

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.

Et stormfuldt liv

10/11 1965

»Morian« Hansen fylder 60 år i dag - her fortæller han åbenhjertigt om sin ejendommelige livsskæbne - sine sejre - og nederlag og gør status

— Hvorfor bliver en tilværelse fuld af storme?
— Det er næsten ikke til at svare på ...
— Er det noget selvforskyldt?
— Man er vel sådan ... fra naturen, men fantastisk heldig har jeg været ... det er næsten ikke til at forstå ... heller ikke, at man er blevet 60 ...
— Hvor mange gange skulle De egentlig have været død?
— Mindst 5-6 gange ... nej det forstår vist ikke ...

»Morian« Hansen retter på brillerne og sætter kaffekanden tilbage på baskomfuret, der står i et hjørne af hans prunkløse luftfartsvirksomheds »Morian Hansens Flyveskole« på Københavns flyveplads i Skovlunde. Manden, der har været dirt track-champ på Roskildevejen, dirt track-stjerne i England, Tyskland og Australien, krigsflyver og krigshelt i Royal Air Force og i snart 20 år været med i dansk skole- og erhvervsflyvning og rodet sig ind i flere forrædeligheder end de fleste, er mærket af sit indholdsrige liv. Over det arrederede ansigt lyser en hårmanke, hvidgrå som en gammel snebunke under en gadelygte.

Den vilde dreng

— Hvis det stormfulde er noget naturbegrundet, må drengene have været lige sådan?
— Det var de også ... jeg var vild ... ganske som de unge i dag. Somme tider kan jeg bande de unge ned på det sorteste helvede, fordi de drøner vildt af sted på hvæsende knalserter, men så tager jeg mig selv i nakken og siger: Du gamle, du var nøjagtig lige sådan selv ... men bare på en anden måde ...
— På hvilken anden måde?
— Skæg og ballade, cykle-race i det små, kollision med en kantsten ... hjernerystelse ...
— Hvor mange har De haft af dem?
— Hjernerystelser? Ah, vel tre-fire stykker gennem de 60 år ...
— Det var nu mere i drengene?
— Kun en ...
— Hvor foregik det?
— I Frederikssund ... jeg er opvokset der, far var hestehandler, han døde, da han var 79, mor bliver 84, og har det glimrende. Vi er 5 søskende, tre drenge og to piger, jeg er den ældste. De andre er ikke som jeg ...
— Det må være ejendommeligt lige som Groch og Rivel at leve et helt liv under et andet navn, »Morian«?

— Ja, men det fik jeg først senere i tilværelsen ... det var, mens jeg var på Ford ude i Sydhavnen, jeg var begyndt at køre motorløb, først orienterings- og landevejsløb på en »Indian Scout«, så i 1928 på dirt-track-banen på Roskildevej. Jeg havde lagt mig i baghjul på en eller anden, som sender en stråle af slag-gempøg i hovedet på mig, jeg var sort som en neger ... Morian betyder jo sort eller sådan noget. Der var en af mine kammerater, der sagde til en anden, han ligner en »Morian«, det har jeg heddet siden den dag ... men længe før var der hænder mig meget. Jeg var kommet i lære i Frederikssund som cykelsmed, men jeg ville hellere være mekaniker, så kom jeg i lære, også i Frederikssund ...

Privatchaufførens oplevelser

Jeg forlod den dejlige by ved fjorden, da jeg var næsten 20 ... og lå nu vær med at grine, jeg blev privatchauffør i Hellerup hos en grosserer ... i uniform og det hele. De spurgte, om jeg kendte København godt, og jeg svarede frimodigt ja, men det gør man naturligvis ikke, når man kommer fra landet, men jeg klarede mig da ... skønt det var svært i begyndelsen at finde fra Helleruplundens Allé til Studiestræde ... ad kortest mulige rute ... alt var nyt for mig, ikke alene chauffør-uniformen, men også den 6 cylindrede »Jordan«, den vogn havde jeg aldrig set før, det var også nyt for mig at være skopudser, havemand og centralfyrr-passer ... men det gik heller ikke mere end et halvt år, så blev vi ukammerater, og jeg blev fyret ...
— Hvad så?

To måneder foran en fabriksport

— Jeg ved ikke, om det er rigtigt at fortælle det, men det er som det var: min bror var bagerlærling på Sønder Boulevard, jeg sov på under-

de: — Kør det dirt track, De kan, men lad være med at bruge penge, Hansen ...

Slaggebanens helt

Indtil den dag hed jeg Jens Henning Fisker Hansen, eller rettere Henning Hansen, det var navnet, jeg brugte ... men siden har jeg i 35 år kun heddet »Morian«. Jeg kom i vinden, somme tider mere end man kunne tale, jeg fik en karriere på slaggebanerne, ikke mindst efter 1930, da jeg havde kørt mod verdensmesteren fra USA, indianeren »Sprouts Elder«, der endte som trafikpolitimand i Chicago, vi skrev sammen i mange år ...

— Hvad med løftet til Ford-direktøren?
— Det var lidt svært at holde på pengene. Jeg tjente mange, i 1930 havde jeg 1000 kroner om ugen ... to gange ugentlig kørte jeg i Hamborg, og to gange om ugen på Roskildevej. I 1931 kom jeg for første gang til England til Wembley banen ... jeg var der 2-3 måneder ... og der fik jeg lært at køre dirt track.

Da jeg kom hjem, startede jeg en biludlejningsforretning, men den sluttede efter et år, fordi en ung mand havde løjet med sin alder, han endte midt i et træ på Øster Allé, assurance sagde stop ... så fortsatte jeg med Dirt track. Den 5. april 1935 rejste jeg til England — for at blive der i 10 år ... det vidste jeg naturligvis ikke dengang, men sådan gik det ...

Fortidens skygger

— Det blev sagt, at det var flugt for en spritsmuglersag?
— Der er noget om det ... jeg havde været med til at bestille smuglersprit i Danzig, men jeg trak mig ud af affæren, før der blev noget ud af det, derfor synes jeg, det var uretfærdigt, at jeg skulle have en dom, den fik jeg, men da jeg kom hjem 10 år efter, var den jo forældet ... man laver så meget, som man bagefter kan se er dumheder og tøssetreger.

Gyldne år

— Det gik godt i England?
— Jeg kom da med i verdensmesterskaberne tre gange, og da jeg skulle køre om verdensmesterskab bet fjerde gang, det var den 3. sep-



Slaggebanens helt »Morian« fra Roskildevej fra 1930.

tember 1939, på dagen for krigsudbruddet, blev det hele aflyst ... jeg havde ellers helt gode kort på hånden, nå men der var ikke anledning til at jænre, det har jeg nu aldrig gjort, heller ikke når det gik skævt. Det er der som regel ingen, der gider høre på ... jeg havde haft en strålende tid forud med rejser til Amerika og Australien ... det er dog et pragtfuldt land, Australien, jeg kørte i Sydney, Brisbane, Melbourne og Perth ... rejsetiden var tilsammen tre måneder frem og tilbage, engagementerne var 3 måneder, jeg nåede to Australien-ture. På den sidste gik det galt i Sydney, jeg væltede, smadrede hovedet mod et plankeværk, de brugte ikke fjedrende hegn derude, fik hjernerystelse og kindbensbrud på tre steder. De skar det halve af ansigtet, og på



Den 60-årige »Morian« Hansen.

en uge efter blev kaldt til ministeriet igen, de spurgte, om jeg kunne tænke mig at blive agterskytte på Wellington-bombemaskinerne og blive pilot-officer i RAF. Jeg slog til, 30 år gammel, i topform og opsat på hvad som helst ... det var i december 1939, vi begyndte træning i Skotland, 52 mand, af dem var vi tre tilbage, da krigen sluttede, men de havde forinden hensynsfuldt, nok fortalt os, at en agterskytte kun havde 48 timer at leve i, så hvis vi ville trække os tilbage og vælge noget andet ... men det var der ingen af os, der ville, heller ikke et 52 årigt parlamentsmedlem, han vendte for resten aldrig tilbage fra sin allerførste tur ...

Første tyske jager skudt ned fra bombemaskine

— Det er her, krigsmedaljerne mel-det sig?
— Ja, jeg var heldig igen, som så ofte før i livet. Der var et par fattede barberinger, men jeg slap hver gang. Jeg var blevet knyttet til 99. bombeskadrille i New Market på en hestevæddelsbane, hvorfra Wellington-bombemaskinerne kunne starte og lande. Efter en måneds forløb blev jeg nævnt i dagsbefalingen, hvorfor ved jeg faktisk ikke, det må have været min iver, derefter nedskød jeg den første Messerschmidt 110 fra en allieret bombemaskine over Tyskland. Det var over Dortmund. Man skulle have kontrol over nerverne, mens han spyttede sine kugler mod os, for jeg vidste, at jeg ikke havde chance for at ramme ham, før han kun var 2-300 meter fra os, jeg skød ham ned i flammer efter 800-1000 skud ... jeg havde i alt 3.000.

Den frygtløse

Senere fik jeg en til, og så var det, at jeg fik tildelt Distinguished Flying Cross, men før det blev mig overrakt, havde vi en hændelse på New Market, som førte til, at jeg fik George-medaljen, det var på det tidspunkt den næststørste hæder, der kunne gives i civilforsvarstjenesten. Der var sket det, at en Wellington med fuld bombelast styrtede ned i starten og kom i brand. Jeg nåede frem og råbte til brandkorpset: Hold jer væk, bomberne kan gå af hvert øjeblik. Så gik jeg ind fra læsiden og bar en mand ud på ryggen, lagde ham et par hundrede meter borte, løb tilbage og hentede en til og ville tilbage for at hente agterskytten, som jeg havde set i live ... men så eksploderede tre 500 pounds bomber. Mit held var, at jeg var tæt nok på til at være langt nok væk ... forstået? Jeg mener, at jeg var så tæt inde ved eksplosionen, at den slog op over mig, mens sprængstykkerne ramte andre, der var længere borte ... det var mit held. Hvad med det? Det ved jeg ikke, men intet kunne have standset mig fra at gøre, hvad jeg gjorde ... jeg måtte.

Kong George og »Morian«

RAF. Ved invasionen fløj jeg transporter af benzin og andet til Belgien, og den 4. maj befandt jeg mig på Lüneburger Heide, ventende på besked om at flyve til Kastrup. Vi havde fejret befrielsen af Danmark, men ventede på startsignal, vi skulle have vished for, at der ikke lå miner under Kastrups betonbaner.

Kl. 4.15 om morgenen den 5. maj landede jeg med den første allierede flyvemaskine i Københavns Lufthavn med general Dewing og hans styrker ... det øjeblik glemmer jeg aldrig ...

— Det er der vist ingen af os, der gør?
— Selvfølgelig ikke, men det var noget særligt at vende hjem på den måde ...

— Og hvad så bagefter?
— Jeg søgte ind i DDL som trafikflyver, men fik aldrig svar på mine breve ... jeg var ikke fyldt 35 år og havde en god uddannelse og rig erfaring bag mig, men der var åbenbart ingen, der havde brug for mig ... derfor besluttede jeg mig til efter en tids forløb at gå ind i skole- og erhvervsflyvning, fandt selv min plads herude i Skovlunde. Den blev senere overtaget af Københavns Kommune og gjort til offentlig flyveplads, jeg er her stadig, men skoleflyvningerne driver vi fra min flyveplads i Tune, hvor jeg håber en dag at få bygget det første internationale fly-motel.

Modgangens lærdom

— Er der noget at fortryde?
— Meget. Jeg har gjort meget, som er forkert og tøsset. Men jeg er overbevist om, at det meste har været en slags krigspsykose. Jeg skal sige hvorfor. I de sidste 10 år har jeg været total afholdsmand og ikke røget, jeg er blevet en helt anden. I krigens år sled det på nerverne, uden at man var rigtig klar over det, jeg var dov lang tid efter bombeeksplosionen på New Market, jeg var sløj længe efter dysenteri-perioden. Man gik hårdt til den efter bombetogterne og transporterne, til spiritussen og kørte på de høje nagler ... da jeg kom hjem var der for mange »venner«, ryglapperne, som man ikke havde overblik nok til at modstå ... og der var tider, hvor jeg ikke anede, hvad jeg foretog mig, når spiritussen havde tag i mig, en slags patologisk rus ... det er for sent at angre, hvad der gik galt, men jeg er ikke ondskabsfuld fra naturen, jeg har bare manglet selvkontrol når jeg blev generet, jeg var ikke vant til at tage ordre, men til at give dem ... det gør hele forskellen, indtil man finder ud af at tilpasse sig i en normal hverdag.

Min største prøvelse fik jeg for nylig, da jeg mistede min Inger, hun var min store støtte og en utrolig tålmodig og forstående kone ... det er mit livs værste slag. Der har været megen modgang og megen medgang i min stormfulde tilværelse, meget af modgangen er jeg den første til at indrømme, er selvforskyldt, fordi man var en stædig rad ... meget af det er tøssetreger

Den mest nav-
ke flyvere fra
oberst Kaj Bir-
r. Historien om
andet og mere
den unge flyve-
som meldte sig
at han blev bla-
torien er også
en strålende k-
regende livsev-
er vurderet bla-



K.
ste militære
hvis rige evne
både i krig og
fredens år var
for Danmark.
Kaj Birksted
Næstved, han
marinen, blev
flyver. Forlod
at tjene det no-
RAF. Det hu-
kong Haakon
søg i Danmar-
tale ved taflet
te denne man-
gjort de norsk-
om hjertet.
1945 havde der
lig ringet på
rakt ham St.
Kaj Birksted
togter over T
legende bland
blandt de min-
gammel blev
ding medlem
ralstab. Ved
han wingcom
løjtnant i de
hædret for si
karakteristisk
når han i »D
sin karriere
sammenhed sor
i Danmark i
sterierne fra
tel har han st
løjtnant i det
våben, som h
opbygge, og
stab i 1950, ob
I 1953 blev
verbasiskomm
han ud til int
mand, der ha
end nogen an
de taget fat i
sammen for l

Oberst Kaj Birksted 50 år

Et fødselsdagsportræt af den store krigsflyver *2-3-65*

Den mest navnkundige blandt danske flyvere fra anden verdenskrig, oberst Kaj Birksted fylder i dag 50 år. Historien om oberst Birksted er andet og mere end beretningen om den unge flyverløjtnant fra marinen, som meldte sig til kamp så tidligt, at han blev blandt de allerførste, historien er også andet og mere end en strålende krigsindsats og et bevægende livsventyr, Kaj Birksted er vurderet blandt sit slægtleds stør-



K. Birksted

ste militære begavelser, en officer, hvis rige evner kom til udfoldelse både i krig og fred ... men også i fredens år var det ikke mindst uden for Danmark.

