

FLYVEVÅBNET



2. ÅRGANG

ANUAR

1956

CARL
ZEISS



ZEISS

- det verdenskendte fabrikat for

Kontrolmikroskoper, målemikroskoper, værktøjmikroskoper, teknskoper, kikkerter, finmålingsværktøj, spektrofotometre, kolorimetre, lupper, specialkameraer, flyverkameraer, kortudmålingsinstrumenter, medicinske instrumenter, oftalmologiske instrumenter, geodætiske instrumenter.

Endvidere leverer vi: Matematiske instrumenter, alt i fotoudstyr, centrifuger og andet laboratorieudstyr - Zeiss-Ikon spejllysarmaturer til inden- og udendørs brug.

Vort værksted påtager sig alle reparationer og specialopgaver.

Leverandør til flyvevåbnet

Brock & Michelsen

Specialfirma for optiske instrumenter siden 1905

Vestergade 23-25 . København K . Telf. C. *5631

Farver og Lakker

*Specialafdeling for lakker
m. m.
til luftfartøjer*

A/s O. F. ASP

PRAGS BOULEVARD 37-43

KØBENHAVN S

CENTRAL 65 - LOKAL 6, 12, 21



FLYVEVÅBNET

JANUAR

1956

INDHOLDSFORTEGNELSE

- Storpolitisk nytår
- B-krig
- Natjagere ved Yaluffloden
- Hr. løjtnant
- V. T. O. L.
- En betragtning
- Dam Busters
- Armering
- Rally Paris
- O. F. O.

De synspunkter, der fremsættes i bladet, repræsenterer ikke nødvendigvis redaktionens — end-sige flyvevåbnets — anskuelser og meninger, men står for forfatterens egen regning.

Gengivelse af bladets indhold må ikke finde sted uden redaktionens tilladelse.

Bladets adresse og annonce-ekspedition: Bondehavevej 7, Bagsværd. Tlf. 98 18 79. Giro 98 025.

Ansvarshavende redaktører:

Flyverløjtnanterne P. L. Wiisbye og M. C. Bügel.

Redaktionssekretær:

cand mag. N. L. Thomassen.

Trykt i

Herlev Bogtrykkeri

(S. Valbjørn)

Eigil Steinmetz
chefredaktør

Storpolitisk nytår

Ved årsskiftet 1955-56 kan konstateres, at den kolde krig i 1955 forvandlede til en kold fred — i erkendelse af den militære balance, der er skabt mellem vest og øst på de totale A- og B-bombers fundament. Men den virkelige fred, den dyberegående forsoning, den ærlige forhandling, den frie verden håbede på, blev ikke en realitet.

1955 blev de tabte illusioners år — for så vidt som optimismen fra Geneve-mødet i juli forvandlede til dyb skuffelse under Geneve-fiaskoen i oktober. Men det blev også den største klarheds år — idet den frie verden dels gennem Krushchevs åbenhjertige udtalelser, dels og ikke mindst gennem Sovjetruslands åbenlyse handlinger bragtes til at forstå, at Sovjetrusland intet har ændret i målet, kun i midlerne. Man argumentere ikke længere militært gennem trusler, men økonomisk gennem lån, politisk gennem fredspropaganda, ideologisk gennem folkefront-ideer. Faren for den frie verden er ikke dermed blevet mindre — tværtimod. Følelsen af, at „her er fred og ingen fare“ fremkalder sløvhed, sløvheden bliver til neutralisme og neutralismen betyder undergravelse af forsvaret.

Den første Geneve-konference var en sejr for den vestmagtpolitik, der bærer NATO's navn, fordi den var bekræftelsen på, at Sovjetrusland erkendte den anden sides styrke og derfor foretrak at gå forhandlingens vej og indlede „Operation Det store Smil“. Den anden Geneve-konference blev symptomet på, at vestmagternes militære styrke ikke modsvares af en tilsvarende politisk. Indadtil i de enkelte fri nationer og indbyrdes imellem dem konstateredes kriser og konflikter, der måtte virke opmuntrende for Moskva og frembød muligheder for infiltration og intervention.

Cypern-problemet forvandlede NATO-partnerne Storbritannien, Grækenland og Tyrkiet til omtrent fjender, et Frankrig i indre opløsning i krig med sine nordafrikanske besiddelser, Saar skabte akut krise mellem Frankrig og Vesttyskland, — alt dette samtidig med, at Churchill slap statsrorret, Eisenhower blev tvunget væk fra det og Adenauer i måneder på grund af sygdom måtte holde sig i baggrunden. Medens vestmagterne var optaget af sine egne problemer og holdt blikket fast rettet mod Europa, hvori diskussionen førtes om de vesttyske divisioner, dukkede sovjetrussiske

diplomater og agenter op i Nordafrika, i Ægypten, i hele Mellemøsten med tilbud om våbensalg, økonomiske lån, ekspertbistand etc., og Krushchev-Bulganin gennemførte en Indien-rejse, der i diplomatisk taktløsbed satte rekord, men realpolitisk gav gevinst.

Kampen mellem øst og vest vil i året 1956 ikke mindst gælde de økonomiske og politiske „tomme rum“: de nye nationer, der i Mellemøsten, Afrika og Sydøstasien endnu ikke har fundet deres ståsted mellem en forsvunden kolonialisme og en fremmarcherende kommunisme. Det er dette, Krushchev og Bulganin kalder „konkurrerende sameksistens“. Det er i realiteten den kolde krig, blot fortsat med økonomiske og ideologiske midler i stedet for militære.

I denne forbindelse kan peges på, hvorledes en af Sovjetunionens mest indflydelsesrige mænd Dimitri Manuilsky i 1931 i „Lenin-skolen for politisk krigsførelse“ definerede begrebet „Sameksistens“:

— Krig indtil den bitre ende mellem kommunismen og kapitalismen er uundgåelig. I dag er naturligvis ikke stærke nok til at angribe. Vor kommer om tyve eller tredive år! Bourgeoisiet luller i søvn, og derfor vil vi starte alle tidlige fredsbevægelser. Den vil betyde strålende løb og utrolige indrømmelser. De kapitalistiske lande vil, dumme og dekadente som de er, med jule samarbejde på deres egen odelæggelse. De vil springe til for at udnytte chancen til at blive vinder med os. Så snart deres årvågenhed er væk, vil vi snadre dem med vor knyttede næve

Ved begyndelsen af et år, der på den anden side bragte et fransk valg, hvis resultat var et svident nederlag for demokratiet og skæbnsvangre gevinster for de kommunistiske og fascistiske kræfter, der vil ødelægge det, får Manuiskys profeti i 1931 uhyggelig aktualitet, og burde for den fremtidige verden være en appel til bag det militære samarbejde at holde fast ved det, og så at opbygge en politisk styrke. Indadtil og udadtil.

EIGIL STEINMETZ.

B-krig *Flyverløjtnant V. Ludvig*

Hvad er B-krig?

1. B-krig er den strategiske anvendelse af levende, sygdomsfremkaldende organismer eller mikroorganismer mod mennesker, dyr og planter.

2. B-krig er forsøg på at omgå de normale forebyggende foranstaltninger, menneskene gennem generationer har opbygget, til værn mod epidemier, og iøvrigt sygdomme af mere eller mindre lokal art.

B-krig føres både i angreb og forsvar ved hjælp af det normale kendskab til mikroorganismer, deres evne til at arbejde i og på levende væv, desuden ved kendskab til epidemiske sygdomme og endelig specielt med hensyn til forsvar, tages farmakologien i brug. Der bliver antagelig ikke såkaldte „hemmelige våben“ inden for denne krigsform, dog er der måske en mulighed for ved speciel dyrkning og behandling at give mikroorganismerne større modstandskraft og sygdomsfremkaldende evne.

Den ideelle mikroorganisme til B-brug skal have høj anslagskraft og smitteevne, være let at fremstille, være vanskelig at fremstille antistoffer mod, og endelig vanskelig at efterspore. Desuden skal den kunne anvendes således, at man, under fuld kontrol, kan inficere store områder. Der findes ingen mikroorganisme, der opfylder alle disse betingelser.

I den form, de kan tænkes anvendt, er de usynlige og smag, og på grund af deres ringe størrelse usynlige for det blotte øje, flere arter er først blevet rigtigt kendte efter at elektronmikroskopet blev taget i brug, det kan forstørre 20-80 gange, et menneskehår kan f. eks. blive 5-10 bredt.

Måleenhed for mikroorganisme er 1 mikron, 0,001 millimeter. De arter, der kan tænkes anvendt, kan inddeles i følgende 6 grupper:

1. *Virus* (størrelse 10-250 millimikron) holdtvis ukendte, kan kun „leve“ i levende o

mer, væv eller celler, kan tåle frysning og tørg, let at masseproducere. Fremkalder: forkølelse, mælkesyreinfektion, tyfus, kolera, tyfoidfeber, tyfus, mælsyreinfektion, m. m. hos mennesker, kvæggpest, mund- og tarmpest samt newcastlesyge hos kvæg og fjerkræ.
2. *Rickettsier* (størrelse ca. 0,5 mikron er parasitter som virus, de snylter på insekter, tæger og gødder, overføres på flere måder, hovedsageligt dog ved bid og stik. Fremkalder: plettyfus (luse- og løbepædere) Q-feber (en art lungebetændelse) m. fl.

3. *Bakterier* (størrelse 2 mikron) (der findes ca. 2000 arter — ca. 100 af disse fremkalder sygdomme). De lever overalt og formerer sig ved deling, og nogle arter er hårdføre og lette at dyrke. Fremkalder: difteri, stivkrampe, botulisme (konserverforgiftning), skarlagensfeber, meningitis, tuberkulose, tyfus, pest og dysenteri m. fl. Visse bakterier, specielt botulismus, efterlader sig giftige væksten „*Exotoxiner*“, der er de stærkeste giftstoffer, der overhovedet findes. De uskadeliggøres ret let ved opvarmning. „*Endotoxinerne*“ frigøres først ved bakteriernes død, er mindre giftige end *Exotoxinerne*, men ret stabile over for opvarmning (kan tåle at koges).

4. *Protozoer* (encellede dyr) har komplicerede livsformer, med hensyn til formering o. l. De er vanskelige at dyrke og transportere, ret usandsynlige emner til B-brug. De fremkalder følgende sygdomme: amøbedysenteri, malaria og sovesyge.
Svampe: gær og skimmel. Fremkalder: fodgær, ringorme m. fl.

5. *Plantegifte og hormoner*. Plantegifte fremmer misvækst og hensygnen. Hormoner giver ukontrolleret vækst, planterne løber op og bliver forvokede.

Udbredelse.

Udgangsmetoder:

Alm. bomber og granater.

Spraytanke (beholdere på luftfartøjer, der tømmes under flyvning i fjendtligt område). Specielle bomber (f. eks. isbomber, nedfrosne bakterier, der frigøres, når bomben smelter). Imprægneret, småkalibret ammunition.

Raketter.

Tågeudviklere.

7. Landminer.
8. Imprægnerede pengesedler, farende fjer m. m.
9. Friballoner.
10. Insekter.
11. Smittebærende mennesker og dyr.
12. Sabotage: bygninger, luftværnsanlæg, biograf m. m.
13. Fødevarer, drikkevand, mælk, konserver (botulismen).

De gunstigste forhold skal være til stede, såvel temperatur som øvrige vækstforhold eller eventuelt forhold, der får mikroorganismene til at indkapsles og først atter fremkaldes senere f. eks. ved en stigning i temperaturen.

Fordelen ved B-krig er nemlig den, at alt kan forberedes og startes før den egentlige krig er begyndt.

Der vil her bl. a. blive taget hensyn til den for hver enkelt sygdom, forud kendte tid, der går fra smitten påføres til sygdommen bryder ud.

Konstatering af angreb er meget vanskelig og kun ved laboratorieundersøgelser, f. eks. af fødevarer kan dette erkendes. I vand kan findes bl. a. tarmbakterier, derimod er det meget vanskeligt at konstatere mikroorganismer i luften.

Påvisning af sygdomme sker ved klinisk diagnose, hos lægen, men stor fraværelsesprocent på fabrikker, skoler og i områder af særlig betydning kan give et fingerpeg om, at B-krig er begyndt. Ligesom konstatering af fremmedartede og sjældne sygdomme, eventuelt af epidemisk karakter, kan have samme betydning. Flere voldsomme tropesygdomme vil være særdeles egnede til B-krig, men vil vække mere opmærksomhed end f. eks. en influenzaepidemi.

Foranstaltninger mod eller til formindskelse af angreb.

1. *Vaccination*: er dyr og vanskelig at gennemføre og som regel kun med begrænset virkning, men hvis efterretningstjenesten melder om omfattende vaccinationer hos fjenden, må der selvfølgelig omgående startes en tilsvarende i eget land.
2. *Brug af modgifte*: i tabletform eller andre medikamenter, f. eks. antibiotica (mikroorganismer eller deres affald), penicillin, aureomycin o. l.

3. *Sterilisation*: drikkevand, tøj og andre materialer. Det kan ske ved brug af klor, og tøj kan koges; der anvendes det såkaldte „3 kar system”. 1. kogende sodavand, 2. kogende vand, 3. varmt vand. Når f. eks. tøj har været gennem disse tre behandlinger, kan det regnes for sterilt. Desuden har sollys en udmærket ødelæggende og hæmmende virkning på mikroorganismer.

Opholdsrum renses ved behandling med forskellige vædske, eller med rensende luftarter, f. eks. svovlning. Ligesom sprøjtning og pudring med DDT mod insekter (lus og lopper) må iværksæt-

tes. For det personel, der *må* opholde sig i inficerede områder finder særlige dragter, masker og filtre.

Døde mennesker og dyr må omgående fjernes ligesom affald af enhver art må bringes af vejen. Latrin er endog meget smittefarlig.

Der findes ingen eller kun betydningsløse erfaringer om B-krig, risikoen er selvfølgelig stor for uforberedte og hygiejnisk lavtstående samfund. Men en gennemført personlig hygiejne i forbindelse med de forholdsregler, samfundet gennemfører, vil i høj grad vanskeliggøre evt. umuliggøre B-krig.

V. E. Ludvig

Natjagere ved Yalufloden



F-94 „Starfire“

Natjagt er en gren af flyvningen, der er vidt forskellig fra al anden flyvning. De fighter-piloter, der fløj Lockheed F-94 interceptors i Korea, fandt, at natjagt var en ikke så simpel blanding af modbydeligt vejr, mørke og fjender.

De, der patrouillerer i hjemlandets luftkorridorer, behøver i alt fald ikke for øjeblikket at bryde sig om andet end vejret og mørket. Men hvis

fjenden slår til en dag, vil natjagerpiloterne, navigatørerne og controllerne på G.C.I.-stationer kunne klare deres job bedre end før, fordi de har erfaringer at bygge på, de erfaringer som deres *allierede* kammerater gjorde under Korea toget.

Noget af den fightertaktik, der anvendtes som man nu gemmer til senere og vigtigere t

klassificeret og hverken kan eller må afsløres i spalterne. Men visse ting, der blev demon- streret særdeles håndfast og overbevisende mod kommunisterne, danner grundlag for denne beret- ning.

Major Donald E. O'Neil, som var chef for den første natjagereskadrille, der skulle udstyres med F-94 i det fjerne østen, udtaler sig i det følgende om de erfaringer, man gjorde på denne fjerne rigsskueplads.

„Det vigtigste vi lærte, er, at F-94 med dens hastighed på over 600 mph og en god stigeevne kan intercepte almindelige bombere. Da vi eskorterede B-29'ere over Korea, plejede vi at have dem på skærmen i stor højde, mens de var uop- mærksomme, i det fjendtlige luftrum i nærheden af målet og under selve bombningen. Vi anvendte mest F-82, men det tog en evig tid at komme op på 25000 fod med disse fartøjer, og vi fandt hurtigt ud af, at med F-94 gik det betydelig hurtigere; F-94 er iøvrigt særdeles flyve- og manøvreedygtig på 30000 fod og derover.“

Major O'Neil fløj den første mission med F-94 over Korea i november 1952. Som eskadrillechef skulle han give Starfire'en sin første virkelige prø-velse under kampforhold og hans iagttagelser er førstehånds.

Han mener, at en anden hovederfaring, man ud- tog af natoperationerne i Korea, var den teknik, der udvikledes i G.C.I.-controllen med jet, som resulterede i mange vellykkede interceptioner af fjendtlige fightere og bombere.

„Vi brugte megen tid til at samarbejde med radarstationerne“, siger O'Neil. Stationerne og deres oplysninger fandt ud af, hvor længe det tager at intercepte en bogey og hvor lang tid det tager de moderne fartøjer at nå op i interceptionshøjde. Piloten og radarnavigatøren lærte at „se i mørket“ med vort nye borne radarsæt, således at vi kunne komme over- vende ind på målet og tage kampen op med fjendtlige fartøjer som MIG-15.

„Desforuden“, udtaler O'Neil, „gjorde vi vore erfaringer om runways. Nogle i Korea var knud- le og ujævne. Vi måtte bittert sande, hvor ilde- dørligt vort elektroniske udstyr (bl. a. 700 kg

radarequipment) kunne holde til. Vi lærte, hvor meget ekstra vedligeholdelse vi behøvede for at være operative. Eftersom ovennævnte elektroniske udstyr gør F-94 temmelig tung, opdagede vi nogle ejendommeligheder under take-off og landinger, navnlig i dårligt vejr. Men det skete aldrig for eskadrillen, at en start slog fejl, og det trods at vi havde et meget højt timetal i all-weatherflyvning pr. mand.

F-94 fløj ca. 3000 pas under Koreakrigen, og det er en kendsgerning, at fjenden havde stor respekt for dette luftfartøj.

Vore røde fjender ville ikke flyve i virkelig dårligt vejr, men nogle af vore B-26 lette bombere plejede at gå i luften under disse omstændig- heder og vi gav dem normalt støtte og beskyttelse.“ Disse ord stammer fra oberst West, chefen for anden starfire-eskadrille i det fjerne østen, 319. fighter-interceptor sqd.

Dengang var Starfire's missions højt klassificeret og missionsbetegnelserne ændredes hyppigt. Men nu er meget af sløret løftet.

Starfire var oprindelig beregnet til interceptioner af fjendtlige bombere, men måtte som mange andre våben under krigen i Korea anvendes til løsning af de foreliggende opgaver. I de første måneder fulgtes gammelkendte veje. Når først radarnettet havde varslet „bandits“ nordfra mod mål omkring Seoul, gik jagten med Starfire-eskadrillerne ind.

Disse operationer startede uden sindsoprivende begivenheder. I to måneder noterede man ikke en eneste nedskydning, men den 30. januar 1953 ud- førtes historiens første „blind interceptions“ ved at skyde en kommunistisk LA-9 jager ned uden at



Yak 9 i formation

besætningen overhovedet så den. Jordradar ledede F-94'eren til „interceptions point“, hvor radaroperatøren i maskinen opfangede den fjendtlige jager på sit scope. På tilpas afstand affyrede piloten sine kanoner, der sad i en ring omkring næsen på Starfire'en, og det første besætningen så til det fjendtlige mål, var flammerne fra den ramte maskine, der lyste op i natten.

Samme nat kolliderede en MIG-15 og en F-94 under en interception.

En anden Starfire-besætning ødelagde en YAK-9 og listen over nedskudte kommunistfly øgedes hurtigt. Amerikanerne led tab, men de var kun små.

Efterhånden som Starfire-besætningerne viste deres værdi i de mørke nætter og det hårde vejr over Korea, fik de andre job end B-29 eskorte og interception af fjendtlige fightere. Når andre fartøjer blev holdt nede på grund af elendige vejrforhold, gik F-94 ofte langt op i Korea på vejrrekonoscering.

Nogle af disse missions blev fløjet under særdeles dårlige vejrforhold, uden sigt og under svær tilisning. Det var en nat, hvor vejret var så galt, at ingen eskadrillechef kunne forsvare at sende

sine piloter i luften. Men chefen kunne beordre sig selv op, og det var netop hvad major O'Neil gjorde. Hans radaroperatør, captain Leo Needham fortæller historien.

J.O.C. (Joint Operation Centre) ønskede februar nat en mission udført af en pilot på en flyvillig basis. Man behøvede informationer om vejrret i området af Yalufloden, da man planlagde at togte den næste dag. Der var ikke et eneste luftfartøj oppe den nat — og sikken en nat — så meget, at man ikke kunne se en hånd for sig.

Needham fortæller, at i hans eskadrille var der mange modige og fandenivoldske piloter, men ingen af dem meldte sig frivilligt den nat. O'Neil han fortsætter:

„Men Tiger O'Neil gjorde det. På en eller anden måde lykkedes det ham at komme på vingerne i det hæsle vejr og han satte kurs mod Yalufloden. Efter en fantastisk anstrengede flyvning lykkedes det ham at komme tilbage med en rapport om, at tågen over floden var ved at lette. Takket være denne oplysning planlagde og gennemførte man et særdeles heldigt togt den næste dag.“

Starfireeskadrillen arbejdede til at begynde med næsten hver eneste nat, men efterhånden som man



*MIG-15.
Samme type som anvendtes
kineserne under kampene
i Korea*

Ikke yderligere materiel til rådighed, kunne man sætte beredskabet ned til 2 nætters tjeneste og 1 nat aftrådt.

Besætningen arbejdede i forskellige beredskabsrader. På een af disse skulle besætningen (2 mand) være klar iført flyveudrustning, og i givet fald være på vingerne i løbet af få minutter. Proceduren var følgende: 5. luftstyrkes J.O.C. scramblede direkte til eskadrillen og jordradarstationerne dirigerede F-94'eren til interception point, hvor maskinens radaroperatør tog over. Såvidt muligt holdt besætningen sig til en forudtalet rute til forudtalte tidspunkter, for at jordradarstationerne hurtigt kunne identificere natjageren og dermed få kontakt med samme.

Disse missions kræver en hel del specialtræning. Der lægges særlig vægt på instrumentflyvning, interceptionsteori (jagertaktik) og sidst men ikke mindst flyvning med radaroperatør. Der findes enkelte skoler, der tager sig af denne specialgren af uddannelsen og erfarne piloter, der går ind for denne skoling, skal gennemgå det samme pensum som folk, der lige har fået vingen.

De, der tog ud til krigsskuepladsen i Korea, fik yderligere uddannelse i jagertaktik og de blev fortløbende med det bedrageriske terrain i den del af verden.

Mens O'Neil var eskadrillechef, rekvirerede han piloter, der ikke forud havde haft nogen kamp-erfaring, og han gav dem 50 timers praktisk uddannelse inden for eskadrillen, før de fik lov til at gå ud på deres første mission. De, der i forvejen havde kamperfaring, fik i det mindste 10 timers træning, før de gik i kamp på egen hånd.

Piloterne, med chefen i spidsen, udtaler sig særdeles rosende om mekanikernes vedligeholdelse af fighterne; man må tage i betragtning, at vedligeholdelse måtte foregå uendørs under meget hårde vejrforhold. De var altid på jobbet, og deres omhyggelighed gav piloterne en velkommen sikkerhedsfølelse.

Krigen er slut forlængst. Deltagerne, og herimellem også officerer fra Startfire-eskadrillerne i Korea, er nu forsat til anden tjeneste, i reglen på steder, hvor de kan gøre brug af de erfaringer, de har vundet. Chefen, major O'Neil, der nu arbejder i forsvarsplansektionen, operationsdirektoratet, hovedkvarteret i Washington, udtrykker det således:

„Nu kan vi virkelig få det, vi lærte i Korea, til at arbejde for os i det drøjere job at forsvare vort eget land.“ Og han tilføjer med Korea nydeligt indrangeret på mindernes hylde: „Jeg er glad for at være kommet tilbage for at hjælpe“.

Hr. løjtnant . . .

Officersskolen eller løjtnantsskolen er slut, uddannelsen faldet — den nybagte løjtnant stråler som en kap med solen — slid og slæb er forbi. De er nu indtrådt i officersstanden med de fordele — og også med de forpligtelser og det ansvar til alle sider, der følger med. Af en eller anden grund fremkalder ordet „nybagt løjtnant“ ofte et derligt smil på de ældre officereres ansigter. Og med erfarne mænds øjne er den første officersløjtnant ofte noget hvalpeagtig. Tro nu ikke — unge løjtnanter — at vi slet ikke anerkender det arbejde, der er lagt for dagen. Målbevidst arbejde kan altid udføres af en soludmoden dreng til mand, det anerkendes

fuldt ud. Piloten med sit lange ophold i USA eller Canada tror måske, at dette ophold har gjort ham til en verdensmand og himmelhund. Lad os derfor slå fast med det samme, at en nyudnævnt officer ikke er nogen guddom, og den unge løjtnant tager ikke skade af at stikke fingeren i jorden og lugte, hvor han er. Noget kan diskuteres med de nyankomne ved sammenkomster af mere eller mindre formel karakter — det, der angår den enkeltes personlighed, de individuelle evner til samarbejde, det personlige forhold til undergivne og overordnede — kan ikke belyses fuldt ud på sådanne møder.

Denne artikel har til formål — forhåbentlig som indledning til en frugtbringende diskussion — at bringe råd og vejledning til unge, nybagte officerer og give svar på spørgsmål, der måske for en dels vedkommende på grund af blufærdighed og generthed ikke stilles.

Der er ingen, der forventer af en mand, at han den første dag, han møder på sit nye job, kan gå lige ind i det og overtage det med rutine og sikkerhed, lige så lidt som man med nogen rimelig grund kan gøre ham ansvarlig. Han har et fundament, sin almene officersuddannelse. Overbygningen på denne skoling får han kun „on-the-job-training“ inden for det speciale, han er blevet sat til. Kort sagt — ved praktisk tjeneste.

Noget af det vigtigste, den unge officer har at gøre, er, så hurtigt som muligt at lære det sprog, hans fremtidige medarbejdere taler. Siden NATO-medlemsskabet har det militære fagsprog bragt en sand lavine af nye ord og navnlig nye forkortelser, der ikke alene skrives, men også til en vis grad anvendes i det daglige omgangssprog. En „normal“ ny officer kender sikkert i det store og hele kun sit navn og grad. Resten er en forvirrende masse af kryptiske forkortelser og sammentrukne ord kædet sammen med tal og forkortelsestegn.

Forstår han det ikke fuldt ud — og dette gælder i særlig grad officielle befalinger — må han ufortøvet søge oplysning hos en ældre og mere erfaren.

Når han melder sig hos chefen, bliver han i reglen modtaget med megen hjertelighed og venlighed — alt efter chefens temperament. Husk imidlertid på, at De ikke kan tillade Dem at optræde på samme måde som chefen — De kan ikke tillade Dem at sidde og brænde vittigheder af, selv om den røde løber er lagt ud. Optræd som den høflige gæst, lige meget hvad der sker. Naturligvis er et godt humør ikke forbudt, men en vis tilbagetrukken værdighed tager sig bedst ud.

I forhold til de egenskaber, den unge officer lægger for dagen i det daglige arbejde, er dette imidlertid en detalje.

Hovedspørgsmålet, når det gælder optræden, er forholdet til værnepligtigt personel og sidst, men

ikke mindst, den stab af befalingsmænd, der står til rådighed.

På alle befalingsmandsskoler læres som led i opdragelsen til fører, at befalingsmanden, enten han er officer, fenrik eller underofficer, står langt over den, der har en lavere grad end han selv. Det er en del af forsvarrets rygrad — opøvelsen af ubetinget disciplin og lydighed over for givne ordre. En given ting, der ikke må glemmes, er her syntagen til andre, som snævert samarbejde med undergivne fører med sig i det daglige arbejde. Dette kan veksle fra afdeling til afdeling, fra specialgren til specialgren — men for at samarbejdet kan gå gnidningsløst til løsning af den fælles opgave, må den unge officer forstå, at der ikke er en uoverstigelig kløft mellem den befalingsudgivende og den befalingsmodtagende.

På forhånd kan han vente en venlig modtagelse og et aktivt samarbejde. Uheldigvis er den unge officer forudindtaget og — ligesom De — Quoxote, der kæmpede mod vejrmøllerne — kæmper han mod en fjendtlig indstilling hos de undergivne, der normalt ikke eksisterer. De formelle føreregenskaber manifesteres ved gradstegnen, men det reelle, det praktiske „leadership“ besiddes kun den, der i realiteten har kontrollen og ledelsen. Hvis en officer fortsat tolererer brud på god orden, forskertser han sit lederskab, og den mand, der brød reglerne, har overtaget det. — I praksis vil en nybagt løjtnant sjældent komme til at stå over for et disciplinært problem af større rækkevidde. Hans grad har reel betydning og respekteres — forudsat officeren fortjener graden.

En officer bør ikke udstede ordrer, som han ikke kan gennemtvinge. Til alle tider og under alle omstændigheder må han med sine handlinger stå inde for sit ord. Han må ikke love noget, han ikke kan holde. Det er en fejltagelse, når en ung officer, der lige har overtaget en ny tjenestestilling, giver ordre om gennemgribende forandringer i det tro, at det vil give ham ry for handlekraft og færdighed. Det er en god regel først at undersøge forholdene og se situationen an, før man begynder at forandre tingene.

Frygten for at begå fejl jager enhver, der er i sit job — og for den sags skyld mange ældre.

ygten er ofte årsag til, at den unge officer tager personligt af alle sager. Senere opdager han, at han har en stab af befalingsmænd, der kender deres job og forstår at få maskineriet til at køre. Han opdager også, at jobbet ikke er så svært og krævede, som han troede. Når han indser dette, er han på vej til at blive officer. Han har forstået, at hans opgave er overvågelse af, at andre gør arbejdet.

En del ældre og mange unge officerer kan undertiden i deres forsøg på at behage chefen foretage mærkelige krumspring for at undgå fejl. De allerreste tænker på, at chefen har en overlegen viden om de „arbejds-mæssige“ detaljer ved arbejdet. Det eneste, han ønsker, er en hæderlig og oplyst rapport.

Men fejltagelser kommer. Betragt dem imidlertid ikke som ubehagelige, men som gavnlige lektioner.

Dette var i korte træk et par af de rent tjenstlige lektioner. Men den unge officers daglige liv er ikke berørt her — knap nok begyndt. Nu kommer det til de uskrevne love.

Den personlige optræden.

Undgå mørke og triste tanker, der alt for ofte kommer sig udtryk i minespil og handlinger. Ikke nok med, at det er uhøfligt at påtvinge sine omgivelser sine personlige problemer og sorger, men det er ingen ret til det. Undgå derfor mørke og triste tanker. Husk, at ens optræden af mange opfattes som genspejling af vort tanke- og følelsesliv. Gå for, at Deres optræden virker tiltalende på andre. Den må selvfølgelig ikke virke anstrengt eller anstrengende, men først og fremmest naturlig. Det er ikke klodset. En klodset officer kommer let til at spille dumme-peter. Se Dem for, hvor De skal gå. Gå ikke på næsen over et dørrtrin eller en dør i tæppet. Gør De det, har De straks et koldt skær over Dem. Hvis De for at undgå at vensteryggen til en bestemt person går baglæns, skal De være særlig forsigtig. Tag i forvejen omhyggelig bestik af stole, borde, vaser o. lign. Ramler De sig mod noget, kan det gode indtryk af Deres oplyste korrekte og høflige optræden i næste øjeblik let forandres til det modsatte.

Hold så vidt muligt hænderne fra hinanden. Det er en dårlig skik at føre dem til ansigtet, prikke til andre mennesker eller at slå andre på skulderen. Skal De fortælle eller berette noget, brug da ikke for store armbevægelser, men hold hænderne i ro, selv om De bliver ivrig. Det er selvfølgelig utilgiveligt at rense negle eller frisere sig inde i en officersmesse eller i private stuer.

Den militære banken på døren, d. v. s. eet slag, efterfulgt af en lille pause, og derpå to hurtigt på hinanden følgende slag, kan under visse forhold også anvendes i det civile liv. I selskabslivet slår man dog et let slag på døren og åbner den derpå uden at vente på svar. — En dør, der var lukket, da man kom til den, bør man altid lukke igen efter sig.

Kommer en officer for første gang ind i en for ham ny officersmesse, må han huske, at det er den yngre officer, der præsenterer sig for den ældre. Har han siddet og talt med en ældre officer, og man mærker, at den pågældende ønsker at afslutte samtalen, tier man straks og træffer forberedelser til at rejse sig.

En lille ting, som for mange synes at falde svært, er at sidde i en stol. Står stolen ved et spisebord, læner man sig ikke tilbage mod ryglænet, men sidder ret op og ned. I magelige dagligstole kan man gøre sig det bekvemt. Taler man med andre, bør man ikke ligge henslængt i stolen, men rette sig noget op i sædet og se opmærksom ud.

VIRGINIA ROSE



- i den fikse pose

- en herlig shagtabak

Poul Petersen . Tobaksfabriker
HORSENS

Er man indbudt til en fest, bør man tilbringe ventetiden inden værtinden kommer til stede med at betragte kunstgenstande og billeder, eller man kan tage plads i en stol. I så tilfælde bør man udse sig en magelig en. Man skal ikke af beskedenhed anbringe sig på en mindre behagelig stol, blot fordi denne står mere skjult; i så fald vil man hurtigt ønske sig langt bort. I det øjeblik husets frue viser sig, rejser man sig og går hende i møde.

Kommer en anden person ind i en stue, bør man ikke umiddelbart efter forlade denne, såfremt dette på nogen måde kan udlægges som en demonstration mod den pågældende. Afvent i stedet en passende lejlighed til at gå, eventuelt give en grund derfor.

Sidder man ned og herunder kommer i samtale med en mand, der står op, rejser man sig straks op og fortsætter samtalen stående. Man kan dog også trække en stol hen ved siden af sig, således at også den anden part kan sidde ned.

Ovennævnte udtryk for høflighed bør gå den unge officer i blodet, således at han udfører dem som rene refleksbevægelser.

Grundpillen for tillidsforholdet imellem mennesker, der har tjenstlig forbindelse med hinanden, er retfærdighed. Forudsætningen herfor er, at den foresatte først og fremmest skal være konsekvent

over for sine undergivne. De overordnede skal være interesset for de undergivne og betragte disse som medarbejdere, og ikke blot som slet og ret „undergivne“. En chef bør således i den udstrækning det er muligt, søge at lære hver enkelt at kende og tale med dem om arbejdet og deres private forhold. — En chef bør af al magt søge at være ligevægtig og behandle sine undergivne med den respekt og imødekommenhed, som ethvert menneske, der udfylder sin stilling, har krav på.

Det er en hovedregel, at man ikke retter klagebrejdelser imod en undergivent i nærværelse af dennes egne undergivne. Deraf følger, at den undergivne selv er loyal over for sine foresatte, f. eks. aldrig taler nedsættende om foresatte, og den undergivne hører på det.

Det er en chefs opgave at føre den skarpe kontrol med sine underordnede chefer for at sikre sig, at de ikke under nogen form misbruger deres stilling. I givet fald bør han ikke vige tilbage for at vise og bruge sine myndighed.

De underordnede må yde deres bidrag til gennemsyningsløst samarbejde ved f. eks. at vise forståelse over for de ulemper, som arbejdets karakter, lokale forhold o. lign. kan medføre, og som det ikke overkommelig måde er muligt at afhjælpe.

(Sluttes i næste nummer)

V. T. O. L.

Vertical take off and landing

I forrige nummer af „Flyvevåbnet“ antydedes i artiklen „Russisk syn på fremtidens luftfart“ nye perspektiver i start og landingsprincipperne ud fra den betragtning, at med en atomkrig i udsigt er de store flyvepladser altfor udsatte. „Flyvevåbnet“ følger emnet op og bringer her de tanker og overvejelser, man i USA gør sig med hensyn til A og

B-angrebs virkninger på luftbaser af traditionel tilsnit og en diskussion om, hvad der bør gøres for at mindske sådanne angrebsslammende virkninger. Hovedkravet er, at start- og landingslængde reduceres, og der foreligger på indeværende tidspunkt adskillige brugelige løsninger, hvoraf flertallet stadig er på eksperimentstadiet.



Lockheed XFV-1

Siden Orville Wright gik i luften på mindre end 60 fod, er længden af take-off for kamp- og transportluftfartøjer blevet længere og længere. Du må maskiner — det være sig militære og civile — tilbagelægge adskillige tusinde fod hen over svær beton, før de endelig langsomt kan løfte sig i luften. Overgangen til jet har kun gjort problemet alvorligere, eftersom turbojetmotoren relativt lille ydeevne ved lave hastigheder gør take-off længere.

Hvor længe kan det fortsætte på denne måde? Hvordan kan man i atomalderen fortsætte med at opbevare snesevis af fightere og bombere på forholdsvis få store og sårbare baser. Flyvestationerne er blandt de vanskeligste, alvorligste og mest påtrængende problemer, som luftvåben verden over i dag står stille over for.

Med mindre det løses, kan man komme ud for en situation, at en stor del af egne luftstyrker, både offensive som defensive, aldrig når at komme i luften under et fjendtligt angreb. Sandsynligvis vil de første mål for fjendens atomvåben være flyvestationerne for gengældelse. Det gælder, enten det bliver tale om en global krig, i hvilken de strategiske luftstyrkers baser vil være fjendens første mål, eller en lokal konflikt, i hvilken det første mål for fjendens atomvåben først vil blive forsøgt sat ud af

spillet. Og en operativ luftbase — med anlæg, startbaner og luftfartøjer — er en saftig bid for angribende styrker. Løsningen af disse problemer er spredningen af de enkelte mål, der bør være så mange mål, at tabet eller ødelæggelsen af et enkelt eller nogle stykker ikke behøver at lamme modstandsevnen. Spørgsmålet bliver så: Hvordan kan en spredning bedst finde sted? Lad os undersøge de eksisterende muligheder.

Strategiske luftstyrker (SAC — Strategical Air Command).

At sprede SAC ville være en kraftanstrengelse af dimensioner. Bygningen af alternative baser for B-36, B-47 og B-52, med de lange svære betonstartbaner, værkstederne, operative anlæg, kaserering og sikkerhedstjeneste — og en mængde andre livsvigtige led — ville medføre en økonomisk belastning af en ganske anden størrelsesorden end den, man er vant til at operere med. Men disse omkostninger bliver ganske uvæsentlige i sammenligning med, hvad det vil betyde, hvis store dele af SAC lammes ved det første slag. USA bygger et net af baser verden over, i England, Spanien, Nordafrika, Tyrkiet, Japan og på Okinawa. Nogle af disse baser vil være hjemsted for middeltunge bombere, der således kun får en kort strækning at tilbagelægge under angreb på mål f. eks. i Sovjet. Andre baser tænkes anvendt som mellemlandingspladser for svære, interkontinentale bombere på vej til og fra deres mål. Disse baser er vitale led i den kæde, som bombefartøjernes ruter danner mellem USA og Sovjet. Jo flere baser der er til rådighed til at tilføje fjenden følelige slag, desto større er USA's chance for at komme først i kapløbet.

Hvorledes gøres SAC's runways kortere? Man har allerede foretaget sig flere ting. B-36 er således blevet udstyret med yderligere 4 jetmotorer, som både giver større hastighed og mindre startlængde. Et andet eksempel er brugen af RATO (Rocket Assisted Take-off) på B-47, der yderligere er udstyret med en faldskærm i halen.

Dertil kommer, at jo større fart man konstruerer et luftfartøj til, desto større må drivkraften være, og dette betyder større motorer med efterbrændere. Den forøgede motorkraft ved en given startvægt,



B-47

øger fartøjets accelerationsevne, således at det når flyvehastighed på en kortere strækning end før.

Uheldigvis modarbejdes virkningen af denne accelerationsforøgelse, fordi hastigheden, et fartøj skal nå, før det slipper jorden, er stigende på grund af den større planbelastning, som den højere flyvehastighed nødvendiggør. Der tabes noget af den gevinst, der blev indvundet ved take-off længdens nedsættelse.

Det er imidlertid en gældende regel, at hvis målet både er yderligere hastighed og større højde, må planerne ikke formindskes for meget. Resultatet er større motorer plus en begrænsning af planbeskæringen — en kombination, som stadig giver reduktion i startlængden i moderne jefly.

Hvad med atomdrivkraft? Værkstedvedligeholdelsen bliver måske langt mere kompliceret end på en almindelig base med kemisk brændstof-forsynede fartøjer. Meget af arbejdet må gøres pr. fjernkontrol på grund af faren for radioaktiv stråling. Ud fra forsyningsmæssige og økonomiske betragtninger må det eneste rigtige være at bygge nogle få baser af denne art. De bør gøres usårlige ved enten at blive placeret under jorden eller inde i bjergsider.

Men dette lader problemet startbaner åbent. Vil et atomdrevet bombefly have bedre take-off egenskaber end fartøjer med traditionelt brændstof. Sandsynligvis ikke. Den atomdrevne bomber får naturligvis så at sige ubegrænset rækkevidde og vil uden tvivl komme til at veje mindre end en bomber med almindeligt brændstof, som er kon-

strueret til at gennemflyve lange strækninger uden tankning. Hvis disse to former for luftfartøjer skal have samme flyveegenskaber m. h. t. hastighed og højde, vil forholdet airplane weight pr. pund motor-kraft og airplane weight pr. kvadratfod planareal blive noget nær det samme. Og disse to faktorer bestemmer startlængden.

Hvad da med hydroplaner? Her skimter man lidt forude. Hydrodynamikkens kunst er nu ved at komme op på siden af aerodynamikken. Hydroplanet er ikke længere en flyvebåd alene, men et virkeligt all-round luftfartøj. Tag f. eks. Martin XP6M-1, der er en mineudlægger med storhastighed, bygget til the Navy. Dette luftfartøj, der er i 600 mph klassen, er udstyret med 4 Allison J-71 turbojet-aggregater. Dens fornemste opgave er officielt mineudlægning, men der er intet som helst, der hinder for, at den også kan bruges til atombombning. Som sådan kunne man stationere den i korte perioder forskellige steder langs Asiens og Europas grænser — på søer og floder og i beskyttede bugter og fjorde.

Skønt et sådant princip ville eliminere startbaners sårbarhed, rejser det andre problemer, blandt andet med hensyn til vedligeholdelse og operationsudstyr, som skal løses, før fartøjet er blevet et effektivt våben. Der er ingen grund til at antage, at vedligeholdelsesmateriel ikke skulle kunne forarbejdes, så det kan anvendes i vandet på hydroplaner. Men værktøjet vil blive langt mere kompliceret og vanskeligt at anvende end på baseret på landjorden.

Ved at udnytte de muligheder, som hydroplaner ombyder, kommer man uden tvivl løsningen af disse problemer, atomalderen fører med sig m. h. t. udnyttelse af luftfartøjer et skridt nærmere.

Både USA og USSR arbejder intenst på det atomvåben, den globale fjernstyrede bomber, I.C.B.M. Finder man frem til en tilfredsstillende form, skulle herved alle spørgsmål vedrørende start og landing være elimineret, idet et sådant atomvåben ville starte vertikalt og kun behøver en uddykningsrampe.

Baseringsproblemerne for I.C.B.M. svarer nøjagtigt til dem, der gælder for atomdrevne fartøjer, dog vil den ikke behøve så megen plads. Omkostningerne ved såvel atomdrevne bombere som I.C.B.M. basering bliver antagelig så store, at man efter al sandsynlighed ikke vil være i stand til at bygge mere end nogle få stykker. På den anden side kan disse baser gøres forholdsvis usårbar, ved at man anbringer dem under jorden.



B-36

taktisk.

Præsident Eisenhower har sagt, at man ikke ser nogen som helst grund til, at atomvåben ikke skulle kunne anvendes taktisk mod strengt militære mål. Men en taktisk base, fra hvilken taktiske angreb skulle udgå, er indbydende mål for fjendtlige atomvåben. Spredning er atter det eneste svar. Ved at stationere færre luftfartøjer på en base, kommer man et skridt i den rigtige retning. Men det er endnu vigtigere at reducere behovet for store startbaner til landing og take-off.

Luftvåbnet og flyvemaskineindustrien undersøger i fællesskab mange og forskelligartede løsninger.

Disse projekter går fra små nedskæringer i take-off og landingslængden til vertikal take-off og landing. Hver plan har sine fordele og mangler.

RATO — Rocket Assist Take-off.

Dette har for nogle år siden vist sig at være brugeligt. I visse tilfælde er raketthjælpeaggregatet placeret uden på fartøjet og afkastes, når dets ekstra tilskud af drivkraft til det startende luftfartøj er opbrugt. Når talen er om fightere, er det af stor betydning, at denne ekstra vægt kan fjernes, når den har udspillet sin rolle. På den anden side ville en intern installation gøre nytte, når der under kamp er brug for korte udbrud af hurtig acceleration eller særlig stor hastighed. Brugen af RATO forøger imidlertid forsyningstjenestens problemer væsentlig under en operation.

En anden form for RATO demonstreredes af Glenn Martin C. under en start af en F-84 G fra en blokvogn. En raket med højt drivtryk var påsat F-84'eren og slyngede med voldsom kraft fartøjet ud i rummet, så den i løbet af få sekunder nåede flyvehastighed. Fordelen ved disse uddykningsblokvogne er, at de kan spredes over et stort areal. Men RATO giver ikke nogen løsning på landingsproblemet.

Hjælpjetaggregater.

Fairchild's Engine Division har eksperimenteret med en 1000 pounds J-44 turbojet monteret ovenpå en C-82 og to J-44 på plantipperne af en C-123 for at reducere take-off afstanden. Det kan bemærket bruges ved store, forholdsvis langsomme luftfartøjer, men den forøgede vægt er uheldig.

Katapult- og opbremsningsudstyr.

Denne metode, der har vist sig effektiv på skibe i årevis, kan uden tvivl med lige så stort held anvendes på landjorden. Der er mange typer katapult og bremsningsanordninger, der kunne gøre god fyldest på små landingsfelter. De må nødvendigvis være forholdsvis lette af vægt og lette at transportere ad luftvejen.

Barrierer.

Et net af samme art som de, der bruges på hangarskibe, blev brugt i Korea som en nødforanstaltning.

ning for at forhindre, at landende maskiner løb ud over pladsens begrænsning. Sådanne net er blevet opsat på flere amerikanske baser. Disse har været prøvet på B-47, F-94C og andre luftfartøjer. Da de virker ved træk, er bremseskærmene mest effektive lige efter udløsningen, d. v. s. når hastigheden er størst, og effektiviteten er dalende, efterhånden som fartøjet løber farten af sig.

Kraftreserveanordning.

Dette er en mere effektiv måde at nedskære landingslængden. En omskifter afbøjer slipstrømmen og lader den passere gennem en vinkel, der er større end 90°, så der i virkeligheden bliver tale om en kontravirkende kraftkomponent. Det er muligt at gøre denne komponent over halvt så kraftig som den normale fremadvirkende kraft og dermed nedskære landingslængden med mere end halvdelen. På en F-84F har man gjort forsøg med denne afledte kraftkomponent, idet man har trukket afbøjningsmekanismen klar af slipstrømmen, når den ikke er i brug. Der skulle derfor ikke være nogen hindring for en normal manøvrering af luftfartøjet. Men såvel her som ved halefaldskærmen gælder det, at den forøgede vægt er anbragt, hvor den er mest uønsket.

Ændring af drivkraftaksens retning.

Startlængden kan nedsættes ved at vertikalisere motoraksen. Dette kan gøres enten ved at dreje hele motoren, en mekanisk set vanskelig operation, eller ved at dreje udblæsningspipen eller ved at indsætte en mekanisk deflektor i slipstrømmen. Englænderne har udstyret en Meteor, hvis drivkraft bestod af to Nene turbojets, med et andet sæt udblæsningspiber til brug under langsom flyvning.



Let bomber: B-26 C
The Douglas Aircraft Co. Inc.

Grænselagskontrol.

Ved aerodynamisk kontrol af grænselaget (laget af langsomme luftstrømninger nærmest ved pladsens overfladen) kan planets opdriftskoefficient forøges ved små hastigheder. Ved en større opdrift kan et luftfartøjs stalling-speed reduceres, hvilket resulterer i mindre start- og landingshastigheder og derfor også kortere start- og landingslængde.

Rampestart og mede-landing.

Den franske eksperimentalfjager, *Baroudeur*, har ikke noget understel, men starter ved egen hjælp fra blokvogn. Den lander på meder, som normalt er trukket op i fuselagen. Den stærke friktion mellem jorden og mederne under landing giver kort landingslængde, og startlængden reduceres ved hjælp af aggregater. Rampen gør det muligt for denne fjager at starte fra pladser, der ikke i forvejen er indrettet til start og landing.

Lette jagere.

Konstruktionen af en række lette jagere har været opmærksomhed både i den gamle og den nye verdenskrig. Det er luftfartøjer, der ofrer smidighed og manøvreevne for ringe størrelse, let vedligeholdelse og lavt omkostningsniveau ved konstruktion og anvendelse. De europæiske jagere omfatter Folland Gnat (britisk — knap 3000 kg), Trident (fransk — ca. 5000 kg), Aerfer Sagittario (italiensk — ca. 4000 kg).

Ground-attack-klassen omfatter i Europa Avro 725 (br.), Folland Gnat 2 (br.), Breguet 100 (fr.), Taou (fr.), Dassault Mystere 26 (fr.) og Fiat G-91 (ital.).

Vægtreduktionen betyder ifølge sagens natur forbedrede start- og landingsegenskaber. Dette betyder imidlertid ikke gratis, eftersom den militære nytte, man kan drage af en sådan letvægter som kampmaskiner også blive reduceret. Dette betyder ikke, at der ikke er plads for vægtreduktion i traditionelle luftfartøjer.

Man ser bedst dette princip i de amerikanske Lockheed F-104 og Douglas A4D skyhawk. Disse luftfartøjer er ikke så lette, som de nævnte europæiske, idet de vejer fra omkring 7000 til 9000 kg. Man må imidlertid forvente, at de er nok så effektive, men også nok så dyre, kampfartøjer.

VTOL (Vertical Take off and landing).

Det sidste, man er nået til i forsøgene med at udsætte start- og landingslængden, er vertikal start og dito landing, hvorved man er fuldstændig afhængig af traditionelle flyverpladser. Men man kan let blive så optaget af de perspektiver, disse vertikale start- og landingsmuligheder giver, at man glemmer, at et luftfartøj også helst skal kunne flyve lige ud. Ellers kunne vi løse alle problemer og være fuldt tilfreds med en helikopter. VTOL-princippet møder et grundproblem, efter at take-off drivkraften målt i pounds skal være større end fartøjets totale vægt. Dette betyder, at fartøjet må være udstyret med kraftige motorer, størrelse og strengt nødvendigt for at luftfartøjet kan holde sig i luften, når det først har forladt jorden.

En type af VTOL-fartøjer står på halen før start, og når starten går den lodret i vejret og efter at være gået fri af jorden indtager den horisontal flyverretning. Ved landingen går den lodret ned med halen først og indtager den oprindelige stilling. Convairs og Lockheeds VTOL-turbo-propellers viser, at vertikal take-off og landing — og overgang til vandret flyvning — er muligt. Disse fly er endnu på eksperimentalstadiet og har opnået ofret supersonisk hastighed for evnen til at starte og lande lodret. Dette er dog for høj en pris at betale i vor supersoniske tidsalder. Fremtidige lodretstartende fly kan meget vel udstyres med turbojets, raketter eller en kombination af disse to kraftkilder. Een af de største VTOL-typer var den raketdrevne Bachem Natter, bygget og tested af tyskerne i slutningen af krigen. Dette var et luftfartøj — eller pilotstyret projektil — der var en kostbar tingest, for når piloten havde afsluttet sine raketter, sprang han ud og måtte lade luftfartøjet styrte ned. Det var ikke klart til at gå ind i operativ tjeneste ved krigens slutning.

Østblokken påstås at have en polskkonstrueret VTOL-fighter udstyret med en kombination af turbojets og raketter.

Selv om der er fordele ved en konstruktion, der starter fra en halesiddende position, kan VTOL-fartøjer også konstrueres til start fra normal stilling. Et Bellfabrikat er fremstillet med to Fairchild J-44 1000 pounds turbojets. Under start og landing peger motorerne nedad. Når normal

flyverretning påbegyndes, drejes de i stilling til at drive fartøjet fremad.

Bombers og fighters er ikke de eneste luftfartøjer i det taktiske luftforsvar. Fjernstyrede projektiler, guidede missiler, kommer også ind i billedet. I Europa befinder der sig for tiden to eskadriller Martin TM-61 Matador. De udskydes fra en mobil trailer med raketstart. Projektilerne, der drives af et turbojetaggregat, kan let skilles og samles og transporteres fra standplads til standplads.

Der er ingen grund til, at de strategiske luftstyrker skal have monopol på ballistiske raketter. Et projektil med en kortere rækkevidde, udsendt vertikalt, med en atom- eller brintladning kan uden tvivl udvikles til taktisk brug. De kan bruges til anvendelse mod faste objekter såsom fjendtlige baser.

Air Defense.

Efterhånden som teknikken fremskridt tillader det, vil missiler gøre et stadigt stigende krav om første prioritet indenfor luftforsvaret, skønt den bemandede interceptor dog i de kommende år vil spille en dominerende rolle. Surface-to-air missiler som *Nike*, *Bomarc*, *Talos*, *Terrier* er vel egnet til den stærke basering. Spørgsmålet bliver, om man kan skaffe tilstrækkelig mange udskydningsstandpladser til at sikre en effektivitet mod en angribende fjende.

Kravet om øget hastighed kræver større kraftkilde i den bemandede interceptor. Når kraften pr. vægtenhed stiger, formindskes take-off længden, indtil luftfartøjet, teoretisk, kan starte vertikalt. I luftforsvaret såvel som i de taktiske luft-

Officersmessen

Flyvestation VÆRLØSE

styrker yder VTOL-teknikken basen størst mulig usårbarhed, hurtigst mulig reaktion, ydermere er der bedre chancer for effektivt at kunne udnytte disse våben, selv om de er anbragt på fjerntliggende steder.

Luftfartøjer til angrebs- og støtteoperationer.

Vi har i det foregående behandlet fordelene og metoderne ved spredning af de strategiske, taktiske og air defense styrker, hvis operationer er baseret på stationeringsområder af ringe størrelse og af de våben, der anvender VTOL-teknikken — lad os se på forsynings- og hjælpetjenesten, som skal sætte disse baser i stand til at virke effektivt. Det hjælper fedt at have en fjerntliggende VTOL-fighter base, hvis der kun kan bringes forsyninger frem af luftfartøjer, der har behov for en tre kilometer lang startbane. Forsyningstjenesten må arbejde snævert sammen med de nye principper. Lignende hensyn forlanger en anden side af forsyningstjenesten; transport af infanteri. Den stigende betydning af luftherredømmet i en taktisk krig er indiskutabel, det er imidlertid sandsynligt, at infanteristen stadig vil komme til at spille en betydelig rolle. Hvis luftvåbnet ikke kan gøre jordstyrkerne til et smidigt redskab i forsvarets og angrebets tjeneste ganske som kampstyrkerne i luften, er opgaven kun delvis løst.

Blandt luftfartøjer, der er egnet til forsynings-tjeneste, må nævnes helikopteren. Den har et stort virkefelt, men har dog alvorlige begrænsninger, hvoraf den mest afgørende er dens lave hastighed. En løsning må det konvertible fly siges at være. Det kombinerer helikopterens take-off-egenskaber med et fartøj, udstyret med stempelmotor, dog med tillem্পning til begge sider. Når fartøjet er

startet vertikalt, vippes rotorbladene fremover i 90° vinkel til horisontal stilling, idet opdrift besørages af almindelige planer. Eksempler er Bell Aircraft Corp. XV-3 og Mc Donnell XV-1.

Som før omtalt kan hydroplaner baseret på vandet give en løsning, og dette gælder også for forsyningstjenesten. Stadig må man regne med specielt udstyr, men der er forbundet meget store fordele ved at anvende denne form. Et eksempel er Convair R3 Tradewinds.

Beslægtet med vandbasing er princippet med at udruste fly med skiudstyr, der gør det muligt for luftfartøjer at starte selv fra pladser, der ellers i forvejen er beregnet på flystationering. Denne løsning er blevet demonstreret af et så stort fartøj som C-47.

Hvis man anvender disse metoder, kan den almindelige borne forsyningstjeneste få den samme operationelle frihed som taktiske luftfartøjer. Man ville dermed opnå et gennemført system, uafhængig af de store start- og landingsanlæg, og spredningen i luftforsvaret ville da blive en realitet.

Tiden har vist, at med det hæsbælende kapløb for at fremstille så frygtelige og differentierede atomvåben som muligt, er spredningsprincippet som gennemførelse som modforholdsregel blevet en nødvendighed, hvis der overhovedet skal være en chance for at overleve et angreb operationelt intakt.

De mange muligheder for at opnå kortere distancer — og VTOL — må studeres og analyseres nøje. Det, der vinder størst tillid, må gennemprøves. Efterhånden som disse opgaver tages op kompletteres, når vi længere og længere i retning af vort mål, at realisere et mobilt og smidigt flyvåben med en stærkt forringet sårbarhed.



En betragtning

Ved en tilfældighed faldt redaktionen over en gammel udgave af „Lærebog for hærens menige“. I det vidt det kunne ses, var det et genoptryk, men hvor gammel den var eller hvem der har skrevet den, holdet, er dog uvist.

Vi stødte på et afsnit om historiske oplysninger vedrørende hærens afdelinger. Man nævner livregimentet og dens oprettelse i 1658, dens glørværgehistorie og de traditioner, den har at leve op til. Videre kommer den ind på samtlige vor hærskvader, de lejligheder, hvor de har udmærket sig. F. eks. står der på 1. bataillons fanebånd Bov 1748 — Slesvig 1848 — Fredericia 1849 — Isted 1850 — Sankelmark 1864. Vi kan gå alle hærens forskellige regimenters igennem, deres standarder og deres om svunden hæder, hvor danske soldater på grund af kampen i møde, for at forsvare det, som er for dem var helligt.

Vi — flyvevåbnet — har ingen traditioner, men vi gengæld har vi den faste tro, at får vi lov til at arbejde og udvikle os i fred, så kender vi vore gaver, og vi skal vide at løse dem.

Nej, flyvevåbnet har ingen traditioner — måske vil vi sige gudskelov for det — det er som om vi kunne lanne kan virke stagnerende — vi er et ungt væsen, vi træner daglig til de opgaver, man forventelig aldrig vil stille os over for.

Flyvevåbnet startede i 1950 på bar bund og er kommet i en sådan organisation og træning, at det er ved den kommende og tiltrængte fornyelse af materiellet vil kunne gå ind i det samlede forsvar for vort land. Det er vel overhovedet nødvendigt, at dette sker, idet det formentlig står klart, at vi som et flyvevåben til løsning af utallige opgaver, og at dette forsvar ikke blive aktivt. Det er en sørgelig kendsgerning, at store dele af landets befolkning ikke er rigtigt indstillet over for spørgsmålet om Danmarks forsvar. De økonomiske byrder, der iøvrigt i sammenligning med vore allierede, er ret beskedne, træder for stærkt frem i folkes bevidsthed.

Men endnu sørgeligere kendsgerning er det, at vi fra forskellige side har bestræbt sig på at

mistænkeliggøre det arbejde, der specielt i starten, under vanskelige forhold, er gjort. Små episoder er blevet pisket op, og der er sæt mistillid. Hvis det fortsætter således, må det forudses, at forsvarsviljen og -evnen yderligere undergraves, og det kan vi næppe tåle.

Tilbage til lærebogen; det er interessant at læse, hvorledes man tidligere så på spørgsmålet om forsvarsvilje, hvorfor vi ikke vil undlade at citere nogle brudstykker:

„Så langt Danmarks historie går tilbage, har danskerne været et frit folk under en fri konge. De har talt dansk og levet efter de love, konger og folk fandt stemmende for landets tarv. Dannebrogts røde dug med det hvide kors har i over 700 år været det mærke, om hvilket vi har samlet os.“

Videre siges der: *„Fremmedberedomme ville være en ulykke for os. Fremmede herrer ville ringeagte vort modersmål og vore minder, tilside sætte os selv og træde vor ret under fødder. Det er vor væbnede magt til lands, til vands og i luften, der skal værgе landet i krig.“*

Længere nede i bogen hedder det: *„I en hær uden mandstugt tænker enhver kun på sig selv. Dette er farligt i medgang, og det bliver uendelig farligere i modgang. Mandstugten (disciplinen) lærer folk at have øje for og omtanke for hverandre, og den gør forsvaret til at fast og stærkt hele.“*

Ulydighed og brud på mandstugten rummer i krig fare for hele landet. Vel giver loven og en hurtig rettergang førerne kraftige midler over for enhver, der ikke vil gøre sin pligt; men disciplinen kan aldrig hvile alene på frygt for straffe. Den må først og fremmest bygge på gensidig tillid og på den enkeltes vilje og kærlighed til fædrelandet.“

Hvor er dog alt dette rigtigt — af hvem og hvornår det er skrevet ved vi ikke — men da stavemåden i omtalte bog er gammeldags, har vi lov til at gå ud fra, at det er før afdøde Hartvig Frisch indførte de små bogstaver.

Red.

For ædel Tøst

**WEILES
WINE**

Vinhandlere siden 1822
P. WEILE & SØN . AALBORG

Ønske-hjem

ØSTERGADE 29 · HERNING · TLF. 1151

MØBLER



Chr. Rasmussen & Søn

BRYGGERGADE 8 HERNING TLF 951

Con-
FORMS

N. PURUP

KØBENHAVN A-S

FORMULARTRYKKERI
Esplanaden 6-10 - København K
Palæ 8323

A/s **Dansk Ilt-
og
Brintfabrik**

Eva 8840

København

RADIO | A | PARTS

0000
GL. KONGEVEJ 89
KBHVN. V.

TELEFON:
VESTER 6565-9090
0000

RADIO - RADAR - TV

Elektrotekniske artikler
en gros

V. LØWENER

Værktøj-, stål- og maskinforretning

Vesterbrogade 9 B . C. 7885

**JYDSK ILT-
OG
ACETYLENGASFABRIK A/s**

SKANDINAVISK RØRFABRIK A/s

HORSENS

Telf. 2 47 11

C. O. OLVER
Vesterbrogade 43-45
TELEFON CENTRAL 1780

Johan Ullstad & Sonnes
PAPIRHANDEL
KOMPAGNISTRÆDE 10 · CENTRAL 1992

Dam Busters

Ved verdenspremieren i foråret i London modtoges filmen om bombningerne af de tyske dæmningsanlæg ved Möhne, Eder og Sorpe midt under verdenskrig med stor forventning. Siden da er der gået ry af denne film. Den svarede fuldt ud til forhåndstalerne. Herhjemme har vi ventet den hele efteråret, og nu er den her; den havde verdenspremiere i *World Cinema* kort før jul under den betydningsfulde og banale titel: Mørkets eskadrille.

Som man vil huske, foretog RAF med de svære Lancaster-bombers — den første tunge bomber, der kunne medføre en 10 tons bombe — et overbevisende og forbløffende dristigt angreb på de store dæmninger i Ruhrdistriktet med det formål at sprænge disse og derved unddrage den forberedte så vigtige stål- og kulindustri vandet fra de store opdæmmede reservoirer. Angrebet, der var forberedt gennem måneders intens træning, lykkedes, omend det krævede store tab, men formålet: med en lille styrke at tilføje fjenden et stødtjertekulen, blev opnået.

