synes ikke det var let at lære at flyve, men det gik da, siger sergent Ole Berg. Jeg er bare bange for, at der bliver for lidt flyvning, når man først er færdig med uddannelsen. Grunden til at jeg søgte, var ønsket om at kunne arbejde mere selvstændigt, og det kan man som flyver.

Sergent Børge Jensen er eneste artillerist på holdet.

— Jeg var hjemsendt, da jeg søgte, fortæller han. — Jeg søgte ind i hæren igen udelukkende for at blive flyver. Jeg har altid interesseret mig for flyvning og har svæveflyet en del.

Sergent Bent Rasmussen fra flyvevåbenet er 29 år. Han har de sidste tre år gjort tjeneste på Avnø, hvor han længe har mærket lysten til selv at blive pilot.

— Jeg synes, det har været et he-stearbejde, at nå så langt som hertil, mener han. Teorien er meget drøj, og man må jo heller ikke glemme, at selv efter endt uddannelse, er der megen teori, som man selv må sørge for at holde ved lige.

Vicedirektør mark, 1

Flyveche operative det vil ho omkring strup og lufthavnen Flyveren SAS-direktør marks me kelder.

Han er have vært Det Dans nat-trafik blev Emil captajn.

Bogh

Emil Da ammel j et ud so nan-bokse Det er son lenne mar å ham, s f hvert, i ed dram egelse og r han de an virke ledmenne em om h På mind Emil Dam lyvere, og an nu ha linavisk n ærlig ni anlige pe Emil Da ren da f revet Ve sbjerg, f ang i de lev symb erelse: s sonen u ertog h amm til amm i in i Veje n havde men sog hovedk n han iv som drede t

Ge piloter i små maskiner Artilleriets »flyvende øjne«

er ikke særlig kendt, men det er en sjov og spændende form for flyvning, og antallet stadig stigende - Berlingske Tidende til flyvende eksamen hos artilleriflyvebatteriet på Flyvestation Vandel

Af Bent Nørgaard - Foto: Aage Sørensen

17-11-63



er Cup. Maskinen stryger i lav højde hen over jorden og fanger en snor, som holder mellem sig. Krogen fra maskinen hænger i en tynd line.

Cup-striber over himlen, flyve i svimlende højder og gennembyrde lydrunder.

Artilleriflyvningen har meget lidt at gøre med disse jager-præstationer, men byder alligevel sine piloter på opgaver, der kan være både spændende og særdeles krævende. Her stilles krav om minutnøj flyvning, flyvning i lav højde, start og landing under særdeles primitive forhold, »fiskeri« af meldinger og faldskærmskast. Hertil kommer kravet om et grundigt kendskab til artilleriets armering og muligheder.

Chefen for artilleriflyvebatteriet i Vandel, major N. P. Tvede, har arbejdet med dette artilleriets hjertebarn, siden batteriet blev oprettet i 1958.

Observation for artilleriet fra fly har været kendt i mange år, fortæller majoren. Man anvendte både balloner og fly allerede under første verdenskrig. I tiden op til anden verdenskrig foretog Hærens Flyvetrop observationen, så kom krigen, men i slutningen af fyrrerne begyndte man i hæren at tænke på at få egne luftfartøjer igen. I begyndelsen af halvtredserne uddannedes nogle artilleriofficerer efter amerikanske principper til piloter, og man anskaffede nogle eksemplarer af KZ-10, som imidlertid gik ud af produktion. Derefter gik man over til at låne KZ-7 hos flyvevåbenet, og i 1958 fik man selv Piper Cups, tosidede maskiner, der har den for os gode egen-

flyve sikkert i en højde af én meter over terrænhindringerne. Samtidig skal de kunne flyve meget nøjagtigt, rent tidsmæssigt, skal kunne gemme sig bag en skov f. eks. give ildordre, og i det øjeblik nedslaget sker.



Dan Eriksen Preben Madsen

stikke næsen frem og konstatere, hvor nøjagtigt der er ramt.

