

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.

Flyver bliver SAS-direktør ^{29/1-64}

Flyvechef Emil Damm udnævnes til vicedirektør i SAS region Danmark fra 1. marts med teknik og operationer som arbejdsområde

Efter 13.000 flyvetimer siger den kendte pilot farvel til cockpittet og bliver direktør Johs. Niensens stedfortræder i SAS-ledelsen i Danmark

»HER KOMMER EN GLÆDELIG MEDDELELSE« stod der i går på SAS-fjernskriverne. Det var nyheden om, at SAS' øverste ledelse fra 1. marts har udpeget flyvechefen i region Danmark, luftkaptajn Emil Damm, til vicedirektør i den danske SAS-region og dermed samtidig som stedfortræder for direktør Johannes Nielsen.



Vicedirektør i SAS region Danmark, flyvechef Emil Damm.

Flyvechefen får de tekniske og operative områder som virkefelt, det vil hovedsagelig sigt opgaverne omkring SAS flyveværet i Kastrup 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 luftkaptajn.

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 stævne møder med dramaet. Han er sikker i begærelse og tale — i ingen af delene er han det overflødige. Derfor kan han virke tilknapet. Han ser sine ledmennesker an, før han falder om om halsen.

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

Emil Damm er født i Vejen i 1906. Men da faderen, som først havde revet Vejen Bykro, købte hotel Sjøbjerg, fik han sin første skolegang i den by, hvis motto næsten lev symbolsk for Emil Damms tilværelse: »Rask må det gå«. Da garrisonen under første verdenskrig overtog hotellet, flyttede hotelejer Damm 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

ind ved livgarden, søgte ind til Hærens Flyvertropper, fordi flyvningen var hans hobby, og denne hobby skulle altså blive hans liv.

Da han forlod Flyvertropperne kom han omgående ind i DDL. Det var ikke som flyver, men som nat-trafikleder, men da trafikflyveren H. P. S. Hansen i 1933 styrtede ned og omkom, fløj Emil Damm natruten den sæson og blev trafikflyver. Indtil 9. april 1940 fløj han på DDL's europæiske rutenet.

Skæbnen har altid været Emil Damm gunstig. Det er en tilfældighed, at det ikke blev ham, der kom til England med sidste DDL-fly den 8. april, som er Damms fødselsdag. Kammeraten Harald Hansen tog turen i stedet og blev hængende i England med den fire-motors Condor-maskine »Danfa« den 9. april og blev dræbt ved en ulykke derefter to år senere.

Den store flyver og dramaet

Fra maj 1944 var Emil Damm i Sverige, og før krigens slutning sendtes han til USA for at se på DDLs fremtidige materiel. I 1945 var Emil Damm DDLs repræsentant ved verdensluftfartsorganisationens genoprettelse på Havanna, og siden har han virket i IATAs tekniske komité.

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

Det var Emil Damm, der i 1957 prøvfløj Caravelle-jet'en, før SAS besluttede sig til købet af denne maskintype, som skulle blive en af de største materiel-succeser.

Gang på gang er Emil Damm blevet hædret for sin indsats i flyvningen. Han har modtaget flyvernes ærespokal i 1958, da den blev overrakt for sidste gang, han har modtaget det internationale Tissandier diplom, han er ridder af Dannebrog,

og er hædret med kommandørkorsset af den islandske Falkeorden og det finske frihedskors med sværd.

Blandt Emil Damms stævne møder med dramaet er mavelandingen i december 1941 i Wiens lufthavn med DDLs fire motors Condormaskine. Ikke en af de 17 passagerer eller besætningsmedlemmerne fik så meget som en skræmme, og lige så flyveperfekt var hans mavelanding med 22 passagerer i den fire motors flyvende fæstning, som DDL fik overladt til sine ruter lige efter krigen. Ingen kom noget til. I begge tilfælde ville maskinernes understel ikke ud.

Nervepirrende prøve

Under krigen førte Emil Damm ambulancefly til Finland, senere måtte han til Sverige og var med til nedskydningen af et tysk camoufleret krigsskib syd for Dragør i maj 1944.

Han var også den, der gennemførte en dramatisk forsøgsflyvning med en DC 3 i 1947 efter ulykken i Kastrup, hvor Sveriges kronprins, Grace Moore og Gerda Neumann var blandt de omkomne. Damm startede »Erik Viking« med højderorslåsen på for at bevise, at Dakota-maskinen kunne starte med højderorslåsen på, men derefter var ude af stand til at flyve. Kun hvis man havde viden om, at højderorslåsen sad der, kunne man afværge katastrofen. Emil Damm var den, der åbnede London-ruten i 1945 og Nairobi-ruten til Afrika året efter, og han var den første skandinaviske pilot, som hos de amerikanske luftfartsmyndigheder blev checket ud til åbning af Skandinavien—New York-ruten.

Konge-piloten

Ofte har han været kaptajn på kongelige flyvninger. I maj 1957 fløj han for kronprinsparret til London, han fløj dronning Ingrid til Grønland og retur i 1952, fløj det svenske kongepar til Milano i 1957, og det danske kongepar til Island og Grønland i 1956, var med på forlovelses-

flyvningen til Athen i fjor, og fløj kongeparret den sidste strækning fra Athen til København på hjemflyvningen fra Teheran.

Det er denne mand, der nu tager plads i direktørstolen i SAS efter 13.000 timer i cockpittet.

Emil Damm sagde i aftes, at nu var det vist på tide, at »trække rullegardinet ned for den aktive flyvertilværelse«. Jeg har alligevel kun to år igen, før pensionsalderen efter SAS-reglerne, men jeg synes, jeg har haft flyvning nok. I de senere år har jeg fløjet to dage om ugen og ellers siddet med de administrative opgaver, som er flyvechefens. Jeg har haft den lykke, at min hobby, flyvningen, blev mit levebrød, og det har været med stor glæde, at jeg i de senere år har fulgt og fået kontakt med de unge på ruterne. Selvfølgelig er det med en vis vemod, man holder op, men jeg håber på, at jeg kan komme til at gøre gavn på jorden i den opgave, der nu betroes mig.

Jeg er fortrolig med det meste og glæder mig til at tage fat ved skrivebordet den 1. marts.

Skrivebords-piloter

Emil Damm er ikke den første danske trafikflyver i en direktionsstol, den afdøde DDL-chef direktør Knud Lybye var trafikflyver, før han kom ind i direktionen, og luftkaptajn Povl Jensen, der nu er knyttet til SAS-direktionen i Stockholm, har også en usædvanlig flyverkarriere bag sig, før han valgte skrivebords opgaver.

pw.

Over Danmark med to gange lydets hastighed

Flyvevåbnet sender i næste måned seks piloter til »Starfighter«-træning i USA med hastigheder på 2330 kilometer i timen ²⁴⁻¹⁻⁶⁴

I næste måned skal seks af det danske flyvevåbens piloter begynde et overlydskursus i Texas.

De skal undervises i flyvning med fremtidens danske jet-jager Lockheed F-104-G.

På Texas-basen kommer de danske piloter til at flyve på hastigheder over to gange lydets, nemlig Mach 2,2 i 11.000 meters højde med den projektilformede jager, hvis meget små vinger er barberbladstynede.

Kursus vil vare et halvt års tid. En eskadrillechef og fem udvalgte

mand skal trænes i USA, således at de kan virke som instruktører, når de vender tilbage.

Flyvevåbnet får halvanden eskadrille F-104-G-jagere. De første leveres til efteråret, og indenfor de følgende seks måneder skulle leverancen derefter være gennemført. De danske overlyds-jagere bygges på licens i Canada. F-104-Starfighter anvendes i dag i mange NATO-luftvåben. Det danske flyvevåbens teknikere har været på specialkursus i Norge, hvor man allerede har F-104.

»Starfightererne« skal stationeres i Aalborg og afløse F.86 eskadrillerne. På Karup får man fremtidig F-100 og fotorekognoseringsjagerne, mens man på Skrydstrup får både F.86, Hunter-jagere og F-100. Det danske flyvevåben vil til omskolingsbrug også indkøbe nogle stykker af typen TF-104 G, — en to-sædet træningsudgave af det hurtige fly, som er 16,69 meter langt og kun 8,68 i vingefang. Fuldstøbet vejer det bevængede projektil godt 12.000 kilo, det kan operere i op til 27 kilometers højde.

»Starfighter« er lige så hurtig som fremtidens overlyds-passagerfly, den fransk-britiske »Concorde« hvis hastigheder også er beregnet til Mach 2,2 eller 2330 kilometer i timen.

Det bliver ikke første gang, fly med to gange lydets hastighed opererer over Danmark, når flyvevåbnet får sine F-104. Amerikanerne har vist »Starfighter« ved opvisninger og den svenske »Dragen« har under opvisninger over Høvelte overfløjet Sjælland med hastigheder på Mach 2,2.

pw

Pilot blev dræbt, da slæbemål svigtede

Den 27-årige flyverløjtnant Leif Back, som i 1958 reddede livet i faldskærm, dræbt i går på vej tilbage til Skrydstrup, efter at hans slæbemål ikke foldedes ud

Den 27-årige flyverløjtnant I af reserven Leif Back mistede i går livet under anflyvning til Flyvestation Skrydstrup. Han var startet kl. 9,28 på rutinemæssige luftmålsskydeøvelser over Rømsø. Det var Back, der med sin Hawker Hunter jager skulle trække slæbemålet, som fire af hans kammerater i formation skulle beskyde under tværgående angrebsflyvninger.

Af en eller anden endnu uopklaret grund foldede slæbemålet sig ikke ud. Det hængte skævt i luften efter Hunter-jageren. Kammeraterne gav ham over radioen meddelelse om forholdet, som almindeligvis ikke har indflydelse på selve flyvningen.

Flyverløjtnant Back returnerede mod Skrydstrup. Han rapporterede intet unormalt undervejs.

Ildtunge efter flyet

Umiddelbart før klokken 10, da flyverløjtnant Back i lav højde kom ind med retning mod Flyvestation Skrydstrup, hvor han rutinemæssigt skulle slippe slæbemålet, og derefter tage endnu en runde til landing, styrtede maskinen ned 12 kilometer nordøst for Skrydstrup i nærheden af Simmersted, hvor mange øjenvidner har aflagt beretning om dramaet.

Samstemmende vidneudsagn taler om ildtunge fra maskinen i luften, og kort efter lød nedstyrtningsskriget. Maskinen styrtede ned på Simmerstedholms marker, hvor gårdejer Jes Jensens kone var blandt øjenvidnerne. Piloten synes at have søgt at redde sig i katapultsædet, som fandtes 400 meter fra maskinens vrang. Flyverløjtnant Leif Back var dræbt på stedet.

Flyvevåbnets havarikommission anført af major Kofoed Jensen, var kort efter på nedstyrtningssædet, men endnu sent i aftes havde man ikke tilstrækkeligt grundlag for en foreløbig rapport.

Flyverløjtnant Leif Back var søn af repræsentant Christian V. Back, Roskildevej 102, København. Han var



Den omkomne flyverløjtnant Leif Back.

ugift, men skulle giftes om kort tid og havde erhvervet hus i Vojens.

Dramaet over Djursland

Leif Back, der betegnes som en meget erfaren og koldblodig pilot, har tidligere reddet livet i en dramatisk situation. Det var i december 1958, da hans kompas i Hunter-jageren pludselig viste 180 grader fejl. Det kan ske efter kunstflyvning eller meget kraftige manøvrer. Han flakkede rundt mellem skylag uden reel viden om, hvor han befandt sig, og da han kom gennem skyerne, var han over åbent vand med brændstof til kun 12 minutter. Han slog alarm, blev dirigeret mod Tirstrup, men kunne i skytæppet ikke se flyvestationen på Djursland.

I 1500 meter fik han motorstop og valgte at forlade Hunter-jageren med katapultsædet. Han landede uskadt ved Frederiksdal 10 kilometer fra



Emil Damm

Tirstrup, mens maskinen styrtede ned ved Bjørnholm kun 8 kilometer fra Tirstrup.

Flyverløjtnant Leif Back forlod for en tid flyvevåbnet for at gå over i privat forretning, men genindtrådte i 1961. Han blev flyverløjtnant i 1956 og havde det meste af sin tid været knyttet til Hunter-eskadrillen. Det er første gang i ret lang tid, det danske flyvevåben er ramt af en dødsulykke.

Jet-styrtet i Jylland:

Afgjort, at der skete en eksplosion i flyet

Havarikommissionen har fastslået, at øjenvidnerne havde ret i antagelsen om eksplosion i Hawker Hunter-jageren

— Det er helt afgjort, at der skete en eksplosion i maskinen i luften, men hvorfor eksplosionen er sket, og hvilke direkte tekniske følger den fik, ved vi endnu ikke. — Det er ikke engang sikkert, at den havde nogen afgørende indflydelse på styrtet.

Dette sagde man i aftes i den havarikommission, som undersøger omstændighederne i forbindelse med jet-styrtet ved Simmersted nordøst for Skrydstrup, hvorved den 27-årige flyverløjtnant Leif Back tirsdag mistede livet. Leif Back havde med sin Hawker Hunter været på slæbemålsflyvning over Rømsø, og han var under anflyvning til Flyvestation Skrydstrup, da ulykken skete.

En havarikommission tog straks til ulykkesstedet, men kunne ikke nå meget i løbet af tirsdagen. Først onsdag kom man rigtigt i gang med det minutiøse arbejde, der foreløbig har

ført til fastslåelse af, at der virkelig — som øjenvidner havde berettet — var sket en eksplosion i maskinen, umiddelbart før den styrtede — *beno.*

Farvel til jet-rattet

Den ny vicedirektør i SAS-region Danmark, luftkaptajn Emil Damm, fløj i går til Sydamerika — som passager

Efter 34 år har han i al stilhed sagt farvel til cockpittet

Fra på søndag er flyvechefen i SAS region Danmark, luftkaptajn Emil Damm, vicedirektør i regionen. I går fløj han til Sydamerika som »rejsfører» for de tre skandinaviske hovedstæders borgmestre. Det er hans første opgave i den ny stilling, som han altså overtager undervejs. Pilotsædet blev definitivt forladt for 14 dage siden. — Min sidste flyvning var en tur fra København til London og tilbage med Caravellen, siger direktør Emil Damm.

— Mærkeligt, at det netop skulle blive den rute, der afslutter flyvekarreren?

— Ja, det var jo sådan set noget af en skæbnerute for mig. Jeg skulle have haft turen derovre den 8. april 1940, men fordi jeg havde fødselsdag, overtog min kollega, luftkaptajn Harald Hansen turen med Condor-maskinen, og han kom ikke hjem mere. Besættelsen kom, og han mistede senere livet derovre i en luft-havn.

— Hvorfor ville De ikke have »afskedsflyvning»?

— Og så efter 34 år i bare afslutningsfeber udsætte sig for noget... nej, ikke mig. Jeg har sagt farvel til pilotsædet. Ganske vist har jeg fået mit certifikat fornyet, men det

må løbe ud af sig selv. Da jeg modtog min udnævnelse, havde jeg endnu nogle ture på mit arbejdsprogram, dem måtte »stand-by»'erne tage sig af.

— Hvordan var det at sige farvel? — Jeg har ikke opdaget det... endnu... men det kommer nok en dag. Personlig har jeg ikke haft lyst til at gøre større nummer af, at jeg nu var kaptajn for sidste gang... et langt og indholdsrigt kapitel er slut — et nyt begynder... *pw.*

Lynnedslag før jetflys styrt

Menes at være årsag til styrtet

KOLDING, TORSDAG

Alt synes at tyde på, at det var et lynnedslag, der var skyld i, at flyverløjtnant Leif Back, Skrydstrup, den 4. februar styrtede ned med sit jetfly og dræbtes. Derimod har det ikke været muligt at klarlægge årsagen til, at den omkomne ikke kom fri af katapultsædet, og NATO-eksperter skal nu undersøge denne side af sagen nærmere.

6-2-64

Flyverberømtheden bliver sømand

Australiensflyveren, oberstløjtnant Michael Hansen har selv bygget sig en lille havkrydser, han lægger den på en fragtdamper til Amerika og sejler et år rundt på de store søer — for at møde en drengedrøm

Af Povl Westphall

22/3 64

For 30 år siden forberedte australiensflyveren oberstløjtnant Michael Hansen sit livs store flyveeventyr, i dag forbereder han sit livs stille eventyr. Han er ved at gøre sin båd færdig til nedpakning. Den skal bringes om bord på et fragtskib til enten New York eller Toronto i maj, og til juni begynder flyverberømtheden et års tilværelse som sømand på de store amerikanske søer. På gårdspladsen i hjemmet i Rungsted er Michael Hansen ved at lægge sidste hånd på værket.

Luftens eventyrer

Oberstløjtnant Michael Hansen, en af flyverromantikens helte, skulle oprindeligt have været sømand, men flyvningen rev ham ud af karrieren til søs, som han allerede var slået ind på. Togførersønnen havde uro i blodet, han ville møde eventyret, og flyvningen gav ham den feber, der bragte ham eventyret nærmere, end de fleste.

I 1927 blev han militærflyver, og da han sluttede på officersskolen i 1934 havde den unge himmelstormer alt klar til det helt store flyveeventyr. Han havde formået at skaffe baggrund for sin deltagelse i kapflyvningen fra London til Melbourne i Australien.

Med en én motorers Desouter fløj Michael Hansen og hans mekaniker Daniel Jensen over verdenshavene, over jungler og ørkener... og blev verdensberømt. Tre år senere gennemførte Michael Hansen flyvningen fra København til Kapstaden i Sydafrika tur-retur.

I berømmelsens kåbe

Året efter var han med på Nordøstgrønlands-ekspeditionen, han blev en af det danske flyvevåbens store aktive kræfter i Grønlandsflyvningerne efter krigen. Da han sluttede sin karriere i flyvevåbnet som oberstløjtnant og chef for flyvestation Vedbæk, var han hædret med «Ligue Internationale Des Aviateurs» diplom d'Honneur og med «Fédération Aéronautique Internationale» Tissan-dier-diplom, han var blevet Ridder af Dannebrog og havde fået fortjenstmedaljen i sølv og det finske frihedskors for sin ambulanceflyveindsats. Han havde udgivet bøger «43.000 kilometer gennem luften» og «På danske vinger i syd og nord», han havde holdt utallige foredrag over det gan-



Michael Hansen på «Cavu» — her skal masten stå.

ske land. Det var en af dansk flyvnings virkelige eventyrskikkelser, der i fjor blev pensionist.

Flyver-skipperen

Men Michael Hansen satte sig ikke hen for at trille tommelfingre. Han tog fat på at gøre en drengedrøm til virkelighed, en sejlads over Amerikas store søer til de steder, hvor Fenimore Cooper havde bragt ham med sine indianerfortællinger.