På filmen følger man togtets planlægning fra det øjeblik, videnskabsmanden Barnes Wallis kommer i haven inspireres af Nelsons idé om, at en ødelættende kanonkugler har større virkning end krigsskibe end projektiler med normal bane. Man ser hans realisering af denne for de officielle myndigheder helt fantastiske plan, hvorefter bomben i lav højde skulle flyve mod målet og bære en særligt konstrueret bombe, der i sin form mest lignede et massivt hjul; den skulle kunne "løbe" eller "springe" henad vandoverfladen som en bordtennisbold, indtil den ramte sit mål, det svære murværk, der udgør dæmningen. Bombens vandrette kast skulle øge eksplosionens virkning væsentligt, og det var den eneste udvej, der blev fundet til at ødelægge dæmningsanlæggene; man rådede ikke over bombere, der kunne medføre en bombe af en sådan sværhedsgrad, som var nødvendig for at sprænge dem på normal vis. Den nye bombekonstruktion og kastemetode bevirkede, at man kunne nøjes med en 3-tonsbombe, som Lancasteren mageligt kunne bære på den lange tur fra England til Ruhr.

Endnu mens eksperimenterne stod på, gennemgik en eskadrille af særligt udvalgte piloter og besætninger under ledelse af den unge, meget dygtige wing-commander Guy Gibson en hård specialtræning i bombekastning af den bombe, der skulle anvendes under angrebet, og flyvning i lav højde. Uddannelsen foregik over sødistrikter i England — først fløj de i 150 fod over vandoverfladen; senere, da dette viste sig at være for højt, i 60 fods højde. Endelig, en månelys nat midt i maj, hvor vandstanden i reservoirerne var højest, blev tegnet givet til angreb, og man følger med intens spænding togtets gennemførelse mod de tre dæmninger. Angrebet lykkes, og store oversvømmelser og ødelæggelser i Ruhrdistriktet bliver resultatet.

Fra visse kredse — det har anmelderen selv erfaret — lyder det: „Atter en afskyelig krigsfilm — kan vi ikke snart blive fri?“ Det er en krigsfilm, det kan ikke bortforklares, og i hænderne på dårlige skuespillere og en dårlig instruktør ville emnet vel være blevet behandlet i almindelig interesseles reportageform. Men med *Michael Anderson* som iscenesætter og *Michael Redgrave* og *Richard Todd* i hovedrollerne, samt med et herligt udsnit af typiske pilotfysiognomier, har filmen fra at være banal reportage hævet sig til stor, visse steder endda sublim kunst.

Instruktøren har tilstræbt dramatisk helhedsvirkning ved hjælp af en stadig stigende linie mod klimax, der indtræffer i sidste fjerdedel af filmen. Antiklimax indtræder efter at angrebets resultat er blevet kendt; dette gælder ikke alene filmens ydre opbygning, men også den linie, der menneskeligt fører til klimax og antiklimax. Disse linier følger ganske den samme bane. Tonen er afdæmpet, men den er mættet af en fortættet spænding. Det er ikke spænding i ordets almindelige betydning, ifølge hvilken det dækker sindsoprivende begivenheder; der er enestående dramatisk nerve til stede, hele tiden mærkbar, den arbejder i hver scene, i hver replik — men stærkest kommer den til udtryk i de passager, hvor der intet sker — hvor der er absolut tavshed. Jeg mindes ikke nogen sinde at have set en film, hvori tavsheden med så mesterlig færdighed er udnyttet i dramatisk øjemed. Man mindes særlig scenen i operationsrummet; RAF's højeste officerer med chefen i spidsen

S. B u c h a r d t

Slagtermester

Stationsvej 22

Ballerup

Otto R. Nielsen I/S

Nørresundby . Tlf. 5557

Isenkram . Glas . Porcelæn

Lev. til FSN Aalborg

Slagtermester **Chr. Christensen**

Hadsundvej 5 . Aalborg

J. ESKILDSSEN

Bagermester

Telefon 30

Simmelskær

Slagtermester

SØGAARD ANDERSEN

Thistedvej 85 . Aalborg

Lev. til FSN Aalborg

JENS JENSEN'S EFTF.

VINHANDEL

Grundlagt 1813

ST. SGT. HANSGADE 1 . VIBORG

JUL. JACOBSEN

Indehaver Munch Vesterby

LØKKEGADE 18 . Aalborg

N. PURUP AARHUS A/S

KIRKEGAARDSVEJ 4-6

TELF. 27011 AARHUS

Bagermester **N. C. Christensen**

Vadum

Lev. til FSN Aalborg

Handelsbanken i Viborg

Filial af Aktieselsk. Kjøbenhavns Handelsbank

KARUP

VIBORG

KØLVRA

**VADUM
INSTALLATIONSFORRETNING**

v. Victor Nielsen

R. T. Hesselberg

Aut. G M forhandler

Storegade 14

Haderslev

Nørresundby Dampvaskeri
Vestergade 49 Telefon 253

^{A/S} **J. D. Koopmann's**
svineslagteri

Haderslev

**VADUM
ANDELSMEJERI**

VADUM
TLF. 58

**KØBENHAVNS
SADELMAGERI & LÆDERINDUSTR.**

Ravnsborggade 8 . København

nter sammen med dr. Wallis spændt på efter-
ningerne fra angrebet. Ingen siger et ord; man
ndrer hvileløst omkring — vægurets tikken er
t eneste, der høres. Med mellemrum lyder den
mpede kimen fra morseapparatet; man ser den
gthavende officers spændte ansigtsudtryk, mens
n aflytter meddelelsen. Ellers er alt tavshed.
ette og ikke de dramatiske begivenheder i for-
ndelse med selve angrebet er filmens klimax.

Ricard Todd spiller overbevisende som wing-
mmander Guy Gibson; det, der adskiller hans
æstetiske kvalitet fra andre skuespilleres fremstil-
ing af tilsvarende roller i det utal af flyvefilm,
blikum i årenes løb har været præsenteret for,
hans antydningekunst. Han er knap, fåmælt og
dæmpet, men antyder med sit væsen en eneståen-
magt over det mandskab, der er ham betroet.
enne antydningekunst, som i det hele taget er
sne adelsmærke, gør personifikationen af den-
films „leadership“ rigtigere end normalt set i
enne kategori.

Dr. Wallis, videnskabsmanden, fremstilles af
ichael Redgrave. Stor skuespilkunst. Håb, for-
ivelse, videnskabelig iver, menneskelig medfø-
se, barnligt jublende glæde skifter som lys og
ygge over dette fine, udtryksfulde og levende
sigt. Men alt med proportion, balance og sordin.
an ser det under eksperimenterne med den nye
mbe. De højeste militære og civile myndigheder
nter på bredden af den sø, hvorover eksperimen-
ne skal foregå. Dr. Wallis er iblandt dem. Alle
r kikkerten parat. Hver bevægelse i Wallis' krop
præget af spændingen og uroen: Vil det lykkes?
in dette kast overbevise dem, der skal føre pro-
tet igennem. Man hører Mosquito-maskinens
torlarm i det fjerne; den ses som en lille prik
igt ude over søen, kikkerterne kommer frem,
allis ryster febrilsk på hænderne og kan ikke
tig få sin løsgjort fra hylstret. Så falder bom-
n — og skallen splintres mod vandet. Det er
et før, flere gange. Ingen siger noget; ikke et
ligt eller trøstende ord til Wallis; alle forsvin-
r hurtigt ind i deres biler, og som ved et trylle-
g er scenen tom — næsten. Wallis står alene
age — som en silhuet mod himlen — fortviv-
se står malet i ansigtet og kan med al tydelighed

aflæses af hændernes bevægelser. Men modet er
dog ikke brudt — han tager sko og strømper af,
smøger bukserne op og vader ud for at lede efter
stumper af bombehylstret, for dog at forsøge at
finde fejlen. Og da eksperimentet så endelig en
dag lykkes, bliver denne lidt generte, verdensfjerne
mand overstadig som et barn; han snubler over
ordene og må tage hænderne til hjælp for at ud-
trykke sig.

Det er en nydelse at iagttage Redgraves mimik.
Ingen bevægelse med hænderne, intet træk i an-
sigtsmusklerne, ikke et udtryk i øjnene er tilfæl-
digt og uoverlagt. Denne rige facettering i mimisk
henseende i forbindelse med den indre spænding,
der udstråler fra Redgrave, gør hans præstation til
stor, ja sublim skuespilkunst.

De øvrige fordunkles af Todds og Redgraves
spil, men yder hver for sig gode og troværdige
præstationer. Det, der særlig synes at have ligget
instruktøren på sinde, har været at smelte filmens
detailler sammen til en ubrydelig helhed og det er
lykkedes. Der spilles op til en fuldtonende sym-
foni uden en eneste falsk tone.

Det er et arbejde, der gør drejebogsforfatteren
og iscenesætteren ære, skuespillerne ære og al god
filmkunst ære.
N. L. Thomassen.

*

*Og så var der
soldaten, der kom i spjældet for romning.*

Vor læser: Hm.

Vi: Ja, netop.

*

Vi erfarer:

*De unge jetpiloter i Karup siges udelukkende
at holde sig til sandheden.*

Vor læser: ?

Vi: Prøv en gang til.

LEVERANDØR TIL FLYVEVÅBNET

HERNING SVINESLAGTERI

C. W. S. SVINESLAGTERIER A/S

Svineslagteri - Kreatur-
slagteri

Pølse- og Konserver-
fabrik - Detailudsalg

Statskontrol 31



JERN . STÅL . METALLER

S. C. SØRENSEN A/S . Randers . Aalborg . Odense . København

BIRMABRIGHT
REGISTERED TRADE MARK

LETMETALLER

nutidens og fremtidens metaller

BRØDRENE DAHL A/S

KØBENHAVN · AARHUS · ODENSE · NYKØBING F

Nordjyllands Kul-kompagni A/S

NØRRÉSUNDBY

TELEFON 4228

Armering

uttes)

r - to - air-raketter.

Blandt de mange tyske våben, der blev udviklet under krigen og præsenteret år før deres tid og efter forbedret andre steder, er air-to-air-raketten det mest virkningsfulde våben mod bomberen. Den originale tyske R 401 5 cm air to air raket, som blev konstrueret af dr. E. Schwartz fra D.M.W. laboratorierne og medførte en eksplosiv 500 g opladning Hexagen, anvendtes i Me 262, i forbindelse med 4 30 mm kanoner (MK 108), men i forbindelse med få angreb, der foretoges med denne jefighter, viste kanonerne sig at være overflødige, når den første salve var afgivet. Med en armering på 24 R 401 blev Mc 262 i virkeligheden raketternes forløber, når disse var forbundet med et effektivt sigte, og efter krigen videreudviklede USAF og USN raketvåbnet.

Navy fremstillede på grundlag af R4M den senere så velkendte Mighty Mouse, der nu er standard raketvåben på flere all-weather fighters og interceptorjagere både i USAF og USN. I det næste øjeblik Mighty-Mouse forlader rampen under planerne, har den en hastighed på knap 1000 m/sek. Den er forsynet med en sprængladning, der er tilstrækkelig til at ødelægge en bomber. Raketterne medføres i stort antal af fighterne; de er anbragt i magasiner fæstet på plantipperne eller fuselagen. F-86 D har således 24 Mighty-Mouse raketter ophængt i et indtrækkeligt magasin, der i trukket stand danner fartøjet underside. Dette magasin sænkes automatisk og raketterne affyres med hjælp af elektronisk udstyr. Et lignende magasin, dog ikke optrækkeligt, kan påsættes Chance-Vought F 7U-3. Det har en kapacitet på 32 raketter og der er anbragt yderligere to under planerne. Northrop F89-D Scorpion er armeret med 24 Mighty-Mouse i hver plantipmagasin, mens de senere versioner af CF-100 Mk. 4 fra RCAF har bevæbning på 29 raketter i hver plantip, hvorved kommer en forøgelse af armeringen i form af projektiler ophængt i et optrækkeligt fuselagemagasin.

Lockheed F-94C Starfire har en usædvanlig installation af 24 raketror, der er centreret omkring radardome'nen opdelt i 4 indtrækkelige felter. F-94 anvender enten 75 mm F.F.A.R. eller en Aeromitraket af lignende kaliber, yderligere kan medføres 12 projektiler, der er fastgjort til forkanten af planerne halvvejs ude. De er fortil beklædt med fiberglas.



F-86 D. Bemærk det indtrækkelige magasin i fuselagen

Desuden skal omtales en ny amerikansk udskydningsmekanisme T-110 beregnet til 75 mm FFAR, som også anvendes af F-89 Scorpion, der har et magasininfødet raketror på hver side af næsen på linie med ældre bæltefødede spiralformede udskydningsanordninger, som bruges i AD-4 Skyraider og Lockheed F-80 Shooting Star. I det næste øjeblik Skyraider anvender, der forudsætter en 125 mm HVAR (high velocity aircraft rockets), er udskydningsrørene og magasinerne fuldstændig nedsænket i planerne. Een af de sidste udviklinger af FFAR-installationerne forefindes i F4D Skyray, der medfører 6 raketmagasiner, hver med 7 stk. 75 mm raketter eller 4 magasiner, hver med 19 raketter.

I England har udviklingen været noget længere om at komme i gang, og man kan først nu tale om virkelige fremskridt inden for denne del af

våbenindustrien. Den missile, der efter alt at dømmes bliver standardvåbnet i England, er en 60 mm raket, der er noget større end den tyske R4-M. Der findes forskellige ophængningsanordninger til denne raket, f. eks. et magasin, der tænkes anbragt på plantiperne; hvert magasin skulle kunne rumme 31 raketter, udstyret med stabilisatorer og en fiberglasnæse. Men man har ikke eksakte oplysninger om, hvad luftfartøjer vil bruge disse raketter til, de er endnu på eksperimentstadiet og er ikke blevet afprøvet i luften.

I Frankrig er man nået langt med udviklingen af en air-to-air raket, der er blevet prøvet med succes. Den supersoniske jager Mystère 4N skal medføre 54 stk. i et fuselagemagasin.

Oerlikon har fremstillet flere rakettyper. Schwediske Vampire's anvender en 80 mm raket, der vejer ca. 10 kg med en sprængladning på ca. 1 kg. Vampirefigteren medfører 24 af disse raketter, der er ophængt under planerne. Dens hastighed er mere end 1000 m/sek. En anden 80 mm raket, HSS-80, er fremstillet af Hispano-fabrikken.

Rally Paris

(Fortsat)

H. C. Petersen, kaptajnløjtnant

En arabisk tjener viste os nu til rette og understregede, at etiketten fordrede — man spiste med fingrene —. Fingrene var højre hånds tommel-, pege og langfinger. Han understregede, at anden spisemåde var ilde set. Han trøstede os dog med, at vi ikke, som araberne, behøvede at tørre fingrene i skæg eller buksebag, han skulle personlig sørge for, at vi fik fingrene vasket bagefter. —

Efter fem minutters kamp med geden og de andre omkring bordet, blev vi mænd enige om at smide jakken. Fedtet drev ned ad armene. I skjortærmer gik kampen videre. Stakkels ged. Hønsene led samme skæbne. Da måltidet sluttede, sad vi allesammen med fedt og kødtrevler op til begge ører. Tjeneren holdt sit løfte og sørgede for, at vi blev vasket.

Næste dag gik turen tilbage til Spanien. Vi startede fra Rabat klokken 10,30 og landede i Jerez klokken 13,30. Efter modtagelsen var vi byens gæster. På Pedro Domequé-bodegaen fik vi forevist sherrydestillerierne og forklaret sherryfremstillings forskellige stadier. Der var ikke mangel på smagsprøver. Efter lunchen, som varede til klokken 16,00, startede vi klokken 16,30 mod Sevilla.

Igen var den forkerte plads blevet opgivet, og det skønt vi ekstra spurgte, om det nu også var

den rigtige plads. Efter at have været nede i lufthavnen først, landede vi på sportspladsen 17,15.

Om aftenen var der gallamiddag, hvorefter „Den spanske ballet“ dansede. Vores sygdom havde de særdeles godt fat nu.

Næste dag startede vi mod Madrid kl. 09. Her kom vi for første og eneste gang ud af kulden. Det skete, da vi passerede Toledo og forvildede os ind imellem bjergene. Da E.T.A.'en var overskudt, var vi ikke ved Madrid, men lå i 1800 meter mellem ugæstfrie bjergtoppe. Jeg besluttede mig at finde og følge en dobbeltsporet jernbane, til det var muligt at fastslå vores nøjagtige position.

Efter ca. 20 minutter fandt vi banen. De første stationer var små landstationer, som ikke var afsat på kortet. Lidt senere kom vi til en større station, men da stationsbygningen var under reparation, var det umuligt at se stationens navn. For ikke at løbe tør for benzin landede vi på en lille syd for byen. Aldrig så snart var vi landet, da en soldat kom stormende imod os med fældet jonet. Han bad os forsvinde snarest, vi var militært område. Jeg viste ham mit kort og spurgte om stedets navn. Det hjalp. Hans ansigt lynte op i et stort smil, han havde åbenbart været i den samme ge. Vi var i Avila, ca. 80 kilometer vest for Madrid.

På vej mod Madrid så vi et andet luftfartøjs nødlande i terrainet. Det var godsejer Dahl, dansk, han var fløjet tør for benzin. Nå, der

heldigvis en flink købmand i byen, så godseren landede senere i god behold i Madrid. Efter landingen var den lokale aéroclub vært ved lunch. Derefter startede vi mod *Biarritz* i den spanske borgerkrig.

Underopholdet i Spanien modtog vi 400 liter benzol gratis af de spanske Aeroklubber.

Turen forløb godt, selv om Pyrenæerne var svære at forcere. Flyvepladsen i *Biarritz*, der i 1951 var en stor græsmark, var blevet udbygget og havde nu to startbaner på to kilometers længde. Vi landede klokken 18,50. Vi fik efter landingen at vide, at der havde været en konkurrence, og at vi lå i et dårligt stående i at bedømme afstanden mellem to hvilkors kors anbragt på stranden. Der var ca. 10 deltagere, som havde fået dette at vide i forvejen.

Om aftenen var den lokale flyveklub vært ved middag i klubbens lokaler på lufthavnen.

Næste dag gik turen videre til *Cognac*, vi brugte en time til turen. Efter den traditionelle modtagelsesceremoni var vi på „sight seeing“ i og omkring byen, for endeligt at slutte med lunch i officersmessen på den militære del af flyvepladsen. Medens vi nød lunchen efter evne, blev det klart, at vejr. En varmfront nærmede sig, og det blev bestemt, at vi skulle blive til næste dag. Det blev ved, at vi kedes formanden for flyveklubben i løbet af en dag, at skaffe værelser til de ca. 100 personer.

Klokken 10,20 næste morgen startede vi mod *Dinard* på kanalkysten, idet ruten La Baule-Saint-Michel blev aflyst. I *Dinard* var der „sight seeing“ og efterfølgende lunch. Ved ankomsten havde vi været mærkeligt, men der var tre forskellige briefings forud og vi landede derfor på ganske almindelig måde uden at tage hensyn til konkurrencen. Efter lunchen blev vi sammenkaldt til briefing, idet der nu skulle foregå noget ganske specielt. Vi skulle opgave ankomsttidspunktet for *Brest*, og så ville der blive givet points efter præstationen i overholdelsen heraf. For at man kunne kontrollere os ganske nøjagtigt, skulle vi ved ankomsten passere tårnet på kurs vest-øst, høj-50-100 meter med tårnet på højre side. Det er også blevet sagt, at vi har været i den skønneste orden, hvis man en del havde fået at vide, at passagen skulle ske på kurs øst-vest, i samme højde og med start på venstre side.

Vi startede mod *Brest* klokken 17,15. Jeg havde opgivet en flyvetid, så min passage af tårnet ville finde sted klokken 19,00. Vi var fire luftfartøjer, som fløj ind samtidig, men heldigvis på samme kurs. Mindre heldige var andre. Efter landingen stod vi lidt og betragtede skuespillet. Medens alt folket jublede, kom adskillige af deltagerne ud for hårrejsende situationer, da de passerede tårnet, samtidig med at andre passerede på modsat kurs. Vores stærkt tiltagende sygdom dulmede heldigvis nerverne. Et par timer efter var der afgang til hotellerne.

På vej til byen fik vi at vide, at vi skulle starte meget tidligt næste morgen, idet en varmfront nærmede sig og ville umuliggøre flyvningen et stykke tid. Ved ankomsten til hotellet fik vi 20 minutter til at gøre os klar til middagen, idet vi allerede var en time forsinket.

Middagen fik en såvel morsom som larmende islæt, da et sækkepibeorkester på 20 mand marcherede ind i salen og afleverede fem af deres bedste marcher.

Klokken 06,30 næste morgen startede vi mod *Le Touquet* på kanalkysten nær den belgiske grænse. Der var tåge med 300 meters sigt ved jorden, men heldigvis kun i banker, og efter et par timers flyvning forsvandt de sidste rester og afslørede kanalkystens uhyggeligt arrede ansigt. Med landingen i *Le Troquet* klokken 09,55 sluttede dagens flyvning, og vi fik os et længe tiltrængt hvil.

Senere på dagen mødtes vi med deltagerne fra de 46 luftfartøjer fra rute A. Lederen af rute A overtog nu ledelsen af hele Rally'et. Om aftenen lærte vi hinanden at kende ved en middag, arrangeret af den lokale flyveklub.

Næste dag kørte vi på flyvepladsen for at starte mod *Paris*. Ved ankomsten til pladsen lod man os vide, at varmfronten havde indhentet os, og at al start indtil videre var forbudt. Efter lunchen blev der givet grønt lys for start efter klokken 14,00, dog på den betingelse, at ruten gik vest på til *Dieppe* og derfra langs *Seine*n til *Paris*.

Ihukommende mange års drilagtigt vejr besluttede jeg at udsætte vores starttidspunkt indtil videre. Ved 14,00-tiden begyndte de første luftfartøjer at starte, men vejret var nærmest elendigt. Vi sad i luftfartøjet og så de forskellige starte,

og jeg var i hvert fald glad for, at det ikke var os. Klokken 15,20 syntes jeg vejret var til, at jeg kunne starte. På vej ud til start blev vi standset og fik nu at vide, at vi kun måtte starte, hvis vi gik direkte til Paris, da deltagere, der var gået via Dieppe, var løbet ind i dårligt vejr. Jeg lagde ruten til Paris over fem flyvepladser, bare for en ordens skyld.

Klokken 15,40 startede vi mod Paris. Skyhøjden viste sig at være 80 meter, men mine flyvepladser var dejlige checkpunkter. En time og femogtyve minutter senere landede vi på *Toussier le Noble* flyvepladsen ved Paris. Vi landede som nummer 14. Det vil sige, at 70 luftfartøjer, som var startet indtil 1½ time forud for os, endnu ikke var ankommet.

Efterhånden landede alle luftfartøjer dog, men der faldt mange drøje ord. Det var oprindelig meningen, at vi skulle være landet på *Le Bouquet*, men på grund af det sene starttidspunkt blev det aflyst. Ligeledes måtte besøget på luftfartsudstillingen udsættes.

Sidste dags aften var vi den franske aéoclubs gæster ved en middag i klubbens lokaler i Paris. Under middagen oplæstes konkurrenceresultaterne. Jeg fik senere at vide, at præmietagerne fra rute B var udvalgt ved lodtrækning. Efter konkurrenceresultaternes forkyndelse blev der holdt en kort tale af de forskellige lands repræsentanter, hvori de takkede for det udmærkede arrangement, for den udmærkede ledelse o. s. v. Dagen efter, da Rally'et officielt var slut, var vi byens gæster ved en lille afskedskomsammen på rådhuset. Senere besøgte vi luftfartsudstillingen på *Le Bouquet*.

Den 17. gjorde OY DUA turen Paris-Skrydstrup via Ypenburg og Sønderborg på 7 timer og 50 minutter.

Hermed sluttede Rally Paris for vores vedkommende. En pragtfuld ferie, — 6000 km — 58 flyvetimer, — var til ende.

H. C. Petersen,
Kaptajnløjtnant.

O. F. O.

(Organisationen for flyvevåbnets officerer)

Den skriftlige anvendelse af gradsbetegnelserne

Foranlediget af en henvendelse fra nogle medlemmer har OFO rettet forespørgsel til FLK om den korrekte skriftlige anvendelse af gradsbetegnelser for officerer af specialgruppen og officerer af reserven.

OFO har nu fra FLK fået svar, der bl.a. fastslår, at f. eks. kaptajn, kaptajn af specialgruppen og kaptajn af reserven er 3 forskellige grader.

Der kan ikke herske tvivl om, at disse betegnelser *principielt* altid bør anvendes ved skriftlig brug af gradsbetegnelserne.

Det er iøvrigt naturligt, at der af praktiske hensyn fastsættes forkortelser for de militære grader samt at disse forkortelser anvendes, hvor det skønnes hensigtsmæssigt.

Det fastslår endeligt, at flyvekommandoen indeværende vil anvende følgende forkortelser:

„(S)“ for „af specialgruppen“ og
„(R)“ for „af reserven“.

Private adresser.

OFO er — især af hensyn til tilsendelse af brev til det „Samrådet“ — interesseret i at være i besiddelse af medlemmernes private adresser.

De medlemmer, der flytter eller i det sidste halvår er flyttet privat, bedes sende meddelelse til sekretæren:

KL O. Grue, FSN Værløse.

Arsberetningen.

I henhold til lovene skal bestyrelsen inden udgangen af januar måned tilsende afdelingerne en kortfattet beretning om virksomheden i det løbne år.

Hovedtrækkene i denne beretning vil blive meddelt i næste nummer af „Flyvevåbnet“.



G. HAUSCHILDT
Hovedgaden 148 . GLOSTRUP . Telf. 2876

Vi tager Deres brugte køretøj som udbetaling



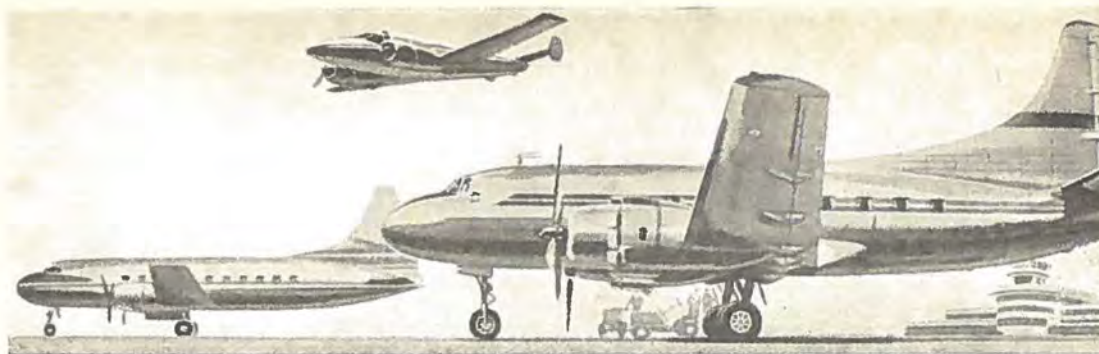
FLYVEVÅBNET



2. ÅRGANG

E BRUAR

1956



Flere luftfartøjer ... og flere typer luftfartøjer ... lander idag på Goodyear dæk, hjul og bremses end på noget andet mærke.

Et overvældende udtryk af tillid til kvaliteten og pålideligheden af Goodyears
aero produkter — et område, hvor Goodyear har været pioner siden 1909.

GOODYEAR

AVIATION PRODUCTS

Producenter af flyvemaskinedæk, hjul, bremses, brændstoftanke, af-isningssystemer
og en lang række andre produkter til commercial, militær og privat luftfart.

MØRKETS ESKADRILLE



I den engelske film »The Dam Busters«, der vises i
biograferne herhjemme under navnet »Mørkets Eskadrille«, er de dramatiske natscener optaget på Ilford
HPS 35 mm negativfilm, der på verdensmarkedet be-
tegnes som »Verdens hurtigste film«.





FLYVEVÅBNET

FEBRUAR

1956

INDHOLDSFORTEGNELSE

- Anstændig journalistik
- F N
- Tally Ho
- Betragtninger
- Luftværnsartilleri
- G C A
- Victoria Cross
- Nyt fra flyvestationerne
- Verden rundt
- O F O

De synspunkter, der fremsættes i bladet, repræsenterer ikke nødvendigvis redaktionens — end-sige flyvevåbnets — anskuelser og meninger, men står for forfatterens egen regning.

Gengivelse af bladets indhold må ikke finde sted uden redaktionens tilladelse.

Bladets adresse og annonce-ekspedition: Bondehavevej 7, Bagsværd. Tlf. 98 18 79.
Giro 98 025.

Ansvarshavende redaktører:

Flyverløjtnanterne P. L. Wiisbye
og M. C. Bügel.

Redaktionssekretær:

cand. mag. N. L. Thomassen.

Trykt i

Herlev Bogtrykkeri

(S. Valbjørn)

Anstændig journalistik.

Vi har med velvillig tilladelse af DAGENS NYHEDER fået lov til at aftrykke nedenstående leder af 7. januar, idet vi er af den opfattelse, at dens indhold bør være kendt af flyvevåbnets samlede personel. Iøvrigt taler artiklen for sig selv.

Red.

Madkampagne

mod jet-piloter

„Sprit-piloter“, siger folk i Midtjylland.

Dette var en overskrift i det kommunistiske „Land og Folk“ i går, og i underrubriken hed det: „Jetpiloter særdeles velkendte i restaurationslivet og mangler ikke penge.“ Artiklen var kun en af flere i en veltilrettelagt og velorganiseret kampagne mod jetpiloterne på Karup flyveplads. Kampagnen er med taknemmelighed blevet ført videre af „Politiken“, der i en overskrift i Går siger „Rygter om jetpiloters spiritusforbrug til auditor-undersøgelse“, og ser bort fra, at artiklen, der står under overskriften, faktisk er eet eneste dementi af påstanden om drukkenskab på flyvebasen. Bag overskriften var kun et rygte, en påstand forvandlede til et faktum.

Sandheden er, at en bogholder Jens P. Jensen i Aulum, der er afholdsmand — og som auditoren, der har ledet undersøgelsen på Karup flyveplads, siger: som led i sin afholdspropaganda, — har fremsat uboldbare påstande om drikkeri på flyvebasen. Undersøgelsen er slut, bogholderen har indrømmet kun at have genfortalt rygter, han bekræfter overfor auditoren ikke at have noget holdepunkt for påstanden om, at jetpiloter skulle have været berusede under beredskab, og auditoren selv, der har foretaget et halvt hundrede undersøgelser af havarister, udtaler, at der kun findes siger og skriver eet, hvor man må s k e kan sige, at træthed og mangel på søvn efter spiritusnydelse kan have været en medvirkende årsag. Man må håbe, at „Land og Folk“ og „Politiken“ i dag bringer resultatet af denne undersøgelse og bogholderens dementi af egne påstande lige så tydeligt og med lige så store overskrifter som de generelle anklager og bagtalelser af jetpiloterne. Men vi nærer en vis ængstelse for, at de i k k e gør det.

„Spritpilot-kampagnen“ var kun en detalje i en systematisk kampagne mod det danske beredskab. Falder en jet-

pilot ned, fordi nye våben desværre fortsat kræver sine ofre under eksperimenterne, kan man være evig forvisset om, at „Land og Folk“ altid understreger, at „der kun var få meter til nærmeste gård“ eller „legende børn“. Flyver en enlig jet-maskine på sin vej hjem over København i stor højde, har bladet forunderligt nok den næste dag „modtaget et uoverskueligt antal klager over den nervenedbrydende støj“. Jet-piloter er fulde, jet-piloter er farlige, jet-piloter er for støjende — el-

ler for at sige det meget kortere: Den kommunistiske og radikale presse kan slet ikke lide jet-piloter, blot fordi de nu engang er her. I bekæmpelsen af dem skyes intet middel for at bagdem og dermed det danske forsvar.

Det er en systematisk kampagne mod de udmenneskede, der er parat til at ofre livet, — og af de kræfter, der når som helst er parat til at ofre landet og folket.



F

N

Ved et møde, som ICAO — Den internationale Organisation for civil luftfart — fornylig holdt i Montreal, drøftede man især forholdsregler til sikring af trafikken i de nærmest kommende år med særligt henblik på den trængsel, der er ved at opstå i luften. Man regner med, at man allerede omkring 1979 vil have nået en tæthed i lufttrafikken, der vil være overvældende i forhold til i dag. Hvis udviklingen går efter beregningerne, vil alene atlanttrafikken komme til at omfatte 18,000 fly om måneden!

Der må derfor skabes endnu finere og sikrere instrumenter. ICAO søger at nå et navigations-system, der kan give de enkelte flys nøjagtige positioner verden over, uafhængigt af vejr, tidspunkt eller flyvehøjde. Systemet skal gøre det muligt, at man fra hver enkelt station på jorden kan sende oplysninger og direktiver, der kan opfattes inden for en radius af 2500 km.

For at nå så vidt foreslog konferencen i Montreal, at man skal indlede en række eksperimenter i tæt flyvetrafik for at samle erfaringer om de instrumenter, man har i øjeblikket, og fastslå, hvilke forbedringer der er nødvendige.

Med den stigende efterspørgsel på F.N.s mærker er der truffet en ordning, efter hvilken nordiske frimærkehandlere kan rekvirere mærkerne fra F.N.s informationskontor i København mod betaling i danske kroner. Alle nærmere oplysninger fås på informationskontoret.

*

Luftfartsselskabernes erstatningspligt i forbindelse med passagerer, der kommer til skade eller omkommer under flyvning på internationale ruter vil nu blive fordoblet. Under den snart 25 gamle Warszawa Konvention fastsattes erstatningerne til et maksimum af 125,000 guldfranc (godt 58,000 kr.) pr. passager. På et møde fornylig i Haag vedtog 26 nationer at fastsætte maksimumserstatningen til 250,000 guldfranc (116,000 kr.). Den nye aftale træder i kraft, den er ratificeret af 30 lande. Den omfatter til en række betydningsfulde forenklinger af trafikdokumenterne efter forslag af F.N.s internationale Organisation for civil Luftfart ICAO.

Den internationale Organisation for civil Luftfart — ICAO — har akcepteret en indbydelse fra den venezuelandske regering til at holde ICAO's forsamlingens 10. session i Caracas næste år. Bliver forsamlingens første større møde, siden 7. session holdtes i Brighton i England i 1956. Samlingen begynder 19. juni 1956.

Rådet, der er ICAO's administrerende organ, har iøvrigt valgt følgende tre vicepræsidenter for kommende år: Henri Bouché, Frankrig, Bi Grinde, Norge, og Edward Dabbas, Libanon.

Tally Ho . . .

Fighter-piloten af i dag skal svare til mange spørgsmål. Han skal have et fuldstændigt kendskab til sit fartøj, hans tekniske forstand skal ingenlunde være ringe. Og sidst men ikke mindst, skal han naturligvis kunne flyve sit fartøj under alle forskellige forhold.

Vi vil i denne artikel tage en enkelt side af hans viden og kunnen frem: lad os betragte piloten i en all-weather interceptor (redaktionen anser det for passende i relation til artiklen i jagerbladet om natjagere ved Yalufloeden).

Navnet „all-weather interceptor“ betyder en jager, der er udstyret til i al slags vejr at gå i luften, støt og sikkert gå en angriber i møde, afskære ham på hans vej mod målet og om muligt tilintetgjøre ham. Piloten skal kunne intercepte i al slags vejr. Til gengæld forsøger man at give ham de mest mulige tekniske betingelser for at gennemføre interceptions. Han har R/T kontakt med en G.C.I.-controller på jorden, der fører ham. Han har selv et radarsæt, som enten han selv eller en radaroperatør betjener. Ved hjælp af dette „airborne“ radarsæt kan han, på kortere afstande, lokalisere fjenden med stor nøjagtighed — måske kan han aldrig sit mål, andet end som et lysende objekt på radarskærmen. Når han er på skudhold, aflyses hans kanoner automatisk. De går præcis på et øjeblik, det fjendtlige fartøj har en i forvejen bestemt afstand fra interceptorjageren.

I USA har ADC (Air Defense Command) oprettet en raketskydeskole på Yuma, AFB (Air Force Base), for at lære piloterne de sidste tekniske fremskridt inden for brugen af raketydret og at smelte besætninger på interceptors (på to sædvanlige fartøjer piloten og radaroperatøren, på en sædvanlig piloten og G.C.I.-controlleren) sammen til et team, der snævert og gnidningsfrit kan arbejde sammen. Og det har vist sig, at denne træning har haft særdeles gode resultater.

Der er to særskilte, men nøje sammenarbejdende faser; den ene beskæftiger sig med uddannelse i raketskydning og interceptionsteknik og den anden varetager skydeøvelser mod slæbemål. GCI-træningen har en dobbeltmission. Den afgiver

GCI-kontrol til ADC-interceptoreskadrillens træning i våbentjeneste og våbenbrug og for det andet vedligeholder den controllernes rutine i interceptions.

Hver enhed har en forbindelsesofficer fra den eskadrille, der er til uddannelse. Han arbejder snævert sammen med den eskadrille, der er på besøg, leder briefings i uddannelsens tre forskellige faser og tilrettelægger programmet, således at en maksimal træning opnås på et minimum af tid.

Første del af træningsprogrammet er helliget at gøre piloten bekendt med procedurer og at forberede interceptorpiloterne til 3. afdelings aktuelle skydeøvelser. Alle de besætninger, der ankommer til Yuma med mindre end 40 timer på deres fartøj eller mindre end 40 interceptions, må gennemgå første afdeling. Avancement til anden afdeling er baseret på den enkeltes evne til at lære og tilpasse sig stoffet.

I første afdeling anvendes T-33, der flyves af velkvalificerede instruktører, som mål. Normalt er deres højde 25000 fod, medmindre sigtbarheden er nedsat på grund af dårlige vejrforhold. Målet flyves med 180 kts. IAS (indicated airspeed) og interceptorjagerne med 280 kts. Alle missions kræver radioforbindelse med operationskanalen og over fixerkanalen, som fastsættes ved briefing. IFF (identification friend or foe) bruges på alle missions.

Interceptions afbrydes, når visuel kontakt ikke etableres på et minimum af 4 miles. Der opereres ikke med nogen højdeforskel mellem mål og jager i uddannelsens første fase. Uanset om missionen er fuldført eller ej skal alle fartøjer forlade øvelsesområdet, når de har et minimum af 1500 pound brændstof tilbage.

Fase 2. — Træning.

I anden fase foretages interceptions mod to T-33, der flyver i en afstand af 4000 fod fra hinanden. Disse to fartøjer svarer til første fases målsælbningsfartøj og mål. Der anvendes tre interceptors pr. mål for at piloter og controllere kan opnå færdighed i at operere med flere luftfartøjer

i nærkontrol. Her er, som i forrige fase alle missions under GCI-kontrol. Alle interceptors optages på scopekameraer og vurderes og kritiseres af erfarne instruktører.

Målfly og interceptor-jager flyver i f. eks. højde 20000 fod. Hvis interceptionen er for nær på og undvigemanøvre er nødvendig, er det kun målfartøjet, der viger ud. Denne forsigtighedsregel skulle eliminere muligheden for kollision. Der skal kunne opnås visuel kontakt på 2 miles. Hvis dette ikke er sket, afbrydes interception. Begyndelseshastigheden er 200 kts. for målet og 300 kts. for jageren (IAS). Om muligt øges disse hastigheder de sidste tre dage i anden fase. Efter hver mission holdes der kritik for at gennemgå eventuelle fejltagelser og urigtig procedure og for at analysere den teknik, som interceptionsholdene har anvendt.

Fase 3: Skydning.

De missions, der flyves i fase 3, udføres i forskellig højde og med forskellig hastighed for at skærpe opmærksomheden over for ulige forhold i hastighed og højde mellem målet og jageren. For at få tilstrækkeligt udbytte af hver mission, fyrer 6 fightere på hvert mål tre og tre. Al skydning foregår mod slæbemål udstyret med 2 roterende reflektorer, der anbringes for at frembringe tydeligere impulser på radarskærmen.

Umiddelbart efter ankomsten til sit fartøj skal piloten sikre sig „circuit breakers“ til affyringsmekanismen er trukket ud.

Efter at være steget op i cockpittet checker man endnu engang „circuit breakers“ og påser, at ketudløsermekanismen står på „off“ og at raketudløseromvælgeren står på „auto“ (automatis).

De forskellige affyrings- og udløsermekanismer forbliver i sikret tilstand indtil motoren er startet og luftfartøjet er rulelt hen til „arming area“ enden af rullebanen. Her sættes circuit breakers til igen og mootren varmes op til 65 % af ydeevnen. Så anbringer piloten hænderne uden for cockpittet, medens opladerne checker om alt er i orden. Hvis det er tilfældet, bliver startsignalet givet.

Dernæst drejer piloten knappen til raketudløseren på grønt lys. Er der grønt lys, drejer han knappen tilbage til „jettison“ og forbereder sig til take-off.

Alle fartøjer i operationen, inkluderet målskib og missilbærende fartøjet, operere på en fælles radiokanal samtidig med, at der er fastsat en alternativ kanal, hvis den oprindeligt valgte skulle blive u/s (unserviceable). Hver mission flyves under direkte GCI-kontrol, og hvis stationen skulle blive u/s, stoppes operationen omgående afbrydes. Leaderen søger og opretter radiokontakt med GCI umiddelbart efter take-off og hvert medlem af formationen checker forbindelse af med controlleren.

På alle skydeøvelser er en såkaldt „chase pilot“ tildelt interceptoren med den opgave at påse, at interceptor-piloten holder sin kurs mod målet, og han er inden for de foreskrevne Angle of Attack grænser. „Chase“ piloten har også ansvaret for at radioprocedurer foretages korrekt.



Billedet viser 1 samme type som vendes under træning.

Under en interception sender „chase“ piloten „Talley ho“, så snart han har målsæbningsfartøjet sigte. To miles før ildafgivelse observerer han målflyets position i forhold til interceptoren og sender „clear“ og „break“ til jagerpiloten.

For at få det største udbytte af skydningen be-
grænser instruktøren den sandsynlige raketspredning og raketternes fartretning i forhold til målet. En-
delig sikrer han sig, at piloten foretager den sid-
ste kontrol af sin bevægning før han går ind i
angrebet.

Umiddelbart efter bringer instruktøren sin ma-
chine i stilling fire planlængder (ca. 150 fod) di-
kte bag og lidt under interceptoren. Derefter fin-
der han, efter ordren „clear to fire“ til jagerpilo-
ten, en ny stilling 3 planlængder ude og 20 fod
over interceptoren på den side, målet kommer fra.
Disse manøvrer foretages af sikkerhedsmæssige
grunde og formindsker faren for, at instruktøren
styver ind i faldende raketstumper.

C.I.-kontrol.

Controllerelever fører under nøje tilsyn og vej-
ledning interceptorjagerne til målområdet, fører
dem ind på målet og tager dem atter under kon-
trol, når de har afgivet deres salver.

Fra en controllers synspunkt starter en mission
det øjeblik, fartøjerne er airborne. Fighterne star-
ter med 20 sekunders mellemrum og afprøver
radioforbindelsen med controlleren. Denne giver
loterne en kurs og højde til målområdet. Derpå
åbner controlleren identificere jagerne og målene,
trinvis ved at undersøge deres kurser eller ved
hjælp af IFF. Hvis dette ikke er muligt, foretages
identifikationen ved positionsrapporter og ved at
give mindre kursændringer.

Dernæst planlægger controlleren afstanden mel-
lem fighterne. Med 20 sekunders mellemrum un-
der take-off vil fartøjerne ligge efter hinanden
med 3 miles imellem, hvad der dog ikke er til-
rækkeligt for missions af denne art.

Spacing på 90° beam approach bør tilrettelægges
sådan, at interceptorjagerne kommer ind på deres
mål med eet minut mellemrum. Hvis man går ud
fra denne fordeling, vil afstanden mellem inter-
ceptor path være lig med den distance, målet fly-
ver på eet minut og afstanden mellem jagerne vil
være lig den distance, som disse flyver på eet

minut. Controlleren påser også, at fighterne og
målet efter „break off“ ligger i forlængelse af
hinanden, for at man kan være sikker på, at angle
off for hver interceptor vil blive ens.

Hvis fighterne har overtaking-speed er det let
at opnå den ønskede spacing. Jagerne kan da fort-
sætte til deres turn-on points in trail med to eller
tre miles mellemrum, og de vil da nå turning
point med den ønskede spacing. (Spacing lig af-
standen mellem de enkelte fartøjer under f. eks.
line astern).

Hvis målet kommer ind imod fighterne under
det første pas, kan spacing opnås ved at lade dem
gå ud i vifteformation, når de nærmer sig dis-
placement line. Hvis in trail spacing stadig ikke er
tilstrækkelig efter at de har opnået displacement
line, kan det tillades nr. 2 og 3 at rykke ud af
formationen til en position flere miles ude og
parallel med målets kurs.

Når fighterne møder målet head on, bør spacing
in trail være lig med den distance, målet gen-
nemflyver på eet minut plus yderligere eet minut
for at opnå den ønskede 90° approach. Der vil
de være et minut mellem turn-ons.

En mission i fase 1 gennemføres med et målfly,
der flyver på forud aftalte kurser. Den første af
to interceptors bringes i stilling af controlleren for
at kunne angribe på en 90° modgående kurs.

Efter break off giver controlleren interceptoren
en ny vector (kurs), som placerer ham 25 miles
væk fra målets kurs og bringer fartøjet i stilling
for en ny interception på målflyets reciprokke
kurs. Ved at anvende denne udgangsposition kan
hver interceptor tildeles 4 interceptions i en 50
minutters målsæbningsmission.

I en fase 2 mission, der bruger to T-birds (T-33)
som slæbemål 5000-6000 fod fra hinanden til at
angive slæbemålsfartøjet og målet, foretager tre
interceptors øvelsesangreb uden at skyde, for at
vænne sig til at udskille målet fra slæbemålspla-
net under anflyvning (locking-on).

I fase 2 bruges forholdet 2 til 3 (fighter 300
kts. IAS og slæbemaskinen 200 kts. IAS). Sidst-
nævnte trækker målet på forud bestemte kurser
som 80° og 260° i samme højde. På en sådan
mission foretager jagerne deres angreb fra 170°.
Fighter-piloten rapporterer „judy“, så snart han



B-45 som slæbemålsfartøj

har nået lock-on. Hvis han ikke melder dette, når han mangler 2 miles i at kunne angribe, afbryder controlleren interception og lader jageren bryde af. Hvis jagerpiloten har judy, rapporterer piloten i målfartøjet „Tally Ho“, når han har interceptoren i sigte.

Den sidste fase former sig således, at piloten rapporterer „splash“ efter at have fået „pull out“ signal, og controlleren genoptager kontrollen og afbryder interception væk fra målets kurs.

For at bringe jagerne i stilling igen må controlleren lade dem krydse hinanden for at opretholde den samme angrebsformation. Hvis hver jager fik 180° drej efter splash, ville deres formation og rækkefølge blive omvendt. I næste pas ville nr. 1 opnå et ca. 40 miles displachement, men nr. 3 kun ville have 10-15 miles forskydning i forhold til målets kurs.

I fase 3 missions foretager controlleren radiocheck med hvert chase-fartøj, såvel som med hver interceptor. Indflyvningen mod målet er praktisk talt den samme som den, der blev brugt i fase 2. Der er imidlertid den forskel, at hver interceptor har et „chase-plane“, der flyver tæt formationsflyvning med denne for at påse, at han er i rigtig skydeposition og for at holde jageren fri af eventuelle fremmede luftfartøjer, der forvirrer sig ind i skydeområdet.

Indflyvningstaktikken og radioproceduren er den samme i alle tre faser, men efter at have nået „2 miles punktet“ må kanalen holdes fri for alle transmissioner. På dette tidspunkt skal slæbefartøjet

være direkte foran interceptoren og „chase-flyet“ kan meddele, om fighteren er „locked on the target“ eller slæbemålsflyet. Det er i denne fase missions, at chasepiloten instruerer interceptorpiloten om at skyde eller afbryder interception.

Alle deltagerne i en sådan mission, interceptorpiloten, chasepiloten, slæbemålspiloten og controlleren må have gensidig radiokontakt. Dette er ubetinget nødvendighed, da alle, som ser en farlig situation er ved at udvikle sig, skal være i stand til at afbryde interception. De har alle forretningen at bruge „Break“.

Som eksempel herpå kan nævnes, at hvis chasepiloten ser, at interceptoren har mere end 30 grader angle-off på sin 90 graders beam approach, beordrer han fighteren til at afbryde interception. Brændstof og iltkontrol foretages efter første, tredje og hvert af de følgende pas.

Slæbemålsbesætningerne på B-45, der anvendes til disse øvelser, er også en uundværlig del af øvelsesinterceptionsprogrammet. Før start briefes chefen om den procedure, der vil komme i brug. Han lægger særlig vægt på nødsituationer, der kunne opstå under flyvningen. Den oprullede wire med slæbemålet medføres i fartøjets bomberum. Hvis slæbehøjden er 20000 fod, sætter B-45'eren farten ned til 120 mph. i 21000 fod. Wiren er et kablet, der bærer slæbemålet, skal være mindst 5000 fod langt og frigøres gennem bombelemmer med 400 til 600 fod pr. minut.

Kontakt med GCI-controlleren opretholdes i løbet af hele missionen. I det tilfælde, at interceptorpiloten ikke følger proceduren til punkt og prikke, kan slæbemålseskadrillen diskvalificere ham, indtil han får nok yderligere træning til, at han kan holde skydeøvelser med armerede raketter mod slæbemål.

Efter en mission går B-45'eren ned, kaster slæbemål fra 2000 fod ved 150 mph. over afkastningsområdet og vender tilbage til sin base.

Lige siden højtflyvende, hurtige bombere er i stand til at bombe et mål i al slags vejr med hjælp af radar, har vor første forsvarslinie bestået af US. Air Force interceptors. Denne træning, som Air Defense Commands piloter modtager på Yucca AFB er yderligere et stærkt led i USA's forsvarskæde.

Betragtninger vedrørende forsvaret

✱

Kaptajn E. J. Harder

ledes står der:

„I tilfælde af angreb på dansk territorium eller dansk militær enhed uden for dansk territorium al de angrebne styrker ufortøvet optage kampen, men at ordre afventes eller søges afhentet . . .“
Længere henne kan vi læse: „Ordrer om ikke mobilisere eller ikke gøre modstand eller aflyde påbegyndt mobilisering eller kamp må derfor ikke adlydes, før der foreligger fornøden visdom for, at ordren er udstedt af kompetent dansk myndighed . . .“. Desuden i næstsidste afsnit: „Så snart landet bliver delvis besat af angriberne, skal de, der ikke kan nå frem til deres egen afdeling, slutte sig andre kæmpende danske eller allierede til . . .“.

Det er smæk for skillingen. Blot et mindre opluk af de retningslinier, som er givet i kgl. dekret af 6. marts 1952 om forholdsordre for det militære forsvar ved angreb på landet og under krig.

Aldrig mere en 9. april — under dette motto: „Danmarks parlamentariske forsamling anerkender, at skabe muligheder for oprettelsen af et forsvarsapparat af sådanne dimensioner, sammensætning og faktisk værdi, at en tilsvarende situation, som hin aprilmorgen 1940, ikke skulle kunne gentages.“

Uendeligt forelå to muligheder: En gennemført forpligtelse i forbindelse med ubetinget neutralitet — det var det ene. Eller et rationelt opbygget militært forsvar med en stærk alliance — det var det andet.

Den første mulighed blev førkrigstidens eksperiment, men det lykkedes ikke at holde fjenden ude, trods iøvrigt god vilje og en traktat, som gav Danmark i al sin enkelthed en langvarig besættelse, tusindvis af døde, deporterede, flygtninge, og fremmed udbytning til en værdi af mere end milliarder danske kroner. En dyr måde at forsvare sig på — og dog findes endnu danske, der tror på eksperimentet gentaget, men flertallet vil

da noget andet. Man er nu gået en ny vej ved at følge den anden mulighed. Forholdsordren lader ikke tvivl om hensigten.

Men er alle nu også rede til at gøre en personlig indsats, hvorved forholdsordren kommer til at fremtræde med den fornødne baggrund? Ja og nej, dog måske alligevel ja. Og trods dette mærkes fra store kredse i befolkningen en vis manglende tro på, at det kan nytte eller måske sagt på en anden måde, manglende forståelse af, at det kun kan nytte på den betingelse, at alle er med som garant for tilstedeværelsen af den samlede *moralske* kraft, der i sig selv indebærer garantien for effektiviteten i det nye forsvarsapparat.

Det skal være et folkets forsvar, men „folkeforsvaret“ vil man alligevel ikke gerne akceptere. Høstehoven træder frem hist og her. Adskillige er tilbøjelige til at skyde det personlige ansvar fra sig. Sålænge man taler om hærens nye kampvogne i stedet for at sige „*vore* nye kampvogne“, eller flyvevåbnets nye jetjagere i stedet for at sige „*vore* nye jetjagere“ o.s.v., foreligger der et umiskendeligt tegn på, at den enkelte borger ikke helt identificerer sin egen person som et afgørende led i Danmarks nye forsvar. Det er kun, når en jetjager styrter ned, en militær vogn kører for hurtigt, eller en forplejningsforvalter svindler, at man betragter det som en del af ens private ejendom. Hvilken formastelighed! Og vreden rejser sig mod forsvarets daglige udøvere.

En fremtidig krig vil blive langt mere omfattende end tidligere kendt. Med luftstridskræfternes udviklingsrytme, bl. a. med hensyn til flyets fart, bæreevne og enorme antal er der skabt en ny kampmæssig dimension af fundamental betydning. Baglandet er ikke mere sikret af „frontlinien“ eller tropperne ved grænsen. Baglandet kræver sin lokale dækning. Ødelæggelser fra luften af nøgleområder (f. eks. flyvestationer) og isolerede områdebesejtelser ved nedkastning af *luftbårne tropper* må påregnes fremtidigt som en væsentlig og

sandsynlig trusel. Grænseforsvaret er ikke det samme i dag, som før krigen. En perifer „maginotlinie“ vil ikke alene kunne løse problemet. De i baglandet værende nøgleområder tæller med. Det ville således være sandheden nærmere bl. a. at betragte flyvestationerne som dele af Danmarks *grænseforsvar*.

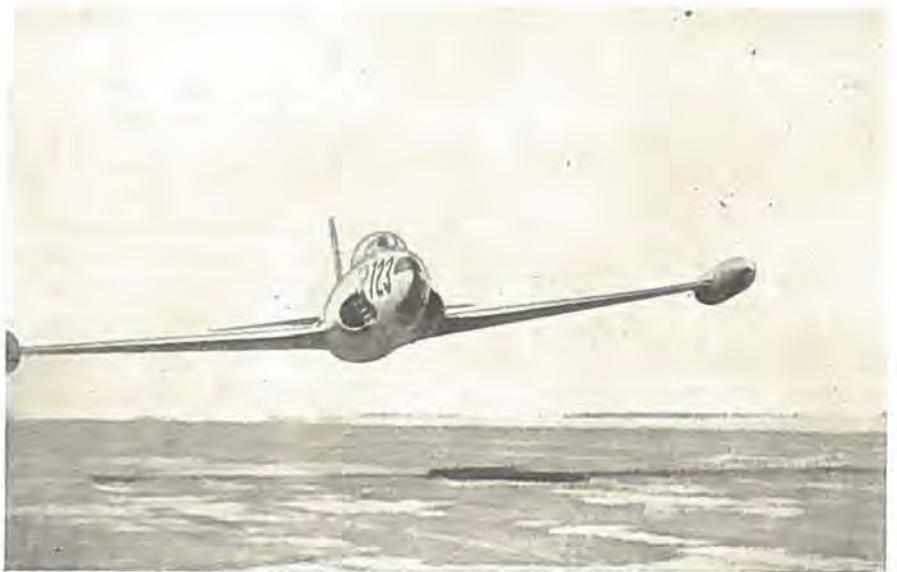
Altså vil situationen kunne kræve på een gang dels at skulle opstille størst mulige kampstyrke til samlet indsats mod en landgangshær eller ved et grænseoverfald og dels *samtidigt* at kunne råde over tilstrækkelige, kraftige jordstyrker til dækning af flyvestationer m. fl.

I modsætning til tidligere forsvarssystemer er der i loven om forsvarets ordning af juni 1951 netop taget hensyn til denne omstændighed, idet landet er opdelt i et antal militærområder, retteligt benævnt som regioner. Indenfor hver af disse skal findes felthærenheder, lokalforsvarsheder og hjemmевærn. Det er dermed hensigten udover en i fredstid passende spredning af styrkerne at forhindre tilstedeværelsen af militære tomrum. Og ved samling til visse områder af felttropperne i krigstid, vil ansvaret for sikringen af regionsområderne påhvile de opstillede lokalforsvarsheder og det stedlige hjemmевærn.

En anden fordel ved regionsopdelingen ligger i en hurtigere gennemført mobilisering, når det forudsættes, at tropperne udskrives fra den pågældende region.

Diskussionen om tjenestetidens længde foretages stadig, til tider har den været ført med åben heftighed og vil iøvrigt altid være en speciel interesse for det udskrevne mandskab.

Nogle mener, at uddannelsen vil kunne gennemføres på kortere tid med endog et tilfredsstillende resultat, og andre, det må blive de fleste heri inkluderet de faglige myndigheder og NAT indtager det modsatte standpunkt. Sagen er dog at når alt kommer til alt, spiller tjenestetidens længde den afgørende rolle i forbindelse med størrelsen af den i fredstid værende kampdygtige felthær, der jo iøvrigt kun udgør en brøkdel af den endeligt opstillede forsvarsstyrke, altså på et tidspunkt, hvor mobiliseringen er afsluttet. Det er ikke før! Lokalforsvarshederne vil derimod ikke kunne påregnes at være opstillede i fredstid. De vil sige, at man i fredstid på landjorden næppe kan påregne indsats af meget andet end en stående felthærstyrke, og hvis størrelse netop er direkte funktion af „den for tiden“ gældende tjenestetids længde.



»Shooting star« under lavangreb over FSN-KARUP

Når russerne i fredstid kan disponere over kossale stående styrker, såvel til lands, i luften som i søen, er det udelukkende, fordi de har 3-5 års beredningstid. Det vil sige, at man i øststaterne til rådighed er under delvis mobilisering. Kommunisternes standpunkt i denne debat hviler altså på et vel et usagligt som et udansk grundlag. Men det kan de vel næppe selv være i tvivl om. Derimod kan det være vanskeligt at forstå de radikales synspunkt, da deres nationalbevidsthed ikke kan drages i tvivl.

Udover den stående felthærs størrelse må naturligvis regnes med de i lokalområderne værende forformationer af flyvevåbnet og søværnets kystforsvar og dertil det normale hjemmeforsvar.

Såfremt man ved et forestående krigsudbrud med sikkerhed ville kunne påregne en god frist, så vil man kunne påregne, at mobiliseringen og en påfølgende kampberedning kan være afsluttet, inden fredsbruddet, vil forsvarets effektivitet vel næppe være et problem for sig selv; men nu kun være afhængig af den nødvendige NATO-støtte, forsyningsstøtte m. v. og af den samlede befolknings udholdenhed som grundlag for en moralsk baggrund.

Spørgsmålet er således her nu kun, om en så god frist vil kunne påregnes. Fordi, kan man ikke påregne, stiller forholdene sig uægteligt anderledes.

- Det ville eksempelvis være såre alvorligt, om den anden ad luftvejen besatte et eller flere vigtige - tildels udækkede — lokalområder, f. eks. flyvestationer, medens den stående felthær samlede sig til slag, samtidigt med at dens tilstedeværelse ville sikre en mobiliserings gennemførelse eller forholdsordrens effektivering.

Det lokale forsvar synes således på en måde at være kommet til at optræde som det svage led i forberedelsen, idet dettes eventuelt manglende tilstedeværelse på mærkbar måde vil kunne kompromittere den stående felthærs virksomhed, da en opdeling af denne styrke i sig selv vil være en meningsløs handling.

Det skal her erindres om, at udgangspunktet for disse betragtninger fremdeles er forholdsordrens betydning og hensigt i forbindelse med den politiske situation, hvor en situation som den 9. april ikke kan gentages sig. Thi da ville jo alt være gået galt.

Men dannelsen af de lokale forsvarsstyrker må nødvendigvis ske ved anvendelsen af de hærårsgange, der ikke indgår i den fuldt mobiliserede felthær, samt af de af flyvevåbnets og søværnets kystforsvar dels tilstedeværende og dertil uddannede styrker, der ikke anvendes i luften eller i søen og dels af et passende antal årgange af disses værnsmobiliseringsreserve.

Den for disse tekniske værnsmobiliseringsstyrker til dagligt fagmæssigt til rådighed værende styrke må påregnes, under den forudsætning, at kamp ikke foregår i direkte tilknytning til disses stationer, at værnsmobiliseringsstyrkerne er i tjeneste af intern art. Gælder kampen derimod de respektive objekter, ser sagen anderledes ud, idet personellet, såfremt den fornødne uddannelse er gennemført, selvfølgelig må indsættes, formeret i en passende enkadring fra stillinger, hvor terrainet vil være taktisk bedst egnet.

Hertil kommer så hjemmeforsvaret, der må anses for at være til relativ hurtig rådighed. Hjemmeforsvarssoldaterne vil normalt have deres daglige arbejde i nærheden af de objekter, det er udset til at skulle bevogte og forsvare. Praktisk talt, vil det betyde, at de ved alarmering blot har at gå hjem, iklæde sig uniformen, tage geværet — og så på plads.

Men forskellen på hjemmeforsvarssoldaten og lokalforsvarssoldaten er principiel. Den første er grundet en kortere uddannelse, egnet til at optræde enkeltvis eller i mindre led med speciel bevogtning og patruljetjeneste for øje, medens den anden grundet på længere tids uddannelse (16-18 måneder) skal kunne optræde i taktiske enheder (kompagni og bataillon) som egentlig feltsoldat, idet han dog tilhører mobiliseringsreservens ældre årgange.

Mobiliteten er dog på hjemmeforsvarssoldatens side, idet han ved sin frivillige indsats må tænkes at være under en form for stadig træning og langt hurtigere vil kunne være på plads. Den anden har en vis fortræning fornøden for at kunne opfylde de krav, der kan være ham pålagt.

Ja, så kunne man jo gøre det hele til en slags hjemmeforsvar. Det var jo en ligefrem logisk slutning, men det kan man nu desværre ikke. Der har i relation hertil og specielt i forbindelse med et

særligt ønske om rustningsudgifternes nedsættelse fra forskellig side været fremlagt forslag om en anden fordeling af de til rådighed værende stridskræfter i forbindelse med tjenestetidsproblemet. Men det er nu foreløbigt *fagligt* fastslået, at der må være en felthær, der kan slå, og et lokalforsvar, der kan stå. Men en felthær vil vel nok have svært ved at slå, om ikke lokalforsvaret er i stand til at kunne stå. Men hvorledes kan lokalforsvaret stå, når det først skal indkaldes og trænes.

Svaret *skal* ikke og *kan* ikke gives her. Men det bør være muligt at finde frem til en i hvert fald delvis løsning, således at *en del* af lokalforsvaret tropperne vil kunne komme til at „stå“ på samme tid, som hjemmeværnet kan være „på plads“.

