

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.



Den dræbte pilot, flyverløjtnant Alfred Jakobsen.

4) Jetflyver dræbt

rådet, men ingen af dem havde bemærket selve styrtet.
En havarikommission under ledelse af oberstløjtnant Kofod-Jensen fløj i går til Karup, hvor de indledte deres undersøgelser med en afhøring af piloten, som havde fløjet i ledsagermaskinen. Det oplystes, at vraget af den forulykkede Super Sabre ligger på omkring 35 meter vand. Nedstyrtningstedet blev afmærket af 'Faros', hvorfra man havde observeret en olieplet på vandet. En kutter og et hold svømmedykkere fra søværnet vil i dag underkaste vraget en nærmere undersøgelse.
Flyverløjtnant Alfred Jakobsen, der var gift, men ikke havde børn, var søn af Kresten Jakobsen, Svininge, Fyn.
-benø.

Piloten tog konsekvensen

Mener ikke, at firmaets folk kan være tjent med at flyve med ham 5-2-66

KOLDING, FREDAG
Erhvervspiloten hos A/S Ege Tæpper i Herning, Olav Mehl Ludwigsen, har opsagt sin stilling. Opsigelsen har baggrund i hans flystyrte den 28. december tæt ved Billund Lufthavn. Piloten mener ikke, at firmaets folk efter den ulykke kan være tjent med at flyve med ham.
Ulykken skyldtes, at han fløj 1.000 fod for lavt. Luftfartsinspektoratet er færdig med sagen, og den skal nu forelægges til afgørelse i ministeriet.

Ung flyverløjtnant blev dræbt ved styrt i Lillebælt

Flyet - en Super Sabre - tog pludselig retning mod vandet under en rutinemæssig øvelsesflyvning - Den døde pilot taget om bord i fiskerkutter

Den 23-årige flyverløjtnant II af reserven Alfred Jakobsen blev i går dræbt på stedet, da han med sit F 100 Super Sabre-fly styrtede ned i Lillebælt tre sømil nordvest for Ærø.

Løjtnant Jakobsen, der var stationeret på Flyvestation Karup og havde sit hjem i Tolstrup pr. Brønderslev, var på en rutinemæssig øvelsesflyvning sammen med en anden Super Sabre, ført af flyverløjtnant Tarp, da uheldet skete klokken 11,08.

Flyverløjtnant Tarp så pludselig kammeratens maskine tage retning mod havet og få sekunder efter ramme vandoverfladen. Han slog straks alarm over radioen og kredsede flere gange over nedstyrtningstedet, hvor han imidlertid ikke kunne se spor af hverken løjtnant Jakobsen eller flyet.

To helikoptere fra flyvevåbenet indledte kort efter en eftersøgning i området. Det blev en fiskerkutter, som i første omgang tog den dræbte pilot ombord. Han blev senere overført til Fyr 'Faros', der befandt sig

en halv times sejlads fra stedet, da ulykken indtraf.

Føreren af den fiskerkutter, der først nåede frem til den dræbte flyverløjtnant, var fiskeskipper Henry Christian Borch, Arøsund.

— Vi havde netop taget trawlet ind, da vi fik øje på helikopterne, fortalte han i aftes Berlingske Tidende. — Selve styrtet havde vi ikke set eller hørt noget til. Det var sket omkring halvanden sømil fra os. Vi var imidlertid klar over, at der var noget galt og sejlede ned mod stedet. Da vi kom frem kunne vi mærke en tydelig benzinflugt og var klar over, at der måtte være sket et styrt. Helikopterne havde på det tidspunkt fået øje på pilotens lig, som flød i vandet, men det havde ikke været muligt for dem at få det op. Vi tog den døde pilot ombord i kutteren og lidt senere blev han bragt over på 'Faros', som sejlede ham i land.

Henry Christian Borch fortæller, at der var andre fiskerkuttere i om-

Fortættes side 2.

(4)

Nyt professorat i øjensygdomme

Overlæge, dr. Børge Lawætz

indstillet 28-1-66

Københavns Universitet har besluttet, at der skal oprettes endnu et professorat i øjensygdomme. Det hidtidige har dr. Holger Ehlers, og til det ny er indstillet chefen for



Dr. Børge Lawætz

gjenafdelingen på Rigshospitalet på Tagensvej, overlæge, dr. Børge Lawætz.

Det ny professorat er på Finansloven, og det ventes oprettet 1. april. Indstillingen er foretaget af Rigshospitalets lægeråd og Det lægevidenskabelige Fakultet ved Københavns Universitet.

Børge Lawætz, der er 61 år, har været overlæge på det tidligere Militærhospital fra 1955. Fra 1941 til 1. januar 1965 har han tillige været praktiserende speciallæge. Mens planerne om en sammenslutning af Militærhospital og Rigshospitalet stod på, var han formand for Militærhospitalets lægeråd, og han var medlem af et udvalg, der skulle beskæftige sig med samarbejdet mellem de to hospitaler. Videre har han været formand for Øjenlægenes videnskabelige Selskab og i bestyrelsen for de københavnske øjenlægers organisation.

Hensynsløs flyvning

Havariet med landbrugsflyet i maj rammer piloten hårdt 3/1/66

Piloten Rudolf Frederiksen, der i slutningen af maj havarerede med et landbrugsfly ved Rødby efter at have ramt nogle højspændingsledninger, bliver af Statens Luftfartsdirektorat anklaget for hensynsløs flyvning.

Piloten slap fra nedstyrtningen med hjernerystelse. Han opfyldte ikke kravet om særlig agtpågivenhed ved flyvning i nærheden af luftledninger. Tværtimod var Rudolf Frederiksen, Nysted, fem gange fløjet under højspændingsledningerne for at udføre marksprøjtning. Den sjette gang gik det galt. Han har erklæret, at det skyldtes, at den lavtstående sol generede ham.

I Luftfartsdirektoratets havari-rapport understreges det yderligere, at flyet, en hjemmebygget model, var behæftet med sikkerhedsmæssige mangler, og at Rudolf Frederiksen ikke havde certifikat til landbrugsflyvning!
pw.

Ny flyvechef i SAS

Luftkaptajn Holger Kierkegaard, som har tilbragt 19.000 timer af sit liv i luften, udnævnt til flyvechef for SAS Danmark

Den 56-årige luftkaptajn Holger Kierkegaard blev i går udnævnt til flyvechef i SAS region Danmark efter Peter Stig-Nielsen, der på lørdag flyver til Beirut for i halvandet år at være udstationeret i det mellemste Østen som Caravelle-pilot. Det er en af de mest erfarne SAS-piloter, der nu overtager stillingen som flyvechef i Kastrup.

Den »begivenhedsløse«

Holger Kierkegaard, som i 1963 fejrede sit 25 års jubilæum i DDL/SAS, har tilbragt over 19.000 timer af sit liv i luften uden nogen sinde at have haft stævne med dramaet.

Hverken bevidst eller ubevidst har Holger Kierkegaard nogen sinde gjort sig bemærket. Kun en enkelt gang i den lange flyver-karriere har projektørlyset ramt denne stilfærdige mand. Det var i 1947, da han udførte den første rute-flyvning til Afrika med den tidligere bombe-maskine »Stig Viking«, som under krigen havde været en amerikansk

B 17 bombemaskine, der var nødlandet i Sverige og derefter ombygget til SAS som rutemaskine efter krigen.

Med dette fly gennemførte Holger Kierkegaard den 22.400 kilometer lange flyvning til Johannesburg i Sydafrika og tilbage. Han fortalte om sin »begivenhedsløse Afrika-flyvning«, da han vendte hjem. Men 13 år ef-



Luftkaptajn Holger Kierkegaard

ter afslørede han, at den automatiske pilot var gået i stykker allerede ved starten over Køge Bugt, så han måtte »håndflyve« »Stig Viking« hele vejen til Sydafrika og tilbage. Han skulde den hårde flyvning, som ikke var et sikkerhedsmæssigt, kun et arbejdsmæssigt problem. Men den slags knyr folk af Holger Kierkegaards støbning ikke over.

Kierkegaard, der for nylig blev 56 år, stammer fra Gladsaxe. Oprindeligt var han landmand, men i 1931, da han var kornet i artilleriet, søgte han ind i Hærens Flyvetropper og blev militærflyver. I juni 1938 kom han til DDL. 1953-55 var Holger Kierkegaard udstationeret i Rom. I 1961 blev han chefpilot på DC 7 C'erne. Ved sin udnævnelse til flyvechef er han ligesom forgængeren Stig-Nielsen kaptajn på Caravelle-erne, men var under omskoling til DC 8. Det har altid været hans indstilling at flyve, så længe som lægeattesten holdt. Han har fløjet luften tynd over Alperne, junglerne og havene og altid levet i en uudslukkelig naturlig glæde. Som han engang sagde:

»Hvis man en dag bliver så blæst, at man ikke kan glæde sig over Alpernes skønhed, over nordlysene en vinternat over Atlanten eller en solnedgang under en skydyne ... ja, så er det på tide at tale med en læge ...«

Det er piloter af Kierkegaards støbning, der har underbygget tilliden til trafikflyvningen. Uanset glorien omkring flyvergerningen er slidt ned, har denne flyvertype kunnet bevare glæden over hverdagsarbejdet. De går ikke på akkord, heller ikke med sig selv. Heldigvis har skandinavisk luftfart mange mænd af denne karat.

Holger Kierkegaard vil gå til sin ny gerning omgivet af megen sympati og respekt for en stor og gedigen arbejdsindsats. pw

Nyt flyve-firma

Den daglige leder af A/S Egetæpper i Herning, cand. polit. Kaj Eg Damgaard, starter fra 1. april et selvstændigt flyveselskab »Business Flight Center«, der får station i Kastrup. Samtidig overtager det ny firma forhandlingen i Danmark af Cessna-flyene efter grosserer Chr. Fahrner.