— Kan dette ene batteri dække hele landet?

— Det kunne være ønskeligt, om enheden var større for at give en mere effektiv dækning. Vi håber imidlertid på at få flere maskiner ved lejlighed. Der er jo så småt udsigt til at flyvningen under hæren i det hele taget udvides, altså også på andre områder end dette, man kan nævne transportopgaver, rekognoscering og kurerflyvning. — Piper Cup'en er en god maskine, men også her ville være en forbedring være god. Vi ville gerne have fly, der også kunne operere i dårligt vejr og mørke.

Seks til eksamen

Der var eksamen i flyvning, da Berlingske Tidende besøgte artilleriflyvebatteriet i Vandel. Seks elever, fem sergenter og en løjtnant, skulle ugen igennem bevise deres kvalifikationer. Den flyvende eksamen tog kun en enkelt dag, resten af tiden skulle gå med teoretiske opgaver. Alle eleverne indrømmede, at de var en smule nervøse, ingen var sikker på at bestå, men de var alle optimistiske. Først i morgen, mandag, foreligger resultaterne. Holdets benjamin er den 20-årige sergent Gorm Petersen, der har været to et halvt år i hæren.

— Jeg søgte ind efter at have set pjecen, siger han, men jeg vidste faktisk intet om flyvning dengang. Jeg havde aldrig været oppe i et fly, i øvrigt havde jeg heller aldrig set en kanon. Nu ved jeg en del om begge ting. Jeg er overbevist om, at hvis jeg består, vil tjenesten blive langt sjovere, end den er »på jorden«.

— Jeg havde tidligere certifikat som sportsflyver, fortæller sergent Dan Eriksen, der kommer fra flyvevåbenet. Jeg har været godt tilfreds med uddannelsen, og jeg synes fremskridtsudsigterne er ganske lovende. Han har fire års anciennitet i flyvetrup, men hvis jeg ikke består, vil jeg ikke søge fortsat tjeneste.

Løjtnant Preben Madsen fra Sønderjylland søgte ind som flyver for at gøre noget nyt. — Man trænger til en



Ole Berg Bent Rasmussen

ling, når man har gået længe det samme sted, mener han, og det er jo altid sundt at prøve noget andet end det vante.

— Jeg synes ikke det var let at lære at flyve, men det gik da, siger sergent Ole Berg. Jeg er bare bange for, at der bliver for lidt flyvning, når man først er færdig med uddannelsen. Grunden til at jeg søgte, var ønsket om at kunne arbejde mere selvstændigt, og det kan man som flyver.

Sergent Børge Jensen er eneste artillerist på holdet.

— Jeg var hjemsendt, da jeg søgte, fortæller han. — Jeg søgte ind i hæren igen udelukkende for at blive flyver. Jeg har altid interesseret mig for flyvning og har svævefløjet en del.

Sergent Bent Rasmussen fra flyvevåbenet er 29 år. Han har de sidste tre år gjort tjeneste på Avnø, hvor han længe har mærket lysten til selv at blive pilot.

— Jeg synes, det har været et hestearbejde, at nå så langt som hertil, mener han. Teorien er meget drøj, og man må jo heller ikke glemme, at selv efter endt uddannelse, er der megen teori, som man selv må sørge for at holde ved lige.

De seks elever bestod alle eksamen i flyvning med pæne resultater. De fløj barriere-start og -landing, de simulerede nødlanding ved i forskellig afstand fra pladsen at slå motoren fra og derefter svæve ned til landing på et afmærket stykke, 75 gange 200 meter. De observerede granatild fra luften og fiskede meldinger. Fiskeriet sker med en snor ud af flyet, i enden af snoren hænger en krog, som griber fat i en snor, der holdes af to mænd på jorden.