I Frederikssund købte Michael

nok... det er helt rart endelig at være herre over tiden... den har været min pisk det meste af de hidtil forløbne 60 år af mit liv.

Rundt på de store søer og floder

— Og hvad så i Amerika?
— Vi har planlagt et års tid på de store søer Ontario, Lake Erie og Lake Huron og sandsynligvis også en tur ned ad Mississippi eller gennem ka-



Flyveren som bliver sømand, oberstløjtnant Michael Hansen på dækket af sin båd «Cavu» på gårdspladsen i hjemmet i Rungsted. Til maj sejles båden til Amerika, og Michael Hansen skal mødes med en drengedrøm på de store søer.

(FOTO: HAKON NIELSEN)

Hansen et skrog til en lille havkrydser, siden har han, der aldrig har lært håndværk, med sine egne hænder gjort sit skib færdigt. Det har været i vandet, har bestået alle prøver med glans. Midt i den blidende forårskulde er han ved at lægge sidste hånd på monteringen og afprøving af sit flydende hjem «CAVU»... det er flyvernes kodeord for det skønneste vejr man kan forestille sig: sigtbarhed uden grænser «Ceiling and Visibility Unlimited».

«CAVU» af Rungsted er en klinkbygget mahogni- og egébåd med en lille hjælpemotor og et 32 kvadratmeter dralonsejl. Båden er lækkert udstyret som et miniaturehjem for to med tilstrækkelige bekvemmeligheder til at gøre sømandstiltværelsen på de amerikanske søer behagelig.

Et livskapitel — uden jagt

— Hvordan lærer man sig selv at bygge et skib?

Michael Hansen smiler skævt:

— Mon ikke det er sådan, at hvis man kan lide noget, så finder man uvilkaarligt ud af, hvordan man skal bære sig ad. Snedkerarbejdet på båden er først og fremmest et spørgsmål om nøjagtighed i udmalinger, omhu med arbejdet og selvkontrol... ikke jage.

Og vi har ikke noget at jage efter, min kone og jeg, vi tager den tid, vi skal bruge. Det var oprindeligt meningen, at vi ville have været af sted i fjor, men det nåede jeg ikke at blive færdig til. Vi fik skroget den 26. juli, men nu er jeg ved at være færdig. Til maj sender vi «CAVU» om bord enten på en dansk båd til New York eller på en lille svensk fragter til Toronto, det bliver nu nok Toronto... turen derover tager 18 dage, men hvad vi har som sagt tid

nalen til Hudson-floden og op til New York... det lader vi tilfældet afgøre. Vi sejler i små etaper og kun når vejret er godt, vort skib er vort hjem. Vi har kølerum, kabys, toiletforhold om bord... et hotelværelse på køl, vi har sejl når vinden er til det, og vi har en god lille Marstal-motor til 6 knob i timen, mere behøver vi ikke.

— Jeg tror nok vi begynder hos min søn Kurt i Toronto. Forhåbentlig er hans nedbrændte bådværft i Whitby blevet genopbygget til den tid.

CAVU bliver derovre

— Hvorfor vil De sejle rundt i USA?

— For at opleve naturen — og menneskene på en helt anden måde end fra flyvemaskiner og landevejene... og så altså for at møde en drengedrøm... og få bekræftelse på en livsfilosofi.

— Gænde ud på hvad?

— Den fuldstændige eller næsten fuldstændige frihed.

— Skal «CAVU» med hjem?

— Nej, jeg regner med at sælge skibet derovre, så forhåbentlig får vi de fleste af pengene hjem... og et stiltfærdigt eventyr i tilgift... vi er kun på jagt efter de små glæder, og de er legio, hvis man da ellers har øjne for dem, og det mener vi begge, at vi har... og så er det om at gribe til, mens man endnu har oplevelses-trangen i sig...

Hjem fra mareridtet i Alaska



Den ene af SAS-besætningerne, der opholdt sig i Anchorage under det uhyggelige jordskælv, vendte i går hjem via New York. Herover ses flyvestyrmand Jørgen Visselberg-Petersen, som fik en jublende modtagelse af sine to sønner. Derunder flyvestyrmand Niels Bang Mølbech Jensen (t.v.), SAS' japanske stewardesse Reiko Fujimura og stewardessen Kirsten Klestrup Hansen. Se i øvrigt reportagen side 11.

Flyveuheldet:

Brud på olieledning

Luftkaptajn Alfred Asmussen var både dygtig og heldig

En knækket olieledning var årsagen til det faldende olietryk, så luftkaptajn Alfred Asmussen måtte standse den ene motor på sin »Piper Apache«. Svære isdannelse bevirkede, at maskinens flyveegenskaber blev så reducerede, at den ikke kunne fortsætte på én motor.

Maskinen måtte derfor med fem passagerer sættes ned på en pløjemark i nærheden af Magleby ved Skelskør sent mandag.

En havarikommission har tirsdag foretaget nærmere undersøgelser, hvorunder årsagen til motorstopet blev klarlagt.

Den knækkede ledning er en armeret olieslange.

Maskinen har fløjet ca. 800 timer siden sidste store eftersyn. Fejlen er meget sjældent forekommende.

En specialvogn er på vej fra Sønderborg til stedet for i løbet af onsdag at transportere flyet, hvis vinger vil blive demonteret, til selskabets værksted i Kastrup.

Havarikommissionens undersøgelser har godtgjort, at der fra den højspændingsledning, som maskinen rev over, til det sted, hvor den først tog jorden, var 90 meter. Fra første berøringspunkt på jorden til maskinen er standset, var der nøjagtig 22 me-

ter. Maskinen er kommet ned med en hastighed mellem 90 og 100 miles (140-160 km/t).

— Dygtig flyvning, rigtige reaktioner og en god portion held, er kommentaren fra kommissionen.

Ved første øjekast er maskinen tilsyneladende uskadt, men nøjere eftersyn har vist, at der såvel på undersiden af kroppen som på bærepplanerne er mange buler. Nogle af påvirkningerne ved sammenstødet med jorden har været så voldsomme, at næsehjul og hovedhjul — selv om understellet var trukket ind — er slået skæve. Det skønnes tvivlsomt, om det vil kunne betale sig at lade maskinen reparere.

Nærmere oplysninger om vejrforholdene i maskinens marchhøjde, der var 5.000 fod (1.500 meter), vil blive indhentet hos vejrtjenesten for at indgå i havarikommissionens endelige rapport.

D
dy

SAS
i A
dyk

— J
rage T
på 3.
da ma
lød det
ger, ni
askebæ
så ...
gulvet
væltede
rede ...
duerne
vægger
Jeg st
gene sv
at dør
mig son
Jeg ryg



Fra hj
kaptajn

menslu

50

Han
af af
ling, C
trådte
sten s
Flyver
påfølg
krigen
sat i
Efter
se på
i Engl
ren 19
han tj
år se
struk
Han b
løjtna
var i
eskadr
Værlo
gjorde
i Flyv
var de
våbnet
55. I å
rende
i Lond
nelsen
admini
tion S
vendt

Dansk restaurant forsvandt i dybet ved Alaska-jordskælvet

SAS-besætningens beskrivelser af rædselstimerne i Anchorage, da jorden åbnede sig, husene sank i dybet, og gaderne bølgede som et oprørt hav

— Jeg sad og læste i »Anchorage Times« i mit hotelværelse på 3. sal i »Westward hotellet«, da mareridtet begyndte. Først lød det som den klirren, der følger, når man sætter et svært askebæger på et glasbord ... og så ... så kom rystelserne. Hele gulvet gyngede. TV-apparatet væltede og billedrøret eksploderede ... tagpudset kom ned, vinduerne sprængtes, billeder på væggen ramlede ned.

Jeg sprang mod døren, mens væggene svajede ... jeg var bange for, at døren skulle smække i og fange mig som i en fælde ... derfor satte jeg ryggen mod den, mens jeg med

den ene hånd greb fat i dørkarmen og stak den anden ind i garderobeskabet efter min uniformstrakke. Jeg vidste, det var koldt udenfor ... rent instinktivt greb jeg efter det varmeste tøj, jeg kunne nå ... og så løb jeg hen imod en nødirappe, som jeg kendte, for jeg havde jo hørt mange gange på »Westward Hotel«.

Men der var buldrende mørkt i trappeskakten ... måske er trappen der slet ikke mere. Tanker jog gennem mit hovede, og så sprang jeg videre ned ad gangen, helt hen for enden af bygningen, hvor der findes en nedgang med glasruder hele vejen til gaden. Lydene, jeg hørte, var knagende og jamrende og hvislende ... de kom fra bygningen, der gav efter i sine stålskeletter, mens betonvæggene revnede. Alt svajede og svingede ... gaden, jeg kom ud på, var intakt ... men lige om hjør-

net på 4. Avenue var bygningerne sunket ned i gadebelægningens gabbende dyb. Biler og huse var skredet ned i jordskælvsrevnerne.

Det gribende gensyn i Kastrup

Det er formanden for den danske pilotforening, luftkaptajn John »Scotty« Jack, som fortæller dette. Han vendte i går sammen med sine besætningskammerater hjem fra Alaska med minder, som de godt kunne have været foruden.

Gensynet mellem besætningsmedlemmerne og deres pårørende var gribende. Da DC 8'eren fra New York var kørt op foran finger-perron B, løb børn og hustruer frem mod landgangstrapperne og knugede de hjemvendende ind til sig ... længe, meget længe. Og der randt glædestårer.

Helt ustyrlige var andenpiloten Jørgen Visselberg-Petersens drenge: — Far, far, far, råbte de, og så sprang de op på ham og purrede i hans karsehår ... far, far, av, hvor var'et godt, at du kom igen ...

Fru luftkaptajn John Jack trykkede sin mand til sig og sagde: — Jeg vidste, at det var gået godt for jer ... jeg ved ikke hvorfor, men jeg vidste det ... jeg har været mærkelig rolig hele tiden, indtil visheden kom ... velkommen hjem ...

Og et hjerteligt velkommen lød fra regionschefen, direktør Johannes Nielsen, vicedirektør Emil Damm, flyvechef Stig Nielsen og stationschef Skjoldager og mange flyverkammerater, der var mødt op for at

rundturen i bygningen for at se, om alle var kommet ud. Elevatorskakene var blokerede, lyset var forsvundet, men udover det ægtepar, som Niels mødte, var hotellet forladt.

— Hvad tænker man i sådanne øjeblikke?

— På dem derhjemme ... det gjorde vi alle sammen.

Der var en ualmindelig hjælpsom dame i et ubeskadiget hus, som tilbød os midlertidigt ophold. Hun turde ikke selv blive der, hun ville væk fra byen. Civilforsvaret, politiet og militæret, som forbløffende hurtigt fik organiseret redningsaktionerne, kom og forbød os at blive i huset, fordi man ventede en flodbølge.

Den kom imidlertid ikke, og noget senere fik vi lov til at vende tilbage til hotellet og samle vore ejendele sammen.

Vi blev installeret i KFUM-bygningen sammen med andre. Her gik stewardesse Kirsten Klestrup Hansen og andre besætningsmedlemmer i gang med at hjælpe Røde Kors

med at lave nødforsyninger, som blev sendt rundt til skoler og andre offentlige bygninger, hvor man havde samlet de hjemløse. Det var mad fra Northwest Airlines flyvekøkken, som blev delt ud.

— Det var beundringsværdigt, siger luftkaptajn John Jack, at se amerikanernes reaktioner, der var intet øjeblik tale om virkelige panikstemninger ... skønt det var rædselsfuldt ...

Om de øvrige Alaska-danskere ved SAS-besætningen meget lidt, kun at den danske forretningsmand Joe Marboe, som er radioamatør, fik en melding igennem: Alle danske og alt SAS personel er i god behold. Ingen er kommet til skade.

— Kaptajn Jack, hvordan var den psykiske eftervirkning?

— De fleste af os fik den vist om natten i KFUM-bygningen, hvor vi forgæves prøvede at sove ... vore to japanske stewardesser genoplevede rystelserne, da vi var velholdne i Seattle et par timers flyvning syd for Anchorage. De amerikanske myndigheder ville gerne have så mange bort fra byen som muligt, så vi ikke skulle være i vejen for rednings- og oprydningsarbejdet.

Derfor fik vi flyveledighed fra militærflughavnen Elmendorf med en af de Northwest Airlines maskiner, som kom med nødforsyninger.

I luften igen

— Nu skal De vel have et længere hvil?

— Nej, vi skal snart i luften igen ... på mandag tænker jeg, i øvrigt vil Anchorage-lufthavnen blive åbnet, formentlig i næste uge, dog med det forbehold, at der ikke kan udstationeres besætninger foreløbig. Det vil sige, at man skal have to besætninger med over nordpolen til Tokio, den ene sover, mens den anden flyver, men om SAS er interesseret i dette arrangement ved jeg ikke. Vi skal drøfte tingene i morgen.

Jørgen Visselberg-Petersen fortæller, at rystelserne kom igen nøjagtigt hver 4. time og 35. minut, ikke så slemme, men de blev ved, og hver gang vendte ængstelsen tilbage. Tabslisterne blev ikke offentliggjort i Anchorage, ingen navne blev nævnt, heller ikke i aviserne i Seattle. Det vil man åbenbart vente med, til sine dene er faldet mere til ro.

— Kaptajn Jack, hørte De noget til den danske konsul, sagfører Jack Scavenius?

— Nej, vi fik ingen forbindelser ... men jeg læste en artikel i en Seattle-avis skrevet af Danmarks gode ven i Anchorage, bladudgiveren Robert Attwood, som havde været døden så nær, som nogen kan forestille sig. Hans store hus styrtede sammen, da han nåede hjem, hustruen var inde i byen og slap uskadt. Attwood beretter, hvorledes han mirakuløst slap for at blive begravet under jordmasserne, som knuste deres store smukke hjem.

Man skal have set og oplevet hændelserne i Anchorage for at kunne forestille sig, hvad der virkelig er sket ... vi har været meget heldige i SAS med vore besætningsmedlemmer ... meget heldige ... og vi er formentlig glattere end de fleste i dette øjeblik ...



Fra hjemkomsten i går. Til venstre fru luftkaptajn Jack, derefter luftkaptajn J. M. Jack, direktør Johannes Nielsen og vicedirektør Emil Damm.



Flyvestyrmand Jørgen Visselberg-Petersen modtages af sine jublende glade sønner og sin hustru, da han vendte hjem fra Anchorage til Københavns Lufthavn i går.

trykke hænderne på dem, de havde ængstedes for.

Inde i lufthavnsbygningens mødetagelssalon havde SAS-direktionen dækket op til morgenkaffe for de

KENDT FLYVER 50

En af den lille flyvnings kendte mænd, luftkaptajn Hans Venningbo, fylder i morgen 50 år, og han passerer dagen midt i en periode, hvor han har mere travlt med flyvning end nogen sinde før. Hans Venningbo har aldrig fløjet i den store rutetrafik, men altid været travlt optaget af indenrigsflyvningen med mindre maskiner, og han har på dette område gennem årene slået sit navn fast.

Hans Venningbo blev født i Århus, hvor han også gik i skole. Han blev udlært som tømrer i 1935 og kom derefter ind som soldat ved artilleriet, kom på sergentskole og søgte dernæst ind ved Hærens Flyvetropper i 1938. Uddannelsen foregik på Tiger Moth, og Hans Venningbo fik sit certifikat samme år.



H. Venningbo

Den 9. april 1940 befandt han sig på Flyvestation Værlose, hvor man søgte at redde de danske maskiner. Det lykkedes ikke. De tyske jagere kom, for danskerne kom i luften. Hans Venningbo slap uskadt og blev snart efter hjemsendt. I krigsårene dyrkede han svæveflyvning, og efter kapitulationen vendte han tilbage til Hærens Flyvetropper og blev i 1946 udnævnt til løjtnant. Snart efter kaldte den civile flyvning. Venningbo blev ambulanceflyver i Zoneredningskorpsen, og nu fulgte ti bevaegede og spændende år, hvor han gang på gang blev genstand for hele landets beundring ved sine dristige og dygtigt gennemførte ambulanceflyvninger, ikke mindst under isvintrens vanskelige vilkår. I 1956 forsvandt han med sin maskine på en flyvning til Samsø, og et stort eftersøgningsapparat blev sat i gang. Det viste sig, at Venningbo havde mistet orienteringen og havde måttet nødlande på isen ved Vejsr. Hans popularitet steg endnu mere, og han blev hjerteligt hyldet, når han om aftenen optrådte som sanger i »Hollænderbyen«.

menslutning.

50

En kendt flyverofficer, oberstløjtnant P. Stilling, fylder i dag 50 år.

Han er født i København, søn af afdøde bogholder Knud Stilling. Oprindelig bankuddannet indtrådte han efter værnepligtstjenesten som sekundløjtnant på Hærens Flyvetroppers flyveskole i 1939 med påfølgende eskadrillettjeneste. Under krigen var han ansat i Rigspolitiet. Efter genuddannelse på Spitfire-fly i England i vinteren 1945-46 gjorde han tjeneste i tre år som flyveinstruktør i Karup. Han blev premierløjtnant i 1946 og var i 1950-51 i eskadrillettjeneste i Værlose. I 1951-53 gjorde han tjeneste i Flyverstaben og var derefter kommandør for Flyvevåbnets reserveofficersskole 1953-55. I årene 1955-58 var han assisterende flyveattaché ved ambassaden i London. I 1958, året efter udnævnelsen til oberstløjtnant, blev han administrationsofficer ved Flyvestation Skrydstrup. Nu fra april er han vendt tilbage til Flyverstaben.



P. O. H. M. Stilling

50

En officer, der af kolleger betegnes som et herligt menneske og en god kammerat og tillige som en gudbenådet flyver, oberstløjtnant i flyvevåbnet W. Lonsdale fylder i dag 50 år. Oberstløjtnant Lonsdale, der ved flyvevåbnets oprettelse gik over i linien fra reserven, blev udnævnt til kaptajn i 1952 og til oberstløjtnant i 1953. Han har bl. a. gjort tjeneste i flyvertaktisk kommando i Karup og ved det allierede hovedkvarter SHAPE i Paris. I dag er han knyttet til flyverkommandoen i Vedbæk. Størst navn har oberstløjtnant Lonsdale måske vundet under sine flyvninger i Grønland, hvor han bl. a. flere gange har gennemført krævede flyvninger i Pearyland.

23-4-64



Den ene af de reddede, sergent Jørgen Pedersen, fotograferet på amtssygehuset i Ålborg. Han har besøg af to kammerater R. Lysgaard og N. Christensen, der mødte med blomster. — (Berlingske Telefoto).