Dannelsen af det ny selskab indebærer, at der oprettes en art operationsafdeling for flere firmaers private fly. Luftfartskonsulent Per Alkjær, der er udpeget til daglig leder af »Business Flight Center«, oplyste i aftes, at man har konstateret, at mange firmaer gerne vil købe et fly, men er bange for, at de ikke vil kunne udnytte dette og piloten i så høj grad, at det bliver økonomisk. Det ny firma vil forsøge at koordinere flere firmaers flyvevirksomhed på den måde, at firmaerne køber fly i fællesskab, ansætter pilot i fællesskab og derefter lader maskinen arbejde for alle virksomhederne, operativt ledet fra »Business Flight Center«.

Under forudsætning af godkendelse fra myndighederne vil det ny

selskab overtage det lejemål, grosserer Fahrner har i Kastrup Syd af hangar 142. -benø

Reddede sin Starfighter fra et styrt

Strålende pilotpræstation, siger man i flyvevåbnet om kaptajns koldblodige reaktion i farlig situation

Ved en hurtig og koldblodig reaktion reddede kaptajn i flyvevåbnet, J. H. Kristensen, i onsdags en F-104 Starfighter fra at styrte ned kort efter start fra Flyvestation Aalborg.

Kaptajnen gik i luften med sin Starfighter, men konstaterede umiddelbart efter, at hjulene ikke ville gå op. Han var nødt til at lande igen og begyndte, for ikke at komme til at lande med for tung en maskine, at kredse i nærheden af stationen for at bruge så meget af brændstoffet som muligt.

Pludselig blev motoren uregelmæssig og gik ukontrollabelt op og ned i omdrejninger — en situation, der absolut ikke er ufarlig i en Starfighter, som nærmest er at ligne ved

en raket, der falder meget hurtigt i samme øjeblik, motoren sætter ud. I stedet for at springe ud, valgte kaptajn Kristensen lynhurtigt at sætte kursen mod flyvestationens landingsbane, og et par minutter senere stod Starfighterens sikkert på jorden.

I flyvevåbnet erklærer man, at det var en strålende pilotpræstation.

ONSDAG DEN 15. JUNI 1966



Flyverløjtnant Jan Madsen

Jet-pilot reddede sig i faldskærm

Indlagt på Esbjerg Sygehus med rygskaade efter hård faldskærmslandning på havet

I går eftermiddags reddede den 23-årige flyverløjtnant II af reserven, Jan Madsen, sig i katapultsædet fra sin havarerede Hawker Hunter-jetjager. Ved landingen på havet fik han en rygskaade. Han blev i helikopter fløjet til Esbjerg og indlagt på sygehuset til undersøgelse.

Jan Madsen var på slæbemålsflyvning ved skydeområdet over Rømpø nordspids. Endnu før skydningerne begyndte, udløste Jan Madsen sit katapultsæde efter at have fået vanskeligheder med sit fly. Maskinen styrtede i havet et par kilometer vest for Rømpø nordspids.

Jan Madsen blev samlet op af en speedbåd fra Rømpø, meddelte Flyverkommandoen. En helikopter blev afsendt og hentede piloten til Esbjerg for røntgenundersøgelse. Han klagede over smerter i ryggen. Katapultudskydningen sker med en

sprængladning, som kan have forvoldt skaden.

En havarikommission fra Vedbæk begyndte i aftes undersøgelse. Flyverløjtnant Jan Madsen havde ikke afgivet melding til sin base om vanskeligheder med flyet og heller ikke om, at han lod sig skyde ud.

Flyverløjtnant Jan Madsen er søn af afdelingschef Madsen, Dalmosevej, København.

Jager styrtet — piloten reddet

Maskinen fik motorvanskeligheder, og føreren lod sig udskyde i katapultsæde

En jetjager fra flyvevåbnet styrtede i går ned ca. 20 km vest for Herning. Maskinen blev totalt ødelagt. Piloten forlod maskinen i 500 meters højde med katapultsæde og landede velbeholden.

Flyet, en fotojager af typen RF 84 F Thunderflash, var sammen med en anden maskine af samme type på øvelsesflyvning fra Karup Flyvestation. Under hjemflyvningen fik den ene af de to maskiner motorvanskeligheder, og piloten, flyverløjtnant II Bent Lyngbæk Christiansen, Karup, besluttede at lade sig udskyde i katapultsædet. Hans kammerat bemærkede udskydningen og så faldskærmen folde sig ud. Han underrettede straks flyvestationen, som sendte ambulancer og afspærringsmandskab ud. Piloten blev straks efter landingen ført til Holstebro Sygehus til observation. Maskinen ramte i sit styrt en mark og kurede over den ind i en lille skov, hvor den ødelagdes.

Nedstyrtningsstedet blev afspærret, og en havarikommission skal nu søge at klarlægge årsagen til maskinens motorvanskeligheder.

VI SKAL TÆNKE PÅ FAREN

Men vi må ikke føle den

— Hvordan er det at være fører af et fartøj, der bevæger sig med en fart på to gange lydets hastighed... ca. 2500 km i timen?

Piloterne ved eskadrillerne 726 og 723 på Flyvestation Alborg har det som deres daglige gerning. De flyver de lynhurtige altvejs-jagere F-104 G Starfighter. De har gjort det siden november 1964, og der har ikke været ét eneste alvorligt havari.

Flyvemedicinerne har regnet ud, at Starfighterens ved landingshastighed — altså langt under maksimalfarten — flytter sig 40 meter i den tid, det tager piloten at blinke med øjet...!

Det går altså ikke at tage „en lille en på øjet“ under flyvning med Starfighterens.

— Så skal man i hvert fald gøre det med ét øje ad gangen, siger chefen for eskadrille 726, major Kurt Abildskov, med et lunt glimt i øjet. Starfighterens flyver så hurtigt, at piloten bogstaveligt talt ikke har tid til at klappe sig i nakken. Han er beskæftiget uafbrudt med betjeningen af jageren.

To af det danske flyvevåbens Starfighter-piloter, flyverløjtnanterne Poul Erik Sucksdorff (29 år) og Gert Sørensen (34 år), fortæller her Ekstra Bladet, hvordan det er at flyve den hurtige jager.

— Har piloten nogen virkelig fornemmelse af farten?

Farene

Sørensen: — Faktisk ikke. Der er jo ingen vejtræer eller telefonpæle til at give fartfornemmelse.

Sucksdorff: — Det er en dejlig fornemmelse at flyve en jager, der virkelig kan yde noget... acceleration, stor højde og fart. Man skal være temmelig blasert, hvis disse ting la-

der én helt uanfægtet. Jeg kan da huske, at jeg var imponeret over Starfighterens egenskaber, da jeg første gang fløj den.

Sørensen: — Det var jeg osse. Man får et fantastisk skub hen over startbanen, og få sekunder efter hænger man oppe i 10 km's højde.

— Tænker jetpiloterne aldrig på faremomenterne ved at bevæge sig så hurtigt?

Sucksdorff: — Det skal vi jo gøre. Det er klart, men faremomenterne er noget, vi forholder os rent sagligt til. Vi opererer rent intellektuelt med farebegrebet, ikke rent følelsesmæssigt. Kommer der følelsesmæssige momenter ind, skyldes det, at man er usikker, at man ikke har tilstrækkelig tillid til sig selv og sin kunnen. Vi vil og skal tænke på farerne, men ikke føle dem.

Eskadrillechefen: — Jetpiloten må være i stand til at handle fornuftigt under pres. Han må for alt i verden ikke blive grebet af panik. Sker der noget, skal han ikke tænke på sig selv, men køligt og roligt prøve at overvinde situationen. Når der har været et eller andet, diskuterer vi det altid nøje igennem. Vi sætter hinandens fantasi i sving, træner hinanden til at stå rustet til at tage en eventuel situation.

Sørensen: — Vi lærer også i simulatoren, trænings-systemet på jorden. I den kan der bygges en masse situationer op. Jeg skal love for, man sveder, når man er i simulatoren. Ikke angstens sved, men fordi man hele tiden må bestille noget.

Sløvende

Eskadrillechefen: — En jetpilot må ikke „flyve på ryggraden“. Det er farligt og sløvende, hvis flyvningen bli-

ver rutine. Det er interessant her at se lidt på statistikken. De ganske unge jetpiloter, der kun har 200-300 timers flyvning bag sig i jet, har en relativ høj havari-rate. Kurven falder derefter, men ved 1000 til 1500 flyvetimer stiger den igen højere op. Det er nok, fordi piloterne her føler sig så sikre, at de fristes til at flyve på rutinen, på ryggraden og tage chancer. Vi forsøger på dette felt at holde hinanden i ørerne, så vi ikke kommer ind i en sløv rutine.

Havarierne

— Drøfter man ikke de mange nedstyrtninger af Starfighter-jagere i det vesttyske flyvevåben?

Eskadrillechefen: — Vi bliver via NATO holdt løbende orienteret om havarier i andre NATO-landes flyvevåben, og vi drøfter dem ved F-104 standardiseringsmøderne hver anden måned. I forhold til antal af fly og flyvetimer er den vesttyske havari-rate rimelig, men vi er naturligvis alle sammen interesserede i at få den så langt ned som muligt.

Sucksdorff: — Den vesttyske havari-rate er ikke foruroligende høj. Ser vi på de forskelligartede årsager til deres havarier, vil vi se, at der ikke er noget, der kan opskræmme os, ikke noget som truer os. Vi kan af havarierne ikke udlede, at Starfighterens er et dårligt fly. At kalde det „den flyvende død“ er noget rædsomt sludder, som pressen har fundet på.