En af de tjenstgørende piloter ved batteriet gav Berlingske Tidende et indtryk af lavflyvningen. Maskinen



Gorm Petersen Børge Jensen

Jog i ganske lav højde hen over terrænet, blev lagt på siden for at komme mellem to trægrupper, gik stejlt op for at kikke og dykkede øjeblikkeligt derefter ned i lav højde igen. Piloten lagde ikke skjul på sin flyveglæde eller på, at det er sjovt og interessant at være artilleriflyver. Enheden er lille og tonen derfor meget kammeratlig og ligefrem. Det er ikke mærkeligt, at mange søger, men med de krav, der stilles, er det heller ikke mærkeligt, at mange må give op undervejs.

BENT NØRGAARD.



Vicedirektør i SAS region Danmark, flyvechef Emil Damm.

Flyvechefen får de tekniske og operative områder som virkefelt, det vil hovedsagelig sigte opgaverne omkring SAS flyvevåbenet i Karstrup og stationens funktioner i lufthavnen.

Flyveren, der nu rykker op i SAS-direktørstolen, er en af Danmarks mest markante flyverskikkelser.

Han er 57 år, og blev efter at have været militærflyver ansat i Det Danske Luftfartsselskab som nat-trafikleder. Godt to år senere blev Emil Damm udnævnt til lufttaptajn.

Bogholderens odyssee

Emil Damm, som kommer fra en gammel jysk slægt, har alle dage et ud som en sydlandsk gentleman-bokser af mellemvægtsklassen. Det er som om tiden er fløjet forbi denne mand, uden at sætte sig i og på ham, skønt han har prøvet lidt af hvert, også et par stævner med dramaet. Han er sikker i betragtning og tale — ingen af delene er han det overflodige. Derfor kan han virke tilknapet. Han ser sine fællemedmennesker an, før han falder dem om halsen.

På mindre end 10 år placerede Emil Damm sig stærkt blandt vore lyvere, og på de mere end 25 år, han nu har fløjet i dansk og skandinaviske luftfart, er der opstået en særlig nimbus om denne usædvanlige personlighed.

Emil Damm er født i Vejen i 1906, men da faderen, som først havde revet Vejen Bykro, købte hotel Bjerg, fik han sin første skolegang i den by, hvis motto næsten lev symbolsk for Emil Damms tilværelse: »Rask må det gå«. Da garsonen under første verdenskrig overtog hotellet, flyttede hotelejer familien til Kolding, og her kom Emil Damm i latinskolen, senere kom han i Vejen Kost- og Realskole. Da han havde fået sin præliminæreksamen søgte han ind i ØK og var hovedkontoret indtil 1925, derfra kom han til H. Chr. Huus i Nakov som bogholder. Soldatertiden drede hans livsbane. Han kom

verdensluftfartsorganisationen oprettelse på Havanna, og senere han virket i IATAs tekniske komité.

I 1946 blev Emil Damm flyvechef i DDL, og i 1950, da SAS blev oprettet, kom han til SAS. I de sidste 10 år har han været flyvechef for SAS' danske region, og har været nært knyttet til SAS' udvikling.

Det var Emil Damm, der blev prøvfløj Caravelle-jet'en, besluttede sig til købet af det nye skintype, som skulle blive SAS' største materiel-succeser.

Gang på gang er Emil Damm blevet hædret for sin indsats i SAS' udvikling. Han har modtaget Danmarks Ærespokal i 1958, da den blev rakt for sidste gang, han blev taget det internationale DDL-diplom, han er ridder af Danmarks Æreskors.

SAS

vicedirektør

om arbejdet

de piloter

i SAS-le

søgte ind

er, fordi

by, og den

ve hans liv.

l Flyvertr

de ind i DL

ver, men s

da trafik

i 1933 styr

Emil Damm

blev trafi

1940 fly

eiske ruten

altid vær

et er en t

blev ham, o

sidste DDL

Damm for

irald Hans

g blev hæ

i fire-motor

anla den

ved en ulyk

e.

ver og dr

var Emil

krigens

USA for

materiel. I

s repræsen