Kaj Birksted er købmandssøn fra Næstved, han fik sin uddannelse i marinen, blev søløjtnant og marineflyver. Forlod Danmark og kom til at tjene det norske flyvevåben under RAF. Det huskes endnu, hvordan kong Haakon under sit officielle besøg i Danmark i februar 1948 i sin tale ved tallet på Amalienborg nævnte denne mand, hvis navn altid har gjort de norske kampflyvere varme om hjertet. Allerede i sommeren 1945 havde den norske konge personlig ringet på Birksteds dør og overrakt ham St. Olavsordenen.

Kaj Birksted var med i utallige togter over Tyskland, han blev en legende blandt flyvere, hans tab var blandt de mindste. Endnu ikke 30 år gammel blev han som eneste udlænding medlem af den britiske generalstab. Ved krigens afslutning var han wingcommander i RAF, oberstløjtnant i de norske styrker og højt hædret for sin krigsindsats. Det er karakteristisk for oberst Birksted, når han i »Den Blå Bog« begynder sin karriere med omtalen af virksomheden som luftmilitær rådgiver i Danmark i krigs- og marineministerierne fra 1945-50. Krigens kapitel har han strøget. Han blev oberstløjtnant i det danske enheds-flyvevåben, som han selv var med til at opbygge, og chef for flyvevåbnets stab i 1950, oberst samme år.

I 1953 blev han chef for vestre flyverbasiskommando, året efter drog han ud til international tjeneste, den mand, der havde større krigserfaring end nogen anden dansk flyver, havde taget fat på en opgave, der brød sammen for ham i skuffelserne over

udviklingens tempo og form, vel også fordi han mødte med andre forudsætninger, end dem han skulle samarbejde med. To gange blev Birksted overtalet til at fortsætte arbejdet i Danmark, første gang i 1946, anden gang i 1954, han blev Danmarks udsending i SHAPE i Paris fra 1954-60, da han tog sin afsked og indtrådte i reserven.

Siden 1960 har oberst Kaj Birksted været knyttet til NATO's internationale stab i Paris til løsning af en særlig opgave. Han er blevet en af de påskønnede organisatorer i NATO-staben, en mand, som i usædvanlig grad har vundet tillid blandt de store militære lederskikkelser som generalerne Gruenther og Lauris Norstad. Der var ikke mulighed for at etablere et grundlag for hans tilbagevenden til flyvevåbnet i Danmark, med dyb beklagelse blev dette konstateret af de mange, som ikke blot nærede sympati, men også beundring for den store krigsflyver, der en overgang stod foran en af de mest strålende karrierer i det danske forsvar.

I de senere år har han kun været hjemme på korte besøg, han har valgt den tilbagetrukne livsform ... Kaj Birksted har nu aldrig søgt eller ønsket rampelyset ... men det bliver svært for ham i dag at flygte fra de mange gode tanker, der vil strømme til ham i den franske hovedstad.

pw

Orientflyveren, kaptajn Herschend 75 år i dag

2-3-65

En af dansk flyvnings pionerskikkelser fra den tid, da vore flyvere begyndte på langfarterne, kaptajn Harry Herschend, fylder i dag 75 år. Hans navn gik i 1926 verden over.



H. Herschend

Det var, da han og nu afdøde kaptajn A. P. Botved var startet på Tokio-flyvningen i hver sin R-maskine, en 1-motoret åben dobbeltdækker. Det var kun Botved, der nåede endemålet Tokio og hjem. Herschend måtte nødlande ved Rangoon i Burma, da hans motor svigtede. Efter langvarig reparation vendte han efter 20.000 kilometers flyvning tilbage til København og hyldedes som orientflyveren.

Kaptajn Harry Herschend er søn af kunstmaleren Oscar Herschend; han er født på Frederiksberg, blev sekondløjtnant i fodfolket og i 1916 løjtnant af reserven. I 1918 kom han på hærens flyverskole og fik certifikat nr. 38.

I 1919-20 var han til uddannelse i det franske og i det italienske flyvevåben. Efter hjemkomsten blev han meget aktiv i Hærens Flyvertropper, drog ud på hvad man dengang kaldte langflyvninger som for eksempel til Prag. Da han i 1926 kom hjem fra orientflyvningen, blev han leder af flyvertropperens fotosektion, og han var med på Geodætisk Instituts opmålings-fotoekspedition til Grønland og Island.

I 1932 blev han chef for Sjællandske Flyverafdelings 2. eskadrille. I 1945 tog kaptajn Herschend sin afsked, men den lille uforfærdede flyver, som blev en af Danmarks store lufthelte, blev aldrig glemt.

Da Kongelig Dansk Aeroklub fejrede flyvningens 50 års jubilæum, var Harry Herschend blandt dem, der hædrede med æres-plaquetten.

27/4/65 Flyvevåbnets chef 60 år

Chefen for flyvevåbnet, general-løjtnant Hans Jørgen Pagh, fylder i dag 60 år. Han kan se tilbage over en karriere, der har ført ham frem til chefsposten i en værnsgren, der ikke eksisterede, da han besluttede sig til at blive officer, men i hvis opbygning han på fremtrædende måde skulle komme til at tage del. Hans indsats i dansk militærflyvning tog sin begyndelse i en tid, da pioner-årene dårligt nok var forbi. En usædvanlig karriere ...

General-løjtnant Pagh, søn af den gamle Fredericia-postinspektør og

kede han som general-løjtnant op på flyvevåbnets chefspost — da general Ramberg blev forsvarschef.

General-løjtnant Pagh har været med i en udvikling, der har givet ham de rigeste erfaringer, af største betydning på hans høje post. Men til denne har han også medbragt mange smukke personlige egenskaber, der har gjort ham ikke blot til en højt respekteret, men også til en meget afholdt chef.

★



Hans Jørgen Pagh

broder til ØK-direktøren, blev student fra fæstningsbyens lærde skole. Efter en tids forløb gik han officersvejen og blev premierløjtnant i 1931. Han tilhørte fodfolket, men længe varede det ikke, før han meldte sig til militærflyvningen, og efter et par års forløb fik han certifikat. Fra da af var det i hærens flyvertropper, han gjorde tjeneste, som aktiv flyver og på skiftende poster inden for det endnu lille våben.

Krigen kom — et par år i forvejen var kaptajn Pagh blevet chef for Jyske Flyverafdelings 2. eskadrille — og i besættelsesårene var han stabschef hos generalinspektøren, i en periode, i hvilken der intet andet var at udrette end at tænke på fremtiden. I genopbygningsperioden var han aktiv på forskellige fronter, blev oberstløjtnant i 1947 og overtog samtidig chefsposten ved Sjællandske Flyverafdeling under hærens flyvertropper. Allerede da var sammenlutningen på vej; fra 1950 var han tjenstgørende ved flyverkommandoen, og to år senere blev han oberst i det nyoprettede flyvevåben.

I to år, 1953-55, var han chef for flyvestation Alborg, ledede en kort tid flyverstabens personelafdeling og blev i 1955 chef for flyverstabens. På denne højt betroede post rykkede han i 1958 op som generalmajor. I 1960 blev han chef for Flyvertaktisk Kommando, og for tre år siden ryk-

Povl Westphall:

Mennesket bag excellencen

Flyvevåbnets chef, generalløjtnant Hans Jørgen Pagh, som snart fylder 60, fortæller i en åbenhjertig samtale om et stabilt barndomshjems værdifulde livsfundament – om begreber med odiøse klangtoner: ambitioner, autoritetstro og disciplin 21-3-65

Fredericia-postinspektørens sønner nåede til tops i samfundet, en blev chef for ØK og en chef for flyvevåbnet

Postinspektør Hans Jørgen Pagh i Fredericia nåede før sin død i 1962 at få den for en fader enestående glæde at se to sønner på de højeste trin af det danske samfunds rangstige.

Mogens Pagh var blevet direktør for Danmarks største erhvervsvirksomhed, Det Østasiatiske Kompagni, som beskæftiger mere end 35.000 over hele kloden.

Hans Jørgen Pagh var blevet excellence, generalløjtnant og chef for Danmarks flyvevåben.

Stærk slægts unge træk

Der er fællestræk hos disse to brødre, i hvert fald i det ydre, som fortæller om, at de kommer fra en stærk slægt. Det ungdommelige har ligesom svært ved at slippe dem. Deres hår hverken grånes eller tyndes, deres træk er yngre end deres år.

Inden længe fylder generalløjtnant Hans Jørgen Pagh 60 år. Mange på fyrrer ser ikke yngre ud ... 1905 og 1911 der er de to brødres årgange må have været gode i Fredericia.

General Pagh har stoppet sin pipe, forladt sit arbejdsretningskræftbord i flyverkommandoen i Vedbæk og lægger sig afslappet tilbage i konferencesofoaen foran pejsen. Rummet og manden er forbundet ... der er en forbindelse til den gamle træpropel på væggen, til billedgalleriet med kongen og dronningen, med cheferne før ham, kommandør Grandjean, der var chef for Marinens Flyvevåben, Oberst Koch, der var chef for Hærens Flyvertropper, den første chef for enhedsflyvevåbnet, generalløjtnant Christian Førslev, generalløjtnant Tage Andersen og general Kurt Ramberg, i dag Danmarks forsvarschef.

Der er jagermodeller, der er billeder af flyvevåbnets afdøde britiske stabschef, aircommodore Arthur Bray, den amerikanske general Sampson og NATO-chefen, general Lauris Norstad ... på kaminbordet står et stort smukt sølvskrin, Flyverkommandoens klenodie, førstepræmien til de danske formationsflyvere i den internationale konkurrence i Schweiz i 1930'ernes begyndelse, indgraveret er små fly med navnene på piloterne og deres dygtige leder oberst C. C. Larsen.

Der er atmosfære over chefen for flyvevåbnet og hans arbejdsværelse ... atmosfære og historie og ungdom, men rodfæstet tradition.

Den stabile barndom i embedsmandsvilkårene

— Hvor kommer Pagh-slægten fra?

— Vor familie stammer på fædrene side fra Vejle-egnen ... min bedstefar var bager ... vi har forresten to farbrødre levende endnu på Horsens- og Vejleegnen.

— Hvordan var Deres hjem?

— Præget af embedsmandsvilkår. Fredericia var, da vi voksede op en tjenestemandsbym, jernbanen, postvæsenet, telegrafvæsenet og militæret satte præg på min barndomsby. Vort hjem var et embedsmandshjem på det jævne ... vi lærte at se på femøren ... og det har ingen skade været til. Jeg vil sige om mit hjem, at det var stabilt. Jeg har lært at vurdere betydningen af en stabil barndom ... vi voksede op under grundfæstede, rolige forhold, vi har altid boet i det samme hus, i 12 år jeg i den samme skole, indtil jeg blev spyttet ud som student ... jeg tror, det giver en vis solidaritet, at man vokser op på denne måde. Far — mener jeg — kunne være blevet forflyttet fra Fredericia, sådan noget søger man jo om i postvæsenet. Men vi børn protesterede i kor, vi ville ikke rives ud af vor indramning i Fredericia. Jeg føler mig fristet til at sige, at denne stabilitet i barndoms- og ungdomsårene blev til et godt fundament, fordi en rolig barndom betyder, at indtrykkene bundfælder sig, man får et stærkt tilhørsforhold til familie og sted. Jeg er i hvert fald taknemlig for de vilkår jeg fik ...



Chefen for flyvevåbnet, generalløjtnant Hans Jørgen Pagh tegnet af Otto C.

— Fordi det var mit indtryk, at flyvning havde noget at gøre med sport og nye oplevelser. Jeg havde aldrig fløjet, heller aldrig drømt om en flyverkarriere. Det var tilfældet, der bragte mig på flyveskolen. Men så vil jeg gerne føje til, at årene på flyvepladsen i Lundtofte blev mit livs bedste. De blev for øvrigt de bedste for alle os, der var med derude, det er vi enige om, hver gang vi mødes.

Det var den fremragende flyver og lærer, senere oberst C. C. Larsen, der prægede det ... og os ... og jeg har aldrig fortrudt den beslutning, men det er vel nærmest overflødig at føje det til. Hvor var det dog en herlig tid ... vi har vel alle stunder i vort liv, som træder stærkere frem end andre, Lundtofte-tiden står for mig i det rosenrøde som ungdommelig entusiasme, oplevelsesglæde og medleven i kammeratskab ofte efterlader.

Det var forresten nuværende luftkaptajn Niels Egebjerg ... en storartet lærer — der sendte mig op på min første solo-flyvning i skolens Moth-maskine ... det gik, som det skulle ... og bagefter kom de dage, hvor vi bogstaveligt talt stod i kø for at få en flyvechance ... ind imellem spillede vi fodbold ... vi levede en kongelig tilværelse, boede i telte og oplevede dette vidunderlige flyversammenhold.