Eskadrillechefen: — Noget andet er, hvis det gang på gang viste sig, at havari-årsagen er den samme, f. eks. en fejl ved motoren. Så ville vi spidse ører. Hvis man et sted opdager, at der er et eller andet at rette ved Starfighterens, går der straks besked



Sørensen:
— Man er opstugt af det at flyve.



Sucksdorff:
— Det er da kreativt at lave et loop.

til
St.
Bo.
De
er
læ
Bæ
rør
Bø
ledes
Mj
rede
Beid.
Der
Andre
blive
re

Sucks
doksale,
mere di
fly-type
starten.
alle ska

Kreati

— Hvo
er dog
hverv.

Søren
flyve. M
Jeg tror
på det i
senere, n
har stift
tænke på

Sucksd
livsform.
tid i luf
flyvninge
når vi er
nemsyret
egen flyv

Sørense
manden. I

Aero
afsk
sin f

Jeg s
for de
E. A.

Direk
terflyves
Lauersen,
dags sel
Schmeltz,

— Jeg
gråt pap
uforstæn
Schmeltz
dende. —
meddelt
og der bl
lig grund
og taged
været sp
sen og n
seks år. I
vis Nord

Direk
afskedige

— Sch
kommet
i det dag
bedre, at
intet at
bejde. H
Flyvecl
har væ
gyndte i
i det holl
til Nord
af svensk

S til de andre NATO-landes flyve-
Bo en. Vi har lige haft et eksempel:
De blev konstateret, at nogle styre-
er lå for tæt ved nogle hydraulik-
Bæ rø i siderøret på Starfighteren,
Bøledes at rørene kunne blive skam-
Mjerede og den hydrauliske væske sive
Beid. Der gik omgående besked ud til
andre NATO-lande, så fejlen kunne
blive rettet overalt.

Sucksdorff: — Der er jo det para-
doksale, at flyene bliver bedre og
mere driftsikre med alderen. En ny
fly-type er aldrig fuldkommen fra
starten. Efterhånden får man rettet
alle skavanker.

Kreativt

— Hvorfor bliver man jetpilot? Det
er dog ikke noget helt ufarligt er-
hverv.

Sørensen: — Fordi man kan lide at
flyve. Man er opslugt af det at flyve.
Jeg tror ikke, man tænker så meget
på det med karrieren. Det kommer
senere, når man er blevet lidt ældre,
har stiftet hjem og familie og må
tænke på livsstilling.

Sucksdorff: — Flyvningen er en
livsform. Vi tilbringer meget af vores
tid i luften, vi beskæftiger os med
flyvningen og dens problemer, også
når vi er nede på jorden. Vi er gen-
nemsyret af flyvning. Vi har også vor
egen flyverslang, vort eget sprog...

Sørensen: — Vi kan bare se til sø-
manden. Han er også så præget af sit

element, at han har svært ved at gå
i land.

Sucksdorff: — Det er da pragtfuldt
at flyve. Der er kunstneriske momen-
ter i flyvningen. Det er da kreativt at
lave et loop. Tænk på dette, at man
bevæger sig i et tredimensionelt rum.
Man hæver sig op over tyngdekraf-
ten, som balletdanseren gør det i et
spring. Det har også sin charme hele
tiden selv at skulle træffe uigenkal-
delige beslutninger, måske er der tale
om små beslutninger, men alligevel.

Da jeg engang startede på en nat-
flyvning, var solen lige gået ned. Da
jeg var kommet højt til vejrs i jage-
ren, stod solen atter op, mens jeg var
i luften, men gik så ned igen, da jeg
fløj lavere. Da jeg landede, var solen
stået rigtigt op. Denne legen kispuds
med solen var en dejlig oplevelse.

— — —
Chefen for eskadrille 726 på Flyve-
station Alborg, major Kurt Abildskov,
fortæller i morgen i en samtale med
Ekstra Bladet om alle de flyvesikker-
hedsmæssige foranstaltninger, der
træffes for at undgå havarier i Star-
fighter-eskadrillerne, som råder over
i alt 29 fly. Han kommer også ind på,
hvad det er, der sker, når folk un-
dertiden forskrækkes af nogle brag
fra de supersoniske fly, og hvad man
gør for at undgå denne gene.

Flyvemedicinsk institut til Rigshospitalet

LANGVARIGE og vanskelige for-
handlinger om Flyvemedicinsk In-
stituts overflyttelse fra Forsvars-
ministeriet til Undervisningsministeriet
vil nu manifestere sig i, at institut-
tet fra 1. juli flytter fra det tidli-
gere militærhospital på Tagensvej
til Rigshospitalet under professor,
dr. med. Anders Tybjærg Hansens
afdeling.

Forsøgningen herfor er, at Fi-
nansudvalget godkender den indstil-
ling, undervisningsministeren nu har
afgivet.

De flyvemedicinske øre-, næse- og
halsundersøgelser og de flyvemedi-
cinske øjenundersøgelser skal vare-
tages af de bestående specialafdelin-
ger på det tidligere militærhospital.
Der vil blive oprettet en stilling som
assisterende overlæge ved Rigshospi-
talets medicinske afdeling, hvor det
ny flyvemedicinske laboratorium
oprettes.

Her skal foretages de almindelige
flyvemedicinske undersøgelser. Den
under Forsvarsministeriet normerede
stilling som overlæge ved Flyveme-
dicinsk Institut nedlægges.

Forsvaret vil fortsat stille en mi-
litær overlæge til rådighed for de
flyvemedicinske undersøgelser.

Thyra

Flyvemedicinsk laboratorium på Rigshospitalet

Skal erstatte Forsvarsministe-
riets flyvemedicinske institut

Forsvarsministeriets flyvemedicin-
ske institut, der har haft til huse på
Københavns Militærhospital, skal nu
nedlægges og erstattes af et flyve-
medicinsk laboratorium under Rigshos-
pitalet. Dette sker som en fort-
sættelse af den sammenlægning af
Københavns Militærhospital og Rigshos-
pitalet, som gennemførtes i marts
1963.

Det endelige forslag om det ny
flyvemedicinske laboratorium under
Rigshospitalet er nu fremsendt til
Finansudvalget fra undervisningsmi-
nister K. B. Andersen. Driftsudgif-
terne på 862.000 kr. tænkes dækket
gennem betaling for ambulante fly-
vemedicinske undersøgelser af civilt
og militært flyvepersonale.

Flyvevåbnet bekymret: SAS søger nye piloter

SAS skal bruge 20 nye piloter fra Danmark — Alvor-
lig situation for flyvevåbnet, hvis de alle
kommer direkte derfra

SAS søger for tiden 70 nye piloter,
og den kendsgerning, at cirka 20 af
disse håbes at blive danske, vækker
alvorlig bekymring i det danske fly-
vevåben, hvis pilotsituation i for-
vejen er anspændt.

Chefen for flyverkommandoens
personelafdeling, oberst H. Christen-
sen siger til Berlingske Tidende:

— Vi lider ikke under alvorlig
mangel på piloter, idet vi har næsten
det antal, vi skal have, men vi lider
til gengæld under mangel på til-
strækkeligt erfarne piloter. Mens an-
tallet af piloter har holdt sig på et

nogenlunde passende niveau i de
senere år — takket være tilstrække-
lig tilgang — er til gengæld erfar-
ingsniveauet dalet, og det er en
alvorlig sag, ikke mindst på grund
af de nye, krævede F-104 Star-
fighter-maskiner.

Oberst Christensen fastslår, at hvis
SAS fremtidig henter piloter i sam-
me takt, vil erfaringsniveauet fortsat
dale. Hvis afgang medfører, at
vore piloter ikke tegner kontrakt ud
over de første seks år, vil vi komme
til at mangle den kerne af piloter
med 10—12 års erfaring, som vi me-
get gerne skulle have, siger han. Hvis
20 af vore piloter søger over i SAS
nu, vil det være i høj grad føleligt
og skabe en alvorlig situation for
flyvevåbnet.

Obersten oplyser videre, at tilgan-
gen af pilotaspiranter aldrig har væ-
ret helt så god, som man i flyvevåb-
net kunne ønske det. Yderligere fal-
der en del fra under uddannelsen,
og det er en kendsgerning, at Dan-
mark har større frafald under ud-
dannelsen i Canada, end for eksem-
pel Norge har.

I SAS kunne man i går fortælle,
at selskabet siden 1964 har ansat 61
piloter i Danmark, og man må regne
med, at 55 af disse er kommet di-
rekte fra flyvevåbnets rækker. Man
håber nu på at få 20 nye piloter fra
Danmark, men ser i øjnene, at det
sandsynligvis vil blive vanskeligt at
skaffe så mange. Det er mere sand-
synligt, at man får 12, siges det.
Hvis man ikke får det antal, man
håber på at få, er det imidlertid
sandsynligt, at man vil søge igen

senere på året. I dette år har SAS
allerede ansat ni piloter i Danmark,
og det gælder for disse, som det vil
gælde for dem, der nu skal ansættes,
at de 90 procent kommer direkte fra
flyvevåbnet.

De nye piloter vil begynde på kur-
su i SAS til august. —benp.

Tekst: Frits Høyrup
Erik Friis

Aero Nord afskediger sin flyvechef

Jeg står helt uforstående over
for det, siger flyvechef
E. A. Schmeltz

Direktøren for det danske char-
terflyveselskab Aero Nord, Alex
Lauesen, meddelte i går eftermid-
dags selskabets flyvechef, E. A.
Schmeltz, at denne var afskediget.