To jetpiloter reddet i faldskærm fra 33 meters højde 6/5-64

Heldig udgang på motorhavari med to-sædet jet-træningsfly på Flyvestation Ålborg

Et minut efter starten måtte piloterne lade sig skyde ud og havnede i fjordens lave vand med kun nogle skrammer, flyet brændte op

To af flyvevåbnets piloter reddede i går livet under meget heldige omstændigheder. Kun et minut efter starten fra flyvestation Ålborg styrtede deres to-sædede jettræningsmaskine T. 33 »Shooting Star« i vandet for enden af bane 27. Den brændte op.

De to piloter, instruktøren flyverløjtnant 1 af reserven Bent Nielsen og eleven, sergent Jørgen Pedersen, lod sig skyde ud med deres Martin Baker-katapultsæder fra kun 33 meters højde. De faldt begge i vandet og slap med mindre skader.

Maskinen startede kl. 14.02 på en rutinemæssig træningsflyvning. Sergent Pedersen sad bag instruktøren under dække af en mørk hætte, fordi han skulle trænes i blindflyvningsøvelser.

Umiddelbart efter starten rapporterede flyverløjtnant Bent Nielsen »Mayday«, katastrofe. Det var formodede motorvanskeligheder, som var årsag til havariet. Flyet brændte omgående.

Piloternes heldige udspring fra den meget lave højde skyldes den særlige katapultsæde-konstruktion, som endog giver piloterne en chance, hvis flyet står på startbanen, når blot udskydningsvinklen er rigtig. Helt uden skrammer kom de to flyvere dog ikke ud af det brændende fly. Sergent Pedersen, som stadig var under den mørke blindflyvningshætte, da han efterfulgte instruktørens ordre og udløste sit katapultsæde, klagede efter redningen over smerter i ryggen. Det viste sig senere, at han havde pådraget sig brud på to ryghvirvler. Flyverløjtnant

Bent Nielsen fik et slemt kødsår på den ene hånd, da han slyngedes fri af flyet, desuden har han ligesom sergent Pedersen smerter i nakken efter den voldsomme nedfart. Begge førtes til Ålborg Amtssygehus, hvor de indlagdes til observation.

Fra flyvestationen lød katastrofealarmen, så at sige før de to piloter var i vandet, redningsholdene nåede på øjeblikke de 3.000 meter ud fra startstedet. De to piloter vadede selv i land. Fjordens vandstand er meget lav for enden af startbanen.

Flyverløjtnant Bent Nielsen, som aldrig før har haft et havari, har været jetpilot og jetinstruktør i snart otte år, og han har gjort tjeneste på flyvestation Ålborg siden 1957.

Sergent Jørgen Pedersen, som kommer fra Ullerup pr. St. Magleby, er 23 år, han har gjort tjeneste i træningsafdelingen på flyvestation Ålborg i fire måneder.

Chefen for havarikommissionen,

oberstløjtnant Koefod-Jensen oplyser, at vraket af jetjageren ligger på lavt vand ca. 1,5 til 2 km fra kysten. Flyet har ramt vandet i en meget stejl vinkel. Det er knust og ligger delvis nedgravet i mudder.

Havarikommissionen forudser, at der forestår et meget vanskeligt bjærgningsarbejde, som vil vare ca. 14 dage.

Ingeniørtropperne fra Randers vil få bjærgningsopgaven. pw.

8-5-64
Dyr kop kaffe
Flyverløjtnant forlod sin vagt
HADERSLEV, FREDAG.
Syv minutters fravær fra operationsrummet på Flyvestation Skrydstrup for at drikke en kop kaffe i officersmessen har medført, at den 24-årige flyverløjtnant Morten N. Holm i Haderslev Kriminalret i går idømmes 10 dages vagtarrest.
Flyverløjtnanten gjorde tjeneste som vagthavende officer på flyvestationen den pågældende dag, og da de registrerede flyvninger var opført, overgav han sit hverv til en vagthavende tekniker, medens han i sin bil kørte den flere kilometer lange vej fra operationsafdelingen til messen for at få en kop kaffe. Umiddelbart efter at han havde forladt operationsrummet, telefonerede en af flyvestations ledende officerer for at tale med ham.

Luftens verden
28-5-64
En af SAS' engelskfødte luftkaptajner, George Whitfield, fejrer i lørdag sit 25. års-certifikat-jubilæum. Whitfield, som er 43 år, kom i RAF som 18-årig. Han var blandt den unge engelske flyvergeneration, der blev hentet så at sige fra skolen til cockpitet. Under hele krigen gjorde Whitfield tjeneste i Royal Air Force, slap igennem uden en skræmme og besluttede sig til at fortsætte sin flyverkarriere — civilt. Han søgte ind i Det danske Luftfartselskab og kom hertil i august 1946. I 1960 blev han dansk statsborger, i 1950 giftede han sig — dansk. Luftkaptajn Whitfield, som har 16-18.000 flyvetimer, Luftkapt. Whitfield bag sig, er i dag blandt senior-kaptajnerne på SAS-flagskibene DC 8 til USA. I 18 år har han gjort tjeneste i dansk og skandinavisk luftfart.
Luftfartsmonumentet »De fire Vindes«, som nu er rejst foran lufthavnsbygningen i Kastrup, hvor det skal afsløres den 22. juni, vil blive samtaleemne. Det er et værdifuldt kunstværk, som man



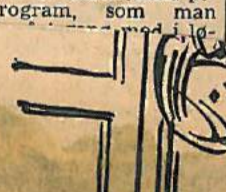
Træningsanlæg til flyvevåbnet

De nye F-104 jetmaskiner kræver omskoling af de danske piloter 12-5-64

Forsvarsministeriet har anmodet Finansudvalget om at godkende, at man inden for forsvarrets bevillingsramme bruger 9,75 mill. kr. til at anskaffe en F-104 G Flight Simulator til brug for flyvevåbnet. Installationen skal ske i en bygning, som man har på Flyvestation Ålborg.

Anskaffelsen står i forbindelse med, at flyvevåbnet til efteråret får de første maskiner til den halvanden eskadrille F104-flyvemaskiner, som man har aftale om. Overgangen til denne moderne og komplicerede flyvemaskine kræver et omfattende pilot-omskolingsprogram, som man

af fejl samt muligheder for i givne tilfælde at redde sig selv og flyvemaskinen. Anlægget har tillige stor betydning ved indøvelse af instrumentflyvning, taktik osv., og der kan ved dets anvendelse spares mange kostbare flyvetimer, anfører forsvarsministeren i sin henvendelse til Finansudvalget. asb.



JETALDER-TRÆTHED

Vi flyver frem og tilbage og lander ude af balance

Personer på lang flyverejse mellem øst og vest har prøvet det på deres krop: jettrætheden, rejsetrætheden, omstillingen fra den ene klimazone og tidszone til den anden. Man starter hjemmefra en formiddag, rejser med hurtigt fly og ankommer i en anden verdensdel, hvor det enten er nat, hvor det burde være morgen eller omvendt.

Sagkyndige siger, at man ikke er sig selv igen, før der er gået fra en uge til fjorten dage. Og de påstår, at man i hvert fald ikke dur til noget åndeligt arbejde det følgende døgn efter rejsens slutning.

Den amerikanske regering har taget konsekvensen heraf og påbudt alle højtstående generaler, embedsmænd og politikere at tage i så god tid hjemmefra, hvis de skal til møder og kongresser, at de har et døgn hvile på ankomststedet, før vigtige forhandlinger begynder.

De mest udsatte mennesker i denne forbindelse er selvfølgelig flypersonalet på rutemaskiner. Der er mellem pilotforeninger og personaleforeninger og flyselskaberne indgået ganske bestemte aftaler om, hvor lang arbejdstiden skal være for den enkelte rute. Her er der taget almindelige hensyn til normale arbejdsdage, som vi andre kender dem, og specielle til det træthedssænenomen, man kalder „jet-træthed“, og som ud over forandringerne i den daglige fysiske rytme også omfatter forholdene om bord på arbejdsstedet: nervepres, tør luft i de store højder, meget stillesiddende arbejde og flere andre ting.

Forandringer af den daglige rytme

Pollen-tabl.
med den eneste virkning. Na-
turprodukt, indsamlet af bierne. Gi-
ver Dem ungdomsvitalitet og energi
— forhindrer forårstræthed. Gør
som tusinde af andre, tag daglig de
originale anerkendte
tylske API-Pollen tabl.
hvis værdifulde virkestoffer er fri-
gjort til fuld udnyttelse i den men-
neskelige organisme, kr. 9,10 pr. 100
tabl. (ca. 30 dages forbrug). Fås hos
Generalgencurr Honning-Depolet
Nri Søgade 89, K. CE 8176
Fortlang de tylske API-Pollen

logiske forstyrrelser kan organismen regulere, men giver man den ikke tid, opstår ubehagene og for en rationel bedømmelse den nedsatte arbejdsevne, den ringere psykiske tilstand.

Lidt stress

— Kan mavesår være en følge af rytme-forstyrrelser?

— Ulcus sygdomme kan have en relation, men mest til hele stress-problemet. Det er i øvrigt et spørgsmål om ikke vi skal stresser lidt for at holde os på et fysisk højdepunkt. den ekstreme inaktivitet er absolut

mer, men vi holder os orienteret om alt, hvad der sker i udlandet.

— De sagde, vi skulle stresser lidt?

— Ja, nogle af de bedste menneskelige egenskaber kommer frem under stress. Mennesket kan meget og meget mere — men det kan også pylre sig ihjel.

Gør det modsatte

— Hvad skal passagerer på lang-ruter gøre?

— Spise så lidt som muligt, og let kost, sørg for at komme til at hvile i flystolen og gå i seng, når de når frem. Man gør normalt omvendt. Fyl-

der sig med den tilbudte mad og vin og styrter ud i byen efter ankomsten.

— Hvad skal skifte-arbejdere gøre?

— Skiftet skal så vidt muligt ikke være hver uge, men disse problemer behandles i øvrigt af overlæge Jørgen Andersen, og Socialforskningsinstituttet udgiver vist til efteråret en rapport på basis af hans undersøgelser.

— Når vi snakker om fysisk velbefindende, hvad er så vor tids største fare?

— For lidt motion, bilerne. stige.



Errebo-Knudsen ved det lavtryks-kammer, hvor militære piloter kommer til undersøgelser for at man kan se, hvordan, de reagerer, hvis trykkabinen pludselig skulle svigte i 30 kilometers højde

imod menneskelig trivsel, lever vi „overbeskyttet“ er det også galt.

— Har man konstateret forskel på flypersonales velbefindende ved overgang fra propelfly til jet?

— Vi har her i landet intet dansk

Tabletter
Jeg er 49 år og tager 4 kolfazyll
tabletter daglig. Jeg har gjort det
i mange år. Det virker nervebe-
roligende. Men nu har jeg hørt,
de er skadelige for nyrerne. Er
det rigtigt?
S. R.
Det stort, som man har mistanke
om skader nyrerne, hedder Iena-
dosis.
De ikke prøve at holde op, f. eks.
ved at gå langsomt ned i dags-
dosier.
celin (phenacelin). Det findes
ikke i de nævnte tabletter, men
i mange andre smertestillende
tabletter. Men under alle omstæn-
digheder er det ikke klogt sådan
at tage tabletter i årevis. Kunne
man prøve at holde op, f. eks.
ved at gå langsomt ned i dags-
dosier.

BREVE TIL LÆGEN

NUMMER 1 - PRIS 500

Jeg fik
Så til
vanlige
spørgsm

Grønlandsfly har ansat en dansk helikopterpilot og en mekaniker til deltagelse i flyvningerne mellem Sønder Strømfjord og Holsteinsborg, som udføres af et amerikansk selskab. Det er kaptajn i flyvevåbnet H. L. Jeritslev, desuden vil kaptajn i flyvevåbnet A. Aggersbøl efter omskoling tiltræde som andenpilot i selskabet. »Grønlandsfly«, hvis flyvechef er den erfarne helikopter- og flyvepioner C. Djørup, vil derefter have fire piloter til sin ny virksomhed. Når organiseringen og opbygningen af den indenlandske flyvning er tilendebragt til maj næste år, regner man i »Grønlandsfly« med at have antaget yderligere en halv snes piloter samt en stab af teknikere og mekanikere.

venlighed og hæderlige lærer vandt mange venner.

6-6-64
En af flyvevåbnets øverste befalingsmænd, oberst, midl. generalmajor Vagn Holm, der i øjeblikket gør tjeneste i Oslo, fylder i dag 50 år. Han er født i Kallundborg, blev student fra Rungsted i 1932 og indtrådte siden i hæren, for at blive officer i 1938. Ingeniørregimentet var oprindeligt hans våben, men han tilhørte det kun kort. Alleerede i 1939 blev han pilot ved det daværende Hærens Flyvetropper, skaffede sig under besættelsen en yderligere uddannelse på Polyteknisk Læreanstalt og var 1944-45 tjenstgørende i det svenske flyvevåben og siden i Royal Air Force. Som kaptajn gjorde han fra 1947 tjeneste i Forsvars-



Vagn Holm

ministeriet, hvor han allerede dengang rige erfaringer udnyttede. Han var på stabskursus i USA 1952, blev oberstløjtnant, var så et par år ved NATO-staben i Oslo og fra 1954 ved flyverstabens herhjemme — dens operationsafdeling ledede han fra 1957 — fra 1959 som oberst — til han i 1960 blev chef for Flyvestation Karup. Siden i fjor er han som midlertidig generalmajor souschef hos den øverstbefalende for de fælles forsvarstyrker i Nordeuropa, AFNORTH, på Kolsås. Han har beklædt lærerhverv på officersskolen, og fremtrædte faglige hverv, bl. a. i ledelsen af Linieofficerernes Sammenlutning og af det Krigsvidenskabelige Selskab, det har været naturligt for hans kolleger at betro ham disse hverv. Han er en officer med meget smukke og fine kvalifikationer, ikke blot faglige, men i høj grad også menneskelige.

Kaptajn John Foltmann

Dansk flyvnings store personlighed og idealistiske arbejdskraft døde i går 14-6-64

Kongelig Dansk Aeroklubs mangeårige generalsekretær, flyvepioneren, kaptajn John Foltmann, døde i går på Militærhospitalet, 72 år gammel. Kaptajn Foltmann blev indlagt for en uges tid siden til undersøgelse; efter en lettere operation kom døden overraskende. Den skyldtes et hjertetilfælde.

Kaptajn Foltmanns sagnomspundne helbred havde været svigtende de senere år, den utrolige stærke mand, som kunne rive vejvisere over med sine hænder, var pludselig slidt op. Hans vægt reduceredes voldsomt. Fra 105 kilo i sine runde dage til kun 65 kilo.

I flyverkrede vil John Foltmann altid blive husket som den venligste, mest hjælpsomme og redbonne kammerat, lige så livsglad og rund som hans karakteristiske ydre. Få danske har givet flyvningen mere af deres arbejdskraft end John Foltmann, få har talt og skrevet mere om flyvning i de sidste 40 år end John Foltmann.

Han blev en myte i dansk flyv-



John Foltmann

ning, fordi han formåede at udrette så meget. Få har samlet flere penge ind til andre end John Foltmann, men aldrig til sig selv. Han blev aldrig selv rig på den overvældende arbejdsindsats han gavede indenfor så mange områder i dansk flyvning. Men han vil blive husket længere end de fleste og husket med dyb glæde, også fordi han midt i al sin naturlige venlighed havde karakter, meninger og ukueligt mod.

John Foltmanns liv fik karakteren af et eventyr. Han voksede op på Amager i flyvepionertiden. Han var skoledreng, da Robert Svendsen fløj over Øresund og var vildt betaget af flyvning og prøvede på at overtale sin far til at gøre flyveinteressen til sin fremtid. Men faderen sagde: John, du må hellere gå ind i Store Nordiske, der kan du nå op på 400 kroner om måneden ... for 52 år siden kom John Foltmann i Store Nordiske. Men flyvningen havde fået tag i ham, han hængte omkring flyvningens mænd i de unge år. Han blev idrætsmand, konkurrencegymnast og havde reck og barre som speciale, da han på Handelsstandens Gymnastikforenings hold var med til opvisningerne i Odd-Fellow Palæet for kong Christian og i Oslo for kong Haakon.

Store Nordiske sendte ham til London, men så kom første verdenskrig, og John Foltmann vendte hjem, han kom i Hærens Flyvetropper og blev militærflyver. Faderen, som var overbådsmand i marinen, havde accepteret dette kompromis for John Foltmanns glødende flyveinteresse. Efter krigen stiftede John Foltmann Dansk Luftrederi i Lundtofte sammen med nuværende oberst Bjarkov, direktør Sætter-Lassen og Henrik Tholstrup. En overgang havde virksomheden syv af de kendte LVG-maskiner, fløj over hele Danmark ved rundflyvningsarrangementer og turistflyvninger.

For 47 år siden var John Foltmann medstifter af de aktive piloters forening »Danske Flyvere« og medskaber af denne forenings store hjælpefond. Det er også 47 år siden, Foltmann udgav sin første bog hos Gyldendal om »Flyvning«, siden har han skrevet og oversat 40 flyvebøger. For 42 år siden var denne usædvanlige flyverskikkelse blandt faldskærmpionererne, han sprang ud over Lundtofte for »Guardian Angles«, et britisk faldskærmsfirma, for at demonstrere skærmens sikkerhed. For snart 30 år siden var han med til at stifte flyvetidsskriftet »Flyv«, som nu er officielt organ for »Kongelig Dansk Aeroklub«. Til sin død var John Foltmann tidsskriftets ansvarshavende redaktør. For over 30 år siden begyndte han sin foredragsvirksomhed, og han mente selv, at han efterhånden havde holdt over 4000 foredrag i alle mulige foreninger, skoler, fængsler og ungdomsstan-

John Foltmanns glødende interesse smittede, han kunne fænge, ikke blot en forsamling, men en ulmende glød af latent flyveinteresse blev til et flammende bål, der hvor han talte for flyverungdom landet over. Flyvevåbnet havde en god fortaler i denne pioner, dansk trafikflyvning og skandinavisk luftfart havde en utrættelig forkæmper i ham, privatflyvningen fra model- og svæveflyv-

ning til motorflyvning, høstede rigt af hans umådelige arbejdskraft.

Gennem 30 år har jeg arbejdet sammen med John Foltmann, beundret hans uselviske færd og virke, fulgt ham i store og små flyvearrangementer, i hans kampe for at bevare flyvedagens lotteriprivilegium for Kongelig Dansk Aeroklub. Han kæmpede altid med åbent visir, også når han mødte modstanden i form af spøgelse. Dansk Flyvnings venner vil sørge ved denne usædvanlige personligheds bortgang, og dansk offentlighed vil være endnu en særpræget skikkelse fattigere.