Den store karriere — og heldet

— Fem år efter var De kaptajn-løjtnant og i 1938 chef for anden jyske eskadrille ... under krigen stabschef hos generalinspektøren for Hærens arbejdsløse flyvertropper, efter krigen blev De chef for Sjællandske flyverafdeling, lærer på officersskolen ... så var De i flyverkommandoen, og i 1955 ser man Dem som chef for flyverstaben, fem år senere er De generalmajor og chef for Flyvertaktisk Kommando, og fra 1962 generalløjtnant og chef for Flyvevåbnet ... hvor meget er held og ambitioner?

— Heldet spiller en meget, meget stor rolle. Jeg var heldig at være der, når mulighederne kom, men det ville lyde fjollet uden en tilføjelse af, at jeg selvfølgelig har gjort, hvad jeg evner i de arbejdsopgaver, der var betroet undervejs. Ambitionerne, nå ja, til tider er det som om, dette begreb opfattes med nedsættende værdi, men den, der er uden ambitioner, har vel heller ikke me-

— For eksempel at iagttagelse mennesker. Han er en stor menneskekender, han har en stærkt udviklet kritisk sans, som man jo får mere og mere brug for, jo højere man kommer op ... og så har han en udpræget fornøftindsigt og en vidunderlig sans for humor. Vi kunne ind imellem alvoren le sammen et par gange om dagen ... den slags gør et samarbejde let ... og stærkt.

Autoritetstro og disciplin

— Uden at pårøbe autoriteten?

— Det er et andet ord, som er blevet devalueret i vor tid, autoritetstroen. Nu om dage er man tilbøjelig til at lægge noget kunstigt og unaturligt i dette begreb. Min far gav mig engang en gammeldags lektion i, hvordan man i hans indstilling til tingene hagede om autoritetstroen. Da jeg var hjemme på besøg i Fredericia kom jeg med et par ikke alt for venlige bemærkninger om en højerestående officer. Min far tordnede og gjorde mig opmærksom på, at man ikke taler ilde om sine foresatte. Det er dem, der er sat til at kommandere, formentlig fordi de har erfaring og naturligvis er sig deres ansvar bevidst. Jeg indrømmer, at autoritetstro, hvis den ender i personlighedsdyrkelse, er noget af det, vi helst flygter fra, men hvis det har sin rod i en sund, naturlig indstilling og loyalitet overfor foresatte, kan jeg ikke se negativt og med ringe agt på autoriteten! — tværtimod. I et flyvevåben er det som i enhver anden produktionsvirksomhed, der må være orden og system i tingene. Vi producerer bl. a. flyvetimer, de bliver kun til ved en samklang mellem de kræfter, der skal frembringe resultaterne, organisationen må fungere som en helhed. Hvis man har en naturlig respekt for ældres erfaring, dømmekraft og overblik, skulle tillid lige så naturligt vokse frem, ligesom

begrebet autoritetstroen er devalueret, på samme måde har ordet disciplin fået en lidt dårlig klang. Det står jo i virkeligheden kun for, hvad der er nødvendigt i enhver frembringende virksomhed: orden i tingene, som baggrund for arbejdsglæde, tryghed og fællesskabsfølelse.

Flyets tid er ikke forbi

— Man siger, at de nye fly F 104, bliver de sidste bemandede jagere?

— Fremtidige krige bestemmer det. De langrækkende, atombevæbnede raketter er ikke aktuelle for os i vort forsvar, det er jager- og raketforsvaret derimod.

Hvis en krig føres på og om europæisk jord, vil ønskerne om en besættelse af områder naturligt være med i billedet, det vil sige, at der på et eller andet tidspunkt vil blive tale om en slags -gammeldags- krigsførelse, hvor invasionsforsøg må søges afbødet med anvendelse af afbalancerede værn, inklusive et effektivt flyvevåben. En krig afgøres næppe kun ved trykknapper. Flyene får deres taktiske opgaver at løse, derfor tror jeg ikke, at de sidste bemandede jagerfly er set.

— Nu har vort flyvevåben jo også fået jord-luft raketter?

— Ja, 'Nike' og 'Hawk', men fly og raketter af denne art vil supplere hinanden i vort forsvarssystem, ikke ophæve hinanden. Der vil stadig af mange forskellige årsager være brug for det bemandede fly. Endelig er der jo også noget, som hedder transport og rekognosceringsopgaver, altså er transportfly og helikoptere påkrævede.

De næste fem år i Danmarks flyvevåben

— Får vi endnu mere fantastiske jagerfly i Deres chef-periode?

— Det tvivler jeg på. Jeg har jo kun fem år tilbage, fremover kommer vi nok selv til at betale for vore jager-fly, hidtil har de, som bekendt, overvejende været gaver fra amerikanske og canadiske borgere. Jeg tror, at kræfterne nu i den nærmeste årrække samles om de nye F.104 jagere og om vore F.100 Super Sabre, som nu forsynes med forbedrede instrumenter og andre tekniske fremskridt. Vi får snart vore nye helikoptere til redningsopgaver og lignende, så kan vi frigøre nogle flere Catalinafly til Grønland. Vi får yderligere to C54 Douglas transportmaskiner, den type der sammen med de veltjente DC 3 'Dakota', indtil videre vil repræsentere vor transportflåde.

Generationsskiftet

— Er roen i flyvevåbnet i dag utryk for, at et generationsskifte er overstået?

— Vi har kun 15 år på bagen som enhedsflyvevåben, men flere og flere af de unge, som er vokset op sammen med dette våben, nærmer sig nu den øverste del af organisationen. Denne udvikling er naturligvis med til at præge atmosfæren inden for flyvevåbnet, så på den måde kan man måske sige, at et generationsskifte nærmer sig, nogle vil måske mene, at det ikke er fuldført før ved min afgang i 1970 ...



Den amerikanske ambassadør Mrs. Katharine Elkus White og den canadiske ambassadør Hector Allard og frue ledsages af chefen for flyvevåbnet, generaløjntant Hans Jørgen Pagh, til hangarhøjtideligheden.

Da flyvevåbnet fik sine »Starfighters«

30-6-65

De 29 overlydsjagere afleveret - God start med 1000 vellykkede flyvetimer - Fortsat træningsaftale med Canada

Fra vor udsendte flyvemedarbejder

ALBORG, TIRSDAG

Ved et ceremoniel, der var så formelt korrekt og højtideligt, helt efter protokollen, som den slags nu engang må være, fik det danske flyvevåben i Alborg Lufthavn officielt overdraget de 29 overlydsjagere af typen F 104 G »Starfighter«, som man allerede har haft i anvendelse i det sidste halve år.

De nye flytyper, som er den sidste våbengave til flyvevåbnet over det amerikanske hjælpeprogram, er givet under forudsætning af, at Danmark indkøber forsvarsmateriel til modsvarende beløb - omkring 3-400 millioner kroner.

Det mest opmuntrende ved overdragelsesceremonien var den kontante kendsgerning, der blev fremdraget af flyvevåbnets chef, generaløjntant Hans Jørgen Pagh, som oplyste, at de nye fly allerede havde fløjet 1000 timer under danske piloter, som var begejstrede for »Starfighter«.

Fanfare-hilsen

Ceremonien fandt sted foran hangar 54 på flyvestation Alborg, hvor det amerikanske, det canadiske og danske flag vajede bag et æreskompagni af politi-soldater, som hilste gæsterne med fanfarelængde efter rang, efterhånden som de ankom, alt var efter nøje skelen til protokollen.

En armada bragte gæsterne til Alborg, 3 Dakota-fly og en Skymaster. Generaløjntant Hans Jørgen Pagh var den, der først landede, blev modtaget med hornfanfare og inspicerede æreskompagniet. Kort efter ankom den fungerende forsvarschef, generalmajor S. B. R. Heisø, der ligeledes inspicerede, derefter forsvarsminister Victor Gram, som også inspicerede æreskompagniet. Derefter våbengave-nationernes repræsentanter, den amerikanske ambassadør Mrs. Katharine Elkus White og den canadiske ambassadør Hector Allard.

Blandt de mange gæster sås i øvrigt den amerikanske rådgivende militærmissions ny chef, Captain Wm. Spears Jr. og missions-flyvechef

Colonel Packenham, den amerikanske luftattaché, Colonel Stanley Matthews, den canadiske luftattaché, Group Captain E. Likenes, oberst K. H. Lindhardt, kommandør K. G. Konradsen, flyvevåbnets stabschef, generalmajor Poul Zigler, chefen for flyvertaktisk kommando, generalmajor Erik Rasmussen, general P. O. Hansen, oberstløjntant Birkhede, generalmajor Orm Hansen, chefen for Kvnideligt Flyvekorps, fru Else Martensen-Larsen og flyvevåbnets stationschefer, oberst P. B. Nissen, Karup, oberst C. S. Børgesen, Skrydstrup, oberst H. Valentin, Værløse, og oberst J. Horskjær, Alborg, som indledte talerækken fra den kolde hangar-talerstol med et velkommen til Alborg.

»Second to none«

Derefter talte den amerikanske ambassadør, Mrs. White understregede sin glæde over på De forenede Staters vegne at være med til at overdrage de 29 F-104 G fly fra den amerikanske og canadiske til den danske regering, et klart udtryk for fælles bestræbelse på at styrke NATO-samarbejdet.

De nye fly, som er i stand til at bevæge sig to gange lydets hastighed, repræsenterer betydelige fremskridt i forhold til dem, de erstatter. Vi vil fremdeles være stærkt interesserede i at fortsætte med den uddannelse i USA, som det danske flyvevåbens personel hidtil har modtaget. Ambassadøren gav det danske flyvevåben en udsøgt kompliment ved at sige, at de enkelte havde vist usædvanlig kvalitet, for den står en fremragende ledelse, der vil næppe kunne komme et nyt forsvarssystem, som det danske flyvevåben ikke vil kunne føre frem »second to none in the world«.

Den canadiske jet-udklækning

Den canadiske ambassadør Hector Allard sagde, at maskinerne er fremstillet i Canada som et fælles amerikansk-canadisk program og overdrages Danmark under den fælles canadisk-amerikanske militærhjælp.

Dette fly er en af de hidtil største enkeltdele i det canadiske fælles våbenhjælpeprogram til Danmark, som til dato har beløbet sig til 42 millioner dollar, herunder F 104 G. Hovedbestanddelene i det fælles hjælpeprogram har været elektronisk udstyr, lastvogne, våben og ammunition. Medens det er første gang, at vi har leveret fly til Danmark, har Ca-

nada i mange år trænet danske flyvebesætninger. I tidsrummet fra 1952 til 31. marts 1964 var tallet 470 piloter og 59 navigatører. I juni i år forlængedes vor aftale med Danmark til at gælde i yderligere fire år. Herefter vil Canada hvert år modtage og træne 35 piloter, to helikopterpiloter og to langdistance-navigatører.

Det kongelige canadiske luftvåben har været imponeret af den høje standard, der har præget de danske kadetter, forholdet mellem det antal, der har bestået og det samlede antal har været bemærkelsesværdigt højt. Den canadiske regering betragter den hjælp, som den har været i stand til at give sine NATO-partnere, som et væsentligt led i sin samlede forsvarsindsats. Skønt behovet for direkte militær hjælp til de europæiske medlemmer af NATO er formindsket i takt med den stigende velstand, mener Canada stadig, at et bredt samarbejde på et transatlantisk grundlag er en afgørende betingelse for, at alliancen kan virke effektivt.

Mr. Allard følte sig overbevist om, at disse nye fly, der er skabt ved fælles indsats, yderligere vil underbygge venskabsbåndene, og at de danske piloters hænder vil bidrage til at styrke det allerede betydningsfulde danske bidrag til vort fælles forsvar for friheden.

Styrkelse af flyvevåbnet

Forsvarsminister Victor Gram erklærede på nydeligt engelsk, at de nye fly betyder en styrkelse af det danske flyvevåben, og han bad den amerikanske og den canadiske ambassadør om at bringe den danske regerings tak for den modtagne hjælp og for træningen af personalet.

Flyvevåbnets chef, generaløjntant Hans Jørgen Pagh, mente, at denne dag ville gå over i flyvevåbnets historie som en af de vigtigste, fordi man med det ny materiel er ved at nå op til moderne standard. Det er dyrt og kompliceret materiel, men jeg er overbevist om, at der vil blive levet op til de krav, som disse nye fly stiller ikke blot til piloterne, men også til teknikerne og jordpersonalet iverigt.

Der har allerede været en god start med 1000 flyvetimer på flyene, og vi har en stadigt voksende stab af entusiastiske F 104-piloter.

De opstillede fly blev besigtiget, og derefter kunne den mere end fem måneder forsinkede overdragelsesceremoni sluttes med en frokost i messen. POVL WESTPHALL

Hedall Hansen hos Tjæreborgpræsten

SAS' berømte trafikflyver, pioner på polar- og nordpols-ruterne begynder aktiv flyvning igen

1-6-65

En af Danmarks berømteste piloter, den snart 61-årige luftkaptajn Aage Hedall Hansen, som i fjor efter 60 års dagen forlod DDL/SAS efter enestående arbejdsindsats, har besluttet, at han alligevel ikke vil være pilotpensionist.

Aage Hedall Hansen bevarer sit flyvecertifikat. Han har bestået lægeprøverne og klaret de forskellige andre prøver, som er forudsætningen for at kunne forblive aktiv trafikflyver. Derefter har han forhandlet med Tjæreborgpræstens, pastor Eilif Krogager, luftfartsselskab, »Sterling Airways«.

Direktør Anders Helgstrand bekræfter, at Aage Hedall Hansen foreløbig har interesse i nogle sommermåneders flyvning for selskabet, men han skal først på nogle træningsflyvninger med selskabets DC-6 B-maskiner, en type, som han i øvrigt er særdeles fortrolig med.