Men — — — forholdsordren taler i et utvetydigt sprog. Den betyder, — — — at der er givet en ordre.

Kaptajn E. J. Harder.

Skarpskydning mod luftmål

For at uddybe forståelsen af og samarbejdet mellem hærens luftværnsartilleri og flyvevåbnet, vil vort tidsskrift herved åbne sine spalter for stof, der omhandler eller tangterer vort fælles arbejde.

Nedenstående artikel har vi med velvillig tilladelse af LAT fået lov til at offentliggøre for vort værns personel. Artiklen er uddrag af artilleriskydeskolens indberetning om skarpskydning mod luftmål med let luftværnsstyks.

Fra indberetningen har vi medtaget følgende forhold:

- Skydepladsen ved Nymindégab.
- Skydeprogrammet.
- Fotoskydning.
- Erfaring vedrørende fotogeværene og
- Skydetaktiske erfaringer.

I SKYDEPLADSEN VED NYMINDEGAB

Skydningerne fandt sted ved Nymindégab, hvor der på den tidligere tyske standplads ved artilleriskydeskolens foranstaltning var indrettet en standplads i overensstemmelse med de retningslinier, der er anført af SHAPE. På standpladsen fandtes således i skydeperioden:

- tårn for skydeleder, sikkerhedsofficer og pilot,
- sikkerhedsradar,
- kurslys (5×3 lamper) til angivelse af ønsket kursretning,
- 2 spejlskydningsanlæg,
- 3 beton-skytsværn (40 mm og 12, 7 mm),

- kommandoanlæg,
- telt til gennemgang m. v. af dagens skydninger.

SKYDEPROGRAMMET

På grundlag af bl. a. de under artilleriskydeskolens skydninger ved Nymindégab i maj 1955 indhøstede erfaringer var der udarbejdet et skydeprogram for perioden. Skydeprogrammet var inddelt i 3 faser, nemlig:

- instruktionsskydninger,
- overgangsskydninger og
- feltmæssige skydninger.

Samtlige faser byggede på 4 standardkurser.

Det er skolens skøn, at opbygningen viste sig være formålstjenlig og at skydeprogrammet tilsluttet rede de stillede forventninger såvel med hensyn til:

- *progressivitet* i skydningerne med hensyn til sværhedsgrad af kurser og hastigheder,
- *antal løb pr. elev*, idet flere løb pr. elev utvivlsomt vil kunne forøge den personlige skydeefektivitet og defærdighed, men det anførte antal skydninger er et rimeligt og forsvarligt minimumstal for elever på almindelig kursus (jfr. senere).
- *afveksling i skydningerne*, idet skydningerne på intet tidspunkt forekom monotone og sløvende for elevernes interesse, selvom kun byggedes på 3 standardkurser.

De første flyvninger blev udført af civilpersoner, medens det for de sidste flyvningers vedkom-

ende af skydetekniske årsager var skønnet påkrævet at trække på flyvevåbnets materiel („Firefly“ med vingemål og træffeindikator).

Erfaringerne viste, at „Firefly“ kun vanskeligt er med så ringe hastighed, at træffeindikatorerne ikke virkede og formentlig ej heller kan kalibreres

7,7 mm ammunition samt, at vingemål vel er uskikket, men ikke absolut påkrævet til disse skydninger. Når hertil kommer, at prisen for „Firefly“ er 600 kr. i timen, medens en civil flyver med „Taifun“ kun koster kr. 375 i timen, finder skolen, at det alt taget i betragtning skydetekniske ikke vil være rimeligt at fastholde kravet om „Firefly“ med vingemål ved instruktions skydninger.

Forholdet vil blive taget op i forbindelse med udarbejdelsen af program for skydeuddannelsen.

Fotoskydninger.

De under de feltmæssige fotoskydninger optagne skudfilm gav et fortrinligt materiale for kritik af de rettende numres indsats under skydningerne. Enhver fejl begået af side- eller højderetter kan påvises på filmene.

Disse store fordele ved fotoskydningerne i form af 100 % kontrol med side- og højderetterens funktioner bør udnyttes på et langt tidligere tidspunkt i uddannelsen. Ved undervisningen af almindeligt kursus forud for skydningerne indgik fotoskydninger mod langsomtgående mål i den forberedende skydeuddannelse, hvilket tydeligt spores allerede under de første instruktions skydninger, hvor der rent skydetekniske var særdeles få fejl at rette hos eleverne.

Fotoskydningerne viste deres værdi ved, at de gav mulighed for indøvelse af de taktiske manøvrer under et engagement. Kanonkommandørens målvalg og måludpegning har tidligere ikke været indøvet i forbindelse med skydning. Dette forhold røbedes klart under fotoskydningerne, at talrige engagementer mislykkedes (gik helt tørt eller blev indledt for sent), fordi det ikke lykkedes for kanonkommandøren rettidigt at bringe to rettere på det samme mål. Tiden for målvalg og måludpegning (målfangsten) er bestemmende for rettidig ildåbning og derfor et afgørende moment i skydeuddannelsen. Samme forhold

gælder for målskifte, som også forekom i stor udstrækning under fotoskydningerne.

Hertil kommer, at der under de feltmæssige fotoskydninger gives lejlighed til en realistisk afprøvning af varslingstjenesten i forbindelse med skydning.

Een kategori af angreb mislykkedes totalt at engagere under de feltmæssige fotoskydninger: Bombeangrebene. Disse angreb udførtes fra så stor højde, at de dels ikke med sikkerhed blev erkendt af OP'erne, og dels først opdaget fra skytset, når det var for sent.

Laveste højde i disse angreb var efter oplysning fra piloterne 1500-2000 fod.

Kun een pjece nåede at „åbne ild“ mod et bombeangreb, og filmen viser, at engagementet totalt mislykkedes.

Artilleriskydeskolen vil undersøge dette forhold nærmere. Dersom dens nuværende opfattelse bekræftes, at kanonen ingen muligheder har for at imødegå bombeangreb, bør skydninger til imødegåelse af denne angrebsform udgå af skydeprogrammet.



IV

ERFARINGER VEDR. FOTOGEVÆRERNE

Det har i lang tid været ønskeligt at blive i stand til at kontrollere stigningen med 40 mm luftværnskanon, idet det hidtil har været umuligt for en instruktør ved skytset at bedømme, hvor nøjagtigt de rettende numre indlagde og fulgte målet under målfølgning. Det var endvidere ønskeligt at have en form for „bevismateriale“ efter afslutningen af det supponerede engagement, der er målfølgeundervisningens sidste fase.

Anbringelse af et tredje ringsigte på kanonen, hvorigennem instruktøren kan følge målet og således kontrollere følgningen er uhensigtsmæssig af 2 årsager, nemlig:

1. Det er meget svært at finde plads for installationen og plads for instruktøren på kanonen.
2. En kritik efter den pågældende følgning vil kunne give anledning til diskussion, idet såvel instruktøren som de rettende numres opfattelse af den overståede følgning ikke kan bevises på nogen måde, men beror på et visuelt skøn, der skal huskes af begge parter efter løbet.

Derfor må optagelse af en serie fotos, der virkelig fastholder målet, og som er til rådighed efter løbet være at foretrække, ihvorvel der nødvendigvis må gå en vis tid, fra optagelsen har fundet sted og indtil fotomaterialet foreligger. Man har her „sort på hvidt“ et bevis for følgningens kvalitet og kan benytte dette til en mere sikker påtale af evt. fejl begåede af de rettende numre. Alt naturligtvis under forudsætning af, at kameraet er verificeret med skytsets sigtemidler; dette er imidlertid intet problem.

Der er ingen tvivl om, at de rettere, der således ved, at de hæfter for deres betjening af skytset, gør sig mere umage med indlæggelse af målet og vil være interesseret i, at filmen skal vise et godt resultat.

Da fotoskydningen ikke kan foregå under kaliberskydning af hensyn til, at kameraet ikke kan tåle de voldsomme påvirkninger i skudafgangen, og den sløring af synsfeltet på grund af røg og støv, der altid vil opstå under skarpskydning, er fotoskydningen kun at betragte som et trin i uddannelsen i målfølgningen, der i modsætning til kaliberskydning vil kunne ske direkte mod de hur-



Mål fotograferet på en afstand af ca. 900

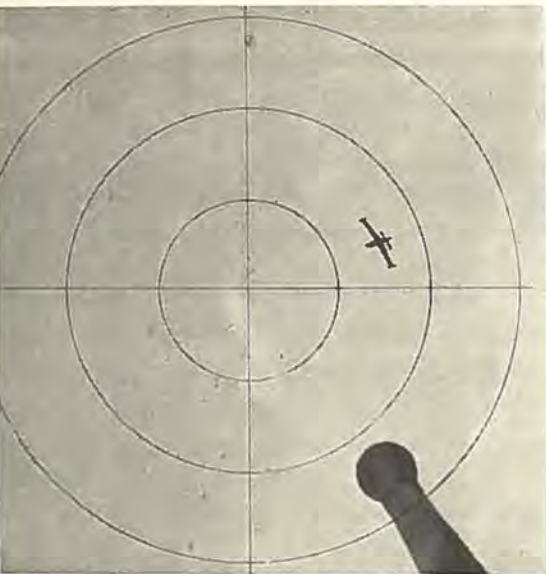
tigste mål i krigsmæssig optræden, og ikke blot mod de betydelig langsommere slæbemål på urealistiske kurser.

Fotogeværet har endvidere sin store betydning ved bestemmelse af tidspunkter for målfang, målskifte og tidspunktet for „målene tabt“, alt i forbindelse med en kontrol med den skydetaktiske og ildledelsesmæssige side af uddannelsen.

V SKYDETAKTISKE ERFARINGER

Som tidligere omtalt har beskydningen af mål form af afgivelsen af et antal skudserier, i hvilke der tilstræbes gennemløb indenfor hver skudserie. Det er indres, at effektiv retning med det i forbindelse med værende amerikanske ringsigte ikke kan præstes på afstand udover ca. 1000 m. Alt, hvad der konstateres af træfning under luftmålskydninger i forbindelse med uddannelsen (træffeindikator, nedskydning), ligger indenfor 1000 m skudafstand. Ved skydning udover 1000 m kompromitteres såvel selve retningen (målfølgningen) som lysporeobservationen af målets lidenhed i en sådan grad skydningen nærmest får karakter af afværgeild.

Disse forhold medførte, at man under skydningerne med almindeligt kursus docerede, at ildledelse skulle ske således, at der var garanti for



ål fotograferet på en afstand af ca. 300 m

velse af een effektiv skudserie indenfor 1000 m, et der tidsmæssigt kun er mulighed for een skudserie i dette interval. Denne fremgangsmåde v gode skyderesultater.

Rigtigheden af de forhold, der var lagt til grund r denne taktik, bekræftedes i de tilfælde, hvor len blev åbnet for tidligt. I disse tilfælde lå efningen dårligt, indtil lige før skydningen — er ca. 8 skud — af tidligere omtalte årsager gik stå på 7-800 m skråafstand. Her var altså de lste 2-3 skud effektive, hvorimod hele skudse- n kunne betegnes som effektiv, når ildåbningen sattes til 1000 m, således at hele skudserien lå denfor denne afstand.

Man kan imidlertid ikke affinde sig med en ildningsafstand på 1000 m, idet dette betyder, at t fjendtlige luftfartøj får mulighed for at affyre e våben, før kanonen åbner ild. Selvom skyd- ng udover 1000 m, som forholdene er i dag, r mest har karakter af afværgeild, bør det hidtil idende krav om ildåbning på 2000 m fasthol- s derhen, at der må kræves afgivet een skud- ie udenfor skråafstand 1000 m, så betids, at t ikke kommer til at influere på afgivelsen af n effektive skudserie indenfor skråafstand 1000 m. Der må således kræves afgivet 2 skudserier

mod et mål, hver serie på ca. 8 skud, een med ild- åbning på ca. 2000 m med det formål at genere luftfartøjet under bombeløbet, og eventuelt få det til at afvige fra opgaven, og en anden skudserie med ildåbning på ca. 1000 m med nedskydning for øje. Den sidste af disse to skudserier anses for den primære, og må derfor ikke kompromitteres af den første, f. eks. ved at den første afsluttes så sent, at målet er dækket af røg, når den anden skudserie skal indledes.

Artilleriskydeskolen skønner, at der endnu ikke foreligger tilstrækkeligt grundlag til at kunne fremsætte noget endeligt forslag. Man er op- mærksom på og arbejder videre med problemet.

LAV DET SELV.

Flyvevåbnets busflidskursus:

Lav en forslagskasse.

Materialer: 6 stykker træ (Obs. det ene skal være med en sprække a la postkasse)

16 søm

1 forniklet krog

Træstykkerne sømmes sammen og kassen, der nu er blevet til en forslagskasse, hænges derefter op på et egnet sted ved hjælp af den forniklede krog, hvorefter den er klar til brug.

PS. Lav den nu endelig rigelig stor, da der ellers vil vise sig ikke at være forslag i den.

VIRGINIA ROSE



-en herlig shagtobak

Poul Petersen . Tobaksfabriker
HORSENS

G C A

You are over end of runway — on centerline — on glidepath over touch down now — take over visually — GCA out.

Der lyder et sagte knæk i radioen. GCA stationen bliver tavs. Flyet, der for få sekunder siden brød ud af de lave skyer, løber fredsommeligt farten af sig ned ad banen.

Så behøver GCA operatøren vel kun at løfte benene op på bordet, skrue om til light program og hengive sig til lettere funderen over livets lyse sider. Åh nej — så let går det ikke. De næste fly ligger allerede som perler på en lang snor og venter på GCA assistance.

Meteorologen var mådeholden optimist ved morgenbriefingen. Han gav en grundig oversigt over vejsituationen og klarlagde vejrets sandsynlige udvikling i de næste tolv timer. Dvælede med et lidt betænkeligt udtryk ved muligheden for snebyger, men skød tanken fra sig. Risikoen var ringe.

Det varede ikke længe, før dagens første fly kaldte op på tårnfrekvensen. „Take off“. Anmodningen dirrer i luften. Et hurtigt blik op ad banen. Er den klar? Skal han have en tilladelse til transitflyvning? Er der en kurs ledig til skygennemgang? Er der fly under landing? Er der fly under anflyvning? Er det med jordsigt, eller er det GCA anflyvning? Spørgsmålene løber let og rutinemæssigt gennem hovedet på den erfarne flyveleder. Starttilladelsen skal gives, og den må ikke blive forsinket mere end højest nødvendigt.

I starten hvirvles fint sne op. Det bliver hængende i luften som et fint tågeslør der for en stund nedsætter sigtbarheden.

Nye fly taxier til start. Anmoder om starttilladelse. Spørgsmål og svar følger hinanden. Kort, knapt og præcist. Virkelig et sted for snakkelystne, en gavnlig kur kunne gives. Her er hverken tid eller lejlighed til at fordybe sig i lange indholdsløse tirader. Trafikken er intens. Flyvesikker-

heden og militære hensyn kræver, at frekvensen ledig mest muligt.

Opkald på pejlefrekvensen. Flyene ligger i støj højde over skyerne, uden jordkending, og de ønsker nu at få at vide, hvilken kurs de skal styre for at komme hjem til stationen. Den automatiske pejler viser kursen i samme øjeblik flyveren påtager sig at virke sin sender. Der anmodes om kontrol af skygennemgang. Højden opgives. Tårnet overtager kontrollen. Med jævne mellemrum kontrolleres kursen. Flyveren behøver blot at sørge for, at hans kompas viser det, som tårnet fortæller ham det bliver vist.

Pejleren har ikke før været i tvivl, men nu bliver han det. Løber forgæves kompasrosen rundt og opgiver, og skrumper af bare ærgelse ind til en ganske ringe del af sin naturlige størrelse. Det har han gjort sin pligt. Utvetydigt fortalt, at den ikke kan pejle, fordi flyet er over pladsen i tavshedskeglen.

Barometertrykket opgives til kontrol af højdemåleren, og flyene drejes til en kurs modsat retningen af bane i brug. Næsen stikkes ned i skyerne. Nedstigningen er begyndt. Cirka halvdelen af højden bortkastes på en kurs fra pladsen, og gøres omkring, og nedstigningen fortsætter, med kurs mod pladsen og banen.

I drejet overtager GCA kontrollen. „You are under radar control, 24 miles east“. Behageligt ord at høre for en flyver, der ligger i tykke skyer og kun kan se sine instrumenter. Radaren „seer“ for ham nu.

I tårnet er der travlt. En snebyge af betydelig omfang er drevet ind over pladsen. Dårlig sigtbarhed og ringe skyhøjde, flyvningens uforsonlige fjender, er følgen. Een for een kommer de andre fly over på pejlefrekvensen. Højde-, side- og tidsadskillelse skal der til. Hvem har bedst tid til at vente? Hvor meget brændstof er der tilbage i tankene? Bliver det nødvendigt at sende nogle af flyene til en anden flyvestation, hvor vejret bedre? Spørgsmålene trænger sig på, og de skal løses. Her er ikke tid til lange og meget omhyggelige overvejelser, og dispositionerne skal være i orden. Operationsofficeren bestemmer, at GCA landing skal foretages.

Der er mørkt i GCA stationen. Foran sig har operatøren to svagt grønligt lysende radarskærme. Det er den øverste, der bliver studeret. En ganske tynd lys stråle løber horisonten rundt og tegner, med radius i GCA stationen, et kort over de to omgivelser, såvel på jorden som i luften, der findes indenfor radarens rækkevidde. Enkelte af ekkoerne er levende. De bevæger sig af sted med en svagt svingende hale efter sig, næsten som et langsomt bevægende stjerneskid. Det er flyene.

Enkelte korrektioner på kursen. Overgang til nedret flyvning. Flyvehastigheden reduceres, understellet kommer ned, og flyet ligger i en ideel position for en lang lige indflyvning, cirka 15 km fra baneenden.

Blikket flyttes til den nederste af de to radar-

skærme. Den er delt i to dele for at give operatøren et tre-dimensionalt billede af flyets position. For at kunne lede et fly de sidste kritiske kilometer ind til baneenden er det nødvendigt at kende dets højde over jorden, dets position i siden i forhold til banen og dets afstand.

Utrættelige små korrektioner for at bringe flyet i den bedst mulige position for landing. 3 miles from touch down — high on the glidepath — increase your rate of descent — tower has cleared you to land on this approach — turn left, heading 278 — — — 1 miles from touch down — on centerline — on glidepath — passing GCA minimum — over end of runway — on centerline — over touch down now — take over visually — GCA out.

Victoria Cross

For 100 år siden modtog det engelske sølvsmedema, Messrs. Hancocks and Company i London, en ordre om at fremstille et bronzekors. Ordren kom fra højeste sted, fra dronning Victoria. Og dermed indstiftedes en orden, der i årenes løb navnlig i de sidste 50 år er blevet en hædersbetegnelse, eftertragtet mere end alle andre. Den blev uddelt som regentens personlige belønning til den mand eller kvinde, officer, underofficer, menige eller civile, som viste enestående tapperhed i mægtens tjeneste. I den kongelige autorisation, som blev offentliggjort d. 29. januar 1856, bestemtes det, at Victoria-korset kun kunne tildeles personer, der i kritiske situationer ansigt til ansigt med fjenden havde udvist en bemærkelsesværdig modvold og et enestående mod.

Det fremhævedes yderligere i statutterne, at kun de, der var underlagt de militære styrker, kunne tildeles korset, og at hverken rang, lang tids tjeneste, sår eller nogen anden omstændighed end en fortjeneste, som en militærperson ved øjenligt mod og tapperhed, indlagde sig, skulle kunne få nogen indflydelse på bedømmelsen af

kvalifikationerne for at opnå denne orden. Victoria-korset er den største hædersbevisning, der kan tildeles noget menneske, og det går forud for alle andre dekorationer, såvel militære som civile. Men Victoria-korset har ikke altid været så eftertragtet, som det er nu. Omkring århundredskiftet indtog det således kun niendepladsen blandt engelske ordner og dekorationer.

Da forslaget om at indstifte en orden for enestående tapperhed, som skulle kunne vindes af alle uanset grad og våbengrad, første gang bragtes på bane for en større kreds, mødtes det af en mur af kritik og latterliggørelse. Engelske soldater, sagde generalerne, var altid tapre, så det var unødvendigt at stifte en særlig orden for at opmuntre dem. Enhver soldat burde betragte det som ære nok at forsvare majestæten og fædrelandet. I parlamentet kritiseredes forslaget og selv efter, at dronning Victoria havde uddelt de første kors, skumlede generalerne.

Men hærstyrkerne og offentligheden modtog planerne med varmt bifald, og det samme gjorde det agtværdige blad „The Times“, der dog gik

imod selve dekorationens udformning. Bladet skriver: „Ejendommeligt nok er det de generaler, der selv bedækket med hæder, stjerner og kors, som hævder, at dekorerung af soldater og officerer af lavere rang var usundt og unyttigt.

Før 1854 eksisterede der kun to ordner for mod og taperhed i krig, og disse blev ofte fejlagtigt givet for lang tids tro og fortjenstfuld gerning i forsvaret. Det var „Order of The Bath“ for højtstående officerer og „Distinguished Conduct in the Field Medal“ for underofficerer. Officerer af lavere rang samt soldater af rang under sergent måtte være tilfreds med fortjenstmedaljer uanset, hvor tapre de end måtte have været.

Med Victoria-korset fulgte til underofficerer og menige soldater en årlig pension på £ 10 og £ 5 for hvert nyt spænde. Denne rentesum er forblevet uforandret op gennem årene, og der er i tidens løb gjort adskillige attentater på den for at få den forhøjet, men disse er altid blevet slået ned med argumentet, at taperhed ikke er noget, der kan måles i penge. Så sent som i 1952 gjorde Winston Churchill sig til talsmand for det samme. Imidlertid kan dette beløb i dag forhøjes til £ 75. Den nærmeste arving efter en person, der har fået tildelt Victoria-korset, modtager £ 50.

I statutterne for Victoria-korsets uddeling og for udvælgelsen af en værdig bærer er der åbnet mulighed for, at denne udvælgelse kan ske efter hemmelig afstemning ved den enhed, den pågældende tilhører. Hvis en afdeling, en pleno, har udvist stort mod under en aktion, kan folkene på denne måde selv presse de af deres kammerater, som de mener har gjort sig særlig fortjent frem for de andre, frem i forgrunden.

Med erhvervelsen af Victoria-korset fulgte en forpligtelse til at leve et ulasteligt levned. Hvis en Victoria-kors-bærer svigter majestætens tillid i så henseender, kan korset fratages ham. Denne regel gjaldt til og med 1931 og blev bragt i anvendelse otte gange, sidste gang i 1908. En soldat mistede sit kors på grund af bigami, seks anltre på grund af tyveri. I krigsministeriet findes et brev, der er skrevet af kong George V's privatsekretær, Lord Stamfordham, dateret 26. juli 1920. Ifølge dette brev lå det kongen meget på sinde at få denne klausul ud af bestemmelserne. Han hævder, at selv

om en mand bliver dømt til døden for mord burde han have lov til at bære sit Victoria-kors skafottet.

Normalt tildeles de fleste Victoria-kors mætpersoner, men allerede i 1858 fik civile frivillige, der kæmpede sammen med de regulære tropper i det indiske oprør mulighed for at vinde det. Siden da har civile været berettiget på lige fod med andre, og indtil nu har fire modtaget Victoria-kors. Kvinder fik deres ret til at erhverve Victoria-kors i 1920 - midt under deres kamp for at opnå politisk ligestilling i samfundet — men endnu har ingen opnået det.

I alt er der blevet uddelt 1347 Victoria-kors siden indstiftelsen. Tre er belønnet med det to gange. Dette tal inkluderer det kors, der blev givet „den ukendte soldat“ fra første verdenskrig — belønning, der dog ikke er officiel. 290 gange er korset uddelt posthumt. I anden verdenskrig lønnedes 182 med korset, deraf 83 posthumt. Første verdenskrig modtog ikke mindre end 600 korset.

Der kunne fortælles alenlange beretninger om dumdristige og kække gerninger, der ligger bag hvert uddelt Victoria-kors, som kunne få tillyst deres og læseres øjne til at lyse, når de sidder gemt i deres lænestol hjemme i dagligstuen; dog må der imidlertid renonceres på; kun må man n

Chokolade Specialiteten fra U.S.A.



ndigvis nævne major Anders Lassen, en af dem, der fik korset posthumt, for hans store indsats under kampene i Italien. Han faldt, ligesom de mange andre, både dem, der fik korset og de mange andre, navnløse, som måske kunne have fortjent det, og som vil leve.

Det var ikke mange udlændinge, der fik korset, heraf var tre danske. Foruden major Anders Lassen, der som nævnt fik det i sidste krig, modtog ingeniør Thomas Dinesen og sergent Jørgen Jensen Victoriakorset i første verdenskrig. De fleste bedrifter skete langt borte fra hjemlandets kyster. Kun to gange er korset tildelt personer, der har øvet deres heltemodige bedrifter på engelsk jord eller rettere over engelsk jord. I 1916 døde en løjtnant i sin jager en zeppelin ned, og i 1940 kom en jagerpilot i luftkamp over Southampton. Han blev trods svære sår i sin brændende maskine, skød en tysk jager ned, før han selv sprang ud.

Victoria-korsets værdi som dekoration står slet ikke i forhold til fremstillingsprisen. Det koster kun ca. £ 2 at lave et Victoria-kors, og værdien af materialet, der anvendes, er mindre end en shilling. Korset er altid blevet lavet af de russiske bronzekanoner, der blev erobret under Krim-krigen, undtagen i en periode under første verdenskrig, da metallet fra erobrede kinesiske kanoner blev brugt.

Det er den almindelige antagelse, at prins Albert, dronning Victorias gemal, er ansvarlig for Victoria-korsets udformning. Som allerede antydede, kritiserede „The Times“ korsets udseende. I 1911 udtalte: „Intet kan være mere simpelt for os end at sige mere groft end dette taperhedskors. Selv med den omhu, dygtighed og snille, som er egnet fremstilleren, Mr. Hancoks' forarbejdning, er korset simpelt ud over alle grænser.

I modsætning til andre dekorationer er Victoria-korset ikke præget i et mønstempel, hvert kors bliver fremstillet af dygtige sølvmede; man arbejder i dag den samme fremgangsmåde som for de sidste 100 år siden.

To former med hærdet overflade anbringes i en jernnæske, der er delt i 10 lige store dele, som tætes tæt sammen om en kanal, som den flydende smeltning passerer igennem. Bronzen smeltes i smel-

tedigler af ler eller grafit i trækovne ved en temperatur på ca. 900° C. og hældes i formen, hvor man lader den stå til afkøling og hærkning. Den smeltede bronzes temperatur må være korrekt, hvis det er for varmt, vil den brænde formen, hvis det er for koldt, vil den ikke flyde jævnt. Spændet, der er prydet med laurbærblade, formes selvstændigt. Det bærer et „V“, på hvilket korset hænger (dronning Victorias eget forslag).

Derefter giver ciseløren medaljen og båndet en sidste afpudsning, skærer overflødig bronze væk og indgraverer hårene på løvens manke og hale. Endelig sætter han firmaets hemmelige stempel på korset.

Med syre indbrændes en ensartet mørkebrun farvetone. Så sendes den færdige medalje, der vejer mindre end 30 gram, til godkendelse i krigsministeriet. Hvis den når gennem nåleøjet, sendes den tilbage til ciseløren, der indgraverer modtageregens rang, navn og regiment på spændet, og datoen for den død, for hvilken korset blev givet som belønning, præntes på bagsiden.

AKTIESELSKABET



har leveret landingslysene til samtlige militære flyvepladser i Danmark, samt til Københavns lufthavn i Kastrup.

★

- Lyfa fabrikere også moderne belysninger til brug i hjemmene. Spørg efter Lyfa-belysninger hos Deres installatør.

Østbanegade 3 København Ø.



Carl Jacobsens Vinhandel

E. Seligmann

**AUTOUDLEJNING UDEN
FØRER**

- 5 personer Consul 1955
- 5 » Taunus de Luxe 1954
- 4 » Opel Record 1955
- 4 » Anglia 1955

GEORG OLSEN

JONSTRUP
TLF. BALLERUP 873



N. PURUP

KØBENHAVN A-S

FORMULARTRYKKERI
Esplanaden 6-10 - København K
Palæ 8323

**A/s Dansk Ilt-
og
Brintfabrik**

Eva 8840

København

RADIO | | A | | PARTS

GL. KONGEVEJ 89
KBHVN. V.

TELEFON:
VESTER 6565-9090

RADIO - RADAR - TV

Elektrotekniske artikler
en gros

V. LØWENER

Værktøj-, stål- og maskinforretning

Vesterbrogade 9 B . C. 7885

**JYDSK ILT-
OG
ACETYLENGASFABRIK A/s**

SKANDINAVISK RØRFABRIK A/s

HORSENS

Telf. 2 47 11

*Benyt VREDESTEIN dæk
— Billigere i det lange løb —*

Forlang brochure

TYRESOLES

DANMARK

Palægade 4 . København K . Central 1357

NYT fra flyvestationerne.....

Flyvevåbnet's redaktion bemærkede i et af de rigtige numre, at flyvestation Skrydstrup ikke havde sendt resultater af pistolskydningen, men at den simpelthen nægtede at tro, at det kunne være piloternes skyld, dette er dog heller ikke tilfældet, idet jeg ved sammenligningen af resultaterne fra flyvestation Værløse og flyvestation Skrydstrup finder, at flyvestation Skrydstrup i samlet pointtal fører med 964 mod Værløse 946.

Resultatlisten er følgende:

	+ duel sk	+ duel sk*
B. K. S. Weng	189	111
II (r) S. Runge	186	100
I (r) Aa. V. Laursen	176	92
P. B. Skourup	174	107
S. O. Nielsen	171	98
V.K. Toftdahl-Petersen	167	92
H. Pedersen	164	97
C. G. Ohlson	162	89
V. R. Nielsen	160	93
II (r) B. P. Larsen	155	85
		964

Samme skydning som Værløse.

Flyvestation Skrydstrup har i den sidste måneds løbet overtaget forskellige bygninger fra bygningsbestanden, og blandt dem er der et nyt fritidshjem. Fritidshjemmet er indrettet med spille-, opholds-, læse- og læsestue for oversergenter, sergenter, korporaler, mather og menige, desuden findes der bibliotek og telefonboks. Yderligere er der i bygningen en ende indrettet pressestue, barbersalon og byværksted for alt militært personel på flyvestationen.

FUM har uden for flyvestationen opført et soldaterhjem, så nu er der for soldaterne på flyvestation Skrydstrup rig lejlighed til i fritiden at holde sig i hyggelige omgivelser.

Aa. Christensen,

FL. II (r).



Aalborgs store dag.

Da tussmørket tirsdag den 31. januar sænkede sig over landet, opfangede vore radarstationer to ensomme maskiner i stor højde. Over Nibe fortalte højdefinderne, at fartøjerne descentede med kurs mod Aalborg. Forinden var de dog identificeret som „Fighter“ med typebetegnelsen „Hawker Hunter“.

Allerede ugen i forvejen gik rygterne, at nu var „vore“ Hawker-Huntere startet fra Airbase DUNSFOLD i Surrey, England. Radarskærmene søgte og søgte, men først tirsdag eftermiddag opfangedes det „blip“, der fortalte os, at vort flyvevåben var forøget med de to første af de kommende jagere.

De to dagjagere blev ført af kaptajn Poul Thorsen og flyverløjtnant B.W. Andersen, der begge tog til England for 3 uger siden for at blive omskolet på det nye fartøj.

*

Svar til flere:

Det er aldeles ikke formålsløst at diskutere Marilyn Monroe.

— — —

Chr. IV sagde:

Takket være frimærkerne.

Og det blev de.

Vor læser: Blab.

Vi: Ja, utak er verdens løn, De burde blive taknemmelig for en sådan oplysning.

Slagtermester **Chr. Christensen**

Hadsundvej 5 . Aalborg

Otto R. Nielsen I/S

Nørresundby . Tlf. 5557

Isenkram . Glas . Porcelæn

Lev. til FSN Ålborg

S. Buchardt

Slagtermester

Stationsvej 22

Ballerup

J. ESKILDSEN

Bagermester

Telefon 30

Simmelskæ

JUL. JACOBSEN

Indehaver Munch Vesterby

LØKKEGADE 18 . Aalborg

JENS JENSEN'S EFTF.

VINHANDEL

Grundlagt 1813

ST. SGT. HANSGADE 1 . VIBORG

Bagermester **N. C. Christensen**

Vadum

Lev. til FSN Aalborg

N. PURUP AARHUS A/S

KIRKEGAARDSVEJ 4-6

TELF. 27011 AARHUS

**VADUM
INSTALLATIONSFORRETNING**

v. Victor Nielsen

Handelsbanken i Viborg

Filial af Aktieselsk. Kjobenhavns Handelsbank

KARUP

VIBORG

KØLVRA

Nørresundby Dampvaskeri

Vestergade 49

Telefon 253

Frugtcentralen

Telf. 53 084 . HADERSLEV

**VADUM
ANDELSMEJERI**

VADUM
TLF. 58

Vald. Hinrichsen & Schrøder

Haderslev

AUTOMOBILER - RESERVEDELE

HUSKA's EFTF.

Frugt og grøntsager en gros

Engvej 18 . Nørresundby . Telefon 7968

P. J. Schmidt

VOJENS

BØGER . FOTO

BOGTRYK

TELF. 41 226

ædeligt initiativ fra statsbanerne.

Den 20. januar åbnedes KØLVRA-STATION. En festlig og morsom lille tryksag bekendtgjorde Kølvrå-trinbræt nu erstattes med en hypermoderne station". Endvidere stod der: „Den er ikke stor, men det er vort håb, at De vil hjælpe os med at gøre den til en stor station. KØLVRA-STATION sælges alle arter af biler til ind- og udland — også andre verdensdele! Endvidere udsteder vi alle arter af abonnementskort, bl. a. de billige og anvendelige 8 og 15 gages kort. Deres pakkeforsendelser ekspederer vi i en banepakke — uden udfyldning af blanketter. — og så standser iltogene også i Kølvrå.“

*

Lørdag den 21. januar 1956 afholdtes den traditionelle rævejagt på FSN Værløse. Lederen af rævejagten var oberstløjtnant V. Kragh, som i liged med tidligere år med heldig hånd havde rettelagt arrangementet. Til trods for stormen, der nævnte week-end hærgede landet, gennemførtes jagten med både humør og jagtglæde. Dagens udbytte blev — foruden frokosten på flyveaktionen — til: 1 ræv, 1 grævling, 1 stor, grim — og (vel noget uden for programmet) næsten en oberstløjtnant. Jagten blev afblæst kl. 16.

Officersbibliotek — Værløse.

Den 1. februar kunne officersmessens bibliotek fejre et jubilæum, idet det var 1 år siden biblioteket blev oprettet. Der er nu 206 bind i biblioteket, og låneinteressen er stadig stigende. Der har et forløbne år været 2179 udlån.

*

SSISK REALISME

— Jeg skal male et portræt af stachanov-beltens rov. Vil du ikke nok sidde model for mig?

— Ja, men hvad med Petrov selv da?

— Næh, det går ikke. Han er ingen god type.

— —

— Vår store søn, komponist og bønseriejer Thomsen, har netop lagt sidste hånd på en fuga, der inspireret af br. Thomsens niece. Man nikker des genkendende til bækkenpartiet i tredje sats.

Verden rundt

Fra subtropisk varme til arktisk kulde.

På Avro-fabrikkerne i Manchester skete der i oktober 1955 en betydningsfuld flyveteknisk begivenhed. Testflyvningens mulighed for kontrol af forskellige klimatiske forholdsindvirkning på flyvende personel og materiel er pludselig blevet øget i væsentlig grad. Den tekniske forskning har udfundet nye metoder til at bekæmpe de vanskeligheder, der kan opstå under flyvning i meget store højder, hvor kulden er særdeles mærkbar (f. eks. er temperaturen i 70.000 fod ÷ 70° C.) og hvor luften er meget tynd (det atmosfæriske tryk i samme højde er 50 millibar).

Der er konstrueret et såkaldt højdekammer (high attitude chamber), hvori man kan „teste“ udstyr og bestanddele til luftfartøjer; materiellet kan der udsættes for de påvirkninger, det kan komme ud for i forskellig højde, under forskelligt atmosfærisk tryk, under forskellige temperaturer. Disse udsving foregår i løbet af ganske kort tid, og uden at man forlader jorden. Man kan i dette forskningsinstitut ved hjælp af køle- og varmeanlæg og luftpumpesystemer undersøge, hvordan en del af et luftfartøj vil opføre sig, når den på sin plads i maskinen starter i et land med subtropisk klima under en temperatur af 35° C. og flyver direkte op over stratosfæren, hvor luften er koldere end i de arktiske egne, og hvor trykket er lavt, og derpå vender tilbage til de subtropiske varmegrader.

I flyvningens barndom behøvede man ikke at bekymre sig om lave temperaturer, lavt tryk, iltmangel o.s.v. Men nu, da der flyves i højder, der var ukendte dengang, er det en tvingende nødvendighed at finde frem til beskyttelsesmidler for besætning og materiel, der kan eliminere faren ved den store højde. Er et menneske ubeskyttet kommet op i en højde af 60.000 fod vil blodet i legemet i løbet af få sekunder komme til at koge. Arbejdet med højdekammeret er ikke helt ufarligt, og der er således altid en læge til stede, hvis forsøgspersoner udsætter sig selv for virkninger, der svarer til en højde af 20.000 fod. Når der



JERN . STÅL . METALLER

S. C. SØRENSEN A/S . Randers . Aalborg . Odense . København

LEVERANDØR TIL FLYVEVÅBNET

HERNING SVINESLAGTERI

C. W. S. SVINESLAGTERIER A/S

Svineslagteri - Kreatur-
slagteri

Pølse- og Konserver-
fabrik - Detailudsalg

Statskontrol 31



H. C. PUCK

KØBENHAVN V

ÅRHUS

Ønske-hjem

ØSTERGADE 29 · HERNING · TLF. 1151

MØBLER



Chr. Rasmussen & Søn

BRYGGERGADE 8 HERNING TLF 951

Erik Petersens snedkerforretning
v/ Schmidt og Richter

Slotsgade 27 - Haderslev - Telf. 22010

Værksted for godt snedkerarbejde

E. J. H.

bringes lavt tryk og temperatur, bærer for-
sødsdeltagerne en særlig varm klædning samt ilt-
ske.

Følge eksperterets udsagn er dette forsøgslabo-
rrium en enestående hjælp til at forøge kend-
bet til, hvordan klimatiske forhold indvirker
organiske og mekaniske funktioner. Hidtil har
man under stor risiko måtte teste prototypen ak-
t under forskellige betingelser, men nu kan
man sikre sig, at f. eks. katapultsædet, trykkabi-
l, styregrejserne o.m.a. virker effektivt under
de forhold, længe før prototypen går i luften.

*

„Flyvevåbnet“s juli-nummer optog redaktio-
n en artikel af KL. C. J. Bayer om *titanium*,
forholdsvis nyopdagede metal, som man i vid
trækning er gået over til at anvende i flyvema-
neindustrien som erstatning for aluminium og
s. Det store problem har imidlertid været be-
dningssproessen, da det har vist sig, at tita-
nium er meget svært at bearbejde på fabriksmæs-
vis. Teknikerne i *Canadian Steel Improvement*
imidlertid i de første dage af det nye år gjort
epokegørende opfindelse: Det er lykkedes dem
finde frem til enkelt ny proces til behand-
ling af det meget værdifulde metal. På grundlag
af denne er det nu muligt at fremstille helt nye
typer af jetmotorer, der fører os lige ind i den
supersoniske jetalder.

Følge udtalelser fra selskabets direktør, Sir Roy
Dobson, har Canadian Steel Improvement med
dette fremskridt skabt sig en universel teknisk fø-
retstilling med hensyn til titanium — det eneste
metal, der kan stå for supersoniske hastigheders
nepåvirkning. Det er nemlig lykkedes at ud-
føre en særlig støbeproses for titanium, hvorved
er muligt fuldstændigt at eliminere de vanske-
heder, man tidligere har haft med støbning af
dette metal. Dette fremskridt vil i første række få
betydning for produktionen af jetaggregaternes
turbineblade, og kan de fremstilles til en billig
pris, vil det blive af næsten revolutionerende be-
tydning for produktionen af supersoniske jetmo-
torer.

Canadian Steel Improvement har i anledning af
denne opfindelse gennemført et stort udvidelses-
program, der afsluttes i næste måned, og selskabet
har allerede nu modtaget en meget stor ordre fra
en af USA's førende fabrikanter af jetmotorer på
de nye turbineblade. Også andre steder fra fore-
ligger der forespørgsler. Sir Roy Dobson oplyser,
at hele fremstillingsmetoden er klassificeret på
den hemmelige liste på grund af den store
militære betydning. Han kan dog oplyse, at
man ved denne proces beskytter metallet under
selve støbningen og den dertil hørende varmebe-
handling. Dermed har man overvundet de vanske-
ligheder, der tidligere hindrede udnyttelsen af
dette metal. Sagen er nemlig den, at titanium un-
der den tidligere behandlingsmetode har udviklet
meget uheldige eftervirkninger som følge af, at
det blev angrebet af luftens ilt og brint. Disse
luftarters påvirkning af metallet i varm tilstand
medførte skørhed og fremkaldte den såkaldte
„metal træthed“ på et meget tidligt tidspunkt.
Disse fænomener kender man alt for vel fra
mange af de senere års flyveulykker. Ved den tid-
ligere proces var der også en tendens til svære
forvridninger af metallet, når det blev støbt i me-
get tynde plader; også dette undgår man ved den-
ne fremstillingsmetode.

Canadian Steel Improvement's opfindelse er re-
sultatet af langvarige forsøg i Malton, Ontario,
på at udvikle en supersonisk jetmotor, der skal
afløse Orenda-motoren, der nu benyttes til det ca-
nadske forsvars all-weather jager CF-100 og de
canadiske byggede Sabres.

*

Gloster Javelin i eskadrilletjeneste.

Det engelske forsyningsministerium har nu gi-
vet grønt lys for den nyeste engelske all-weather
og natjager *Gloster Javelin*, idet der er givet til-
ladelser til at indsætte denne maskine i eskadrille-
tjeneste.

I London oplyses det, at den første *Javelin*-
eskadrille vil blive opstillet som nr. 46 i Odiham,
Hampshire, der allerede har fået leveret de første
af de nye jagere. *Javelin*-jagerne skal erstatte
Gloster Meteor NF, der tidligere har været stan-
dard for denne eskadrille.

NUSTRUP & OMEGNS
ANDELSMEJERI
ST. NUSTRUP

BEVTOFT BAGERI

Telf. 44 434

Lev. til FSN Skrydstrup

HENRIK SØRENSEN

Jomfrusti 1 . Haderslev

Jack ó Diamonds

— ægte amerikansk tobak!

Bagermester
H. BORST
Skrydstrup

Reserveret

A

$\frac{1}{2}$ Kolding dampvaskeri og
kemiske tøjrenseri
Haderslevvej 16 . Kolding . Telefon 2240

Husk! 10 skjorter vasket og strøget kr. 10,-

ALT i cementvarer
støbegods - byggematerialer
og brændsel

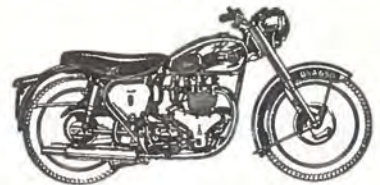
J. C. SCHØNING

VOJENS - TELF. 41 224

Brdr. EGHOLM, s efft.
Bosch service , T. B. T. hovedforhandler

Haderslev . Tlf. 22 342

Chr. M. Schmidt
BAGERMESTER *Vester gade 9*
VOJENS



RAPID

Johs. Tobiasen

Et 100% motorcyklefirma
Jomfrustien 33 . Telefon 218 65 . Haderslev

Hansborg $\frac{1}{2}$ s

(Haderslev Trælshandel)

Hansborggade 11

Telf. 2130

Over 1 km skum på en run-way reddede for-
g på en amerikansk base 1/2 million \$ samt en
opbesætning på en F-94C Starfire.

Efter en patruljeflyvning og en påfølgende lan-
g på en fremmed base fik piloten ordre til at
hjem. Under take-off bemærkede han en fryg-
g rystelse i sit fartøj og havde derpå de største
skeligheder med at holde kursen hen over run-
'en. Da han var airborne og trak understellet
fortalte farelyset på instrumentbrættet ham, at
var noget galt. Han sænkede øjeblikkelig hju-
e igen og gav over radioen sin to'er ordre til
gå under ham og checke hans understel.

Denne gjorde leaderen bekendt med, at de to
l under planerne var vredet om, så de stod

vinkelret på fuselagen. Piloten rapporterede om-
gående hjem, hvor katastrofemandskabet blev alar-
meret. Der blev givet ordre til at sprede skum på
startbanen. Eskadrillens chef begav sig til tårnet og
adviserede piloten om, hvilke forberedelser der var
truffet, og han rådede ham til at lande med blo-
kerede hjul på den skumdækkede run-way.

Efter at have rørt jorden, kurede maskinen ca.
800 meter, før den standsede. For at reducere far-
ten havde piloten i det øjeblik fartøjet tog jorden
udløst halefaldsskærmen. Hastigheden blev herved
betydeligt nedsat.

Den eneste skade der skete, var to punkterede
dæk, samt at ca. 2 tommer af den ene fælg var
slidt af.

I flyvevåbnets specialafdelinger, på skoler og i eskadriller drives en udstrakt
undervisning. Som et memento og et middel til selvprøvelse for instruktører og
lærere kan følgende typebestemmelser måske have interesse.

Den egoistiske lærer —

bygger betydningen af sin egen position op ved at understrege elevens
underlegenhed.

Den spøgefulde lærer —

får elever til at le over vittigheder for at dække over egne fejl og
mangelfulde kundskaber.

Den popularitetsjagende lærer —

dyrker kammerateri med eleverne og forsøger derved at dække over
dårlig undervisning.

Den fagligt usikre lærer —

får sit fag til at lyde sværere end nødvendigt for at slippe uden om
problemer, han ikke selv kan klare.

Militaristen —

håndhæver streng disciplin for at dække over manglende personlighed
og kvalitet i undervisningen.

Bogormen —

er for stærkt engageret i sit stof til at kunne frigøre sig for det og
overlevere det i pædagogisk form til eleverne.

Den uinteresserede lærer —

fremlægger upersonligt sit stof uden at tænke på pædagogisk form og
elevernes standpunkt. Han ræsonnerer som så, at hvis eleverne ikke
kan kapere stoffet, er det deres fejl.

O. F. O.

(Organisationen for flyvevåbnets officerer)

UDDRAG AF ARSBERETNINGEN FOR 1955.

Året 1955 har for OFO været præget af jævnt og roligt arbejde med sager af meget forskellig art. Medlemstallet er fra 1. januar 1956 257 og udgør nu praktisk talt alle medlemsberettigede officerer.

Af større sager kan nævnes:

a. *Forfremmelser.*

En række forhandlinger med flyverkommandoen og forsvarsministeriet om flyverliniens og infanteriliniens avancementsmæssige adskillelse fandt sin foreløbige afslutning ved ministeriets skrivelse af 15. februar 1955, hvori ministeriet fastslår forskellige forfremmelsesprincipper for henholdsvis „flyvende“ og „ikke-flyvende“ officerspersonel.

I samme skrivelse fastslås endvidere, at kaptajner af flyvelinien påregnes afskediget ved det fyldte 50. år, medens andre kaptajner af linien afskediges ved det fyldte 52. år.

b. *Normeringen.*

OFO har i løbet af 1955 ført en række forhandlinger med flyverkommandoen og forsvarsministeriet om udnyttelse af normeringen ud fra den opfattelse, at medlemmerne ikke har nydt samme goder som tilsvarende personel af de øvrige værn og korps. OFO rettede pr. 6. november 1955 skriftlig henvendelse til forsvarsministeriet med en redegørelse for den forskelsbehandling, der tilsyneladende har fundet sted.

Henvendelsen resulterede i en mundtlig forhandling i forsvarsministeriet den 19. december 1955, hvorefter OFO mener at kunne udtale et begrundet håb om, at forholdet i alt væsentligt vil blive rettet i 1956.

c. *Uniformsudvalget.*

Som bekendt nedsattes „flyvevåbnets uniformsudvalg“ pr. 30. september 1953. OFO's repræsentant er KN E. P. Willumsen.

Ligesom i 1954 har OFO også i 1955 gjort forestillinger for at få aktiveret udvalgets ar-

bejde, idet OFO bl. a. har påpeget medlemmernes interesse i snarest at få fastsat endelige uniformsbestemmelser.

d. *Rådighedstillæget.*

OFO har i november 1955 sammen med flyvevåbnets fenrikorganisation — og iøvrigt samtidig med de øvrige officers- og fenrikorganisationer — rettet henvendelse til forsvarsministeriet om forlængelse af rådighedstillæget for ny to års periode. Den nugældende ordning udløber pr. 31. marts 1956.

e. *Messeforhold.*

Forsvarets officers- og fenrikorganisationer har tidligere ved møder i forsvarsministeriet haft lejlighed til at fremsætte deres synspunkter vedrørende fortolkning af personellovens bestemmelser om spiselokaler og messer. Forsvarsministeriet har den 28. november 1955 meddelt, at sagen nu er forelagt forsvarsudvalget af 1955, hvorfor organisationerne indeværende ikke vil blive indbudt til yderligere forhandlinger om spørgsmålet.

f. *Organisationernes forhandlingsret.*

En endelig afgørelse om retningslinierne for forhandlingsretten er ikke truffet, og organisationen meddeles stadig forhandlingsret for hvert år ad gangen, senest ved forsvarsministeriets skrivelse af 6. januar 1956 indtil 31. juli 1956. I henhold til lovene skal afdelingerne afholdt valg til repræsentantskabet inden udgangen af hver måned.

Der skal vælges ialt 17 repræsentanter, for således:

KARUP	3
AALBORG	2
SKRYDSTRUP	3
VEDBÆK	3
VÆRLØSE	3
KØBENHAVN	2
AVNØ	1

Disse 17 repræsentanter, der således udgør repræsentantskabet for 1956-57, mødes til det årlige repræsentantskabsmøde, der afholdes i slutningen af marts måned, med bl. a. valg af ny bestyrer, revisorer, suppleanter m. v. på dagsordenen.

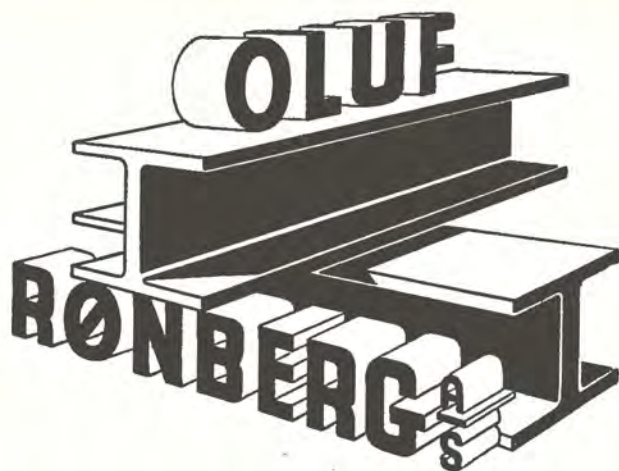
FLYVEVÅBNET



2. ÅRGANG

MARTS

1956



Christians Brygge 24

Central 7276

København V

Chloride

batterier

til ethvert formål



EXIDE AKKUMULATOR CENTRALEN A/S
MYNSTERVEJ 6 . KØBENHAVN V . TELEFON HILDA 2288



FLYVEVÅBNET

MARTS

1956

INDHOLDSFORTEGNELSE

- Leder
- C-krig
- Cunningham
- Medal of Honor
- Hr. løjtnant
- USA's luftforsvar
- Verden rundt
- Nyt fra flyvestationerne
- O F O
- Bogkronik

De synspunkter, der fremsættes i bladet, repræsenterer ikke nødvendigvis redaktionen — endelige flyvevåbnets — anskuelser og meninger, men står for forfatterens egen regning.

Gengivelse af bladets indhold må ikke finde sted uden redaktionens tilladelse.

Bladets adresse og annonce-ekspedition: Bondehavevej 7, Bagsværd. Tlf. 98 18 79.
Giro 98 025.

Ansvarshavende redaktører:
Flyverløjtnanterne P. L. Wiisbye
og M. C. Bügel.
Redaktionssekretær:
cand mag. N. L. Thomassen.

Trykt i
Herlev Bogtrykkeri
(S. Valbjørn)

„Kong Frederik den Syvende gav den 22. marts 1848 sit folk friheden! Det danske folk skulle fra nu af være sin egen lovgiver. Glæden derover og begejstringen for kongen var ubeskrivelig; fædrelandske sange og jublende hurra uden for slottet hver aften i længere tid var en taknemmeligheds-tribut, den store masse af folket bragte den folkelige konge, medens alle klasser i samfundet ilede med at bringe ham deres tak i skrift og ord.

Medens denne begejstringens klare lue flammede over hele Danmark, havde giftbefængte mosedunster fra syden hos holstenerne kvalt al nedarvet kærlighed til konge og al følelse af et flere hundredårigt broderskab til det danske folk.

Hertugen af Augustenborgs planer om at gøre hertugdømmerne til selvstændige stater, at lade dem blive fast med hinanden forbundne stater, og at kun mandstammen skulle arve og herske der, skulle nu føres ud i livet. Oprøret blev en kendsgerning ved Rendsborgs overrumpling.

Som ved et elektrisk stød gik efterretningen landet rundt, og fra alle sider lød kun ordene: „Tag, hvad vi have, men knus forræderne!“ Frifolket blev indkaldt, frivillige stillede sig som menige soldater, og inden 10 dage var forløbne, marcherede vore brave soldater fra deres forskellige kantonnementer, for at samles i det sydlige Jylland. Desværre savnedes både våben, mundering, officerer og penge.“

Efter at 3 års-krigen var sluttet med dansk sejr, slutter VILHELM HOLST sin beretning skrevet 2 år efter krigens ophør:

„General Krogh vedblev at føre kommandoen i Slesvig over det til besættelsen af dette land bestemte troppeantal. Resten af armeen marcherede mod nord, for at indtage de for dem bestemte garnisoner. Overalt blev de modtagne med ubyre jubel, og den danske borger, der erkendte soldatens værd, der ikke alene ærede og agtede ham, men også elskede ham, gjorde alt, for at vise sin taknemmelighed. I hver by var fester arrangerede til troppernes modtagelse, medens gader og huse prægede med faner og kransde.“

I 1914 skrev W. Lamszus, Socialdemokratisk forlag, Fremad:

Nu har de dækket vor hede ånde til med jord. Hvor-

for blinker Du til mig med Dine brustne øjne. Er du ikke glad. Du synes, der stinker fælt dernede under jorden. Her lugter af råddent kød. De har lagt os i en malerisk række, hvis blot Du rører hovedet, støder Du straks mod menneskekød, og hvis Du vender Dine døde øjæbler, ser Du intet andet end lig i skumringen. Det ene ved siden af det anden — sådan sover de. Der sover et ben, skudt af ved knæet, der hænger lange sener ved endnu. Og ved siden af bugter et afrevet lustror så langt ud af en krop, der har mistet hovedet, som rille det snappe efter luft hernede. Det rummede engang en kraftig mands stærke ånde — han har stønnet under sit arbejde, så lustrøret har udvidet sig deraf. Op over det hele griner det blonde hoved af en ung lærer. Hans hjerneskal er sprunget som en frøkapsel. Det er en lærd mand, en filosofs æggehvite hjerne. Når ormene kommer til, vil de sige: Kalvehjerne i Burgunder, en herlig ret. Og hvilken farvepragt. De oprevne underliv med de opstulmede tarme, brystkasserne, som nysgerrige granater lukkede op, med de rosenfarvede, fugtige lunger og de mørkerode tykke leverer. Kødets herlighed spiller i de vidunderlige farver. Her glinser den røde dod — og alt kød har blottet sig til blusel. Lig ved lig, stadig videre gennem den løse kartoffelmark og hele roemarken med. Mon solen endnu skinner oppe over os? Mon de i byerne deroppe kan le endnu, ligesom i vor tid. Mon bustruerne har glemt deres afdøde mænd? Mon børnene husker deres fædre?

Vi stakkels heltesønner. Forstyr så ikke mere vor sidste søvn. Vi måtte dø, fordi nogle ønskede magt. De ville have land, frugtbart land. De ville have jern — stål — erts — guld og magt, magt og atter magt. Hvorfor? For at kvæle den håbende og frihedselskende menneskehed.

Kom broder filosof. Lad os vende ansigtet nedad. Lad os sove og lad os ikke drømme om andet end verdens fremtid.

Sproget, tonen, indholdet er forskellig fra årene 1848-49-50. Men indholdet er sandt. Dette er krigen. Vi vil ikke krigen. Kan vi dog blot få civilbefolkningen til at forstå dette — forstå, at officerer er ikke en stat i staten, ikke en bestemt klasse, men er medborgere, der udfylder deres be-

stemte post i samfundet. Vi er medborgere, og har gjort forsvarsopgaven til en livsopgave.

Erfaringen har vist os — såvel som ethvert selvstændigt tænkende menneske —, at under verdensomspændende krig får intet land lov at ligge hen som et militært tomrum.

Dette gælder for ethvert land, men det gælder endnu mere for de lande, hvis geografiske og politiske liggenhed giver dem særlig strategisk betydning for stormagterne. Til disse lande hører Danmark. Vort land omslutter gennemsejlingsfarvne og de mellem to have, hvis beboere i århundreder har haft modstridende interesser. Hvorfor har Rusland 200 ubåde i Østersøen? Det er selvfølgelig ikke for at lege røvere og soldater. — Derfor fører kun een vej fra Østersøen til verdensbævn.

Vil folket ikke allerede i fredstid skabe et dansk værn, så kan det ikke improviseres ved krigstid, da får landet et fremmed værn.

Erfaringerne viste det. Den første verdenskrig gik uden om os takket være de indkaldte sikringstyrker.

Vi vil nødig mindes optakten til foråret 1918, men kun slå fast, at vore dækningsstyrker efter ordre blevet hjemsendt, så at landet faktisk lå forsvarsløst hen. Derfor en tysk besættelse.

Efter at befrielsesjublen havde lagt sig i Europa i 1945 og folk var vendt tilbage til normal levis, opdagede vestens lande, at et jerntæppe var gået ned gennem Europa.

Efter kuppet i Tjecoslovakiet forstod man os herhjemme, at et forsvar bygget på neutralitetsprincippet ikke længere var tilstrækkeligt. Derfor kom N.A.T.O. ind i billedet.

Den moderne krigs tekniske muligheder er så danne, at man må regne med, at krigen fra første dag bliver altomfattende. Derfor er krigen i sig selv en sag, der kun angår det indkaldte mandskab og befalingsmændene. En krig vil ikke alene komme til at berøre forsvarsmagten, men hele folket, mænd, kvinder og børn. Vi må se i øjnene, at i en krig udbryder, bliver den en livssag for alle landets borgere, uanset alder og køn.

For var krigen mere eller mindre et dynastisk eller en regerings sag. I dag vil en krig blive et folkets sag, en sag, hvor mere end nogensinde gælder: at være eller ikke at være.

-KRIG - KEMISK KRIG

Flyverløjtnant V. Ludvig

Til kemiske kampstoffer hører: Krigsgas (faste eller luftformige stoffer) hvidt fosfor, skellige brandmidler, napalm og røg.

Anvendelsen af kemisk krig er en gammel opdelse. I gamle dage brugte man kogende begtjære og selv om det måske ikke var så raffineret så svarer det jo ganske til den moderne krigsalm m. v. Første gang historien fortæller om entlig krigsgas var under Krimkrigen i 1854, da den engelske doktor Stenhauer foreslog at anvende gas, og han havde da også fundet et middel til at styrkes beskyttelse, idet han havde opdaget, at et bækket med trækul på sygestuerne virkede til at fjerne gassen på luften, og endnu i dag består det bedste af indholdet i gasfiltre af trækul.

Det blev nu ikke til noget i Krimkrigen, men først i den første verdenskrig 1914-1918, da tyskerne den 22. april 1915 på vestfronten for første gang anvendte krigsgas i praksis.

Det var klorgas, og det blev en overraskelse for de allierede styrker. De allierede styrker måtte rømme et stort område, hvorved der fremkom et hul i fronten, og tyskerne, der ikke havde ventet et så stort resultat, havde simpelthen ikke tilstrækkelige tropper til at kunne udnytte situationen fuldt

Næste gang de forsøgte, var modstanderen forberedt, idet der var udleveret primitive gasmasker.

Der begyndte kapløbet mellem krigsgasarterne og beskyttelsesmidlerne, og da krigen sluttede, viste det sig, at igennem hele krigen 1914-1918 havde det i gennemsnit kostet 50.000,00 kr. eller 500 kg gas pr. dræbt menneske.

I den anden verdenskrig overvejede tyskerne at anvende gas mod England, både 1940 og senere.

Det personligt radiobudskab advarede Churchill om og udtalte, at hvis de tog gassen i brug, ville de tyske byer skånselsløst blive belagt med gas. Den tyske civilbefolkning var kun i ringe grad udstyret med gasmasker — Göring havde jo troet, at intet fjendtligt luftfartøj skulle vise sig over Tyskland. Efterhånden fik de allierede mere og mere luftherredømmet, så stillet over for disse

kendsgerninger, opgav tyskerne at anvende krigsgas.

Hvad der derimod var ukendt for de allierede var, at i 1935 eksperimenterede en tysk videnskabsmand ved navn Schröder med et insektdræbende middel, *Tabun*, der også viste sig at være overordentligt giftigt for mennesker. Tyskerne havde siden i al hemmelighed arbejdet videre og yderligere fundet to stoffer, så nu rådede man over både Tabun, Sarin og Soman, de tre nervegasser. Disse helt nye og frygtelige krigsgasser fik de allierede først kendskab til, da de tyske fabrikker mod krigens afslutning faldt i deres hænder.

I dag er disse kendt af alle, og alene den omstændighed, at såvel de gammelkendte som de nye stadig produceres, er tilstrækkeligt til, at man i en eventuel krig kan regne med anvendelsen af krigsgas.

Der hersker her i Danmark den ejendommelige opfattelse, at krigsgas er noget, vi ikke behøver at tage i betragtning, thi „her blæser det nemlig“. Nu er der jo også andre vejrelementer, der har betydning, jeg skal senere komme ind på disse, men for at blive ved vinden skal lige nævnes, at hastigheder til 5/sek. — let brise — regnes for absolut gunstig, og stiger hastigheden, skal der blot bruges så meget mere af stoffet.

Ved krigsgas forstås ethvert stof, der i kraft af sin giftighed, sin irriterende eller blisterfremkaldende virkning kan virke hæmmende på en modstanders kampkraft.

VIRGINIA ROSE

VIRGINIA ROSE
READY RUBBED
MATURED VIRGINIA

i den fikse pose

en herlig shagtobak

Poul Petersen . Tobaksfabriker
HORSENS

For militære formål inddeles krigsgas i:

1. Varige gasarter.
Gas, der i åbent terrain, nær udsendelsesstedet, er effektivt i 12 timer eller derover.
2. Halvvarige gasarter.
Gas, der i åbent terrain, nær udsendelsesstedet, er effektiv i mere end 10 minutter, men mindre end 12 timer.
3. Flygtige gasarter.
Gas, der i åbent terrain, nær udsendelsesstedet, er effektivt i 10 minutter eller derunder.