— Jeg blev simpelt hen fyret på
gråt papir, og jeg står fuldstændig
uforstående over for det, sagde E. A.
Schmeltz i aften til Berlingske Ti-
dende. — Under en kort samtale
meddelte Lauesen mig min afsked,
og der blev ikke givet nogen egent-
lig grund, i hvert fald kun i vage
og tågede vendinger. Der har ikke
været splid mellem direktør Laue-
sen og mig, alt er gået godt i de
seks år, jeg har arbejdet i henholds-
vis Nordair og Aero Nord.

Direktør Alex Lauesen sagde om
afskedigelsen:

— Schmeltz og jeg er efterhånden
kommet for langt væk fra hinanden
i det daglige arbejde. Derfor er det
bedre, at vore veje skilles. Jeg har
intet at udsætte på Schmeltz' ar-
bejde. Han er en dygtig pilot.

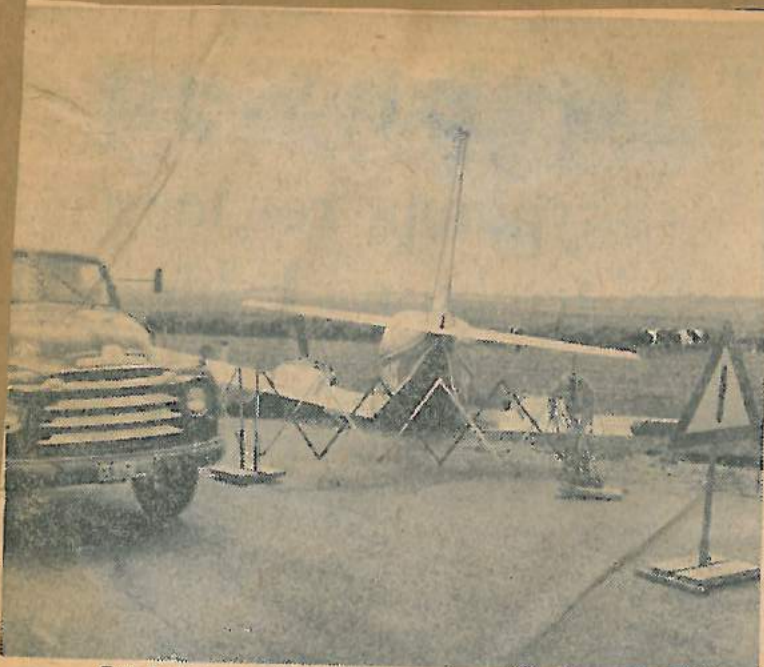
Flyvechef Schmeltz, der er 38 år,
har været pilot i 18 år. Han be-
gyndte i flyvevåbnet, fløj derefter
i det hollandske KLM og kom siden
til Nordair. Han afløses i Aero Nord
af svenskeren O. Hökberg.

—benp.

27/5-66
Ekstra
Bladet

2 piloter reddet fra samme fly

3-8-66



Det havarerende fly ved Kirstinesminde Flyveplads.

Et havareret fly på landevejen

3-8-66

Tomotoret avisfly ud over skrænt og ned på landevej under landing på Kirstinesminde Flyveplads ved Århus

Med 700 kilo aviser om bord kørte en tomotoret Piper Aztec fra Cimber Air i går morges med stor fart ud over en skrænt for enden af landingsbanen på Kirstinesminde Flyveplads ved Århus.

Flyet tumlede ned ad skrænten og endte med understellet revet af midt på en landevej, hvor der til alt held ikke var nogen trafik i uheldsøjeblikket. Piloten, den 33-årige Sven Jensen, Broager, slap med knubs og kunne selv forlade det beskadigede fly.

En havarikommission fra Statens Luftfartsvæsen tog i går formiddags til Århus. Politiet havde afspærret landevejen, hvor flyet blev stående, til havarikommissionen havde fuldt endt sine undersøgelser først på eftermiddagen.

Sven Jensen kom på den ordinære avistransport fra Københavns Lufthavn, og tilsyneladende har tre faktorer været afgørende for den uheldige landing: for høj fart i landingsøjeblikket, kraftig sidevind og en fugtig landingsbane. Maskinen hoppede nogle gange hen over banen, før den kørte ud over skrænten og ned på vejen. Propellerne blev ødelagt, da understellet blev revet af, men resten af flyet blev ikke særligt beskadiget.

Der er ikke i øjeblikket rådighed over et andet fly, der kan sættes ind på ruten, og de københavnske formiddagsaviser vil derfor i de kommende dage nå til Midtjylland med væsentlige forsinkelser. Man vil midlertidigt transportere aviserne til Tirstrup med et større fly, der ikke kan lande på flyvepladsen i Århus. -benø

Dobbeltlæsede F-100 Super Sabre styrtede i går ned ved Oksbøl under øvelsesangreb på jordmål - Begge ombordværende piloter reddede sig

To unge flyverløjtnanter reddede i går livet, da de i en højde af kun 300 meter lod sig skyde ud fra deres dobbeltlæsede F-100 Super Sabre, som få sekunder senere styrtede ned i strandkanten ved det militære skydeterræn ved Oksbøl i Jylland.

Maskinen førtes af den 24-årige flyverløjtnant I af reserven, Finn H. Bjerre Nielsen, eskadrille 725, Flyvestation Karup, mens den 23-årige flyverløjtnant II af reserven, John Sørensen, fra eskadrille 729, ligeledes Karup, var med som passager. John Sørensen tilhører en foto-eskadrille og var med på flyvningen for at få et kendskab til vilkårene under flyvning med en jager-bomber.

Det dobbeltlæsede fly fløj i formation med en ensædet Super Sabre ind over skydeterrænet for at angribe jordmål, da de to piloter pludselig lod sig skyde ud med katapultsæderne. På grund af den ringe højde foregik udskydningen så hurtigt, at der ikke blev tid til over radioen at orientere flyvestationen om, hvad der var galt med maskinen, og der forelå således endnu i aftes ingen antydning af uheldets årsag.

Styrtet blev observeret både fra jorden og fra det ledsagende fly, og der blev straks slået alarm til Flyvestation Ålborg, som sendte en helikopter til Oksbøl. Piloterne landede på skydeterrænet, og de blev kort efter i helikopter transporteret

til Varde Sygehus. Finn Bjerre Nielsen blev hurtigt udskrevet, mens John Sørensen blev indlagt til observation for en eventuel rygskade. Det styrtede fly faldt i strandkanten og ligger sådan, at det ved ebber er på tørt land. En havarikommission under ledelse af kaptajn O. G. Nyborg fløj i går eftermiddags fra Sjælland til Oksbøl for at klarlægge uheldets nærmere omstændigheder. -benø

Foto-fly med to nordmænd styrtet ned på Bornholm

Begge ombordværende, en 21-årig pilot og en 29-årig luftfotograf, dødeligt kvæstet

Torsdag formiddag startede fra Københavns Flyveplads i Skovlunde en KZ III-maskine, tilhørende Kastrup Luftfoto, med den 21-årige norske pilot Victor Hagerup som fører og den 29-årige Yngve Berg Hansen som fotograf. Lidt før middag styrtede maskinen ned ved Klemensker under en fotograferingsmanøvre, mens maskinen i lav hastighed foretog et sving. Øjen- og ørenvidner mener, at motoren satte ud, hvorefter maskinen styrtede mod jorden.

Falck-Zonen fra Rønne mødte med katastrofeudrykning og måtte befri de ombordværende med skæreapparater. Begge var så hårdt kvæstede, at de kl. 14 fra Bornholms Central-sygehus blev overført med Falck-Zonens ambulancefly til Rigshospitalets neurokirurgiske afdeling.

Victor Hagerup og Berg Hansen har fløjet for Kastrup Luftfoto det sidste halve år. Den 21-årige norske pilot, Victor Hagerup, havde erhvervet sit certifikat i Danmark. Han havde 350 timer på KZ III-flyet og var særdeles fortrolig med det i almindelighed særdeles sikre lille fly. Der er igennem årene kun sket få ulykker med denne dansk-konstruerede maskine.

En havarikommission fra Statens Luftfartsdirektorat fløj i går eftermiddags til Bornholm for at foretage afhøringer på stedet. Maskinen skulle være landet på en privat flyveplads, tilhørende dyrlæge Finn Nielsen, Klemensker. Det var ikke under landingsmanøvre, ulykken indtraf, men under arbejdet med at fotografere bornholmske gårde fra 150-200 meters højde. Den 29-årige fotograf Berg Hansen er gift, mens den 21-årige pilot Hagerup er ugift.

replik.

23-7-66

60

En af vestjyske flyvningspionerer, løjtnant P. Perch, Esbjerg, fylder i dag 60 år. Løjtnant Perch er født i Tirstrup i Vestjylland som søn af løjtnant Ph. Perch. I 1933 blev han militærflyver, og i 1937 oprettede han sin egen flyveskole i Esbjerg, hvorfra han tillige

drev rundflyvning, taxaflyvning og senere udvidede programmet til også at omfatte kunstflyvningsopvisninger. Da krigen kom, måtte firmaet indstille virksomheden, og Perchs Moth-fly blev bragt i en lade ved hans hjem i Tirstrup. I 1943 blev han træt af at være i Danmark under

besættelsen og besluttede at melde sig til de allierede styrker. Med stort besvær samlede han sin gamle Moth og skaffede benzin til den; han startede fra en mark uden for huset og fløj tværs over Nordsøen til England, hvor han meldte sig til militær tjeneste. Efter krigen vendte han hjem, og firmaet blev flere gange udvidet, så Perch en overgang rådede over en flåde på syv flyvemaskiner. Løjtnant Perch har fløjet over 10.000 timer og har uddannet et stort antal nye flyvere.