Aage Hedall Hansen

Holdt længst

Luftkaptajn Aage Hedall Hansen, som forlod SAS den første september i fjor efter automatisk at være overgået til SAS' pensionistrække efter 60 års fødselsdagen, er den DDL/SAS-pilot, der hidtil har holdt længst. Hans flyverkarriere har eventyrglans. Den berømte pilot har været med på indflyvning af mange

af efterkrigstidens SAS-typer, han var med ved åbningen af Atlanterruten i 1946 med DC-4 Skymaster, han fløj DC-6 og DC-6 B, han var med ved forberedelserne af verdens første passager rute over polaregnene for godt 10 år siden, og han indviede nordpolsruten i 1957. Siden har han en tid været flyvechef for SAS-partneren i Det fjerne Østen, Thai Airways International, derefter var han chefpilot hos SAS-datterselskabet Scanair, hvor han fløj sin sidste tur dagen før sin 60 års dag med en DC-7 C til Oslo.

I september i fjor overgik den uhyre aktive Aage Hedall Hansen i øvrigt til flyveindustrien, idet han overtog repræsentationen af United Aircraft i Danmark efter Kongelig Dansk Aeroklubs afdøde generalsekretær, kaptajn John Foltmann. United Aircraft repræsenterer de store Sikorsky-fabrikker, som har solgt 8 af deres kæmpehelikoptere til flyvevåbnet og tre til Grønlandsfly, desuden repræsenterer United Aircraft de berømte Pratt & Whitney motorfabrikker, hvis motorer sidder også i SAS' DC-8 jet-flåde.

Nu vil den ungdommelige flyveteran altså igen på vingerne, og det vil formentlig ske inden længe, at han fører Tjæreborgpræstens ferierejsende mod de populære mål i Europa. pw.

Forenkling af lægetjenesten i forsvaret

Læge- og tandlægetjenesten bør samles

Forvaltningsnævnet foreslår i en rapport til Forsvarsministeriet, at den almindelige læge- og tandlægetjeneste i garnisoner, fladestationer m. v. samles, så at læge- og tandlægetjenesten bliver fælles for militære enheder af forskellige værn inden for samme geografiske område.

Ifølge Forvaltningsnævnets årsberetning har nævnet videre foreslået, at en afgrænsning og rationalisering af lægekorpsets arbejdsområder gennemføres, bl. a. ved at overføre forsvarets tuberkuloseundersøgelser til civile tuberkulosestationer og til Nationalforeningen til Tuberkulose Bekæmpelse. Desuden foreslås forsvarets tuberkulosestation nedlagt, ligesom lægekorpsets medicindepoter foreslås nedlagt og beredskabsbeholdningen af medicin overført til et mindre antal apoteker.

Endvidere foreslås en ændret organisation af lægekorpsset, som medfører personalebesparelser.



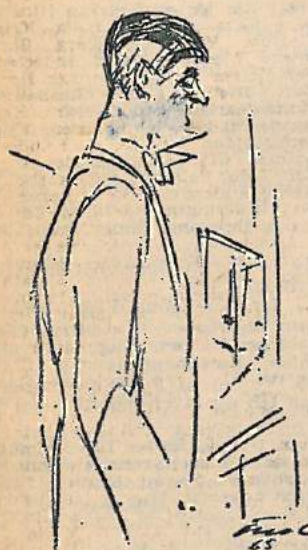
Under disputatsen tegnede Otto C. Fra venstre: Første opponent, professor, dr. Aage Videbæk, professor, dr. Arne Bertelsen, docent ved Biokemisk Institut, dr. Ragna Rask-Nielsen, professor, dr. Harald Gormsen, overlæge ved Sundby Hospital, dr. Johs. Gormsen, doktorandens frue, professor, dr. Knud Brøchner-Mortensen og professor, dr. Poul Astrup.

Ny disputats om:

14-5-65

Sjældnen sygdom

1. reservelæge Aage Drivsholm blev dr. med. i går



Doktoranden Aage Drivsholm

1. reservelæge Aage Drivsholm forsvarede i går sin disputats ved Københavns Universitet. Den handlede om en sjælden sygdom, og opponenterne gav udtryk for, at doktoranden havde fundet væsentligt nyt i tilknytning til sygdommen.

Sygdommen hedder Myelomatose, en lidelse i blodet og benmarven, som herhjemme årligt angriber omkring 100 mennesker.

Aage Drivsholm har på Rigshospitalets medicinske afdeling A undersøgt 105 patienter med en gennemsnitsalder på ca. 60 år. Han har benyttet isotopafmærkningsteknik og andre moderne undersøgelsesmetoder.

Nye midler synes at åbne visse muligheder for at holde sygdommen i skak. Den kan næppe helbredes.

Første officielle opponent var professor, dr. Aage Videbæk, der kritisk gennemgik afhandlingen. Men kritikken var af en sådan art, at han kunne slutte på denne måde:

— Jeg glæder mig over, at jeg har haft lejlighed til at arbejde bogen igennem. Det har været både fornøjeligt og lærerigt. Jeg er overbevist om, at mange vil læse både ovarsigtsartiklen og de arbejder, der ligger til grund, den vil få stor international udbredelse.

Jeg er imponeret af, hvad De har fået med. De har vist, at man ikke fremtidig skal tale om en enkelt sygdom, men at der er tale om tre sygdomsbilleder, hvilket De på smuk og overbevisende måde har bekræftet gennem Deres undersøgelser.

Deres arbejde kan karakteriseres som mere end godt, og jeg håber, at De får lyst og kræfter til at fortsætte det videnskabelige arbejde, som De så smukt er begyndt på.

Internationalt

Anden opponent, professor, dr. Harald Gormsen havde også lovord. Han indledte med at sige, at forskningsresultater af værdi hurtigst muligt bør offentliggøres i internationale tidsskrifter. Det lægevidenskabelige fakultet har henstillet til alle doktorander, at de laver et resumé af deres arbejde til brug for international videnskab. Derved kan man nå at udbrede kendskabet til danske disputatser.

Professoren sagde, at Aage Drivsholm havde handlet rigtigt, idet han havde sørget for, at hovedparten af hans videnskabelige arbejde allerede var offentliggjort i internationale tidsskrifter, og herpå gennemgik han afhandlingen i detaljer.

Færgepassagerer så jetpilot redde sig med sin faldskærm

28/7-65

Jetjager fra flyvevåbnet fik motorstop, og piloten lod sig skyde ud med katapult over Kattegat - Passager på »Prins Bertil« så nedstyrtningen

28-7-65

Flere hundrede mennesker om bord på færgen »Prins Bertil« var i går formiddags vidne til et flyve-drama ud for Djursland. En af flyvevåbnets jetjagere fik motorstop, og piloten, major Poul Jensen, lod sig skyde ud med katapult og landede på vandet, hvor han lidt senere blev taget op af færgens mandskab. Major Poul Jensen var uskadt.

Flyveulykken skete ved godt 10-tiden. Major Poul Jensen, der om kort tid skal forlade sin post som chef for operationssektionen på Flyvestation Karup for at overtage en eskadrille, var i den anledning på rutinemæssig omskolingsflyvning med en jager af typen Sabre F-100 D.

Da majoren befandt sig over Rugaard Strand syd for Grenå, begyndte motoren at gå uregelmæssigt, og da motoren fortsatte med at gå langsommere og langsommere, havde major Jensen ingen anden mulighed end at forlade sit fly.

Inden han lod sig skyde ud med katapult, nåede han at underrette sin flyvestation om, at han var vanskeligheder, og at han ville springe ud i havet.

I 200 meters højde lod major Poul Jensen sig skyde ud, og et øjeblik senere landede han på vandet, hvor han trådte vande, mens han pumpede den lille gummibåd op, som hører til jetpiloternes udstyr. Han kravlede derefter op i båden, og for en sikkerheds skyld opsendte han tre lysraketter.

Hentet i helikopter

Om bord på Prins Bertil, der var på vej fra Århus til Halmstad, havde man allerede set flyve-styrtet, og da man så piloten lande på vandet bag færgen, slog kaptajn Leonard Niit fuld stop og gav ordre til at vende færgen. Ca. 5 kilometer bagude befandt major Jensen sig i sin gummibåd, og der gik kun et lille kvarter, før færgen var oppe på siden af gummibåden, og majoren blev hejset om bord.

Han fik tørt tøj på og noget varmt at drikke. Han forklarede, at han havde forsøgt at komme så nær hen til færgen som muligt, inden han sprang ud. Fra færgen kunne man

derefter meddele flyvestationen, at piloten var reddet, og den netop iværksatte eftersøgning fra flyvestationen og Søværnets operative Kommando kunne indstilles.

Fra Flyvestation Tirstrup blev der afsendt en helikopter, som fløj ud til

Prins Bertil, der efter havde sat kurs mod Halmstad med ca. tre kvarters forsinkelse. Helikopteren nåede færgen, og major Poul Jensen fik på ny en hejsetur - denne gang fra færgen op i helikopteren.

Jetjageren var styrtet i vandet i nærheden af sejlroute 38, ca. fire sømil fra kysten, hvor den nu ligger på 17 meter vand. Vraget afmærkes i første omgang, indtil det kan bjærges.

Om bord på færgen Prins Bertil var der omkring 300 passagerer, hvoraf en del så styrtet, og alle var på dækket eller ved vinduerne ved de efterfølgende faser, da piloten blev taget op af vandet, og da han senere blev afhentet af helikopteren.

En havarikommission skal nu finde ud af årsagen til, at motoren nægtede at fungere.



Den dræbte Henning Johansen

Jetpilot dræbt ved styrt under øvelse

Den 24-årige flyverløjtnant Henning Johansen fra Flyvestation Skrydstrup dræbt, da han styrtede med sin Hawker Hunter på Rømø

Den 24-årige flyverløjtnant Henning Johansen, Ødis pr. Vamdrup, blev i går formiddags dræbt, da han under en skyde-øvelse på Rømø styrtede ned med sin Hawker Hunter-jager.

Henning Johansen fløj som nummer to i formation med en anden jager ind over skydeområdet med en hastighed på omkring 700 kilometer i timen. Jagerne skulle ikke affyre kanonerne, men kun simulere skydning mod de store skiver på det flade areal, der findes uden for dæmningen. Begge flyene dykkede ned mod skiverne, og få sekunder efter styrtede Henning Johansen ned i vandkanten ca. tre kilometer fra skydeskiverne. Der var ingen øjenvidner til styrtet, idet flyvelederne straks havde vendt sig for at følge det næste hold, der kom ind mod skydeområdet.

Hawker Hunter-jageren blev knust, og da de første redningsfolk kom til, konstateredes det, at piloten sad i vraget. Tilsyneladende havde han ikke gjort forsøg på at udløse sit katapultsæde. Flyverløjtnant Henning Johansen, der var tjenstgørende på Flyvestation Skrydstrup, var gift.

Kort efter ulykken startede en havarikommission fra Flyvestation Værløse med en transportmaskine. Havarikommissionen fløj fra Skrydstrup til Rømø med helikopter.

Da styrtet skete, var det lavvande, og man gik derfor så hurtigt som muligt i gang med at redde vragresterne længere ind, inden det blev højvande.

Flyverløjtnant Henning Johansen

var født i Fakse. Han kom på flyveskolen i 1962 og var senere til uddannelse i Canada, hvorfra han kom hjem i 1964. Derefter kom han på træningsflight og blev 1. november 1964 tilkommanderet sin eskadrille i Skrydstrup.

Flyvningen i går var en normal rutineøvelse. Hawker Hunter er en dagjager af britisk fabrikat. Den har en tophastighed på ca. 1.200 kilometer i timen.

-benø

19/7-65

52/12
1965
Generaløjntant Tage Andersen død

Generaløjntant Tage Andersen er død, 66 år gammel. Han var den første chef for enhedskommandoen for den sydlige del af NATO's nordregion. I 1963 trak Tage Andersen sig tilbage på grund af sygdom, og torsdag døde han på Varde Sygehus. Han blev indlagt den 21. juni, efter at have fået en hjerneblødning under ophold i sit sommerhus ved Vejers Strand. Tage Andersen er født i Mariager som søn af inspektør A. Andersen. Som 10-årig kom han til Sjælland, og i 1917 blev han student fra Herlufsholm.