Alt efter deres virkning på den menneskelige organisme inddeles krigsgasser i følgende grupper.

1. Nervegas.
2. Blistergas.
3. Kvælgas.
4. Blodgifte.
5. Tåregas.
6. Nysegas.

Af disse 6 er nervegassen og blistergassen antagelig dem, der vil blive mest brugt. Nervegassen fordi den er absolut og omgående dræbende (ca. 2 min.) og blistergassen fordi den på grund af sine egenskaber kan virke forsinkende og forstyrrende på operationerne gennem længere tid. Disse to gasarter vil derfor i det følgende blive særlig behandlet.

Nervegasser, Tabun (GA), Sarin (GB) og Soman (GD).

De er absolut dræbende for alle former for liv, de er varige og halvvarige vædske, der afgiver usynlige dampe, selv er de i ren form farveløse, de kan dog ved fremstilling i store mængder blive helt op til mørkebrune. De er næsten lugtløse, er opløselige i vand og ødelægges langsomt af vand.

De er meget vanskelige at spore. De opløses af alkohol, benzin, olie og fedt, og ødelægges stærke alkaliopløsninger, f. eks. natriumhydroxid og klorkalk udrørt i vand.

Alle læder- og tekstilstoffer gennemtrænger let, medens oilskin og gummi tilbageholder de varierende grad alt efter kvaliteten.

Hvorledes angriber de da den menneskelige organisme?

Nervegasser angriber kun de menneskelige nervesystemer, men kan gå gennem huden og underliggende væv uden at efterlade spor.

Nervesystemerne, det sympatiske og det parasympatiske, er i deres virkemåde ens, men med det ene styres af viljen, er det andet selvvirkende. Dette sidste er det, som får hjertet til at banke og lungerne til at virke osv.

Nerveledningen gennem de to nervesystemer sker på en ejendommelig måde. Når nerveimpulsen gennem en nervetråd ikke kan komme længere dannes der et stof, acetylcholin, dette stof vækkes af en impuls i den tilstødende, fortsættende nervetråd, og hvor den ender, sker det samme, dannes der af acetylcholin osv.

I samme sekund acetylcholin dannes, ødelægges det igen (tusindedele af et sekund) af et enzym kaldet cholinesterase og nerveimpulsen afbrydes på den måde, så snart den er overført til en nervetråd. Her er det nervegasserne sætter ind, idet de ødelægger cholinesterasen i de områder hvor de trænger ind.

Resultatet bliver ophobning af acetylcholin i nervetrådene ender, dette giver igen en varig impuls gennem nervetrådene og går de f. eks. til muskel, forårsager det krampe, går de til en krampe giver det forøget og konstant virksomhed.

ALT BRANDMATERIEL

leveres af



Til at modvirke denne tilstand findes der et stof, Atropin, der i en specialopløsning skal udlæses i to små tuber til hver soldat, så han om nødvendigt kan tage en indsprøjtning, når der opstår nervegasforgiftning.

Atropin nedsætter nervetrådenes følsomhed og må altså ikke tages på forhånd som en slags vaccination (vaccine).

Nervegasdampe kan absorberes gennem øjne og næseborer, nervegasvædske kan derimod absorberes kun gennem øjne og almindelig hud, tilmed er den overordentlig modtagelige.

Nervegas i organismen giver følgende virkninger:

Store doser: sammensnøring af brystet
næseudflod
hovedpine og smerter i øjnene
synsforstyrrelser (akkommodationsevnen svigter).

Hvis soldaten ikke omgående anlægger gasmaske eller på anden måde unddrager sig påvirkning sætter symptomerne således:

Store doser: muskeltrækninger
åndenød
ukontrollerede bevægelser
krampetrækninger
svag puls
standsning af åndedrættet
standsning af hjertet
død.

Er en dosis tilstrækkelig stor, kan hele symptomskaalen gennemløbes på meget kort tid og døden indtræder i løbet af 2 minutter. Det er dog nødvendigt at symptomerne indtræffer netop den nævnte rækkefølge, men vil være individuelle. Første hjælp mod nervegas: Små doser indebærer ingen risiko for dødelig udgang, men ved store doser må soldaten tage opsprøjtningen i den tykke del af låret, evt. igenen uiformen, thi det haster. Hvis første sprøjtning skaber bedring i løbet af 10 minutter, tages en næste sprøjtning. Indsprøjtninger herud over må kun gives af en læge.

Øvrigt skal følgende iagttages ved nervegasforgiftning:

Er der kommet gasvædske i øjnene, skal disse omgående, uanset faren for tilstedeværende

dampe, udskylles med vand fra feltflaske i mindst 30 sekunder.

2. Rens ansigtet og indsmør antigassalve og anlæg gasmaske.
3. Rens blottede huddele og indsmør antigassalve.
4. Nervegasforgiftning gennem sår er, som tidligere omtalt, særlig hurtigt virkende, derfor må sår og rifter, der er blevet forgiftede, hurtigst muligt vaskes og skrubbes, og sådanne tilskadekomne har fortrinsret fremfor andre.
5. Har man mistanke om at have indtaget forgiftede fødemidler eller vand, må opkastning fremkaldes snarest. Dette sker bedst ved at påvirke den bageste del af svælget eller evt. hvis lejlighed er dertil, ved at drikke stærke saltvandsopløsninger. Derefter drikkes et glas med en opløsning af tvekulsurt natron, mund og svælg skylles med samme opløsning.
6. Ved åndedrætsbesvær gives kunstigt åndedræt efter Holger Nielsen metoden, også selv om gasmaske er anlagt.
7. Alle nervegasforgiftede personer bør efter ydelsen af første hjælp, uanset tilstanden, snarest fremstilles for en læge.

Endelig må understreges, at hvis en person, der har været udsat for en lille dosis, atter efter en halv snes dage udsættes for nervegas, vil han ikke begynde forfra på symptomerne, men umiddelbart fortsætte disse som for en stor dosis angivet.

Til de unge piloter.

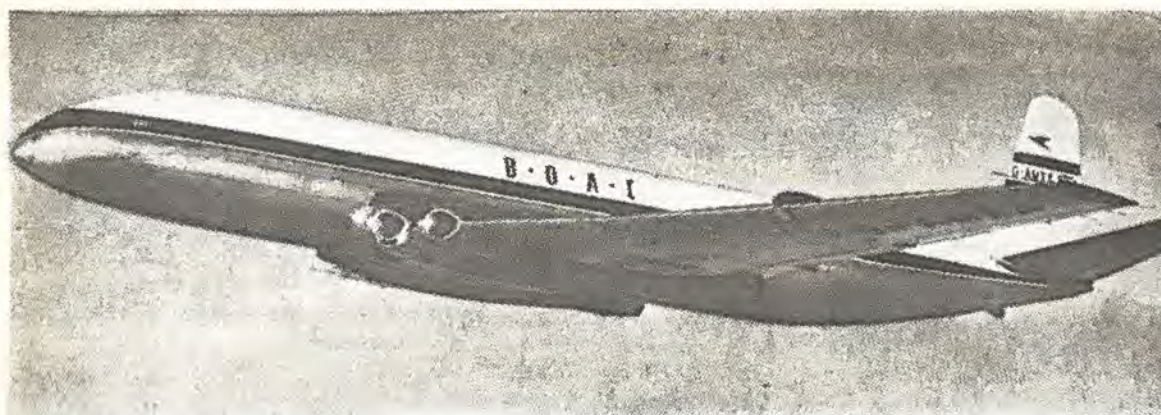
*I taler tit om, at vi ældre og erfarne piloter ikke forstår jeres problemer. Dette er en misforståelse. Vi har jo selv haft nøjagtig de samme problemer at kæmpe imod. Jeg husker således en dag i 1929
(forkortet af red.) Hvorefter vi heldigt startede fra kornmarken igen.*

*O. Potte,
Stabspilot m. tillæg.*

ERLING B. IBSEN

*Specialstål
Drejestål, Tool, Bits
Snitværktøj*

VESTERPORT 251 . KBHVN. . BYEN 5061



De Havilland's COMET

Group Captain

John Cunningham

En mørk vinternat 1940-41, da man endnu ikke syntes at have noget sikkert svar på truslen fra de tyske natbombere, opfangede radaroperatøren på den 23-årige flight lieutenant John Cunninghams Beaufighter et blip på sin radarskærm. Mens han beslutsomt holdt „hunnen” fast på scopet, indledte Cunningham omgående forfølgelsen. Efter at have forfulgt tyskeren i 10 minutter og være steget til 20.000 fod indhentede Cunningham fjenden og rettede en ødelæggende ild imod ham. Luftwaffe-bomberen eksploderede i luften.

Få minutter efter kampen opdagede den engelske natjager-besætning endnu et tysk luftfartøj. Under jagten kom Cunningham i skudposition uden selv at være blevet opdaget. Da han endelig var sikker på sin identification, sendte han byge efter byge af tracer-projektiler i tyskerens krop, planer og motorer. Den fjendtlige bomber gik igennem skyerne, med røgskyer strømmende efter sig, tilsyneladende helt uden kontrol.

Ved at skyde to tyske natbombere ned på en nat og takket være tidligere fortjenester fik Cunningham krigens første DFC (Distinguished Flying Cross).

Tidligere havde han været den første RAF pilot, der i en Beaufighter skød en tysker ned om natten ved at bruge den nye radarteknik. Før Cun-

ninghams havde de britiske natjagerpiloter været ude for en lang række kæmpeskuffelser. Der var altid noget, der ikke virkede, som det skulle; tilsyneladende fandtes der ikke nogen udvej.

Men Cunninghams sejr og andre piloters før heldigt gennemførte natjagter viste, at såfremt materiellet fungerede, var det i høj grad muligt kombinationen pilot-radarnavigatør at opnå succes.

Ca. 8½ år senere, den 27. juli 1949 kl. 07 om morgenen rullede John Cunningham den søglimsende Comet ud af hangaren på Hatfield lufthavnen. Dagene før havde han taxied den et lille stykke og nu gav han den nye airliner de første test-hop på nogle få hundrede meter nogle få meter over jorden.

Kl. 1817 samme dag skabte J. Cunningham historie ved for første gang at gå med Comet'en i luften. Han steg til 10.000 fod og opnåede en hastighed ca. 500 mph og holdt sig i luften mere end en halv time. Sir Frank Whittel som jagt skuespillet, så sin drøm blive til virkelighed.

Mindre end 10 år efter at havet vundet den første DFC for natjagt, blev John Cunningham den første til at flyve Comet'en — verdens første jetairliner.

Den lyshårede Groupkaptajn John Cunningham l det friskfyragtige udtryk i ansigtet var 36 år, karl og ikke-ryger. Han havde været interesse- i flyvning siden sin tidligste barndom. Han er t i South Croydon og tilbragte således sin op- st i centrum af den trekant, som lufthavnene ydon, Bigginhill og Kenley danner. Så han så d luftfartøjer i luften.

Da han gik i skole i Whitgift flyttede skolen centrum af Croydon til et sted ikke langt fra ydon airport. Det kan derfor ikke undre, at unge hr. John atter løftede blikket fra skole- en for at iagttage et luftfartøj flyve lavt hen- skolebygningerne. Mens han gik i skole var så ivrig efter at lave modelflyvemaskiner, at tog del i modelbyggerens klub.

Da han forlod skolen 18 år gammel besluttede sig til at vælge flyvning som sin levevej. Han på de Havilland Aeronautical Technical School Hatfield for at lære noget om den tekniske af flyveindustrien. Omtrent samtidig tilslut- te han sig eskadrille 604 R.A.A.F. (Auxiliary force), hvor han lærte at flyve Avro 504 M. a havde nu en solid teknisk og praktisk viden, på baggrund heraf blev han af de Havilland- ikerne opfordret til at dyrke test-flyvning i fritid. Han gjorde dette arbejde så godt, at , 21 år gammel, blev testpilot-assistent under ffrey de Havilland.

Mens han testede en DH 94 Moth Minor for ffrey de Havilland i 1939 reddede han sig nød og næppe fra et crash. Han satte h'en i spin, men kunne ikke tage den ud af et igen, og fartøjet kom snart ind i et afsin- , fladt drej omkring sin længdeaksel. Grunden at et ekstra batteri var blevet anbragt på bag- et, hvorved tyngdepunktet kom for langt til- . Gunningham sprang ud efter direktiver fra Havilland.

Edens han gjorde tjeneste ved eskadrille 604 ndte han at flyve sammen med en skytte, hvis i var „Jimmy“ Rawnsley. De foretog deres e flyvninger sammen i en Hawker Demon. re blev Rawnsley, der i mellemtiden var ble- idnævnt til Squadronleader, og var højt deko- (DSO - DFC - DFM) berømt som radar- ator i et af natjagtens mest enestående teams.

Makkerskabet mellem Cunningham og Rawnsley varede med korte afbrydelser i godt 7 år. Dette omfattede såvel administrativt samarbejde som samarbejde i Beaufighteren. Den mest vellykkede operation, dette team udførte, skete en nat, da Cunningham og Rawnsley ødelagde tre *bunners*. Ved en anden lejlighed skød de to tyske natbom- bere ned på en enkelt patrulje efter en timestid før at være blevet præsenteret for Hans Majestæt Kongen, som inspicerede deres base. Rawnsley var direkte medvirkende i atten af Cunningham's 20 nedskydninger. Cunningham indførte *controlled approach* som et nyt træk i natjagertaktikken over- for natbomberen. Cunningham udviklede med brug af radar den nye teknik ved eksperimenteren og begik naturlig nok fejltagelser. Den metode, han nåede frem til, bestod i at gå ind på fjenden bagfra — nedenfra og søge i position udelukkende ved radarhjælp. Så identificerede de det fjendtlige luftfartøj visuelt — hvorefter han gik i skudposi- tion — og skød dem ned. Grunden til at denne natjagerteknik forekom Cunningham så fascine- rende giver han selv i et interview med forfatteren Poul Clifton udtryk for: „Det, der opslugte mig var dette at bruge intelligens og dygtighed til at få et så indviklet maskineri til at arbejde tilfreds- stillende“. Betegnende nok føjede han til: „Et an- det moment var vel også, at der i sig selv var noget tilfredsstillende i at bevise, at noget nyt og oprøvet kunne gennemføres med held.“

Cunningham var enestående som natjagerpilot. Han tog alle detaljer i betragtning. Han vidste f. eks., at en natjager kunne opdages af fjenden, når fighteren tegnede sig som silhout imod havet eller skyerne. En månelys nat fangede radaropera- tøren en Heinkel 111 på sin skærm ca. 10 miles ude over kanalen. Da Cunningham vidste, at ty- skeren kunne se hans silhout imod havet, fulgte Cunningham hans bevægelser på scopet i næsten 10 minutter. Da den tyske bomber endelig gik ind over kysten, jagtede Cunningham ham og skød ham ned.

Cunningham's hjerne og hurtige opfattelse trådte særlig frem i natjagten. En nat, da han for- beredte sig på at angribe en natbomber, der var udstyret med de nye Jumo-motorer, havde han tid til at mærke sig, at udstødningsrøret var placeret

højere på den ene motor end på den anden — før han faldt tilbage og ekspederede tyskeren ud af himmelrummet.

Men Cunningham var den fødte leder, ligesom gjorde han gældende ved sit personlige eksempel. Da han var chef for eskadrille 604, der fløj med Beaufighters, skete der et hav af ulykker med disse fartøjer ved OTU (operation training units). Enkelte nye piloter kom til deres eskadriller med indgroet frygt. De var i særlig grad bange for, at motoren kunne sætte ud umiddelbart efter start, hvad der bevirkede, at „Beau“ (som de kaldte den) kunne gå lodret ned.

Da hans sidste pilot og radaroperatør ankom til eskadrillen gik Cunningham selv op i en Beaufighter med dem.

Umiddelbart efter take-off, da han kun var ca. 300 fod over jorden, sate den ene motor ud af funktion. Derefter gik han ind i en forskriftsmæssig landingsrunde og satte jageren på en motor og bragte beaufighteren hel og velbeholden ned. Dette dræbte besætningens frygt for Beaufighterne.

Som chef havde Cunningham en lykkelig hånd til at få det bedste personel fortsat til sin eskadrille. En dag sendte een af hans flightleadere en Dornier 215 ned igennem skytæppet efter et angreb. Men den sejrige pilot så ikke andet end genskær fra et lysglimt — så han troede, at han kun kunne påberåbe sig en „sandsynlig“. Cunningham fløj imidlertid nedenunder skylaget og så Dornier'en falde til jorden. Han kunne således bekræfte, at hans pilot i virkeligheden havde en „sikker“.

På grund af sin sunde fornuft fik Cunningham hvad han ønskede. På en station plejede jord-

kontrollen at give standardhøjde 10.000 fod, natjagere øvede natjagerintescaption. Cunningham indså, at selv om G.C.I.en var udmærket i anseende, var det afgjort en dårlig øvelse at interception i en fastsat højde på 10.000 fod, tyskerne fløj i en ganske anden højde under de natlige togter. Han besluttede sig til at sætte kontrollen på en praktisk prøve.

En nat var han målet. En anden jager skudte og interceptede ham. Cunningham gik imidlertid op på 20.000 fod, i stedet for at blive i de sædvanlige 10.000. Den forfølgende jager blev naturligvis fanget i 10.000 fod.

Over radioen hørte Cunningham controlleren rapportere til interceptoren, at han efter billedet på scopet skulle være lige i øjet på Cunningham. I virkeligheden så controlleren slet ikke på højdefinderen. Alt, hvad de kunne se, var to „bløp“ op af hinanden på P.P.I-scopet (plan position indicator). De var naturlig nok noget mystificeret over, at interceptorjageren ikke kunne se Cunningham.

„Men De skal kunne se ham“. — De er borte i 10.000 fod — så De må være lige bag ham.“

„Er De sikker på højden“, spurgte Cunningham ham. GCI-stationen indrømmede, at luftfartøjet på højde måske kunne være 12.000 fod. „Men De burde alligevel kunne se ham“, fortsatte controlleren til den efterfølgende fighter.

Så skar Cunningham tørt ind i diskussionen. „De kunne måske være interesseret i at vide min højde nu er 20.000 fod.“

Derefter havde Cunningham aldrig mere besvær med at få lagt øvelserne i de højder, han ønskede det.



S. C. SØRENSEN A/s . Randers . Aalborg . Odense . København

På et tidspunkt efter krigen modtog Cunningham ideer til indretninger, der skulle øge natjagerens effektivitet.

Således blev der fremsat forslag om, at man rde affyre lyskugler, når man fra en natjager vde fået målet i sigte. Tanken var, at lyskuglen alle oplyse det fjendtlige fartøj. Men Cunningham forkastede ideen, da lyskuglen lige så vel le oplyse natjageren og således gøre den til l for bomberens projektiler.

Et led i dette forslag var, at radaroperatøren alle have en hood, så han ikke blev blændet af t skærende lys fra lyskuglen.

Nu havde Cunningham i lang tid forsøgt at få hood på af denne art, dog med et andet forl for øje. Han ønskede nemlig at sætte sine radaroperatører i stand til at se deres scoper klare i dagslys. Han havde imidlertid ikke held til fremskaffe denne hood. Nu så ham imidlertidancen og rekvirerede den foreslåede type — og blev omgående anvendt til Cunninghams forl. Lyskugleforlaget droppede man følgelig nske roligt.

Selv om Cunningham var natjagerpilot fik han g gevinst en enkelt gang ved dagslys. Det skete der et raid mod England i tåget vejr. Anden ng tyskerne kom over, havde Cunningham held at intercepte en Heinkel HE 11, det viste sig se-re, at den blev ført af en eskadrillechef. Efter have Heinkel'en ved hjælp af radar i en halv re, brød Cunningham pludselig ud bag ham og g ham i den grad med panik, at tyskeren med dsel malet i trækkene dykkede igennem en sky. . han kom ud på den anden side, var den ikke re end 100 fod over jorden — og den røg lige d i en bakke. På denne måde fik Cunningham eneste „nedskydning“ i dagslys — uden at ve løsnet et skud.

Efter krigen er John Cunningham blevet berømt vedsagelig på grund af sit arbejde med Comet-ieren. Han har overfor Paul Clifton udtalt sig , hvilke egenskaber en testpilot må besidde or det første må han gå hundrede procent ind i sit job; han må være grundig; og han må re til at samarbejde med." John Cunningham han selv vil dog aldrig indrømme det, indbe- bet af disse idealer.

Da han begyndte at arbejde med den embryonale Comet i 1946, vidste han kun lidt om problemerne vedrørende passagerfly. Endnu engang brød han ny jord. Med karakteristisk grundighed tog han til Montreal for at lære noget om Constellation — for at få en førstehandsviden om passagerfly. Senere fløj han på BOAC's langdistance-ruter for at gøre sig fortrolig med airlinernes flyveproblemer.

Den første Comet 3 har været i luften og flyvekredse verden over men dog særlig i England, venter sig meget af denne rekonstruktion, og man regner med at undgå de store katastrofer, man oplevede med den første konstruktion. Cunningham udtaler følgende om den første Comets reaktioner under prøveflyvning: Den opførte sig ganske, som jeg havde ventet. Det var særdeles tilfredsstillende efter 3 års arbejde lige fra starten til fuldendelsen.

I anledning af ulykkerne med den første Comet-konstruktion siger han: „Fra vor flyvning med fartøjet har vi ikke det ringeste fingerpeg om, hvad der forårsagede disse katastrofer. De to ulykker, der ramte Comet er en komplet gåde.“

Under krigen blev Group Captain John Cunningham den første natjagerpilot i RAF, der vandt tre DSO. Han modtog også DFC med Bar. I 1951 fik Cunningham på kongens fødselsdag OBE (Order of the British Empire). Disse i stort mål for-

Chokolade Specialiteten fra **U.S.A.**



Toms
YANKIE
Bar

- bid mærke i navnet ...

tjenstdekorationer, vundet såvel i krig som fred, har været hans løn, hvortil kommer den tilfredshed som han modtog gennem sit arbejde — det

strålende pionerværk, han har udført og stadig udfører for Storbritannien — både i militær og civil flyvning.

Medal of Honor



Gen. J. Doolittle

Som Storbritannien har sin højeste udmærkelse for enestående tapperhed, har også USA sin. Medal of honor tildeles af USA's præsident på kongressens vegne de personer, som har udført handlinger med et mod og en hengivenhed, der langt overstiger det, pligten og tjenesten kræver.

Medal of honor indstiftedes i 1862 og kan vindes af alle uanset grad.

Her følger en beretning om den dåd, der gjorde den fra krigen så herostratisk berømte general Doolittle fortjent til den høje dekoration

General James H. Doolittle gjorde under krigen en hurtig karriere som officer i det amerikanske luftvåben, eller som det hed dengang A.A.F., Army Air Force. På to år avancerede han fra oberstløjtnant (af reserven) til generalløjtnant. I 1942 blev han udset til at være chef for en bombeeskadrille på 16 B-25'er, der havde til formål at foretage krigens første luftangreb på det japanske kejserrige. Besætningerne bestod, ligesom de der angreb dæmningerne i Tyskland, af særligt

udvalgte folk. Igennem tre måneder gennemgik de en specialtræning på baser på det amerikanske fastland. Dag efter dag startede de deres B-25 Mitchell-bombere fra startbaner på størrelse med flyvedækket på et hangarskib, og dag efter dag bombede de modeller af de udsete japanske byer. Da de ombord på carrier'en *Hornet* stod vestvendt mod de japanske øer, kendte de deres mål så godt som deres egen lomme.

Planen gik ud på, at de skulle starte ca. 400 miles fra Tokio. Ca. 800 miles fra Japan fik de „Hornet“, øje på en japansk trawler. Hangarskibets kanoner sænkede trawleren, men ombord var man bange for at den japanske båd havde haft lejlighed til at sende radiomelding om carrier'ens tilstedeværelse. Man tog en rask beslutning, og den værende oberst Doolittle startede sit angreb 400 miles før end planlagt.

Angrebet kom ind over Japan i dagslys i hundrede fods højde. Japanerne blev komplet overrumplede, og B-25'erne kastede krigens første bomber over japansk grund. James Doolittle's overlydige og hyggelige tilrettelægnning af angrebet og hans glimrende leadership havde fejret en stor triumf.

Da bombefartøjerne forlod deres mål, kom de ind i stærk turbulens og kraftigt uvejr, og der blev brændstofbeholdninger begyndte at slippe ud. Samtlige af de amerikanske maskiner blev tvunget til nødlanding eller besætningerne måtte forlade deres fartøjer over fjendtligt territorium. Blant de sidste var en del af de piloter, som senere ved et groft brud på krigsfangerrettighederne blev henrettet af japanerne.

General Doolittle modtog som belønning for gennemførelsen af dette angreb Medal of Honor. Ovenstående er det amerikanske krigsministeriums noget lakoniske, men officielle beretning om hvorfor gen. Doolittle modtog nationens fornemste udmærkelse.

Hr. løjtnant

*

(Sluttes)

Hilsen og præsentation.

Det er utænkeligt, at en officer i uniform, der erdes i det fri, er uden reglementeret hovedklædning. Det kan måske være på sin plads at erindre, at en hilsen påbegyndes 4-5 skridt før, og vedvarer til en lignende afstand efter forbi passagen. Hilsenen er selvfølgelig den for flyvebånbet reglementerede. Det gælder også højere og graderne!

Har den, der hilser, cigaret, cigar eller pipe i munden, tager han den forinden i venstre hånd. Man hilser normalt ikke til vinduer, medmindre det drejer sig om nære bekendte!!

En herre hilser altid først på en dame. Hvis man bliver stationeret i England, bør man være opmærksom på, at der hilser damerne først på herrerne. Englænderne er af den opfattelse, at de herre selv må afgøre, om hun finder en herre verdig til et nik.

Har man engang tilfældigvis talt med et menneske og ved den lejlighed præsenteret sig, medfører dette ikke nødvendigvis, at resten af livet skal man hilse på vedkommende.

Man hilser på kongelige personer ved at gøre bryllup og gøre honnør, såfremt man er i uniform, og hilser ved at tage hatten af. Det samme er tilfældet med faner, estandarter og orlogsflag, når disse føres forbi, hejses eller tages ned. Går man ombord på et orlogsfartøj, hilser man ligeledes på flaget i kommanderestavnen.

Ved håndtryk bør man erindre, at det er den højre hånd, der rækker hånden frem først, og derved kender giver, at der skal hilses på denne måde. Når begge handsker på, er det den ældre, der tilføjer kender giver, om der skal tages handsker af. Over for damer tager man dog altid handsken af, mens damerne beholder deres på. Bærer man civil tøj, når man skal trykke i hånden, tager man det i venstre hånd, medens håndtrykket udveksles. Når man i uniform, hilses der med hånden til kanten efter håndtrykket.

Det er enhver officers opgave at kende navnene på stationens officerer. Dette får man at vide gennem præsentationen, som kan foregå uden mellemkomst af andre eller ved, at tredje mand foretager den. Det sidste er det normale i selskab. I daglig tjeneste må man oftest selv gøre det, ved som nyankommen i messen at præsentere sig for messens faste medlemmer.

Når man præsenterer sig, nævner man tydeligt sit navn — ikke noget med at mumle det frem. Er navnet på den, man præsenterer sig for ikke blevet rigtigt opfattet, må man forhøre sig om det hos fælles bekendte.

I et selskab bør man så vidt muligt lade sig præsenterer gennem tredje mand, især hvis det sker over for damer og højtstående personer. I så fald går præsentationen for sig på den måde, at den præsenterende først siger stilling og navn på den, der skal præsenteres, og derefter stilling og navn på den, for hvem der præsenteres.

Såfremt to rangerer lige højt, eller man ikke er klar over, hvem der er ældst, nævnes sidstankomnes navn først. De, der præsenteres for hinanden, bukker i tavshed. NB! Husk at en mand siger altid min kone og ikke min frue.

Er man ifølge med en dame eller herre på gaden og møder en bekendt, der standser op og taler med en, skal man præsenterer den pågældende for sin ledsager. Det samme er tilfældet, hvis man sidder på en restaurant.

Dekorationer.

Ved „dekorationer“ forstås såvel ordener som medailler.

Indehaveren af en dekoration kan bære:

- originaldekorationen,
- dekorationen en miniature eller
- det til dekorationen hørende bånd som roset, sløjfe eller spænde, evt. en miniature.

Store dekorationer.

Herved forstås originaldekorationerne, der kun bruges til civil galla (kjole) eller uniform, når der f. eks. er befalet: „Ved paraden bæres dekorationer“.

Ridder- og officerskors samt medailler bæres på venstre side af brystet og så vidt muligt således, at den inderste, længst til højre værende dekora-

tion ikke kommer til højre for midten af brystet. Er der ikke plads til at dekorationerne kan hænge ved siden af hverandre, skal de fæstes således, at de ligger noget over hinanden og således, at den til højre værende dekora-tions bånd kommer til at dække over det nærmeste til venstre.

Ordener af højere grad bæres enten i ordensbåndet om halsen (kommandørkors af 2. grad) eller direkte på klædedragten omtrent i højde med hjertet. Ved storkors- og elefantordenen hænger korset (elefanten) i et skærflignende ordensbånd over skulderen i forbindelse med en stjerne, anbragt på venstre side af brystet.

Originaldekorationerne bæres ved audiens hos kongen og iøvrigt normalt, når kongen er til stede, samt ved særlige højtidelige eller festlige lejligheder, f. eks. kirkebryllupper, store begravelser og i tilfælde, hvor der mødes i gallapåklædning.

Små dekorationer.

Originaldekorationerne bliver tilsendt den deko-rerede fra Ordenskapitlet. Desforuden findes der af ordener indtil officersgraden incl. samt af medailler tillige en miniatureudgave, som dekora-tionsindehaveren selv kan anskaffe sig.

Sådanne miniaturedekorationer bæres kun til kjole, aldrig til uniform.

Ordener af højere grad findes ikke en miniature, men bæres i originalstørrelse. Man kan godt tage små dekorationer på sammen med kommandørkors eller højere ordener. Miniaturedekorationerne er ganske vist ikke „officielt kendt“, men tolereres endog ved hoffet. Ved galla bæres dog udelukkende store dekorationer.

Dekora-tionsbånd.

Til daglig påklædning kan man bære den på-gældende dekora-tions bånd i en til dens grad svarende form, det vil for uniformens vedkommende sige fladt bånd (spænde). (Fladt, 1 cm bredt spænde, betrukket med båndet, og i en længde svarende til sidstnævntes bredde). For udenland-ske dekora-tioner bæres bånd tilsvarende som for de danske angivet.

Rækkefølgen for dekora-tionsbånd på ordens-spænde el. l. bæres i samme orden som dekora-tionerne. Landets egne udmærkelser bæres først.

Udenlandske i den følgeorden, man har fået dem. Et officerskors bæres altid forud (t. h.) for medailler. — Angående de danske ridderordenes medailler m. m. henvises til Hof- og Statskalendareren.

Audiens.

Som et levn fra de ældgamle kongetting kommer enhver af landets borgere ved en offentlig audiens gå direkte til kongen. Tidspunktet for audiensen offentliggøres normalt for een måned ad gangen i Statstidende og dagspressen. Under normale forhold er der offentlig audiens på Christiansborg slot kl. 10 den 1. og 3. mandag i hver måned. Som regel søger en officer audiens for at takke for en udnævnelse (gælder kun for flyverløjtnanter af Iste grad af linien og opefter) samt for ordensdekora-tion.

På audiensdagen begiver den audienssøgende sig i gallapåklædning til Christiansborg slot, indgår fra Prins Jørgens gård, og går op ad trappen til venstre i porten, således at man så vidt muligt kommer i drabantsalen ca. 1 kvarter før audiensens begyndelse. Overtøjet afleveres til venstre i drabantsalens garderobe. Kun hovedbeklædning til uniform samt handsker tages med ind i forgemakket, hvor de audienssøgende melder sig til adjutanter. Man opholder sig i gemakket indtil en anden adjutant anmoder den audienssøgende om at træde ind i forgemakket, hvor man venter, indtil man får lov, man kan gå videre ind i salen, hvor kongen befinder sig. I selve audiensgemakket lukker man først døren efter sig og bukker; derefter går man hen til Majestæten, gør holdt i et par skridts afstand og bukker påny.

Den audienssøgende præsenterer sig ikke for kongen. Skal man f. eks. takke for noget, gør dette under anvendelse af ordet „allerunderdanigst“: „Jeg takker allerunderdanigst Deres Majestæt for...“.

Under hele audiensen skal handskerne være trukket (gallahandsker kan man for øvrigt altid beholde på) også når man tager nogen i hånden.

Så vidt det er muligt skal man undgå at ven-rygge til kongen. Når man skal forlade audienssalen, kan man blive nødt til det — det kan være farligt for en uøvet at gå et længere stykke borte.

ns — i så fald går man på sædvanlig måde
n til udgangsdøren, og der vender man sig i
tning af majestæten, inden man går ud.

Normalt modtages kun tilsagte uden for de of-
ntlige audienser.

Såfremt arveprinsen holder offentlig audiens på
ngens vegne, forholder man sig på samme måde,
n når det gives af majestæten.

— — —
Dette var et par ord med på vejen. Lad nu
ere med at indtage en fornærmet mine og sige,
det vidste De da udmærket. Meget muligt, men
er det rart at gemme artiklen til senere brug
for måske glemmes en enkelt ting nu og da.
e behøver heller ikke at blive opportunistisk
er, at vi allerede nu har indviet Dem i dekora-

tionernes brug — som erfaringen siger, at det
tager en dansk officer 25 år at opnå. Almen dan-
nelse kræver, at enhver officer er fortrolig med
dekorationernes verden. Lad nu være med at blive
bitter på jævnaldrende allierede officerskammer-
ater, der bærer farvestrålende tjenestebånd. Den
slags er af en eller anden grund ikke god latin i
Danmark.

Unge løjtnant, hjertelig velkommen til flyve-
våbnets officerskorps.

Desværre kan vi ikke komme ind på brugen af
gallauniform før en sådan foreligger for FLYVE-
VÅBNETS officerer. Lad os som et nytårsønske
håbe, at den hvide skjorte, som i øjeblikket gør
det ud for „galla“, snart bliver afløst af en „rig-
tig“ gallauniform i lighed med flådens og hærens.

USA's luftforsvar

Sovjets muligheder for med atombomber at an-
gribe USA er i de senere år stadig øget i takt
med udbygningen og moderniseringen af Sovjets
strategiske luftvåben. Man regner med, at USSR
har omkring 1200 tunge bombefly baseret i de
væsentlige dele af Sovjetunionen, hvor adskillige
flyvebaser er oprettet eller udbygget. Man anslår,
at der er omkring 900 bombefly, hvoraf 300 kan medføre atom-
bomber, kan indsættes i et overraskelsesangreb på
USA. Det strategiske luftvåbenspersonel er i de
senere år blevet trænet intensivt i instrumentflyv-
ning og lufttankningstaktik, og den teletekniske
kommando- og navigationsudrustning er blevet væsentlig forbed-
et. To nye reaktionsdrevne bombefly, T-37 og
T-39, som russerne demonstrerede ved flyveopvis-
ningen i Moskva maj 1954, viser, at afløserne for
den forældede Tu-4 er på vej. I juni 1954 fløj
en bombefly wing på 60 tomotorede T-30 over Moskva,
hvorved det klart klagør, at de nye fartøjer ikke kun er
nytype, men også hurtigere og mere præcise end de gamle.

USA har først for nylig opbygget sit luftfor-
svar. Tidligere regnede man ikke med, at russerne
var i stand til at angribe det amerikanske konti-
nent, og det med atombomber udrustede strategi-
ske luftvåben, Strategic Air Command (SAC),

ansås for at være tilstrækkeligt overlegent til at
afskrække Sovjet fra tanken om at angribe USA.
Den forandrede situation, som risikoen for et rus-
sisk atomangreb mod USA's hjerte har medført,
har resulteret i en hurtig og omfattende oprust-
ning af luftforsvaret af USA. En luftforsvarskom-
mando for hele det nordamerikanske kontinent er
oprettet under ledelse af general Chidlann. Luft-
forsvaret er derigennem blevet et selvstændigt
værn. Chidlann har den operative ledelse af alle
de til Air Defense hørende jagerenheder, uan-
set om disse tilhører Air Force, Navy eller Air
National Guard. Han har ydermere ledelsen af
enhederne af fjernstyrede projektiler, der anvendes
af luftværnsartilleriet og andre luftforsvars-
enheder. Systemet omfatter også kystradarstationer
og flyveradarstationer. Som chef for luftforsvaret
er Chidlann direkte underlagt den øverste for-
svarskommando, Joint Chiefs of Staff. Chidlann,
der er 54 år, er med sine 8000 flyvetimer en af
USA's mest erfarne flyveofficerer. Hans tekniske
fortjenester og indsigt medførte, at han under 2.
verdenskrig ledede projekteringen og fremstillingen
af USA's første jetvåben og han var en af
de første amerikanske piloter, der fløj jet.



Stratofortress B-52

Radarnettet under opbygning.

Risikoen for overraskende atombombeangreb har øget kravene om opdagelse af fjendtlige formationer på så tidligt et tidspunkt som muligt. Den nærmeste rute til USA's vitale industricentre går via polarområdet over Canada og i samarbejde med Canada foretager USA en opbygning af tre kæder af radarstationer, som skulle give mulighed for i god tid før et angreb at sætte jagerenheder ind og varsle civilforsvaret og gå til modangreb med det strategiske luftvåben. Den sydligste af de tre kaldes „Pinetree“, den går igennem Canadas sydlige dele. Den påbegyndtes allerede for fire år siden og er nu helt færdig. USA har betalt $\frac{2}{3}$ af den. Den anden radarkæde „Mc Gill“ passerer gennem det mellemste Canada. Den er bygget og bekostet af Canada alene. Denne radarkæde er automatiseret og kræver kun en lille personelstab.

USA og Canada er nu i fællesskab begyndt at bygge en radarkæde, som hedder „DA“, der skal gå igennem det nordlige Alaska og Canada helt oppe ved polarcirklen. Den skal i stor udstrækning forsynes med helautomatiske stationer, som ikke kræver stadig bemanning. Denne kæde kommer til at koste svimlende summer og man regner med, at det tager flere år at bygge den færdig. Med de russiske bombefly nuværende hastigheder skulle disse radarstationer kunne fange en formation ca. 6 timer før de når Chicago. Selv mod hurtige reaktionsfly skulle varslingen træde i kraft 3-4 timer før de er over målet.

„RADARØER“ i Atlanten.

USA's flanker, d.v.s. øst- og vestkysten, er sårbare. For at få tilstrækkelig „tidlig varsling“ (ear-

ly warning) på fly, der i lavhøjde flyver ind mod kysten, har man hidtil sat sin lid til skibe med radarudstyr samt flyvende radarstationer. Systemet med „flyvende radarstationer“ er meget kostbart og derfor har man nu bygget en kæde af „radarøer“ uden for USA's østkyst mellem Virginia syd og Newfoundland i nord. Man holder stadig antallet af radarøer og afstanden mellem dem hemmelig; derimod er det blevet oplyst, at nogle kommer til at ligge 20 miles udfør kysten. Øerne som måler 4,500 m² — noget mere end en håndboldbane — er konstruerede på samme måde som de såkaldte „Texastårne“, der anvendes til olieboring under vandet ud for Texas kyst. Platformen er en stor pram, som bugseres ud på plads og fæstnes til bunden med beton- eller sandfyldte stålcyklindre. Ved hjælp af et kompliceret pneumatisk system kan den beskyttes mod storm og højt sø. Radarøerne kan forankres på op til 30 meter vand. På hver skal der foruden radarudrustning stationeres en besætning på 20-30 mand, så etableres landingsplads for helikoptere.

Hver radarø kommer til at koste 75,000 dollars foruden radarudstyr, og den totale sum for hele kæden anslås til 15-20 millioner dollars. Antallet af radarøer kommer i så fald til at ligge mellem 20-30 stationer.

Dybdeforholdene i Stillehavet medfører, at det ikke kan opbygges en tilsvarende kæde af radarøer ud for vestkysten. Skibe og flyvende radarstationer må der som tidligere have ansvaret for en strækkelig tidlig varsling af fjendtlige angreb.

Omkring de vigtigste mål i USA — SAC's kyst, atomvåbenindustrien og storbyerne — findes uden mindre radarkæder til at opdage fjend-

fly, der er kommet igennem det ydre radarnet.

højt beredskab, minutios kontrol.

Varslingssystemet kompletteres af ca. 13.000 telemeldeposter, som bemannes af 370.000 frivillige luftmeldefolk. Luftforsvaret er i uafbrudt virksomhed selv i fredstid og al flyvevirksomhed over hele USA er under minutios kontrol. Hvert sekund er der gennemsnitlig 25.000 luftfartøjer i luften, men så snart et af disse optræder mistænkeligt eller forbryder sig mod de strenge bestemmelser m. h. t. luftruter eller flyvehøjder, som tildes til brug for den civile lufttrafik, griber jagerne ind. Hvert fly, der flyver i nærheden af sårbare områder, som regnes for sandsynlige mål for atomiske bombefly i en krig, må følge en særlig flyveplan med faste flyvehøjder og flyvetider. En afvigelse på mere end 1,5 mile eller 5 minutter fra flyveplanen betyder, at jagerne går på vingerne for at kontrollere flyet. I alle dele af Amerika findes jagerenheder i højeste beredskab, parat til at gribe ind mod uidentificerede fly.

Fra luftforsvarets hovedkvarter i Colorado Springs samler general Chidlan alle trådene i luftforsvaret af USA. Herfra har han direkte ledning til samtlige centralafdelinger i hele USA og situationkort fremtræder luftsituationen til stæthed aktual. Fra denne central alarmeres luftforsvaret i tilfælde af angreb.

Opdages ukendte fly, hvis bevægelser kan indebære et fjendtligt angreb, gives der signal til „Luftforsvarsberedskab“; alle militære luftfartøjer klargøres til kamp, al orlov inddrages, regeringen og statsinstitutionerne varskoer, men ikke offentligheden. Identificeres flyene som fjendtlige, gives signalet „gult beredskab“, som bl. a. udløser luftalarm. „Rødt beredskab“ er signalet for, at krigen er begyndt.

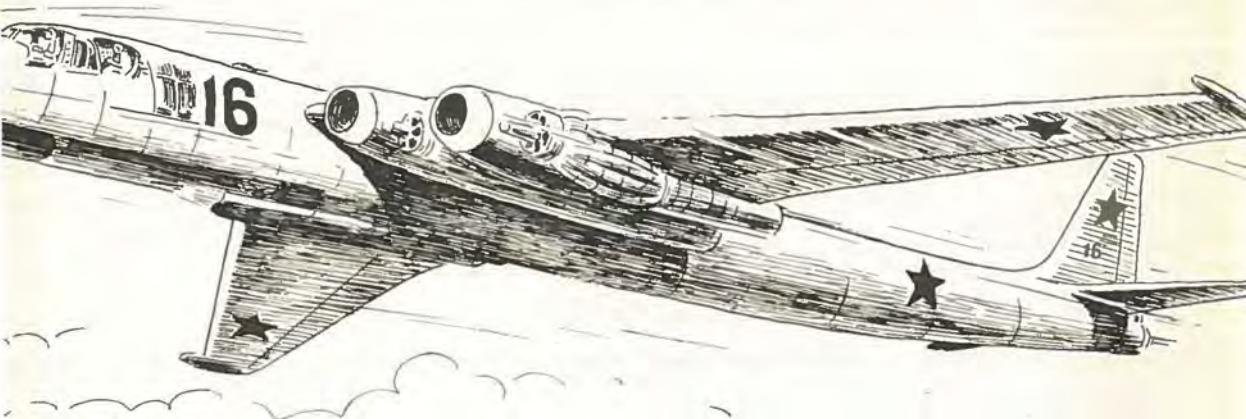
Stadig store mangler.

Det amerikanske luftforsvar af i dag er langt fra „vandtæt“ og det har endnu alvorlige mangler.

De meget omtalte radarstyrede Skysweeper anti-luftskytskanoner er ikke nok til supersoniske fly og skudvidden er kortere end brintbombens virkningsradius.

En ground-to-air missile, Nike, består af 1,5 mill. dele og er meget kompliceret. Noget tyder på, at hærens pressetjeneste har været lovlig hurtig til at opreklamere dette våben, der endnu ikke er tilstrækkeligt effektivt og som slet ikke har nået sin endelige form.

Der er endnu huller i radarkæden og særlig i det nordlige afsnit, Alaska og det nordlige Canada, er luftbaserne altfor fåtallige til, at luftforsvaret kan få tilstrækkelig dyb varslings- og afværgezone.



Den nye russiske tunge bomber »Bison«

Men dette til trods er det amerikanske luftforsvar i dag stærkere end nogensinde før. Og man er af den anskuelse i USA, at et stærkt og effektivt virkende luftforsvar sammen med et slagkraftigt, kampklart strategisk luftvåben, udstyret med atom-bomber er den mest fredsbevarende faktor i den aktuelle verdenssituation. Prisen, USA må betale

for sit luftforsvar, ligger nu på omkring 4 milliarder dollars om året, men under hensyntagen til situationen, regner man disse penge for at være givet godt ud. De penge giver general Chidlaw stadig øgede muligheder for at møde et russisk atomangreb — helt at stoppe ethvert fjendtligt luftfartøj kan han dog ikke love.

Verden rundt

To nye rekorder.

En Super Constellation forsynet med turboprop motorer, der allerede kan gøre fordring på at være verdens hurtigste propeldrevne luftfartøj, har sat to nye rekorder — for hastighed og startvægt.

Det var den militære turbojet version, R7 V-2, den Super Constellation, der benyttes i 21 luftfartsselskaber, der i Californien nåede en hastighed på 766,4 km i timen i en landingsprøve, hvor maskinen gik ned fra ca. 24,000 fod til ca. 11,000 fod i en vinkel på omkring 20° med motorerne for laveste kraft. Man nåede på denne måde den samme dykfart som een af den anden verdenskrigs bedste jagere Lockheed P-38 „Lightning“.

I en anden prøve lod man fartøjet starte med 11 % overvægt eller ialt 166,400 pounds. For at opnå dette, havde man fyldt alt det brændstof ombord, som det overhovedet var muligt, samt 30,000 pounds vand i specialtanke i fartøjets indre, 7800 pounds bly og 8200 pounds specialinstrumenter, hvormed man foretog målinger.



Constellation, USAF

Disse specielle prøver har man ladet maskinerne gennemgå for at møde de ultimative specifikationer den amerikanske flåde forlanger. Resultatet vil til lige være af stor værdi for det turboprop program. Lockheed er i færd med at gennemføre ved bygningen af den nye transport- og passagermaskinen Electra, der som tidligere omtalt i „Flyvevåbenet“ vil i de kommende år, når planerne realiseres, revolutionere turbo-prop flyvningen. Alene i Burbank har man i de sidste 6 måneder foretaget omfattende prøveflyvninger med 6 forskellige turboprop maskiner og opnået meget store erfaringer navnlig med turbo-prop versionen af Super Constellation, der i dag som nævnt er verdens hurtigste propeldrevne flyvemaskine med en marchhastighed på over 700 km t.

*

Civil flyvning i U.S.S.R.

De russiske luftfartsselskaber arbejder hårdt for at bringe deres kapacitet op på siden af de vestlige demokratiers. American Aviations redaktør, William Parrish, har foretaget en luftrejse bag jerntræet. Han mødte kun jævn og rutinemæssig flyvning. Der var ingen lavflyvning. Højdeniveauet lå på 3000-8000 fod. Der er imidlertid meget skarpe forskelle på øst og vest også på dette felt. Convair 340, som luftfartsselskabet Aeroflot stadig lige for at skulle anskaffe sig, vil vække sensation hvor de kommer frem, da de er de bedste civile luftfartøjer i U.S.S.R. langt overlegne. I L-12, DC-3, med ændret landingsudstyr, I L-14, og forbedrede udgave, der kan medføre 18 passager og LI-5, den russiskbyggede DC-3'er, danner sta

en i flåden af luftfartøjer, der anvendes i Rusland og dets valstater, bortset fra nogle ombyggede og modificerede amerikanske C-47, som bruges af Chekoslovakiet. Der er ingen firemotorede luftfartøjer, ingen fly med trykkabine, der beflyver kommercielle ruter bag jerntæppet. Lufthavnene er ca. 20 år bagefter deres tid. Af de 4 lufthavne, hvilke Parrish landede, havde de 3 betonstartbaner og var af antagelig størrelse, omend de rimeligvis ikke kunne modtage DC-7 eller lignende typer. Befordring af luftvejen er forbeholdt partitieten eller de bureaukrater.

Det er sandsynligt, mener mr. Parrish, at Aeroflot, det statsdrevne og statsejede russiske luftfartsselskab, vil prøve at gå lige fra de gamle to-motorede stempeldrevne typer ind i jetalderen.

Det forlyder, at Aeroflot nu har 3 to-motorede turboprops, som man håber at kunne sætte i fart mellem Moskva og Peking i dette år. Denne type synes at kunne tage fra 40 til 60 passagerer, men vestlige iagttagere har endnu ikke set den.

Flyvende radarstationer.

Den amerikanske flåde har afgivet den hidtil største ordre på flyvende radarstationer til Lockheed Aircraft. Fartøjernes antal er ikke opgivet af sikkerhedsgrunde, men den samlede pris andrager ca. 60 millioner dollars.

Når disse flyvende kontrol- og varslingsstationer, der er en udvikling af Super Constellation, er leveret, vil USA kunne bevogte hele Atlanterhavet og stillehavet helt ud til den kinesiske kystlinie. Hver af maskinerne vil i 3300 m. højde være i stand til at kontrollere et område på 144,000 kvadratkilometer, hvilket svarer til en tolvtedel af Grønlands totale areal.

Disse flyvende stationer har en besætning på 31 mand og et elektroteknisk udstyr, der vejer 6 tons. De kan ligeledes anvendes som vejrstationer, men under krigsforhold kan de give det amerikanske kontinent advarsel om forestående luftangreb 5 timer i forvejen.



Constellation, TWA

et på landevej.

En amerikansk oberstløjtnant foretog fornylig en chokerende nødlanding med en F-86D Sabre. Hans fartøj løb tør for brændstof, da han fandt sig over en bjergrig egn i den vestlige del af landet. I stedet for at lade sig skyde ud med luftskærm, besluttede han at forsøge en landing på den stærkt trafikeret landevej rig på kurver. Oberstløjtnanten gennemførte landingen uden uheld tak-

ket være en vågen handelsrejsende, som kørte i sin bil og så maskinen komme strygende med kørselsretningen. Han standsede sin vogn på tværs af kørebanen og stoppede bagved kommende biler, hvorved der blev et frit stykke vej. Sabren landede og fortsatte i rasende fart henad den kurvede vej. Piloten fik bremsset, ligesom han indhentede en gruppe biler, som intetanende kørte uden at vide, at de var „forfulgt“ af en jetjager.

LEVERANDØR TIL FLYVEVÅBNET

HERNING SVINESLAGTERI

C. W. S. SVINESLAGTERIER A/S

Svineslagteri - Kreatur-
slagteri

Pølse- og Konserver-
fabrik - Detailudsalg

Statskontrol 31

Ønske-hjem

ØSTERGADE 29 · HERNING · TLF. 1151

MØBLER



Chr. Rasmussen & Søn

BRYGGERGADE 8 HERNING TLF 951

Andreas Schæbel A/s

ÅLBORG

For ædel Pinot

**WEILES
WINE**

Vinhandlere siden 1822

P. WEILE & SØN · AALBORG

JUL. JACOBSEN

Indehaver Munch Vesterby

LØKKEGADE 18 · Aalborg

AARHUS VÆRKTØJSMAGASIN A/S

Søndergade 70 · Tlf. 25 200

✦

Beslag · værktøj · krydsfiner

m. m.

Narresundby Brøndanstalt

A. Bach & Søn

MINERALVAND

Monark og Valask

lanna.

Ved årsskiftet modtog B.O.A.C. de første af Britannia's, der til sommer efter en prøvetid 6 måneder skal tiltræde tjeneste i Sydafrika. Linieren har plads til 54 passagerer på luksusklasse eller 90 på turistklasse. Den har en aktionsradius på 3730 miles og en marchhastighed på 300-380 mph. Den første prototype foretog sin første flyvning for 40 måneder siden.

*

Man bygger jet.

Den første japanskybyggede jetmaskine, en T-33, fremstillet på licens på Lockheed, har været på sin første prøveflyvning, hvor den gik op og faldt 40,000 fod. Den vil nu blive afleveret til de japanske forsvar.

*

Skaberen af Royal Air Force er død.

En af Englands store flyverhelte, Viscount Hugh Trenchard, skaberen af R.A.F., døde i London d. 12. februar, i en alder af 83 år.

Hugh Trenchards livsdag blev lang — og ikke uden synlige spor. Et medfødt talent for organisation bragte ham viden om i det engelske imperium, og de resultater, der nu står tilbage efter hans død, vidner om en utrættelig flid, fremsynethed og stort personligt mod — egenskaber, der altid vil være i standdele hos den fødte fører.

Her skal i korthed nævnes hans etaper og data: Hugh Trenchard var født i 1873 og indtrådte i hæren 20-årig i 1893. Fra 1899 til 1913 gjorde han tjeneste i Afrika og det canadiske politi og blev udnævnt som en fantastisk dristig officer. I 1915 blev han nævnt som generalmajor og blev endnu udnævnt til chef for flyveskolen ved The Royal Flying Corps, der var oprettet i 1912. Da dette, d. 1. april 1918, sammensluttedes med The Royal Air Force blev han chef for The Air Staff. Denne stilling beklædte han til 1919. Han udnævntes i 1922 til Marshal of the Royal Air Force.

Mange opgaver blev lagt på Hugh Trenchards skuldre, netop fordi han havde vist sig at være

manden, der kunne løse vanskelige opgaver — og ikke bange for at gå i kast med sådanne. Sådan gik det i 1930, da udviklingen var ved at løbe fra Londons politi, alias Scotland Yard. Dette korps var polititeknisk ved at sakke agterud i forhold til andre stormagters politi, og resultatet af dette blev, at Sir Hugh Trenchard i 1931 blev chef for dette berømte korps, med henblik på en reorganisation. Det lykkedes for ham i løbet af få år at føre Scotland Yard frem til den førerstilling, det tidligere havde haft i internationalt omdømme. I 1936 adledes han og fik tillagt titlen Viscount of Wolfeton. Som Scotland Yards hæderkronede chef afgik Hugh Trenchard efter syv års tjeneste i 1938.

Eclair.

*

Til radarofficererne.

Det kan ikke undgås, at vi i stabene bærer om jeres tvivlen på vore evner som forvaltere af Danmarks varslings- og kontroltjeneste. Det må dog ikke tages som trusel mod jeres beståen, når jeg nu fortæller jer, at vi i min ungdom på udmærket måde forstod at klare os uden radar. Der er jo vigtigere ting at arbejde med lige nu, f. eks. er der i stabene mange officerer, der endnu ikke har eget kontor.

O. Potte,
Stabspilot m. tillæg.

*

Lige ned i papirkurven.

Vi kasserer blankt og automatisk alle indlæg vedrørende radioaktiviteten i Rosenørns allé.

*

Af en roman.

— Hendes buste var af gips.

VOR LÆSER: Falsies?

VI: Næb — Thorvaldsen.

*

og så var der prinsessen, der bar sin byrd med et smil.

Østbanegade 3 København Ø.



Carl Jacobsens Vinhandel
E. Seligmann

**JYDSK ILT-
OG
ACETYLENGASFABRIK A/S**

SKANDINAVISK RØRFABRIK A/S

HORSENS

Telf. 2 47 11



N. PURUP
KØBENHAVN A-S

FORMULARTRYKKERI
Esplanaden 6-10 - København K
Palæ 8323

**A/s Dansk Ilt-
og
Brintfabrik**

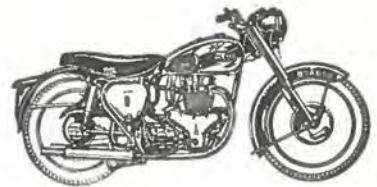
Eva 8840

København

**1/2 Kolding dampvaskeri og
kemiske tøjrenseri**

Haderslevvej 16 . Kolding . Telefon 2240

Husk 10 skjorter vasket og strøget kr. 10,-



RAPID

Johs. Tobiasen

Et 100 % motorcyklefirma

Jomfrustien 33 . Telefon 218 65 . Haderslev

1/2 M.C. Brinckens Est

A/S M. C. Brinckens etf.

Leverandør af værktøj til Deres sag

Måløv radio

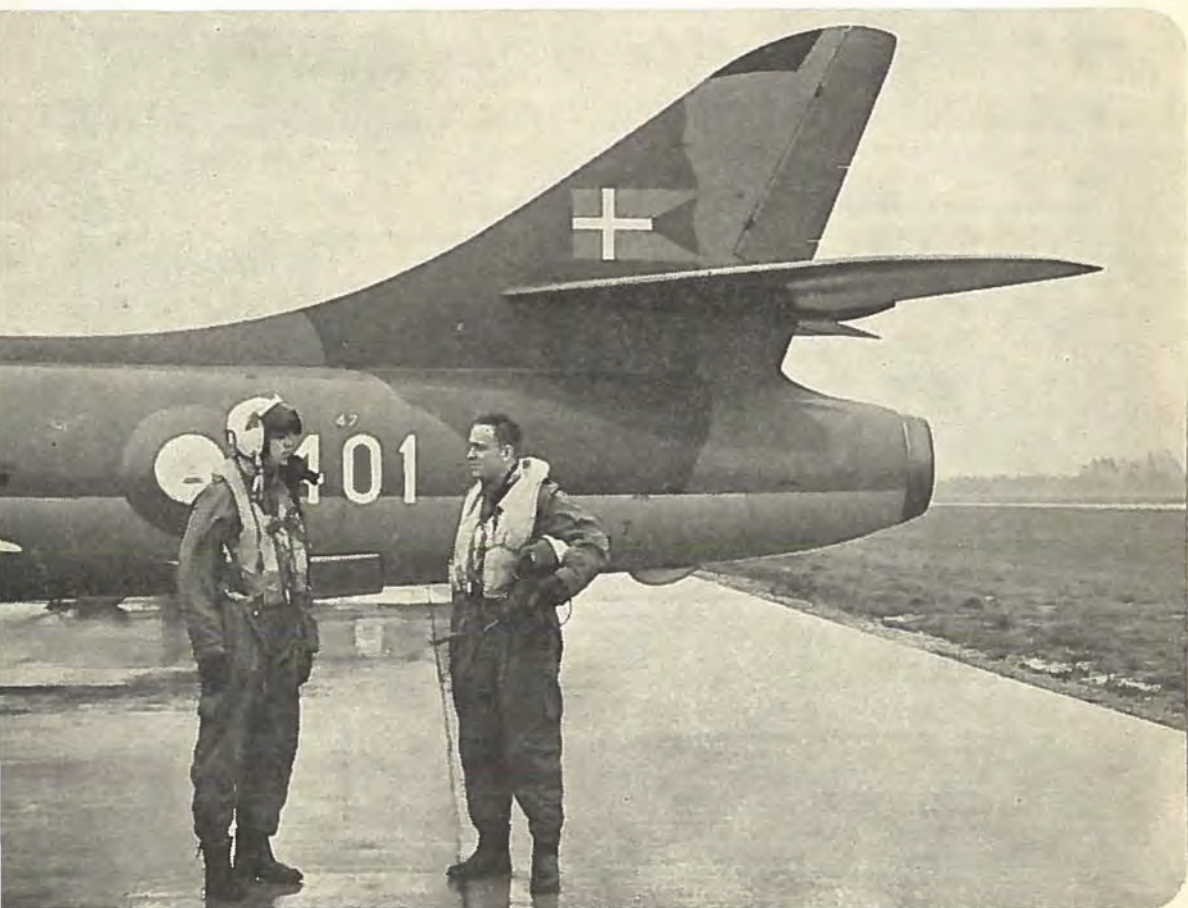
v. N. SINDET

**Radio . fjernsyn
grammofonplader**

Tlf. Måløv 330

NYT

fra flyvestationerne



Kaptajn P. Thorsen (th) og flyverløjtnant B. W. Andersen foran en af vore første Hawker Hunter jagere
(Billedet venligt udlånt af »FLYV«)

Hans Majestæt Kongen besøgte fredag den 2. marts flyvestation Avnø. Majestæten var ledsaget af chefen for adjudantskabet, oberst V. L. U. Gyth og den adjutant, der repræsenterer flyvevåbnet, kaptajn S. Glarborg. Kongen blev modtaget af flyvestationschefen, general Tage Andersen og Air Marshal Sir Hugh Saunders. Efter bl. a. at have besøgt flyveskolen og øvelsesmateriellet, deltog kongen med Majestæt i en frokost i officersmessen.

*

Oberst Erik Rasmussen er blevet udnævnt til luftattaché ved den danske ambassade i Washington fra den 1. april d. å. Obersten hører til en af vort lands mest kendte piloter, har deltaget i en række grønlandsflyvninger og blev da også kort efter krigen chef for marinens flyvevæsen. Vi unge i flyvevåbnet kender mest obersten fra hans virke som flyveinspektør.

Oberst Rasmussen afløser i Washington oberst Tage Gyldenløve Nielsen.

Slagtermester **Chr. Christensen**

Hadsundvej 5 . Aalborg

Otto R. Nielsen I/S

Nørresundby . Tlf. 5557

Isenkram . Glas . Porcelæn

Lev. til FSN Ålborg

S. Buchardt

Slagtermester

Stationsvej 22

Ballerup

C. O. OLVER

Vesterbrogade 43-45

TELEFON CENTRAL 1780

JENS JENSEN'S EFTF.

VINHANDEL

Grundlagt 1813

ST. SGT. HANSGADE 1 . VIBORG

KØBENHAVNS

SADELMAGERI & LÆDERINDUSTRI

Ravnsborggade 8 . København

J. ESKILDSSEN

Bagermester

Telefon 30

Simmelskær

R. T. Hesselberg

Aut. G M forhandler

Storegade 14

Haderslev

Nørresundby Dampvaskeri

Vestergade 49

Telefon 253

Ballerup

Blomsterforretning

Telf. 68 . Stationsvej 26

HUSKA's EFTF.

Frukt og grøntsager en gros

Engvej 18 . Nørresundby . Telefon 7968

Slagtermester

SØGAARD ANDERSEN

Thistedvej 85 . Aalborg

Lev. til FSN Aalborg

Handelsbanken i Viborg

Filial af Aktieselsk. Kjøbenhavns Handelsbank

KARUP

VIBORG

KØLVRAÅ

A/s J. D. Koopmann's

svineslagteri

Haderslev

N. PURUP  **AARHUS A/S**

KIRKEGAARDSVEJ 4-6

TELF. 27011 AARHUS

Johan Ullstad & Sonner
PAPIRHANDEL
KOMPAGNISTRÆDE 10 - CENTRAL 1992

luftbårne tropper — og kampen mod dem.