John Foltmann havde fået anerkendelse for sit virke, han var ridder af Dannebrog, æresmedlem af Kongelig Dansk Aeroklub og af »Danske Flyvere«, af »Sportsflyveklubben«, hvis formand han har været, af Kongliga Svenska Aeroklubben, Norsk Aeroklub, den tyrkiske Aeroklub og Royal Air Force Association Copenhagen Branch, han havde fået den fornemme internationale Tissandier-diplom, fået den norske Aeroklubs sølv- og guldmalje, Kongelig Dansk Aeroklubs flyverærespokal for guldplaque, og af Pressens Luftfartsmedarbejdere modtaget Charles Lindbergh-prisen, som direktør Frantz Harlang indstiftede i 1959.

I hele den internationale flyvnings verden var John Foltmann ikke et navn, men et begreb, synonymt med dansk flyvning. Det skyldtes hans mange års deltagelser i internationale konferencer indenfor den internationale flyveorganisation og hans store arbejde for udvekslingen af flyverungdommen mellem Europa, USA og Canada.

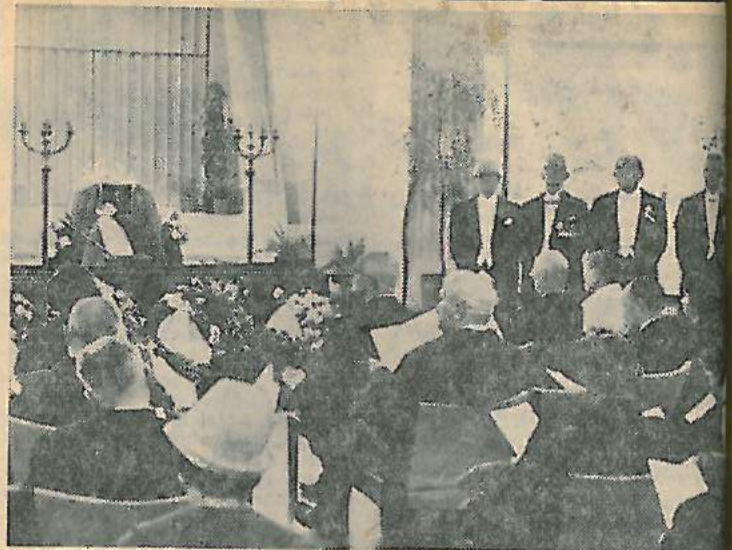
I 1962, på 70 årsdagen, trådte John Foltmann tilbage fra posten som generalsekretær i Aeroklubben, i de sidste år har han helliget sig repræsentationen af United Aircraft i Danmark og har til det sidste været med i forhandlinger med Flyvevåbnet og »Grønlandsfly«, om anskaffelsen af de store Sikorsky S 61-N til flyveredningstjenesten og til grønlandsflyvningen.

Han var en mangfoldighed i udførelse, men den enkleste blandt mennesker, beskeden og næstekærlig, derfor hørte man aldrig nogen sige et ondt ord om denne mand, der blev dansk flyvnings gode ånd gennem et generationsskifte. Dansk flyvning har sandelig meget at sige John Foltmann tak for.

POVL WESTPHALL

*

Kaptajn Foltmann bisat 18/6-64



Foran den flagsvøbte kiste står kongens krans. Til højre »Danske Flyvere« æresvagt, yderst vicedirektør Emil Damm, derefter direktør August Jensen, havnechef Leo Sørensen og prokurist Holfelt.

Ved en meget smuk højtidelighed bisattes i går fra Bispebjerg Krematoriums store kapel Kongelig Dansk Aeroklubs mangeårige generalsekretær, kaptajn John Foltmann. Foran kisten, der var svøbt i Dannebrog, stod til venstre en æresvagt bestående af chefen for flyvevåbnet, generalmajor Hans Jørgen Pagh, oberst L. Bjarkov, oberst C. C. Larsen og flyverkommandolægen, stabslæge Helge Smith. Til højre var æresvagten formeret fra foreningen »Danske Flyvere«, med formanden, vicedirektør Emil Damm, SAS region Danmark, direktør August Jensen, havnechef Leo Sørensen og prokurist, flyverløjtnant Holfelt. Pastor Gottschalk-Hansen talte smukt om John Foltmanns usædvanlige indsats og virke og sendte en hilsen til fru Mabel Foltmann, som sygdom forhindrede i at overvære begravelsen. Han talte om Foltmanns sjældne menneskelige egenskaber, som havde fået forsvarschefen, general Ramberg, til at udbyde: — Det er et menneske, om hvem jeg aldrig har hørt nogen talte ondt eller kritisk. Vicedirektør Emil Damm rettede i sidste tak til John Foltmann for hans indsats for dansk flyvning og for foreningen »Danske Flyvere«, hvis store hjælpefond han var medskaber af; formanden for Kongelig Dansk Aeroklub, direktør Hns Har-

boe takkede for John Foltmanns re og uegennyttige indsats for flsagen i almindelighed og aeroklubben i særdeleshed. Repræsentanter for United Aircraft bragte en hilsen og tak for Foltmanns sidste store arbejde som virksomhedens repræsentant i Danmark.

Man sang »Under dine vinge skygge«, »Altid frejdig, når du er og »Dejlig er Jorden«. Længe, længe efter bisættelsen samledes de mange repræsentanter for alle afsnit af dansk flyvning udenfor krematoriet og mindedes hver på vis den afholdte flyvepioner.

I den store forsamling sås bl. a. departementchef Carl Langseth, forsvarsministeriet, luftfartsdirektør Hans Jensen, overingeniør Helge Larsen, direktør Valdemar Lauritzen, Grønlandsfly, overingeniør Holten-Lund, SAS, generalmajor Erik Rasmussen, lrs. Børge Molt Leth, mejeriejer Esper Boel, overingeniør Ellehammer, direktør J. Westphall, luftfartsinspektør L. M. Jacobsen, direktør Claus Dueholm, direktør Nic. Cardinaal, kontorchef Carl Weibøl, luftkaptajn Niels Egebjerg og Holger Kegaard, SAS, flyveren Morian Hansen og flyvepioneren, murermeester Ehlers, Slagelse.

at 18/664

27-6-64

AF EN LILLE MANDS DAGBOG



Lørdag 27. juni... Oberst Overbye har i flyvevåbnets blad udtalt sig meget kraftigt om det indkaldte mandskab, hvis fysiske tilstand er såre ringe. — De unge kan ikke gymnastik, interesserer sig kun for boldspil, som for dem er vejen til at blive »tilbedte sportshelte« ...

Danske Flyve- direktør August Hølfelt.

hn Foltmanns stø- indsats for flyve- hed og aeroklub- Repræsentanter bragte en hilsen sine sidste store ar- hedens repræsen-

ler dine vingers idig, når du går n. Længe, længe amledes de man- for alle afskyg- yvning uden for dedes hver på sin vepioner.

umling sås bl. a. rl Langseth, For- luftfartsdirektør ingeniør Helmø aldemar Laurit- overingeniør C. generalmajor Børge Moltke- Esper Boel, in- direktør Max ispektør L. M. S. Claus Dueholm, dinaal, kontor- luftkaptajner- og Holger Kir- en Morian Han- n, muremester pw.

Dansk jetpilot dræbt ved styrt i Tyskland

Hans maskine af typen Super Sabre F 100 F gik i jorden under et simuleret angreb mod jordmål ved byen Emsdetten 8-7-64

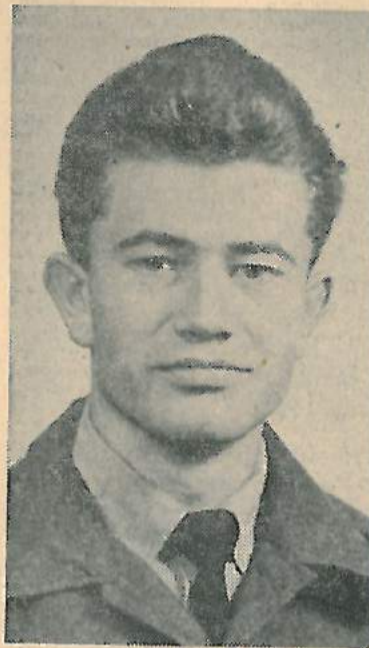
Den 25-årige danske flyver- løjtnant af reserven, Ove Ras- mussen, søn af gårdejer H. P. Rasmussen, Assendrup ved Od- der, blev i går formiddags dræbt, da hans to-sædede jetjager af

land, så snart flyverkommandoen havde fået underretning om styrtet.

Der foreligger endnu ikke nogen officiel redegørelse for de nærmere omstændigheder, men ulykken er muligvis sket, fordi piloten ikke har fået rettet sit fly op i tide under dyk- ket mod jordmålet.

Flyverløjtnant Ove Rasmussen fløj sammen med den anden maskine fra Karup klokken 9,05 på en rutine- mæssig øvelsesflyvning, og kort før klokken 10 var de to maskiner over målet ved Emsdetten. Ove Rasmus- sen fløj som anden mand i formatio- nen, og føreren af den forreste ma- skine så ikke, hvordan ulykken skete.

Jetmaskinen gik i jorden tæt ved en klynge gårde, men ingen civil- personer kom noget til. Det vest- tyske politi har fundet vragester spredt over et stort område, og det er fastslået, at flyverløjtnanten blev dræbt på stedet. Ove Rasmussen var ugift. —benø.



Flyverløjtnant Ove Rasmussen.

typen Super Sabre F 100 F styr- tede ned ved byen Emsdetten i Rheinland-Westfalen i Vest- tyskland.

Ulykken skete, mens flyverløjtnant Rasmussen og føreren af en anden maskine af samme type indøvede simulerede angreb mod jordmål.

En havarikommission fløj til Tysk-

Uddannelse af 35 piloter vil koste syv millioner

Den ny aftale med Canada om pilotuddannelse betyder større udgifter for Danmark, men er alligevel udtryk for betydelig canadisk vilje til at hjælpe

Det kommer i fremtiden til at koste Danmark ca. syv millioner kroner om året at få uddannet sine piloter i Canada, mens der hidtil kun har været tale om en symbolsk betaling af yderst ringe omfang. Disse syv millioner kroner repræsenterer imidlertid kun halvdelen af den reelle udgift ved pilotuddannelsen, og den anden halvdel betales af Canada.

Det er en naturlig udvikling, der har fundet sted, og man er i det dan-

ske flyvevåben uhyre taknemlig over at kunne få uddannet 35 piloter om året på så favorable vilkår, siger generaløjtnant H. J. Pagh til Berlingske Tidende. Hvis Danmark selv — sandsynligvis i samarbejde med Norge — skulle uddanne sine piloter, selv betale for anlæg af flyvebase, køb af træningsfly og uddannelse af instruktører, ville udgiften ved pilotuddannelsen blive langt større.

Bestemmelsen om, at Danmark selv skal betale halvdelen af udgifterne,

aug. 1964

findes i en aftale, som forleden blev undertegnet af Danmark og Canada i Ottawa, og hvorefter Danmark i en periode af fire år årligt kan sende 35 piloter til uddannelse på de canadiske baser.

Denne aftale træder i stedet for en gammel, som har været gældende i flere år. Der er hele tiden fra canadisk side blevet ydet en betydelig økonomisk støtte til det danske uddannelsesprogram, der foruden piloterne også omfatter et par navigatører om året.

Selv om den nye aftale bliver dyrere for Danmark, er den alligevel udtryk for en betydelig canadisk vilje til at hjælpe det danske forsvar. —benø.

en læge- Så til vanlige spørgsmål

To jet-styrt i Jylland — begge piloter reddet



Flyverløjtnant Henning Brimer, der reddede sig fra styrtet ved Jels i Sydjylland.

Med en times mellemrum fik to af flyvevåbnets jagere motorvanskeligheder — Den ene pilot landede på en mark, den anden havnede i Ebeltoft Vig og blev reddet af fisker, som tidligere på dagen havde udført en anden redningsdåd

30/7. 64

To af det danske flyvevåbens jet-piloter reddede i går livet med en times mellemrum ved to flystyrt i Jylland. Den 22-årige flyverløjtnant Henning Brimer landede uskadt på en mark ved Jels i Sydjylland, mens den 25-årige flyverløjtnant Peter Holm havnede i vandet i Ebeltoft Vig og stærkt forkommen blev reddet af en fisker. Begge jet-piloter er fra København.

Flyverløjtnant Henning Brimer var startet lidt før kl. 16 som den sidste deltager i Flyvestation Skrydstrup's fly-femkamp, men havde kun fløjet ganske kort tid, da maskinen fik motorvanskeligheder. Han udløste sit katapultsæde og reddede sig i sikkerhed, medens maskinen i fuld fart ramte jorden ved Grønnebæk i nærheden af Jels. Dele af den pløjede sig gennem en kornmark og en plantage i nærheden af to mindre ejendomme. Nogle hundrede meter fra nedslagsstedet blev der fundet bæltter med skarpladt ammunition fra maskinen. Både i kornmarkerne og i et par plantager blev store dele afsvedet af de brændende maskindele.

Fru Kirstine Jessen, gift med gårdejer Hans Jessen, Grønnebæk, stod og plukkede solbær i haven, da styrtet fandt sted. Hun blev ramt af et metalstykke på højre ben, men blev kun lettere såret. Maskinen var faldet ned et par hundrede meter fra ejendommen.

Maskinen var af typen F. 100. Flyverløjtnant Brimer blev i helikopter straks efter nedstyrtningen

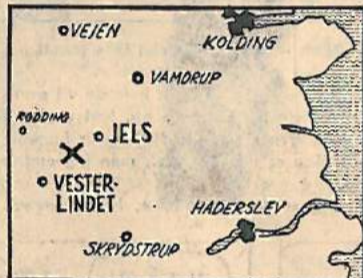
fløjet til undersøgelse på Flyvestation Skrydstrup. Han var forinden blevet undersøgt af læge H. Ravn, Jels. Brimer er ugift og tjenstgørende ved eskadrille 730 på Flyvestation Skrydstrup.

Der blev tilkaldt brandvæsen fra de omliggende byer, og de fik hurtigt slukket ilden ved de opståede småbrande.

Flyvevåbnets havarikommission blev underrettet, men der foreligger endnu intet om årsagen til jetstyrtet. Efter øjenvidners udsagn lod der et højt brag, inden maskinen styrtede ned.

Fortælltes side 2.

(2)



Hvor ulykken ved Jels skete.

på dagen havde reddet en tysker og hans niårige søn fra at drukne. Øjenvidner fortæller, at maskinen kom flyvende i lav højde fra sydvest.

I farvandet syd for Mols Kroen eksploderede maskinen. Nogle mener, at der hørtes ét brag, andre mener at have hørt to. Drivende i gummibåden affyrede løjtnant Holm røde nødraketter. De blev set, og gennem politiet i Ebeltoft anmodedes fisker Leif Thomsen om at sejle ud og søge efter flyveren.

Vejret og søen var på dette tidspunkt meget uroligt, så uroligt, at fiskerne normalt ikke ville være gået ud. Men i den ekstraordinære situation sejlede fisker Leif Thomsen ud sammen med flere andre erfarne fiskere og bjærgede flyverløjtnanten, som var drevet ned mod Ahl Hage og befandt sig i en meget farlig situation. Han var gennemblødt af styrtet i vandet med faldskærmen, og under turen i gummibåden slog hårde søer ind over ham. Han var derfor stærkt forkommen, da han blev bjærget ind i fiskerbåden fra Ebeltoft. Her sørgede man for, at han fik tørt tøj og varm kaffe.

2) To jet-styrt

Stærkt forkommen i den hårde sø

Jet-ulykke nr. 2 skete ved 17-tiden i Ebeltoft Vig ca. én kilometer syd for Mols Kroen. Flyverløjtnant Peter Holm fra Flyvestation Skrydstrup fik motorvanskeligheder og lod sig skyde ud med sit katapultsæde. Han landede på vandet, hvor hans gummibåd foldede sig ud, så han kunne holde sig flydende.

Han blev senere bjærget af fisker Leif Thomsen, Strandvejen 17, Ebeltoft, som tidligere

Reddede to tyske turister om formiddagen

Samtidig var der slået alarm til dykkerskoleskibet »Laaland«, der har øvelse i farvandet i nærheden, men den blev noget efter afblæst, da man fik at vide, at den nødstedte flyver var reddet af fiskerbåden. Efter at være bragt i land hentes flyverløjtnant Holm af en helikopter og bragtes tilbage til Skrydstrup. Flyet ligger på 15—18 meter vand ud for Ahl Strand.

Fisker Leif Thomsens første redningsdåd fandt sted klokken cirka 11.30 ud for campingpladsen ved Vibæk tæt ved Ebeltoft. Her var en tysker og hans niårige søn sejlet ud i en gummibåd, som kæntrerede cirka 500 meter fra land. Her klemte de sig til en bundgarnspæl, hvor de heldigvis kunne holde sig fast, til fisker Thomsen kom og bjærgede dem.



Flyverløjtnant Peter Holm, efter at han var blevet fisket op af vandet.

Grin bygn
»G
helli
tage
Strø
føre
kapt
desu
Agg
ande
hvis
tere
fire
orga
inde
til r
land
lige
af t

ven
man

50

i øje
der
lunc
i 19
for
regr
men
rede
han
davi
Flyv
fede
sætt
lige
på
Lær
1944
renc
ske
side
for
gjø
tjen
min
gan
var
obe
NA
flyv
ope
1957
han
Kar
mid
hos
les
AF
klæ
og
i le
me
ska
turi
han
me
kat
gra

I al
k
dage
I da
sidst
ture
skal
SAS
man
De
ning
Han
tive
først
vere
til d
delig
SAS
fyld
den
M
Aag
en t
ekse
teor
læge
op, s
til F
er d
mit
min
hen
certi
læge
altid
hvis
den
er d
på n
om
ske
supp
28 å
år i
krin
skul
sten
talt
Airy
side
allig
H
vor
skæ
born
er 2
flyv
på s
dag
han
ind
arbe
til a
skæ
bru
le t
fik
har
flyv
vise
allig
han
jeg
vill
keli
...
skr
...
stor
Kel
i st

Portræt af en flyver:

24.000 timer af et liv i luften

Luftkaptajn Aage Hedall Hansen, som på mandag fylder 60, slutter sin SAS-karriere med endnu to flyvninger, før aldersgrænsen standser hans usædvanlige karriere

25-8-64

I aftes sluttede SAS-veteranen, luftkaptajn Aage Hedall Hansens fridage efter den sidste New York-tur. I dag foretager han sine formentlig sidste flyvninger for SAS, det gælder ture til Oslo og Helsingfors, som skal afvikles, før han overskrider SAS-piloternes aldersgrænse 60 år på mandag den 31. august.