P. Perch

*

En halv meter kunne have reddet dem:

5-8-66

Tre blev dræbt ved flystyrt på Samsø

En Cessna 172, udlejningsfly fra Danfly, ramte højspændingsledninger og styrtede til jorden fra 10 meters højde - Tilsyneladende søgte piloten i regndis at lande på en græsmark

En halv meters ekstra flyvehøjde kunne have forhindret den ulykke, der onsdag aften kostede tre mennesker livet, da de i en enmotoret Cessna 172 fløj ind i højspændingsledningerne nord for Mårup Havn på Samsø. Maskinen styrtede til jorden med ledningerne viklet omkring understellet, og de tre omborværende var dræbt på stedet. De tre omkomne er:

Piloten, den 47-årige lærer Gunnar Iversen, og hans husbestyrerinde, Karen Marie Nielsen, Stenlille ved Sorø, samt den 45-årige savværksejer Mogens Rebién, Orebo pr. Vedde ved Ringsted. Mogens Rebién, der var enkemand, efterlader sig to sønner.

Ulykken skete i usigtbart vejr på grund af regndis, mens Gunnar Iversen tilsyneladende lagde an til landing på en græsmark på Nordsamsø. Samsøs flyveplads ligger nogle kilometer sydøst for ulykkesstedet.

Øjenvidner

Gunnar Iversen havde lejet Cessna-flyet hos Danfly i Kalundborg. Han havde haft certifikat i tre måneder og var blevet uddannet netop på denne type. I maskinen, der kun var et år gammel, fløj de tre først til Jylland, hvor de landede på den plads, der tilhører svæveflyveklubben 'Aviator' i Alborg. Derfra startede de med retning mod Kalundborg.

Overlæge Anders Knudsen Oxenvad, Tranerbjerg, befandt sig sammen med sin hustru og deres 20-årige søn Steen i familiens sommerhus ved Mårup, da flyet klokken 20.30 kom lavt ind over området fra øens nordlige del. Familien observerede, at maskinen vendte og fløj tilbage mod nord for kort efter at komme igen. Tilsyneladende ville piloten lande på en græsmark, der stødte ud til en strandeng. I 10 meters højde ramte understellet et sæt højspændingsledninger, der går skråt ind over øen.

Min søn overværede styrtet og mente ikke i første omgang, at der var sket noget alvorligt, fortæller fru Oxenvad. Der lød ikke noget stort brag, snarere et dæmpet bump. Vi kunne se, at flyet væltede over på ryggen, da det ramte jorden. Vi styrtede straks hen til vraket, der lå 200 meter borte, og skulle til at gøre forsøg på at skære de ombordværende fri, da vi blev opmærksomme på, at højspændingsledningerne var viklet om hjulene.

Min mand alarmerede politi og redningskorps og sendte besked til elektricitetsværket. I løbet af kort tid kom en hel del mennesker til, og vi havde stort besvær med at holde dem borte fra de farlige ledninger. Da strømmen var afbrudt, konstaterede min mand, at de tre i flyet var

døde. Det undrede os, at ulykken fandt sted, for selv om der var regndis, var sigtbarheden ikke helt dårlig.

Motorlyden

— Lød motoren normalt?

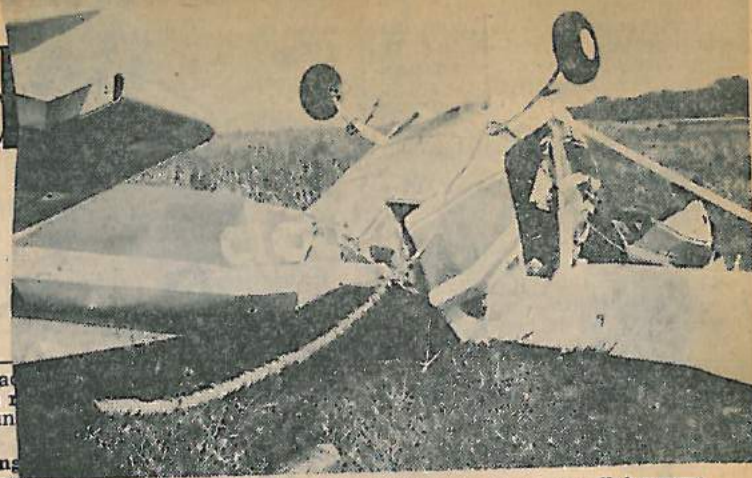
— Første gang, flyet kom, gjorde den, men ingen af os er sikre på, om vi overhovedet hørte motoren anden gang, flyet kom fra nord. Så vidt vi kunne skønne, havde ulykken ikke fundet sted, hvis han havde fløjet blot en halv meter højere.

Flyets cockpit var stærkt beskadiget, fortæller fru Oxenvad, mens resten af skroget var nogenlunde intakt.

Sammenstødet med højspændingsledningerne bevirkede en stor afbrydelse på Samsø, som omfattede hele den sydlige del af øen. Samtidig blev telefonsystemet afbrudt, således at en meddelelse om ulykken først kunne telefoneres til Sjælland hen på morgenen.

Det forulykkede fly kom ofte på Samsø og var sidste år meget anvendt som taxafly — blandt andet for speciallæger fra Kalundborg.

Statens Luftfartsvæsen sendte i går morges to eksperter til Samsø, hvor de skal prøve at klarlægge årsagen til ulykken. De kom til øen ved middagstid og gik straks i arbejde. -beno



Vraget med højspændingsledninger snoet om flykroppen.

Jetstyrt i Kattegat — piloten druknet

Et af flyvevåbnets observationsfly forulykket mellem Læsø og Frederikshavn - Skibsbesætning hørte piloten råbe om hjælp, men nåede ikke frem i tide

Den 22-årige flyverløjtnant af reserven, Morten Høghøj, Flyvestation Karup, formodes omkommet efter et dramatisk flystyrt onsdag eftermiddag i farvandet mellem Læsø og Frederikshavn. Flyverløjtnanten forsøgte at redde sig i faldskærm. Fra et tysk skib så man ham ramme vandet og derefter råbe om hjælp, men han forsvandt fra overfladen, inden man kunne nå at yde assistance.

Morten Høghøj var knyttet til en foto-eskadrille. Han var startet fra flyvestationen på en rutinemæssig flyvning i jetfly af typen RF-84 F for at øve observation og iagttagelse af skibe. Sådanne flyvninger foregår i lave højder.

Styrtet skete omkring klokken 14.30, da der fra flere skibe i området kom meldinger om et formodet flystyrt. På det tidspunkt var man hos flyvevåbnet ikke klar over, at der var sket en ulykke, men det konstateredes hurtigt, at der ikke kom noget tilbagesvar fra Høghøjs jetfly.

Adskillige skibe og kuttere samt flyvevåbnets helikoptere deltog i eftersøgningen. Man fandt kun flyets vragele, og chancerne for at finde piloten i live er ringe.

Flyverløjtnant Morten Høghøj boede i Viborg. Han er søn af ingeniør Frode Høghøj, Kastrup.

En havarikommission har indledt undersøgelser, der fortsætter i dag. -pen



Flyverløjtnant Morten Høghøj, der formodes at være omkommet ved flystyrtet i Kattegat

Indfiltret i liner

Den første, der havde slået alarm, var kaptajn Heinz Waller på den tyske coaster 'Gravenort' af Stade ved Hamburg. Kaptajnen oplyste, at han hørte et brag, så et lysglimt og derefter jetflyet, der faldt i havet fra cirka 100 meters højde. Og kort efter så han noget derfra en faldskærm dale mod vandet. Han beordrede sit skib i retning af faldskærmen. Fra afstand kunne man fra skibet se piloten ligge på havet, indfiltret i faldskærmens liner. Piloten råbte på dansk: 'Giv mig en kniv.'

Skibets styrmand sprang i vandet og svømmede mod den nødstedte, men lige efter forsvandt piloten fra overfladen. Styrmanden dykkede flere gange i forgæves forsøg på at finde ham.

Sådan blev 69 mennesker reddet — af helikoptere

Teknik og mennesker samarbejder i redningstjenesten, hvor helikopterne har bevist deres uvurderlige betydning — Mod, kombinationsevne og viljestyrke er nødvendigheder for helikopternes besætninger, der er rede til at hjælpe på alle tider af døgnet

Af Leif Kjeldsen



Major K. S. Petersen — chef for eskadrillen.

— Er I klar derhenne, lyder pilotens stemme. Operatøren i den store Sikorsky S61-helikopter skyder en dør til side og læner sig ud, mens farten langsomt mindskes. Motorlarmen er infernalsk. Han må tale med piloten over radio.

— Ja, vi er klar nu, melder han tilbage. Lidt langsommere... lidt endnu... jeg kan se ham, siger operatøren. Jeg har ham halvtolv for mig, afstand 50 meter, 40 meter, 30 meter, 20 meter, 10 meter... seks fem, fire, tre, to, en... vi er lige over ham, to meter til højre, en meter frem... ja, vi har ham nu. Han er på vej op, stadig på vej op...

Omtrent sådan lød det 69 gange over det frådende hav, da Flyvevåbnets helikoptere ved en fantastisk indsats reddede 69 mennesker op fra 10 meter høje bølger efter færgen »Skagerak« forlis ud for Hirtshals. Proceduren var den samme, ordrerne de samme, menneskene de samme, flyene de samme.

Intet var nyt

Men ovenstående replikskifte fandt sted forleden på Flyvestation Værløse, da Eskadrille 722 til ære for Berlingske Tidende demonstrerede, hvad der skete i de hektiske timer over et oprørt hav. I timer, da menneskeliv i stort tal stod på spil. Da indsatsen var den samme som altid, risikoen den tidobbelte og gevinsten altafgørende. Da der ingen muligheder var for at gøre noget om, for at prøve igen eller opgive forsøget.