Under ovennævnte titel har kaptainløjtnant K. H. Hagerups flyvestation København, på H. Hagerups forlag udgivet en bog. Bogen er uhyre instruktiv og interessant uden dermed på nogen måde at være kedelig og saglig. Der er ikke tvivl om, at bogen vil blive til stor støtte ved uddannelsen af såvel betjningsmænd som menige, ligesom den vil være til gavn ved tilrettelæggelse af øvelser.

Kaptainløjtnanten skriver bl. a. i sit forord: "Den luftbårne trop er i dag den hårdestslående enhed, der eksisterer. Han er givet — ved en eventuel invasion — en fantastisk dygtig og desuden meget ubehagelig gæst at få besøg af, *derfor må man altid lære med alle til rådighed stående midler at møde og bekæmpe hans eventuelle visit.*"

Forfatteren begynder med en oversigt over faldskærmens historie og slutter dette kapitel ved at referere til John Tranums minde. Vi læser bl. a. om luftbårne tropper i såvel vest som øst og kaptainløjtnanten kommer grundigt ind på en faldskærmssoldats uddannelse. Afsnittet om kampen mellem de luftbårne tropper, der i en given konflikt kan blive meget aktuelt på vore hjemlige bredder, er, som man kunne forvente, behandlet ud fra et rent soldatermæssigt synspunkt uden at stikne noget under stolen. Ikke mindst minder forfatteren om hvilke store opgaver hjemmeforsvaret kan pålægges ud for ved angreb af faldskærmstropper. I slutningen af bogen mindes den uforfærdede sjællandske modstandsmand og faldskærmsjæger, kaptajn Rottbøll, der som bekendt, efter et spring fra Danmark, blev skudt af danske politifolk. Bogen er tilegnet den fremragende modstandsmand og senere hjemmeførerskonsulent Anker Hagerups, der efter besættelsen ofrede sig helt og alene for den titaniske opgave at skabe værnevilje blandt de danske folk.

Hagerups forlag, pris kr. 5,00.

*

Oberst P. Zigler har været i England og blandt andet har interesseret sig for helikoptere, og flyvevåbnet har nu indstillet til forsvarsministeriet om køb af 7 stk. Sikorsky-55. Helikopterne bliver bygget på licens på Westlandfabrikkerne i England. Besætningen ombord på S-55 består af pilot

og navigatør og er beregnet til desforuden at kunne tage 10 mand. Der er ikke tvivl om, at disse fartøjer vil være en kærkommen og nødvendig forøgelse af vort search and rescue-materiel, dog vil de kunne løse andre opgaver, såsom kortlægning, specialtransporter m. v., vi behøver blot at tænke på den nylig overståede isvinter.

— — —

Nu inden redaktionens slutning erfares det, at ministeriet har givet grønt lys for indkøbet af ovennævnte helikoptere, og man er således gået i direkte realitetsforhandlinger med leverandørerne.

*

Den sjællandske bondestands sparekasse har åbnet en filial på flyvestationen Værløse. Denne gestus fra sparekassens side må nærmest ses som et led i velfærdsarbejdet og som en service over for det på flyvestationen beskæftigede personel.

Stationschefen på Værløse, oberst Ove Petersen, har været opmærksom over for det problem, at f. eks. månedslønnet personel, som er boende på flyvestationen, har været henvist til at opbevare deres kontante penge på deres kvarterer, for det meste i et klædeskab med blot en hængelås. Der er nu ved sparekassens oprettelse skabt løsning på dette spørgsmål. Det er ikke mindst af værdi for de menige, som jo reglementarisk ikke må ligge med mere end kr. 20,00 kontant.

Kontorbestyreren for sparekasseafdelingen, hr. J. la Cour, er iøvrigt en gammel kending af flyvevåbnet, idet han har gjort tjeneste som sekundløjtnant ved sjællandske flyverafdeling, netop i den periode, hvor denne afdeling skiftede navn til østre flyvebasiskommando. Filialens kontor har til huse i hovedbygningen (bygning 3), netop over for regnskabsførerens kontor. Iøvrigt en meget praktisk foranstaltning. Sparekassen holder åbent hver mandag og torsdag fra kl. 12,00 til kl. 14,00, samt på den månedlige lønningsdag i samme tidsrum. Kontortiden er lagt således, at befalingsmænd beskæftiget på flyvestationens sydlige område kan blive betjent i middagspausen, hvor de jo alle er i nordre område for at spise i messerne.

Der er yderligere den fordel ved oprettelsen af sparekassafilialen, at månedslønnet personel kan

Bagermester
H. BORST

Skrydstrup

Jack ó Diamonds

— ægte amerikansk tobak!

Vald. Hinrichsen & Schrøder

Haderslev

AUTOMOBILER - RESERVEDELE

Knud Engsig Telf 6666
6667
6668
6669
6670
6671
6672
6673

AALBORG BISPENSGADE

VADUM
ANDELSMEJERI

VADUM
TLF. 58

Bagermester N. C. Christensen

Vadum

Lev. til FSN Aalborg



FLYVESTATION VÆRLØSE

åbent mandag og torsdag kl. 12-14
samt på lønudbetalingsdage kl. 10-14.

Indskud modtages på checkkonto,
alm. sparevilkår samt 3 og 6 mdr.
opsigelse.

Vagn Nørgaard

1. kl. KØD, FLÆSK og PÅLÆG
HENNING SCHMIDTSVEJ 27

Vort mål: tilfredse kunder **ØL ALBA 11813**

VADUM
INSTALLATIONSFORRETNING

v. *Victor Nielsen*

AARHUS NY TØMMERGAARD 1/5

De deres gage indbetale på en checkkonto, hvor pengene naturligvis vil være sat ind den sidste i en måned. Dette har værdi, ikke mindst når man rejser, idet man uanset opholdssted kan trække på sin gage qua sine checks.

Vi på stationen må glæde os over de bestræbelser, der nu har resulteret i ovenstående udmærkede foranstaltning.

*

Grundet på at den megen omgruppering af befalingsmænd mellem flyvestationerne har skabt visse økonomiske problemer for en del af befalingsmandskorpset har vi modtaget utallige henvendelser for at skaffe oplysninger for opnåelse af lån. Vi har fra „Låne- og sparekassen for embeds- og stillingsmænd“ modtaget:

REGULERINGER FOR UDLÅN:

Ansættelse som tjenestemand.

Notering af lånet på Deres lønning, samt tilbageholdelse af det månedlige afdragsbeløb i henhold til tjenstemandslovens § 34.

Kautions skal stilles.

a. *Kautionister (tjenestemænd).*

Der forlanges en kautionist for hver 500,00 kr. lånesum, dog mindst to. Så snart lånet overstiger kr. 1.500,00 skal der tillige deponeres en livspolice af mindst lånesumsummens størrelse.

b. *Kautionsforsikring.*

I stedet for kautionister kan De tegne en kautionsforsikring. Kautionsforsikringselskabet vil da overtage garantien over for Sparekassen i kautionisternes sted. Forsikringen betales med en præmie *een* gang for alle, (som fradrages ved udbetalingen og tilstilles selskabet direkte fra Sparekassen). Præmien er ganske vist ens for alle selskaber, men varierer med lånsøgerens alder, lånets løbetid etc., og vil normalt koste ca. 6 % af lånesummen *een* gang for alle. Såfremt garantien over for Sparekassen er kautionsforsikring, skal der altid deponeres livsforsikring på mindst lånesumsummens størrelse.

Lånesumsummens *maximum* vil være afhængig af

Deres alder, men i princippet kan nedennævnte retningslinier følges:

20-25 år højst kr. 1.500,00

25-30 år højst kr. 2.500,00

30-35 år højst kr. 4.000,00

over 35 år højst kr. 5.000,00

Der vil dog i enkelte tilfælde være mulighed for dispensation for nævnte regler.

5. *Afviklingstiden* må ikke overstige 5 år. For mindre lån (indtil ca. kr. 1.500,00) fordres normalt en kortere løbetid (2-3 år), under hensyn til, hvor meget De som lånsøger mener at kunne sætte Dem for.

Til udlån råder Sparekassen kun over en bestemt sum hver måned, og fortsat stærk lånsøgning skaber desværre en ventetid.

Ansøgningerne vil blive ekspederet efter den rækkefølge, hvori de er Sparekassen i hænde. Såfremt der viser sig mulighed for hurtigere ekspedition end forannævnte, vil lånet naturligvis blive fremmet.

— — —

Hertil skal blot tilføjes, at for *tjenestemænds* vedkommende kan man direkte opnå en kautionsforsikring på sin „tjenestemandstilling“ alene. — For reserveofficerer til fuld vedvarende tjeneste er det betydeligt vanskeligere. Sidstnævnte kategori af befalingsmænd kan ikke opnå at tegne en kautionsforsikring uden at skaffe „kautionister til kautionsforsikringen“. Grunden hertil er, at forsikringselskaberne ikke anser „kontrakten til fuld vedvarende tjeneste“ for større værdi end 3 måneders tjeneste. Havde man derimod en kontrakt med forsvarsministeriet på 1 år, 3 år eller 6 år, ja, så var forholdene straks meget bedre og sikrere — set fra forsikringselskabernes side!

*

Nu må det være nok.

Der tales så meget om, at vi i stabene aldrig får noget positivt fra hånden. Dette er notorisk usandhed. F. eks. har vi i FLYVETAKTISK KOMMANDO efter kun et års beståen fået skaffet bestillingstillæg, bolig tjenestetelefon og tjenestevogn til ca. 95 % af stabens ældre medlemmer.

O. Potte.

Stabspilot m. tillæg.

O. F. O.

(Organisationen for flyvevåbnets officerer)

OFO's repræsentanter for 1956/57.

Ved repræsentantskabsvalgene, der i februar måned har været afholdt ved de 7 lokalafdelinger, er følgende repræsentanter og suppleanter valgt for 1956/57:

Repræsentanter:		Suppleanter:	
<i>Karup</i>			
OL	F. W. Bistrup	OL	T. H. K. Wichmann
KN	E. Holm	FL I	K. Hallund
KL (S)	S. J. J. Hjulgaard	KL (S)	H. C. P. Grentzmann
<i>Aalborg</i>			
OL	J. B. Danielsen	KN	P. Thorsen
FL (S)	W. P. Jensen	FL (S)	H. A. Madsen
<i>Skrydstrup</i>			
KN	E. T. A. Rechnitzer	KL	F. T. Petersen
FL I	M. V. Hansen	KN	H. Overgaard-Mikkelsen
KL (S)	L. V. Larsen	FL (S)	H. H. B. Nielsen
<i>Vedbæk</i>			
KN	E. Willemoes	OL	H. S. E. Høed
KN	J. V. Seebach	KN	W. G. Hartmann
	Rasmussen		
KN	E. P. Willumsen	KN	A. K. Hovgaard
<i>Værløse</i>			
KN	G. L. Reimer	KL	E. Thor Larsen
KN	O. Grue	KN	A. Rosgaard
FL (S)	A. Olesen	KL (S)	A. C. Schmidt
<i>København</i>			
KL	K. Bendix Sørensen	KN	O. Krarup
FL I	J. P. F. Clemmensen	KL	E. Borreby
<i>Arno</i>			
FL I	G. Jensen	FL I	K. Petersen-Thestrup

Ovennævnte 17 suppleanter samles d. 26. marts 1956 til ordinært repræsentantskabsmøde på flyvestation Værløse, bl. a. for at

- tage stilling til beretning og regnskab
- tage stilling til budgetforslaget for 1956
- vælge ny bestyrelse med suppleanter m. v.

Protest.

På foreningen af aktive stabspiloter af 1939's vegne protesterer jeg imod, at man fra højere sted påbyder brug af mindre papirformater til officielle skrivelser. Det er jo næsten umuligt at lave en papirflyver, der ser ud af noget.

O, Potte,
Stabspilot m. tillæg.

BOGKRONIK

SIR PHILIP JOUBERT de la FERTÉ: THE THIRD SERVICE. THE STORY BEHIND THE ROYAL AIR FORCE
THAMES & HUDSON, LONDON.

Tilsendt af BØRGE BOESENS BOGHANDE

Dette er den første bog om Royal Air Force som ikke stiller sig tilfreds med en overfladisk redegørelse for, hvordan det engelske luftvåben har udviklet sig. Bogen beskæftiger sig indgående med de stadige sammenstød mellem personligheder og synspunkter, som forfatteren mener har spillet en meget vigtig rolle i udformningen af The Third Service. Som historisk dokument er det uden tvivl enestående. R.A.F. har vundet fuldstændig uafhængighed inden for så kort et space af år som første halvdel af dette århundrede og hovedredaktørernes hukommelse har ydet et værdifuldt supplement til forståelsen af de eksisterende dokumenter. Sådanne detaljerede vidnesbyrd til gængselige for studiet af en våbenarts oprindelse kendes ikke fra hæren eller flåden.

Sir Philip Joubert, som er kendt af millioner i verden over for sine veltalende og elegante radioforedrag under krigen, er særlig kvalificeret til at skrive denne bog. I sin karriere har han gennem hele udviklingen med inden for R.A.F., og han har kendt flertallet af de officerer og statsmænd, som har siddet på nøgleposterne. Yderligere har han haft adgang til dokumenter beroende i War Office og Air Ministry, og han har modtaget mange værdifulde informationer fra den egentlige grundlægger af R.A.F., lord Trenchard. Han giver et interessant billede af mange store mænd, som nu er blevet næsten legendariske. Han fortæller mangan anekdote fra gamle dage, hvor problemerne ikke var så komplicerede og ikke gav anledning til så meget hovedbrud. Samtidig anerkender han alt, hvad der har virkelig værdi, hver gang han observerer det.

Denne bog er et fornemt bidrag både til Royal Air Force's historie og til studiet af engelsk retningspolitik i det 20. århundrede.

N. L. T.

FLYVEVÅBNET



2. ÅRGANG

IAJ

1956

OLUF
RØNBERG

Christians Brygge 24

Central 7276

København V



VANADIUM-EXTRA VÆRKTØJ



BELZER motorværktøj er fremstillet efter strengeste faglige krav og er på grund af yderst små dimensioner, der skyldes den specielle stållegerings enorme styrke, samt en hensigtsmæssig formgivning skattet af alle, som arbejder med motorkøretøjer, flyvemaskiner og andre slags motoranlæg.

Hosstående billede viser det kombinerede sæt nr. 4000, der leveres i millimeter nr. 4000M 33 dele, amerikanske tommer nr. 4000Z 33 dele og engelske tommer nr. 4000E 25 dele.

Andre kombinerede motorværktøjsæt er specificeret i SCHOUBOE's Belzer værktøjskatalog, som gerne tilsendes alle interesserede.

TAGE SCHOUBOE

ELEKTROTEKNISKE ARTIKLER og gros 

Skyttegade 7 . København N . Telefon Luna 2500*

Største lager af BELZER værktøj i Danmark



FLYVEVÅBNET

MAJ

1956

INDHOLDSFORTEGNELSE

- Leder
- El' Alamein
- Ulv i føreklæder
- Gaza
- Bombs away
- Fysisk træning
- Ellehammer
- Verden rundt
- Nyt fra flyvestationerne
- KF-nyt
- Bogkronik
- Officerer af res.

De synspunkter, der fremsættes i bladet, repræsenterer ikke nødvendigvis redaktionens — endelige flyvevåbnets — anskuelser og meninger, men står for forfatterens egen regning.

Gengivelse af bladets indhold må ikke finde sted uden redaktionens tilladelse.

Bladets adresse og annonceekspedition: Bondehavevej 7, Bagsværd. Tlf. 98 18 79.
Giro 98 025.

Ansvarshavende redaktører:
Flyverløjtnanterne P. L. Wiisbye
og M. C. Bügel.
Redaktionssekretær:
cand mag. N. L. Thomassen.

Trykt i
Herlev Bogtrykkeri
(S. Valbjørn)

Siden sidste nummer af „Flyvevåbnet“ har vi passeret to mærkedage, der ikke bør gå upåagtet hen: den 9. april og den 5. maj.

Den 9. april rådede Danmark kun over en meget svag forsvarsmagt, men den havde dog været stærk nok til, at den kunne have gjort den tyske besættelse til en krigerisk begivenhed, hvorved det danske flag ville have forblevet uplettet. Man må takke sin skaber for ikke at være delagtiggjort i dette frygtelige ansvar. Det var i allerhøjeste grad i Tysklands interesse at undgå en krigstilstand med Danmark. I årene for var det så ofte fra „ansvarlig“ side docteret, at Danmark ikke havde krigeriske opgaver at løse, åbenbart ej heller at forsvare sig — så det faldt både regeringen og store dele af befolkningen ganske naturligt, at besættelsen skete så ublodig og gnidningsløs som muligt.

Dette var en skæbnesvanger fejl, thi småkampene den 9. april blev hverken af Tyskland, dets fjender eller af os selv betragtet som krigshandlinger. Tyskland blev ikke vor fjende, men vor beskytter — omend påtvunget. De, der faldt den aprilmorgen, blev altså ofre for — — ja, for hvad? Nogen må dog kunne give svaret — skylder vi ikke deres minde det. Måske falder deres ofring ind under det tilsyneladende meget elastiske begreb „politiske fejlvurderinger“.

Under sådanne omstændigheder måtte en dansk modstandskamp i lige så høj grad være rettet mod den lovlige danske regering som imod besættelsesmagten. Det blev da også dele af den danske ungdom, der måtte vaske skampletterne af Danmarks navn.

Under besættelsen bekæmpedes „Hvad kan det nytte“-mentaliteten, og efter befrielsen blev der sagt mange smukke ord: „I skal aldrig blive glemt“ eller „Aldrig mere en 9. april“ — lad os håbe, at dette ikke alene var fraser, men at der virkelig er vilje bag. Vi skal i dag ikke give os til at vurdere den aktuelle situation, ikke fordi vi mangler fantasi, mon den er nødvendig?

Men vi vil mindes vore døde kammerater, vil bringe dem vor inderligste tak for, hvad de har været for hver og een af os, og for den sag, der blev kæmpet for. Mange af dem var så unge, og dog skulle det forundes dem at gøre mænds gerning forrest i kampen for, hvad de anså for ret og rigtigt.

Med deres fædrelandskærlighed, deres usvigelige offervilje, deres urokkelige tro på en fremtid for vort forrædte land, vil de altid stå som lysende eksempler.

Vort håb i dag er blot dette enkle: Lad dog ikke deres kamp og død have været forgæves.



Britannia

Bristol Britannia er en langdistance luftliner, udstyret med fire Bristol Proteus turbinemotorer. Med sin maximum last på 12.700 kg har Britannia 310 i stille vejr en maksimal rækkevidde på 7.950 km, og med 7.260 kg er rækkevidden 10.100 km. Dette luftfartøj er en udvikling af Britannia 100, som nu er i produktion til British Overseas Airways Corporation, men den er udstyret med de kraftigere Proteus 755 motorer, som yder 4.120 hestekraft. Britannia 250 fragt/passager version kan medføre 80 passagerer og adskillige tons fragt over tilsvarende distancer, som præsteres af Britannia 310.

Denne ydeevne muliggør nonstop ruteflyvninger over Atlanterhavet efter regelmæssig fartplan hele året rundt. Endvidere er Britannia's økonomiske alsidighed af en sådan art, at den tillader gennemflyvning af ruteafsnit helt ned til 960 km, og på den måde forsyner den et luftfartselskab med en flyvemaskine, som kan operere på kommerciel basis over det mest forskelligartede rutenet.

Ialt er 40 Britannia i ordre til lufttrafikbrug; ni andre skal leveres til de britiske forsvarsstyrker til brug for strategiske formål og troppetransport, og en maritim rekognoscerings version af luftfartøjet er under bygning hos Canadair Limited i Montreal.

BRISTOL AIRCRAFT LIMITED . FILTON . ENGLAND

REPRÆSENTANT: A. B. C. HANSEN COMP. Å . KOMPAGNISTRÆDE 5 . KØBENHAVN K.

El' Alamein

I en tid med arbejderkampe, ulovlige strejker, utæbebyrder, politisk uro og splid — i en tid, hvor man let kan glemme de dage, hvor Danmark samlede sig som et samlet folk, kan det måske være tid at vende blikket udad. Lad os se på det folk, der under krigen stod i spidsen for det kæmpende Europa mod Hitlers brølende border, det britiske verdensrige. Har vi problemer i vort eget lille land, så har vort forbillede under krigen, England, ti gange større og alvorligere spørgsmål at stille.

Lad os derfor vende blikket tilbage for at vinde inspiration ved at mindes en enkelt episode i den kamp for frihed og ret, som så mange allerede er glemt — eller søger at glemme.

Kaptajn Jørgen Halck har på sin egen mandige og djærve måde skildret de kampe i Nordafrika, hvor på een gang vendte krigslykken for de allierede, og gav os andre, der levede på tyskernes nåde, håb og tro på fremtiden. Vi er kaptajnen meget tak skyldig for at have fået tilladelse til her at "FLYVEVÅBNET" at bringe forfatterens egen fortælling om de nu historiske kampe.

Jørgen Halck er født i København 1915. Rejste som forretningsmand til Sydafrika i 1936. Meldte sig som frivillig til den sydafrikanske hær i april 1940. Gjorde tjeneste i Sydafrika, Østafrika, Ægypten og Libyen. Overflyttet som kaptajn til den danske hær august 1944. Ankom til Danmark den 6. maj 1945. Efter demobiliseringen udnævnt som kaptajn i den danske hær. Foruden „Fra Hav til Hav“ bl. a. udgivet „Sange fra Rejsen“ og „Angrebene fra orkenkrigen“ (Thaning og Appels forord).

— — —
Endelig skete det. Den 23. oktober 1942. Datoen var altid stå prentet i min hukommelse, da vi fik den daglige ordre. Montgomerys ord var så fastslog kort og godt, at han forventede, at vi alle gjorde vor forpligtelse og smed Mr. Rommel og hans Afrika korps ud af Libyen. „Det er det alt?“ spurgte vi sarkastisk. „Var der ellers noget?“

Vores oberst sammenkaldte sine officerer og talte os lidt om angrebsplanerne. Vi og fjenden mødte os på en kort front, næppe mere end 700 meter lang. Det var ganske umuligt at omgå sig, thi mod nord lå havet og mod syd den betydningsfulde Quattara forsænkning, hvor sandet var så



Kaptajn Jørgen Halck

blødt, at intet køretøj kunne bevæge sig. Det eneste, der var at gøre, var derfor at forsøge at bryde gennem fjendens frontstillinger.

Tyskerne og italienerne havde udlagt store landminefelter, beskyttet af artilleri, der dækkede bestemte forsvarsområder med en dræbende krydsild. Begge parter holdt deres kampvogne i reserve, rede til at sætte dem ind, hvor det behøvedes, når slaget var begyndt.

Angrebsordren, som obersten læste op, var tydelig nok. Vi skulle ikke angribe med kampvogne, men med mænd, flyvemaskiner og artilleri. Kampvognene skulle holdes i beredskab, indtil kanonerne og flyvebomberne havde „blødgjort“ fjendens stillinger og vort fodfolk havde overvældet hans minefelter og panserskyts. Når vi på denne måde havde slået et solidt hul i fjendens linie, var det Montgomerys mening, at vore panserdivisioner skulle rulle igennem og sprede sig bag fjendens fodfolk, samtidig med, at de forvoldte panik blandt fjenden og tvang Rommels panserdivisioner til at møde på et sted, der passede os. Montgomery og Alexander havde udarbejdet planerne noget så omhyggeligt. Det så smukt ud på papiret. Nu skulle det blot udføres i praksis, og det var os, der skulle gøre det. Vore smil var lidt anstrengte under oberstens gennemgang.

Det var klart, at vor stakkels bataillon, der nu havde været konstant i ilden to år, var blandt de fodfolksenheder, der skulle angribe samme aften, og med ordre til under alle omstændigheder at erobre og fastholde de ydre forsvarslinier fra det berømte tyske panser-grenaderregiment, der stod over for os, således, at vi kunne danne et brohoved, som den skotske bataillon, der befandt sig bag os, og som udgjorde en del af den følgende angrebsbølge, kunne gå igennem.

Vi tilbragte en uhyggelig dag. Der var meget at tænke på — og næsten alle tankerne var ubehagelige.

Da aftenen kom og vi rykkede frem mod pigtråden, var det først bælgmørkt, men fuldmånen kom snart op og spredte sit hvide lagen over den stille ørken. Det var, som om de rustne pigtrådspærringer viste tænder i måneskæret, mens det svære skyts' fjerne knurren døde hen. Det blev lysere og lysere. Jeg syntes aldrig, jeg havde set månen så stor som nu. Nu og da hørte man en sagte, anspændt latter eller en undertrykt ed. Ellers var alt stille. Man kunne høre sit hjerte banke. Ørkenrotterne smuttede ud af deres huller og begyndte at pusle i det månebadede sand uden at tage hensyn til soldaterne.

Denne venten på angrebet var altid det værste. Hvert minut er som et ondt år. Urets viser kryber af sted — alt for langsomt og alt for hurtigt. De tusinder grå soldatersilhouetter forholdt sig afventende.

På een gang skete det. Vi hørte et dybt, overnaturligt brag, som voksede til et vedvarende brøl. Vore 1200 kanoner fyrede mod fjendens stillinger på samme tid. Luften peb og jamrede af granater. Natten fortrængtes af glimtende lysskær. Horisonten blev til forrevne bånd af skærende eksplosioner, vildere og hurtigere — som dansende lysrækker. Det var fantastisk, det var rædselsvækkende. Vi overværede historiens hidtil største artilleribarrage. Ovre i de tyske linier sprang signalraketterne — røde og gule lyskugler — op i luften og hang et øjeblik, tynde og patetiske, over det sydende helvede, der for få øjeblikke siden havde været fortættet stilhed.

Denne ild varede i 20 minutter. Den ramte, hvor den skulle, og den slog ca. 10,000 tyskere og

italienere ihjel. Så kom angrebsordren. De mørktavse rækker skred fremad. Soldaternes silhouetter stod et øjeblik skarpt tegnet mod den brændende baggrund, så opslugtes de af krudtrøgen og forsvandt, thi de tyske granater begyndte at falde tæt på. Det var klart, at fjenden var ved at komme sig efter sin første lammelse.

Da vor bataillon nåede fjendens forreste linier, havde hans maskingeværkugler allerede tyndet godt ud i vore rækker. Jeg husker det, som var det går. I løbet af nogle minutter havde vi mistet flere hundrede mand. Fjenden gik til håndgemænt. Han var desperat, den tyske pansergrenader, men vi tvang ham tilbage. Vor artilleriild forfulgte ham og bragte tusinder af lure- og landminer til at eksplodere som fyrværkeri og stjernesud.

Så pludseligt, næsten uden varsel, blev der dødt stille — som i en grav. Det var, som om selv sårede ikke turde klage sig. Indtil nu havde vi lovet vor opgave. Vi havde dannet vort brohoved, vi havde gjort vort indhug i den tyske forpostlinier. Nu ventede vi blot længselsfuldt på, at vore vandrøtter i den næste angrebsbølge skulle nå op til dem og fortsætte, sådan som det var planlagt. Men hvor blev de forbistrede skotter af?

Vi havde mistet så meget mandskab, at det var umuligt for os at fortsætte. Vi frygtede et fjendeligt modangreb — fordi vi simpelthen ikke havde mandskab nok til at modstå det. Men der var ingen ting, vi frygtede endnu mere, og det var hans koncentrerede spærreild — denne infame form for artilleriild, som vi havde oplevet så ofte før, hvorefter med fjenden ville forsøge at isolere og neutralisere vor terrainvinding, ompspænde os med en ring af ild og stål — som han langsomt og systematisk ville indsnævre for at tvinge os ud af stillinger og til tilbagetog. Vi forsøgte at grave os ned og konsolidere, men jordbunden var stenet, og vi svedige, udmattede og oprevne. Det gik langsomt. Hvor blev skotterne af?

Den tyske spærreild lod ikke vente længe på at komme. Rommels raseri ramte os som et pansret næveslag. Der lød en hel serie af svage smæld — som om dusinvis af propper blev trukket op — så en faldt i luften, der blev gradvis stærkere — så kom vingesuset af tusinde trækfugle. Så hvinede de i den sidste granater mod stillingerne med skarpe, skære

n, som når lærred flænges — så var vi omgivet hele serier af brølende eksplosioner, der over- ngedede os med sten og kvælende sandmasser. Støv- og røgskyerne blev tættere, stanken af dt bed i næseborene. Den tidligere så klare dmåne skinnede nu svagt — som en skibslanter- i tåge. Den tyske spærreild blev stadig vold- nmere. Mange af vore soldater blev ramt for ste gang, men endnu flere af de sårede og døde

højlændere. I skæret af de flakkende detonationer fangede vi glimt af den sammenbidte beslutsom- hed, der afspejlede sig i deres unge ansigter. Bag soldaterne kom de høje sergent-majorer, der kun var bevæbnet med tynde paradekæppe, som de bar under armen med nonchalant elegance. Nu og da kunne vi høre deres opmuntrende råb til mand- skabet: „Go along lads! Come along ye bonnie Highland ladies!“ Sommetider bed de tyske ma-



v ramt for anden gang. Hvis dog blot skotterne le komme! Vi var så nær panikken, som vi no- n sinde havde været — og stadig flænsede nye plosioner luften, stadig hvinede nye sværme af natsplinter over vore hoveder.

Det var i dette øjeblik, da kamplarmen var på højeste og vor modstandsvilje på bristepunktet, vi hørte den forjættende lyd. Svagt, men tyde- . Der var ingen tvivl. Det var *sækkepiberne!* ; havde aldrig før kunnet udstå sækkepibernes sik. Efter Alamein elsker jeg den. Højere og ere lød de rytmiske, klagende toner — og *nu* midt i krudtrøgen, midt i de dræbende eksplo- ner dukkede de skotske soldater frem. De ryk- le frem i åbne formationer, langsomt og mål- idst. Deres bajonetter skinnede mat i månelyst. rest marcherede en ganske ung „pibermajor“. ns sækkepibe rungede, og hans skørt og bælte- ce svingede i takt med de opildnende, vilde to- af „*The Campbells are coming!*“ Så kom icererne — de fleste ganske unge mænd med ustacher — så de lange rækker af rødmossede

skingeværssalver i rækkerne, og flere mænd faldt på een gang, men nye geledder blev ved med at rykke frem — støt og uden tøven. De marcherede hen imod os, passerede os, uden så meget som at se på os, deres blikke var rettet mod vest. Vi så de skotske soldater gennem de bølgende sand- og røgskyer. Det var *Seaforth Highlanders*, der kom her. Dette berømte regiment har den tradition, at dets batailloner *altid* marcherer ind i et slag. Det har *Seaforth*'erne altid gjort, det gjorde de nu, og det agter de også at gøre i fremtidige krige — til trods for alverdens panservåben, brint- og atom- bomber.

Den unge sækkepiber faldt. Jeg så, han forsøgte at rejse sig. En støvsky skjulte ham, men stadig kunne vi høre „*The Campbells*“ stolte toner...

ERLING B. IBSEN

Specialstål
Drejestål, Tool, Bits
Snitværktojs

VESTERPORT 251 . KBHVN. . BYEN 8061

nej, nu slog han over i „*Sure by Tummel and Loch Rannoch and Lochaber I will go...*” Næste morgen fandt vi denne unge skotte. Han var død, ramt af tre kugler, men han havde spillet til det sidste. Han vandt et Victoria kors den nat.

Og skotterne fortsatte deres fremrykning, og da de forsvandt i krudtrøgen i retning af fjendens linier — marcherende lige ind i det inferno, der havde standset os, var der flere af de overlevende i min bataillon, der rejste sig og gjorde honnør. De vidste, at de havde set et syn, de aldrig ville glemme, og at de havde overværet en af krigens store, heroiske begivenheder.

Ja, måske var det de frygtløse skotters angreb ved El Alamein hin 23. oktober 1942, der mere

end noget andet vendte krigslykken til fordel for den 8. armé. Jeg tror det, for jeg ved, hvilken begejstring deres ranke holdning vakte hos os and, der var udmattede og modløse.

Ikke mindst nu om stunder, hvor så mange seere synes at nære alvorlig ængstelse for Storbritanniens fremtid, og hvor adskillige er begyndt at betragte briternes storhed som noget, der hører fortiden til, er det opmuntrende at tænke på de skotter, der marcherede lige så koldblodigt ind i kampen af verdenshistoriens største slag, som om de havde fundt sig på paradepladsen.

Jeg ved i hvert fald, at der næppe vil gå en dag uden at jeg mindes dem — ærbødigt og med taknemmelighed.

Jørgen Halck, kaptajn.

Den nye russiske vind -

ELLER

ULV I FÅREKLÆDER

En mærkelig overskift til en artikel? Måske! Vi, der har gjort forsvaret til en livssag, og som virkelig tror på, at forsvar af vort land er muligt, og endda med overvejende chancer for et lykkeligt udfald; det vil sige at slå en eventuel angriber tilbage, er udmærket klar over, at chancen for en sejr afhænger af udfaldet af KAMPEN OM LUFTHERREDØMMET.

USA har i dag et lille forspring, men for hver dag der går, haler Sovjet ind på De forenede Stater. I dag er det afgørende, om man har effektive midler til at bringe atombomber frem til målet, og ikke antallet deraf, der er altafgørende.

Vi må se i øjnene, at for hver dag der går, mister USA afgørende terrain over for Sovjet i kampen om at bevare et militært forspring. Tilsyneladende uundgåeligt trænger Sovjet sig frem og er ved at indhente De forenede Stater i fremstillingen af de kernefysiske våben og de strategiske flyvestridskræfter.

Hvis det gælder antallet af producerede og oplagrede atombomber, har USA stadig et forspring.

Dette amerikanske forspring synes imidlertid ikke længere at spille den samme rolle som for blot nogle år siden. Går man ud fra, at Sovjet i dag råder over tusinder af atombomber, og USA over titusinder, må man tage i betragtning, at de amerikanske forspring ikke længere spiller den samme afgørende rolle, som for blot nogle år siden. Sandheden er den, at i dag er Sovjets lag nemlig fuldt ud tilstrækkelige til, ved overraskende angreb mod Europas vitale områder og mod det nordamerikanske kontinent — i lighed med det japanske angreb og overfald mod Pearl Harbour — at kunne anrette en frygtelig, ja måske krigsafgørende gigantødelæggelse.

Sagt med andre ord: de afgørende faktorer i dag er ikke antallet af atombomber, men midlerne til at føre bomberne frem til de mål, der skal rammes, samt mulighederne for at kunne beskytte sig mod modstanderens luftangreb.

Man må se i øjnene, at de russiske videnskabsmænd og teknikere siden den anden verdenskrig

er ligget i spidsen med hensyn til fremstilling af raketvåben.

Det har kostet det amerikanske samfund flere penge at eksperimentere med fjernstyrede projektiler end atombombe-projektet, og nye milliardbevillinger er på vej.

Alle rapporter går ud på, at Sovjets raketprogram er større end det amerikanske. Det vides, at russerne i dag arbejder med et projektil, en raketbombe, som skal kunne nå ethvert punkt i Europa, Canada og USA fra baser i Sovjet. En angriber kan kun holdes i ave ved frygten om gengældelse. Derfor sætter Amerika fulde sejl for at komme russerne i forkøbet. USA tvinges simpelthen ud i en kaprustning med Sovjet, da man i dag ikke kender noget forsvar mod disse flyvende bomber.

Nu vil det være nærliggende at stille det spørgsmål, om der ikke findes andre midler end kaprustning til i fremtiden at forebygge krigen og sikre menneskeheden i at begå selvmord.

Over for en totalitær stat, der med alle midler er i sinde at ensrette og tvinge nationer og folkegrupper ind under sin vilje, findes der kun et middel til at holde en sådan modstander i skak: truslen om gengældelse. Med andre ord: de langtrækkende projektiler, raketvåben. Derfor må og skal den frie verden vinde kapløbet om skabelsen af de atomfysiske våben.

Det er derfor sandsynligt, at de interkontinentale raketter, der kan medføre atom- eller brintbomber, sandsynligvis vil blive det afgørende våben. Der vil dog antagelig gå endnu 8-10 år, inden stormagterne vil være i stand til at sende raketterne af sted.

Derfor falder „Hvad kan det nytte?“ politikken for de små stater til jorden. Kampen i dag er ikke en kamp mellem stormagterne med de uædlige ressourcer til rådighed, men lige så meget et spørgsmål om ethvert land, der er medlem af NATO, stadig „er oppe på mærkerne“, stadig viser beredskabet, stadig uddanner og dygtiggør sine soldater.

Trods stormagternes forsøg med raketvåben vil det fortsat være de almindeligt bemandede jettfly, der bliver de dominerende elementer i kampen om verdensherredømmet.

Det er i denne forbindelse, det nye russiske flyvevåben kommer ind i billedet. Trods russernes føring på raketvåben-forsøgene har Sovjet i dag påbegyndt seriefremstilling af nye bombefartøjer, der vil kunne medføre atom- og brintbomber, samt af nye jagere. Selv om både Bulganin og Khrushchev i propagandaøjemed har meddelt, at de samlede hærstyrker er nedskåret med 640.000 mand. Til trods herfor er de russiske hærstyrker stadig mange gange de vestlige overlegent i talmæssig henseende. — De 640.000 mand betyder intet i sammenligning med den intense oprustning, der i dag finder sted inden for det russiske flyvevåben.

I fuld overensstemmelse med den russiske taktik, hvis grundsynspunkt jo er at splitte det vestlige sammenhold, der er skabt gennem NATO, gøres der store numre ud af, at Sovjet nedskærer sine traditionelle styrker.

Et forsvar opbygges i et demokratisk land for mere eller mindre åbent tæppe. I en totalitær stat derimod vover ingen skatteyder at spørge, hvad pengene bruges til. Der er intet finansudvalg, der rejser kritiske røster, ingen presse, der påviser mangler eller urimeligheder. Nogle få mænd tager en beslutning, og et millionfolk må følge trop. Forsvarsminister Zukov kan, beskyttet af jerntæppet og diktaturet, bygge sine styrker op.

Vestens lande skal lules i søvn. Derfor den milde vind fra øst med statsmandsbesøg, gaver o. lign. For at undgå misforståelser, lad os så lige indskyde den bemærkning, at vi ikke hentyder til vor

VIRGINIA ROSE



i den fikse pose

- en herlig shagtabak

**Poul Petersen . Tobaksfabriker
HORSENS**

egen regeringschefs rejse til Rusland. Nok var invitationen et led i den sovjetrussiske — skal vi kalde den „charme-offensiv“ — men stikket trak russerne i hvert fald ikke hjem.

Medens russerne har travlt med at forsikre, at der ingen stygge ulve eller røde bjørne truer fra øst, har de samtidig travlt med til det yderste at udnytte „krigeriske udtalelser“ fra vestlige statsmænd. Her er den amerikanske udenrigsminister Foster Dulles yndlingsofferet. Særlig hans interview i „Life“ om at „gå til randen af krigen“ og „den massive gengældelse“ har vakt opsigt og en del irritation i vestlige kredse. Det er dog sandsynligt, at Dulles bedømmer situationen rigtigere end andre, der helst ser, at der er fred og ingen fare!

Lad os derfor se i øjnene, at russerne stadig vil søge at undergrave tilliden til NATO, mistæn-

keliggøre vestens statsmænd, forsikre den frie verden, at al diktatur i Rusland stammede fra Stalin, bortforklare det politiske drab på de baltiske statsmænd ved også her at gøre Stalin til syndebuk o.s.v. Fra russernes hjemlige „stik-i-rend-drenge“ kan man stadig vente deres systematiske undergravning og arbejde af det danske forsvar i form af åbent eller skjult voldelig sabotage, mistænkeliggørelse af forsvarstjenesten, det indkaldte mandskab og befalingsskolelærere, strejker, arbejdsnedsettelse, infiltrering på vigtige poster i samfundsmaskineriet etc. Svært derpå kan kun være, for at blive i vor egen lille familie: sammenhold inden for flyvevåbenet såvel udad som indad til. Beredskab. Stadigværelse en kontinuerlig dygtiggørelse og uddannelse af personellet. Sidst, men ikke mindst, samarbejde og viljen til at realisere opbygningen af vort uafhængige værn.

GAZA - mellemøstens krudttønde

Redaktør Preben Eriksen

320 kvadratkilometer ørken ved Middelhavets østlige bred, næsten fuldstændigt ufrugtbar og næsten helt værdiløs er i dag den krudttønde, der kan tænde hele det mellemste østen i flammer. Gazaområdet hedder det — 320 kvadratkilometer koncentreret had, centrum for en konflikt, der de sidste måneder har set mere faretruende ud end nogen anden i verden.

Langs næsten hele Israels grænse er situationen konstant urolig, men intet andet sted er natlige overfald og artilleridueller så almindelige som i Gaza. Intet andet sted skratter maskingeværerne så ofte, intet andet sted er nerverne så hårdt spændte som her.

Hvem vil have Gazaområdet — findes der skjulte værdier, ligger vældige oliekluder gemt under det gule ørkensand? Nej — det er i hvert fald ikke derfor det er en anstødssten.

Men for ægypterne er Gaza et prestigeladet ord. Under krigen mellem araberne og den unge jødiske stat startede Israel i 1948 en stor offensiv mod syd, der bragte kong Faruks korrumpere hære

på tilbagetog overalt — undtagen i Gazaområdet hvor nogle få specialstyrker holdt stand. Gazaområdet blev også den del af det forhenværende Palæstina, som forblev ægyptisk, da man indstillede kampene i 1949. Ægypterne betragter Gaza som grundstenen til den arabiske palæstinastat som skal genopstå, når jøderne engang er drevet ud af havet. Men for jøderne er Gazaområdet en spids rettet mod Israels hjerte. Fra Gaza vil et velplanlagt operation nemlig kunne skære Israel over i to dele og forbinde ægyptiske styrker med jordanerne.

— Allah er stor — rejs dig og spis!

Fra en forfalden moske høres bønnenåbende stemme i det første blege gry. Råbet trænger ind til de vældige flygtningelejre. I sorte gedehårste vågner araberfamilierne til en ny hed dag. Men der er altid nogen, der ikke har sovet om natten men netop er vendt hjem fra en raid på den israelske side af grænsen. De tilhører Al Fedavin, Allahs hær, selvmordsafdelingerne.

Næsten hver nat sniger sådanne desperados sig over grænselinierne. Når de kommer ind på israelske område, lægger de sig på lur i en bjergkløft eller noget krat. Den næste dag slår de til — en bombe på vej hjem fra marken slås ned bagfra, en bombe eksploderer i køkkenet hos en familie, par automatgeværer smelder pludseligt omkring nogle arbejdere. Så sniger selvmordsafdelingerne sig atter tilbage over grænsen — men mange når aldrig så langt. I Israels grænsebyer hænger våben og lig ind i ind for rækkevidde.

Over 300.000 mennesker bor sammentrængt i Gazaområdet. Af disse er ca. 220.000 mennesker flygtninge fra forskellige områder, der nu er israelske. De lever som indesluttede i en rottefælde, indesluttet mellem Middelhavet, Israels grænse og den ægyptiske grænse i syd, som de heller ikke kan overskride.

Det behøvede egentlig ikke at være sådan. Der findes flere områder inden for den arabiske verden, hvor man kunne anbringe disse flygtninge. FN har allerede et projekt klart — men de arabi-



*Ægyptiske
kampvogne i
Gaza-området*

ske ledere er ikke særligt interesserede i sådanne løsninger. Hvis flygtningene bliver nær Israels grænse, næres hadet fra dag til dag.

Men mens tiden går forværres situationen i Gaza. Ganske vist tager FN og mange institutioner sig af flygtningene, men mange børn kommer hver dag til verden i de elendige lejrrhytter. I afmægtig bitterhed stirrer flygtningene hver dag mod landet på den anden side af grænsen. Det land, de betragter som deres.

Naturligvis er Gaza kun et led i et meget større problem, det problem som FNs generalsekretær Dag Hammarskjöld nu er kommet til Det mellemste Østen for at søge løst. I hele Det mellemste Østen stiger spændingen fra uge til uge. Trods det energiske arbejde, som FNs våbenstilstandskommission udfører, bliver stemningen mellem araberne og Israel stadig mere kritisk.

100 russiske MIG-jagere til Ægypten forkyndte Cairo Radio engang i efteråret og nævnedes købesummen — et latterligt lavt beløb. Samtidig kom meddelelser om en stadig strøm af våbenleverancer fra lande bag jerntæppet til araberstaterne. Cjekiske kanoner, sovjetbyggede tanks og skibsladninger af ammunition blev losset i Cairo.

Kommunisterne, der aldrig forsømmer en lejlighed til at fiske i rørt vand, havde foretaget et nyt træk i det komplicerede spil om Det mellemste Østen. For araberne gælder det et oprør mod den gamle fjende Israel — for Sovjet er målet at drive en kile mellem vestmagterne i deres mellemøstlige politik.

Men præsident Eisenhower gjorde ende på de russiske forhåbninger om at kunne splitte England og USA på mellemøstlige spørgsmål. USA vil så vidt det ligger inden for den amerikanske forfatnings rammer bekæmpe enhver form for aggression i Det mellemste Østen, fastslog præsident Eisenhower på et tidspunkt for nogle uger siden, da kampene mellem Israel og Ægypten syntes at skulle blive åben krig. Samtidig lattede den amerikanske sjette flåde anker og begav sig til det østlige Middelhav — parat til at gribe ind med timers varsel med flyvestyrker fra to hangarskibe og amerikansk marineinfanteri. Dermed er engelsk og amerikansk politik i Det mellemste Østen endeligt forenet — for England har længe ønsket en

stærkere amerikansk holdning i disse spørgsmål.

Men lad os se lidt på styrkeforholdene mellem Israel og dets arabiske fjender. Israel vil, men vestlige militære eksperter, i løbet af 48 timer kunne mobilisere 250.000 mand. Det israelske forsvar har en høj moral og ledes af mænd med mange erfaringer fra den anden verdenskrig. Omkring Israel ligger fem fjendtlige araberlande, der ville kunne stille ca. følgende styrker: Libanon 50.000 mand, Syrien 40.000 mand, Jordan 20.000, Saudi Arabien 15.000 og Ægypten 100.000 mand. Det samlede er en samlet styrke på 180.000 mand. Denne styrke er imidlertid langt mere slagkraftig end for blot et halvt år siden. Russiskbyggede jagere er blevet rapporteret over Gaza og de ægyptiske tankafdelinger er nu blevet udstyret med russiskbyggede tanks. Den seneste udvikling i Jordan er ligeledes en trusel mod Israel — Glubb Pashas fjendelse som chef for den arabiske legion har svækket Englands indflydelse. Også bag dette skimter man Sovjetinfiltrationen.

Vestmagternes plan for at skaffe ro i Mellemøsten går ud på at garantere de nuværende grænser. Men araberne akcepterer ikke den plan — og det er et spørgsmål, om Israel gør det. Fremfor alt har Vestmagterne søgt at undgå våbenleverancerne — for at hindre en skærpelse af situationen. Denne politik har Sovjet spændt ben for ved at levere våben til araberne.

Får Israel kompensation med hensyn til våbenleverancer fra Vestmagterne, betyder det, at en livsfarlig kaprustning er sat i gang. Får Israel ikke hjælp, findes der sikkert elementer her, som kunne ønske, at man angreb araberne, mens Israel endnu synes at være militært overlegne. Og endelig — beder Vestmagterne Sovjet om at medvirke ved en afspænding i Det mellemste Østen, har man dermed erkendt Sovjets berettigede interesse der.

Foreløbig har Hammarskjöld fået en vanskelig opgave at løse. Det er nu lykkedes ham at standse skudene ved Gaza og bane vej for en afspænding. Traditionelt er der en stærk mistro mod kommunismen mellem araberne, men hadet mod Israel er større. Det er tragedien i en vanskelig situation der truer med at udvikle sig til noget endnu vær-

Bombs away -

Natten sænker sig over den koreanske front. Den silende regn gennembløder de kinesiske tropper, der forbereder sig til angreb. De lavthængende skyer skjuler bakketoppene. Alt er roligt.

3000 yards borte ligger de forenede nationers styrker nedgravede. Nogle er bange. Andre er allerede trøtte til at føle nogen angst. Men alle venter og spændt på angrebet.

I en højde af 17.000 fod oven over pløjer en ortmavet B-29 superfæstning sig gennem skyerne, udstyret med 40 stk. 500 pounds bomber.

To regimenter kinesiske kommunister rykker frem gennem ingenmandsland. De kryber langsomt fremad for ikke at tiltrække sig ilden fra den modsatte side. Men de er startet for sent.

Himlen lyner af lammende, tordnende eksplosioner. Jorden skælver. Glødende stål skærer sig gennem de kinesiske horder. Skrigende og stønende styrter de i alle retninger, medens de snubler og falder over døde og sårede.

Rædselsslagne og forvirrede trækker de to regimenter sig tilbage igen. Deres officerer er ude af stand til at føre kommando over de lamslåede masser.

På en bakketop lige nord for Han'tAn-Ch'on ligger den store samling køretøjer bestående af 6000 lastvogne. Oven på en af vognene er der monteret en 6 fod stor tallerkenlignende radarantenne, som bevæger sig langsomt frem og tilbage. I vognen iagttager Sgt. John C. Hunter opmærksomt radarscopet. Små „bleeps“ blinker på skærmen. Sergenten kalder over „intercom“ et køretøj i nærheden:

„Controller, jeg har ham på scopet“, hvilket tyder, at radaren har lokaliseret luftfartøjet. Radarantennen holder op med at bevæge sig. Den er „låst“ sig fast på luftfartøjet, der nærmer sig. Controller'en Chief Warrant Officer Marvin G. Carnal, svarer:

„Roger, lad mig vide, når han er inden for rækkevidde“. Han læner sig ind mod en tavle, der er beklædt med hvidt papir, og som er på ca. 1000 m² størrelse. En lille pen, der bevæger sig automatisk hen over tavlen, laver en rød prik på papiret. Der er målet.

„Controller, Phantom Leader er inden for rækkevidde“, lyder det over „intercom“.

Carnal foretager nogle beregninger på en elektrisk computer ved siden af plottebordet. Beregningerne bliver indført på tavlen og checket af. Han fatter mikrofonen. Radiooperatøren, korporal G. W. Collins, har nu kontakt med „fantomet“.

Phantom Leader — Red Lantern. De er nu 25 miles fra „release point“. Flyv med en kurs af 305 grader“. Medens Controller'en taler, iagttager han sporpennen, som bevæger sig hen mod et hjørne af papiret. En tynd rød linie fører hen mod den røde prik.

Carnal griber atter mikrofonen.

„Phantom Leader — Red Lantern. Giv mig Deres hastighed og bombelast“. Og modtageren skratter:

„Red Lantern — Phantom. Hastighed 210, 40 stk. 500 pounds med forsinkelsessats“.

„Phantom Leaders — Red Lantern. 3 grader til højre. De er 15 miles fra „release point“. Åbn bombelemmene og sæt intervalometer på 300. Check udløsningskontakterne“.

„Bombelemmene åbne. Udløsningskontakterne check'ed. Intervalometer 300“, skratter „fantomet“. Intervalometer setting spreder bomber over en cirkel med en diameter over 300 fod.

„Phantom Leader. 1 grad til venstre. Deres løb tegner fint“. Controller'en følger spændt den røde linie, der kryber frem mod målet. Assistent controller'en, Sgt. Raymond A. Peal, afmærker med en lineal den afstand fra målet, hvor bomberne skal kastes på den af pennen trukne kurslinie.

„Phantom Leader — Red Lantern. De er nu 4000 yards fra „release point“. 10 sek. igen. Deres kurs er god“. Controller'en er yderst koncentreret, men han taler med en rolig, klar stemme, medens han følger den røde linie, der nærmer sig pletten, som angiver målet.

„Phantom Leader — Red Lantern. Check alle kontakter. Hold kursen. 5 sek. igen. 4 — 3 — 2 — 1 — bombs away“. Den tynde linie rammer den lille røde plet. Pennen løfter sig automatisk og bevæger sig til hvilestillingen på den ene side af tavlen.

Med den mørke horisont som baggrund bliver det hvide lyn til et rødgult flammehav, der oplyser

skyerne. Himlens glød ebber langsomt ud. Så er alt mørkt.

Få øjeblikke senere springer enorme ammunitions-mængder i luften, og himlen står atter i flammer.

„Phantom Leader — Red Lantern. Målet var et ammunitionsdepot, tropper og artilleristillingen. De ramte ok. Tusind tak, Phantom. — Vi fik dem denne gang”.

„Red Lantern — Phantom. Det var en fin tur aften. Vi ses igen. Phantom out”.

Dette var den form for krigsførelse, som fjenden ikke fattede. På toppen af en koreansk bakke nær fronten førte disse mobile TDP-stationer „fan-tomerne” mod de røde soldater og deres forsynin-ger. De fjendtlige tab var meget store, og generalerne var særdeles godt tilfredse med resultaterne.

Fysisk træning - en naturlig pligt

Illustrationer: Bo Schmidt

Intelligens, kundskaber og entusiasme kommer ikke fuldt til sin ret uden en god fysisk kondition, hævder kaptan K. G. Børjesson i tidsskrift for reserveofficerer, der udgives af SVENSKA ARMENS og FLYGVABNETS reserveofficersforbund.

En faktor, som undertiden træder helt i baggrunden, når man diskuterer chefegenskaber, er dennes personlige færdigheder som soldat og dermed hans fysiske kondition.

Selvfølgelig må træningen holdes vedlige, men ofte tilkommanderes officeren en tjenestestilling, hvor hans daglige arbejde ikke giver ham nogen mulighed for at holde sig i form. For reserveofficerer er problemet ikke mindst vigtigt, det ses ofte ved indkaldelse til pligtig tjeneste, at standarden fysisk set er meget ujævn. Sædvanligvis er det således, at reserveofficeren i det civile liv beskæftiger sig med stillesiddende arbejde.

Erfaringen fortæller os, at en mulig kommende krig, trods den om sig gribende motorisering, såvel fysisk som psykisk vil stille stadig større og større krav.

Bataillons- og regimentchefer — ja, selv divisionschefer vil efterhånden blive yngre og yngre folk og dermed personligt mere veltrænede.

Alle må gøre sig følgende fuldstændig klart. Intelligens, kundskaber og entusiasme kommer aldrig fuldt ud til sin ret uden en god fysisk kondition. Det er snobberi at tro, at man mere end



nogle ganske få dage kan tænke fuldstændig klart for sit mandskab, løse opgaver, stimulerer sin folk gennem sit personlige eksempel, bekæmper sin egen sult, tørst og træthed og frem for al rædslen — uden en god fysik. Hertil kommer, muligheden for at overleve kampen er væsentligt større for den veltrænede end for den fysisk slappe... Der findes skudlæsioner, som en „stærk mand vil overleve, medens den „svage” vil bukke under for de samme sår.

Den chef, der i fysisk hensende er dårligt u rustet, behøver så megen tid til at pusle om sine små skavanker og vil som følge heraf være me-

afhængig af sine underordnede end den konditionsstærke. Den sidste, med de samme intelligente forudsætninger, som den første, har de bedste betingelser for at træffe de rigtige dispositioner i de kritiske øjeblikke og således skille sig godt fra den anden opgave, der er ham betroet. Dette gælder naturligvis alle soldater, men dog i særlig grad officeren i chefstillingen.

Hans opgaver er mangfoldige, og en stor del af disse opgaver er af kontrollerende art, hvilket kræver en vital og allestedsnærværende chef, i modsat fald må han støtte sig alt for meget på sine undergivne, hvilket igen afstedkommer, at man vil mangle overblikket, og for mange, og måske meget vigtige, detaljer, undgår hans opmærksomhed. Navnlig vil de første måneder af en krig være anstrengende, indtil enheden har fundet sin rytme og arbejdsform, med andre ord indtil chefen har fået det som han ønsker.

Hvis nogen skulle spørge om, hvorledes man på den nemmeste måde opnår en bedre kondition, uden at det i for høj grad kommer til at gå ud over arbejds- og fritid, må svaret blive, *at der findes ingen genvej*. Forbedret kondition kræver træning og træningen kræver sin tid. Måske kunne nogle træningslinier være til hjælp.

Hjerte og lunger er de organer, der først og fremmest må trænes. Denne træning sker mest enkelt og effektivt gennem løb, samtidig falder der også lidt af til benmusklerne.

Lad os gå ud fra, at en befalingsmand, hvis daglige arbejde ikke ligger i marken, har mulighed for at gennemføre een times skiftevis løb og gang hver tirsdag og torsdag — et glimrende program. Men tag det roligt i begyndelsen — meget roligt!

Efterhånden bliver den strækning, der løbes, længere og den tilsvarende, der går, kortere. I løbet af 6 måneder finder han, måske til sin egen overbavselse, ud af, at han i stille og roligt tempo kan løbe en fuld time uden besvær.

En anden har måske lejlighed til at anvende en halv time daglig til løbetræningen; han er i så vidt bedre stillet og kan trygt tillade sig at hvile sig på søndagen. Også i denne halve time må der skiftes mellem gang og løb. En tredje kan være således stillet, at han højst kan afse 20 minutter



to gange om ugen — måske tirsdag og fredag. Selv på denne måde kan meget opnås — blot det sker regelmæssigt.

Mon ikke en beskæmmende stor procentdel af befalingsmandskorpset næppe kan løbe i 20 minutter i et stræk uden næsten at opgive ånden.

Det væsentlige er, at man har system i træningen og at programmet, stort eller lille, gennemføres med en jernhård konsekvens året igennem, hvad enten det regner eller sneer. Ved konsekvent at overholde det engang satte program, styrkes samtidig karakteren og selvdisciplinen. En vis fysisk overlegenhed gør ligesom sin mand mere frugtbar.

Lidet overbevisende er påstande om, at man ikke skulle være i stand til at ofre 20 minutter af sin



„dyrebare“ tid to gange om ugen til at opnå mål som:

- 1) en forøget mulighed for i en krig at fore sin enbed eller løse sin opgave ikke alene på tilfredsstillende måde, men med et minimum af tab. Det er menneskeliv en befalingsmand har ansvar for, og hans folk venter, at han altid er situationens herre. Dette kan han ikke være, hvis han fysisk set er ringere stillet end sit mandskab.
- 2) at stimulere sin selvdisciplin og forbedre sin sundhed og styrke,
- 3) umiddelbart øger det daglige velvære og giver positivt udslag ved søndags golf, tennis eller hvad det end måtte være.

Her som altid er det viljen, der driver værket.

*

Åbent brev til d'br. bladsmørere!

Nu er vi snart kede af det meget sensationskriveri, når et luftfartøj falder ned. Det ville være mere sensationelt, hvis det var blevet der oppe.

O. Potte,

Stabspilot m. tillæg.

Vor viden.

Vor gode ven amatørpilot og dr. phil. Roccefar, der i den senere tid med iver har studeret biokemien, har nu udgivet nogle af sine iagttagelser i en pjeces med titlen: „Øl- og Begær“.

Chokolade Specialiteten fra U.S.A.



Ellehammer-året

Forberedelserne med at fejre Ellehammers indsats i flyvningens barndom er allerede godt i gang, rundt om i landet. Vi skal i et af de følgende numre komme nærmere ind på detaljerne i det store arrangement, som bl. a. Kongelig Dansk Aeroklub er i fuld gang med at realisere. Således er to af Ellehammers gamle luftfartøjer blevet restaureret og genopbygget og er nu midtpunktet i en udstilling i København. Senere vil fartøjerne blive bevaret for efterverdenen på et museum.

Udenrigsministeriet er i gang med at udarbejde et særnummer af sit tidsskrift på engelsk for at fortælle verden om den danske flyvepioners eksperimentering med luftfartøjer, flyvemotorer og helikoptere.

Endvidere er det tanken at udsende et specielt Ellehammer-frimærke, arrangere et stort flyvestævne samt få en gade opkaldt efter vor berømte landsmand.

En kort briefing om Ellehammer kunne måske være på sin plads.

Jacob Christian Ellehammer blev født den 14. juni 1871 i Bakkebølle ved Vordingborg. Ellehammers interesse for flyvning går helt tilbage til drengeårene. Hans far, der var entreprenør, påtog sig sammen med 2 brødre udtømningen af Vålsvig på Falster. Ved dette udtørningsarbejde anvendte faderen bl. a. vindmølledrevne pumper. Alle gamle kasserede møllesejl byggede J. C. Ellehammer drager, og det lykkedes ham også at få dragerne til at løfte selv ret tunge byrder. Otto Lienthal var lige begyndt med sine glideforsøg, og bortset fra forsøgene med luftskibene, var flyvningen endnu det store og uløste problem.

Da Ellehammer var færdig med skolen, kom han i urmagerlære i Nykøbing på Falster. Efter udstået læretid gik han, som skik og brug var dengang, på valsen som naver. — I 1898 kom han til København og fik ansættelse ved professor Jürgensens mekaniske etablissement i Møllegaarden tids mest moderne elektromekaniske virksomhed. 7 år senere startede han sin egen virksomhed. Han eksperimenterede f. eks. med en fonograf. Han byggede elektriske automater, fremstillede apparater til forevisning af levende billeder, og d

an lærte den første eksplosionsmotor at kende, optog denne al hans tid. Omkring århundredskiftet seriefremstillede han den berømte „Ellehammer-motorcykel“.

I alt byggede Ellehammer ca. 1000 motorcykler. Ellehammer havde ikke glemt drengetidens leg med drager. Den erfaring, han havde opnået på motorfremstillingens område, ville han nu prøve på at overføre til en flyvemotor. Han var af den mening, at det ikke var styrbare luftskibe og balloner, begge „lettere end luften“, men derimod flyvemaskinen — som var bygget efter princippet „tungere end luften“ — der havde fremtiden for sig. Kunne han blot erstatte „dragesnoren“ med en tilstrækkelig let og kraftig motor, måtte det kunne lykkes at gøre dragen til et styrbart fartøj.

Ellehammers første luftfartøj var et monoplan, hvor motoren var på 9 HK. Dette luftfartøj kom aldrig i luften, bl. a. viste det sig, at motoreffekten var for lille. Han byggede et nyt fartøj med en ny motor på 18 HK.

Den 12. september 1906 skulle forsøget med at løfte fartøjet fra jorden finde sted. Forsøget fandt sted på Lindholm — og lykkedes. Fætterten Lars Ellehammer overværede forsøget og fortæller dermed i sin dagbog:

„Prøvede luftskibet på banen. Vind 2-3 meter. Retning NØ. Kørte hele banen rundt, svævede med bag- og forhjulene ca. 42 meter i 1½ fods højde, idet den brasede op mod vinden. Ellehammer hele tiden på. Tog billeder af flugten. Brud på karburator. Ordne den“.

På daværende tidspunkt havde brødrene Wright i Amerika allerede flere gange været i luften med deres fartøj „Kitty Hawk“, men nyheden var endnu ikke nået til Europa. — Som den første i den gamle verden var Ellehammer her — efter al sandynlighed — den første, der fløj med et fartøj tungere end luften.

Flyvningen var imidlertid ikke officielt kontroleret, hvorfor brasilianeren Santos Dumont under kontrol af F.A.I. den 12. november samme år i nærheden af Paris hævdede sig fra jorden med et propeldrevet fartøj tungere end luften, og som følge deraf står som den første flyver i Europa.