Det er en epoke i dansk trafikflyvning, der slutter, når Aage Hedall Hansen sætter punktum for sin aktive flyverkarriere i SAS. Han er den første blandt DDL og SAS trafikflyvere, der har fortsat som aktiv pilot til den sidste dag inden for den endelige aldersgrænse. Trafikflyverne i SAS kan pensioneres fra den dag, de fylder 55, men 60 års dagen sætter den endelige SAS-grænse.

Men der er intet i vejen for, at Aage Hedall Hansen kunne fortsætte en tid endnu som luftkaptajn i for eksempel charterflyvningsselskaber, teoretisk kan han fortsætte, så længe lægeattesten holder.

— Men jeg vil nu nok holde helt op, sagde Aage Hedall Hansen i aftes til Berlingske Tidende. Ganske vist er det min hensigt at søge fornyet mit certifikat, som nu udløber, og min lægeattest udløber også, det er hen i september, jeg vil prøve at få certifikatet fornyet og håber på, at lægeattesten er god nok ... det er altid rart at have et gyldigt certifikat, hvis der skulle vise sig en eller anden midlertidig opgave ... men ellers er det slut med flyvertilværelsen fra på mandag i SAS ... der er ikke tale om et job på jorden i SAS, men måske viser der sig noget andet til supplement af pensionen.

— Er det svært at holde op?
— Mon ikke? Det er efter næsten 28 års tjeneste i DDL og SAS og 40 år i luften ... jeg har vel fløjet omkring 24.000 timer af mit liv ...
— Der har været rygter om, at De skulle være pilot i Tjæreborgpræstens selskab?

— Jeg har for ni måneder siden talt med min gamle ven, Sterling Airways flyvechef Hellstrand, men siden har jeg ladet forstå, at han alligevel ikke skulle regne med mig.

HVAD skal tiden gå med efter mandag?

— Jeg har min kære familie, vi har vor have, og jeg får tid til at beskæftige mig lidt mere med vore børn og vort barnebarn, Henrik; han er 2½ år, han ved allerede noget om flyvning ... jeg tager ham med ud på startbanerne og ser på flyene. En dag, da en DC 7 startede op, råbte han: — Morfar, du stikker vi ørerne ind ... Joh, der er andre glæder end arbejdet ... for det må man også til at erkende, at sanserne ikke er så skærpede som i de unge år. Jeg har brugt briller i flere år, hvis jeg skulle begynde helt fra bund i dag, fik jeg ikke certifikat ... til gengæld har jeg så erfaringen ... jeg kan nok flyve et par år endnu, hvis der skulle vise sig muligheder, men mon jeg alligevel ikke har fået nok ... jeg har jo haft et rigt flyverliv ... hvis jeg kunne gøre det hele om igen, ville jeg gerne gentage mit liv, lykkeligere kan man vel ikke blive ...

— De har været heldig?
— Jeg har aldrig fået en skramme ... og heller aldrig givet nogen andre skrammer.

— Hvad er den værste oplevelse?
— Engang da jeg i en vældig snestorm var tvunget til at lande på Keflavik i Island. Der var intet at se i snestormen, og en propelspids hug-



Aage Hedall-Hansen

gede i lavastenen ved landingsbanen, men der skete intet ...

Heldet har været mig en god forbundsfælle ...

HEDALL HANSEN var 18, da han udvandrede til USA, han blev flyver i Minnesota, var med i luftcirkus, kom hjem og ind i hærens flyveskole i Lundtofte, blev instruktør i fire år, før han i 1937 kom i DDL. Siden har Hedall Hansen fløjet mange flytyper, oftest som pioner på nye ruter med nyt fly. Han begyndte på Fokker F VII, kom på Junkers og Foche Wulff Condor, siden på DC 3'erne, og var blandt de første på DC 4 »Skymaster« og har været med på DC 6, DC 6B og DC 7C. Fra 1958 til 1960 var han stationeret i Rom, blev chefpilot hos SAS-partneren i Thailand, kom ind i SAS-datterselskabet Scanair som flyvechef og fik for to år siden som DC 7 C-chefpilot ærespokalen, som Kongelig Dansk Aeroklub og pressens luftfartmedarbejdere har indstiftet for særpræget indsats for den civile luftfarts fremme. På mandag fejres den afholdte flyver af SAS-ledelsen og sine mange kammerater fra kl. 10—11,30 ved en reception i flyverafdelingen i Københavns Lufthavn. pw.

Hedall Hansen er gået fra borde ^{21/8-64}

Den berømte pionerskikkelse fra atlantehavs-, polar- og nordpolsflyvningerne har fløjet sin sidste SAS-tur

Den 31. august fylder luftkaptajn Aage Hedall Hansen 60 år. Dermed slutter hans karriere i SAS som aktiv pilot. I går kl. 7,39, da Aage Hedall Hansen vendte tilbage fra New York med en af SAS' DC 7 C-maskiner, som havde været på fragttur til USA, gik den stoute flyver fra borde. Han havde taget sin sidste atlantehavsflyvning som aktiv flyver i SAS.

I 40 år har Aage Hedall Hansen været aktiv flyver, de sidste 18 år blandt SAS' mest fremtrædende piloter. Han har været med til åbnin-

gen af atlantehavstrafikken i 1946. Han var med ved åbningen af polarruten til Los Angeles, og han førte den første maskine over Nordpolen til Anchorage i Alaska, da Tokio-ruten over Jordens top blev åbnet i februar 1957.

Hedall Hansen er blevet hædret internationalt for sin store flyverindsats, og han har herhjemme modtaget luftfartspokalen for sin indsats i lufttrafikken.

Den sindige jyde, hvis liv i sig selv har været et mangfoldigt eventyr fra hyrdedreng på den jyske vestkyst, til fabrikarbejder, cowboy, cirkusflyver og trafikflyver i USA, militærflyver og instruktør i Danmark og derefter en lang og markant indsats i hele den skandinaviske interkontinentale flyvningshistorie, har endnu, hvis lægeattesten holder, mulighed for at fortsætte i andre selskaber, hvis han ikke skulle kunne styre sin flyvelyst, men i SAS sætter regulativerne stop for hans aktive flyverkarriere. Til gengæld åbnes der ham mulighed for en indsats på jorden, hvor Hedall Hansens vældige erfaring vil kunne udnyttes mange år endnu.

Den ualmindelig afholdte flyver blev i forgårs hædret i Kennedy-lufthavnen i New York af stationspersonalet. Han vil herhjemme møde mange udtryk for den beundring, der står omkring hans færd og indsats, ikke mindst den 31. august, når han fylder 60. pw

Gik i land ^{31/8} som passager ¹⁹⁶⁴

Luftkaptajn Hedall Hansen måtte flyve hjem fra Oslo som almindelig passager efter sin sidste flyvning

Skæbnens veje er uransagelige. Det må SAS-veteranen luftkaptajn Aage Hedall Hansen, som i dag fylder 60 år, erkende.

Hedall Hansen fløj i forrige uge sin sidste atlantehavsflyvning med en DC 7 C fra New York, derefter havde han endnu to flyvninger før sin 60 års dag, som automatisk slutter hans glørværdige pilot-karriere i SAS. Den ene gik til Helsingfors, den anden til Oslo.

Her afleverede han i fredags sit fly og fløj derefter tilbage til København som passager med rutemaskinen. For at Hedall Hansen kunne afslutte sin karriere med en landgang i Københavns Lufthavn, havde direktør S. T. Thomassen »Scanair« for søgt at få Hedall Hansen til en søndagsflyvning i går på en af charter-ruterne, men manden, der har tilbragt mere end 24.000 timer af sit liv i luften, havde lagt SAS-uniformen.

I dag tager han ved en reception i flyverafdelingen i Kastrup afsked med sine kammerater og sin store vennekreds. Han vil blive hædret som få, ikke blot fordi han er den første SAS-pilot, der »går i sidste øjeblik«, på selve 60 års fødselsdagen, men fordi hele hans flyverliv har skabt sympati og respekt omkring ham. pw

60 Luftkaptajn Aage Hedall Hansen, som i dag fylder 60 år og dermed forlader de aktive SAS-piloters rækker, blev en af dansk trafikflyvnings eventyrsskikkelser. Aage Hedall Hansens livsroman begynder med en vogterdrengs tilværelse på den jyske vestkyst, skæbnen fører ham ad bugtede veje til en ujævn amerikansk løbebane. Som 18-årig prøver han i USA lidt af hvert fra at lave perlemorsknapper til at blive pilot i et luftcirkus. Da han vendte hjem, kom han til hærens flyvertropper, hvor hans iøjnefaldende evner og egenskaber som flyver blev udnyttet i instruktørtjeneste. I 1937 kom Aage Hedall Hansen ind i Det Danske Luftfartsselskab, og siden har han fløjet næsten alle de typer, som er anvendt i dansk og skandinavisk luftfart undtagen jet-maskinerne. Han har været med ofte som pioner på nye flytyper og nye ruter, han var med, da SAS åbnede atlantehavstrafikken på New York, på polarruten til Los Angeles, og han førte DC 7 C'en »Guttorm Viking« på den historiske flyvning over selve den geografiske nordpol til Anchorage i Alaska, da SAS i februar 1957 åbnede verdens første passageroute over Jordens top. Han har været chefpilot i SAS og i Airways International, og han har været flyvechef i Scanair; det er en af de store, der går fra borde. De sidste flyvninger foretog han for få dage siden til Oslo og Helsingfors med DC 7 C. På 60 års dagen hædres Hedall Hansen i flyverafdelingen i Kastrup ved reception fra 10—11.30.



Aage Hedall Hansen

Berømt pilot til flyve-industrien

Luftkaptajn Aage Hedall Hansen overtager repræsentationen for United Aircraft efter kaptajn J. Foltmann

Luftkaptajn Aage Hedall Hansen er i går overgået til flyvemaskineindustrien. Han har overtaget repræsentationen for United Aircraft i Danmark efter Kongelig Dansk Aeroklubs afdøde generalsekretær, kaptajn John Foltmann.

United Aircraft repræsenterer de store Sikorsky helikopter-fabrikker, som lige har solgt 8 jet-helikoptere af typen Sikorsky S-61 til flyvevåbnet og 3 til Grønland Fly A/S. Desuden repræsenterer United Aircraft de store amerikanske flyvemaskin-motorfabrikker Pratt & Whitney og mange andre funktioner i amerikansk flyveindustri.

Luftkaptajn Hedall Hansen, som den første september, efter at være fyldt 60 år, automatisk overgik til SAS' pensionstrække, kunne uden tvivl være fortsat som flyver endnu en årække inden for den private erhvervs-flyvevirksomhed, hvor man ikke har en 60 års grænse, således, som den er sat i SAS. Den erfarne



Aage Hedall Hansen — farvel til cockpitet, over i fly-industrien.

pilot har imidlertid besluttet at opgive aktiv flyvning og koncentrerer nu sin arbejdskraft og sin store erfaring omkring de opgaver, som United Aircraft giver ham. Selskabets hovedrepræsentation er i Stockholm, hvor forhandlingerne med Hedall Hansen blev afsluttet i forgårs.

Hedall Hansen er den SAS-pilot, der hidtil har holdt længst, nemlig til den sidste dag for aldersgrænsen. Hans flyverkarriere har eventyrglans, den berømte pilot har været med på indflyvning af mange af efterkrigstidens SAS-flytyper, han var med ved åbningen af atlantehavstrafikken med DC 4 Skymaster, og han var med, da polarruten til Los Angeles åbnedes. Hedall Hansen førte den første maskine over den geografiske nordpol fra København til Anchorage i Alaska, da Tokioruten åbnedes i februar 1957. Han har siden været flyvechef i Thal Airways International og chef-pilot i SAS-datterselskabet Scanair. Sin sidste flyvning udførte han dagen før sin 60 års dag med en DC 7 C til Oslo.

United Aircraft har med Aage Hedall Hansen fået en værdig afløser af forgængerne Cai Caspersen og John Foltmann. Med sin dybe indsigt i og med sin nære kontakt til

alle kredse inden for dansk flyvning vil han få let ved at løse sin nye fremtidsopgave.

Fin dansk jetpræstation

19-9-64
I »stafetflyvning« via Italien fløj to af flyvevåbnets F 100 i går bryllupsbilleder til Værlose

To af det danske flyvevåbnets F 100 Super-Sabre udførte i går en fin navigations- og træningsflyvning fra Athen til Værlose, en distance på 3.000 kilometer.

Den første maskine startede fra Grækenland kl. 14,42 og landede i en italiensk militærlufthavn ved Pisa, hvor den næste danske F 100 ventede for at overtage billedmateriale til danske blade og bureauer. F 100 kan ikke flyve uden stop

fra Grækenland til Danmark, derfor måtte man arrangere en stafetflyvning. Det skete også af hensyn til teknisk behandling af flyene, fordi man i det italienske luftvåben ikke har videre kendskab til dette amerikanske overlydsfly. Det næste fly ventede fuldtanket i Pisa lufthavn og landede i Værlose 17,36.

Det første fly førtes af flyverløjtnant I. A. J. Nielsen og det andet af flyverløjtnant I af reserven H. P. Kryger. Under flyvningen holdt de to maskiner en hastighed omkring 1000-1100 kilometer i timen følgende NATO-luftkorridorerne op gennem Europa.

Jet styrtet ned, piloten reddet

6/10/64
Flyverløjtnant på rutinemæssig øvelsesflyvning lod sig skyde ud med katapultsæde ved Ålborg

Et af flyvevåbnets jettfly styrtede i aftes ned ca. 4 kilometer øst for Flyvestation Ålborg. Piloten reddede sig ved at lade sig skyde ud med katapultsæde. Han er uskadt.

Styrtet skete klokken 20,18, kort efter at flyet var gået på vingerne fra flyvestation Ålborg. Flyverløjtnant II af reserven Erik Pedersen, Eskadrille 728 fra flyvestation Skrydstrup, var alene i maskinen. Flyvningen blev foretaget som en

rutinemæssig natflyvning. Løjtnant E. Pedersen, der er hjemmehørende på flyvestation Skrydstrup, er for tiden til tjeneste i Ålborg og skulle gennemføre øvelsesflyvningen i aftes.

Det er endnu ukendt, af hvilken grund styrtet er sket. Fra flyvestationens kontroltårn iagtto man styrtet, og der blev slået katastrofealarm.

Kun kort tid efter blev piloten fundet, tilsyneladende uskadt, cirka

tre kilometer fra flyvepladsen. Siden blev det knuste fly fundet i det sumpede terræn i Hjørup Mose.

Ved en undersøgelse på infirmariet på flyvestationen blev det konstateret, at løjtnanten var uskadt, men han bragtes i ambulance til Amtssygehuset til nærmere undersøgelse.

Det brændte svagt i det styrtede fly, og redningskorpsets station i Ålborg sendte slukningskøretøjer til stedet. Det var imidlertid umuligt at bringe almindelige sprøjtekøretøjer gennem det stærkt sumpede terræn ud til maskinen.

Jettflyet er styrtet i en ubeboet egn, og der har således ikke været fare for, at mennesker eller bygninger kunne rammes. Endnu sent i aftes var det ikke lykkedes at fastslå, om beboerne længere væk havde iagttaget noget, der kan være af interesse for havarikommissionen, der går i arbejde i dag.

Flyverløjtnant Erik Pedersen, der er 25 år, havde efter endt uddannelse gjort tjeneste ved flyvestation Skrydstrup siden 1. juli i år, men var som nævnt for tiden tjenestegørende ved flyvestation Ålborg. Han har sit hjem i Lille Nustrup ved Skrydstrup. Jettflyet var af typen F-86-D-Sabre.

Fra Flyvestation Ålborg meddelte vagthavende officer sent i aftes, at det forulykkede fly sammen med et andet havde været under indflyvning til flyvestationen. Herfra var begge fly kaldt tilbage kort efter

start på grund af en tågebanke, der kom fra nord.

Ifølge det foreliggende er tågebanken dog ikke skyld i nedstyrtningen.

Inden han bragtes til hospital, oplyste flyverløjtnant Pedersen, at han lod sig skyde ud med katapultsædet, fordi han ikke kunne rette flyet op. Det var begyndt at »trække til venstre«.

Det andet fly, der var blevet kaldt tilbage, landede i god behold.

Vigg-

Major C.-J. Djørup

14-9-64
I en alder af kun 41 år er flyvechefen i Grønlandsfly A/S, major i flyvevåbnet Carl-Johan Djørup, afgået ved døden efter nogen tids

sygdom. Carl-Johan Djørup, der var kendt som en erfaren og dygtig helikopterpilot, overtog stillingen som flyvechef i Grønlandsfly for et år siden og stod netop ved indledningen til en stor og spændende opgave. Han kom på flyveskolen i 1948 og blev i 1949 flyverløjtnant af reserven. I 1952



C.-J. Djørup

blev han flyverløjtnant af linien efter at have været elev på det første hold på flyvevåbnets officers-skole. Carl-Johan Djørup blev udnævnt til kaptajn i 1957. Han arbejdede i flyvevåbnet fortrinsvis i de tunge eskadriller og tilbragte en stor del af sin tid på Grønland, hvor han fik et enestående kendskab til redningsarbejde. I årene 1955 til 1958 gjorde han tjeneste i Forsvarsministeriet. Major Djørup var en af de første tre, der blev sendt på helikopterskole i Paris, og senere blev han chef for flyvevåbnets eftersøgnings- og redningseskadrille. Efter stabskursus i Oslo kom han til flyverstabten, men umiddelbart efter kom tilbuddet om stillingen i Grønlandsfly, og Djørup tog orlov fra flyvevåbnet. Han efterleves af hustru og tre børn.

Obe

I en ald
ant i fly
fgået ved
r en af v
erdede f
sædvanli
Han var
eren var
marinens
fficer i l
p i de ve
skabte da
Snart sø
ærende
pnåede f
lev han i
d lgste h
ækkevidd
Han fo
ristige fl
kspindelse
kspedition
æsentlige
landet.
Den sto
neget tilf
lange af
gunstigt
mange and
as og høj
rifer.
Handlek
an også
genskabe
ode, som

Oberst

nestående
et af luft
vensk sk
Efter ti
han over
virke son
rialmester
han virke
kom. Den

Gymnasiaster orienteres på Flyvestation Avnø

Hidtil største tilslutning til flyvevåbnets 21-10-64
erhvervsorientering

NÆSTVED, TIRSDAG.

Flyveskolen på Flyvestation Avnø har i efterårsferien slået portene op for flyveinteresserede gymnasieelever, og man har i år den hidtil største tilslutning, der har været til et af disse erhvervsorienterende arrangementer.