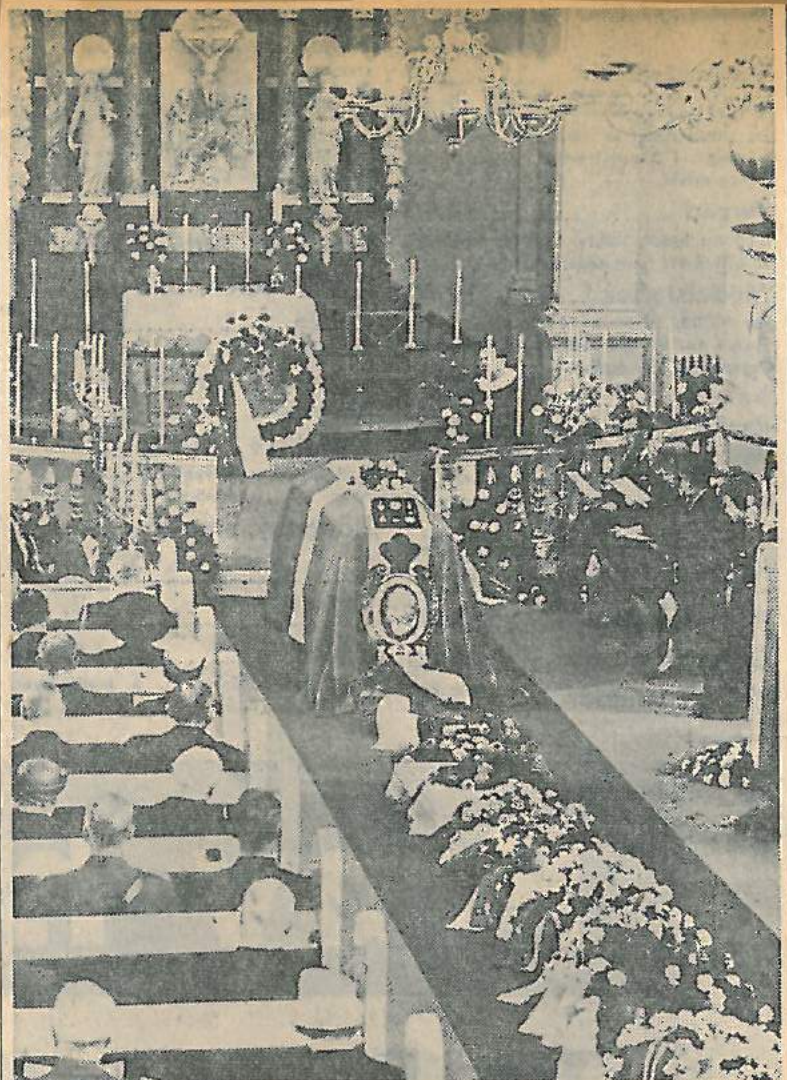
Generaløjntant Tage Andersen begyndte som dragon, og i 1921 blev han premierløjtnant i rytteriet. I 1925 blev han militærflyver og fortsatte i denne væbenart. I 1932 blev Tage Andersen chef for Sjællandske Flyverafdeling, i 1937 chef for Jydsk Flyverafdeling, i 1945 chef for Hærens Flyvetropper og i 1950 chef for Vestre Flyvebasiskommando. I 1955 blev han chef for flyverstab, og samme år kom udnævnelserne til generaløjntant og chef for flyvevåbnet. I 1959 udnævntes han til chef for NATO's nordregions flyverstyrker, og i slutningen af 1961 blev Tage Andersen udpeget til chefposten i fælleskommandoen i Østersøområdet.

I januar 1962 rejste Tage Andersen fra Kolsås i Norge og indledte



Tage Andersen

sit arbejde ved den ny kommando, hvis hele organisation skulle bygges op fra grunden. Generaløjntanten blev dengang spurgt, om han som gammel modstandsmænd havde anfægtelser ved at skulle samarbejde så nært med tyskerne. Hans svar lød: 'Når man arbejder sammen i NATO må man have fuld tillid. Man må samarbejde med samtlige NATO-medlemmer.'



Under stor deltagelse begravdes generaløjntant Tage Andersen i går middags fra Garnisons Kirke. Et talrigt følge var kommet til stede, og mange smukke blomsterdekorationer var sendt til båren. Under højtideligheden blev dette billede taget. Foran kisten, der var svøbt i Dannebrog, stod generaløjntantens våbenskjold som storkorsridder; foran dette ses kongens krans og en dekoration fra Arveprins Knud. Yderst til venstre skimtes kongens repræsentant, chefen for adjutantstaben, oberst kammerherre Jessen, og i kordøren sognepræst Gottschalck-Hansen.

ster.
* 17/8 65
50 Den ny direktør på Rigshospitalet, cand. jur. Palle Boelskov, der i dag fylder 50 år, kan se tilbage på en hurtig og smuk karriere i den centrale administration. Han er født i Nykøbing F., hans fader var lærer der og blev senere sparekassenspektør i Køge. Sin studentereksamen tog Palle Boelskov i 1933 fra Roskilde Katedralskole og tog seks år senere juridisk embeds- eksamen. Efter tre år som sagfører- fuldmægtig og dommerfuldmæg- tig fik han i 1942 ansættelse i Undervisningsmini- steriet, hvor han i 1950 blev fuldmæg- tig og otte år se- nere ekspeditions- sekretær. Da han i 1963 blev kontorchef, var det under det nyoprettede direktorat for folke- skolen og seminariene. Jævn- sides med den rent ministerielle gerning gjorde han et stort arbejde i en lang række udvalg og kommissioner med tilknytning til hans arbejdsområde; desuden var han i perioden 1956-63 sekretær for Folketingets sønderjyske Udvalg. Hertil kommer, at han har gjort et betydeligt organisatorisk arbejde, først og fremmest inden for Ministerforeningens rammer, og en periode var han denne sammen- slutnings formand. I dette forår ud- nævntes han til direktør for Rigs- hospitalet, efter direktør Fabricius- Bjerres afgang, og om denne post har han siden samlet sig. Den kan give sin mand nok at tænke på — hos- pitalet er på alle områder inde i en voldsom udvikling, og jævn- sides med at honorere dens mange krav, må direktøren i høj grad også have blikket rettet videre fem. Direktør Boelskov nyder anseelse som en embedsmand med rige erfaringer og vil sikkert vise sig at være den rette mand på sin ny post.



P. Boelskov

Dansk jettfly direkte ind i norsk fjeldvæg

Den 26-årige flyverløjtnant Rikard Lysgaard dræbtes, da han med sin »Thunderflash« fløj mod Jonsknuten ved Kongsberg i Norge under en rutinemæssig øvelsesflyvning 6/8-65



Den dræbte pilot Rikard Lysgaard

Den 26-årige danske flyverløjtnant Rikard Lysgaard mistede i går livet, da han med sin fotorekognosceringsmaskine — en RF 84 F »Thunderflash« — fløj direkte ind i en norsk fjeldtop ved Kongsberg.

Der var tæt tåge i området, og ved sammenstødet med fjeldet blev jettflyet fuldstændig knust. Vragstumper blev spredt over et område på én kilometer i diameter. Flyverløjtnant Rikard Lysgaard, der stammede fra Vildsted ved Løgstør, var ugift.

Ulykken skete klokken 13,22, men allerede inden da havde luftforsva-

rets overkommando i Norge modtaget melding fra Flyvestation Karup om, at man savnede et fly, der var på øvelsesflyvning over Norge. Piloten skulle på det tidspunkt have givet melding om, at han var på vej tilbage.

På Jonsknuten ved Kongsberg ligger en fjernsynsstation, og den vagthavende, telegraf fuldmægtig Egil Stenbro, befandt sig på et plateau et stykke fra det 92 meter høje fjernsynstårn, da ulykken skete. Tågen var så tæt, at Stenbro ikke kunne se tårnet, skønt han kun befandt sig et par hundrede meter fra det.

— Jeg hørte flyet, da det kom mod fjeldet sydfra, beretter Egil Stenbro til Berlingske Tidendes Oslo-korrespondent, og jeg tænkte straks, at nu måtte det gå galt. I næste øjeblik kom det voldsomme brag, da flyet gik direkte mod fjeldvæggen. Lidt senere, da tågen lettede en smule, kunne jeg se, at maskinen havde

ramt fjeldet cirka 70 meter fra top- pen — og det vil sige, at det må have passeret under en højspændingsled- ning. Det havde sprængt en træk- wire til svævebanen.

Stenbro konstaterede hurtigt, at der måtte være tale om et dansk fly idet han fandt en vragedel med et dansk flag på.

Et par andre nordmænd var lige- des i nærheden af nedstyrtnings- stedet, da ulykken skete, og de kom hurtigt til stede efter at have alar- meret politiet. Området blev afspær- ret, så snart politiet kom.

Jonsknutens højeste punkt er 90 meter over havet, og fjeldet er nor- malt meget besøgt af turister, men netop i går var der — på grund af tågen — ingen.

En dansk havarikommission under ledelse af oberstløjtnant Kofod-Jen- sen rejste i aften fra Flyvestation Værlose. Den vil under arbejdet i Norge muligvis blive suppleret med norske specialister.

395 personer af 848 undersøgte blandt personalet i Københavns lufthavn var høreskadede, de 332 skader skyldes støj, fremgår det af undersøgelsen, som er foretaget af overlæge, dr. med. F. Klørboe fra Flyveotologisk Institut.

Man kan imidlertid ikke af under- søgelsen udlede, at lufthavnen er en særlig farlig arbejdsplads støjmæssigt, siges det i »Luftposten«, som udgives af Lufthavnens Personaleforening. Arbejdet med høreprøverne må for- sættes lang tid, før spørgsmålet kan besvares. De 395 vil blive undersøgt hver tredje måned. Alle øvrige en gang årlig. Undersøgelsen er den første i sin art, den skal udvides til at omfatte støjniveauet i særligt udsatte lokaliteter i lufthavnen samt inden for særlige arbejdsgrupper.

* 12-8-65

TV-REPORTAGE FRA 15.000 METERS HØJDE

TV gennem lydmuren i forsvarets overlydsfly

To TV-reportere brager i morgen tidlig gennem lyd-muren over den jyske hede for i en udsendelse lørdag den 21. august at fortælle seerne, hvilke problemer der er i forbindelse med flyvning i overlydsfly.

er er flere grunde til at orientere publikningen om overlyds-flyvning.

Ikke alene har militærets øvelser med disse fartdæjve i den sidste tid affødt kraftige reaktioner i visse dele af befolkningen, således på Fyn, hvor bragene fra flyene var så voldsomme, at en del mennesker simpelt hen troede, at 3. verdenskrig var brudt ud. TV-orientering om overlyds-flyvning vil kunne hindre sådanne reaktioner — og de efterfølgende telefonstorme, politi, redningskorps, militær etc. udsættes for.

En væsentlig grund er det imidler-

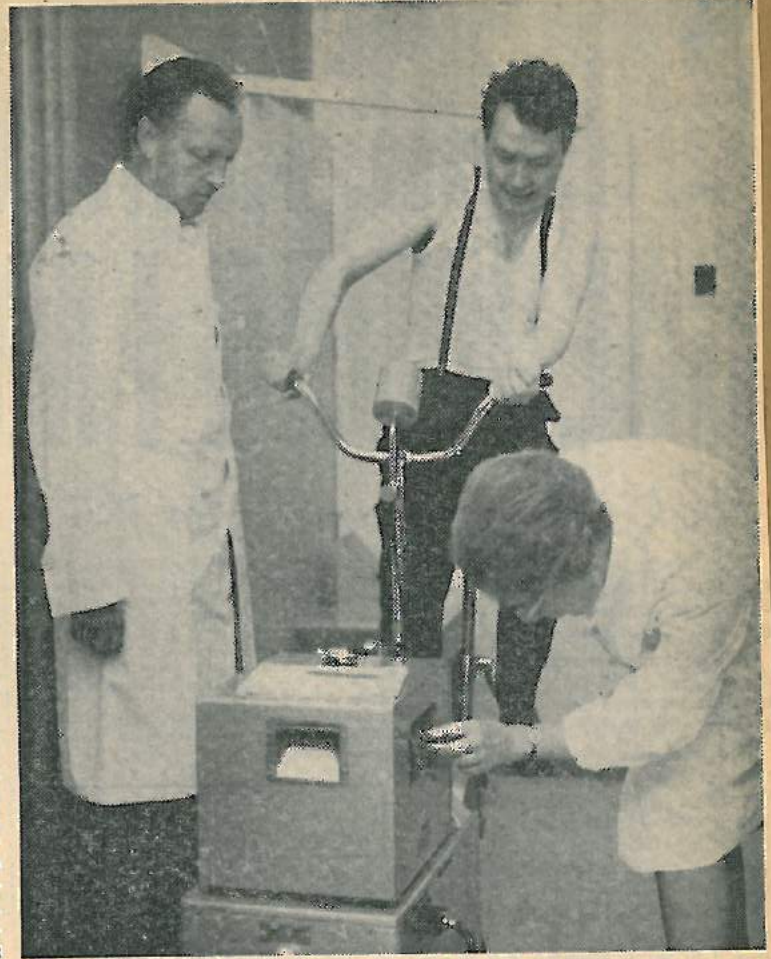
tid også, at overlydsflyvning om ganske få år bliver et helt almindeligt fænomen — også i den civile lufttrafik.

Det ændrer naturligvis på flere punkter flypassagerernes forhold, og disse nye forhold kan seerne få orientering om, når TV går gennem lyd-muren.

Det er programsekretær Jakob Nielsen og fotograf Niels Carstens, der skal føre seerne gennem den usynlige mur. De var i går til omfattende lægeundersøgelser på Rigshospitalets Flyvemedicinske Institut, og tidligere på aften har de været til instruktion i flyvevåbnet om bl. a. katapult-udskydning. Det har været meget strenge forberedelser, men det var en betingelse for, at de kunne få lov at gå op.

Da en Starfighter kun er en topersoners maskine, må der benyttes to maskiner ved optagelsen af udsendelsen. Fra det ene fly fotograferer Niels Carstens over mod det andet, hvor Jakob Nielsen i sædet bag piloten rapporterer til seerne om sin luftdåb. Disse indtryk gives i 2500 kilometers fart og fra 15.000 meters højde. Rapporten sendes pr. radio ned til en lydtekniker på jorden, der optager beretningen på bånd.

Braget i luften — og hvad dette måtte sætte i gang af problemer,



Et stærkt og sundt hjerte er en nødvendighed for, at man kan få lov at gå gennem lydmuren. Jakob Nielsen trampede rundt på denne cykel i 12 minutter — under stadig større modstand. Så røg hans puls op på 180, og cykel-turen måtte standses. Hans hjertefunktion kontrolleres her af dr. med. Erreboe-Knudsen og laborant Kirsten Berrig på Flyvemedicinsk Institut i går.

stæmninger og følelser — suppleres med en studie-optagelse, hvor forskellige flyvesagkyndige ridser problemerne om overlydsflyvningen op. Således bringes der et interview med

vicepræsidenten i SAS, svenskeren Knut Hagerup, der har beskæftiget sig meget med de problemer, der melder sig, når også SAS bryder gennem lydmuren. **seb.**

TV GENNEMBRYDER LYDMUREN

Overlydsflyvningen og dens problemer er emnet for fjernsynsudsendelsen »Sådan er lydmuren«. For at få lov til at flyve med overlydsjagerne måtte de to fjernsynsfolk Niels Carstens, der fotografere, og Jacob Nielsen, der har tilrettelagt udsendelsen, gennemgå forskellige prøver, der udsatte legemet for belastninger, der svarer til dem, kroppen bliver udsat for ved gennemflyvningen af lydmuren. Billedet viser Jacob Nielsen under forsøgene sammen med læge dr. med. Errebo-Knudsen og laborant Kirsten Berrig.