J. C. Ellehammer døde i 1946. For bedre at bese hans pionervirksomhed inden for flyvning er

det af interesse at læse, hvad en af hans samtidige, cand. mag. Helge Holst, skrev om ham i sin bog „Luftens Erobring“ (1909):

„Ellehammer, der på flere punkter har vist betydelige opfinderevner, har i flere år arbejdet ihærdigt på at løse flyveproblemet. Hans maskine, af hvilke den første var en endækker eller monoplan, de senere to- eller tredækkere med bærefladerne i henholdsvis 2 og 3 „dæk“, det ene over det andet, bar alle ved bærefladernes form og anbringelse, motorens konstruktion m. m. præget af at være en selvstændig opfinders værk, ikke efterligninger efter fremmede forbilleder. Særlig må mærkes den automatiske højdestyringsmekanisme; princippet for denne er, at det sæde, hvorpå styreren sidder, ved sin vægt sætter roret i virksomhed på rette måde, så snart bæreplanerne stiller sig enten for stejlt eller for fladt. Den 12. september 1906 løftede maskinen sig for første gang fra jorden med opfinderen ombord ved forsøgene på den lille ø Lindholm ved Lolland. I 1907 og 1908 fortsattes forsøgene på Sjælland, og i januar 1908 nåede Ellehammer at flyve henimod et par hundrede meter (på Eremitagesletten); senere har han omtrent fordoblet denne flyvelængde, men han var da blevet „overfløjet“ af andre.

Det er alligevel al ære værd, at den danske opfinder, der gik frem ad egne veje og ved egne midler, nåede at komme forud for de franske flyveteknikere, som byggede mere på andres arbejde og havde gunstigere ydre virkebetingelser; Ellehammers forsøg hæmmes bl. a. af den danske blæst og af træer og bakker på flyvepladsen...“

*

Rolig — rolig.

Jeg kan berolige de reserveofficerer, der har fuld, frivillig tjeneste, med, at denne tjeneste vil være garanteret fuld vedvarende, så længe de har den. Der er således slet ikke grund til ængstelse.

O. Potte,

Stabspilot mtillæg.

*

Af en fynsk roman:

Hendes bu stod ikke til hans...

VOR LÆSER???

VI: Tja — en af dem må vel have været solbrændt.

Verden rundt

BRITANNIA flyver med omkring 650 km i timen og kan medføre 100 passagerer på distancer op til 9500 km. Der er foreløbig afgivet bestilling til fabrikken på 50 stk. af den nuværende type.

Bristol fabrikkerne arbejder videre på at udvikle typen til at medtage 130 passagerer og med stærkere motorer, der skulle sætte dens marchhastighed op på omkring 850 km i timen.

Man fremhæver fra den britiske fabriks side propelturbo-luftfartøjets store fordele fremfor den rene jet, idet den bl. a. skulle være den rene jetliner overlegen i driftsøkonomisk henseende, samt at den kan operere fra enhver eksisterende 1. classes lufthavn, at den kan bremse med sine propeller, og at støjniveauet er langt mindre for propelturbinen end for den rene jet.

*

Bell X-1A eksploderer over Mojave.

Fra Los Angeles meddeles, at verdens højstgående og hurtigste raketfartøj *Bell X-1A* fornylig eksploderede i 30.000 fod over Edward Air Force basen, mens det endnu var fastgjort til sin modermaskine, en B-29. Piloten på B-29-eren måtte udskyde den ødelagte maskine, der vurderedes til en sum af ca. 7 mill. kr.

Repræsentanter for USAF udtalte, at eksplosionen skete 70 sekunder, før *Bell X-1A* efter planen skulle udløses fra B-29'eren. Det lykkedes piloten at komme sikkert fra forsøgsmaskinens cockpit ombord i modermaskinen. Denne blev ikke ødelagt. En F-86, der fløj lige bagefter, fik nær hutten blæst af.

Raketfartøjet havde to verdensrekorder. I vinteren 1953 opnåede *Bell X-1A* en hastighed på 1650 m. p. h. I maj 1954 nåede fartøjet en højde på 90.000 fod; den blev i dette tilfælde også udsendt fra en B-29 i 25-30.000 fod. Denne rekord anerkendtes ikke; ethvert officielt rekordforsøg skal nemlig gå af ved højde O.

*

Selvtillid er godt.

Der hersker og vil i stigende grad i de kommende år komme til at herske en knivskarp konkurrence

på turboprop og turbujet-flyvningen område. Tilsyneladende har Amerika i øjeblikket taget føringen, idet den ene ordre efter den anden fra amerikanske og udenlandske selskaber indløber til fabrikkerne i USA. Man koncentrerer sig til syneladende om Super Constellation, Electra DC-7B, DC-8 og Boing 707.

Imidlertid afventer englænderne med sindsro og optimisme en ændring i situationen. Trods øgede ordreplacering hos de amerikanske fabrikker hævder man stadig fra britisk side, at Comet 4 er nummer eet, og den jetliner, der hurtigst vil gå ind i planmæssig trafikflyvning. De Havilland udtaler om Comet'ens anvendelse på de nordatlantiske ruter, at den trods en times ophold på udturen vil bestride ruternes gennemførelse hurtigere og mere bekvemt for passagererne end noget andet luftfartøj. Og med det tempo, der i øjeblikket karakteriserer fremstillingen af jetmotorer må man forvente, at Comet'en ret snart vil distancere større og mindre økonomiske typer yderligere på denne rute. To nye versioner, mark 5 og 6 er under forberedelse og disse påregnes at kunne flyve non-stop over atlanten og bliver uden tvivl alvorlige konkurrenter til Boing 707 og DC-8. Leveringen af Comet vil antagelig begynde i 1958 og den vil kunne indgå i den almindelige rutefart i 1959. Fra engelsk side er der udtalt tvivl om, hvorvidt man kan regne de amerikanske tidsfrister for indsættelse af jetfly i trafikken for helt pålidelige. Man har ment, at de første amerikanske non-stop flyvninger med jet ville begynde i 1962, hvortil Pan American Airways udtalte, at man med bestemt ventede, at dette ville komme i gang med slutningen af 1959. Douglas følte sig også gået for nær og nævnedes 1960 som skæringsår. Fra ansvarlig side i England næres frygt for, at USA undervurderer vanskelighederne ved at indføre store jetdrevne transport- og passagerfly, og amerikanske motorer i øjeblikket har den kraft der er en nødvendig forudsætning for regelmæssig jetdrift. På den anden side betragter den engelske regering og industrien netop engelske motorer som et værdifuldt aktiv på markedet og forsyningsministeriet animerer fabrikanterne til at yde en ekstra indsats for at England kan beholde førerskabet.



Verdens hurtigste luftfartøj F 104 STARFIGHTER har i midten af april måned fløjet dobbelt så hurtigt som lydets hastighed. Begivenheden fandt sted i den californiske ørken og blev foretaget af US AIR FORCE.

Starfighter har en spydlignende facon. Vingerne er bøjet let bagud og nedad. De rager kun godt 2 meter ud fra kroppen og er faktisk barberblads-tynde og så skarpe, at deres hjørner må dækkes med filt, når fartøjet står på jorden for at beskytte mandskabet under de daglige eftersyn. De er så tynde, at man ikke engang behøver at sørge for afisning af planerne, da friktionen ved farten selv skaffer sig af med isen.

Med denne nye jagertypes præsentation er fem års intensivt forskningsarbejde afsluttet. Lockheed Aircraft har god grund til at være stolt af dette nye supersoniske fartøj. En ny milepæl er sat i den militære flyvnings historie.

Eclair.

*
til Indkøbsafdelingen.

Under en mindre inspektionsrejse til samtlige flyvestationer besøgte jeg bl. a. de nye Hunter Monoplaner. Det chokerede mig, at man på min forevørgsel bekræftede, at indkøbsafdelingen åbenbart havde glemt at købe propeller til planerne. Og mig, skal vi have et luftforsvar eller skal vi ikke?

O. Polte,
Stabspilot mtillæg.

*
Hr. forsvarsminister.

Jeg læser med halvt lukkede øjne i „Land og folk“, at vore meteorjagere blot er en samling gammelt jern, der ikke duer til noget. Kan der ikke fra højere sted gribes ind over for sådanne logne? Gud og hvermand ved jo da, at de er af aluminium!

O. Polte,
Stabspilot mtillæg.

LEVERANDØR TIL FLYVEVÄBNET

HERNING SVINESLAGTERI

C. W. S. SVINESLAGTERIER A/S

Svineslagteri - Kreatur-
slagteri

Pølse- og Konserver-
fabrik - Detailudsalg

Statskontrol 31

RADIO  PARTS

0000
GL. KONGEVEJ 89
KBHVN. V.

TELEFON:
VESTER 6565-9090
0000

RADIO - RADAR - TV

Elektrotekniske artikler
en gros

Reserveret „A“

Alt i cementvarer
støbegods - byggematerialer
og brændsel

J. C. SCHØNING

Vojens

Tlf. 41 224



FLYVESTATION VÆRLØSE

åbent mandag og torsdag kl. 12-14
samt på lønudbetalingsdage kl. 10-14

Indskud modtages på checkkonto,
alm. sparevilkår samt 3 og 6 mdr.
opsigelse.

ALT BRÅNDMATERIEL

leveres af



NYT fra flyvestationerne

GRØNLAND-VÆRLØSE.

Chefen for det danske grønlandskommando, kontreadmiral H. B. Laursen, overværede sammen med chefen for Nordøstkommandoen, general Marcus, USAF, og hans nærmeste medarbejdere i midten af marts måned den amerikanske operation "Polarnat".

700 mand fra den 82. luftbårne amerikanske division sprang i polarudstyr ud fra 500 meters højde fra 8 Globemaster C 124 på en islagt bugt kun 1500 km fra den geografiske nordpol.

Udspringet fandt sted umiddelbart efter solopgang. En vindpose var opstillet på nedspringingsområdet og orangefarvede røgbomber afgrænsede hele operationsfeltet. Fra hver af de store Globemaster-fartøjer sprang 112 mand med 1 sek. mellemrum, 56 mand til hver side, fra de åbne øre i haleregionen.

Så snart faldskærmssoldaterne var landet på isen samgrupperede de sig til angrebsformation for at simulere angreb på foregivet polarbase.

Efter øvelsen tog en af Globemasterne turen hjem over Island — Norge — Danmark — Tyskland og Frankrig.

Her i landet mellemlandede fartøjet i Værlose, og der blev lejlighed til for stationens officerer at komme ombord i det mægtige fartøj.

Onde tunger påstår, at en af stationens løjtnanter løb vild ude i planerne og ikke kunne finde sig igen. Først efter at fartøjet var startet blev han fundet. Man må håbe, at vore amerikanske venner tager vel imod denne ufrivillige „blinde passager“, såfremt de en dag finder ham!

Demonstration i Kastrup.

I tiden sidst har Kastrup lufthavn haft besøg af en af Europas største trafiklinier, BRISTOL's „BRITANNIA“. Besøget var arrangeret af BRISTOL AIRCRAFT's herværende repræsentant, A. B. C. HANSEN & COMP. A/S og havde til formål at demonstrere dette luftfartøj for SAS-ledelsen og andre luftfartsinteresserede. I luftfartøjet befandt

sig Bristol-fabrikkernes nye direktør, Peter G. Masefield, som indtil for nylig var direktør for British European Airways. Foruden mr. Masefield befandt sig Bristol aircrafts tekniske direktør, dr. A. E. Russell, og salgsdirektøren, mr. W. R. Farnes.

*

I tiden 16.-19. februar afholdt FSN København stationens anden store vinterøvelse — fortsættelsen og slutningen af „kupøvelsen“, hvis første del gennemførtes den 19.-20. november 1955.

Den afsluttende øvelse fik navnet „Skrap“, og den startede med, at eskadrille 721's piloter, navigatører og teknikere samt en let deling af kupeskadrillen blev „sat ned“ ved Holbæk som værende besætninger og faldskærmstopper fra nedskudte „orange“ luftfartøjer, der som første „echelon“ i en luftbårne aktion mod Kastrup lufthavn var slået ud af kurs som følge af „blå"s jagerangreb.

Hjemmeværnet i og omkring Holbæk var alarmeret og søgte at indkredse de nedskudte styrker i skovene ved Dragerup og Eriksholm, men flyverne var hjemmeværnet for hurtige og operationsdygtige, således at det lykkedes at trænge hjemmeværnet fra offensiven over i defensiven — og efter en række overfald og patruljekampe, udført af delingen fra kupeskadrillen, slap såvel besætninger som luftbårne styrker gennem hjemmeværnets linier.

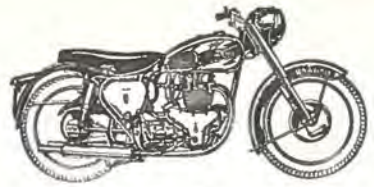
Derpå fortsattes videre til Hedehusene, hvor „orange“ fik hjælp af 5. kolonne i turen frem mod lufthavnen i Kastrup, som „orange“ hovedstyrke var tænkt værende i gang med at indsætte en større aktion imod. Undervejs passerede „orange“ Herstedvester, hvor der den 17. om aftenen opstod patruljekampe med hjemmeværnet. Det lykkedes „orange“ at udføre et effektivt angreb mod radiostationen Herstedøster, der blev ødelagt ved sprængning.

Øvelsen sluttede natten mellem den 18. og 19. med kampe i lufthavnens sydlige del, der var forsvaret af hjemmeværnets 10. og 11. eskadrille.

A/s Dansk Ilt-
og
Brintfabrik

Eva 8840

København



RAPID

Johs. Tobiasen

Et 100 % motorcyklefirma

Jomfrustien 33 . Telefon 218 65 . Haderslev

A/s M.C. Brinckens Eff

A/S M. C. Brinckens efft.

Haderslev

Leverandør af værktøj til Deres fag

Hansborg A/s

(Haderslev Trælasthan del)

Hansborggade 11

Telf. 21300

AARHUS VÆRKTØJSMAGASIN A/s

Søndergade 70 . Tlf. 25 200



Beslag . værktøj . krydsfiner
m. m.



Teknisk maskin- og olieforretning

Telefon 582 . Aalborg

**AUTOUDLEJNING UDEN
FØRER**

- 5 personers Consul 1955
- 5 " Taunus de Luxe 1954
- 4 " Opel Record 1955
- 4 " Anglia 1955

GEORG OLSEN
JONSTRUP
TLF Ballerup 873

Østbanegade 3 København Ø.



Carl Jacobsens Vinhandel

E. Seligmann

Det lykkedes „orange“ at nedkæmpe flyverhjemmeværnets styrker og sætte sig i besiddelse af bygninger og anlæg, men kort efter blev „orange“ styrker kastet tilbage ved et stærkt modstød, udørt af stationens kup-eskadrille (minus delingen, der var afgivet til „orange“).

Øvelsen var fysisk krævende for deltagerne — og den hårde frost gjorde yderligere sit til at gøre øvelsen „skrap“.

Der deltog, ud over flyvestationens befalingsmænd og mandskab, medlemmer af Kvindeligt Flyvekorps (ved øvelsesledelse og forplejning),

flyverhjemmeværnet og hjemmeværnsmandskab og lotter fra 3 sjællandske hjemmeværnsdistrikter under region 5 og 6 samt personel af sjællandske telegrafregiment.

Stationschefen, kaptajn Wegener, fulgte hele øvelsen, der efter kaptajnens ordre var tilrettelagt af stationens jordforsvarssektion, hvis øvelsesledelse bestod af kaptajn K. E. Janson, Fl. H. V. Petersen og Fl. O. Voegeding samt KF Bodil Hansen.

Øvelsen var atter en bekræftelse på, hvor fint personel af de forskellige værn og korps kan samarbejde under en „skrap“ exercise.

KF - nyt . . .

Med dette nummer indleder KFK et samarbejde med „Flyvevåbnet“, som velvilligst forsøgsvis har givet plads i sine spalter for „Nyt“ fra KFK's afdelinger på flyvestationerne.

Det føles i korpset som et savn, at vi ikke har et medlemsblad og det er mit indtryk, at det vil være en hjælp, såfremt eksperimentet falder heldigt ud.

På korpsets vegne bringer jeg redaktionen en tak og udtrykker min beundring for det velredigerede blad. ELSE MARTENSEN-LARSEN,

Korpschef.

Efter forudgående indbydelse afholdtes 19. april på Polyteknisk Lærestanstalt et møde mellem musikinteresserede KF'ere og den af Kvindeligt Flyvekorps antagne musikinstruktør. Mødet var af rent orienterende art og havde til formål bl. a. at skaffe klarhed over, hvorvidt der hos de fremnævnte fandtes så stor interesse for musik, at man bør gå i gang med oprettelsen af et blæseorkester delukkende bestående af kvindelige musikere. I den henseende var resultatet af mødet særdeles tilfredsstillende, og det blev herefter bestemt at påbegynde et musik kursus ovennævnte sted, hvor undervisningen vil foregå to gange ugentlig.

Hermed skulle grunden til et fremtidigt KF-musikkorps være lagt. De auspicer, hvorunder

denne spæde kim har set dagens lys, er imidlertid ikke de allerbedste, idet Kvindeligt Flyvekorps i dag ikke ejer et eneste instrument, og for overhovedet at kunne starte med undervisningen i instrumentbehandling og blæseteknik, har man været nødt til at låne sig frem. Disse lånte instrumenter skal imidlertid tilbageleveres inden for en overskuelig fremtid, og det er derfor at håbe, at de bestræbelser, der i øjeblikket er i gang for at skaffe instrumenter ad anden vej, til den tid vil have båret frugt, således at det mål, vi her fra starten har sat os: et selvejende musikkorps, der på værdig vis vil kunne repræsentere korpset og tillige medvirke til at korpsets ånd og sammenhold bygges, vil ligge inden for mulighedernes grænse.

Det forudses af kursussøgende, efterhånden som ovenstående bliver bekendt, i den kommende tid af utålmodige kolleger, ofte vil få stillet spørgsmål af denne art: „Hvordan går det med jeres musikkorps?“ el. „Hører vi snart noget til jer?“ etc. Til disse utålmodige skal det siges: at starte et orkester på helt bar bund med medlemmer, der for 50%’s vedkommende aldrig har været i nærmere berøring med noder og for 100%’s vedkommende aldrig har sat læberne til mundstykket på et messingblæseinstrument, og derefter få dette musikkorps til at klinge så godt, at andre kan høre derpå uden lidelse, er en opgave, som ikke løses fra den ene måned til den anden — det vil rundt regnet tage et år, før vi kan stå for en kritisk bedømmelse og med god samvittighed træde frem i rampelyset. Man må altså ikke inden for de næste 12 måneder forvente at høre blot så meget som et eneste lille officielt „trut“ fra os. Men tiden

JYDSK ILT-
OG
ACETYLENGASFABRIK A/S

SKANDINAVISK RØRFABRIK A/S

HORSENS

Telf. 2 47 11



N. PURUP

KØBENHAVN A-S

FORMULARTRYKKERI
Esplanaden 6-10 - København K
Palæ 8323

Ønske-hjem

ØSTERGADE 29 · HERNING · TLF. 1151

MØBLER



Chr. Rasmussen & Søn

BRYGGERGADE 8 HERNING TLF 951

1/2 Kolding dampvaskeri og
kemiske tøjrensere

Haderslevvej 16 · Kolding · Telefon 2240

Husk! 10 skjorter vasket og strøget kr. 10,-

For ædel Vin

**WEILES
WINE**

Vinhandlere siden 1822

P. WEILE & SØN · AALBORG

Benyt **VREDESTEIN** dæk

— Billigere i det lange løb —

Forlang brochure

TYRESOLES

DANMARK

Palægade 4 · København K. · Central 13579

C. O. OLVER

Vesterbrogade 43-45

TELEFON CENTRAL 1780

Fiskehuset

Stationsvej 37 · Telefon 126

Ballerup

Lev. til officersmessen

S. Buchardt

Slagtermester

Stationsvej 22

Ballerup

Johan Ulstad & Sønner
PAPIRHANDEL
KOMPAGNISTRÆDE 10 - CENTRAL 1392

skal ikke blive spildt — den vil blive brugt til at øve — øve — og atter øve.

*

Natten mellem den 21. og 22. april deltog 42 KF'ere fra FSN Værløse og FSN København i en øvelse med fenrikskolen, flyverhjemmeværnet og nærhjemmeværnet (kompagni Bagsværd).

Øvelsen var tilrettelagt af FL I N. T. O. Rasmussen, der med sin sædvanlige sans for realiteter og humor havde sørget for, at det ikke skredede på spændende oplevelser.

KF'erne kastede sig med iver og begejstring ind i opgaverne, der bl. a. bestod i at sørge for meldesystemet. KF'erne havde til dette brug fået udleveret walkie-talkies. Forud for øvelsen havde FL J. C. Hansen undervist i betjening af disse og flyverløjtnanten deltog i øvelsen som signalofficer.

Det var KF'ernes opgave at holde forbindelse fra kommandostationerne til enhederne ude i terrænet. Desuden forrettede de tjeneste i de tre stabbe. Deres udholdenhed blev på alle poster sat på en hård prøve.

Iturevne og tilsmudsede træningsdragter vidnede om, at KF'erne havde fulgt styrkerne i tykt og tyndt. Sværtede i ansigterne til ukendelighed trængte de frem i forreste linie, indhyllede i røg fra røgbomber, på kommando kastede de sig i dækning eller sneg sig frem for at udspionere „fjenden“, alt imens maskingeværsalver peb dem om ørerne.

Gik man op på radiostationen på vandtårnet for at høre de sidste situationsmeldinger, kunne man ned lidt god vilje føle sig hensat til varmere lande ved at høre ord som ALHAMBRA, ABDULLAH og KALIF svirre gennem luften.

Øvelsen var i det store og hele meget realistisk og alle gik op i den med liv og sjæl. Til eksempel kan nævnes, at KF „Olsen“ ved øvelsens afslutning sendte dette signal: „Øvelsen afblæst“, underskrevet KF Olsen! —

Der var højt humør ved natmaden kl. 0400. Traktamentet bestod af varme pølser med brød og cacao.

FL N. T. O. Rasmussen sluttede med at rette en tak til alle deltagerne, og vi håber, at mange lignende lærerige øvelser vil følge efter.

Kritik: Øvelseslederen udtaler, at KF'erne under øvelsen gjorde god fyldest, men at de mangler nogen uddannelse og rutine i stabstjeneste og meldetjeneste.

*

Flyvestation KARUP har åbnet lejlighed for KF'erne til at deltage i fægteundervisning og i svæveflyvning.

Flyvestation KØBENHAVN har mange gode venner, heriblandt A/S Dansk Shell, Shell-huset. De har i lighed med sidste år stillet frokoststuen i tagetagen til rådighed for flyvestation Københavns KF'ere til en medlemsaften den 17. maj. Ikke alene får de operatør ved eventuel film, men også traktament kaffe med brød bliver afholdt af A/S Dansk Shell.

Flyvestation VEDBÆK er i skarp træning til paradet, man ser KF'ere der skal til Henriksholm og omliggende bygninger taktfast marchere ned ad Henriksholmsalle morgen og aften — dog ikke i flok.

Flyvestation VÆRLØSE,

Den 7. april d. å. starter KFK's afdeling, FSN Værløse sammen med et antal KF'ere fra FSN København kursus i skydning samt betjening af walkie-talkies. Instruktører er FL N. T. O. Rasmussen og FL J. Hansen.

Kvindeligt Flyvekorps' terrainsportsgruppe har i dette forår været meget aktive. Ved flyvevåbnet's terrainsportskonkurrence om General og Generalinde C. Førslev's vandrepokaler i Skrydstrup vandt gruppe Vedbæk/København for 3. gang generalindens pokal og dermed til ejendom.

Ved Dansk Terrainsports Forbunds Danmarks-mesterskab 1956 ved Odense placeredes i D.B. en gruppe fra Vedbæk sig som nr. 3.

*

Bladet „Flyvevåbnet“ bliver udsendt til flyvevåbnet's mandlige officerer en gang månedlig for en årlig abonnementspris på kr. 10,00 og på de samme betingelser kan Kvindeligt Flyvekorps disponere over ca. et par hundrede eksemplarer.

Abonnement vil kunne fås ved henvendelse til bladets redaktion: Bondehavevej 7, Bagsværd, eller hos delingsfører E. Sølvkjær, Skovringen 21, Vedbæk — telf.: Trørød 521.

Frugtcentralen

Telf. 53 084 . HADERSLEV

Otto R. Nielsen I/S

Nørresundby . Tlf. 5557

Isenkræm . Glas . Porcelæn

Lev. til FSN Aalborg

Nørresundby Dampvaskeri

Vestergade 49

Telefon 253

Vagn Nørgaard

1. kl. KØD, FLÆSK og PÅLÆG
HENNING SCHMIDTSVEJ 27

Vort mål: tilfredse kunder **lf. ALBA 11 813**

HENRIK SØRENSEN

Jomfrusti 1 . Haderslev

HUSKA's EFTF.

Frugt og grøntsager en gros

Engvej 18 . Nørresundby . Telefon 7968

Brdr. EGHOLM's eftf.

Bosch service . T. B. T. hovedforhandler

Haderslev . Tlf. 22 342

Erik Petersens snedkerforretning

v/ Schmidt og Richter

Slotsgade 27 - Haderslev - Telf. 22010

Værksted for godt snedkerarbejde

Bagermester

H. BORST

Skrjdstrup

NUSTRUP & OMEGNS

ANDELSMEJERI

ST. NUSTRUP

Handelsbanken i Viborg

Filial af Aktieselsk. Kjøbenhavns Handelsbank

VIBORG

KARUP

KØLVURÅ

P. J. Schmidt

VOJENS

BØGER . FOTO

BOGTRYK

TELF. 41 22E

Vald. Hinrichsen & Schrøder

Haderslev

AUTOMOBILER - RESERVEDELE

JENS JENSEN'S EFTF.

VINHANDEL

Grundlagt 1813

ST. SGT. HANSGADE 1 . VIBORG

R. T. Hesselberg

Aut. G M forhandler

Storegade 14

Haderslev

J. ESKILDSEN

Bagermester

Telefon 30

Simmelskær



*Sarah Shane - der netop er blevet kåret til
asot af en af Canadas squadrons.
Måske et eksempel til efterfølgelse -!
Redaktionen formidler gerne opgaven!*



BOGKRONIK

AIR COMMODORE A. E. CLOUSTON: THE DANGEROUS SKIES.

CASELL & COMPANY LTD. LONDON.

Tilsendt fra BØRGE BOESENS BOGHANDEL.

A. E. Clouston indlagde sig i tredive år uvisnelig fortjeneste ved at bryde den ene hastighedsrekord over længere distancer efter den anden. London-Kapstaden, London-Johannesburg, London-Sydney, London New Zealand retur. Han og hans rekordfartøj, den røde skinnende, strømlinede Comet med de to slanke motorer og det lavtsiddende bæreplan var i disse år jævnlig gæst i verdenspressens forsidepalter.

Hans præstationer dengang var imidlertid kun et udslag af en aldrig hvilende eventyrlyst, som bl. a. førte til en jødisk storfabrikants tilbud til ham om 1 million pund, hvis han ville bombe Hitler under en parade i Berlin.

Men i det daglige arbejde som testpilot i R.A.F. fik han også sin eventyrlyst tilfredsstillet samtidig med, at han på visse felter bragte flyvningen væsentlige skridt videre. Således satte han ofte sit liv på spil under farlige testflyvninger. Bl. a. medførte hans forsøg med overisning under flyvning gentagne gennemflyvninger af tordenskyer, indtil hans fartøj var så tildækket af is, at det til sidst forårsagede motorstop, hvorefter hans fartøj faldt til jorden som en sten.

Ligeledes gjorde han forsøg med brugen af spærreballoner som forsvarsmiddel og det medførte bl. a. flyvninger ind mellem ballonerne wurer, eksperimenter, der havde de mest hårresende resultater. Da Luftwaffe senere begyndte på natbombardementerne, prøvede Clouston metoder til at oplyse de fjendtlige bombere under deres indflyvning — han fløj således selv med tændte magnesium-pærer, der udviklede 2 millioner lys, under hvert plan.

Om alle disse ting har A. E. Clouston skrevet en aldeles fascinerende bog. Han er en god fortæller og det gør ikke bogen mindre interessant, at den er skrevet som roman med replikker, dramatisk, nutidig fremstilling.

N. L. T.

Flyvevåbnets reserveofficerer

Torsdag den 15. marts 1955 kl. 20,00 afholdtes ordinær generalforsamling i Officersforeningens lokaler.

En repræsentant fra flyvevåbnet indledede debatten om dette emne med at erklære, at flyvevåbnet var foreningens smertensbarn. Der var megen utilfredshed, men et forsøg på at få samlet anker fra de utilfredse havde haft det også af formanden konstaterede resultat: Ganske få og gammelkendte. Han gjorde i korte træk rede for, hvorfor reserveofficerernes problemer var så langt mere brændende i flyvevåbnet, hvilket navnlig havde sin begrundelse i, at en overvejende del af det operative personale var af reserven, ja, at der flere steder udelukkende var reserveofficerer inden for en tjenestegren!

For flyvevåbnet kan dette set i forhold til ROID betyde, at man står på en skillevej: Man vil gerne stå i og sammen med ROID, men hvor langt vil og kan ROID støtte flyverne? Hvor stærk er den „livsvarige“ kontakt, og hvad kan ROID gøre for at støtte og sikre dem, der har underkastet sig disse kontrakter. (Formanden oplyste senere, at man i ministeriet under forhandlingerne om den livsvarige kontakt havde udtalt, at stillingen var ligeså fast som en tjenestemand's).

Derefter skitserede KN (R) Friis Hansen den af ham selv udarbejdede plan for et „Reserveofficersforbund“ for alle 3 værn med en overstyrelse. Tanken var at stå flere sammen for at være stærkere i forhandlinger. Bestyrelsen havde været positive for tanken, men man ønskede ikke at tage munden for fuld og ville begynde i det små f. eks. med opbyggelsen af samlede organisationer inden for ROID for hæren og flyvevåbnet, som siden sammen med de andre værns organisationer kunne glide ind i et samvirke.

Kort før redaktionens slutning forelå ROID's skrivelse til flyvevåbnets reserveofficerer. Foreningen er nu delt op i to „afdelinger“: en for flyvevåbnets reserveofficerer og en for hærens reserveofficerer. Det næste skulle være dannelsen af et antal lokalafdelinger, der hver skulle udpege re-

præsentanter — så vidt muligt en fra flyverlinien en fra specialistlinien og en fra infanterilinen — og disse repræsentanter (eller i det mindste en fra hver lokalafdeling) skulle så stå i direkte kontakt med bestyrelsen.

Som eksempel på spørgsmål, bestyrelsen kan blive stillet over for, nævnes:

- er der mulighed for at gøre flyvertillægget skattefrit i lignhed med ubådstillægget?
- hvilke muligheder har piloterne for at overflytte til specialistlinien, når SAS har lukket for tilmeldingen?
- hvilken forfremmelsespolitik vil blive fulgt i fremtiden; vil der blive „lukket“, når bemandingen er udfyldt, eller vil der blive udnævnelser i den udstrækning loven hjemler?
- vil officersskolen blive åbnet for specialistlinien?
— såfremt officersskolen bliver åbnet for specialistlinien, vil der så blive mulighed for overføre de officerer, der er blevet for gamle til at indtræde på skolen, direkte til linien?
- hvilke muligheder er der for at få ændret pensionsbestemmelserne i kontrakten (fuldt vedvarende), således at indbetaling af pension bidrag finder sted ved kontraktens oprettelse og således, at pensionen kommer til udbetaling ved afskedigelse eller hjemkommandering?
- vil der blive åbnet mulighed for kontraktansættelse (fuldt vedvarende) til at „søge uden for nummer“, f. eks. 1/2 år?

ROID's bestyrelse slutter med at opfordre flyvevåbnets reserveofficerer til at udpege repræsentanter samt at lade meddelelse om resultatet tilgå foreningens kontor (Strandvejen 100, Hellerup).

Skrivelsen var på bestyrelsens vegne underskrevet af KN (R) R. C. Jørgensen (formand) og 1 (R) B. Stevns Jensen.

Initiativet fra ROID's side kan kun ønskes velkommen, da der nu er chance for endelig at sanne flyvevåbnets reserveofficerer i samme organisation ud fra de gamle ord: ENIGHED GØR STÆRKE

C. L.

FLYVEVÅBNET



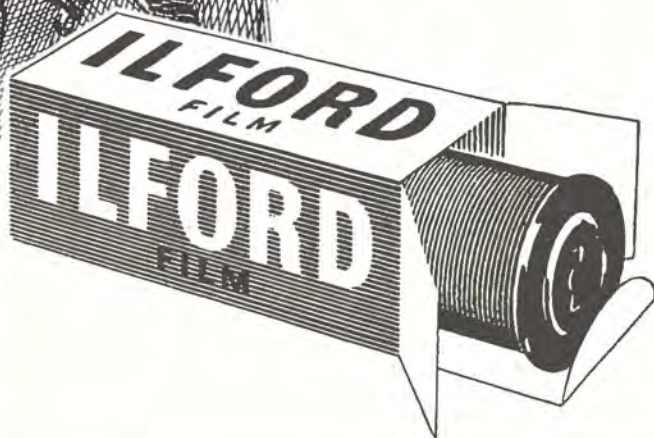
2. ÅRGANG

UNI

1956



Overalt motiver
for ILFORD FILM



VANADIUM-EXTRA VÆRKTØJ



BELZER motorværktøj er fremstillet efter strengeste faglige krav og er på grund af yderst små dimensioner, der skyldes den specielle stållegerings enorme styrke, samt en hensigtsmæssig formgivning skattet af alle, som arbejder med motorkøretøjer, flyvemaskiner og andre slags motoranlæg.

Hosstående billede viser det kombinerede sæt nr. 4000, der leveres i millimeter nr. 4000M 33 dele, amerikanske tommer nr. 4000Z 33 dele og engelske tommer nr. 4000E 25 dele.

Andre kombinerede motorværktøjssæt er specificeret i SCHOUBOE's Belzer værktøjskatalog, som gerne tilsendes alle interesserede.

TAGE SCHOUBOE

ELEKTROTEKNISKE ARTIKLER og gros 

Skyttegade 7 . København N . Telefon Luna 2500*

Største lager af BELZER værktøj i Danmark



FLYVEVÅBNET

JUNI

1956

INDHOLDSFORTEGNELSE

- Leder
- Tysk flådechef
- Sovjets luftstyrke
- F-104A
- Et tungt batteri
- C-krig
- Oberst Bjarkov
- Drama over Bermuda
- Philip Crabb
- Nyt fra flyvestationerne
- Verden rundt

De synspunkter, der fremsættes i bladet, repræsenterer ikke nødvendigvis redaktionens — endelige flyvevåbnets — anskuelser og meninger, men står for forfatterens egen regning.

Gengivelse af bladets indhold må ikke finde sted uden redaktionens tilladelse.

Bladets adresse og annonceekspedition: Bondehavevej 7, Bagsværd. Tlf. 98 18 79.
Giro 98 025.

Ansvarshavende redaktører:
Flyverløjtnanterne P. L. Wiisbye
og M. C. Bügel.
Redaktionssekretær:
cand mag. N. L. Thomassen.

Trykt i
Herlev Bogtrykkeri
(S. Valbjørn)

Var det ikke Holger Drachmann, der inspireret af Danmarks lyse nætter skrev de kendte strofer:

*Vi elsker vort land,
og med sværdet i hånd,
skal hver udenvælds fjende
beredte os finde...*

Midsommer. — På fædrenes gravhøje tændes blus. Adam Oebenschläger's Sct. Hans aftens spil gentager sig. Lyrik Idyl. Fred.

Erfaringen viser os og historien bekræfter, at når der er medbør over Danmark, luller folk i søvn. Om det er bevidst eller ubevidst skal være usagt.

Det ville måske være på sin plads i denne lyse sommer at erindre oberst Halvor Jessens manende appel til 1. regiment — ja, til hele det danske folk:

„I 1914-18 honorerede vi de krav, der blev stillet til os u d e f r a: vi indkaldte en sikringsstyrke på 64,000 mand, vi udlagde miner, vi spærrede vore havne og fjorde (eller forberedte dem til øjeblikkelig spærring), vi byggede Tunestillingen; vi viste, at vi havde evne og vilje til at værne vort lands selvstændighed; man troede på os, og vi blev holdt uden for krigen.

Da den 9. april kom, havde vi 13,000 mand under fanerne, og af disse var kun halvdelen fuldt uddannet. Troede vi selv på nytten af disse folk?

— Udlandet kunne vi i hvert fald ikke bluffe.

I tusind år har vort land bestået. Op- og nedgangstider har stadig skiftet, men selvstændigheden mistede vi aldrig helt — før hin skæbnesvangre dag.

Den 9. april 1940 havde vi intet forsvar, og vi ville ikke forsvare os. Derfor kom straffen over os. Vi turde intet, turde ikke engang forud grave et spadestik i de stillinger, hvor vi vidste og havde befalet, at vore soldater skulle kæmpe; vi turde ikke ved et sådant spadestik „ud-æske“ fjenden; hellere ville vi lade vore soldater dø ubeskyttede på åben mark!

Men den der dør af skræk, skal begraves i en rendesten, og det folk, der ikke vil eller tør grave så meget som et spadestik til sit forsvar, fortjener ikke at være et selvstændigt folk.



Tyske luftfartøjer over Amalienborg om morgenen den 9. april 1940

Hvad vi blev regnet for i udlandet den 9. april 1940, og hvor lidt den af os selv frivilligt og med ubyre klogskab etablerede værgeløshed blev respekteret, fremgår klart af efterfølgende afsnit.

(Major i den tyske generalstab Macher's beretning om Danmarks besættelse som den fremgår af „Militär Wochenblatt“ 9. maj 1941:)

Den 9. april 1941 oplevede vi den første årsdag for en ganske særlig æresdag for den unge stortyske værnemagt:

„Begyndelsen af det skandinaviske felttog.

Dette felttog var blevet nødvendigt på grund af Englands plan om at besætte Norge og Danmark for derved helt at afskære Tyskland fra tilførsler fra Norden, for helt at spærre søvejen Østersøen-Nordsøen og for at kunne sætte engelske flyve-bombemaskiner an fra skandinaviske luftstøttepunkter mod Stor-Tysklands indre.

Den tyske førings årvågenhed og dristighed og den tyske soldats kampvilje, kampglæde og be-

slutsomhed kom den 9. april 1940 den engelske plan i forkøbet.

Det skandinaviske felttog blev den første tyske sejr i det afgørelsesrige år 1940, Narvik blev symbol på, hvad den tyske soldat kan præster

En afgørende forudsætning for, at felttoget kunne lykkes, var den hurtige og fuldstændige besættelse af Danmark.

Over Danmark og gennem de danske farvande gik dengang alene forbindelserne til Norge. I danske øer Sjælland og Fyn behersker bælteerne Øresundet. På Jyllands vest- og nordkyster måtte englænderne lande, hvis England ville bemægtige sig de skandinaviske lande.

Den geografiske stilling og leddeling gjorde Danmark til vigtige broer for England til Norge, Sverige og Finland. Det kom derfor i første række an på at bemægtige sig Jylland og der at forhindre enhver landgang fra engelsk side. I anden række var det nødvendigt at bemægtige sig nogle vigtige forbindelsesveje og støttepunkter for forbindelse til Norden, at holde disse åbne og derved gøre Danmark til bro for de tyske kræfter, der skulle til Norge.

For det tredje skulle de på Sjælland, Fyn og Jylland stående danske kræfter, om nødvendigt så den danske regering i København sættes ud spillet.

Alle opgaverne måtte søges løst samtidig og af ansyn til føring af kampen i Norge afsluttes kortest mulig tid.

I overensstemmelse hermed blev kræfterne sat

I Jylland lå tyngdepunktet. Der skulle fodfolket forbindelse med panserstyrker og hurtige tropper gik gennem modstandslinien nær ved grænsen derpå i et træk gennem passene ved Viborg og igennem til Skagen. Aalborg skulle allerede om formiddagen tages af faldskærmstropper og luftstyrker, Esbjerg, der er det vigtigste støttepunkt på den danske vestkyst, skulle gøres af dele af alle værnemagts troppeenheder.

Erobringen af og fastholdsen af de operativt og militært vigtige støttepunkter og forbindelsesveje i Jylland, på Fyn og Sjælland skulle sikres ved landning af kampkraftige styrker ved brohovederne og bælterne og på Masnedø, syd for Vordingborg.

Alle disse enkelthandlinger var små raske overfald, der passede særlig godt til den tyske soldats slutsomhed og selvstændighed.

Ved et rask overfald skulle også den tredje opgave, nemlig elimineringen af den danske værnemagts styrker på Sjælland, løses. For at dette kunne ske, skulle tyske tropper lande samtidig i Korsør, Korsør og også midt i København og derfra hurtigt forenes vest for København.

Mørk og kold begyndte den 9. april 1940. I løbet af natten lå mørket over land og hav, da de tyske tropper lydløst arbejdede sig frem til de danske grænsestillinger. Sidste isgang ledsagede dem på deres natlige fart gennem de danske forsvarspæringer, kystbefæstninger og flådestationer.

Først kort tid før angrebet var inde, kunne man allerede i den første del af den første spring, nemlig bakker og skove i Sydjylland, og bælterne ved bælterne, havde anlæggene ved Korsør og Gedser, øen Masnedø, Langelinie i København. Så slog den befalede time, og nu skete alt med den mest ubetingede nøjagtighed og sikkerhed.

De svage besættelsesstyrker i modstandslinien i Sydjylland blev for de flestes vedkommende overrumplede i deres kvarterer. Lokal modstand, der flammede op på 5 steder, blev brudt i kort kamp.

De tyske luftfartøjer bruste nu, da hemmeligholdelse ikke mere var nødvendig, nord på i eskadriller og grupper, rede til at bane vejen ind i Jylland for stødtropperne og rede til at beskytte de dybt inde i fjendeland landede talmæssig ofte kun svage tyske styrker.

Korsør, Gedser, Bæltbroerne og Masnedø blev besat uden kamp.

En halv time efter landsætningen i København var det gamle Kastel, i hvilket der lå garnisonsstropper og de højeste førerstabe, i tyske hænder. Modstanden, der som følge af den fuldstændige overraskelse, kun var ringe, blev hurtigt brudt.

Landsætningen af luftstyrker i Aalborg skete uden at komme i berøring med fjenden og uden tab.

Foretagendet mod Danmark var således lykkedes på alle punkter, de for krigsføringen vigtige pladser og lokaliteter var i tyske hænder.

Yderligere modstand fra den danske værnemagt kunne ikke have ændret noget i denne kendsgerning. Tvunget af omstændighederne og under drønet af en tysk kampeskadrilles motorer hen over København besluttede den danske regering sig derfor allerede i de første morgentimer til at afbryde al væbnet modstand. Da de vigtigste danske efterretningsforbindelser i midt- og sydjylland på dette tidspunkt var på tyske hænder, måtte meddelelser til de danske tropper dér om deres regerings beslutning ske ved tysk hjælp.

Ved middagstid nåede de bevægelige styrker Viborg.

Kort tid derefter startede de første tyske kampgrupper fra Aalborg til indsættelse mod Norge.

Allerede den 9. april rullede de første forsyninger til Norge på landeveje og jernbaner gennem Danmark.

Opgaverne var løst: Danmark var hindret i at blive taget af England, forbindelserne til Norge var sikrede, den danske værnemagt og den danske regering var sat ud af spillet som Englands eventuelle magtfaktor i Østersørummet.



Skitsen viser den tyske rute

I de følgende dage og uger, under undervandsbådsjagten i Kattegat, under kampene i Midtnorge og omkring Narvik viste betydningen af Danmark som kamp- og forsyningsbasis for alle dele af værnemagten sig i sin fulde størrelse under det norske felttog indtil dets sejrige afslutning.

Danmarks betydning i det nuværende afsnit af den tyske krig mod England som bolværk for søvejen Østersøen-Nordsøen og som luftstøttepunkt

mod det engelske moderland ligger klart for alle.

Dele af de den 9. april 1940 indsatte tropper ilede til ny indsættelse og sejr i Norge.

Det heldige Danmarks-foretagende blev et nyt bevis på værdien af tysk generalstabsarbejde. Under befaling af den kommanderende general og divisionskommandørerne havde kun nogle få italienske officerer deltaget i det hurtige, nøjagtige og energiske forarbejde.

Fordi forarbejdet var rigtigt og hemmeligholdelsen absolut kunne den udarbejdede plan i udførelsen gå som et præcisionsur.

Næsten alle tropper, der var blevet indsat i Danmark, marcherede så i maj og juni over Mosel eller Rhinen ind i Frankrig. Hurtige tropper kæmpede med ved Dunkerque på fremragende måde.

Selv om kampene og sejrene i vesten har gjort stærkere indtryk og vist større oplevelser, så var opgavens egenart ved det raske lille overfald på Danmark for alle, der virkede med, altid forbliven en enestående oplevelse.

Med stolthed tænker derfor alle, der blev sendt ind i Danmark den 9. april 1940, på denne dag. De bevarer i trofast erindring de kammerater, der faldt, da de stormende trængte ind i Danmark. De er beredte til ny indsats mod England, hvor Føreren befaler." — — —

Kommentarer er vel overflødige!

Tysk flådechef

En mand, der indtil for ganske kort tid siden, efter den almindelige opfattelse, var udset til posten som chef for den nye tyske marine, vakte fornylig politisk røre i Vesttyskland, da han i en tale gav sig til at forherlige afdøde Hitlers to storadmiraler Dönitz og Raeder.

Manden var kaptajn Zenker, og det var en stor og vigtig post, han var udset til. I Bonn gjorde man ophævelser over, at en mand med ovennævnte synspunkter kunne tænkes udnævnt.

Siden da synes kapitan Zenker at være gledet noget i baggrund, og der tales nu om en anden kandidat til den høje stilling.

Det er viceadmiral Friedrich Ruge. Admiralen er 62 år gammel og en af den vestlige verdens fineste mineeksperter. Der kan naturligvis ikke spås om, at Friedrich Ruge bliver valgt, men det synes at være enighed herom mellem de kristelige demokrater og socialdemokratiet.

Admiral Ruge er søofficer fra 1914. I den første verdenskrig tjente han ombord i slagskibe, krydsere og destroyere, og henimod krigens slutning faldt han i engelsk krigsfangenskab. I 1919 vendte han tilbage til sit land som en fri mand og fortsatte sin tjeneste, hovedsageligt i minevæsenet og i 1938 blev han chef for det tredje rig-

nestrygere og sad på denne post i nogle år af den anden verdenskrig.

Admiral Ruge blev i 1943 knyttet til feltmarskall Rommel's stab som særlig minekyndig. Efter Rommels likvidering fortsatte han i denne stilling indtil krigsafslutningen, og havde da nået sin nuværende rang.

Samtidig med at den tyske flåde forsvandt fra verden, måtte den nu forhenværende admiral finde sig et nyt område, og efter i nogle år at have arbejdet hårdt, skabte han sig en karriere som oversætter, skribent og sprog lærer. En tid opholdt han sig i Bremerhaven, men slog sig siden ned i universitetsbyen Tübingen. Nu er han altså atter indtrådt til tjeneste, men denne gang er ordren kommet fra det vesttyske demokratiske regeringsby Bonn. Man har indtryk af, at Friedrich Ruge under krigen har udført sin gerning som søstrateg og krigstaktiker og gjort sin pligt som officer, uden at have nogen stilling til nazismens og krigens moralske holdning. Han tilhører den kreds af tyske officerer, som amerikanerne siden krigen har benyttet, takket være deres faglige dygtighed. Han har foretaget søhistoriske og krigstekniske undersøgelser og arbejdet stof og erfaringer fra sidste krig for amerikanernes regning. Hans hovedværk er tydeligt præget af beundring for den amerikanske flåde i Stillehavskrigen, der afgjordes ved dristige overgange fra øgruppe til øgruppe. Ligeledes har han været medlem af USA's marinekorps, og med rette, en meget stor autoritet hos admiral Ruge. Det omtalte værk, der er meget læst, kom i 1951 og hedder „Entscheidung im Pazifik“. Friedrich Ruge faldt uden be-

svær tilpas i det hyggelige og stilfærdige universitetsmilieu i Tübingen. Han har intet af det forhadte, stramme, oppustede og præjssiske over sig, snarere noget angelsachsisk. Han taler og skriver engelsk til fuldkommenhed og er en kender og stor beundrer af den britiske flåde. Den, der diskuterer marinen med Ruge, vil hurtigt se, at hans verdensstrategiske syn falder sammen med en vis amerikansk skole, der siger, at hovedformålet er at holde fjenden indkredset på hans egen kyst. Vel er det — siger han — en fordel for en krigsførende part at have et kompakt, sammenhængende område, hvorfra man kan sætte stød ind over hav, land og luft i alle retninger. Men det kan gøres til en lige så stor fordel at være omringet, der selv kan bestemme, hvor på en mange tusinde kilometer lang kyst eller grænse et angreb skal sættes ind.

En tydelig fordel vil det være for de øvrige NATO-lande, hvis admiral Ruge bliver den nye vesttyske flådechef. Han er ikke længere ung. Han skal i givet fald sandsynligvis trække sig tilbage i løbet af 4 til 5 år. Han behøver således ikke at være bange for sin karriere fremover. Der er set så mange eksempler på, hvor personlige interesser er gået forud for helheden og opgaven.

Han kan sige sin mening og præge flåden med sin opfattelse, uden at skele til, hvad yngre, spidsalbuede og karrieresøgende folk gør. Han kan måske derved tilføre den vesttyske flåde en moderat holdning og være med til at søge at give den nye officerstype lidt af det gentlemanstempel, som alle så inderligt ønsker, at den vil få.

Sovjets luftstyrke

I GÅR - I DAG og I MORGEN

Et flyvevåbens styrke beregnes normalt i det antal jagere og bombere, det kan stille med under krig, men da materiel uomtvisteligt vil blive ødelagt gennem flere års desværre nødvendige strykninger, må de vigtigste faktorer for bedømmelsen af et flyvevåbens styrke være landets muligheder for at forny værnet med tidsvarende materiel.

Hertil kommer følgende faktorer: det flyvende personels standard og uddannelsesmuligheder — tilgangen på kvalificeret teknisk personel — forskningsmulighederne — flyvemaskineindustriens størrelse og evne til storproduktion. (På de sidste område må vi herhjemme, som i de fleste andre spørgsmål vedr. forsvar overhovedet, støtte os til udlandets erfaringer og evner, medens de til gen-

gæld fra os kan lære en masse om social forsørg — hvis de da ellers har lyst.)

At bedømmelsen af disse spørgsmål bestandig er aktuelle i Storbritannien og USA fremgår med ønskelig tydelighed af artikler både i dags- og fagpressen. Mange skribenter forsøger at fremkomme med løse og dårligt underbyggede påstande, medens andre gør et stort arbejde ved at analysere det indkomne materiale og objektivt og sagligt gøre sine læsere bekendt med de faktiske forhold.

Mange vender helst det døve øre til, når talen falder på Sovjet. De fastholder med stor bestemt-
hed, at den sovjetrussiske flyvetekniske udvikling i høj grad beror på tysk indflydelse og på købt, lånt eller „stjålet“ amerikansk og britisk materiel.

Imidlertid havde Rusland allerede før første verdenskrig glimrende piloter og teknikere, af hvilke en del nu befinder sig som revolutionsofre i USA. Omvæltningen i 1917 ødelagde naturligvis de fleste af Zar-tidens luftfartøjer, men allerede i 1922 havde A. N. T. Tupolev bygget sit første for-
tøj ANT-1. Sammen med N. E. Zhukovski grundlagde han så tidligt som i 1918 en aerodynamisk forsøgsanstalt. Den russiske industri strakte dog ikke til en storproduktion, men måtte anskaffe moderne luftfartøjer fra Italien og Holland og tyske flyvemaskinekonstruktører anlagde deres egne fabrikker i Rusland, bl. a. professor Juncker.

Sovjetrussiske ingeniører besøgte sideløbende med indkøbene de udenlandske fabrikker og til-
egnede sig ganske naturligt de oplysninger og fremskridt, det var dem muligt. Det samme gør andre landes teknikere på studierejser, og der er dog intet mærkeligt i, at lande, der på et eller andet område måtte være bagud, drager fordel af de nationer, der er forud.

Den åbne udveksling af informationer, der fandt sted i årene mellem de to verdenskrige, samt krigsbyttet fra Tyskland i form af flyvemaskineprojekter og forskningsrapporter, har ganske naturligt medført, at visse udenlandske islæt er at finde i de russiske luftfartstyper. Dette må imidlertid ingenlunde tages som et bevis for, at russerne kun kopierer, thi den aerodynamiske udvikling af luftfartøjer med store hastigheder må blive temmelig

ens over hele jordkloden, eftersom det er de samme principper der er gældende.

Det kan bl. a. nævnes, at da tyske dokumenter efter krigen blev offentliggjort, forelå der fra professor Messerschmidts hånd et projekt, der af nævneværdig grad lignede den amerikanske F-8 og den svenske „Lansen“.

I MIG-15 går der visse aerodynamiske tyske træk igen, men der er næppe tvivl om, at selv konstruktionen og anlægningen af produktionen er russisk fortjeneste, og fartøjet har som bekendt fejret store triumfer. Erkendes må det, at selv engelske og amerikanske flyvemaskinemotorer har anvendt tyske forbilleder og erfaringer. Ved at betragte sagen fra denne synsvinkel, kommer man til den slutning, at ganske vist har den sovjetrussiske flyvemaskineindustri været underkastet tysk indflydelse, men den status, den indtager i dag, er resultatet af en intensiv udbygning af de tekniske læreranstalter og forsøgsanlæg.

Årsagen til denne udbygning beror naturligvis på, at de røde ledere klart har haft flyvevåbnets betydning for øje. Ingen nation kan opbygge en stor, levedygtig flyvemaskineindustri uden en sideløbende grundig og omfattende uddannelse af de tekniske personel. En pålidelig rapport fortalte for ganske nylig, at de russiske tekniske læreanstalter årlig modtager ca. 300.000 studerende. Siden 1930 er der uddannet omkring 12.000 ingeniører om året, rundt regnet 10 % af disse søger endnu højere uddannelse. Uddannelsen opdeles i hovedgrupperne: luftfartøjer, motorer, bevæbning, øvrig udrustning samt produktionsteknik og varer mellem 5 og 6 år. For i det hele taget at blive elev på de højere læreanstalter, skal man i Rusland have gennemført folkeskolen med flid, ligesom visse minimumskarakterer årene igennem er nødvendige, og uddannelsen er altså ikke baseret udelukkende på mellem eller mindre tilfældige eksamens-karakterer. I forberedelsesklasserne anvendes ca. 40 % af timerne til matematik og beslægtede fag, medens der i de højere skoler anvendes omkring 30 % og de almindelige tekniske emner optager 35%, hvor megen tid der bruges til partiets forherligelse melder historikere derimod intet om.

Med god tilgang af ungdom, kvalificerede lærere, store forskningsanlæg og en centraldirigeret

ecialuddannelse, vil Sovjetunionen sandsynligvis
art indhente det forskning, som f. eks. USA har
det flyvetekniske område, hertil kommer, at de
ssiske flyveteknikere ikke har lov til at forlade
res stillinger til fordel for andre industrier, om
dette skaber større arbejds glæde er et spørgs-
ål for sig.

Det er vanskeligt at sige noget om de russiske
rskningsanlæg, idet der ikke findes tilgængelige
lysninger. Men med den åbenhed, de forskellige
læg i Storbritannien og USA er blevet beskrevet,
der næppe tvivl om, at russerne råder over gan-
te tilsvarende. Desuden var der både under og i
første par år efter krigen en lang række russiske
knikere på studierejser i Amerika, og disse har
ekert været informeret om at suge lærdom til sig.

De russiske laboratorier er velforsynede med
mpetent personel, måske vil de forekomme over-
folkede, hvilket skyldes den enkeltes special-
ddannelse på stærkt begrænsede områder, men vi
n være sikre på, at de er fuldt oppe på mær-
rne, og rigeligt i stand til at følge den aero-
namiske udvikling.

Som tidligere nævnt startede Sovjet allerede i
18 opbygningen af flyvevåbnet, men måtte i de
rste år købe luftfartøjer ude fra. Den første 5-
splan 1928-32 skulle bl. a. råde bod på denne
ist, og i 1932 var der skabt en industri, der i
e fald på papiret, skulle være i stand til at
rsyne nationen med 7.000 luftfartøjer årlig. I
første år herefter nåede man dog ikke mere
d 1500 stk. årlig.

Men genopbygningen fortsatte under den anden
årsplan 1933-38 og i 1935, da forholdet til Hit-
rs Tyskland blev spændt, rådede russerne over
store flyvemaskineindustrier. Også motorfabrik-
rne forceredes og kom op på en kapacitet af
.000 motorer pr. år. Antallet af leverede luft-
tøjer steg fra de nævnte 1500 til 4000 årligt.
derligere medførte den tyske trusel, at nye indu-
ier, selv for råvarer, f. eks. aluminium, skød op
Jral-området.

Projekt- og konstruktionsvirksomheden lå i be-
ndelsen i Moskva, men henimod slutningen af
rsplanen havde alle større industrier fået deres
ne planlægnings- og konstruktionsafdelinger,

dels for at opmuntre de unge ingeniører til at yde
deres bedste dels for at opnå en decentralisering.
Antallet af flyfabrikker i 1938 var 15, og enkelte
af dem var placeret således, at de hurtigt kunne
levere materiel til de russiske styrker ude østpå.
Takket være de to fem-årsplaner fik Sovjet en fly-
vemaskineindustri, som i 1941, trods udrensnin-
gerne i midten af 30-erne og trods alle udenland-
ske eksperter hjemrejse i slutningen af samme årti,
kunne levere nærvæd 1000 fly pr. måned. De nye
industrianlæg i den østlige del af Rusland var
opført på en sådan måde, at de hurtigt kunne
demonteres og flyttes østpå, det samme var tilfæl-
det med nye og vigtige installationer og udrust-
ning i de ældre fabriksanlæg. Dette blev måske
redningen for landet ved den tyske invasion. Alt,
hvad der kunne medtages, blev sendt til Ural-
området og her opbygget påny. Ganske vist sank
leveringskapaciteten til 500 fartøjer om måneden,
men i 1942 var man atter oppe på de 1000 og
senere i 1945 rullede hver måned 2500 luftfartøjer
fra samlebandene.

Her må det nævnes, at de allierede nationer,
ved leverancer af råmaterialer, i høj grad hjalp
Sovjet med at forøge produktionen samtidig med,
at en mængde tekniske ledere og rådgivere stille-
des til Ruslands disposition. På toppen heraf kom-
mer yderligere en samlet leverance på ialt 15.000
luftfartøjer.

Da den anden verdenskrig var forbi, overtog
russerne hele den tyske flyveindustri indenfor de-
res okkupationszone og transporterede alt, hvad

VIRGINIA ROSE



i den fikse pose

- en herlig shagtobak

**Poul Petersen . Tobaksfabriker
HORSENS**

der overhovedet kunne flyttes inclusive personellet, østpå. De anlæg, som ikke kunne medtages, fik ordre til at fortsætte deres arbejde under russisk kontrol. På samme måde som de allierede under krigen lærte kommunisterne storproduktionens problemer, var det tyskerne tur, omend ufrivilligt, at indvi dem i forskningens mysterier. Under den fjerde 5-årsplan 1946-50 kom russerne hurtigt efter den nye reaktions- og raketteknik.

Tyskere, som er vendt tilbage fra arbejdet i Sovjetunionen, oplyser, at de ikke har deltaget i det egentlige konstruktionsarbejde, men at de har været anvendt ved løsningen af enkelte og mere vanskelige problemer. Andre udtalelser fastslår imidlertid, at tyskerne direkte har deltaget i samt dirigeret konstruktions- og afprøvningsvirksomheden. Sandheden er vel nok, at så snart de russiske teknikere havde suget de tyske lærdomme til sig, blev de tyske eksperter fjernet fra selve arbejdet, men blev dog holdt tilbage for at kunne løse særlige problemer, hvis der skulle vise sig huller i den nyerhvervede russiske viden.

Under den fjerde 5-årsplan øgedes antallet af flyvemaskinefabrikker til 25 à 30 og flymotorfabrikkerne til omkring 15. Desuden voksede antallet af underleverandører i meget høj grad, bl. a. til 50 store specialvirksomheder for instrumenter og øvrigt apparatur. Arbejdere og formænd kon-

trolleredes af de såkaldte fagforeninger og blev ved trusler om strenge straffe tvunget til at gøre deres yderste for at øge produktionen. Under samme 5-årsplan foregik en fordeling af industriens således at de vestlige, mellemste og østlige dele af Sovjet i krigstilfælde kunne blive selvførsnende.

Den sidste fase i det sovjetrussiske flyvevåbens udvikling foregik samtidig med Koreakrigen. Den amerikanske intervention i Korea gav stødet til den femte 5-årsplan 1951-55, under hvilken man sigtede efter at øge kapaciteten fra 1950 med ikke mindre end 70 %.

Denne udvidelse skulle altså være tilendebragt. Ved at analysere fortrolige rapporter, ved at beregne Sovjets råvarebeholdninger, ved at stipulere antallet af forskellige typer luftfartøjer, et flyvevåben bør råde over, har man forsøgt at stille nogle tal op, der kan give en nøgtern vurdering af Sovjets styrke i dag.

År	Jagere	L. bombere	T. bombere	Transp.
1954	18.370	8.850	2.950	2.630
1955	20.310	10.520	3.760	3.010
1956	23.930	12.400	4.430	3.540

Dette er tal af i dag og udviklingen fortsætter på højeste gear. Tallene viser omfanget af luftfartøjer, der produceres i Sovjet under de nuværende omstændigheder og ikke hvad der kan opnås under krigsforhold. For at klargøre, hvad dette betyder, kan det nævnes, at det tog USA 2 år — 1940 til 1942 — at opnå en tilsvarende kapacitet og dette trods denne nations enorme industrielle ressourcer.

Spørgsmålet om morgendagens sovjetrussiske flyverstyrker står tilbage. Naturligvis er det vanskeligt at spå om udviklingen, men alt tyder på at den russiske flyvemaskineindustri fortsætter, forskningsanlæggene stadig bliver udbygget, den tekniske uddannelse vil blive stadig mere grundig og mere omfattende og fremfor alt tages sigte på en stadig højere videnskabelig standard.

Da det russiske folk i århundreder har været sig til at adlyde myndighederne, og da den russiske ungdom omfatter deres arbejde og studier m

Chokolade Specialiteten fra U.S.A.



de interesse og alvor, kan der næppe findes nogen hindring for en videre udvikling, ej heller på et aerodynamiske område. Hvad angår russernes

evne til at beherske den højere teori, er denne allerede for godt dokumenteret, igennem videnskabelig indsats, til at kunne betvivles.

Mere om F-104 A

Verdens hurtigste luftfartøj, F-104A Starfighter blev i april for første gang forevist offentligheden både på jorden og i luften af de amerikanske luftstyrker i Palmdale, Californien. Starfighter er en personisk letvægtsfartøj, beregnet til jagerformål både ved dag og nat. Den kan også med modification anvendes til angreb mod jordmål og taktiske opgaver — den kan endog medføre en atomombe udvendigt. Den er udstyret med en General Electric J 79 motor.