I fjor benyttede cirka 100 gymnasieelever invitationen til at besøge flyveskolen, men i år er man oppe på 139, og de kommer fra 73 gymnasier landet over.

De mange gymnasieelever er delt i to hold, der hver tilbringer to dage på flyvestationen. Det første hold har besøgt Avnø mandag og tirsdag, og idag og i morgen opholder den sidste halvdel af gymnasieeleverne sig på flyveskolen.

Løbet af de to dage får de af fly-

veskolens officerer med chefen, oberstløjtnant A. H. Jørgensen, i spidsen en grundig orientering om de muligheder, som flyvevåbnets forskellige tjenestegrene byder de unge, og de får samtidig allesammen lejlighed til at komme en tur på vingerne med skolens træningsfly.

Flyvevåbnet har tidligere år ud af de besøgende gymnasieelevers rækker hentet nyt mandskab, som har ønsket at uddanne sig til piloter.

Oberstløjtnant Victor Petersen død

En af grønlandsflyvningens pionerer

4-12-64

I en alder af 66 år er oberstløjtnant i flyvevåbnet Victor Petersen afgået ved døden. Han var i de unge år en af vore mest kendte og uforfærdede flyvere og havde haft et usædvanligt livsløb.

Han var født i Nakso, hvor faderen var ved toldvæsenet, gik selv i marinens tjeneste og blev underofficer i 1919 for siden at avancere op i de ved den ny forsvarsordning skabte dæksofficersgrader.

Snart søgte han over i det daværende marinens flyvevæsen og opnåede flyvercertifikat, og i 1932 blev han flyverløjtnant. Ved samme tid løste han opgaver af usædvanlig rækkevidde.

Han foretog 1931-32 adskillige dristige flyvninger over Grønland i forbindelse med Lauge Kochs store ekspeditioner og ydede derved bl. a. væsentlige bidrag til kortlægningen af landet.

Den store grønlandsforsker var meget tilfreds med hans indsats — mange af disse flyvninger, ofte i ugunstigt og usigtbart vejr og uden mange andre instrumenter end kompas og højdemåler, var virkelige bedrifter.

Handlekraft og snarrådighed var han også i besiddelse af — det var egenskaber, der ofte kom ham til gode, som da han gennemførte en

Victor Petersen fik afløb for sin aktivitet på anden vis.

Han gik ind i modstandsbevægelsen og blev en af dens mest utrættelige og uforfærdede skippere i Sveriges-overfarten. Det gik galt, han blev taget ved Bellevue og kom i koncentrationslejr, men han kom også ud igen — han flygtede og nåede til Holland og England.

Efter krigen fortsatte han i det sømilitære flyvevæsen, bl. a. som lærer og instruktør, og var her, da sammensmeltningen med hærens flyvertropper kom og flyvevåbnet oprettedes i 1951.

I dette gik han over som kaptajn, og allerede året efter blev han oberstløjtnant. Dermed kronedes en karriere af de sjældne. Men den var fortjent. Victor Petersen var en mand af karat, en mand, der var brug for. Til afskeden i 1958 tilhørte han træningskommandoen.

Oberstløjtnant Victor Petersen var ridder af Dannebrog af 1. grad og var dekoreret med fortjenstmedaljen i sølv og forskellige militære hæderstegn.



Oberstløjtnant Vict. Petersen

enestående heldig nødlanding med et af luftmarinens hydroplaner i en svensk skov en novemberdag i 1933.

Efter tiden som aktiv flyver gik han over i et mere administrativt virke som søminemester og materialmester. Det var på disse fronter, han virkede, da anden verdenskrig kom. Den lammede vort forsvar, men



Erhvervsflyveren, løjtnant P. Perch

Piloten fik brud på halshvirvel

Nedstyrtningen i søndags ved Varde mere alvorlig for erhvervsflyveren P. Perch, Esbjerg, end først antaget

ESBJERG, TIRSDAG. RB

Erhvervsflyveren løjtnant P. Perch, Esbjerg, der søndag aften styrtede ned med sit fly i Hulvig nær Varde, er ikke som først antaget sluppet lige så uskadt fra styrtet som sin passager, direktør Frede Sørensen, Esbjerg.

Løjtnant Perch har senere fået voldsomme smerter, og han er nu overført til neurokirurgisk afdeling i Odense, hvor man oplyser, at løjtnant Perch har fået et brud på halshvirvelsøjlen. Han er dog ikke i livsfare og vil næppe få varigt men af kvæstelserne. Ulykken skete søndag, da maskinen i tæt tåge under forsøg på nødlanding strejffede en højspændingsledning.

Kaptajn fik medaljen for »udmærket lufttjeneste«

Flyverkaptajnen ydede sammen med sin besætning en fremragende redningsindsats i Skagerrak 29-10-64

Kaptajn i flyvevåbnet K. V. Wil-lumsen, Eskadrille 722, blev mandag formiddag modtaget i audiens af tronfølgeren, prinsesse Margrethe for at takke for medaljen for udmærket lufttjeneste. Samtidig kan to mand af hans besætning på den Catalina, han fører, seniorsergent P. D. Jensen og oversergent S. Vinther, glæde sig over hver et sølvbæger fra Forsvarsministeriet som anerkendelse af fremragende indsats i samme redningsaktion.

Den 22. juli i fjor fik sørednings-tjenesten rapport om, at den 20-årige fisker Niels Eddan Kock fra Frederikshavn var kommet alvorligt til

skade under skagenskutteren »Kir-sten Nygaard«s fiskeri i Skagerrak på en position 90 kilometer syd for Stavanger. Han havde fået venstre arm revet af og kvæstet den højre alvorligt i et spil.

Fra søredningstjenestens station i Karup beordredes kaptajn K. V. Wil-lumsen med et Catalina-fly og den otte mands besætning ud til undsæt-ning. Det lykkedes Catalinaen at finde fiskerkutteren, og maskinen gik ned på vandet tæt ved fartøjet. Ved hjælp af en gummibåd fik de to ser-genter den hårdt kvæstede fisker om bord i Catalinaen, og han blev fløjet til Alborg Lufthavn, hvor en ambulance ventede og førte ham til Amtssygehuset.

Medalpen for udmærket lufttjene-ste er en ganske ny ordensdekora-tion. Den er indstiftet i 1962, og hid-til har kun tre modtaget den, nemlig generalmajor Poul Ziegler, samt fly-verløjtnanterne Leif Schjerff Kjøl-ler og Ejvind Geisler Rasmussen.

Fly mod el-ledning, piloten og passager uskadte efter styrt

30-11-64

Den kendte erhvervsflyver, løjtnant P. Perch, Esbjerg, mistede orienteringen på grund af tåge og søgte at nødlande, da hans KZ-7 ramte højspændingsledning

Den kendte erhvervsflyver, løjtnant Per Perch, Esbjerg, og en passager, direktør Frede Sørensen, Esbjerg, slap begge heldigt fra et styrt med en en-motoret KZ-7-maskine ved Varde i går.

Per Perch havde mistet orienteringen på grund af stærk tåge, og han forsøgte derfor en nødlanding efter at have kredset i lav højde nogen tid over landsbyen Hulvig.

Perch havde lagt an til landing på et engdrag ved Varde A, da maskinens ene plan ramte en højspændingsledning. Flyet tippede forover og ramte jorden med et brag. Under-stellet og forpartiet borede sig ned i engen, og Frede Sørensen og hans jagthund blev slynget ud gennem forruden, mens Per Perch blev kastet frem mod instrumentbrættet.

Direktør Frede Sørensen havde chartret maskinen til en jagttur til Brandsø, og det var på hjemvejen, at Perch mistede orienteringen. Brændstofbeholdningen var så lille, at der ikke kunne være tale om at søge til en alternativ lufthavn læn-gere nordpå, og han begyndte derfor at kredse i 15 meters højde for at finde et sted at nødlande.

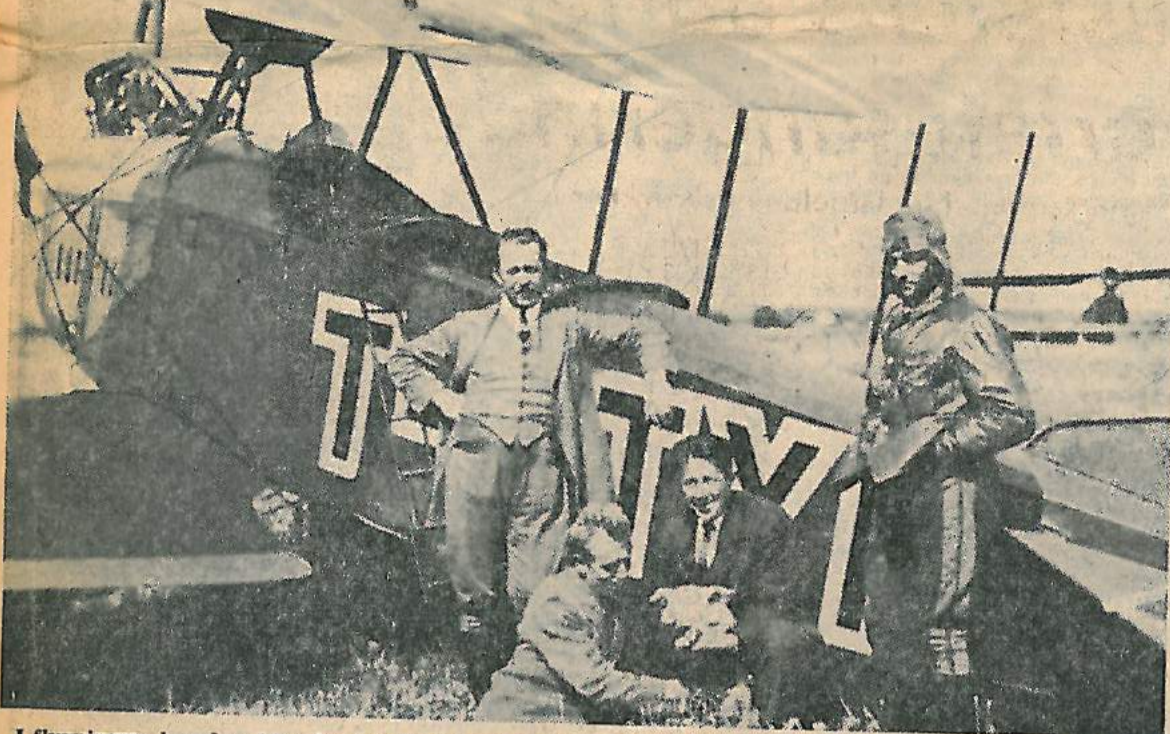
Gårdejer Aksel Tranberg i Hulvig hørte maskinen kredse rundt over sin gård. Klokkeren 16,25 lød et voldsomt brag, og gårdejeren alarmerede

straks Falck-Zonen i Varde. En na-bo, landmand Søren Sørensen, havde også hørt styrtet, og han løb til ste-det, hvor han fandt Per Perch sid-dende på jorden ved siden af det ødelagte fly.

Perch havde nogle mindre skram-mer i ansigtet, mens direktør Frede Sørensen var helt uskadt. De to mænd kan sandsynligvis takke den bløde engjord og den lave højde, fra hvilken styrtet skete, for at de slap så heldigt.

Per Perch, der er 58 år, er en me-get erfaren pilot, der flere gange i sin flyverkarriere har været i dra-matiske situationer. I 1934, da han var kornet, oplevede han at styrte med en Fokker R 13 og slap med en kvæstet hånd. I 1948 måtte han nød-lande ved Bremen på grund af dår-ligt vejr, og i 1956 landede han i Al-borg uden motorkraft, idet motoren var sat ud i 3.000 meters højde. I 1960 gennemførte han en nødlanding i Vendsyssel — også på grund af tåge. Han var i årene før krigen en kendt kunstflyver. I 1943 flygtede han til England i en lille en-motoret Moth, som han gik i luften med fra Tirstrup. Han har nu i flere år drev-et erhvervsflyvning i Esbjerg og Fre-derikshavn. -bend.

Så til vanlige spørgsmål



I flyvningens barndom blev der betalt på mærkværdige måder af rundturspassagererne. Dansk Luftrederi fik en gang en gris som honorar for en landmands flyvetur. Her ses Foltmanns meddirektør løjtnant Axel Rasmussen, værkfører Ustad og selskabets to piloter, løjtnanterne R. A. Mortensen og Harald Hansen

Den gamle flyvers herlige minder

Kaptajn Foltmann fortæller i sin ufuldførte erindringsbog så hjerteligt og hyggeligt, at han føles nærværende

Her er dansk flyvningens barndom skildret af den, der levede omkring dens vugge — og stod fadder til dens fremtid

»Sikke nogle forfærdelige tider vi lever i — kødet stiger og flæsket stiger — det eneste, der ikke stiger er Ellehammer ... og så blev Ellehammer alligevel den første her i Europa, der steg eller for at sige det på en anden måde, han blev den første, der fløj ... Sådan er optakten til den 72-årige flyvepioner kaptajn John Foltmanns efterladte samling af ufuldførte memoarer. De foreligger som en nydelig lille bog fra »Flyv«s forlag under titlen »Kaptajn Foltmann fortæller«. Det er en god ting, at Hans Kofod har påtaget sig udgivelsen af denne samling af den gamle flyvers herlige minder. En del af disse erindringer begynder Foltmann at nedskrive allerede under besættelsen, og efter at han havde trukket sig tilbage som generalsekretær i Kongelig Dansk Aeroklub i april 1962 genoptog han memoarbejdet, men den langsomt fremadskridende sygdom hindrede ham i afslutningen.

Fænomenet i dansk flyvning

Det er derfor lige så rigtigt, at kaptajn John Foltmanns næreste medarbejder i Aeroklubben fra 1949 til 1962, ingeniør Per Weishaupt, der i øvrigt har afløst Foltmann både som generalsekretær og som redaktør af »Flyv«, afslutter denne lille bog med en levnedskildring af den afholdte flyver og luftfartsorganisationsmand, fortæller hvem og hvad han var og trækker linierne op fra pionerene til de mere end 40 år som flyveskribent og foredragsholder og til de 14 år i Kongelig Dansk Aeroklubs ledelse, hvor Foltmann med sin idealistiske arbejdskraft, utrættelige virkelyst og tro på flyvningens sag bragte dansk privatflyvning gennem mange prøvelser. Arbejdet sled til gengæld Foltmann op.

Pioneregenskaberne

Når John Foltmann skrev sine højt værdsatte saglige indlæg i digre flyveværker, i leksika og officielle skrifter, var hans sprog sirligt og korrekt, fremstillingen var helt igennem sober, nøjtern, faglig og i håndbogens opslagsstil. Men her i sine erindringer er Foltmann helt sig selv. Man ser ham for sig, mens man læser denne bog, hører hans stemme, ler med ham, glæder sig med ham

og sørger med ham. Den er nemlig skrevet med noget så usædvanligt som hjertet, enkel og lige til, her og der ligefrem lidt naiv troskyldig, som Foltmann også kunne være det. Han troede så godt om sine medmennesker indtil de sidste år. Tilsammen giver denne lille bog et billede af et menneske med de virkelige pioneregenskaber, den uselviske, hjælpsomme og forekommende. Hvor er det dog rammende, hvad vor berømte flyver oberst C. C. Larsen skriver i sit forord: — Foltmann havde en usædvanlig evne til at få kontakt med folk. Denne evne kom altid sagen til gode, aldrig ham selv. Han har været flyvningen en god mand. Ja, sandelig var Foltmann en god mand for dansk flyvning. Gennem årene samlede han millionbeløb ind til flyvningens sag. Selv blev han aldrig rig, endside vestående på sin opslidende myreflittige indsats for flyvningens sag. Men han havde glæderne ved at gøre det — og ved at være som han var.

Måske var det kun godt, at Foltmann ikke nåede længere i sine personlige erindringer end til 1938. Det næste kvarte århundredes skildrin-



Militærflyver løjtnant John Foltmann 1916

ger ville han næppe have kunnet give fra sig med samme ildhu og glæde. Han lagde ikke skjul på, at han mødte skuffelserne både under og efter krigen, navnlig de menneskelige, og det er vel også sådan, at efterkrigstiden ligesom ikke havde rigtig plads til eller brug for den renlivede idealistiske indsats, sørgeligt nok. Tillids- og loyalitetsbrud tages nu en gang ikke kun med en beklagende skuldertrækning af mænd, som er af John Foltmanns støbning.

Den urolige vugge

Derfor er det særligt glædeligt at genopleve ham i erindringerne fra årene, da flyvningen i Danmark var ung som Foltmann selv. Han blev elev ved Hærens Flyveskole 10 år efter, at Jacob Christian Ellehammer havde fløjet første gang på øen Lindholm. På det tidspunkt var John Foltmann en veltrænet kraftkarl, sjællandsmester i gymnastik med recken som favoritøvelse. I sine drengear havde han stået ved dansk flyvningens vugge. Foltmann er født i Randers den 26. marts 1892, men forældrene flyttede til København og de kom til at bo på Amager lige op ad Kløvermarkens flyveplads.

John Foltmann levede i og med en stor del af dansk flyvningens spændende udvikling.

Han fortæller om Ellehammer, at højden, han nåede, ikke var særlig imponerende, ikke større, end at man måtte lægge sig på knæ for at kunne se om hjulene havde sluppet jorden. Det viste sig ved opmålingerne, at han havde fløjet over 40 meter uden mellemlandning. Men flyvningen

var ikke desto mindre en bedrift. Ellehammers navn fløj over verden. Heldigvis kunne han også gøtere de historier, der gik om ham. Han var selv sprængfyldt med humor. Da den franske flyver Brindejon des Moulinais syv år senere fløj til København fra Paris over Tyskland til Rusland og Stockholm, en flyvning på 4000 kilometer, flydede franskmændene ved en fest Ellehammer som Europas første flyver. Ellehammer rejste sig og sagde: Ja, 4000 kilometer er en lang distance, for syv år siden fløj jeg de tidobbelte — men det var ganske vist i millimeter!

Løn og risiko

Det første fly, Foltmann stiftede bekendtskab med, var »Sandgraven«, der fik dette navn, fordi den altid holdt sig ved jorden. Det var et Voisin biplan, indkøbt i 1909 af et konsortium med Dr. Polmer Hansen i spidsen for den betydelige sum af 30.000 kr. Ved en aktion første maj 1911 blev det solgt for 35 kr. Nervøs berømte flyvning over København fortæller Foltmann, at vestykket var stort, men belønningen mindre, nemlig 166 kroner og 66 øre. Det var en tredjedel af det beløb på 500 kroner, som Nordisk Film havde udsat for den første flyvning omkring rådhusårnet.