Lørdag den 20/8 kl. 20.20.



sit afskedsbesøg i Danmark.

21-9- * 1965

Den første oktober falder endnu en af veteranerne for aldersgrænsen i SAS, det er luftkaptajn Niels Egebjerg, som bliver 60 år den 30. oktober. Han udfører sin sidste flyvning på en Scaniair-tur med DC 7 C fra Teneriffa natten til første oktober. To andre danske veteranpiloter har forladt SAS, den første var Poul Toxholm, den anden Aage Hedall Hansen. Der er tre pensionerede flymaskinister. Andreas Asmussen, som var med på første D.D.L. flyvning for 45 år siden, Edwin Groth og Jørgen Dalbro. Af flynavigatører er to pensionerede Horn Nielsen og Uffe Jensen, som nu er Dansk Pilotforenings sekretær.

★



Den polske flyver Andrej Krajewski, da han i oktober 1959 kom til København efter den fantastiske flugtflyvning til Bornholm.



Overlærer Jørgen Dige var ved at grave en stub fri i sin have, da flyet tordnede ned imod ham. — Maskinen ramte jorden et par meter foran mig, fortæller han.

3 dræbt ved fly-styrt i koloni af sommerhuse

Mange ferierende børn og voksne i livsfare i Smidstrup i Nordsjælland

73-10-65

Maskinen faldt ned i skellet mellem tre sommerhuse

En dybt tragisk flyveulykke ramte i går dansk civilflyvning, mirakuløst fik flykatastrofen ikke endnu større omfang.

Ulykken skete kl. 11,40 ved Smidstrup i Nordsjælland mellem strandkanten og vejen i det tætbebyggede ferieland, hvor mange nu holder efterårsferie.

Luftfartselskabet »Scanfly«s Aero Commander« ført af den 38-årige polskfødte pilot Andrej Krajewski og den 35-årige anden-pilot Freddy Leander Hansen og med den 41-årige flyvemekaniker Viggo Christensen, som slæbemåls-passager, styrtede ned efter en serie manøvrer, der havde skoleflyvningskarakter med øvelser på flyvning med én motor.

»Scanfly«, som indehaves af greve Christian Lerche Lerchenborg, har overtaget kontrakten om slæbemålsflyvninger for militæret efter et svensk selskab.

I går formiddags kl. 9,30 startede fra Københavns Lufthavn, hvor »Scanfly« har sit hovedkvarter, selskabets to-motors amerikanske Aero Commander, et fly, som man har købt af Falcks flyvetjeneste.

Efter afsluttende slæbemålsflyvninger over havet foran skydeterrenet ved Melbylejren nær Liseleje, slap flyvemekaniker Viggo Christensen slæbemålet, en pose, der træktes efter flyet i en lang wire, omkring 100 meter agterude. Hele denne procedure afvikledes program-mæssigt og har intet at gøre med ulykken, som indtraf 20 minutter efter slæbemålsflyvningens afslutning.

På vejen tilbage til København foretog maskinen forskellige manøvrer dels over Kattegat og dels over land. Efter hvad øjenvidner beretter var det drej og stigninger, desuden hævder øjen- og ørenvidner at have hørt motor-uregelmæssigheder.

Om dette kan hænges sammen med, at der har været tale om en optræning af andenpiloten Freddy Leander Hansen til Aero Commander-typen, vides endnu ikke. Måske vil havarikommissionens undersøgelser skaffe klarhed. Der er ikke rapporteret uregelmæssigheder fra flyet, hvis fører ikke har slået alarm.

Pludselig styrtede maskinen

på vej ud mod havet ned over Smidstrup, og i nedstyrtningen var det ret store metalfly vendt om på ryggen. Øjenvidnerne understreger samstemmende, at flyet i relativ lav højde var på vej ud mod stranden, da det styrtede ned, netop som vidnerne mente, at det lød som om piloten gav fuld gas. Maskinen faldt ned imellem sommerhus- og helårsbeboelsen i Smidstrup, ramte nogle træer og knustes over et raftehegn samtidig med, at højre vinge og halepartiet blev revet af på grantræerne.

Maskinen med ryggen nederst gik i jorden mellem tre huse ud for Smidstrup Strandvej 36. Vraget brød straks i brand, og det var umuligt for de tillende at komme de tre ombordværende til hjælp. De er formentlig alle dræbt i styrtet.

I området, hvor flyet styrtede ned, havde flere børn netop leget, tilfældigt var de af forskellige grunde kaldt væk, landligere og fastboende gik i deres haver få meter fra nedstyrtningstedet. Mirakuløst begrænsedes den tragiske ulykke til det nedstyrtede flys besætning.

Den polske pilot

Den dræbte polskfødte pilot, Andrej Krajewski, flygtede til Danmark i oktober 1959 i et lille spinkelt sportsfly. Afhopperens drama havde

und ved raftehegnet, som danner skellet mellem de to haver ved husenes sted, hvor den brændende maskine faldt.

ganske særlige menneskelige sider. Da Andrej Krajewski landede på Almegårdens kaserne kl. 22,15 om aftenen med den lille dobbeltdækker, havde han sin hustru og søgteparrets treårige datter gent i maskinens lærredskrop. Han var startet fra byen Grudziadz i Midtpolen tidligt på aftenen og havde fløjet de 350 kilometer til Bornholm, han slog et slag ind over kaserneområdet, afskød en lysbombe og landede i mørket uden at beskadige flyet. De tillende danske militærfolk hjalp ham ud af flyet, de blev noget overraskede, da han trak sin forfrosne hustru op fra kroppen af den åbne skolemåske, men endnu større blev overraskelsen, da fru Krajewski ud af en tøjblyt hentedede sin henrivende tre års datter.

Fortsettes side 2.



Så snart ilden var slukket, gik

1) Fly-ulykken

I bagagen var der et par dyner og en natpotte til den lille pige.

Den polske pilot, der var militærflyver fra Warszawa, havde først fløjet til Grudziadz og hentet sin familie, og derfra fortsatte han til Bornholm, hvor man var imponeret over hans perfekte mørkelanding. Efter en tids forløb fik Andrej Krajewski asyl i Danmark, blev pilot hos direktør Ingolf Nielsen på Cimber Air i Sønderborg, men for tre måneder siden tog han kontrakt hos greve Christian Lerche i »Scanfly«. Den nu 38-årige pilot var en meget erfaren flyver med kendskab til og certifikat på mange flytyper. Han var særdeles fortrolig med den amerikanske to-motors Aero Commander, en type, der i flere år har været brugt af fabrikant Mads Clausen som privatfly og af Falck som transport og ambulancefly.

De efterladte

Det blev »Scanfly«s flyvechef Knud Pagh, der i går måtte underrette fru Krajewski, der nu har to børn, om tragedien. Det måtte ske ved hjælp af folk, en kvindelig tolk fra fremmedpolitiet, som er gudmor for det i Danmark fødte barn. Fru Krajewski rantes af et hjerteanfald og måtte under lægebehandling, da hun fik meddelelsen om sin mands død.

Den forulykkede andenpilot, Freddy Leander Hansen, der blev 35 år, efterlader sig hustru, en pige på tre år og en søn på syv år. Leander Hansen har været pilot hos Falck, derefter instruktør i Århus før han for tre måneder siden kom til »Scanfly«, hvor han nu skulle være pilot på Aero Commander.

Flyvemekaniker Viggo Christensen, der blev 41 år, efterlader sig også familie. Han kom til »Scanfly« fra Scanaviation for et års tid siden

og var specialist i slæbemålsflyvningerne for luftværnsartilleriet, var hans opgave i den specialstyrede Aero Commander, som blev udrustet til denne opgave blandt andet med et særligt system til dirigere slæbemålet, at være slæbemålsfunktionerne, sende slæbemålet ud i wiren og slippe det endt flyvning gennem det hul, var lavet i maskinens bund.

Flyet i fin teknisk stand

Aero Commander-maskinen blev færdig til slæbemålsflyvningerne for fire dage siden efter længere eftersyn i hangarerne i Smidstrup. Det blev i aftes kraftigt derstregt, at maskinen var i den bedste tekniske stand, og at den unormalt havde været rapporteret forbindelse med selve slæbemålsflyvningen over Nordsjælland.

Ulykken indtraf 20 minutter senere, på et tidspunkt hvor maskinen skulle have været på vej tilbage til Kastrup.

Luftfartsdirektoratets havarikommissioner arbejdede hele dagen på ulykkesstedet med undersøgelser i vraget, afhøringer af vidner og hentning af oplysninger om de mest samtaler med flyet hos de øjenvidner, der havde haft kontakt med maskinen.

Aero Commander-flyet er et to-motors metalfly med plads til seks. Dets vingespændelse er 15 meter, maskinen er 10,7 meter lang og vejer omkring tre ton. Landingshastigheden er omkring 330 km i timen og landingshastigheden omkring 120 kilometer i timen. »Scanfly« havde købt sin Aero Commander fra Falck for omkring 200.000 kroner. Maskintypen er kun få år gammel.

»Scanfly« regner med at kunne fortsætte slæbemålsflyvningerne med en Lockheed L 12 A, som man allerede har købt. En rapport fra havarikommissionen om den formentlige årsag til ulykken ventes ret hurtigt.

» — Maskinen styrtede ned i plænen lige foran mig «

Øjenvidner til flystyrtet fortæller — Forbud mod brændehugning reddede to drenges liv — Flyet faldt ned i brændebunken

I det smukke, solfyldte efterårsvejr var mange af beboerne ved Smidstrup Strand beskæftiget udendørs i går formiddags. På grund af efterårsferien var næsten alle sommer- og ferie-huse beboede. Børnene legede ved stranden, og i haverne var mange husejere travlt beskæftigede med de sidste forberedelser til mødet med vinteren.

Smidstrup Strand ligger omtrent midtvejs mellem Gilleleje og Rågeleje. Bebyggelsen er karakteristisk derved, at feriehuse, der kun bruges i weekender og ferier, ligger ind imellem de fastboendes villager og huse. De fleste af grundene er omgivet af læhegn — fortrinsvis af fyr — der nogle steder danner små lunde.

Den første melding om ulykken blev modtaget kl. 11,40 på redningskorpsets station i Helsinge. Herfra blev der rapporteret videre til Hillerød med anmodning om assistance, ligesom redningskorpsets stationen i Frederiksværk blev underrettet. Fra de tre stationer var et øjeblik efter tre ambulancer, fem slukningskøretøjer og en kranvogn på vej mod ulykkesstedet. Samtidig dirigerede Esbønderup Sygehus tre ambulancer til Smidstrup Strand, idet man på det tidspunkt ikke vidste, hvor mange mennesker, der var i det brændende fly.

Maskinen var faldt i skellet mellem to huse i den tætte bebyggelse. Flyet lå brændende på ryggen i bunden af en klynge fyrretræer, som var blevet splittet ved styrtet. Fra

Fortsettes side 2.

(2)

24-10-65

Årsagen muligvis fejl under pilot-optræning

Alt tyder på fejl manøvre under skoleflyvning, erklærer luftfartsinspektøren

Flyveulykken i Nordsjælland fredags, der kostede de tre betjeningsmedlemmer livet, skete sandsynligvis i forbindelse med landing af flyets andenpilot, oplyser havarikommissionen efter foreløbige undersøgelser.

— Alt tyder på en forkert manøvre i forbindelse med skoleflyvningen, siger luftfartsinspektør Erik Olfert Dalshof, København, til Ritzaus Bureau.

— Dette udledes af de mange sammenhængende vidneforklaringer og af

de foreløbige undersøgelser, der er foretaget, tilføjer luftfartsinspektøren.

Erik Dalshof siger videre, at det er fastslået, at flyets andenpilot, Freddy Leander Hansen, sad ved siden i ulykkesøjeblikket.

Endvidere er det konstateret, at flyet kun fløj på den ene motor, hvilket forklares med, at piloten skulle optrænes til at klare eventuelle nødsituationer med netop denne flytype.

— Man må formode, at der er sket det, siger luftfartsinspektør Dalshof, at piloten har skullet rette flyet op med én motor, men har glemt at korrigerer med rorene, hvorved flyet er krænget rundt.

Omskoling af andenpiloten

Luftfarsdirektoratets tekniske chef, overingenør B. Helms Larsen, København, oplyser, at flyet havde afsluttet sin slæbemålsflyvning for forsvaret ved en øvelse over Melby-lejren og havde kastet sit slæbemål. Ulykken skete 20-25 minutter senere — på det tidspunkt, da flyet skulle være landet i Københavns Lufthavn i Kastrup.

— Dette bekræfter, at en omskoling af andenpiloten åbenbart har fundet sted, siger overingeniøren.

Han tilføjer, at vidnernes udsagn om uregelmæssigheder formentlig

stammer fra pilotundervisningen, idet piloten har simuleret, at et eller andet har været galt. Der er ikke fundet nogen fejl ved maskinen, oplyser Helms Larsen.