Starfighter har en spydliggende facon (se billedet i „FLYVEVÅBNET“ maj/56). Den er 16,69 m lang, 4,11 m høj og et vingespand på 6,68 m. Planerne er bøjet let bagud og nedad, de rager kun 2,28 m ud fra fuselagen. De er faktisk barberbladstynede (16/1000 tomme) og så skarpe, at deres hjørner må dækkes med filt på jorden for at beskytte mandskabet under eftersyn. De er så tynde, at man ikke engang behøver de-icing på planerne, så lidt is kan der sætte sig, og den smule



Starfighter

Hermed er en af de bedst bevarede hemmeligheder inden for flyvemaskineindustrien blevet afsløret; men ingen af deltagerne i præsentationen fik noget at vide om dens højeste fart, der imidlertid siges at ligge over 2000 km/T. Derimod opstod det, at dens rette opgave er kamp i den øvre stratosfære. USAF's generalstabschef, general Nathan F. Twining, udtaler, at det er det største fremskridt der er nået inden for denne type fartøjer.

skal friktionen ved farten nok gøre det af med.

Med denne jagertypes præsentation afsluttes fem års intensivt forskningsarbejde; men den repræsenterer også den bedst mulige form for supersoniske fartøjer, udtalte Lockheed's vicepræsident, Hall L. Hibbard. Man kan opnå ekstra høj fart og manøvreedygtighed ved at skrabe konstruktionen mest muligt for vægt og bygge efter de simpleste linier. Tillige stiger den hurtigere end nogen anden jager.

Den nye jager vejer kun halvt så meget som nogen konkurrerende jager i dag — selv prisen er kun ca. den halve deraf.

Prototypen XF-104A blev fløjet første gang i februar 1954 og har siden foretaget over 300 opstigninger. I dag er startfighter i seriefremstilling og de første fartøjer er under prøveflyvning og vil meget snart blive afleveret til USAF. Lockheed's chief test pilot, Herman H. Salmon, udtaler, at den er „ualmindelig let at flyve“ og at den „lystrer“ ham ved pinden med præcision og fart.

Med denne nye model har Lockheed Aircraft, der i løbet af de sidste 12 år har bygget ca. 7500 jet-fartøjer, indført helt nye principper inden for det vigtige felt „electronics“. Hele systemet er simplificeret på en sådan måde, at man i løbet af et øjeblik kan hidsætte netop det elektroniske udstyr i fartøjet, der er nødvendigt for den mission, den skal ud på; derved spares vægt.

KATAPULTSÆDET UDSKYDES NEDEFTER.

Helt nyt er også katapultsædesystemet. Tidligere har piloten i faresituationer måttet lade sig skyde ovenud af fartøjet med mulighed for at kollidere med fartøjets krop eller hale. På Starfighter skydes katapultsædet ud med bunden af cockpit'et og nedefter. Dette foregår ganske automatisk ved at trække i et håndtag, hvorefter følgende sker:

1. Cockpittet bliver „depressurized“.
2. Faldskærmens skuldersele „snappes“ fast til flyveren, hans ben trækkes ind mod kroppen af mekaniske stropper, og et andet sæt holder ankler og fødder på plads.
3. En eksplosiv ladning udløser katapultsædets mekanisme og sender det mod jorden.
4. Det bælte, der holder piloten fast på særet, løsnes automatisk.
5. Piloten be fries for sædet.
6. Faldskærmen udfolder sig selv et givet antal sekunder efter, at sædet har forladt fartøjet.

Luftfartøjets cockpit er placeret meget langt fremme for at give bedre udsigt, svarende til, at en motorvognsfører sidder på sin vogns motorhjelms i stedet for ved ratet. Planerne findes et stykke bag fuselagens midtpunkt.

Efter talrige raketforsøg med modeller har det vist sig, at den barberbladstynde vinge er den bedste for hastigheder, der er større end lydens. På grund af den tynde vinge må landingshjulet trækkes op i selve fuselagen i stedet for i vingerne.

Nyt for Starfighter er det også, at man ved eftersyn når ind til motoren og det hydrauliske system gennem en lem i fartøjets bund. Det lette ligeledes inspektionen, at man kan tage „bunden“ — katapultsædet — ud af bunden i cockpitet for at komme til instrumenterne.

F-104A er udstyret med landingsfaldskærm af samme type som den, Lockheed Aircraft indførte på F-94 C Starfire. Den er indbygget i den indre del af fuselagen.

Lockheed Aircraft er allerede begyndt at videreudvikle denne nye jagertype, idet man er ved at bygge prototypen til en tosædet all-weather-fighter XF-104 B.

Af et interview med en af jagerens konstruktører, mr. C. L. Johnson, fremgik det, at F-104 kom på tegnebordet i 1951 og den direkte anledning til, at man begyndte at tænke på at bygge en let vægtsjagertype, var de erfaringer, man havde høstet i Korea, som viste, at der var et behov for en sådan type. Det luftfartøj, der nu er gået i serieproduktion for USAF, er resultatet af en flerårig udvikling baseret på tusindvis af konstruktionsstudier, vindtunnelprøver, prøveflyvning med eksperimentalfly og utallige prøver ved høje mach-tal, foretaget med raketdrevne modeller.

Vald. Hinrichsen & Schrøder

Haderslev

AUTOMOBILER - RESERVEDELE

Otto R. Nielsen I/S

Nørresundby · Tlf. 5557

Isenkrum · Glas · Porcelæn

Lev. til FSN Aalborg

Et tungt batteri . . . *Kaptajn P. Schilling-Hansen*

Følgende er fremdraget til orientering om, hvorledes en sådan tjeneste vil forme sig i et tilsvarende hjemligt tungt luftværnsbatteri, som vi husker en fra beredskabsstyrken i Sønderjylland i vinteren 1939-40.

Det er kanonerne, som man først lægger mærke til, når man nærmer sig batteristillingen; de lange rør rager mod himlen, og det virker underligt at se dem her i byens periferi inden for sporvognenes rækkevidde.

Når man kommer nærmere, ses kommandobunker, dækværn o.s.v. og over det radarantennen, som drejer og drejer, søgende horisonten rundt.

Til sidst møder man vagtposten med sit gevær over skulderen, afpatruljerende stillingens begrænsning, beliggende i forholdsvis ringe afstand fra den civile bebyggelse med legende børn og dagliglivets trafik.

Tilstedeværelsen af en sådan batteristilling synes virkelig i et område, som kunne være en forstad til hvilken som helst by.

Batteristillingens officielle betegnelse kan være udegyldig, blandt andet fordi den ligner alle andre tilsvarende stillinger, som er opstået som små militære øer midt i civile områder, såsom i parker, på ladser, på marker med korn eller kvæg, som det kan findes i store byers og vitale forsvarsområders megn.

Alt hvad almindelige mennesker ved om disse stillinger er, at soldaterne en dag kom med deres øretøjer og stillede radarer og kanoner op.

Disse folk ved ikke noget om de kolde vinterætter eller pløret i stillingen, og muligvis er det kun få af tusinde, som passerer stillingen, der tænker på, at skulle den frygtelige dag komme, hvor de uønskede luftfartøjer er her, så er det disse soldater og disse radarer og kanoner, der repræsenterer den forsvarslinie, som skal beskytte deres hjem og deres by.

Det er måske en ubehagelig tanke, at kanonerne og soldaterne må være der. Dog er det som en slags forsikringspolice, idet luftfartøjer har udviklet sig umådeligt siden anden verdenskrig og nu

kan gøre ting, som ingen drømte om i de propel-drevne fartøjers tid. Det er derfor, at dette materiel er opstillet på disse steder, men det er ikke nok, at materiellet er der, for det kan ikke fungere, pille det specielle mål ud og ødelægge det, hvis ikke mandskabet er veluddannet, som det er det i disse batterier, der daglig observerer, træner og venter.

Siden den dag, hvor disse soldater tog stillingen i besiddelse, har de levet et liv så fjernt fra det civile, som havde de været på en isoleret post; en masse overvågning, venten og uddannelse i at være rede på enhver time af dagen eller natten for at tage imod, hvad måtte komme.

Ikke dermed sagt, at der ikke er meget at gøre fra reveille og dagen igennem og til tider til langt ud på natten. Der er træning i orientering og synkronisering, endvidere målfølgning, sommetider om dagen sommetider om natten, med kanonerne bemanded, radarmandskabet inde i radaren med skopernes spøgelseslys over ansigtet, kommandostationen med fjern- og lokalplottere samt telefonister i direkte forbindelse med AAOC.

Livet i batteristillingen er som militært liv andetsteds og kan til tider virke lidt ensformigt. Dag efter dag går med målfølgning og „skydning“ med eksercergranater, soignering af materiel og rengøring af området, men for en soldat med nattegn eller orlov begynder den civile verden lige „på den anden side af gaden“ med storstadslivet ikke langt væk.

Til tider bliver den daglige rutine afbrudt af en tur til skydestandpladsen, hvor der gives lejlighed til at vise, hvad batteriet kan med skarp ammunition.

Og engang imellem er der et islæt af virkelig alarm, hvilket betyder, at et luftfartøj, enten militært eller civilt, er afvejet fra sin fastsatte kurs og

Reserveret „A“

for en tid er „uidentificeret“. Varslingsmeldingen „X-ray“ farer ud fra SOC via AAOC til batteriet, og soldaterne kommer styrtende til kanoner og ildleder-materiel og begynder at følge „målet“ med skarp tempereret ammunition, — blot for tilfældet.

Beredskabet varer som regel ikke længe. Den galt afmarcherede pilot bliver informeret om sin fejltagelse over radioen i bestemte vendinger,

og han spilder ingen tid med enten at lande eller gå tilbage på kursen, men indtil da, er han fulgt kontinuerligt af radarstråler og kanonrør.

Efter en sådan hændelse går mandskabet tilbage til den rutinemæssige tjeneste, for at være rede til den dag, de og alle andre håber aldrig kommer. Hvis den gør det, har disse soldater tillid til deres materiel og sig selv.

C-krig *Flyverløjtnant V. Ludvig*

Blistergas: Sennepsgas (H, HD), Kvælstofsennepsgas (HN), Lewisit (L) m. fl.

Blistergas hører til de varige gasarter, de er i ren tilstand farveløse vædsker, men vil dog som regel være blandet med andre stoffer, f. eks. for at skjule deres ejendommelige lugt, nærmest som peberrod eller hvidløg, eller være blandet med et klæbestof for at gøre dem mere klisteragtig.

Som regel optræder Blistergas som en brunlig væske, der afgiver usynlige dampe, for enkelte arter (Kvælstofsennepsgas) næsten lugtløse, men enten den optræder som væske eller damp, med lugt eller uden lugt, har den ingen øjeblikkelig virkning, en undtagelse er dog, hvis væsken rammer direkte i øjnene.

Såvel væske som dampe angriber åndedrætsorganerne, øjnene og huden. Væsken trænger let gennem almindeligt tøj, medens oilskin og gummi giver god beskyttelse.

Blistergas i begge former trænger gennem hudens hornlag ned til det underliggende hårkarnet, hvor den ødelægges nettets vægge, så blodvæsken trænger igennem op til hudens hornlag og herunder samles så dråberne til store eller små blærer og blister i løbet af kortere og længere tid.

Hvis der er tale om angreb med væske, kommer der efter et par timer en rødmen på huden, og i løbet af 8 timer er den blevet til blister og blærer.

Er der derimod tale om dampe, er virkningen mindre, mange små blister, og hele forløbet tager længere tid, fra timer til dage.

Varmt og fugtigt vejr fremmer virkningen, idet huden da er mere åben og porøs.

Kommer Blistergas direkte i øjets slimlag, her er jo intet beskyttende hornlag som på huden, har den en meget kraftig virkning og kan give blindhed i flere uger, og er der tale om Blistergasvæske, vil det normalt betyde blindhed for bestandigt.

Indåndes Blistergas, giver den alvorlige beskadigelser af lunger og luftvejene, ligesom brugen af føde- og drikkevarer, der er forgiftede af Blistergas, giver farlige indre ødelæggelser.

Beskyttelse mod Blistergas er ikke vanskelig.

Gasmasken giver fuld beskyttelse for øjnene og åndedrætsorganerne, og hvis man i løbet af mindre afdupper, der må ikke aftørres, gasvæske fra huden og indgnider den med antigassalve, vil blisterdannelsen udeblive.

Hvis klæder eller fodtøj er blevet gasvædede, fjernes de, og derefter renses huden og påsmøres med antigassalve.

Opstår der blærer eller blister på huden, må de ikke punkteres under første hjælp, men dækkes med en almindelig forbindelse.

Blistergas er opløselig i alkohol, benzin, olie og fedt. De ødelægges kun langsomt af vand, meder klorkalk udrørt i vand og kloraminopløsninger er effektive til rensning.

Endelig skal nævnes, at der findes en øjensalve mod Blistergassen Lewisit og kun mod den, betegnelsen er B.A.L. „british anti lewisit“.

Almindelig antigassalve må ikke anvendes i øjne, kun skylning med rent vand.

Kvælegas: Fosgen (C.G.), Difosgen (D.P.), Klorpikrin.

De to første arter er forholdsvis flygtige, mens den sidste har en normal varighed på ca. 30 min. Difosgen og Klorpikrin er dog begge væsker men altså med forskellig flygtighed.

Fosgen blev meget anvendt under første verdenskrig og er stadig den mest effektive af kvælesarterne, senere kom Disfogen, den er måske næp så effektiv, men til gengæld har den en kraftig tårefremkaldende virkning.

De to arter af Fosgen lugter nærmest som mugent hø. Klorpikrin, den tredje kvælegasart, har rkninger som Disfogen, men den har en stinende lugt og kan desuden fremkalde kvalme med økastning.

Kvælegas angriber gennem åndedrætsorganerne, et den, når den kommer ned i lungerne, gør eggene på de små blærer, lungerne består af, rætte, så blodvæsken trænger ind i blærerne og andes med den indåndede luft, som den efterånden helt fortrænger fra lungerne og den angrebne drukner i egen blodvæske, desuden bliver blodet tyktflydende på grund af tabet af blod- eske, hjertet må derfor arbejde meget kraftigt.

Det mærkeligste ved disse gasarter er imidlertid, den angrebne efter første anfald af kvælnings- ornemmelser og hoste tilsyneladende hurtigt er elt rask igen og kan fortsætte sin normale tjene- e. Han er imidlertid ikke rask, men vil i løbet et døgn normalt få et tilbagefald, og jo mere an i den mellemliggende tid har anstrengt sig, desto sværere vil anfaldet blive. Derfor skal alle, er er eller menes at være angrebet af kvælgas, handles, som alvorligt syge, indtil en læge kan ertage dem.

De angrebne skal have ro og transporteres lig- ende, de må ikke ryge eller drikke spiritus og lv om de hoster alvorligt, med åndenød og op- st af lyserødt skum, må der under ingen om- endigheder gives kunstigt åndedræt.

Rensemiddel til Fosgen og Disfogen er forskel- ge baser, til Klorpikrin bruges sulfid- og svovl- veropløsning.

Gasmaske yder fuld beskyttelse. Odgifte: Cyanbrinte (A.C.) og Klorcyan (C.K.). Cyanbrinte og Klorcyan er meget flygtige og normalt kun optræde som luftarter, de er usyn- ge, men har en lidt stikkende og mandelagtig gt, de er meget giftige og angriber gennem tvejene og forgifter blodet, så det ikke kan mme til at afgive sin ilt til vævene. Resultatet ver svimmelhed, kvalme og hovedpine i lette

tilfælde. Voldsom krampe, bevidstløshed og død i svære tilfælde. Døden kan indtræde få minutter efter at man er blevet angrebet, og selv om blodet cirkulerer normalt fyldt med ilt, kan det ikke af- give ilten og den angrebne bliver faktisk kvalt ved en „indre kvælning“.

Cyanbrinte har en fremmede virkning på ånde- drættet og det medvirker derfor til en hurtigere forgiftning.

Klorcyan har den modsatte virkning på ånde- drættet og er derfor den mindst farlige, idet man kan nå at blive advaret og at få gasmaske på, ved så små doser, at det udelukker livsfare. Gasma- sken giver fuld beskyttelse. Er man blevet angre- bet, gives kunstigt åndedræt og lægen behandler med natriumnitrat og amylnitrit, som også findes i særlige ampuller beregnet på, at soldaten selv kan knuse dem inden i gasmasken.

Til rensning for blodgifte bruges baser.

Tåregas: Kloracetofenon (C.N.), Brombenzylcya- nid (B.B.C.) m. fl.

Tåregas kan både være i fast, flydende eller luftform, de lugter frugtagtig og sødlig og er nær- mest ufarlige. De har kraftig irriterende virkning på øjnene, så de blændes af tårer, på huden kan de give lidt svie.

Almindeligvis er der ikke brug for lægehjælp. Gasmasken giver fuld beskyttelse.

Til rensning for Tåregas bruges svovlleveroplø- ning, klorkalk og baser.

Nysegas: Adannit (D.M.), Difenylarsinklorid (D. A.) m. fl.

Nysegas er som regel i røgform og lugter som fyrværkeri, hvis den indåndes, giver det smerte og svie i hals, næse og svælg samt i brystet. Des- uden kan der komme hoved- og tandpine og i svære tilfælde kvalme og økastning.

Nysegas blev opfundet i første verdenskrig, idet den var velegnet til at gennembryde de daværen- de gasmaskers filtrater, der ikke var særligt egne- de til at standse de faste partikler i røg.

Moderne gasmasker er forsynede med røgfilter, så de yder fuld beskyttelse også mod denne krigs- gas.

Til rensning for Nyregas bruges klorkalk og baser.

Oberst H. Bjarkov



Oberst Bjarkov i herens flyvertroppers uniform

Danmarks ældste flyver og første „testpilot“, oberst H. L. V. Bjarkov, forlader med udgangen af denne måned flyvevåbnet efter 40 års flyvning.

Hvor ofte har vi unge i flyvevåbnet ikke mødt civile mennesker, hvis første spørgsmål, når de erfarede, at man havde sit daglige virke i flyvevåbnet, var: „Er oberst Bjarkov stadig i forsvarrets tjeneste?“ — „Nu skal De høre, unge mand, jeg busker så tydeligt Bjarkov og Erlind, når de i deres fopper gav opvisning i kunstflyvning“. — „Er det oberst Bjarkov, der er chef for FLYVERHJEMMEVÆRNET? Hvorledes kan man blive medlem deraf?“

Der er ingen tvivl om, at oberstens virke i de sidste 3 år med opbygning af et effektivt flyverhjemmевærn, foruden oberstens dygtighed og erfaring i lige så høj grad i forbindelse med oberst Bjarkovs navn ude i civilbefolkningen, er de grundpiller, hvorpå vort flyverhjemmевærn i dag bygger.

Flyvevåbnets tidligere chef, generalløjtnant C. C. J. Førslev, skrev i 1937 under en redegørelse af de primitive forhold Flyverkorpsset i slutningen

af tyverne og i begyndelsen af trediverne levede under: „Det må nærmest kaldes et mirakel, at der under disse elendige forhold kunne præsteres en uddannelse, som, når der ved flyvestævner o. l. var lejlighed til sammenligning, hævdede sig på den smukkeste måde. Æren herfor tilkom korpsets dygtige flyvelærere, navnlig de nuværende kaptajner Bjarkov og Larsen. Ved flere lejligheder heder bentedes smukke præmier hjem fra de stævner, hvori danske militærflyvere deltog“...

Den 18. oktober 1916 sagde sergent Bjarkov farvel til 17. bataillon for at indtræde som elev på flyveskolen, hvis daglige leder var premierløjtnant Ussing og senere premierløjtnant Hammelev og Kofoed-Jensen. Året efter modtog serg. Bjarkov militærflyvercertifikat nr. 18. — På anledning af oberst Bjarkovs 40 års flyverjubilæum har vi besøgt obersten på FOLEHAVEHØJEN.

Hr. oberst, er det ikke lidt vemodigt at tage afsked med vort værn?

Ja, det kan jeg vist ikke benægte — flyvning har jo været hele mit liv — den har givet mig alt, hvad jeg kunne ønske. På den anden side ser jeg sådan på det, at når man som jeg har været så heldig at overleve — ja, så kommer også den dag, hvor man må finde et sted, hvorfra man kan se yngre kræfter tage fat og føre tingene videre.

Hvorfor forlod obersten fodfolket?

— Det nye med flyvemaskinerne tiltalte mig. Her var noget nyt og spændende, her kunne man få chance til at tage livtag med ukendte kræfter. Jeg kunne simpelthen ikke lade være med at melde mig til flyvetjeneste dengang. — Det var den franske Henri Farmann, jeg fløj til certifikatprøven.

Det var jo samme år, hvor den første militærflyver mistede livet.

— Ja, der var også ulykker dengang, procentvis vel lige så mange som i dag. Materiellet var ret fattigt, og vi måtte jo prøve os frem. I forbindelse med udlandet var kun så som så. blev ramt af ulykker. Vi må her buske på, at ikke havde så stor rutine, men det skulle man ikke sige til os — dengang! På den anden side lå vi ikke langt bag efter andre landes flyvere

efterhånden kom vi fuldt på højde med dem.

Hr. oberst — var der ikke noget med en flyvning til — eller rettere sagt fra Warnemünde middelbart efter 1. verdenskrig?

— *Spring det over. Det var meget morsomt engang, men det er glemt igen.*

Vi drister os alligevel til at komme med historien. Den er for god til at blive glemt.

Dansk luftfart havde købt og betalt et tysk flyvartøj. Det var på den tid, da revolutionen i Tyskland var på sit højeste. Fartøjet stod på en flyveplads i nærheden af Warnemünde. Nuværende oberst Bjarkov ankom civil til flyvepladsen og bad den lokale kommandant om at udlevere fartøjet. Kommandanten sagde nej. Fartøjet var ødelagt af revolutionen. (Det var vist måde, kommandanten sagde nej på, der fik oberst Bjarkov til i sit sind at sige „Det bliver vi to om at stemme“). Oberst Bjarkov ringede hjem og meldte, at der var intet at stille op. Fartøjet kunne ikke forlade Tyskland. „Jeg bliver et par dage herude“, sluttede oberst Bjarkov, „det er sådan i krigsøgn“.

Obersten så på landskab — kom tilfældigvis ind i hangaren, og konstaterede, at tyskerne havde glemmeret få motordele, så at fartøjet ikke kunne flyve. Obersten „fandt“ motordelene og kunne ikke lade være med at anbringe dem på deres rette plads. En dag stod hangardøren åben. Bjarkov oplyste om fartøjet efter at have startet det, og ud gik det gennem de åbne hangarporte. (Gik og gik er så meget sagt; der var ikke gummiringe på hjulene, ingen træring, og da hangaren og det første stykke af jorden for var cementeret, så kommer man sandt til nærmere ved at sige, at oberst Bjarkov ikke kunne impede ud). — Tyskerne skød — men fartøjet kom dog på vingerne — men måtte umiddelbart efterter nødlande. Tyskerne efter i bil og nåede at komme inden for skudafstand, da fartøjet blev trukket i luften igen og satte kurs mod Danmark. Efter at have passeret Falsters kystlinje blev motoren ud — brændstofmangel. Medens obersten ventede på refuelling, ankom de lokale tyske folk for at høre, hvad der var sket. Af gode grunde kunne oberst Bjarkov ikke oplyse dem om det, men forklarede, at under en „trekantflyv-

ning var han løbet tør for benzin“. — Næste dag kunne man i aviserne læse: „Den kendte kunstflyver Bjarkov måtte under øvelse i trekantflyvning over Falster nødlande —“. Sidste etape gik til Ringsted eksercerplads, hvor fartøjet blev skjult i en hangar. Der var endnu jernkors på luftfartøjet.

Det undrer vel ingen, at flyvevåbnets „grand old man“, oberst Bjarkov, er caterpillar-medlem nr. 1 i Danmark. Vi kunne heller ikke dy os for at spørge obersten ud i den anledning.

Var det ikke løjtnant Clauson-Kaas, der havde haft uheld med en fokker, der indirekte var årsag til, at obersten i juni 1927 gik op for at efterprøve formodningen om, at fartøjet var ved at ryste fra hinanden, når det kom ind i et dyk —?

— *Jo, det kan man vist godt sige. Vi havde spurgt fabrikken, men de mente, at fartøjet var helt i orden også i dyk. Eskadrillecheferne var dog ikke overbevist. Der er intet værre blandt flyvere end usikkerhed med hensyn til materiellet, derfor besluttede jeg at vise, at maskinen kunne holde til, hvad det skulle være — eller i modsat fald finde ud af, hvad der var i vejen.*

Det viste sig, at løjtnant Clauson-Kaas' formodning var rigtig. Fartøjet splintredes. Heldigvis havde jeg lånt en faldskærm fra marinens flyvevæsen — ellers havde jeg ikke siddet her i dag. (Hæren havde dengang endnu ikke faldskærme).

Var det oberstens første udspring?

— *Nej, jeg havde tidligere prøvet at springe sammen med kaptajn Foltmann.*

Det var forøvrigt i det samme år oberst Bjarkov fløj for Belgiens konge. — Ja, vi kunne blive ved med at plukke ting frem fra oberstens 40-årige flyvetid. — For til slut at belyse oberstens flyvning, vil vi tillade os at citere hærens flyvekorps' beretning fra et flyvestævne afholdt i Göteborg den 27.-30. maj 1927:

„I det afsluttende flyvestævne hjembragte hærens flyverkorps følgende præmier:

— *En erindringspokal til Flyverkorpsset for deltagelse i stævnet.*

— *Landskøvdning O. von Sydows ærespræmie for patronilleflyvning.*

LEVERANDØR TIL FLYVEVÅBNET

HERNING SVINESLAGTERI

C. W. S. SVINESLAGTERIER A/S

Svineslagteri - Kreatur-
slagteri

Pølse- og Konserver-
fabrik - Detailudsalg

Statskontrol 31

Nordjyllands Kul-kompagni A/s

NØRRESUNDBY

TELEFON 4228

A/s JERNKONTORET

KØBENHAVN-AARHUS

ODENSE

— En personlig præmie til hver af førerne i trouillen: Løjtnanterne Herschend, Bjarkov og lind.
 — 3 sølvfade til præmietagerne i rekognosce-

ringsflyvning: Løjtnanterne Hertshend, Bjarkov og Erlind.

— 1 sølvskål som ærespræmie for dygtig føring af patrulle: Løjtnant Bjarkov."

Drama over Bermuda

Det spanske luftfartselskab Iberias' stolte flag-ib „Pinta" — en Super Constallation, der har et navn efter en af Columbus' mindste karaveler — lå under indflyvning over Bermuda, som er mellemlandingspladsen på den lange vej fra Havanna til Madrid. Passagererne havde spist en god middag og lå og døsede i de såre behagelige sæder. Ved pinden sad kaptain Fernando Bengoa, som havde sin egen sikkerhed og en af verdens bedste piloter.

Vejret var ganske vidunderligt, og der synes at være de bedste betingelser for en god landing på den paradisiske ø. Kaptain Bengoa havde alle de landkending og i måneskinnet kunne han se alle de hvide villaer langs den vidunderlige strand. Een af disse villiaer, og iøvrigt ikke den ubetydeligste af dem, ejes af den kendte danske millionær Axel Wenner-Gren.

Så idyllisk var optakten til en af de mest dramatiske og gådefulde hændelser i luftfartens historie, til en hændelse, der tillige gav udtryk for menneskelig solidaritet og fatning over for noget syneladende uforklarligt.

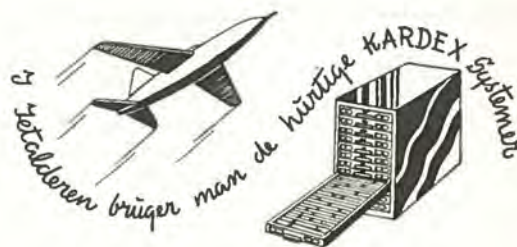
Kaptain Bengoa kaster et blik på sine instrumenter, hvor en lille rød lampe blinker irriterende. Han tænker på det ene landingshjul ikke et ordentligt ud. Der må være en fejl i det hydrauliske anlæg.

Men der er ingen grund til panik. Sikkerheden på et moderne passagerluftfartøj er af en sådan karakter, at overhovedet intet overlades til tilfældet. Hvis det ordinære aggregat, der driver landingsstellet, er ude af funktion, finder der naturligvis et nøjagtigt magasin til i reserve.

Bengoa satte reserveaggregatet i arbejde, men uden resultat. Dog var ingenlunde den sidste mulighed udtømt. I luftfartøjet findes endelig en anden ordning, hvorved piloten ved håndkraft er i stand til at sænke hjulene.

Kaptain Bengoa satte sin andenpilot og mekanikeren i gang med denne opgave. Man var nu inde over flyvepladsen på Bermuda, og Bengoa underrettede over radioen tårnet om sine vanskeligheder. På pladsen tændte man en række lyskastere og luftfartøjet gik nogle gange lavt hen over tårnet, for at man muligt fra dettes altan kunne se nogle fejl ved understellet.

Også ved håndkraft viste det sig umuligt at få landingshjulene ud. Passagererne måtte underrettes. Kaptain Bengoa åbnede døren til kabinen og forklarede ganske kort hvad der var sket. Der blev dødsstille i kabinen. En spansk grevinde tog sin sorte stola og svøbte den om hovedet, medens hun knugede en bønnebog. Den katolske præst



KARDEX

BREDGADE 45 EDV. LILLELUND 1/8 KØBENHAVN K.
 TELF. C 2898 - 3434 - 3499

JYDSK ILT-
OG
ACETYLENGASFABRIK A/S

SKANDINAVISK RØRFABRIK A/S

HORSENS

Telf. 2 47 11



N. PURUP

KØBENHAVN A-5

FORMULARTRYKKERI
Esplanaden 6-10 - København K
Palæ 8323



Teknisk maskin- og olieforretning

Telefon 582 . Aalborg

1/2 Kolding dampvaskeri og
kemiske tøjrensere

Haderslevvej 16 . Kolding . Telefon 2240

Husk! 10 skjorter vasket og strøget kr. 10,-

For ædel Pønst

**WEILES
WINE**

Vinhandlere siden 1822

P. WEILE & SØN . AALBORG

**AUTOUDLEJNING UDEN
FØRER**

- 5 personers Consul 1955
- 5 " Taunus de Luxe 1954
- 4 " Opel Record 1955
- 4 " Anglia 1955

GEORG OLSEN

JONSTRUP

TLF Ballerup 873

Benyt **VREDESTEIN** dæk

— Billigere i det lange løb —

Forlang brochure

TYRESOLES

DANMARK

Palægade 4 . København K . Central 13579

Østbanegade 3

København Ø.



Carl Jacobsens Vinhandel

E. Seligmann

Carlos Gonzolas Salas fik travlt med sit kuzifiks, medens den kendte tyske Mexicoforsker Wolfgang Jordan nervøst famlede efter sin pibe. Måneskinnet over den skønne ø følte i øjeblikket som en blivende hånd.

Besætningen i lufthavnen på Bermuda er amerikanske, og disse er som bekendt et praktisk folk. Flyvelederen i tårnet etablerede øjeblikkelig en ildtale via telefonnettet med Constellationsfabrikkernes hovedkontor i New York og forlangte kontakt med en af eksperterne på landingsstelområdet. Det var lørdag aften og teknikerne havde week-end. Det lykkedes virkelig hovedkontoret at få fat på et par stykker på en tur på Broadway. De styrtede til hovedkontoret, og medens „Pinta“ svævede i måneskinnet over Bermuda, gav Constellationsfolkene deres instruktioner over telefonen til flyvelederen. Passagererne oplevede nu, at „Pinta“'s besætning ved hjælp af mejslere og andet værktøj fjernede en del af fartøjets „indmad“ for at finde frem til fejlen — men selv dette var uden resultat.

Efter tre timers forgæves forsøg var det ved at blive galt med brændstof. Med ægte spansk sans for dramatik havde kaptajn Bengoa og hans sætningssmedlemmer anbragt deres udmærkelser fra krigen på brystet. Han åbnede nu atter døren til kabinen og sagde til de efterhånden, af den trykkelige ventetid, ødelagte passagerer: „Vi lan-

der nu, og vi håber det må gå“. Sammen med sine kammerater slog han ruderne ud i nødudgangene. Luften for ind i fartøjet og først nu fornemmede passagererne med hvilken fart de jog gennem rummet. Passagererne spændtes fast i deres stole. Omkring deres underliv og hoveder fastgjordes puder og tæpper. Bengoa gjorde honnør, udtalte et „held og lykke“ og gik ud for at overtage styregrejerne.

Pater Salas, den katolske præst, læste dødsмесен højt og gav de ombordværende syndernes forladelse: „Ego vos absolvo“. Vinden, der hylede gennem de knuste nødudgange, overdøvede ganske de uheldige bønner.

Med en vældig fart fløj „Pinta“ mod landingsbanen. Bengoa lod fartøjet tage cementen, det blev til et stød — endnu eet, så flere og pludselig stod „Pinta“ stille. Ambulancer, sluknings- og redskabsvogne var straks på pletten og fartøjet oversprøjtet med skumslukningsvæske. Dørene blev åbnet og passagererne steg ud — ingen havde fået så meget som en skramme.

Det mærkeligste var, at da Constellationseksperterne kom til for at gennemgå „Pinta“, kunne de ikke finde nogen som helst fejl på landingsstellet, på de hydrauliske anlæg eller på håndkraftanordningen.

Selv den moderne teknik har sine uforklarlige mysterier.

Mysteriet Philip Crabb

Commander Philip Crabb's endeligt under det britiske statsmandsbesøg i England beskæftiger dig store dele af den britiske offentlighed. Premierminister Anthony Eden har mere end en gang nægtet at udtale sig om sagen og karakteriseret den som værende offentligheden uvedkommende. Der er bl. a. udtalt, at hvis den engelske tjeneste skulle debatteres, ville den høre med at være hemmelig. I grunden en såre jisk betragtning. Men nægtes kan det ikke, at der eksisterer en tillidskrise omkring den engelske Secret Service, og man påstår, at tilfældet Crabb er en enkelt af mange fadæser siden krigen.

Man ved, at der officielt til den britiske Intelligence Service hvert år bevilges 5 millioner pund Sterling. Der siges også, at en række af de fatale fejl der er gjort, bl. a. skyldes, at efterretningstjenesten er opdelt på en lang række organisationer, hvis samarbejde ikke altid skulle være lige gnidningsløst, der antydes, at de undertiden direkte konkurrerer med hinanden.

Een af Englands mest kendte efterretningsfolk, oberstløjtnant A. P. Scotland, der bl. a. som spion gjorde tjeneste i den tyske værnemagt som officer, har fornylig i *Daily Express* skrevet en artikel, der maner til eftertanke. Der skrives: „Spionage

Bagermester
H. BORST
Skrydstrup

Nørresundby Dampvaskeri
Vestergade 49 Telefon 253

JENS JENSEN'S EFTF.
VINHANDEL
Grundlagt 1813
ST. SCT. HANSGADE 1 . VIBORG

Handelsbanken i Viborg
Filial af Aktieselsk. Kjøbenhavns Handelsbank
VIBORG
KARUP KØLVRA

S. Buchardt
Slagfærmester
Stationsvej 22 Ballerup

Ballerup
Blomsterforretning
Telf. 68 . Stationsvej 26

J. ESKILDSEN
Bagermester
Telefon 30 Simmelskær

BEIDEL & CO
Værktøjsmaskinfabrik
RYESGADE 3 KØBENHAVN

Erik Petersens snedkerforretning
v/ Schmidt og Richter
Slotsgade 27 - Haderslev - Telf. 22010
Værksted for godt snedkerarbejde

NUSTRUP & OMEGNS
ANDELSMEJERI
ST. NUSTRUP

P. J. Schmidt
VOJENS

BØGER . FOTO BOGTRYK TELF. 41 226

*Alt i cementvarer
støbegods - byggematerialer
og brændsel*
J. C. SCHØNING Tlf. 41 224
Vojens

Frugtcentralen
Telf. 53 084 . HADERSLEV

HUSKA's EFTF.
Frugt og grøntsager en gros
Engvej 18 . Nørresundby . Telefon 7968

Nørresundby Brøndøster
A. Bach & Søn
MINERALVAN
Monark og Valas

et professionelt arbejde, der kræver mange års erfaring. Kontakten med disse professionelle folk er altid været for ringe, vi har spredt deres arbejde ud på et utal af uafhængig arbejdende ender. Hærens, forsyningsministeriets, Scotland Yards, forsvarsministeriets, flyvevåbnets, flådens, og luftvåbenministeriets." Videre skriver oberstløjtnanten: „Vi må lære at forstå, at hvis vi fortsat bruger 25 milliarder ud til vort forsvar, er det af største vigtighed, at de 100 millioner, der anvendes til efterretningstjenesten, bliver brugt på en mere effektiv måde. Tilfældet lærer os, at vore liv stadig er i hænderne på spredte og ineffektive mænd."

Hvad er da de nøgne kendsgerninger om frømanden, commander P. Crabb? Ved at gennemgå det mest tilgængelige kildemateriale, skulle de forskellige omstændigheder omtrent have formet sig således: Den 17. april, i de dage, da England ventede på de to herrer Bulganin og Krushchev, ankom den 40-årige Philip Crabb sammen med en yngre mand til Portsmouth. De indlogerede sig på Sallyport Hotel i Portsmouth High Street, den sidstnævnte med det navn „Smith". Om morgenen den 18. april gik begge mændene ud sammen. Det var på samme dag krydseren „Ordjonikidze" ankrede op på havnen i Portsmouth med de høje gæster ombord. Om aftenen vendte de to mænd tilbage. Crabb købte sig et par drinks i byen og gik til ro. Tidlig om morgenen den 19., medens den engelske sikkerhedstjeneste var i allehøjeste alarmberedskab til beskyttelse af de sovjetrussiske besøgende, forlod commander Crabb og hans uidentificerede ledsager hotellet.

Noget senere på dagen vendte den mystiske „Mr. Smith" alene tilbage, betalte regningen for de to mænd og forsvandt. På dette tidspunkt er der ingen grund til at tro, at „Mr. Smith" var den eneste frømand, der vidste, hvad der var hændt Philip Crabb — eller var der måske endnu een? Den 23. april — endnu 6 dage før de britiske myndigheder overhovedet nævnte tilfældet Crabb — holdt Krushchev en tale i Birmingham, om hvis baggrund man nu, hvor sagen er kommet frem, har en ret god idé til at drage visse slutninger. Han sagde: „Vi er ikke interesseret i at sælge os kanoner eller krigsskibe, men hvis I ville have det, kunne vi sælge jer nogle af vore krydsere. Hvad der



Commander Philip Crabb

var moderne i går, er nemlig håbløst forældet i dag". Bagefter har den engelske presse fundet grundlag for at mene, at man ombord på „Ordjonikidze" kendte noget til frømandens skæbne.

Den 27. april sejlede de russiske gæster tilbage (turen gik som bekendt gennem Storebælt) og først to dage senere, den 29., fremkom den officielle meddelelse om, at commander P. Crabb havde sat livet til under en prøvedykning.

Nu kom der vind i sejlene. Pressen foretog undersøgelser. Det opklaredes, at chefen for Portsmouths kriminalpoliti allerede den 21. havde indfundet sig på Sallyport Hotel og forlangt visse sider i hotellets gæstebog fjernet, medens såvel hotellets vært som personale blev presset til at forholde sig absolut tavse. Man gravede videre, og fandt, at kriminalchefens instruktioner ikke var kommet fra Scotland Yard, men fra Whitehall. En ny bombe faldt den fjerde maj, idet et af de engelske ansatte blade kunne bringe en udtalelse fra den russiske flådeattaché om, at der ganske rigtigt fra „Ordjonikidze" var observeret en frømand i vandet. Fra vor hjemlige dagspresse vil man huske, at premierminister Eden blev hårdt presset i underhuset den 9. maj, men han ønskede ikke at udtale sig om, under hvilke omstændigheder commander Crabb havde mødt sit endeligt. Han antydede blot, at den omtalte aktion var sket uden regeringens vidende, og at der allerede var

truffet disciplinære forholdsregler. Men mod hvem melder historien intet om.

Før sidste verdenskrig var Philip Crabb kunsthandler i London med frømandsdykning som hobby. Under krigen var han stationeret i Gibraltar og regnedes for en af den engelske efterretningstjenestes dygtigste folk. Han var chef for en lille skare ligeså dristige mænd, der arbejdede under vandet, for dels at sprænge italienske skibe i luften, dels for at undersøge, om skibe i Algerias havn var bestemt for sabotageformål. Det var Crabb der satte en stopper for den italienske sabotør Visintini's plan om ødelæggelse af Gibaltars havneanlæg.

Ingen har på noget tidspunkt forsøgt eller voget at drage Crabb's patriotisme eller personlige mod i tvivl. At han ikke anså den kommende aktion i Portsmouths havn for noget særligt, tyder visse spøgefulde bemærkninger, han få dage før sin afrejse til havnebyen, fremkom med over for nogle venner. Ligeledes havde han sendt sin mor et brev og meddelt hende, at han ville vende tilbage til London i løbet af få dage, dog havde han bedt hende rive brevet i stykker ved modtagelsen.

Commander Crabb arbejdede ikke for nogen bestemt af de tilsyneladende undertiden rivaliserende organisationer, inden for den britiske efterretningstjeneste, og han må nærmest betegnes som en slags free lance spion. Man ved nu med sikkerhed, at han skulle have et honorar på 60 pund for „operation Ordjonikidze“, en omstændighed, der samtidig afliver myten om de kæmpesummer, en spion tjener. I lighed med det amerikanske CIA,

Central Intelligence Agency, findes der siden 1952 et lignende centralorgan i England, The Combined Intelligence Comitee, hvis opgave det er at samle informationerne fra og give ordrene til de underlagte organer. I tilfældet Crabb er det som om den højre hånd ikke har været vidende om, hvad den venstre foretog sig.

Det er godt gjort, at admiralitetets spionageorganisation, med hvem Philip Crabb, gennem den mystiske Mr. Smith, utvivlsomt har været i forbindelse, intet har vidst om den forestående operation i flådebasen Portsmouth. Man har fornermet af, at enkelte agenter eller snævre kredse har arbejdet på egen hånd, hvilket naturligvis ikke frigør for ansvaret. Bittert må det være for den engelske regering.

Commander Crabb er ikke det eneste tilfælde i de sidste år, man har endnu Klaus Fuchs, Nu May, Pontecorvo, Burgess og MacLean i friserindring, så mon ikke en gennemgribende reorganisation af hele det omfattende efterretningssystem er på trapperne.

Det ansete engelske blad „News Chronicle“ skrev fornylig: „Det var en tragedie, selv om dette ikke var den største, der ramte den ulykkelige frømand Crabb, skønt ingen på dette tidspunkt ved, om han er død eller levende, en fange eller en flygtning, indespærret i en skibsrætte eller i Lubianka fængslet. Men det er en stor tragedie for os, der er blevet latterliggjort, for den officielle bureaukrati har viklet alle fra premierministeren og nedefter ind i et håbløst kaos...“

NYT fra flyvestationerne

CHEFSKIFTE KARUP OG VÆRLØSE.

Den hidtidige stationschef på flyvestation Karup, oberst S. E. B. Grønbech, har nu overtaget posten som chef for flyvestation Værløse efter oberst Ove Petersen, der er stillet til rådighed for flyvehjemmeværnet.

Oberst Grønbech — tidligere chef for den nu nedlagte vestre flyvebasiskommando — er oprindelig udgået fra marinen. Uden for forsvar er obersten bl. a. kendt fra sin medvirkning ved kortlægning af Island.

Den nye chef på flyvestation Karup er oberst-nant von Wylich Muxoll, der netop er vandt dage fra NATO-kursus i Paris. Oberstløjtnant von Wylich Muxoll — der ligeledes er udgået fra Officersskolen — har i terrainet vest for Vojens opbygget og sammentømret en moderne jetbase. Flyvestation Skrydstrup og oberstløjtnantens navn vil blive knyttet sammen.

*

725' har fejret sin fem års fødselsdag — og fejret det eftertrykkeligt ved at sætte en 50 kilo kage til livs.

Det er bagermester Jens Eskildsen i Simmelskær der har præsterede at bage Danmarks største lagkage. Kagen bestod af 27 bunde med en diameter på 1,5 meter. Bagermesteren måtte bygge specielle forme til den. Den blev lagt sammen godt og grundigt med smørchream og syltetøj. Hele lagkagen blev pakket ind i et lag marcipan og dekoreret med eskadrillens våbenskjold i rødt og guld. Den samlede lagkage var en halv meter høj. For at få kagen transporteret ud til eskadrillens hangar måtte bagermesteren bryde det halve af bageriet ned —

— trent!

720, — 725 ka'!

*

721 folk.

Hvad enten 721 er på vej hjem fra Grønland eller de tager enkeltvis på ferie — ryger de altid sammen i resque-opgaver.

Senest var det kaptajn løjtnant Carl-Johan Djørup, der i sin ferie tog til Wien for at lave demonstrationsflyvninger med en Bell-helicopter, og som desuden befandt sig i redningsarbejdet under Øst- og Vestens største lavineskred, som begravede 8 skiløbere. Kaptajn løjtnant Djørup var i midten af april måned på ferie i Østrig. Ferien benyttede han til at flyve demonstrationsflyvninger i og omkring området for et privat flyveselskab, som rådede over en Bell H. 47 helicopter.

Den 15. april indtraf imidlertid et stort lavineskred ved Mayrhofen i Zillertal i nærheden af hotellet „Berlinerhutzen“. Lavineskredet var 1,5 kilometer langt, 1/2 kilometer bredt og 20 meter dybt og blev anslået til 800,000 kubikmeter. Skredet begravede otte skiløbere, som blev hentet ud fra „Berlinerhutzen“.

Midt under redningsaktionen forhindrede nye lavineskred afløsningsholdene i at nå frem til 30 frivillige, som havde påbegyndt redningsarbejdet. Da folkene manglede både levnedsmidler og medicinalforsyninger, blev KL Djørup spurgt, om han troede, helikopteren kunne gå op i 2100 meters højde. Det mente Djørup, og den 22. april fløj kaptajn løjtnanten op med de første forsyninger.

Øvede bjergfolk skulle bruge 8-9 timer for at arbejde sig op til hytten på ski; Bell-helikopteren klarede flyvningen på 20 minutter.

Efter at helikopteren var vel landet deroppe, blev tilbageturen udsat i 3 dage på grund af et pludseligt uvejr med snestorm og efterfølgende islag, så at det var umuligt at flyve ned igen. Helikopteren blev bjerget i læ.

I alt gennemførte kaptajn løjtnant Djørup fire forsyningssture. Efter hvad de østrigske blade meldte, var det en strålende indsats, de frivillige redningsmandskaber, de schweiziske specialister og gendarmerne udførte under forsøgene på at finde de forsvundne.

*

3 DANSKE FLYVEOFFICERER MODTAGER BLERIOT-MEDAILLEN.

Federation Aeronautique Internationale har på sin kongres i Wien hædret tre danske flyvere med Bleriot-medailen:

Oberst Bjarkov modtog udmærkelsen for sin 40-årige indsats som flyver og for sit virke for flyvningen fremme.

Oberstløjtnant Michael Hansen for sin berømte Australiensflyvning.

Flyverløjtnant P. I. R. Andersen for sin verdensrekordflyvning i fjor fra Belgien til Afrika med en lille sportsmaskine. Flyverløjtnant Andersen er i dag belgisk test-pilot.

På samme kongres blev KDA's generalsekretær, kaptajn J. Foltmann valgt til vicepræsident for FAI.

*

TRANUM-SKYDEOMRÅDE.

Forsvarsministeriet har ansøgt finansudvalget om ca. 600,000 kr. til overtagelse af skydeområdet ved Tranum og 920,000 kr. til indretning af skydeområdet. Det er meningen, at Tranumområ-

det, såfremt planerne godkendes, skal bruges til skydetræning for såvel de flyvende enheder som for jordforsvarsstyrkerne.

Blandt de ting, der foreslås bygget ved Tranum, er kontroltårn, pejle- og observationstårn, arrangement for træfindikatormikrofon, bombemål i krovbeton og napalm-mål.

Spørgsmålet om den endelige etablering af skydeområdet ved Rømø er udsat, da man endnu foretager undersøgelser af hele dette projekt, dets indflydelse på landbrugsjord og fiskeriforhold! —

*

Repræsentanter for flyvevåbnet var i slutningen af maj måned indbudt til maleriudstilling i den amerikanske ambassade sammen med repræsentanter for stats- og udenrigsministeriet, grønlandsministeriet, SAS og samtlige medlemmer af Det Grønlandske Selskab.

Udstillingen omfatter billeder af den verdensberømte polarforsker, norsk-amerikaneren, oberst Bernt Balchen, som nu er knyttet til det amerikanske flyvevåbens nordøst-kommando som arktisk ekspert.

Obersten er i sin fritid maler, og på udstillinger i New York, Los Angeles, Washington og i Chicago har hans billeder fra polaregnene vakt meget opmærksomhed.

I København vist et udsnit af oberst Balchens akvareller med motiver fra Grønland, Alaske, New Foundland og Island.

*

GULD DIPLOM I SVÆVEFLYVNING.

Fra flyvestation Karup forsøgte FR Niels Sejstrup i pinsen at gennemføre en svæveflyvning til Bornholm. Det var lige ved at lykkes, men Sejstrup besluttede dog på grund af dårligt vejr over Østersøen at gå ned ved Ystad i stedet for Bornholm. Med sin imponerende svæveflyvningspræstation nåede fenrikken dog at erhverve svæveflyvningens fornemme guld-diplom.

FR Sejstrup fløj den direkte vej fra FSN Karup over Kattegat mod Samsø og derfra til Kalundborg og Holbæk. Ved Køge gik Sejstrup nord på for at komme uden om trafikken i Kastrup. Nord for Bellevue satte han i 130 meters højde kurs mod Sverige. Et Uvejr tvang Sejstrup ned på en klø-

vermark ved gården „Hagestaborg“. — En tur på 320 kilometer var tilbagelagt på 6½ timer. Svæveplanet var en Olympia Meise.

*

„At tale om forsvaret skulle være upopulært eller at ingen interesserer sig for det, er forstumme efter det kæmpemæssige forsvarsarrangement i Holbæk, der blev fulgt med levende interesse af tusindvis af mennesker både lørdag og søndag...“ — således begynte BT's store reportage om den nordvestjyske landske forsvarsdag, der løb af stabelen lørdag den 26. maj og som samlede 4000 gæster på Holbæk stadion, og som den følgende dag blev overværet af ikke mindre end 25,000 tilskuere.

Det var Holbæks garnison med oberst Højlaug Christensen i spidsen, der fik ideen, som derefter blev accepteret af Holbæks byråd (byen har socialdemokratisk flertal).

Om søndagen var der en storstilet march gennem byen. I spidsen red en afdeling fra gardeshusarregimentet i Næstved, som blev fulgt af afdelinger fra fodfolket, flåden, lottekorpsen, hjemmeværnet og sluttedes af en endeløs række af militære køretøjer.

Arrangementet sluttedes med en storstilet realistisk øvelse på Holbæk fæled. Et let fodfolkkompagni skulle angribe en nedgravet fjendestilling. Angriberen havde forstærkning af artilleri og jagerbombere. Disse sidste bestod af 16 stk. F-105. Oprindeligt var det tanken, at fartøjerne skulle komme ind over øvelsesområdet i kampformation af en eller anden grund blev dette i sidste øjeblik ændret til demonstrationsformation. Jagtplanerne blev ledet af fightermarshall Øst. Man havde forsøgt at få en kontaktvogn til området for at gøre det muligt at kunne give publikum indtryk af, hvorledes luftfartøjerne dirigeres fra jorden, men dette blev ikke været muligt.

For flyvevåbnets vedkommende havde trænerkommandoen stået for arrangementet, så kaptajn Rostrup og kaptajn H. G. P. Jensen havde en tur i week-end. Som SOC-sjællands repræsentanter tog kaptajnøjntant J. P. Andersen og flyverløjtnant B. Løkkegaard.

ASTRUP

Flyverdetachmentet agter i løbet af sommeren invitere befalingsmændene på FSN VÆRLØSE dystre herude i følgende discipliner:

Feltbaneløb for enkeltmand og hold på *landets skrappeste feltbane*,

Terrænløb for hold,

Kamp på bajonetgevær.

Derudover søger flyverdetachmentet at få arrangeret fodbold- og håndboldkampe mod hold Værløse, Søværnet, Dragør m. fl.

Den 2. juni modtog flyverdetachmentet de 1. og 2. bataljoner, der er mobiliseringspligtige i lufthavnen. Bataljonerne blev instrueret m. v.

Den 7.-8. juni afholdes „kupøvelse 3“ — som er en mindre instruktionsøvelse, hvor udover flyverdetachmentets styrke også hjemmeværn og KFK deltager.

En reaktionsbane (kampøvelser) i tilslutning til *landets skrappeste feltbane* er ved at blive rigget

*



En
italiensk
jagereskadrille
har
valgt
skuespillerinden
Silvana
Mangano
som
mascot

Verden rundt

Identifikationsbetegnelser.

Risikoen ved at lade militære luftfartøjer under stor hastighed identificere luftfartøjer har i USA ført til en ændring af den civile lufttrafiks identifikationsmærker. *Civil Aeronautics Board* har besluttet at tillade mærkning af civile luftfartøjer på fuselagen fremfor på over- og undersiden af planerne. Forsvarsministeriet anmodede C. A. B. om at foretage forandringen for at fremskynde identifikationen af civile luftfartøjer i ADIZ-områder. Ifølge C. A. B.s regulativer skal sidemærkningen have en højde på mindst 30 cm.

*

Austeren i atomforskningens tjeneste.

På grund af den stadig stigende efterspørgsel efter uran til fremstilling af atomvåben og atomkraft til fredelige formål anvender man nu i Australien Auster-luftfartøjer til efterforskning af uran-lejer, som i følge geologiske eksperter udvælgelse skulle være til stede i store mængder. — I Austeren er der på bagsædet installeret et instrument, der er følsomt overfor de gammastråler, der udgår fra uranet. Når strålerne rammer dette instrument, dannes små lyspletter, som omformes til en elektrisk strøm, der enten ved en summetone eller ved at påvirke en nål angiver tilstedeværelsen af radioaktivt stof.

Området en Auster med en flyvetid på 1—4 timer — alt efter afstanden hjem til basen — dækker, er på 36 kvadratmiles og er af geologerne valgt på sandsynlighedsberegning. Opdager man radioaktiv påvirkning, går der meddelelse herom til jordpersonel, der rykker ud med geiger-tæller og andet teknisk udstyr.

Austeren har vist sig velegnet til dette formål. Den må operere i lav højde (ca. 60 fod) og med meget ringe hastighed (60—80 m. p. h.), og må derfor være fuldstændig pålidelig. Ligeledes må den være bemanded med en dygtig pilot og en dygtig navigatør, da det sted, hvor radioaktiviteten registreres, nøjagtigt må indtegnes på et kort, hvad der kræver særdeles omhyggelig flyvning.



US-Navy har fornylig taget et nyt rekognosceringsfartøj i anvendelse. Det tilhører Neptune-familien og har også fået denne officielle betegnelse. Vi har tidligere i her i „Flyvevåbnet“ bebudet, at den slags flyvende radarstationer ville komme. Luftfartøjet egner sig særlig godt til langvarige rekognosceringstogter — dens enduranc er henimod 16 timer. Den benyttes bl. a. af den amerikanske vejrtjeneste til at lokalisere orkaner, i hvis center den trænger ind for at undersøge styrke, hastighed og kurs.

Der findes al mulig komfort for mandskabet. Der er rigelig plads for to besætninger, således disse kan tørne om jobbet. Som kuriositet kan nævnes, at luftfartøjet er udstyret med elektrisk køkken.

Billedet viser noget af Neptune's ydeevne. Øverst ses hvorledes radarbølgerne „fanger“ u-båd. På det næste billede tilintetgøres den ved hjælp af dybvandsbomber. Det tredje billede viser hvorledes en torpedo styres mod sit mål ved hjælp af radarimpulser.

Nederst ses Neptune på vej ind i et stormcenter, den har lokaliseret ved hjælp af sit radarudstyr.

*

Atter et dementi.

At de skærpede regler for udskænkning af spirituose drikke skulle være dikteret af beværtningsforeningen demteres på det kraftigste. Det er udelukkende for at vænne de yngre officerer at nyde hjemmelivets goder, at reglerne er indført. Vi ældre kender dem, så vi klarer os jo nok.

A propos Hunters.

Man har i flyvertaktisk kommando indledt forhandlinger med de samvirkende fagforbund i anledning af de organisationsmæssige problemer, der naturligt vil opstå, når vi om kort tid har færdiggjort uddannet de første lydnermestere.

O. Potte,
Stabspilot mtillæg.



FLYVESTATION VÆRLØSE

åbent mandag og torsdag kl. 12-14
samt på lønudbetalingsdage kl. 10-14

Indskud modtages på checkkonto,
alm. sparevilkår samt 3 og 6 mdr.
opsigelse.

FLYVEVÅBNET



2. ÅRGANG

ULI

1956



DUNLOP

Dæk til alle formål

Flyvemaskinedæk, hjul, bremses etc.

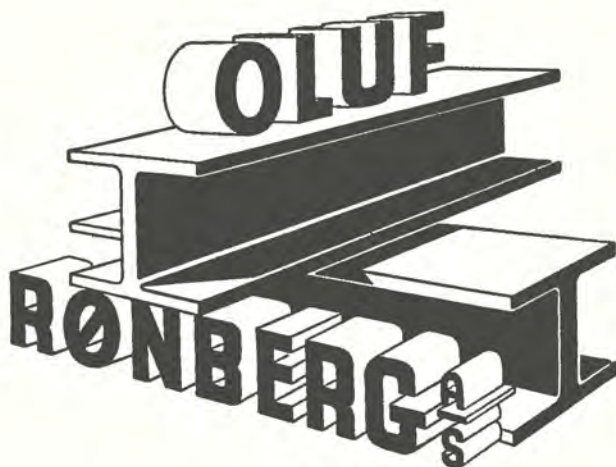
Personvognsdæk, nu også i slangeløse

Lastvognsdæk, med landevejs- og terrainmønster

Motorcykledæk og scooterdæk

Traktordæk - trillebørdæk m. m.

DUNLOP RUBBER CO A/S - Vennemindevej 30 København



Christians Brygge 24

Central 7276

København V



FLYVEVÅBNET

JULI

1956

INDHOLDSFORTEGNELSE

- Charme
- Generalen i Moskva
- The Petrov story
- Svenskerne . . .
- Medal of honor
- Curling
- Syn - Hastighed - Højde
- Nyt fra flyvestationerne
- Verden rundt
- Bogkronik
- Organisationsnyt

De synspunkter, der fremsættes i bladet, repræsenterer ikke nødvendigvis redaktionens — end sige flyvevåbnets — anskuelser og meninger, men står for forfatterens egen regning.

Gengivelse af bladets indhold må ikke finde sted uden redaktionens tilladelse.

Bladets adresse og annonceekspedition: Bondehavevej 7, Bagsværd. Tlf. 98 18 79.
Giro 98 025.

Ansvarshavende redaktører:

Flyverløjtnanterne P. L. Wiisbye og M. C. Bügel.

Redaktionssekretær:

cand mag. N. L. Thomassen.

Trykt i

Herlev Bogtrykkeri
(S. Valbjørn)

Apropos charme . . .

Den norske ekspert i psykologisk forsvar, direktør Thor Bjørn Schyberg, har under et besøg her i landet advaret mod de såkaldte charme-smil. Vi citerer direktøren:

— Hver time på dagen er vi udsat for påvirkning fra flere sider, listig og udspekuleret, ofte genialt udformet. Hensigten er at nedbryde vor forsvarsvilje og lulle os ind i en tryghedsforførelse, så vi giver op, når angrebet kommer.

— Vi får en kortere afspænding fra tid til anden — en charme-offensiv, men bag det hele sidder kolde hjerner og dirigerer den psykologiske krigsførelse efter fast optrukne linier. Det vil sige, det gælder stormagterne. Vi gør ingenting!

Jeg tror, fortsatte direktør Schyberg, at alle er klar over, at den næste krig — når eller hvis den kommer — bliver et helt overraskende angreb, som tager sigte på at lamme modstanderen momentant. Samtidig med, at de mest djævelske odelæggelsesmidler tages i brug, vil der ske en psykologisk krigsførelse, som går ud på, at al modstand er håbløs.

— Da det er helt utænkeligt, at demokratiske lande som de nordiske går til angreb, bliver det altså os, som bliver angrebet og må tage det første forfærdelige slag. Følgelig er det os, som mere end andre må være forberedt, når det gælder p-forsvaret.

Det er med den dybeste pessimisme, jeg konstaterer, at folk i almindelighed intet har lært af det, som hændte under sidste krig. Og for hvert år, som går, rykker nye aldersklasser med titusinder af unge mennesker frem, mere eller mindre politisk indifferente, men modtagelige for følelsesmæssig påvirkning i allerhøjeste grad. — Hvad hjælper det, at vi i en given situation har de bedst mulige våben, hvis mændene svigter, — giver sig uden kamp eller falder offerer og kammerater i ryggen!



ORPHEUS letvægts turbine-
motor er anvendt i Folland
Gnat jageren, og den er også
beregnet til anvendelse i
Fiat G91, Bréguet Taon og
Dassault Mystère 26

BRISTOL AERO-ENGINES LIMITED ENGLAND
AGENT: A.B.C. HANSEN COMP. A/S INDUSTRIBYGNINGEN KØBENHAVN 5

Flyvevåbnets chef i Moskva

Efter Genève-konferencens forsonlige atmosfære og persondyrkelsens tilsyneladende endeligt Rusland, blev den frie verden endnu engang overrasket over Sovjet ved indbydelserne, der blev sendt ud til 28 lande (bl. a. Danmark) til at overbringe U.S.S.R.'s årlige flyveopvisning på TUSHINA flyvepladsen i nærheden af Moskva. Stævnet blev afholdt i forbindelse med „Det russiske flyvevåbens dag“, juni 1956.

Det danske flyvevåbens chef, *generallojtnant Tage Andersen*, ledsaget af *oberstlojtnant H. Christensen*, repræsenterede Danmark ved stævnet.

Generalen og oberstlojtnanten fløj til Moskva med SAS. — På grund af dårligt vejr over Moskva mellemlandedes der i Riga.

Vejret var ikke det gunstigste. Ved stævnets begyndelse lå der lavt hængende regnskyer over Moskva. Vejret klarede dog nogenlunde op under stævnet.

Stævnet var inddelt i tre afdelinger under ledelse af *generalmarskal Zbigarev*. 1. afdeling var tilrettelagt af *generallojtnant T. Kutsevalov* og indledtes med en formation YAK-12 fartøjer, der fløj ind over pladsen medbringende Sovjetunionens flag flankeret af to bannere: „Hyldesten til det sovjet-russiske folk“. Derefter fulgte 16 luftfartøjer, der hver havde et af de seksten Union-republikkers flag.

At U.S.S.R.'s flyvevåben lægger vægt på svæveflyvning viste *piloten Chebotarev*. Svæveflyvning var trukket ind over pladsen af et propeldrevet svæveflyvning fartøj. Efter frigørelsen demonstrerede svæveflyveren: *reverse 100 p, Nesterov 100 p, port and board climbing turns, barrell roll, half barrel roll*. Chebotarev sluttede opvisningen ved at sætte sig ned foran stævnets gæster.