Piloter, operatører og redningsmandskab havde prøvet det hele tusinder af gange før. På øvelser og ved — heldigvis få — nødsituationer. Intet var nyt for dem. Kun det, at de stod over for en situation, der i løbet af få øjeblikke kunne udvikle sig til en katastrofe af dimensioner. Hvis de ikke huskede alt, hvad de havde lært. Og hvis de ikke udførte det rigtigt — selv under de vanskelige forhold, der var tale om.

En ond drøm

— Vi har så ofte talt om, at det kunne ske, fortæller chefen for redningsoperationen, kaptajn Keld Willumsen. Vi har så ofte sagt til hinanden: — Hvis nu en færges synker, hvad så? Kan vi klare det? Virker det hele lige så godt som ved øvelserne?

Det gjorde det. Men hvad de færreste ved er, at det var første gang i helikoptertjenestens historie, et så



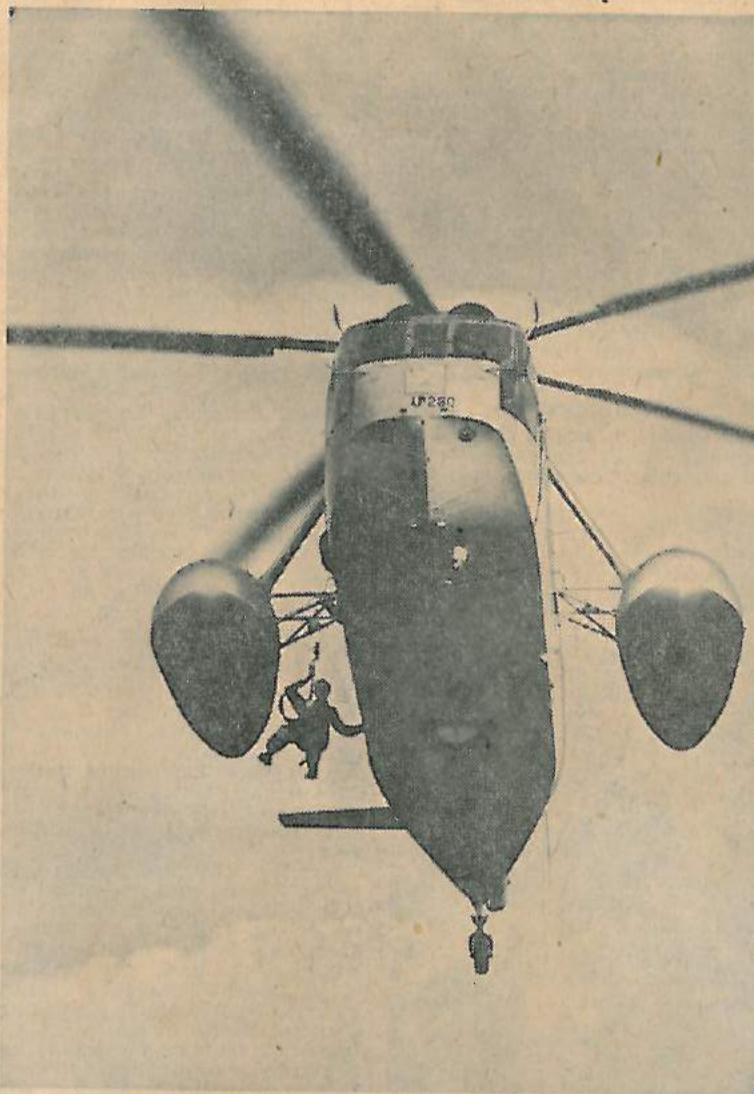
Redningsselen fastgøres.

stort antal fly samtidig skulle arbejde med en så stor opgave.

Der var 27 mand ombord i de fem helikoptere. Tre af dem var læger. Alle arbejdede de koncentreret i de knap otte timer redningsaktionen stod på. Uden tid til at tænke på træthed. Uden tid til at tænke på risiko for dem selv. Men helt optaget af dette ene: De mennesker nede på havet skal op. For enhver pris.

Bagefter var det hele som en drøm. En ond drøm, men alligevel en oplevelse for livet.

— Jeg tror ikke, der var mange af os, der tænkte ret meget, da vi om aftenen landede på Flyvestation



Redningsmanden er på vej ned fra helikopteren.

FOTO: HANS PETERSEN



I sikkerhed i helikopteren.

me om at sige, at millionerne er givet dårligt ud. De har i onsdags reddet 69 menneskeliv. Hvad kan man ønske sig mere, spørger major Petersen. Samarbejdet mellem de enkelte medlemmer af helikopternes besætning er som nævnt af afgørende betydning. Samspillet mellem piloten og operatøren ved døren er en absolut betingelse for, at en operation kan blive vellykket. Dette samarbejde var forbilledligt ved redningen af de 69 fra »Skagerak«.

To metoder

Det besætningerne kom ud for i onsdags, havde de i realiteten aldrig prøvet før. Ganske vist har der i sommer været intensiv træning med redningshelikoptere, men aldrig under så ubarmhjertige forhold som ved »Skagerak«s forlis.

Pilotens opgaver under en sådan redningsaktion er mangeartede. Han skal holde helikopteren så roligt som muligt over ulykkestedet. Han skal samtidig gennem vinduerne søge at danne sig et billede af, hvad der sker nedenunder ham. Han skal være i nøje kontakt med operatøren ved døren, følge hans anvisninger til punkt og prikke. Redning fra havet er et utroligt præcisionsarbejde.

Man arbejder med to metoder i sådanne situationer. Den ene består i, at man simpelt hen firer en såkaldt »sænkelift« ned til den nødstedte. Det er en slags sele, som vedkom-

sat i gang. Han dirigerede samtlige fem helikoptere, og havde radiokontakt med dem uafbrudt.

Betagende...

— Det var som om vi var én mand, der fløj alle fem maskiner, fortæller han. Koordinationen kunne ikke have været bedre. Egentlig var vi vist alle lidt forbavset over, at det hele gik så glat. Forholdene var de allervanskeligste. Normalt opererer vi fra ca. 10—15 meters højde. Men i dette tilfælde måtte vi op på tyve meter eller mere. Og denne højde var ikke engang effektiv. Bølgerne kom op imod os, og snart formindskedes afstanden til havet, snart gjordes den større.

— Men det var et dejligt arbejde, siger kaptajn Willumsen. Et positivt og velgørende arbejde. For os blev det en oplevelse for livet. Pludselig kunne alle se, at de tusinder af træningstimer, vagterne, hvor man sad og følte sig tilovers, de mange eftersøgninger på grund af falske alarmer, at det alt sammen havde haft sin klare mission. Nu gjaldt det, nu måtte intet gå galt. Og det virkede. Det hele virkede. Det var betagende.

Det har de lært

— Midt i det hele lyste børnene op, fortæller kaptajn Willumsen. Da de kom ombord, var de trætte og opskræmte. Søsyge var de også. Men de tog situationen mere roligt end de voksne. Efterhånden kunne man mærke, hvordan de ligefrem fandt det spændende at flyve i helikopter.



Kaptajn Keld Willumsen — han ledede den store aktion

— Hvad har man lært af redningsaktionen?

— Først og fremmest har vi lært at det hele fungerer, siger major S. Petersen. Men vi har haft meget ud af det end netop denne vidtredte Redningsaktionen ved »Skagerak« har haft enorm betydning for marineskabets moral og selvtillid. Vi har lært, at vi må finde på et eller andet, som kan mindske risikoen ved at sende redningsmænd ned i hårdt vejr. Ikke så meget for redningsmændene selv som for menneskene på havet. Faren for, at en redningsmand i sin line svinger ind i en nødstedte, er til stede. Anskaffelsen af lettere udstyr — for eksempel frømandsudstyr — har været tale i denne forbindelse. Vi har lært, at der må gøres noget for at holde generende foto-fly borte. Vi har lært, at det er vanskeligt for de nødstedte selv at finde ud af den rette anbringe af redningsselen.

Seks minutter

— Og i øvrigt er vi kun glade og meget lykkelige, siger major Petersen.

Berlingske Tidendes besøg på flyvestationen var aftalt med kun fem timers varsel. Da vi skulle afsted, takkede vi for den hurtighed, hvor med man havde stillet mandskab og helikopter til rådighed.

Det imponerede dog ikke de to flyveofficerer.

— De skulle bare have været her i onsdags, sagde de. Da gik der seks minutter. Og hvis De var kommet klokken to i nat, havde det ikke været længere. Vi er parat døgnet rundt. Og vi ved det nytter...

Omtrent sådan lød det 69 gange over det frådende hav, da Flyvevåbnets helikoptere ved en fantastisk indsats reddede 69 mennesker op fra 10 meter høje bølger efter færgen »Skagerak«s forlis ud for Hirtshals. Proceduren var den samme, ordrene de samme, menneskene de samme, flyene de samme.

Intet var nyt

Men ovenstående replikskifte fandt sted forleden på Flyvestation Værløse, da Eskadrille 722 til ære for Berlingske Tidende demonstrerede, hvad der skete i de hektiske timer over et oprørt hav. I timer, da menneskeliv i stort tal stod på spil. Da indsatsen var den samme som altid, risikoen den tidobbelte og gevinsten altafgørende. Da der ingen muligheder var for at gøre noget om, for at prøve igen eller opgive forsøget.