Flyve-tragedien ved Smidstrup 1966

Statens Luftfartsdirektorats havarikommission har afgivet rapport om flyvetragedien ved Smidstrup Strandvej den 22. oktober i fjor. Ved ulykken dræbtes førstepiloten Andrzej Krajewski, andenpiloten Freddy Leander Hansen og flyvemekaniker Viggo Christensen, da Scanflys »Aerocommander« efter udført slæbemålsflyvning ved Melby Overdrev styrtede ned under manøvrer over Nordsjælland.

Havarikommissionen fastslår, at ulykken delvis skyldes en uregelmæssig bemanning af flyet. Da ulykken skete, havde Freddy Leander Hansen, der i rapporten betegnes som »ret urutineret«, plads i førersædet. Han havde ikke certifikat til »fører af flyvemaskine ved slæbemålsflyvning«.

Selv om skoleflyvning ikke må udføres i forbindelse med andre former for erhvervsmæssige flyvninger har Krajewski øjensynlig villet instruere Freddy Hansen i visse øvelser, siges det videre i rapporten som konkluderer: — Årsagen til havariet må efter alt foreliggende antages at være, at luftfartøjet i forbindelse med skoleflyvning under opretning fra en stallingøvelse med kun venstre motor aktiv foretog en halvruining over højre plan og kom i rygvendt stilling. Den lave flyvehøjde, hvori øvelsen blev udført, har derefter umuliggjort en opretning af luftfartøjet fra den urutinerede elevs side. Den omstændighed, at luftfartøjet kun delvis var udstyret med dobbeltstyring anses for medvirkende årsag, idet instruktøren kun i stærkt begrænset omfang har haft mulighed for at gribe ind i luftfartøjets føring.

pw

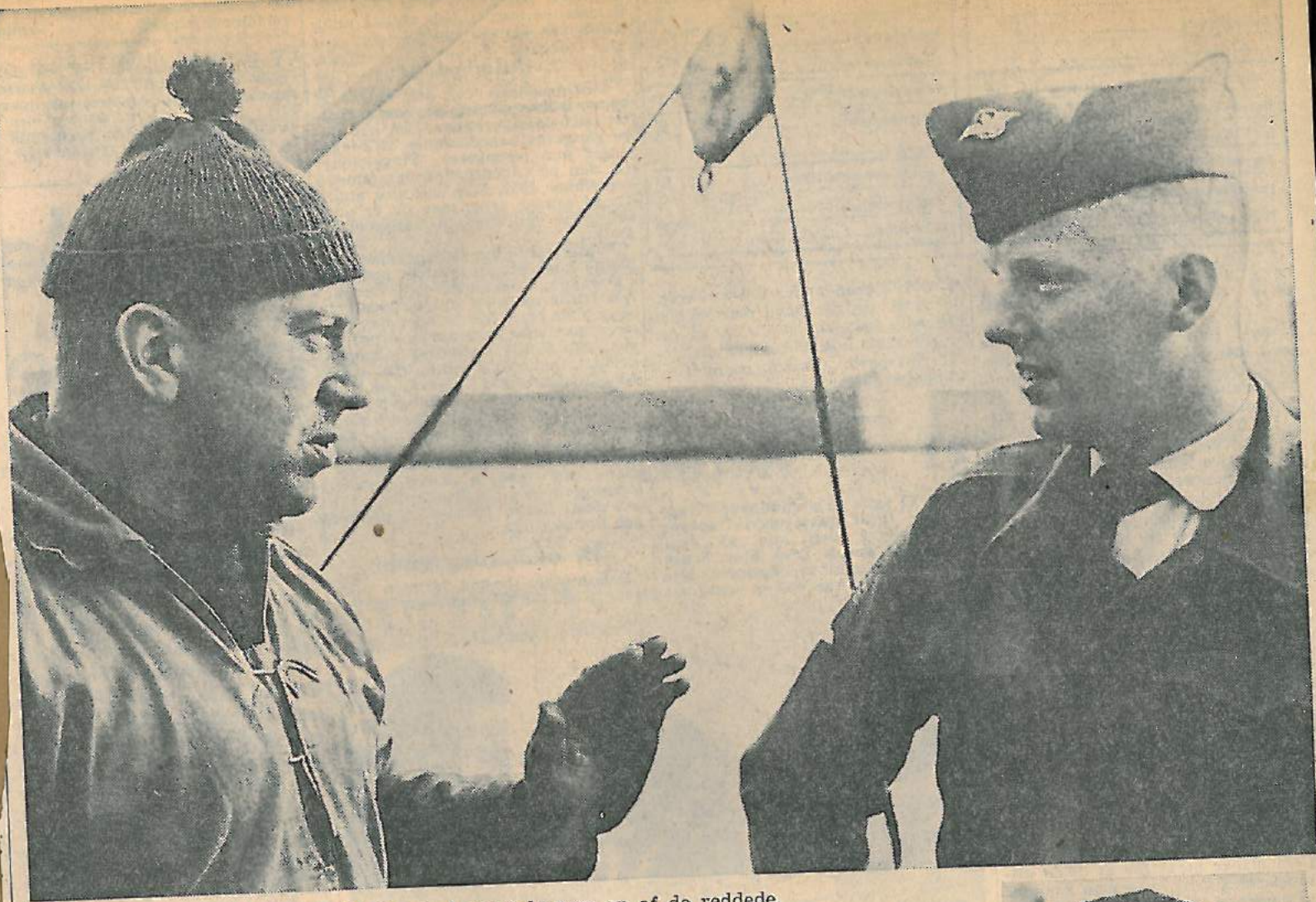
slæbemålsflyvningens artilleriet. Det den specielt udvalgte, som var denne opgave, et særligt spil til ålet, at varetage rne, sende skyde- slippe det efter em det hul, der ns bund.

knisk stand r-maskinen var slæbemålsflyvning siden efter et angarerne i Kaftes kraftigt uninen var i fine- og at der intet ref rapporteret i alve slæbemåls- dsjælland. 20 minutter se- t hvor maskinen å vej tilbage til

lets havarieks- ele dagen i går ed undersøgelser af vidner og ind- ger om de sid- ret hos de auto- aft kontakt med

flyet er et højt- metalfly med vingespan er er 10,7 meter ng tre ton. Dens akning 330 kilo- ndingshastighe- ometer i timen. t sin Aero Com- omkring 200.000 er kun ni år

med at kunne yvningerne med som man råder havarikommis- entlige årsag til urtigt.



Fisheskipper H. Borch i samtale med en af de reddede.

19 i dansk militærfly rødt:

Otte nervepirrende minutter under nødlanding på Kattegat

9-11-65

Seks besætningsmedlemmer og 13 passagerer i en C-54 maskine fra flyvevåbnet befandt sig få minutter efter en nødlanding i Kattegat om bord i en fiskerkutter – Dygtigt pilotarbejde gjorde landingen i bølgerne blid. Maskinen var på en kombineret transport- og instruktionsflyvning fra Værløse til Grønland, da alle fire motorer gik i stå.

For første gang rantes flyvevåbnets transporteskadrille i går morges af et uheld, da en firemotoret C-54-maskine med seks besætningsmedlemmer og 13 passagerer måtte nødlande i Kattegat. De 19 mennesker oplevede otte nervepirrende minutter fra det øjeblik, den første motor satte ud, til flyet lå roligt på vandet. I løbet af de otte minutter havde de hørt først den ene og derefter i hurtig rækkefølge de tre øvrige motorer gå i stå, havde nået at iføre sig svømmeveste og spænde sikkerhedsbælterne og havde fået tid til at forberede sig på det øjeblik, da flyet, der var lastet med flere ton fragt, skulle ramme vandoverfladen.

De to piloter, chefen for transporteskadrillen, major J. P. F. Clemmensen og flyverløjtnant K. Rasmussen gennemførte imidlertid en landing, der for de ombordværende var overraskende blid. Fem minutter senere var det store fly gået til bunds på 30 meter vand, og samtlige passagerer og besætningsmedlemmer

var reddet om bord i en fiskerkutter, »Anders Priess«. Halvdelen reddede sig over i fiskerkutteren ved hjælp af en af flyets gummibåde, mens andre sprang i vandet og blev reddet af fisker- og redningsbåde.

816 kilo breve og pakker

Generaldirektøren for Post- og Telegrafvæsenet oplyste i går, at der i den forulykkede maskine befandt sig 816 kilo brev- og pakkepost bestemt for Daneborg, Kap Tobin, Mestersvig og Scoresbysund. Posten har foreligget til afsendelse fra omkarteringskontoret fra 23. oktober til 5. november.

Endvidere medførtes til Danmarkshavn forsendelser, som har foreligget til afsendelse fra 8. oktober til 5. november. Desuden kan breve af en vægt på cirka 250 gram samt luftposttillægsfrankerede tryksager og luftpakker, der er afsendt før 23. oktober og adresseret til Kap Tobin og Scoresbysund have været med flyet.



Flyverløjtnant K. Rasmussen, der var andenpilot på maskinen.

denne sejlede — og så ramte vandet. Det var en ret blid landing. Den føltes nærmest, som når man lander en Catalina i lidt hårdt vand.

Alle tog det roligt

— Passagerernes reaktioner? — De tog det alle stille og roligt. Der blev ikke ført kommando, da vi nødlandede. Alle var velinstruerede i forvejen, hvordan de skulle forholde sig. Vi forlod maskinen ad to uddøre — den normale dør og en

Fortættes side 2.



Lufthavnskaptajn Hans Venningbo i cockpittet, som han nu har måttet sige farvel til

En berømt flyver har mistet sit flyvercertifikat

Ambulanceflyveren, luftkaptajn Hans Venningbo slidt fysisk ned efter et bevæget flyverliv

Klarede ikke lægeprøverne og må begynde »jordtilværelse«

14-12-65

En af Danmarks kendte flyverskikkelser, ambulancepiloten luftkaptajn Hans Venningbo har ufrivilligt måttet tage afsked med flyvningen. Hans flyvercertifikat er inddraget efter de sidste rutinemæssige lægeundersøgelser. Det var først og fremmest øreprøverne, der afgjorde hans skæbne.

fysisk ned på et bevæget flyverliv, hvor han ofte har haft stævnemøde med dramaet.

Et dramatisk flyverliv

Hans Venningbo, der kommer fra Århus, var oprindelig tømrer. Da han kom ind ved artilleriet, søgte han fra sergentskolen til Hærens Flyvertropper i 1938. Han fik sit certifikat samme år.

Den 9. april 1940 var han blandt de piloter, der befandt sig på flyvestation Værløse, hvor man søgte at redde flyvertroppers maskiner. Det lykkedes ikke. De tyske jagere kom lavt hen over pladsen og skød de danske fly i brand, før de kom i luften. Hans Venningbo var blandt de uskadte. Han blev hjemsendt og dyrkede derefter i krigens år svæveflyvning. Efter kapitulationen vendte han tilbage til Hærens Flyvertropper og blev løjtnant.

Så var det, direktør Wibolt i Zonen sendte bud efter ham til ambulanceflyvningen. I en årrække var Hans Venningbo gang på gang genstand for hele landets beundring, når han udførte sine dristige ambulanceflyvninger, ikke mindst under vanskelige vinterforhold til små øer, hvor hans uforfærdede indsats gjorde ham til en myte.

I 1956 forsvandt han med en ambulancemaskine under flyvning til Samsø. Et vældigt eftersøgningsapparat blev sat i gang. Næste dag blev han fundet. På det tidspunkt var man ved at miste håbet om at finde ham. Han var fløjet vild i is-tågen og havde sat sin maskine ned fire kilometer fra Vejrsø. Isen holdt. Venningbo gravede sig ned i sneen ved en skrænt på Vejrsø og sov under postsekke. Hver gang kulden var ved at få tag i ham, rejste han sig og løb sig varm. Han fløj sin lille maskine væk fra isen på Vejrsø og blev modtaget med megen hjertelighed, ikke mindst i »Hollænderbyen« på Amager, hvor den dristige flyver afslørede et andet talent, nemlig som sanger.

Tager tilværelsens knubs uden at kny

Hans Venningbo, der efterhånden var blevet flyvechef i Zonen, brød med selskabet samme år, oprettede en tid egen flyvevirksomhed og var med til at anlægge lufthavnen på Anholt. Siden kom han ind i ICI-aviation og derefter i Scanfly, for hvem han var Anholt-flyver i de senere år.

— Hvad nu?
Venningbo trækker på sine brede skuldre:
— Det kan jo ikke nytte at miste

humøret. Det er den dag, alle flyvere frygter, dagen, da lægeattesten ikke holder længere. Jeg håber nu på et job som driftsleder i det danske Transair i Kastrup.

Som erhvervsflyver er jeg færdig. Om jeg engang kan få et privatflyvercertifikat, vil tiden vise, men indtil videre er jeg, som det hedder det i flyversproget »grounded«. Erhvervsflyverne har ikke som for eksempel SAS-piloterne en pensionsordning. Vi har en forsikring, som jeg nu skal forhandle med. Man må her i tilværelsen tage knubsene i den rækkefølge, de kommer, helst uden at kny ... det vil jeg prøve ... men jeg havde ikke regnet med, at jeg som 51-årig skulle opleve, at min flyvetid var omme ...