»Damen« med skruenøglen

Nervøs fly »Wampa«, opkaldt efter en barm pige i Bruxelles, havde den kedelige tilbøjelighed, at hun »hang« i højre side. Derfor kneb det for hende at komme rundt i et venstresving. Højre sving havde ingen øvelse i. Derfor anbragte Kløvermarkens faktotum Knud Aagerup, »Store Knud«, en stor, tung skruenøgle i det yderste bardunkryds i venstre side. Denne ekstravægt helt ude for enden af planet kurerede »damen«s tilbøjelighed til at hænge til højre.

Der er en pragtfuld historie om flyvemehjælperne, den senere be-

en teknisk komite, lagde han selv flyvetillægget ud til sine folk.

Veludrustet passager

Ude på Kløvermarken fandtes en signalmast. En hvid kugle og en hvid trekant var den bedste meddelelse man kunne give: Uheld med maskinen, flyveren uskadet.

Om sine egne forsøg med den første flyvende radiostation fortæller Foltmann med lune. Man skulle passe på, at fødderne ikke for langt fremme i flyet, så kom de nemlig i berøring med »den forbandede antennenromle, og så var det som at sidde i den elektriske stol«.

Helt ustyrlig er historien om, hvordan han og hans to kammerater, der på samme dag havde taget militærflyvercertifikatet, traditionen tro skulle give en stor messesfest. De gik op i Lånkekassen og lånte 600 kr. og betalte dem af i de følgende måneder.

En dag kom til Hærens Flyveskole en mand med et bredt bælte med karabinhage om frakken og i hænderne to tunge spande. Det var et fæborgenser, der havde fået afsigt på en flyvetur, under henvisning til at man ikke ville tage en ikke flyvkvant passager op, da han let kunne blive svimmel og man kunne ikke ofre benzin på flyvning med private.

Han fortalte, at han nu havde trænet til at kunne tåle en flyvetur. Hjemme i Fåborg havde han stukket en bjælke ud fra den øverste åbning i kirketårnet og havde øvet sig i at sidde på den i timevis for ikke at blive svimmel, han havde også prøvet at hænge i bjælken med hovedet nedad, og da han vidste at han skulle spændes fast, havde han selv konstrueret et bælte, som han også havde prøvet på bjælken i kirketårnet. Og da man manglede benzin, havde han taget to spande med. Efter dette fik flyveskolechef tilladelse til, at den ihærdige fik sin luftdåb.

Spændende dage

Engang over Lundtofte flyveplads, der hvor nu Polyteknisk Læreanstalt bygges, havde Foltmann en mekaniker hængende i sit understel ved landingen. Han skulle have været op og gå mellem planerne, men havde ikke kræfter til at trække sig op. Nu reddede han sig ved at trække benene op under sig.

Den hændelse var en af Foltmanns mest nervepirrende som flyver. Der var kun 17.657 biler i hele Danmark i 1920, da Foltmann søgte at lokke folk ud til sine flyvestævner i Lundtofte, men det gik. Han var også med i en Gösta Ekman-film, hvor nuværende oberst Bjarkov replacerede den berømte kunstner, der end ikke ville sidde i flyvemaskinen på jorden.

Den første natflyvning over København 1919-20 er endnu et af Foltmanns herlige minder og hans første og sidste plakatnedkastning over travbanen, hvor hestene løb løbsk og publikum gik amok, er et andet. Man kan blive ved med at hente perler i denne helt usædvanlige flyvebog, som ikke ligner nogen anden.

De første Berlingske-flyvninger

Da Dansk Luftrederi blev stiftet gik Foltmann ind i denne virksomhed, som bl. a. slog sit navn fast, da man i sommeren 1921 reddede en million østrigske kroner, efter at en udlænding havde indløst en falsk check i København. I en af selskabets maskiner fløj man først til Gedser, men kom for sent, færgen var søgået, så videre til Warnemünde, hvor en dansk statspolitmand gik om bord sammen med det tyske politi og fik fat i checkbedrageren. Alle pengene var i behold, flyvemaskinen havde forlængt lovens arm.

Pionerindsatsen var mangeartet. Den omfattede også den første regelmæssige luft rute mellem København og Århus, åbnet i 1922. Hver søndag morgen skulle man blandt andet flyve »Berlingske Tidende« over Kattegat og returnere med passagerer. Det var den berømte flyver Harald Hansen, senere kaptajn i DDL, der førte disse flyvninger, som varede et måned.

Foltmann gik så vidt i sin pioner gerning, at han endog foretog falsk skærmsudspring med den britiske



Kaptajn John Foltmann

berømte kunstner, Robert Storm Petersen og »Store Knud«s besvær med det svenske. De boede i Malmø, mens de ventede på sundflyverne. Tjenerne havde fået den opfattelse, at de var tilhængere af et helt nyt system som fordrede, at dets tilhængere udelukkende levede af skinke og spejlæg!

Indflyveren og præsten

»Sagntiden« kalder John Foltmann den første verdenskrigs år. Flyvningen var endnu i sin vorden, den havde været førkrigstidens raskeste sport. Det var farlig gerning og det påvirkede lægmands syn på flyveren. Der stod en vis nimbus om ham, han blev feteret. Da krigen havde spærret for materielindkøb konstruerede lederen af Hærens Flyveskole, premierløjtnant Ussing, et tosedet biplan, som fik betegnelsen D.K.1. »Dansk Konstruktion Nr. 1«. Den var lidt tung i det og ville nødig slippe jorden. Løjtnant Poul Pollner fik opgaven at foretage indflyvningen, og i stedet for en sandsæk tog han en bekendt, der var præst med som passager. Da Ussing så passageren kravle ud efter flyvningen, gav han Pollner en ordentlig omgang, men Pollner, som selv havde en skrap replik, svarede: Her forlanger du, at vi skal flyve med det skidt, som du har konstrueret. Jeg vil en gang for alle gøre dig opmærksom på, at jeg ikke vil gøre det, med mindre jeg har en præst ombord!

Et helt afsnit er helliget kaptajn Kofod-Jensen, aldrig kaldet andet end Cowboy, en af de store skikkelser fra den militære flyvningens begyndertid, og et andet behandler oberst J. P. Koch, den senere chef for Hærens flyvertropper, som grad stod last og brast med mere, at da de måtte bli den, fordi motorerne blev k

Jetpilot reddet Efter spring i Vesterhavet

af Flyvevåbnets jetjagere i brand under øvelse -
Piloten blev reddet i sin gummibåd af tysk helikopter
halv time efter nedstyrtningen

Den 26-årige flyverløjtnant I af reserven, **Vermund Hansen**, reddede i går ved hjælp af sit katapultsæde, da hans jetjager kom i brand over Vesterhavet. Flyverløjtnanten blev en halv time efter taget op fra vandet af tysk helikopter og ført til den tyske flyvestation på Sild, hvor den danske jetpilot nu er indlagt til observation på det lokale sygehus.

Flyverløjtnant Vermund Vad Hansen tog i en øvelse, hvor han med sin maskine, en Super Sabre F 100 D, skulle slæbemål hen over det militære skydeterræn på Rømø. Flere gange blev jetflyet skudt efter slæbemålet, under skydningen opdagede en pilot, at der slog røg og flammende fra Wad Hansens maskine. Piloten havde på det tidspunkt også mistet instrumentet, at der var noget galt, og brandalarmerne i de andre maskiner udsendte Flyvestation Karup, hvor der er hjemmehørende, og flyvestationens redningscentral dirigerede

en helikopter fra Flyvestation Skrydstrup til stedet, lige som man bad den tyske flyvestation på øen Sild eftersøge den danske pilot.

Wad Hansen havde på dette tidspunkt ladet sig skyde ud med katapultsædet, og han landede velbeholdent i Vesterhavet nogle sømil vest for Rømø.

Indlagt på Sild

Nedstyrtningen skete kl. 14.25, og efter flyverløjtnantens landing på vandet lykkedes det ham hurtigt at få pumpet den gummibåd op, der er bygget ind i katapultsædet. I en lille halv time opholdt flyverløjtnanten sig i den lille båd, stærkt frysende efter turen i det kolde vand, indtil en tysk helikopter fik øje på ham. Helikopteren gik lavt ned over gummibåden og fik hejst Wad Hansen ombord.

Han var en del forkommen og blev nu fløjet til Sild, hvor man på flyvestationen fandt det bedst, at han blev indlagt til observation på det lokale sygehus. Det er oplyst fra sygehuset, at flyverløjtnanten tilsyneladende er sluppet uskadt.

En dansk havarikommission er taget til Karup, for derfra at indlede undersøgelser til opklaring af ulykken. Maskinen ligger i Vesterhavet. Om årsagen til branden i maskinen kan man intet sige i øjeblikket, men man anser det for udelukket, at maskinen er blevet ramt af projektiler fra de øvrige maskiner.



Flyverløjtnant V. Wad Hansen

Millionforstærkning til Danmarks flyvevåben

Danmarks nyeste og hurtigste jet-jagere er klar til
operativ indsats - Afleveres i Ålborg Lufthavn

Danmarks flyvevåben er nu ved at komme på højde med sine NATO-partnere i jager-materiel. På mandag overdrages en eskadrille Lockheed F-104 »Starfighter« til flyvevåbnet på Flyvestation Ålborg i nærværelse af den amerikanske ambassadør, Mrs. Katharine Elkus White, den canadiske ambassadør H. Allard, forsvarsminister Victor Gram, chefen for den amerikanske militære hjælpe- og rådgivningsmission i Danmark, viceadmiral Wm. Tackeray Nelson, og chefen for flyvevåbnet, generalløjtnant Hans Jørgen Pagh.

Starfighter-jagerne kom før jul til Ålborg på et amerikansk hangarskib. De er nu klargjort og prøvefløjet og klar til operativ indsats. Danske piloter og teknikere har været trænet i USA til flyvning og behandling af de nye jager-typer, der er leveret delvis som led i det fælles våbenhjælpeprogram.

De nye Lockheed-fly er bygget på licens i Canada. Hver af disse maskiner repræsenterer millionbeløb,

op imod 5 millioner kroner. Maskinerne er 16 meter lange, har kun 7 meters vingebredde og vejer fuldt lastet 9 ton. Den meget kraftige jetmotor er forsynet med efterbrænder, som sender den op i 3 kilometers højde på 41 sekunder og til 6 kilometer på 58 sekunder. 25 kilometers højde når den på 4 minutter og 28 sekunder. Hverken maskinens top-højde eller dens højeste hastighed opgives, men det vides, at Starfighter i 1959 erobrede verdensrekorden for både højde og hastighed. Hastigheden er mere end to gange lydets, som ved jordoverfladen er 1.242 kilometer i timen.

Jetmotorerne i den ny F 104 Starfighter er den samme, som driver den amerikanske overlydsbombemaskine »Hustler«. Man anslår kraftudfoldelsen til maksimalt omkring 100.000 hestekræfter. Bevæbningen er dels 20 mm maskinkanon, dels målsøgende raketter.

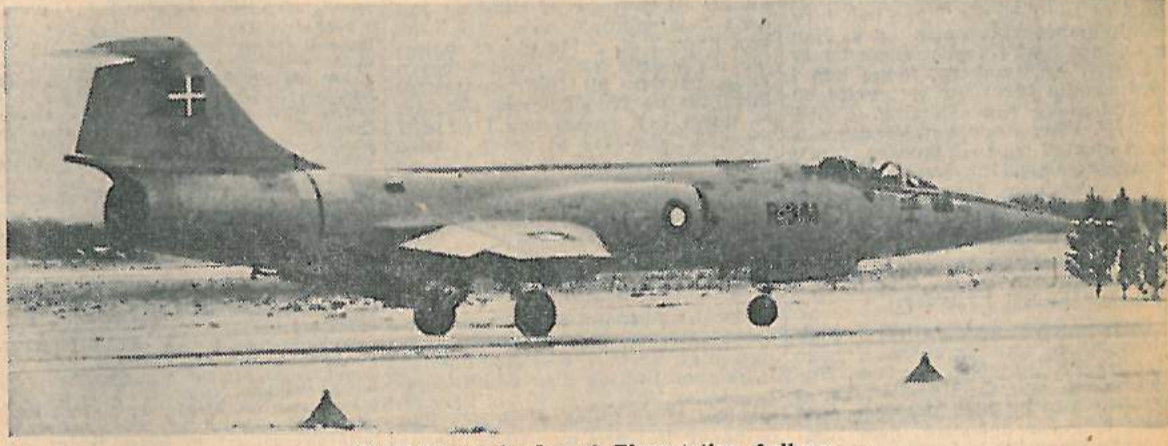
Det vesttyske flyvevåben har længe haft typen og producerer den selv på licens. Det norske flyvevåben har også benyttet Starfighter i nogen tid, danske teknikere har været på skoling i Norge.

Maskinen er den mest komplicerede, det danske flyvevåben endnu har rådet over med mange elektroniske hjælpemidler, blandt andet målsøgningsradar, som registrerer



Piloten forlader det snævre cockpit med elektronudstyret. Det er flyverløjtnant Thorkild Petersen, en af de første F 104-piloter.

varmeudstrålinger fra fremmede flysmotorer. Starfighter udgør i dag kernen i NATO's jagerforsvar.



Starfightereren lander på Flyvestation Aalborg.

Jetpilot redder sig selv og fly - nær kvart af iltmangel

Ålborg-pilot fløj bevidstløs i ca. 30 sekunder med 1.000 kilometers fart direkte mod jorden 18-1-65

En af flyvevåbnets jetpiloter fra Flyvestation Ålborg har reddet sig selv og sin maskine ned på jorden, efter at han under en rutineflyvning mistede bevidstheden i små 30 sekunder.

Andsnærværelse og indøvede reflexer reddede piloten, mener eksperter. Ifølge Ålborg Stiftstidende skete uheldet fredag eftermiddag. Piloten er den 27-årige færing, flyverløjtnant Jørgen Danjal Hansen, tilhørende eskadrille 723. Flyverløjtnanten fløj en F-86 D Sabre-jet, og han befandt sig i 11 kilometers højde, da der opstod en lækage i trykkabinen samtidig med at iltsystemet holdt op med at fungere. På få sekunder blev luften trykket ud af Danjal Hansens bryst, men inden han blev bevidstløs, nåede han at give styrepinden et puf frem, hvorved jetjageren styrede mod jorden i en fart af 1000 kilometer i timen.

To kilometer fra jorden bragte den iltholdige luft i dette luftlag piloten til bevidsthed, og derefter lykkedes det ham at få rettet maskinen op, således at han kort efter kunne lande velbeholden på flyvestationen. Flyverløjtnanten var uskadt, men er for en sikkerheds skyld under observation, idet man af erfaring ved, at en sådan episode senere kan give chokvirkninger. Eksperter siger, at piloten ville være blevet kvalt, hvis han havde opholdt sig mere end 14 sekunder i den store højde uden ilttilførsel.

GENNEM LYDMUREN UDEN AT OPDAGE DET

Vi „prøveflyver“ den nye Starfighter-jetjager

Af JENS J. ESPERSEN

Foto: ERIK FRIIS

JEG er blevet medlem af en eksklusiv forening. — Bestående af mennesker, der har gennembrudt lydturen. Jeg røg igennem forleden. Uden at opdage det. Havde piloten i Starfighter'en ikke sagt, at nu fløj vi hurtigere end lyden, ville jeg være blevet i troen på, at vi holdt en pæn søndags-hastighed. Hvilket vil sige 1100—1200 kilometer i timen.

Et er at få chokbølgen og brægene i hovedet på jorden — som nogle mennesker oplevede på Fyn for nylig. Noget ganske andet er at være midt i det hele i 12 kilometers højde.

Der mærker man det nemlig overhovedet ikke!

Gennem lydturen ved uheld

Det er én af de ting, der gør flyvevåbnets nye jetjager STARFIGHTER F 104 G til et problembarn. Og tilfældet Fyn bliver ikke det eneste. Den kraft, der er gemt i jagerens gashåndtag er simpelt hen så voldsom, at piloten ligefrem ved et uheld kan komme til at gennembyrde lydturen.

Efter et besøg på Flyvestation Ålborg og efter at have talt med piloter og teknikere, har jeg fået et indtryk af, hvor krævede det i virkeligheden er at være jetpilot.

Og ikke mindst når man flyver Starfighter — med en top hastighed på 2000—2500 km. i timen — og en maksimumshøjde på 20—25 km.

Uddannelseskravene er enorme. Langt den største del af tjenestetiden foregår på skolebanen — og otte timer daglig rækker ikke.

Da det blev afgjort, at vi som et led i våbenhjælpen skulle have en eskadrille Starfighters, blev fire-fem piloter sendt til Amerika på omskoling. Alle med mange hundrede timers jettflyvning bag sig.

De er nu ved at lære deres kammerater kunsten — lige fra landing ved hjælp af instrumenter til kampflyvning.

Nødvendigt at flyve over land

Visse øvelser må nødvendigvis gøres over land. Mandskabet på radarstationerne skal osse lære et og andet, når vi får en ny fly-type.

Og det er umuligt at træne radarfolkene på Bornholm eller Fyn ved en flyvning, der foregår langt ude over Vesterhavet.

— Vore piloter har streng instruks om at flyve til mindst gene for befolkningen — og så ofte, det kan lade sig gøre, ude over vandet.

Og de må under ingen omstændigheder gennembyrde lydturen i en højde af mindre end 12 km. Men maskinen KAN smutte igennem ved et uheld. Når man ligger på hastigheder tæt ved lydens, skal der næsten ingen ting til, før man ryger over. Og ingen beklager det mere end vi, udtaler eskadrillens chef, major K. Abildskov.



KLAR TIL START: Iført flyverdragt og hjelm med iltmaske foran Starfighter F 104. Til højre eskadrillens chef, major K. Abildskov.

for at blive optaget i den eksklusive forening af lydture-gennembyrere.

En kasse øl

Piloternes historier bliver absolut ikke mindre, når en journalist skal på vingerne. Og foruden de andre krav, der stilles for optagelse i foreningen — et mareridt af en lægeundersøgelse og en tilladelse af forsvarsministeren — havde piloterne endnu en betingelse:

En kasse øl til hele eskadrillen! Det er en gammel og smuk tradition, når en pressemand skal i luften fra Flyvestation Ålborg. Og den har én stor fordel: Man kan betale sig fra den!

Det kan man ikke fra de øvrige krav!

Den lægeundersøgelse, jeg måtte igennem, svarer ikke til piloternes. Men er ganske pæn alligevel!

De fysiske krav er store. Med Starfighterens hastigheder og højde udsættes piloterne for påvirkninger, der næsten er umenneskelige.