Piloter, operatører og redningsmandskab havde prøvet det hele tusinder af gange før. På øvelser og ved — heldigvis få — nødsituationer. Intet var nyt for dem. Kun det, at de stod over for en situation, der i løbet af få øjeblikke kunne udvikle sig til en katastrofe af dimensioner. Hvis de ikke huskede alt, hvad de havde lært. Og hvis de ikke udførte det rigtigt — selv under de vanskelige forhold, der var tale om.

En ond drøm

— Vi har så ofte talt om, at det kunne ske, fortæller chefen for redningsoperationen, kaptajn Keld Willumsen. Vi har så ofte sagt til hinanden: — Hvis nu en færge synker, hvad så? Kan vi klare det? Virker det hele lige så godt som ved øvelserne?

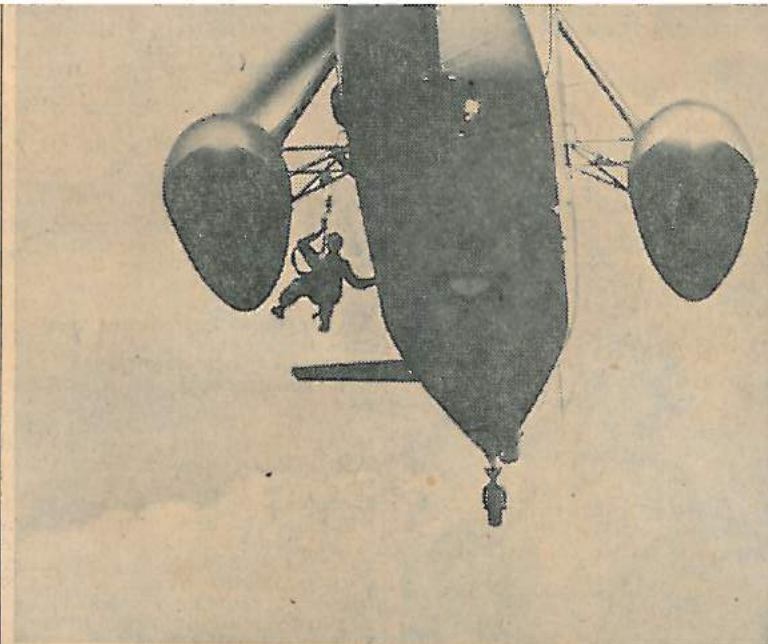
Det gjorde det. Men hvad de færreste ved er, at det var første gang i helikoptertjenestens historie, et så



Redningsselen fastgøres.

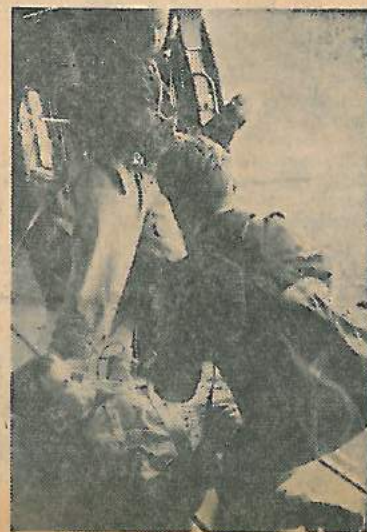
stort antal fly samtidig skulle arbejde med en så stor opgave.

Der var 27 mand ombord i de fem helikoptere. Tre af dem var læger. Alle arbejdede de koncentreret i de



Redningsmanden er på vej ned fra helikopteren.

FOTO: HANS PETERSEN



I sikkerhed i helikopteren.

me om at sige, at millionerne er givet dårligt ud. De har i onsdags reddet 69 menneskeliv. Hvad kan man ønske sig mere, spørger major Petersen.

Samarbejdet mellem de enkelte medlemmer af helikopterens besætning er som nævnt af afgørende betydning. Samspillet mellem piloten og operatøren ved døren er en absolut betingelse for, at en operation kan blive vellykket. Dette samarbejde var forbilledligt ved redningen af de 69 fra »Skagerak«.

det en oplevelse for livet. Pludselig kunne alle se, at de tusinder af træningstimer, vagterne, hvor man sad og følte sig tilovers, de mange eftersøgninger på grund af falske alarmer, at det alt sammen havde haft sin klare mission. Nu gjaldt det, nu måtte intet gå galt. Og det virkede. Det hele virkede. Det var betagende.

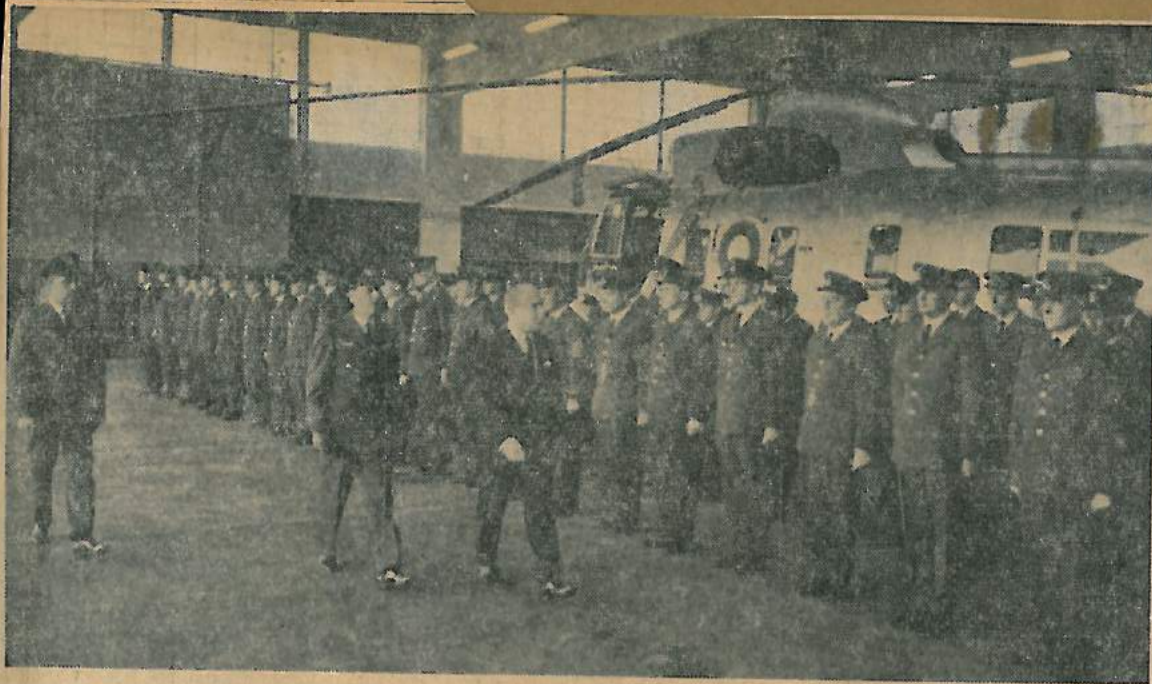
Det har de lært

— Midt i det hele lyste børnene op, fortæller kaptajn Willumsen. Da de kom ombord, var de trætte og opskræmte. Søsyge var de også. Men de tog situationen mere roligt end de voksne. Efterhånden kunne man mærke, hvordan de ligefrem fandt det spændende at flyve i helikopter.



Kaptajn Keld Willumsen — han ledede den store aktion

gene
at d
selv
gels
—
Gla
for l
Be
flyv
time
takt
med
heli
De
flyv
—
i on
min
klok
vare
rund



Sergei Sikorsky skridter fronten af sammen med oberst H. Valentiner og, yderst til venstre, chefen for eskadrille 722, major K. S. Petersen.

Sikorsky-hæder til redningsmændene

Diplomer og nåle til besætningsmedlemmerne fra eskadrille 722, som deltog i redningsaktionen ved »Skagerak«s forlis

— Over 100.000 menneskeliv er efterhånden blevet reddet, takket være indsats af helikoptere, og til dette helhedsbillede har I ydet et bemærkelsesværdigt bidrag, sagde Sergei Sikorsky i går på Flyvestation Værløse, da han hyldede de helikopterbesætningsmedlemmer, som deltog i redningsaktionen efter »Skagerak«s forlis.

— Vi kan ikke føje noget til disse mænds ry, tilføjede sønnen af den berømte helikopterkonstruktør, Igor Sikorsky.

Sergei Sikorsky, der var ledsaget af en række repræsentanter for Sikorsky-fabrikkerne i Skandinavien, blandt disse luftkaptajn Hedall Han-

sen, blev på flyvestationen modtaget af størstedelen af eskadrille 722, der i en hangar var opstillet foran en Sikorsky S-61. Han skridtede fronten af sammen med chefen for flyvestationen, oberst H. Valentiner, og eskadrillechefen, major K. S. Petersen, og uddelte derefter diplomer og nåle til de 22 piloter og besætningsmedlemmer af de i alt 26, som deltog i redningsaktionen i Skagerak. Den første, som modtog hæderen, var kaptajn Willumsen, som ledede redningsaktionen.

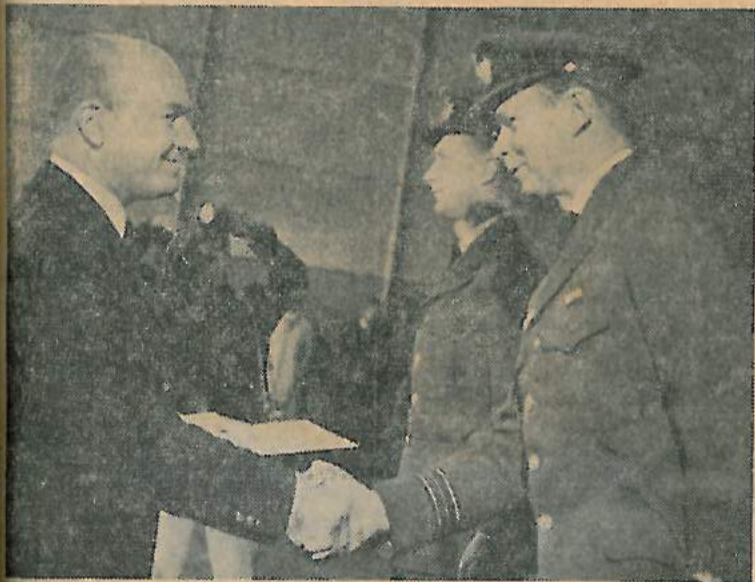
Til stede var endvidere chefen for flyverstaben, generalmajor P. Zigler, samt repræsentanter for den amerikanske ambassade og for den ame-

rikanske militære bistandsgruppe, MAAG.