POVL WESTPHALL



Fra de spændende dage med Zonens ambulancefly til vinterlige småøer i Kattegat. Her er han på Anholt i 1956

Luftkaptajn Hans Venningbo, der fyldte 50 i fjor, har fløjet mere end 9.000 timer af sit liv, og mange af disse timer har været mere bevægede og mere krævende end de fleste andre flyveres arbejdsindsats. Han har simpelt hen slidt sin fantastiske

50 Assisterende overlæge på Rigshospitalets neuromedicinske afdeling, dr. Elli Trolle fylder i dag 50. Elli Trolles karriere er på mange måder usædvanlig. Nævnes bør det i den forbindelse, at hun (i 1960) blev den første kvindelige (assisterende) overlæge ved Rigshospitalet. Elli Trolles løbebane kunne ellers nemt være blevet en anden end den lægelige. I et interview i Berlingske Tidende har hun engang fortalt, at hun som ganske ung vaklede mellem mange forskellige uddannelser. På et tidspunkt ville hun være oldtidforsker, på et andet magister i litteratur, og hun havde også drømt om at blive skuespillerinde og læste en overgang hos Nic. Neiiendam. Men alle disse ungpigefantasier forsvandt, og lægestudiet blev det foretrukne. Dette har hun ikke siden fortrudt, og også andre har grund til at glæde sig over dette valg, for det skulle vise sig, at hun blev en fortræffelig læge. Hun tog embedseksamen i 1941 og blev ti år senere dr. med. på en afhandling om psykiske eftervirkninger af meningitis. Hendes hospitalskarriere har hovedsagelig ligget på københavnske hospitaler, og i 1956 kom hun til den afdeling, hvor hun fire år senere udnævntes til assisterende overlæge.



Elli Trolle

* 5-11-65



60 Oberst i flyvevåbnet, E. J. Overbye, der i dag fylder 60 år, hører til de officerer i det unge våben, der er uddraget fra marinen, og han har i tidens løb som flyver — han er officer fra 1929 og fik certifikat 1931 — løst en række særlige opgaver af maritim-flyvemæssig art, først og fremmest som flyver i Laugé Kochs Østgrønlands-ekspeditioner 1932-33 og 1934, men også på andre Østgrønlands-ekspeditioner såvel som på færden til Pearyland i 1938; til dette område fik han ny tilknytning senere som leder af flyvningen på ekspeditionen 1947-1950. Under den seneste del af besættelsen var han i Sverige, blev orlogskaptajn ved hjemkomsten i 1945 og var så i to år adjutant hos kronprinsen. Ved flyvevåbnets oprettelse i 1951 gik han over i dette som oberstløjtnant og blev oberst allerede året efter. En kort periode var han chef for flyvestation København, men drog så til Grønland på ny, nu for at overtage posten som stabschef ved Grønlands kommando, en post, han beklædte i tre år indtil 1954. Efter at have været stationeret i København og Alborg samt ved flyvekommandoen overtog han i 1959 sin nuværende post som afdelingschef ved træningskommandoen i Værløse. Oberst Overbye, der i egentligste forstand er en af sit våbens pionerer, nyder megen anseelse overalt.



E. J. Overbye

Helikopterhavariet

2/10 65

Luffartsdirektoratet fastslår fejlmonteret hale-rotorblad som årsag til nedstyrtningen på Ejbygaards marker

Luffartsdirektoratets undersøgelse af helikopterhavariet på Ejbygaards marker ved Ringvejen mellem Ejby og Glostrup 24. juni har vist, at havariet skyldes udmattelsesbrud på et hale-rotorblad, der var fejlagtigt monteret.

Helikopteren, som tilhørte firmaet Harry Thanner, førtes af den 33-årige pilot J. K. Stenner. Helikopteren skulle foretage sprøjtning af marker fra luften. Helikopterhavariet førte til store materielle skader, mens piloten slap med mindre læsioner under den meget hårde landing med det defekte fly. pw.

Flyvemedicinsk institut nedlægges

Opstår som laboratorium på professor, dr. med. Anders Tybjerg Hansens afdeling på Rigshospitalet

FLYVEMEDICINSK INSTITUT under Forsvarsministeriet bliver nu opløst i sin nuværende form. Det skal overflyttes til Rigshospitalet og sorteres under Undervisningsministeriet. Overflytningen er berammet til 1. april 1966.

I stedet for Flyvemedicinsk Institut, der er placeret ved Rigshospitalet på Tagensvej (det tidligere Militærhospital) oprettes et FLYVEMEDICINSK LABORATORIUM under professor, dr. med. Anders Tybjerg Hansens afdeling for hjerte- og karkundersøgelser på Rigshospitalet på Blegdamsvej.

Rigshospitalets specialafdelinger for øjensygdomme, øre-, næse- og halssygdomme bliver led i det ny flyvemedicinske laboratoriums arbejde med undersøgelser af militært og civil flyvepersonel.

Den ny ordning vil økonomisk blive holdt inden for rammer svarende til ordningen med det hidtidige Flyvemedicinsk Institut.

Undervisningsministeriet bekræfter over for Berlingske Aftenavis, at man er nået så vidt i forhandlingerne, men at man endnu har tilbage at føre forhandlinger med bl. a. luftfartsdirektoratet, økonomiministeriet og finansudvalget.

INDVIKLET

I årenes løb har der været mange forviklinger med hensyn til Flyvemedicinsk Institut og bl. a. kritik af dets manglende muligheder for forskning.

Det er meget langvarige forhandlinger mellem bl. Forsvarsministeriet, Undervisningsministeriet, Ministeriet for offentlige Arbejder, Rigshospitalet og Sundhedsstyrelsen, der har ført til den ny ordning, som i første række sigter på at få en effektiv flyvemedicinsk forskning her i landet.

De implicerede instanser ser sig ikke på nuværende tidspunkt i stand til at udtale sig offentligt om den fremtidige ordning for det nuværende Flyvemedicinsk Instituts læger, der omfatter en konstitueret chef og nogle reservelæger.

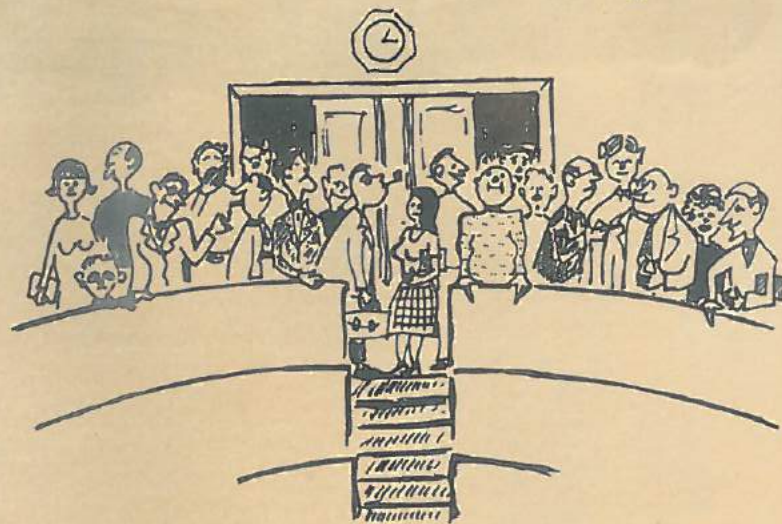
Overlæge i hansen Helge Smith, der blev chef for Flyvemedicinsk Institut i 1950, trak sig tilbage fra denne post i 1962, og konstitueret som chef blev da overlæge dr. med. E. Errebo-Knudsen.

FORSKNING

Træningsfligten flytter til Skrydstrup

ALBORG: Flyvevåbnets særlige jet-uddannelseseenhed, træningsfligten, der siden oprettelsen i 1956 har haft base i Alborg, stationeres nu, ifølge Aalborg Stiftstidende, på Flyvestation Skrydstrup. Der skal i stedet for træningsfligten i Alborg oprettes en såkaldt stationsflight, der skal tage sig af de tilbageværende trænings- og forbindelsesfly.

SAS - Piloten



BONNEVIE?



Berlingske Aftenavis d. 9/12/65

Flyvemedicinsk forvirring?

SAS-Piloten
nov. 1965

mere end 15 år har danske myndigheder talt om et centraliseret flyvemedicinsk institut. Arkitekttegningerne har foreligget, grunden var udvalgte og enkelte stillinger besat.

Det længste skridt, man nåede, var en mere eller mindre frivillig optagelse af ca. 500 civile danske trafikflyvere fra den private huslæge til en barak på militærhospitalet.

Barak eller palads betyder i denne forbindelse intet, for formålet var nemlig positivt at samle flyvemedicinske specialister i et fælles arbejde på at bekræfte de internationale bestemmelser, den danske stat har ratificeret gennem sit medlemskab af ICAO.

Disse 15 års anstrengelser har været forgæves. Og årsagen er alene søgt i en katastrofal mangel på arbejdsvilje i det danske statsbureaukrati repræsenteret ved Sundhedsstyrelsen, Forsvarsministeriet, Flyvevåbnet, Hærens Lægekorps, Forsikringsministeriet og nu i sidste halvdel af århundret i Undervisningsministeriet. Man har villet bestemme hvordan,

hvornår og hvorledes FMI skulle formes, og de cocktails, der i årene blev mixet, sæt side efter side af et centraliseret FMI bort, og efterlod dansk flyvemedicinsk forskning 15 år bagefter vore nabolande.

I 1962 skiftede FMI chef, og havde man blot dengang fået en handledygtig og samarbejdsevne leder, kunne meget endnu være nået. Men sådan gik det desværre ikke. Den dvale, FMI lå i indtil 1962, blev nemlig støt og sikkert ændret til en fremadskridende opløsning, efterladende den eneste fordel, at vi i dag må begynde helt forfra igen, med håb om en mere sikker målsetting.

Ansvar for tingenes tilstand hviler på manges skuldre, men pegefingeren bør med rette hæves mod et punkt: Man kan ikke som daglig leder af FMI forvalte Luftfartsdirektoratets flyvemedicinske ansvar – som en bibeskæftigelse!

Således opfatter vi piloter præstationen, og vi underbygger postulatet ved at spørge:

„Er det muligt på tilfredsstillende

måde samtidig at indtage stillinger inden for:

- 1) Flyvemedicinsk Institut (daglig leder)
- 2) Invalideforsikringsretten
- 3) Røgshospitalets Arbejdsmedicinske Klinik
- 4) Hygiejnisk Institut
- 5) Sundhedsstyrelsen
- 6) Privat praksis.“

Vi tror det ikke, og vi forstår i det hele taget ikke, at ansvarlige danske myndigheder gennem år har accepteret noget sådant. Det er indirekte en tilsidesættelse af flyvesikkerheden.

Dansk Pilotforening har for år tilbage stillet to kategoriske krav til FMI:

- 1) At instituttet bliver selvstændigt, centraliseret og med mulighed for bredt internationalt samarbejde gennem ICAO, IATA og IFALPA.
- 2) At instituttet får en fast stab af flyveoperationelt uddannede læger med individuelt kendskab til det hastigt voksende civile pilotkorps.

Blicher disse to forudsætninger tilsidesat i det forslag til instituttets

reorganisation, som Undervisningsministeriet nu har ansvaret for, ser vi ingen anden udvej end at samles bag kravet om det alternative svenske system, hvor en snes af Luftfartsstyrelsens autoriserede læger kontrollerer de civile svenske piloter. Uanset at dette system er decentraliseret, garanterer det en fast stab af læger med individuelt kendskab til den enkelte trafikflyvers helse.

På nuværende tidspunkt ser vi i hvert fald ingen fordel ved en flytning fra Tagensvej til Blegdamsvej (bortset fra det forventede chefskifte), hvis vi i fremtiden blot henvises til Blegdamskøbstadets specialafdelinger med deres kontinuerligt skiftende lægestabe. Herved opnås intet.

Indledningsvis blev nævnt hvor mange statslige organisationer, der igennem de sidste 15 år har haft medbestemmelsesret over FMI. Tilhørsforholdet har aldrig været bestemt. Det er det i dag, og herved er stedbarnets fader for første gang identificeret. Undervisningsministeriet bør imidlertid erindre sig en meget vigtig detalje i det fremtidige arbejde: Det er Luftfartsdirektoratet, der er den ansvarlige part over for luftfartsloven, det rejsende publikum og medlemslandene inden for ICAO, og det bør derfor i fremtiden være direktoratets operationelle anvisninger, der flyvemedicinsk forvaltes af Undervisningsministeriet.

Bestyrelsen.

SAS tager pilotrekruttering op til undersøgelse

Efter at det er blevet besværligere at få ny piloter fra luftvåbnet

Den fremtidige pilotrekruttering til SAS er blevet aktuel, efter at det svenske flyvevåben har sat bremse på at aflevere sine piloter til det skandinaviske luftfartsselskab. Det har hidtil været således, at SAS har fået langt hovedparten af sine 1000 piloter fra flyvevåbnene i Norge, Sverige og Danmark, dvs. man har fået piloter, der på forhånd har haft en meget grundig uddannelse. Derfor har SAS ikke nogen egen luftfartsskole ud over en teoriskole, der ledes af to tidligere SAS-navigatører.

Flyvechef P. Stig Nielsen mener, at det fremtidige pilotbehov vil være afhængig af materieldispositionerne inden for det skandinaviske luftfartsselskab. Hvis f. eks. SAS går til en type som Douglas DC 9, der kun behøver to piloter, mens man har tre piloter i Caravellerne, så vil det øve en vis indflydelse på fremtidens pilotansættelser.

Men hele pilotrekrutterings fremtid bliver naturligvis aktuel, når det bliver besværligere at få tilgangen fra flyvevåbnene som hidtil. Det er kun et meget begrænset antal, der er kommet på privat uddannelse gennem flyveklubber og erhvervsflyveruddannelse, før de har fortsat inden for SAS i en videreuddannelse som trafikflyvere.

Spørgsmålet er ikke højaktuelt,

fordi man i øjeblikket har dækning for kvotaforholdet, idet piloternes antal stort set er fordelt efter samme princip som den økonomiske fordeling i SAS, tre syvendedele til Sverige, 2 syvendedele til henholdsvis Danmark og Norge.

Men såfremt SAS skulle påtage sig yderligere store trafikopgaver, vil man ikke have tilstrækkeligt med piloter til at møde en meget hurtigt voksende trafik. Derfor er hele spørgsmålet nu taget op til undersøgelse i SAS' operative ledelse.

pw.