Kun i meget store højder bruges der speciel trykdragt, som sørger for at presse blodet op i hovedet. Tyngdekraften, som forstærkes op til 10 gange ved voldsomme manøvreringer, presser blodet ned i benene. Og kun trykdragten kan redde piloten fra et black out — for at blive i flyversproget. Hvis blodet forsvinder fra hjernen, der man i løbet af få sekunder...

Derfor må de gennem regelmæssige lægeundersøgelser, hvor de checkes af på alle leder og kanter. Er der det mindste i vejen, udstedes flyveforbud. Der tages ingen chancer...

150 spørgsmål

Jeg fik besked om at møde på Mithras-hotellet kl. 8.30. I den fly-

Så kom jeg ind til overlægen selv, der kikkede mig dybt i ørerne uden at kunne finde fejl. Og spurgte, om jeg kunne ventilere ørerne. Det var absolut nødvendigt — og for en sikkerheds skyld fortalte han, hvordan man ventilerer ørerne. Det er jeg meget glad for i dag. Jeg fik brug for det.

Så til øjenlægen. Først det sædvanlige skema med de sædvanlige spørgsmål og oven på det en lang række prøver.



Nu kom turen til helbredsundersøgelsen. Ind til en flink dame, af med tøjet og op på en briks. Fire mærkelige instrumenter spændt om arme og ben og så ligge ganske stille. Så vidste hun alt om hjertets funktioner.

Dernæst op på en cykel, som jeg trampede frem med en enorm energi uden at komme af stedet. Samtidig blev min puls målt hvert minut. Og for at gøre det endnu værre, blev samtidig sat mere og mere modstand på.

Jeg vil hellere cykle Bornholm rundt tre gange end gøre dette om. Min puls steg hurtigere end en Starfighter.

På med tøjet, op til røntgenfoto-grafering, af med tøjet, på med tøjet, ned til anden del af helbredsundersøgelsen.

Af med tøjet igen. En læge stillede nu for tredje gang de samme spørgsmål — plus et halvhundredde ekstra. Derefter en lang række prøver lige fra at stå på et ben med lukkede øjne til endnu flere målinger med endnu flere udviklede instrumenter.

Hvis der skulle ske noget

Endelig var det overstået. Efter seks og en halv time.

Det eneste, der holdt mig oppe, da jeg dødtræt slæbte mig ud af porten, var flyvetilladelsen i lommen.

For at akklimatisere mig, tog jeg flyveren til Ålborg. Jeg skulle være der i to dage. En for at blive sat ind i nødproceduren — hvis der skulle ske noget. Og én til de sidste forberedelser og til selve flyvningen.

Katapultsædet blev demonstreret, redningsvesten gennemprøvet, gummibåden pustet op. Jeg fik flyverdragt, hjelm med iltmaske — og en masse instruktioner om, hvornår

pose i lommen på flyverdragten. Af psykologiske grunde — som Abildskov sagde.

Et spark bagi

Starten gik strålende. Jeg fik et spark bagi, og tre minutter efter var vi oppe i 12 kilometers højde.

Det gik forbausende let. Trykkabinen sørgede for, at trykket indendørs ikke blev lavere end det, man oplever uden trykkabinen i 6000 meters højde. Ørerne indrettede sig derefter, vejtrækningen gik udmærket.

Undervejs fortalte major Abildskov mig om instrumenternes funktioner og demonstrerede dem i praksis. Det er ret fantastisk. Men jeg skal vel være mig for at forsøge at forklare dem videre.

Da vi nåede ud over Vesterhavet, sagde Abildskov, at nu gik vi snart gennem lydturen. Jeg kikkede på fartmåleren. Den svinede hele tiden om det kritiske punkt.

Så blev jeg afledet af iltmasken, der havde forskubbet sig. Mens jeg satte den på plads — det tog ca. 30 sekunder — røg vi igennem lydturen. Uden at jeg opdagede det.

— Der kan De selv se, sagde Abildskov. Så nemt går det. Derfor kan det ske for en pilot, at han ryger igennem uden egentlig at ville gøre det. Man smutter — lige så stille.

Vi drejede mod nord i en stejl stigning og gik op i 44.000 fod — næsten 15 kilometer.

— Kik ud, sagde Abildskov. Og hvilket syn: himlen næsten sort. På trods af, at det var strålende solskin. Det er et fænomen alle piloter kender. Men for os andre er det svært ikke at blive overrasket. Abildskov fladede ud og gik hurtigt nedad. Heller ikke tilbage gennem lydturen mærkedes den mindste rystelse eller støj.

Ondt i ørerne

Men trykforandringer var til gengæld slem. Det gjorde modbydeligt ondt i ørerne. Ventilér dem, sagde Abildskov. Gudskelov huskede jeg lægens råd. Holdt mig for næsen og pustede. Øjeblikkelig var alt i orden.

Abildskov viste, hvorledes man fik maskinen til at vende rundt og til at loope. Det sidste var det værste. Da drejningen var på sit skarpeste, føltes det som tusinde tons presede på ens lemme fra alle sider. En arm vejede tre-fire hundrede kilo, og hovedet blev tungere end en blåsørt mandags morgen.

Det er simpelt hen centrifugalkraften, der nåede helt op på 4,5 gange tyngdekraften.

Og jeg nåede at blive luftsyg. Næste punkt var indflyvning på instrumenter. Vi rørte lige banen — og så op igen.

Så var det ved den tid, hvor jeg havde fået nok, og for ikke at tilsnave vor pæne foræring fra amerikanerne, bad jeg Abildskov gå ned.

Det gik smertefrit. Og få minutter efter kunne jeg trække iltmasken af og lukke frisk luft ind.

En hård omgang

Turen var vel overstået. Jeg var nu medlem af den eksklusive forening af lydture-gennembyrere. Med ret til at bære samme forenings medlemsstegn: en smart guldnål til reverset med en model af „Starfighter“ F 104.

Det hele havde taget 40 minutter og var en hård omgang. Ikke så

Jeg tør
ore format,
den slags
ne. Det er
tænker på.
agesendt og
st, idet der
edning.

Gennem lyduren ved uheld

Det er én af de ting, der gør flyvevåbnets nye jetjager STARFIGHTER F 104 G til et problembar. Og tilfældet Fyn bliver ikke det eneste. Den kraft, der er gemt i jagerens gashåndtag er simpelt hen så voldsom, at piloten ligefrem ved et uheld kan komme til at gennem-bryde lyduren.

Efter et besøg på Flyvestation Ålborg og efter at have talt med piloter og teknikere, har jeg fået et indtryk af, hvor krævede det i virkeligheden er at være jetpilot.

Og ikke mindst når man flyver Starfighter — med en top hastighed på 2000-2500 km. i timen — og en maksimumshøjde på 20-25 km.

Uddannelseskravene er enorme. Langt den største del af tjenestetiden foregår på skiebænken — og otte timer daglig rækker ikke.

Da det blev afgjort, at vi som et led i våbenhjælpen skulle have en eskadrille Starfighters, blev fire-fem piloter sendt til Amerika på omskoling. Alle med mange hundrede timers jetflyvning bag sig.

De er nu ved at lære deres kammerater kunsten — lige fra landing ved hjælp af instrumenter til kampflyvning.

Nødvendigt at flyve over land

Visse øvelser må nødvendigvis gøres over land. Mandskabet på radarstationerne skal osse lære et og andet, når vi får en ny fly-type.

Og det er umuligt at træne radarfolkene på Bornholm eller Fyn ved en flyvning, der foregår langt ude over Vesterhavet.

— Vore piloter har streng instruks om at flyve til mindst gene for befolkningen — og så ofte, det kan lade sig gøre, ude over vandet. Og de må under ingen omstændigheder gennembyde lyduren i en højde af mindre end 12 km. Men maskinen KAN smutte igennem ved et uheld. Når man ligger på hastigheder tæt ved lydens, skal der næsten ingen ting til, før man ryger over. Og ingen beklager det mere end vi, udtaler eskadrillens chef, major Kurt Abildskov, der har fløjet jet i adskillige tusinde timer.

Abildskov har ansvaret for de unge piloters uddannelse. Og det er ikke nogen let opgave. Der skal terpes og terpes og terpes — men netop det er måske medvirkende til, at kammeratskabet og omgangstonen på stationen er en hel del anderledes, end man ventede.

I eskadrillen er flertallet dus — og om eftermiddagen når hovedparten af dagens arbejder er overstået, mødes man om en øl i officersmessens bar.

Selvfolgelig snakkes der mest flyvning. Og der er ikke grænser for, hvad man kan berette om besværligheder, der skal gås igennem



KLAR TIL START: Iført flyverdragt og hjelm med iltmaske foran Starfighter F 104. Til højre eskadrillens chef, major K. Abildskov.

for at blive optaget i den eksklusive forening af lydurs-gennembrydere.

En kasse øl

Piloternes historier bliver absolut ikke mindre, når en journalist skal på vingerne. Og foruden de andre krav, der stilles for optagelse i foreningen — et mareridt af en lægeundersøgelse og en tilladelse af forsvarsministeren — havde piloterne endnu en betingelse:

En kasse øl til hele eskadrillen! Det er en gammel og smuk tradition, når en pressemand skal i luften fra Flyvestation Ålborg. Og den har én stor fordel: Man kan betale sig fra den!

Det kan man ikke fra de øvrige krav!

Den lægeundersøgelse, jeg måtte igennem, svarer ikke til piloternes. Men er ganske pæn alligevel!

De fysiske krav er store. Med Starfighterens hastigheder og højde udsættes piloterne for påvirkninger, der næsten er umenneskelige.

Kun i meget store højder bruges der speciel trykdragt, som sørger for at presse blodet op i hovedet. Tyngdekraften, som forstærkes op til 10 gange ved voldsomme manøvreringer, presser blodet ned i benene. Og kun trykdragten kan redde piloten fra et black out — for at blive i flyversproget. Hvis blodet forsvinder fra hjernen, dør man i løbet af få sekunder...

Derfor må de gennem regelmæssige lægeundersøgelser, hvor de checkes af på alle leder og kanter. Er der det mindste i vejen, udstedes flyveforbud. Der tages ingen chancer...

150 spørgsmål

Jeg fik besked om at møde på Militærhospitalet kl. 8,30. I den flyvemedicinske afdeling, hvor flyvevåbnets og SAS's piloter regelmæssigt testes igennem.

Hvilken festning! Og så var den endda ikke nær så indgående, som erhvervspiloternes!

Først en høreprøve. Den starter med besvarelse af rundt regnet halvdant hundrede spørgsmål om ens hidtidige liv. Og der er ingen grænser for grundigheden.

Dernæst ind i en „tænkeboks“. Man får to hovedtelefoner på, og så går det løs. En enorm larm slippes ud af seks højttalere i tænkeboksens loft. Samtidig skal man opfatte alt, hvad der siges gennem hovedtelefonen.

Så kom jeg ind til overlægen selv, der kikkede mig dybt i ørerne uden at kunne finde fejl. Og spurgte, om jeg kunne ventilere ørerne. Det var absolut nødvendigt — og for en sikkerheds skyld fortalte han, hvordan man ventilerer ørerne. Det er jeg meget glad for i dag. Jeg fik brug for det.

Så til øjenlægen. Først det sædvanlige skema med de sædvanlige spørgsmål og oven på det en lang række prøver.



Nu kom turen til helbredsundersøgelsen. Ind til en flink dame, af med tøjet og op på en briks. Fire mærkelige instrumenter spændt om arme og ben og så ligge ganske stille. Så vidste hun alt om hjertets funktioner.

Dernæst op på en cykel, som jeg trampede frem med en enorm energi uden at komme af stedet. Samtidig blev min puls målt hvert minut. Og for at gøre det endnu værre, blev samtidig sat mere og mere modstand på.

Jeg vil hellere cykle Bornholm rundt tre gange end gøre dette om. Min puls steg hurtigere end en Starfighter.

På med tøjet, op til røntgenfoto-grafering, af med tøjet, på med tøjet, ned til anden del af helbredsundersøgelsen.

Af med tøjet igen. En læge stillede nu for tredje gang de samme spørgsmål — plus et halvhundred ekstra. Derefter en lang række prøver lige fra at stå på et ben med lukkede øjne til endnu flere målinger med endnu flere indviklede instrumenter.

Hvis der skulle ske noget

Endelig var det overstået. Efter seks og en halv time.

Det eneste, der holdt mig oppe, da jeg dødtæt slæbte mig ud af porten, var flyvetilladelsen i lommen.

For at akklimatisere mig, tog jeg flyveren til Ålborg. Jeg skulle være der i to dage. En for at blive sat ind i nødproceduren — hvis der skulle ske noget. Og én til de sidste forberedelser og til selve flyvningen.

Katapultsædet blev demonstreret, redningsvesten gennemprøvet, gummibåden pustet op. Jeg fik flyverdragt, hjelm med iltmaske — og en masse instruktioner om, hvornår man skulle trykke hvor og hvis ...

Senere mødtes alle eskadrillens piloter i officersmessens bar. Der var ingen vej uden om. En kasse pilsner er prisen for at tage passagerer med.

Klokken kvart over ni næste morgen trak vi udstyret på. Maskinen var allerede rullet frem og blev checket af på alle mulige måder.

Min pilot var eskadrillechef Kurt Abildskov. Det var en erfaren pilot med flere tusinde timers jetflyvning bag sig.

Kl. 9,45 rullede vi ud til start. Efter at jeg var blevet spændt fast på alle leder. Havde fået iltmaske og hjelm med radio på. Plus en

der havde forskubbet sig. Mens jeg satte den på plads — det tog ca. 30 sekunder — røg vi igennem lyduren. Uden at jeg opdagede det. — Der kan De selv se, sagde Abildskov. Så nemt går det. Derfor kan det ske for en pilot, at han ryger igennem uden egentlig at ville gøre det. Man smutter — lige så stille.

Vi drejede mod nord i en stejl stigning og gik op i 44.000 fod — næsten 15 kilometer.

— Kik ud, sagde Abildskov. Og hvilket syn: himlen næsten sort. På trods af, at det var strålende solskin. Det er et fænomen alle piloter kender. Men for os andre er det svært ikke at blive overrasket.

Abildskov fladede ud og gik hurtigt nedad. Heller ikke tilbage gennem lyduren mærkedes den mindste rystelse eller støj.

Ondt i ørerne

Men trykforandringen var til gengæld slem. Det gjorde modbydeligt ondt i ørerne. Ventilér dem, sagde Abildskov. Gudskelov huskede jeg lægens råd. Holdt mig for næsen og pustede. Øjeblikkelig var alt i orden.

Abildskov viste, hvorledes man fik maskinen til at vende rundt og til at loope. Det sidste var det værste. Da drejningen var på sit skarpeste, føltes det som tusinde tons pressede på ens legeme fra alle sider. En arm vejede tre-fire hundrede kilo, og hovedet blev tungere end en blåsot mandags morgen.

Det er simpelt hen centrifugalkraften, der nåede helt op på 4,5 gange tyngdekraften.

Og jeg nåede at blive luftsyg. Næste punkt var indflyvning på instrumenter. Vi rørte lige banen — og så op igen.

Så var det ved den tid, hvor jeg havde fået nok, og for ikke at tilsnave vor pæne foræring fra amerikanerne, bad jeg Abildskov gå ned.

Det gik smertefrit. Og få minutter efter kunne jeg trække iltmasken af og lukke frisk luft ind.

En hård omgang

Turen var vel overstået. Jeg var nu medlem af den eksklusive forening af lydurs-gennembrydere. Med ret til at bære samme forenings medlemstegn: en smart guldnål til reverset med en model af „Starfighter“ F 104.

Det hele havde taget 40 minutter og var en hård omgang. Ikke så meget det, at flyve 1400-1500 kilometer i timen i næsten 15 kilometers højde, for så længe maskinen går støt, sidder man lige så behageligt som i en bil.

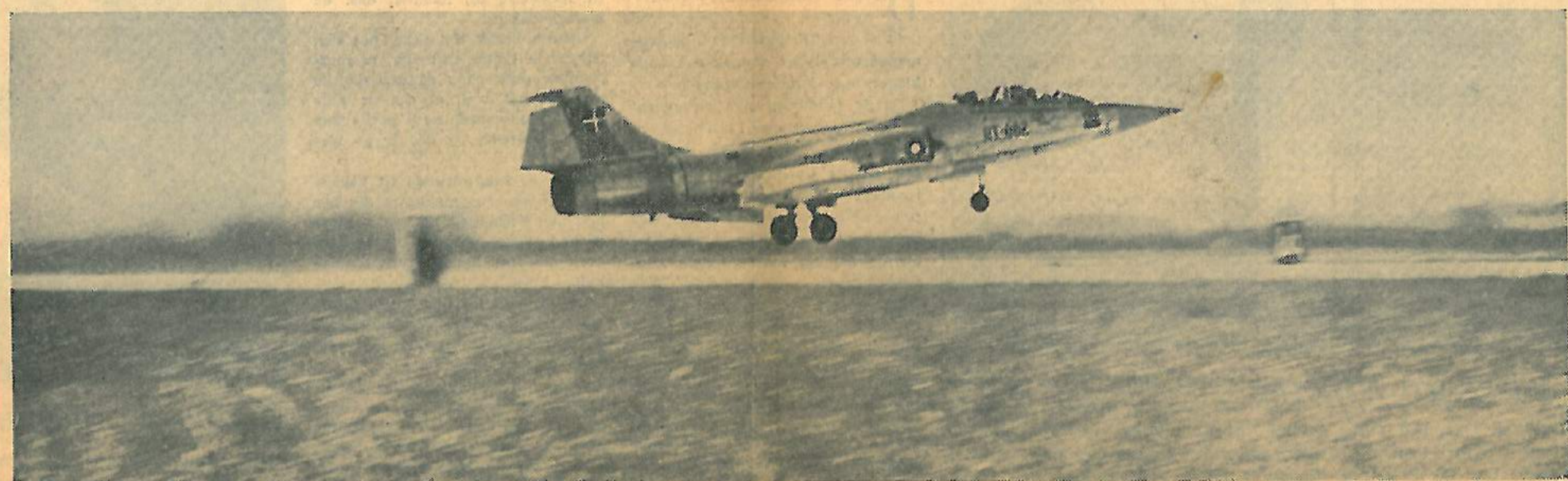
Det kan man bare ikke nøjes med. Hvis man altså skal leve af at være pilot.

Men det var besværet værd. Oplevelsen er fantastisk.

For at komme ned på jorden igen — hvis man kan sige det på den måde — tog jeg ruteflyveren tilbage til København.

Det var ærligt talt lidt af en skuffelse.

Den var lissom lidt sløv i optræk- ket ...



SA GIK STARTEN: Med et drøn ryger Starfighter ud af banen og accelererer på tre minutter op til 1100-1200 kilometer i timen i 12 kilometers højde.