Sergei Sikorsky talte om helikopterens fremtid og understregede betydningen af de større og hurtigere helikoptertyper, der er på vej.

Kaptajn A. Dvergnes fra »Skagerak« takkede helikopterfolkene for deres indsats og sagde, at der senere vil komme en påskønnelse fra hans rederi.

-benø



Sergei Sikorsky overrækker diplom og nål til lederen af redningsaktionen, kaptajn Willumsen.

To danske piloter nødlandet i Canada

Begge uskadte, men de måtte transporteres væk i helikopter

6-11-66

To danske piloter har gennemført en heldig nødlanding på Canadas klippefyldte nordøstkyst, meddeler det amerikanske luftfartsdirektorat. De reddede piloter er den 24-årige løjtnant Grum Schwensen, Det danske Flyvevåben, og den 25-årige civile flyveinstruktør Jens Christian Hansen, begge fra Søndre Strømfjord på Grønland.

De to piloter fløj med et lille fly, som havarede i tirsdags, uden at nogen af de to kom noget til. I temperaturer langt under frysepunktet måtte de afvente, at hjælp nåede

frem, men fra et amerikansk redningsfly blev der kastet vinterbeklædning ned til de to mænd, oplyser det amerikanske luftfartsdirektorat.

De to mænd blev transporteret bort fra det lille plateau i det bjergrige landskab 805 km nord for Goose Bay, Labrador i onsdags. Mændene blev hentet af en helikopter fra den canadiske kystbevogtning. De var uskadte.

Nødlandingen var blevet set fra et amerikansk fly fra Goose Bay luftbasen. Fra flyet videregav man de danske piloters nødsignaler til Saglek stationen, og da man så mændene kravle ud af den havarede maskine kastede man det varme tøj ned til dem. Det amerikanske fly hentede derefter nødstyr i Saglek, som derefter også blev kastet ned til de to på plateauet. (AP)

Hæder til helikopterfolkene

Sikorsky hylder redningsholdene fra »Skagerak«-forliset

Den verdensberømte amerikanske helikopterkonstruktør Sergei I. Sikorsky fra United Aircraft International hylder på onsdag ved en sammenkomst på Royal Hotel i København helikopter-redningsfolkene fra det danske flyvevåben for deres enestående indsats under færgen »Skagerak«s forlis den 7. september.

Luftkaptajn Aage Hedall Hansen, der repræsenterer Sikorsky og United Aircraft i Danmark har til festligheden indbudt Flyvevåbnets ledelse, helikopter-eskadrillens mænd og mange repræsentanter for dansk luftfart. Sikorsky-helikoptererne anvendes ikke blot af det danske flyvevåben til redningsopgaver, men også af Grønlandsfly A/S som rute-fly i Grønland. pw.

Officerer udmærket

1-12-66

To af flyvevåbenets officerer har af kongen fået tildelt medaljen for udmærket lufttjeneste. Kaptajn af reserven Jørgen Henry Kristensen, Flyvestation Ålborg, og flyverløjtnant 1. af reserven, Jørn Hald Kristensen, har begge fået medalje for under kritiske og vanskelige betingelser at have bragt deres fly tilbage til basen, da det fik motorstop. De bevarede overblikket og dannede sig hurtigt et skøn over årsagen til det kritiske motorstop og bragte flyet hjem i stedet for at springe ud med faldskærm.

Kaptajn Kristensen flyver F-140 Starfighter, mens løjtnant Kristensen flyver F-100 Super Sabre, oplyser flyvevåbenet.



Kaptajn K. V. Willumsen

Sjælden udmærkelse til fem fra flyvevåbenet

Hædersmedaljer til fem af redningsfolkene fra »Skagerak«s forlis

Fem mænd fra flyvevåbenets helikopter-eskadrille vil ved en parade på Flyvestation Værløse på onsdag blive særligt hædret for deres indsats i redningsaktionen efter rute-skibet »Skagerak«s forlis. De fire vil modtage »Medaljen for udmærket lufttjeneste i flyvevåbenet«, som hidtil kun er uddelt seks gange, mens den femte — kaptajn K. V. Willumsen —, der har faet medaljen én

gang tidligere, vil få den med barre. De fire øvrige er: Seniorsergent C. C. J. Rasmussen, oversergent Bent Rasmussen, oversergent Per Svendsen og flyverkonstabel H. V. Klinte-bæk.

Kaptajn Willumsen var som den første med sin helikopter ved det nødstedte skib og koordinerede siden hele den omfattende aktion fra luften.

— Der er endnu ikke kommet noget officielt frem om medalje-overrækkelsen, men jeg kan sige, at har nogen fortjent denne udmærkelse er det de nævnte fire mand, sagde kaptajn Willumsen i aftes til »Berlingske Tidende«. — Det var de fire, som flere gange lod sig hejse ned i vandet for at redde de skibbrudne mennesker. De hentede tilsammen 15 op i helikoptererne på den måde. Oversergent Bent Rasmussen, som var i min helikopter, kom den ene gang op med to mennesker — en far og hans to-årige søn. Det var præstationer, som krævede både mod og udholdenhed.

»Medaljen for udmærket lufttjeneste i flyvevåbenet« blev indstiftet i 1962. Kaptajn Willumsen fik den første gang for den præstation, han ydede, da han i 1963 i hårdt vejr landede sin Catalina på havet 180 kilometer fra Hanstholm for at tage en kvæstet fisker ombord. Han bliver den første, som modtager medaljen med barre.

Overrækkelsen vil blive foretaget af chefen for flyvevåbenet, general-løjtnant H. J. Pagh i forbindelse med nytårsparolen.

—benø

Beruset pilot hentet fra fly

Andenpiloten i natfragtfly var uegnet til flyvning 10/167

For første gang i Københavns Lufthavns historie har man måttet hente en beruset pilot ud af cockpittet. Det skete i går nat kl. 1.59, da Cimber Airs firemotors Heron-fly kørte ud til start med natfragten af aviser til Billund Lufthavn.

Stationstjenesten havde adviseret myndighederne om, at andenpiloten

på flyet, Svenne Jessen, var uegnet til at sidde i cockpit.

Fra kontrollårnet kaldtes den svenske luftkaptajn Joslin, der førte flyet, tilbage til lufthavnen med startforbud.

Kaptajnen meddelte, at han allerede havde påtænkt at vende om, da han havde konstateret, at andenpiloten var uegnet til flyvning. Andenpiloten var kommet om bord i sidste øjeblik. Det er nemlig hans opgave at kontrollere lastningen af avis-pakkerne.

Politiet blev tilkaldt, og lufthavnens myndigheder fratog andenpiloten hans certifikat, mens maskinens last blev overført til en SAS Metro-politan, der gennemførte natflyvningen en del forsinket.

Resultat af spiritusprøve afventes

Andenpiloten blev taget med til spiritusprøve.

Luffartsmyndighederne, som omgående blev underrettet om hændelsen, indsamlede i går skriftlige rapporter i sagen og afventer nu spiritusprøvens resultat.

Den unge andenpilot ventes indstillet til tab af certifikat for bestandigt. Tragedien er så meget større, som han netop havde bygget hus i Sønderborg og venter familieforgøelse.

Luffartsmyndighederne er indstillet på, at kaptajnen indstilles til bøde for ikke i tide at have grebet ind i flyvningens udførelse. Efter de foreliggende rapporter var det først ved flyvekontrollens indgriben, at han vendte tilbage til lufthavnsbygningen.

Der var ingen passagerer med flyet, kun fragt, Cimber Air flyver i trafik for SAS gennem kontrakter omfattende både natfragtflyvningerne og passagerer til blandt andet Sønderjylland. pw.

Pilotens promille var 1,44

Resultat af undersøgelse af andenpilot i Kastrup

Piloten, der tidligt tirsdag morgen i lufthavnen i Kastrup blev hentet fra cockpittet i et fly på vej til Billund, havde spirituspromille på 1,44. Det svarer til, at han har været beruset i let til middel grad. Den faste promillegrænse for piloter er 0,4.

Tirsdag morgen var andenpiloten gået i cockpittet i flyet, der ejes af Cimber Air, og som var på vej med aviser til Billund for SAS.

Stationstjenesten havde adviseret myndighederne om, at andenpiloten var uegnet til at sidde i cockpittet, og maskinen fik startforbud.

Fra kontrollårnet blev den svenske luftkaptajn kaldt tilbage med startforbud, og andenpiloten, der havde en spirituspromille på 1,44, blev anholdt. Han vil snart komme for retten i Tårnby.

Maskinen blev standset, og lasten måtte over i et SAS-fly, der stærkt forsinket gennemførte avisflyvningen til Billund.

Kaptajnen har forklaret, at han overvejede at vende om, da han opdagede, at andenpiloten var uegnet til at flyve. Kaptajnen ventes at blive idømt en bøde i denne første pilotspiritussag i Københavns Lufthavns historie. —mas.