Umiddelbart derefter blev tre MAK-15 svæveflyvning trukket op ved hjælp af biler. De steg til en højde af ca. 1600 fod, hvor de udførte et *Nesterov-loop*, gik ind i *step-ladder-formation* til slutning.



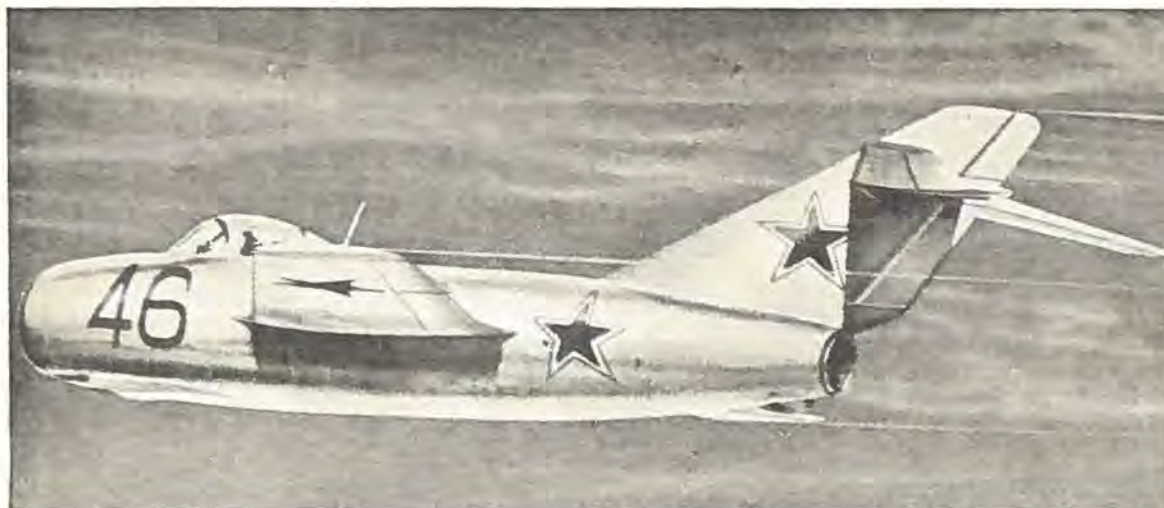
Generallojtnant Tage Andersen

Man har i den vestlige verden længe vidst, at et stort antal russiske kvinder var aktive piloter. At de også er overmåde dygtige viste *fru Bodryagina*, der sammen med seks andre kvindelige piloter kom flyvende ind over pladsen i syv YAK-18 i en perfekt *tight right step-ladder formation*, derefter dannede de: *power dive* efterfulgt af et *spiral Nesterov loop, combat turn, rool og half rool*. De syv kvindelige piloter forlod stævnet i *line-formation*.

1. afdeling sluttede med indflyvning af 21 YAK-18 fartøjer i *line-formation*, hvorfra de gik over til at udføre to *Nesterov spiral loops*, et *half loop, tight spin*, der gik over i en *spiral*. Formationen, der blev ledet af *pilot Nazarov*, forlod stævnet i *line-formation*.

Anden afdeling blev ledet af *generaloberst S. Rubanov* og indledtes af *major Lapshin*, der demonstrerede individuel flyvning med jetjager. Derefter fløj fire jetfartøjer i *rhomb-formation* ind over pladsen. Efter at have demonstreret deres dygtighed i kunstflyvning forlod de stævnet og overlod pladsen til *obersterne Fokin og Stensenko*, der viste *synkroniseret arrobatic*. Obersterne forlod stævnet i et *climb*, medens 9 jetjagere kom strygende ind over pladsen i *Wedge-formation* — efterfulgt af stævnets måske allerdygtigste piloter — eller i hvert fald kendteste flyvere — der demonstrerede russiske jetbombers flyveegenskaber. Piloterne var:

- Helt af Sovjetunionen, *oberst Kharitonov*,
- Helt af Sovjetunionen, *oberst Verbitsky*, og



— Oberst Pozhidayev.

Afdelingen sluttede med demonstration af forskellige nye, russiskbyggede fartøjer, såvel civile — som militære. Russerne opgav selv, at de viste typer var skabt af konstruktørerne: *Antonov, Tupolev, Yakolev, Mikoyan og Sukhoi*.

Marskal N. Skripko og generaløjtnant V. Marghelov stod for tredje og sidste afdeling: *faldskærmsudspring*.

Det var ved et lignende flyvestævne, russerne mellem de to verdenskrige overraskede de vestlige observatører med at sætte et musikkorps ned med faldskærm. Derfor blev den sidste afdeling imødeset med stor forventning.

Russerne viste først faldskærmsudspring fra en IL-12. Derefter sprang tre faldskærmsudspringere fra en AN-2er for at demonstrere — som russerne på engelsk kalder „*Combined jump by paratroopers with change of parachutes in the air*“. — Endelig sprang 30 faldskærmsjægere ud fra fem AN-2 fartøjer.

Stævnets sidste opvisning var landsætning af soldater fra transportfartøjer, enkelt- og to-motorede helikoptere samt udladning af tungt materiel, kanoner og traktorer.

*

Knap var flyvevåbnets chef vendt tilbage til Danmark, før vi spidsede vore blyanter og kørte til H. Q. for at benytte lejligheden til at delagtiggøre flyvevåbnets personel i chefens indtryk og tanker efter Moskva-besøget.

„Må vi have lov til at byde generalen velkommen tilbage?“

„Mange tak — hvad drejer besøget sig om — — Generalen smilte, vel vidende, at redaktøren af „*Flyvevåbnet*“ forsøgte sig som „*interviewer*“.

„Det drejer sig om generalens besøg i Moskva for ganske nylig! Hvorledes var det umiddelbare indtryk af det russiske folk —?“

Generalen skynder sig at sige med et lille smil: „*Godt*“, som om generalen i tankerne så, at vi stillede os russerne som uhyggelige vilde røvere og barbarer.

„*Det russiske folk ser venlige og hjælpsomme ud, og jeg tror også, at de er det. Når jeg ser dem være helt nøjagtig, må jeg dog tilføje, at den russiske generation virker mindre og mere tætbyggede end vest-europæere og amerikanere.*

Billedet i Moskva var fredeligt og venligt. Befolkningen virkede tilfredse, og de syntes at gøre sig god tid.

— „Hvilket indtryk gjorde METROEN — — Russerne er stolte over den og har god grund til at være det. Både tog og stationer forekom renere, end det ellers synes at være tilfældet undergrundsbaner.

Ligeledes var KREML en oplevelse med et stort skønne bygningsværker — ikke mindst kirker og tårne med de løgformede tårne og spir.“

— „Hvorledes havde russerne arrangeret sig til at modtage os —?“

Vi var inddelt i forskellige hold med repræsentanter fra 5-6 lande. Oberstløjtnant Christensen var således på samme hold som finnerne, tyskerne og jugoslavere. — En marskal stod som hovedmand for holdet, medens en oberstløjtnant var vicemand.

— „Sproget var vel engelsk —?“

Nej, vores tolk talte kun tysk. Egentlig havde vi været lettere med engelsk — vi har jo i forvejen lært mange fagord på det sprog. — Der blev sagt os, at vi kunne få en anden tolk, der talte det sprog, vi bedst kunne gøre os forståelig på. Vi afviste dog ikke vor tolk ud, da han var overalt og flink og elskværdig.“

— „Vi forstod på generalen, at der også var arrangeret et besøg på en flyvebase —?“

Ja, vi var inviteret ud på Kubinka-flyveplads, hvor der bl. a. var opvisning af 9 MIG-17. — Vi så vi — sikkert uden for programmet — en række bomber lande ved hjælp af tre halefaldparme, og da dens understel trækkes op i kroppen, og den derfor har ringe højdefald, havde den optrækkelige hjul i planenderne.“

Efter besøget på Kubinka, var der garten-party, hvor marschal G. K. Zjukov var vært. Der var her mulighed til at hilse på støvnetts piloter.

Indvidere var der arrangeret besøg på en flyvekindefabrik. Her var der 5000 arbejdere, der var i stand til at producere 2 stk. IL-14 om dagen. Prisen for et fly stod i en pris af 1½ million rubler. Desuden kender jeg ikke lønningerne i Rusland eller den virkelige købekraft, så beløbet siger ikke så meget.

Under besøget nævnte fabrik, besøgte vi flyveakademiets flyvetekniske afdeling, der omfattede et stort antal hundrede laboratorier og klasseværelser.

Efter besøget var der mulighed til at se forskellige flytyper. En russisk officer holdt et foredrag, hvor han varede ikke længe, for de forskellige indvandrere langsomt begyndte at trække ned til flyene og modsatte hjørne af lokalet. Da der efterhånden blev noget tomt omkring foredragsholderen, blev han os venligt om at komme tilbage, vi skulle efterfølgende få mulighed til at se flyene, hvad vi ville; — iøvrigt så længe og så meget, vi ønskede.“

— „Var der mulighed til at stille spørgsmål?“

„Ja, russerne opfordrede os ovenikøbet dertil. Vi var ikke i stand til at efterforske svarenes nøjagtighed — der var sikkert spørgsmål, de gik meget let hen over — eller helt uden om. Måske var der også spørgsmål, som man ikke stillede, fordi man på forhånd var sikker på, at man ikke kunne få noget svar.“

— „Kunne generalen frit færdes i Moskvas gader — eller var der restriktioner i bevægelsesfriheden —?“

„Vi kunne skam gå hvorhen vi ville og tale med hvem, vi ville.“

— „Bemærkede generalen, om der var truffet særlig sikkerhedsforanstaltninger for regeringsmedlemmerne under opvisningen på Tushina —?“

„Tilsyneladende ikke. De russiske regeringsmedlemmer og ledere gik — så vidt vi kunne se — frit og utvungen omkring.“

„Var det kun repræsentanter fra regeringen — eller var der kendte medlemmer tilstede —?“

„Flertallet af regeringen overværede opvisningen. Vi genkendte bl. a. Bulganin, Krutschev og Vorosjilov.“

— „Hr. general — vi kan ikke dy os for som sidste spørgsmål at spørge: Mærkede man noget til Stalin-kultens forfald —?“

„Det var vi næppe i stand til at vurdere. Jeg kan kun sige, at vi så mange billeder af Stalin rundt omkring på gader, pladser og hoteller. Om omfanget af opgøret med Stalin-persondyrkelsen kan jeg intet oplyse. Husk“ — tilføjer generalen med et lunt smil — „jeg er ikke Ruslands-ekspert, jeg var blot derovre i 5 dage —!“

Dementi.

Der har været talt om, at mine tjenesterejser er mange og for lange. Man skulle vel nok kunne tillade sig at følge turistforeningens slogan: „Til Karup kro over Göteborg“.

O. Potte,
Stabspilot mlitillæg.

Dementi.

Der hviskes i krogene om, at der i de store stabe savnes koordination og samarbejdsvilje imellem de forskellige sektioner. Dette er imidlertid slet ikke tilfældet. Tværtimod ordner „P“ ofte „O“'s sager og omvendt.

O. Potte,
Stabspilot mlitillæg.

The **PETROV** story



Som man måske husker, skete der i sommeren 1954 en sensationel „afhopning“, der gav genlyd i hele verden. Det meddeltes i april måned i det australske parlament, at tredje sekretæren ved Sovjets ambassade i Canberra havde søgt og fået bevilget politisk asyl i Australien. Ved samme lejlighed bebudede premierminister Menzies i sin tale, at der ville blive nedsat en særlig kommission til at undersøge det bevismateriale, man havde modtaget vedrørende en systematisk dreven spionage og underjordisk virksomhed i Australien.

På et meget tidligt tidspunkt stod det klart for myndighederne, at Petrov ikke blot var en almindelig trediesekretær ved ambassaden, men tillige indtog en ret høj rang inden for M.V.D., og at han sammen med sine kone stod i spidsen for Sovjets hemmelige tjeneste i Australien. Yderligere omstændigheder bidrog til at forøge sensationerne. Af indenrigspolitiske grunde gik oppositionslederne i parlamentet til angreb mod premierministeren og beskyldte denne for at udnytte tilfældet Petrov i valgtaktisk henseende. Da der begyndte at spredes rygter om, at adskillige af oppositionspartiernes fornemste ledere stod på

særdeles god fod med Sovjetambassaden, gav det naturligvis yderligere næring til at bringe sindet i kog. Den næste sensation kom fra den russiske ambassadør, idet denne ved en pressekonference åbent erklærede, at alt hvad der fra australsk side var fremkommet om Petrovsagen, var det rene opspind og fri fantasi. Fru Petrov, som var på stede, afslørede under tårer sandheden: hendes mand var blevet kidnappet! Han ville naturligvis aldrig frivilligt have forladt hende.

De allerede antydede omstændigheder gav et rigtig grundlag for publicity, men den virkelige knaldsensation kom først en uge senere. Der stod voldsomme demonstrationer i lufthavnen i Sydney, da et luftfartøj skulle starte for bl. a. at føre fru Petrov til Moskva. Folkemassen forsøgte at forhindre hendes afrejse, og det almindelige indtryk var, at hun med vold førtes fra vogn til luftfartøjet, ligesom hun tydeligvis græd stønede og råbte på hjælp og udtrykte ønske om at blive i Australien. Hendes udtalelser i lufthavnen, blev gengivet af pressen, der som kilde anførte „nogen“, der havde overværet episoden og fortalt det russisk. Ved mellemlandingen i Port Darwin i

dlige Australien mødte guvernøren op og ved rand af politiet blev fru Petrov's to mandlige sagere afvæbnet. Den ene da han forsøgte at gå gennem lommen, den anden nåede end ikke at indlede nogen aktion, idet han ikke var hurtig nok til at få fat i sin pistol, der var anbragt i et søldehylster. Efter en samtale mellem guvernøren og fru Petrov, og efter hun i telefonen havde fået lov til at tale med sin mand — som hun oprigtigt var overbevist om var død — søgte hun at opnåede asyl.

Den russiske ambassadør skummede af raseri og protesterede omgående mod det skændige overblik og mishandlen af uskyldige og ubevæbnede medlemmer af ambassaden, mod den med rå vold gennemførte bortførelse af fru Petrov m. m. Det første russiske træk var en anklage mod Petrov for forrædderi mod Sovjetmagten og man forlangte han udleveret i hans egenskab af forbryder. Da så dette mislykkedes, blev de diplomatiske forbindelser mellem Australien og Rusland simpelthen afbrudt og Sovjetambassaden forlod landet. Der behøves ikke megen fantasi til at forestille sig, at ambassadørens modtagelse i den kommunistiske højborg har formet sig mindre hjertelig. De australske sikkerhedstjeneste kunne konstatere, at der var brændt sneisevis af dokumenter i den russiske ambassade og efter afrejsen var der selvfølgelig intet tilbage af interesse.

Der kom flere og flere ting frem under undersøgelse, der blev ført af den af australske regering nedsatte kommission. Men efterhånden som den gik, mistede historien nyhedens interesse. Det rigtige var det i Australiens egen interesse at holde de gamle gemytterne, thi de ting der fremkom, betød ikke noget nyt lys over de sovjetrussiske afklaringsmetoder, men virkede i en vis grad afslørende over for en række australiere, kendte og ukendte; dette er dog en anden historie.

Michael Bialoguskis bog „The Petrov Story“, som udkom i Melbourne i fjor, skildrer tilfældet med fru Petrov, og gør det uhyre indgående og detaljeret. Der er ingen tvivl om, at den ydre ramme: data, kronologisk, erstatningsbeløb m. v., i detaljer stemmer overens med de faktiske forhold, hvad der kan læses i det australske udenrigsministeris hvidbog eller i Keesing's „Contemporary

archives“ fra 1954. Den, som venter sig en spændende læsning, der afslører tekniske detaljer fra det hemmelige politiske arbejdsområder, bliver slemt skuffet. Forfatteren er altfor klog til at komme ind på den slags, der findes ikke en linie i bogen, hvor han på nogen måde kompromiterer den australske sikkerhedstjeneste. Bogen er skrevet på en sådan måde, at intet forhindrer forfatteren i påny at genoptage sin tjeneste som hemmelig agent. Bogens interesse ligger hovedsagelig i det psykologiske plan.

Forfatteren fødtes i Kiev i Ukraine i revolutionsåret 1917. Han voksede imidlertid op i Wilna, hvor det lykkedes forældrene at flygte til, og her gik han i gang med at studere medicin og musik. Ved krigsudbruddet i 1939 blev byen som bekendt okkuperet af russerne, men afstodes derefter til Lithauen. Den nye magts politiske fandt anledning til at mistænke Michael Bialoguski, og ved en ransagning hos ham fandt man skjulte våben, hvorfor han blev arresteret. Han undgik den truende dødsdom ved at angive to kammerater, om hvem han i forvejen vidste, at de var undsluppet. Han blev dog relativt hurtigt løsladt og fik en stilling ved et teater. Takket være sine gode kundskaber i russisk blev han hurtigt en forgrundsfigur i komiteen, og i begyndelsen syntes hans samarbejde med de sovjetrussiske myndigheder at være det bedst mulige.

De retningslinier, efter hvilke russerne ønskede teatret drevet, forekom imidlertid Bialoguski sær-

VIRGINIA ROSE



i den fikse pose

- en herlig shagtabak

**Poul Petersen . Tobaksfabriker
HORSENS**

deles utiltalende, måske mærkede man denne tiltagende uvilje, i alle fald blev han underkastet nogle forhør og kort efter besluttede han at forsøge at undslippe.

Nu viste det sig, at han skulle få gavn af sit tidligere fængselsophold. Medens han sad inde, var der nemlig foregået en slags folkeoptælling, der dog ikke havde udstrakt sig til fængslerne. Han var således ikke lithauisk statsborger, men derimod flygtning, og her åbnede der sig en mulighed for at forlade sovjetrussisk område. I foråret 1940 blev det nemlig højtideligt bekendtgjort, at alle indfødte (lithauske statsborgere) automatisk var indbyggere i den nye sovjetrepublik, eventuelle flygtninge skulle derimod ansøge om denne tvivlsomme ære eller forlade landet. Det vanskelige bestod i at få indrejsetilladelse til et andet land, men efter en livlig brevveksling med den hollandske konsul i Stockholm, lykkedes det Bialoguski at få skriftlige beviser for, at der ikke krævedes visum for at rejse til Curaco, det var den statsløses hjemland. Rejsen, der blev lang og besværlig og ikke uden farer, gik over Vladivostok og Japan og sluttede i juni 1941, ikke i Curaco, men i Sydney.

Efter forskellige tilfældige job bl. a. som musiker, blev Michael Bialoguski indkaldt til aktiv krigstjeneste og tjenestegjorde som sygepasser på et lazaret. Ret hurtigt indså de australske myndigheder, at der var væsentlig større tilgang på sygepassere end på læger, hvorfor medicinske studenter kunne få lejlighed til at fuldføre deres studier, hvilket også Bialoguski fik lov til. Ved hjælp af stipendier og arbejde som musiker klarede han sig og fuldførte sin uddannelse. Umiddelbart efter krigsafslutningen finder vi ham som en vel-estimeret australsk læge, men i mellemtiden var der sket forskellige andre ting.

Ved sin ankomst til Sydney i sin tid kunne Bialoguski ikke et ord engelsk, hvilket havde den ganske naturlige følge, at han søgte og fik adskillige polske kontakter og via disse igen russiske. (Han talte flydende polsk, russisk, tysk og fransk). Han fandt hurtigt ud af, at han så ganske afgjort foretrak Australien fremfor Rusland. Yderligere indså han, at det australske folk var fuldkommen mistænksomme og rørende naive. I større mere

eller mindre kulturelle kredse var det ligefrem „fint“ at komme og omgås russiskdirigerede selskaber, klubber, foreninger og foreninger. Da Bialoguski kendte de russiske arbejdsmetoder, anså han tiden for væsentlig moden til at sætte sig i forbindelse med sikkerhedsmyndighederne og efter nogen tid som rapportør blev han sat til tjeneste som hemmelig australsk agent.

I 1949 kan Michael Bialoguski findes i Sydney som absolut ensom, forbeholden, men yderst intelligent mand. Hans evner til at komme i kontakt med mennesker er påfaldende. Hans mulighed for at få disse til at tale og selv til at føre yderst livlig konversation uden egentlig at sige noget, er ganske fantastisk. Udadtil er han den velhavende Sydneylæge, hvis hovedinteresse dog er musik. Hans russiske sympatier er meget påfaldende, tilmed i en sådan grad, at hans øvrige omgangs-kreds efterhånden tynder ud. I forskellige russiske selskaber, fredsforeninger m. v. bevægede han sig som en fisk i vandet, hans evne til ikke at virke påtrængende, har ligesom skaffet ham betroet stilling blandt den russiske ambassades personel, uden denne dog på nogen måde er officiel karakter.

Samtidig er Michael Bialoguski under det gamle navnet Jack Baker en dygtig hemmelig agent. Sin lægepraksis beholdt han kun for at kunne opretholde skinnet udadtil. Den australske stat betalte forskellen mellem hvad han tjente som læge og hvad han kunne have tjent.

Under disse omstændigheder mødte B. (læseren kan efter behag kaldte ham Bialoguski eller Baker) Petrov, da denne netop var ankommet til Canberra. Petrov var fuldblods kommunist. Han var født i det tænkest mulige fattige miljø i lille by i Sibirien, og han havde en usædvanlig barn- og ungdomstid bag sig. Sin karriere indfor partiet var helt hans egen fortjeneste, og han havde skabt sig den ved energi, hensynsløshed og blind partifanatisme. Stillingen i Canberra var for ham en væsentlig fremgang, og han var tydelig nok indstillet på ikke at gøre sine foresattes til skamme.

Forholdet mellem disse to mænd udviklede sig efter omtrent et halvt års forløb til et tilsyneladende fortroligt „venskab“. Takket være dette sær-

hold var B. i stand til at aflægge overordent-
 værdifulde rapporter til sine overordnede. Men
 var, som om hans stiledede efter et højere mål.
 d opbydelse af tilsyneladende udtømmelig
 nodighed og yderste forsigtighed forsøgte B.
 for Petrov at rokke ved de kommunistiske
 ers og tankers grundvold, og ligesom tvinge
 a til at sætte sig ind i og acceptere den frie
 lens syn og levemåde. Hele tiden gjaldt det
 B. at give udseende af at være den fuldstæn-
 e tro og overbeviste kommunist. Petrov var in-
 årssunge og forbehold og mistænksomhed var
 s fremtrædende karaktertræk. De ydre former,
 ens gode mad og drikke og underholdning i
 skab med en god ven tilegnede Petrov sig hur-
 . Uden egentlig at vide det begyndte han lidt
 r lidt at interessere sig for muligheden af at
 e et sådant liv, hans fantasi begynder at lege
 d den tanke. Han konstaterer, at Australien
 et godt land, et land det er let at leve i. Han
 ynder at drage sammenligninger mellem sin
 n ungdomstid og den ungdom, han ser omkring
 Forslag til en stabil levevej eller fordelagtige
 retninger interesserer ham livligt. Men stadig
 ler han.

1953 skal Petrov vende tilbage til Moskva på
 le måneders ferie — en rejse, som tydeligt nok
 roliger ham. Samtidig udvikler forholdet mel-
 ham og den russiske ambassadør sig mere og
 re i negativ retning og Petrovs angreb over for
 mod den nye russiske overklasse bliver yder-
 re hadske. En pludselig opstået øjensygdom,
 har utvivlsomt en finger med i spillet med
 syn til diagnosen, kræver midlertidig behand-
 g, hvorfor Petrovs hjemrejse bliver udskudt
 til videre.

Petrovs stilling inden for ambassaden forværres
 lig. Hans kone bliver sat fra en sekretær opga-
 og selv føler han sig mere og mere isoleret.
 der lidt efter lidt kommer beretninger om
 e personskifter på hjemmefronten, hvilket som
 endt ikke er usædvanligt, mærker han jorden
 nde under fødderne. Forholdet mellem B. og
 rov går nu ind i en ny fase. Petrov forsøger
 overbevise sin ven om, at han har taget fejl af
 munismen og at Sovjet er et helvede.

Tilsyneladende er det svært at rokke ved B.s

ideologiske indstilling, uanset dette er han stadig
 den gode ven. Bl. a. ser de sammen på en høns-
 farm, som Petrov forelsker sig i som grundlaget
 for en nystart i tilværelsen. Den nødvendige ka-
 pital påtager B. sig at skaffe. De kan nu under
 fire øjne åbent diskutere Petrovs ønske om at blive
 i Australien. Denne er dog stadig i tvivl. Grunden
 hertil er ikke svær at forstå. Petrov står ganske
 alene i verden, men hans kone har hele sin fa-
 milie i live i Sovjet. Af hensyn til disse tør hun
 ikke blive, trods det hun sikkert gerne vil. I vir-
 keligheden ved Petrov intet herom med sikkerhed,
 nogen åben diskussion har der ikke været ægte-
 fællerne imellem om dette spørgsmål. De bevogter
 hinanden indbyrdes ligeså omsorgsfuldt og mis-
 tænsomt, som de hidtil har bevogtet alle andre.
 I sandhed et skønt interiør fra et lykkeligt ægte-
 skab.

Så fatter Petrov imidlertid sin beslutning og
 B. sætter ham i direkte forbindelse med en repræ-
 sentant fra sikkerhedstjenesten og glider nu selv
 noget i baggrunden fra begivenhedernes midt-
 punkt. Hvad der yderligere er sket, er dog ret let
 at konstruere.

Petrovs forflyttelse til anden „tjeneste“ er alle-
 rede beordret fra Moskva, ligesom datoen for
 hans og hans kones hjemrejse er fastsat. Petrov
 overlader sit arbejde til sin stedfortræder på den
 fastsatte dag, men samme eftermiddag overlader

Chokolade Specialiteten fra U.S.A.

Toms
YANKIE
Bar

- bid mærke i navnet ...

Petrov hele sit arkiv, som han ifølge instruktioner forlængst skulle have brændt, til en repræsentant for den australske sikkerhedstjeneste. Vederlaget herfor er asyl i Australien samt et kontant beløb, tilstrækkeligt til hønsefarmen.

For fru Petrovs vedkommende er sagen sat på spidsen, og det er en nedbrudt og fortvivlet kvinde, der på den bestemte dag ankommer til Sydney's lufthavn. Hun føler sig sikker på, at hendes mand er død. Og hun ved, thi man har oplyst hende herom, at i Rusland venter kun dommen til tvangsarbejdslejr eller i bedste tilfælde døden. Konsekvenserne for sin familie kender hun bedre end nogen anden. I lufthavnen bliver hun skræmt af folkemasserne, hun forstår ikke engelsk, og må hjælpes ombord.

Først efter starten får chefpiloten personlige instruktioner over radioen, og via stewardessen får

så fru Petrov oplysning om, at hendes mand ledes i bedste velgående og at også hun kan få politisk asyl i Australien. Disse meddelelser bliver givet hende mundtligt på det lokale, som damer eller senere opsøger, og hvor selv et par af Sovjet mest nidkære M.V.D.-folk undlod at ledsage hende. Hændelserne i Port Darwin har vi allerede været inde på.

Bogen byder som tidligere antydet ikke så meget på ydre spænding, men det kan uden overdrivelse siges, at den giver stof til eftertanke.

Den svenske oberst slutter sin beretning med „The Petrov Story“ med en paratetisk angivelser om mening, der hentyder til Petrovs tidligere karriere. „Prior to his coming to Australia, Petrov was for four years in charge of the M.V.D. in Sweden, a country, traditionally, and for good reason, regarded as a centre of international espionage“.



Svenskerne blandt verdenseliten

Eskadrille F-17 i Kallinge blev den første i Sverige, der udrustedes med det svenske vidunder, A-32 Lansen.

Serieproduktionen har været i gang gennem længere tid, og snart er alle flotillerne, 12 ialt, forsynede. Hermed har Sverige givet verden et slående bevis for, hvor stor en industrikapacitet det besidder, og som stillet til rådighed for forsvaret kan opvise resultater, som kun en stormagt formår.

Lad os i korthed se på Lansen og dens egenskaber.

A-32 er en 2-sædet jagerbomber og natjager. Dens længde er 15 m, spændvidde 13 m og højde 5 m, (Hawker Hunter, — længde 13,8, spændvidde 10,3 m) med pilformet planer på 35°. A-32 er et stort og tungt fly, fuldvægt (combat weight) 10 tons. Dens maksimale hastighed ligger på 1150-1200 km/t. Reaktionsmotoren er en svensk udviklet udgave af Rolls-Royce Avon, R-7 kaldet Dovern på ca. 4300 kg reaktionskraft med effektiv brænder. Den er det første svenskbyggede fly, der har „pangat ljudvallen“ — ganske vist kun i et øjeblik —, men alligevel bemærkelsesværdigt for en t

Denne klasse. Den er lige så hurtig, trods sin vægt, som Hawker Hunter. Dens bevæbning består af 4 stk. 30 m/m Bofors kanoner, anbragt i to stk. i hver side mellem indsugningen og motordøren, samt 10 stk. raketter under hvert vingespænd eller et antal bomber.

Besætningen udgøres af to mand, pilot og radaroperatør. En så moderne jager som A-32 rummer selvfølgelig en mængde tekniske finesser, som er på den hemmelige liste, men nogle er dog tilgængelige. Det vil imidlertid føre for vidt at gå i detaljer, blot skal nævnes en bremseanordning, der forhindrer blokering af hjulene ved hård opsætning, styremaskiner til højde- og sideror, samt elektrisk anlæg til kabinen for at modvirke friktionsvarmen og solens bestråling.

A-32 er fremstillet af SAAB i Linköping med bistand af afdelingerne i Göteborg og Trollhättan. Afprøvningen af dem blev foretaget af civilingeniør Bengt Olow, et af den flyveinteresserede svenske ungdoms idealer. Han er født i Skåne i 1918, tog studentereksamen i 1936 og læste derefter nogle år ved Kungliga Tekniska Högskolan i Stockholm. Afbrød i 1940 sine studier for at indtræde i værnepligt ved flyvevåbnet og nåede senere som pilot at blive permitteret som løjtnant af reserven i 1943. Genoptog studierne samme år og



blev i 1945 civilingeniør. Ansattes ved SAAB i august 1945 som indflyver og prøveflyver i serie bl. a. af J-21A i Linköping. Dygtig og dristig som han blev, blev det pålagt ham i 1947 at afprøve reaktionsstypen J-21R. Da prototypen af J-29 var færdig, fik Bengt Olow sammen med den engelske pilot Robert Moore opgaven at afprøve denne, og i forbindelse med flyvningen tog Olow sig af. Som SAAB's indflyvningschef har han naturligvis også været med på at flyve den lille deltavingede SA-210 Draken,

som SAAB nu på tredje år eksperimenterer med.

Den 3. november 1953 afprøvede han prototypen af A-32 Lansen fra fabrikkens flyveplads ved Linköping, en prøve, mange med ham havde set hen til. Ca. 800 ingeniører ved SAAB plus et antal komplicerede regnemaskiner havde tegnet og beregnet enkelthederne. Ville forventningerne slå til? Bengt Olow skulle give svaret. Flyvningen gik glat, og forventningerne blev ikke skuffede, A-32 holdt hvad man lovede, og lidt mere til.



Med den forbedrede udgave af J-29 Tønden, samt A-32 Lansen og det store antal Hawker Hunters, der fornylig indkøbtes i England, besidder Sverige i dag 3 af verdens hurtigste jagertyper, som danner kernen i en kamplinie på mere end 1500 fly. Det svenske folk har med kraft og dygtighed, der giver respekt videnom, skabt sig en falanks i luften, og selv smedet Lanserne, og det kan med vægt siges til en eventuel angriber, —
urvägen — *Eclairé.*



Undertegnede tilstår, at jeg på egen hånd og uden at indhente tilladelse, men drevet af den bellige ild, i en skrivelse til NATO-hovedkvarteret har luftet tanken om, under de forhåbende værende forhold at erstatte W i ICAO-alfabetet med et andet ord end Whisky.

O. POTTE,
 Stabspilot m/tillæg.

MEDAL OF HONOR



*Fra den anden krigsskueplads i det fjerne Østen foreligger det amerikanske forsvarsmi-
nisteriums rapport om, hvorledes oberst Neel
E. Kearby fortjente sin dekoration.*

I oktober 1943 udførte oberst Kearby en recog-
nosceringsmission mod den stærkt forsvarede ja-
panske base ved Wewak på New Guinea som før-
rer for 4 stk. P-47. På hjemturen, på et tidspunkt,
da der ikke var meget brændstof tilbage, fik ober-
sten øje på en fjendtlig jager. For ikke at give
denne tid til at alarmere sin hjemmebase, gik
Kearby straks på ham og sendte japaneren ned i
flammer.

Kort efter observerede de fire amerikanere en
formation på 12 fjendtlige bombere, eksorteret af
36 zo-fartøjer. Oberst Kearby gav ordre til an-
greb. I spidsen for sine fightere dykkede han ned
i den japanske formation og skød tre ned i hurtig
rækkefølge. Han fik yderligere to til, som havde
bidt sig fast i halen af en af hans folk.

Japanerne brød deres formation for at angribe
Kearby's P-47. Han foretog endnu et run, før han
søgte beskyttelse i skylaget. Over skytoppen lyk-
kedes det oberst Kearby at samle sin flight og
føre den til nærmeste amerikanske base.

*

*Dette er beretningen om den dåd, der gjorde
den amerikanske sergent Manyard H. Smith
fortjent til sit lands højeste udmærkelse.*

Bombemaskinen havde løst sin opgave og havde

vendt næsen den rigtige vej. Sergent Manyard
Smith, der var med ombord i denne B-17, fø-
lte sig med et bedre tilpas. Det var hans første missi-
on over Europa. Pludselig fløj bombere ind i
spærreskydning, et inferno af flakskyts og ang-
rebende jagere. Granaterne fra antiluftskytset flæn-
dede revner og huller i „den flyvende fæstning“.
En af besætningsmedlemmerne blev hårdt såret, i-
ntræffelsen blev afbrudt, adskillige kontrolanordni-
nger sat ud af spillet, og samtidig udbrød der bran-
de i midtskibs og i radiatorummet. Tre mand sprang
med faldskærm og landede i forholdsvis sikkerhed
på havet.

Sgt. Smith gik nu i aktion. Med sine kanoner
fyrede han efter de angribende jagere, i pauser
sprang han ind midtskibs og bekæmpede flam-
merne. Han nåede at yde hjælp til den sårede
agterskytte. Så tilbage til kanonerne for at give
fjendtlige jagere, der endnu engang angreb for
at give „fæstningen“ dødsstødet, en varm modtag-
else. Den udstømmende ilt fra det gennemhullede
oxydeanlæg nærrede flammerne, og der opstod
hede så intens, at radioer, kanonfundamenter
kameraer smeltede. Den sammenstuvede ammu-
nition begyndte at eksplodere.

Sgt. Smith kastede ammunitionen overbord, i-
kæmpede ilden indtil al ildslukningsmateriel
udtømt. Han fik endog yderligere forbundet agt-
skytten. Endnu engang bemandede han de enkelte
kanoner der virkede, indtil nazi-jagerne opgav
forfølgelsen. Han indhyllede sig i en beskyttels-
dragt og ved hjælp af sine hænder, tæpper
presenninger fik han kvalt ilden. „Fæstningen“
nåede hjem!

Curling

Vi vil ikke påstå, at nedenstående artikel om spillet „curling“ har noget med flyvning at gøre, på den anden side anser vi spillet for at være af en sådan art, at vi føler at måtte bringe beretningen om dets oprindelse. Vi er sikre på, det har bud til os alle. Skulle der ikke være en sø ved hånden, kan det anbefales at overrisle f. eks. en bedestrækning.

Historien beretter, at for år tilbage plejede eng-anderne at rejse til Skotland for at skyde hjorte, mens skotterne tog til England for at skyde eng-ander. Senere lavede skotterne en snedig for-
dring af dette udvekslingssystem ved at opfinde curling, en sport, hvis formål det var at få englæn-
derne til at gå ud og skyde sig selv, hvad der
førte en betragtelig besparelse i skotternes
munition såvel som i deres hjortebestand.

På lignende måde siges den skotske sparsomme-
hed at være ansvarlig for udviklingen af den
sport, der er kendt under navnet „curling“, et
spil, der normalt spilles på en græsplæne,
men i den specielle form, som navnet dækker,
spilles som vintersport på isen. Ifølge sagnet var
en unge highlanderbrud i færd med at bage
sin første postej af hakket kød m. v. (skotsk:
„haggis“) til sin mand, da den pludselig trillede
af ovnen, faldt ned på hans fod, rev den af
hans anklen og fortsatte gennem gulvet ned i kæl-
len, hvor den knuste en del af husets funda-
ment.

Den uheldige vivs ægtehalvdel var imidlertid
sparsommelig mand; han bjærgede haggisbol-
len, satte et håndtag på den og blev således den
første „curling“stens far. Hans kone tog siden til
is.

I senere dage bliver curling mere og mere popu-
lær i Canada. Hver vinter er der flere og flere
spillere, der går ned på isen og kaster sten til hin-
anden, og der er intet unormalt ved disse menne-
sker, midaldrende forretningsfolk, respektable
og succesfulde i deres samfund. En af grundene til, at
det er så populært, er sikkert, at dets forudsæt-
ninger er særdeles simple. Alt hvad man behøver,

er noget is, et fingerbøl skotsk whisky, en anelse
absinth og så tre gutter, der er lige så skøre efter
det som en selv.

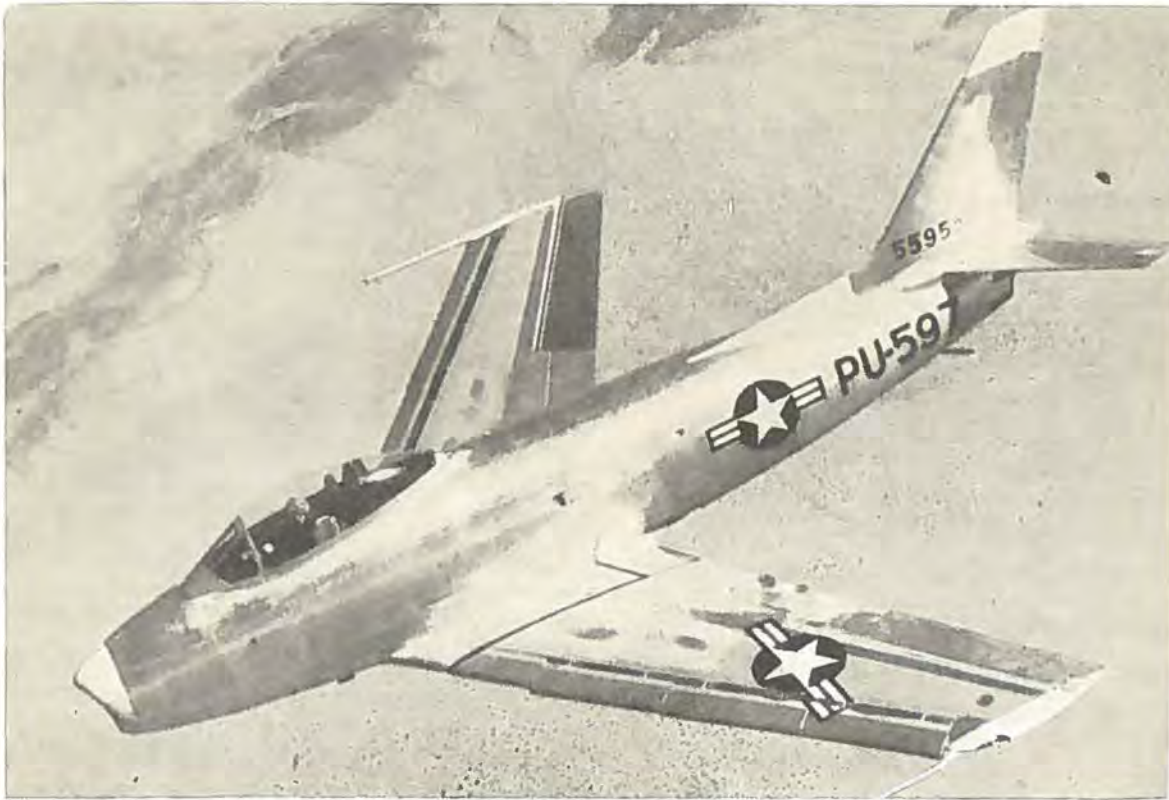
Det første tegn på, at en mand er blevet grebet
af curling dillen er hans pludselige interesse for
fejkekoste. Ganske almindelige fejkekoste. Måske
fanger hans kone ham en aften, mens han sniger
sig ud af bagdøren med hendes kost under frak-
ken. Når hun prøver på at få ham til at fortælle
hende, hvad han skal med hendes kost, stirrer
han blot på hende i hårdnakket tavshed, mens
hans øjne glimter som en fanatikers vilde lys.
Eller den mere snedige og drevne curler kan tage
kosten ud af køkkenskabet under foregivende af
at ville gå ud og feje sneen væk fra fortrappen.
Så snart han er kommet uden for, glider en stor
sort sedan, fuld af andre mænd med koste, op
foran huset, samler ham op og brøler bort i
natten.

Før man har set en curler i aktion, er det imid-
lertid vanskeligt at vurdere betydningen af hans
kost. Men i samme øjeblik en spiller kyler sin
sten henad isen, styrter andre spillere løs på den
med deres koste, idet de som rasende fejer på
isen foran stenen i et forsøg på — sådan ser det
i alt fald ud — at afskrække den fra at glide læn-
gere, alt imens kasteren løber bagved med hovedet
på sned, blidt kurrende til stenen om at bryde
sig fejl om stødene og holde sin fart. Det er på
dette punkt, den almindelige tilskuers mister sin
tro på menneskeheden og er parat til at sammen-
ligne den med visse laverestående dyresamfund.

Hvis stenen får held til at undslippe de koste-
bevæbnede spillere, har den en god chance for at
lande inden for en af de ringe, der er aftegnet i
den anden ende af banen. Når det en enkelt gang
er lykkedes en modspiller at komme igennem op-
dækningen og placere en sten i ringen, må man
nødvendigvis slå ham ud. Dette kan gøres ved,
at man hæver en sten og slår ham eftertrykkeligt
oven i hovedet. Skulle man imidlertid være så
uheldig at blive grebet i at gøre noget sådant, vil
det dog blive takseret som „foul“, kosten vil blive
inddraget, og man vil blive dømt til at spille
resten af matchen med en klædebørste.

God fornøjelse —!

SYN - HASTIGHED - HØJDE..



Erfaringer fra Korea har belyst problemer knyttet til fighter luftkamp; nogle af disse problemer vil blive omtalt i denne artikel. Den vil interessere læserne, fordi den giver en beskrivelse af omstændigheder, under hvilke fjernkendning bliver sat på prøve — bogstavelig talt til det yderste. Ingen pilot (han være sig nok så trænet) kan forvente at se, hvad der ikke kan ses. Men han kan trænes op til at få det mest mulige ud af de mindste oplysninger — selv til at genkende en genstand, der viser sig i et enkelt glimt af sollys. Der synes at foreligge en ideel opgave for „glimt-træning“, men forfatterne omtaler ikke den andel, som „the tachistoscopice projector“ har i træning med henblik på sådanne vanskelige vilkår.

Et almindeligt udsagn blandt jagerpiloter er det ofte citerede: „Jeg vil aldrig blive skudt ned af en, jeg kan se!“ Selv om dette udsagn kan

gøres til genstand for diskussion, er den vigtige faktor i luftkamp mellem jagere stadig den, at man kan se fjenden. I træfninger mellem hurtigflyvende jetluftfartøjer har den teknik, der blev gennemprøvet for propeldrevne luftfartøjer, i det væsentlige vist sig at være velanvendelig. Dog ligger begrænsningen i pilotens synsevne bevirket en ændring af forholdene.

Siden F-86A dukkede op i den koreanske luftkrig, er kampe mellem jagere blevet ført i nye højder og i højder, der langt overstiger, hvad der har været brugt før. Man fandt ud af, at jager krigsførelsens almindelige problemer var samme som i al anden jagerflyvning, og ved tænkning af angrebs- og forsvarsmetoder drejede sig derfor om at overvinde de vanskeligheder, der blev skabt af de nye betingelser.

Den moderne jagers mest fremtrædende egenskab — farten — er den hårdeste udfordring b

er for jagerstyrkens sikkerhed og pilotens dømmekraft. Kamphastigheder på 500-650 miles i minen udgjorde næsten en fordobling af de hastigheder, piloterne var vant til, og det, at de angribende luftfartøjer i så høj grad nærmede sig fra siden, skråt forfra og lige forfra, forøgede pilotens vanskeligheder meget.

Kending af en angriber eller en fjendtlig jagerstyrke på den maksimale afstand, som pilotens evne tillader, overlader, på grund af den store afstand med hvilken luftfartøjerne nærmer sig fjenden, et meget lille tidsrum til beslutning og handling — evt. slet intet. Under passager forfra (head-on) mellem F-86 og MIG-15 er fjenden næsten blevet tabt af syne, medens der blev foretaget en omvending for atter at kunne angribe. Ved gennemlejligheder er formationer af fjendtlige luftfartøjer fløjet gennem egne formationer, før modparten blev observeret. Med en closing-speed på omkring tolv miles pr. minut er dette forståeligt, og det viser, hvilken fantastisk årvågenhed, der kræves af piloten.

Spørgsmålet om kending af en fra siden angriber (closing-speed) nødvendiggør umiddelbar handling efter kendingen. I al almindelighed er en hurtigflyvende MIG-15-formation allerede en trussel, før den er blevet identificeret. I nogle tilfælde er fjendtlige angreb trængt igennem til trods for, at USAF-formationslederen så fjenden angribe og komme ind i hans angreb. De høje nærme (closing-) interception-hastigheder er vildledende og har været forårsaget, at piloterne under drej ikke er nået til MIG-15'en. Da hastighederne almindeligvis ligger imellem 500 og 650 knots, er det en rigtig beslutning at lade F-86 flyve inden for samme luftområde. Men ofte har træfninger, hvor MIG-15 flyver på 400 knots, vist, at for store hastigheder er så hasarderede og nytteløse, som for små. Det er meget vanskeligt at bedømme en jetjagers hastighed, når denne kan variere fra 400-650 miles i minen. Lige så vanskeligt er det at forminske hastigheden hos en F-86, hvis målet flyver 150-200 m. p. h. langsommere. Den aktuelle bedømmelse af en MIG-15's hastighed, når den passerer en under eller i samme højde, har været et stort problem.

En F-86, der nærmer sig en MIG-15 med 500 m. p. h. „overtaking speed“, behøver 7-8 miles i minen for at nå fra en afstand af 5000 fod til en skudafstand på 2000 fod, forudsat at målets hastighed er stor. I dyk og når større afstande skal indhentes, kan distancen yderligere forøges og kan nå helt op på 20 miles. Hastigheden har således næsten umuliggjort lokalisering af luftkampe og opretholdelsen af styrkekonzentrationer. Når en kamp engang er begyndt mellem to luftfartøjer, er det sjældent, at nogen person kan melde at have set hele eller blot store dele af kampen. Træfningen strækker sig almindeligvis over et areal, der dækker 30 miles, og fra jordoverfladen til 35,000 fod eller højere. Hvirvlende kampe, der for det meste starter inden for et lille område, splitter hurtigt op i flere træfninger, og ofte har piloterne, der har opholdt sig inden for kampområdet, kunnet rapportere, at de overhovedet ikke er stødt på andre luftfartøjer. På grund af disse jageres hastigheder, og deres store operationshøjde har kampene bredt sig vældigt i dybden, og dette område de dækker, er blevet mere end fordoblet. Taktikken har måttet tillempe disse vanskeligheder.

Et andet problem ved jetjager-operationer er kending af fjenden i store højder med den mørke himmel som baggrund. Her kan indstillingen af pilotens øje føre ham på vildspor. Med mindre solen stråler direkte på luftfartøjet, virker tilbagekastningen af den mørkeblå himmel som en effektiv camouflage. Hvis ikke øjet er nøjagtigt indstillet på den afstand, i hvilken luftfartøjer vil dukke op, vil kendingen ikke lykkes. Angribende luftfartøjer kan nærme sig uden at blive set, indtil de er inde på en livsfarlig lille afstand.

Hele denne forøgelse af det himmelareal, som jetjagerpilotens syn skal dække, har ikke sat ham i stand til at se noget ud over dette. Heraf følger at mål, der befinder sig i samme luftområde, men er adskilt af afstande på 15,000-20,000 fod i hvilken som helst retning, rimeligvis vil blive overset, specielt fordi de befinder sig inden for området i så kort tid.

F-86 piloter, der har forsøgt at dække himmelen hele „uret“ rundt i alle højder og på forskellige afstande, har opdaget, hvor let de kan blive



overrumplet. Elementerne: hastighed, højde og sy-
nets indstilling forener sig ofte i at præsentere en
ildafgivende MIG-15 på position kl. 5, når pilo-
ten lige mener at have sikret sig i den pågældende
retning. Det hænder ofte nok til at måtte betrag-
tes som en sandsynlighed inden for luftkamp med
jet.

Det er blevet klarlagt, at disse faktorer ikke
usædvanlige, og at selv deres mere begrænsede o-
træden under luftkampene i den anden verden
krig frembrød en trusel. Men deres fremhævel-
forårsaget af større hastigheder og større høj-
har tjent til kraftigt at understrege det menneske-
lige syns begrænsning.

NYT fra flyvestationerne

„Nu skal drikkeriet i Flyvevåbnet stoppes.“

„Overbåndtagende drikkeri i Flyvevåbnet.“

„Der drikkes for meget i Flyvevåbnet.“

*„Skyldes de mange ulykker i Flyvevåbnet de
mange våde varer?“*

osv. osv. Dette er et lille udpluk af store over-
skrifter i blade, der læses af mange mennesker og
utvivlsomt mange har fået det indtryk, at der
drikkes enormt.

Visse kræfter ser deres fordel i konstant at
kaste smuds på værnene, til skade for forsvars-
viljen og for den store gruppe af befalingsmænd
m. fl., der har viet deres gerning til forsvarrets sag.

Så langt er ytringsfriheden altså drevet ud, at
man delvis på løsagtig sladder, ustraffet kan gene-
re et officerskorps.

God sædvane forhindrer en officer i at poler-
sere i aviserne, og navnlig da i visse mindre lødi-
publikationer, undertegnede ønsker da her i v-
blad at fremkomme med et par bemærkninger.

Det er klart, at der ikke findes lutter afhol-
folk i vor kreds, men det er lige så klart, at
ikke drikkes umådeholdent. At der har været
kelte tilfælde af højst beklagelig karakter, k
ikke undre nogen.

Dette har dog, hvilket iøvrigt er oplyst, væ-
uden for tjenesten og vil næppe i fremtiden k
ne undgås, omend skuepladsen for de festlige l
om man vil, er forlagt andetsteds.

Det vil være almindeligt kendt, at man sjæld-
så øl endsige akvavit på frokostbordene, når
da ikke var noget særligt at markere.

Der er nu indført en ordning, som vi alle
der og som ikke ret mange bryder sig om,
det føles som en kollektiv straf, et unødven-
indgreb over for voksne mennesker. Jeg kan
opfatte det således, at generalen i den givne
ation har måttet gribe til denne udvej.

Folketinget har „drikkeriet“ fornylig været
stand for diskussion, eller rettere, der har væ-
rettet et ensidig angreb, der delvist er blevet
st, dog med den underforståede indrømmelse
ligger i, at der nu er hidført en ordning, der
le forhindre „drikkeriet“. Lad os håbe, at der
bes rø om denne sag, der har fået lov til at
tage en så fremtrædende plads.

Lad mig spørge ved lejlighed, helst i det høje
g, om man vil kunne tænke sig at gøre noget
drikkeriet blandt f. eks. motorkørende, man
ne måske forbyde al kørsel for en tid. Og
d med mange arbejdspladser, hvor der virkelig
rkes noget, dem findes der en del af?

Nej, frihed under ansvar det må vi tilbage til,
de skyldige så få deres straf, det er der ingen,
beklager.

A. S. A.

*

maj 1956.

Den 5. maj d. å. afholdt flyvestation Værløse,
ghed med tidligere år, en stilfuld og enkelt
dehøjtidelighed for de faldne i flyvevåbnet i
n 9. april 1940 til 5. maj 1945.

oberst Ove Petersen, der var ledsaget af oberst-
nant V. N. S. C. Kragh og flyverløjtnant O. E.
lsen, udtalte smukke mindeord over de 5
ne:

T (R) V. G. Alfredsen,

LT C. F. Brodersen,

G O. S. V. Bernskov,

T (R) H. J. Hansen,

eservehåndværker E. I. E. Jensen,

imens en deling flyversoldater under kom-
do af LT Lyhne Sørensen aflagde honnør.

erefter nedlagde obersten en smuk krans med
og hvide bånd.

flyversoldaternes soldaterforenings bestyrelse,
altid møder trofast med fane, nedlagde lige-
s en meget smuk krans.

Til slut blev der lagt blomster på mindstenen
af de pårørende.

De foregående år har de fleste pårørende til de
faldne overværet højtideligheden, men i år var der
kun mødt een person. Dette skyldes måske, at
transporten til flyvestation Værløse tager ca. 3 ti-
mer frem og tilbage, når man tager ventetid i be-
tragtning.

De pårørende ville sikkert være meget taknem-
lige, dersom der var mulighed for fra flyvevåbnets
side at stille en vogn til rådighed, f. eks. fra Råd-
huspladsen, som kunne transportere dem til Vær-
løse.

*

To US flyveofficerer forlader Danmark.

Chefen for den amerikanske militærkommission,
Brigadier General Thomas C. Darcy har nu definiti-
tivt forladt Danmark. Generalen nåede under sit
arbejde her i landet at blive respekteret for sin
altid rolige optræden, sin loyalitet over for det
land, hvis officer han var, samtidig med sit ar-
bejde for NATO og sin positive indstilling over-
for Danmark.

Hans afskedsord var typiske:

*„Efter min opfattelse findes der ikke en mere
loyal gruppe i hele Danmark end de professionelle
medlemmer af de danske væbnede styrker. Denne
gruppe har jeg lært at respektere og beundre i de
tre år jeg har samarbejdet med den. Jeg beder Dem
vise positiv interesse for deres problemer og hjælpe
dem med at finde de rigtige løsninger.*

*Lad det ikke være en undskyldning, at „Dan-
marks bidrag er så lille, at det ikke gør nogen for-
skel“, kun en desertør tager dette standpunkt.“*

Generalen sluttede:

*„Hvis De tror på Danmark, så arbejd for Dan-
mark. Tal godt om Danmark og stå fast om de in-
stitutter, der repræsenterer Danmark i verdens
øjne. Husk, i forholdet til vore medmennesker og
særlig i forholdet til vore landsmænd, at et gram
af loyal støtte er lige så meget værd som en ton af
behændig latterliggørelse. Det nationale forsvar
kræver menneskelige handlinger, og Danmarks sik-
kerhed kræver fuldt samarbejde og forståelse fra
bele den danske befolknings side.“*

ALT BRÄNDMÄTERIEL

leveres af



AARHUS NY TØMMERGAARD ^{A/S}

LEVERANDØR TIL FLYVEVÄBNET

HERNING SVINESLAGTERI

C. W. S. SVINESLAGTERIER A/S

Svineslagteri - Kreatur-
slagteri

Pølse- og Konserver-
fabrik - Detailudsalg

Statskontrol 31

V. LØWENER

Værktøj-, stål- og maskinforretning

Vesterbrogade 9 B . C. 7885

AARHUS VÆRKTØJSMAGASIN ^{A/S}

Søndergade 70 . Tlf. 25 200

✱

Beslag . værktøj . krydsfiner
m. m.

Foruden general Darcy har colonel Wm. T. Bolt i de sidste 40 måneders virke forladt Danmark som militærattaché.

Der er vist ikke mange enkeltpersoner eller enheder, der under oberstens virke kom i berøring med „Bill, Bolt“, der ikke i dag står i taknemlig-gæld til ham.

Det var tilfældighedernes spil, der fik Texasgruppen til at vælge flyvningen som erhverv. Efter at Earl Harbour valgte han flyvevåbnet. Trænede i de første år hollandske piloter. I begyndelsen af 1944 kom han til Europa som chef for en firemotors motorator-bomber.

Han deltog i 37 bombetogter og blev leder af en bombegruppe. Den 29. august 1944 blev hans fly skudt ned over Norditalien. Han beordrede sine mænd ud i faldskærm. Alle slap godt ned, kun de blev såret.

Obersten prøvede på at springe, men kunne ikke, og de flammerne nu omspændte hele fartøjet med udtagelse af cockpittet, hvor han sad. Den eneste chance var at lande det brændende fartøj. Og det gjorde han. „I was badly scared — but not injured.“ Han blev ført til Tyskland, og sad her i en amerikansk fangelejr sammen med 4-5000 lidelidsfæller, indtil lejren den 2. maj 1945 blev betrukket af landsmænd.

Efter krigen kom colonel Bolt på universitetet i Texas for at studere produktionsteknik og driftselse. Gjorde tjeneste på forskellige baser, indtil han til sidst havnede i alle amerikanske officerskoler: pentagon, forsvarsministeriet i Washington.

I 1953 kom obersten til Danmark som luftattaché. Hans virke hos os er kendt af enhver.

En virkelig ven af Danmark har forladt os.

„Tidsskriftet vil gerne benytte lejligheden at at sige til den col. Bolt for den hjælp han, i det år, „Flyvevåbnet“ har bestået, har ydet det.

*

Også major Hartley fra MAAG har forladt Danmark. Majorens indsats for den danske kon-

trol og varslingstjeneste er alt for velkendt til, at vi skal begynde at forsøge at bringe tak herfor. Den må major Hartley uundgåeligt have fået frem fra mere kompetent side. Derimod kan redaktionen af dette blad bringe major Hartley en hjertelig tak for den støtte og hjælp, der er blevet ydet os i det forløbne år. Majorens interesse for planerne vedrørende bladet og hans uselviske glæde over, at det blev en realitet, var altid en opmuntring for os i det arbejdsår, der nu er gået.

Vi ønsker af hele vort hjerte majoren held og lykke fremover.



Sct. Hans aften i Værløse.

Sct. Hans aften i Værløse den 23. juni var en uforglemmelig aften. Sjældent har vi, der deltog, været med til en lignende festlighed. Det var som at være tilstede i en officersmesse i „de gode gamle dage“, før den misforståede demokratisering stak sit kedelige hovede frem. Fra det øjeblik messeforstanderen, kaptajn J. G. Bergh, bød velkommen, og han et øjeblik efter bød forsamlingen rejse sig og drikke Hans Majestæt Kongens skål, var der ingen mislyd i det yderst vellykkede arrangement. Middagen var ekselent, stemningen fortrinlig, Sct. Hans-bålet betagende, og løgsuppen over midnat var en særdeles vellykket afslutning.

Vi var afgjort en oplevelse rigere, da vi tog hjem.

*

Sluknings-demonstration i Kastrup.

Foruden repræsentanter fra flyvevåbnet overværede endvidere hæren, flåden, civilforsvaret og luftthavnsledelsen i Kastrup en forbløffende demonstration af et nyt middel til slukning af benzin- og oliebrande — et pulverlukningsaggregat, som på få sekunder kunne dræbe et sydende flammehav af olie- og andre brændstoffer.

JYDSK ILT-
OG
ACETYLENGASFABRIK A/S

SKANDINAVISK RØRFABRIK A/S

HORSENS

Telf. 2 47 11



Teknisk maskin- og olieforretning

Telefon 582 . Aalborg



N. PURUP
KØBENHAVN A-S

FORMULARTRYKKERI
Esplanaden 6-10 - København K
Palæ 8323

For ædel Pønst

**WEILES
WINE**

Vinhandlere siden 1822

P. WEILE & SØN . AALBORG

Ønske-hjem

ØSTERGADE 29 · HERNING · TLF. 1151

MØBLER



Chr. Rasmussen & Søn

BRYGGERGADE 8 HERNING TLF 951

1/2 Kolding dampvaskeri og
kemiske tøjrenseri

Haderslevvej 16 . Kolding . Telefon 2240

Husk! 10 skjorter vaskel og strøget kr. 10,-

RADIO | I A | PARTS

0000
GL. KONGEVEJ 89
KBHVN. V.

TELEFON:
VESTER 6565-9090
0000

RADIO - RADAR - TV

Elektrotekniske artikler
en gros

Hansborg A/s

(Haderslev Trælasthanndel)

Hansborggade 11

Telf. 21300

ngt fra alle problemer i forbindelse med slukning af brand i luftfartøjer løstes med demonstrationen i lufthavnen. Demonstrationen kan kun ses for en „opvisning“ i slukning med dette særlige kemikaliepulver (overvejende natriumcarbonat). Tilsyneladende var midlet og metoden både kulsyreslukningsmidlerne og skumslukningen overlegen.

Demonstrationen lededes af tyske eksperter, og det lykkedes dem at kvæle branden i 200 liter benzin på 9 sekunder. Derefter antændtes 600 liter benzin, som det lykkedes at slukke på 15 sekunder.

Efter forbløffede eksperterne forsamlingen i lufthavnen mindre end 10 sekunder at slukke brand i „løble benzin“. Da ilden var slukket, løb benzinen hen ad den ophedede beton uden at antændes på ny.

Lederen af eksperterne var tyskeren Rudi Hilten, som det måske erindres, slukkede den store brand i Darmstadt, som, da Hilten ankom, allerede var brændt i syv timer. Man havde forgæves prøvet at bekæmpe ilden med de hidtil anvendte slukningsmidler: skum, kulsyre o. lign. — Det lykkedes Rudi Hilten at kvæle oliebranden på 9 sekunder.

Kastrup viste Hilten den teknik, han havde anvendt i Darmstadt. I en stor jorddam var der påført olie og benzin, som efter antændelsen fik lov til at brænde sig „rigtig at fænge“. På under 20 sekunder lykkedes det Hilten at bekæmpe ilden.

Den 11. juni sidst blev 600 liter benzin antændt i Kastrup lufthavns gamle øvelsesvrag. Rudi Hilten og Falck-emand rykkede til „undsætning“ i en speedrykningsvogn udstyret med en „pulverkanon“. 28 sekunder senere kunne andre Falck-redskaber trænge ind i det gloende fartøj og hente dukud. 11 sekunder efter var ilden omkring slukket.

Umiddelbart efter prøver man pulverslukningsmidlernes effektivitet i forhold til de gængse slukningsmidler. De tyske eksperter erklærer, at kemikalierne, der forvandles til soda, er uskadelig for mennesker og metal. — På flere tyske luftfartøjer anvendes det nye slukningsmiddel i dag.



Flyvestation Karup

— her er svæveflyveteorien overstået, nu venter K.F.erne kun på at komme i luften.

Kvindeligt Flyvekorps har i år haft befalingsledende skole på Jonstrup seminarium. Vi vil i næste nummer af „Flyvevåbnet“ udsende en redegørelse for denne samt for øvelsen, der afholdtes i forbindelse med denne, nemlig d. 1.—2. juni 1956.

*

På 11 årsdagen for Danmarks befrielse indviede Kvindeligt Flyvekorps på flyvestation Karup lørdag eftermiddag sin egen fane. 60 KFK'ere paraderede, og der var taler af chefen for Flyvetaktisk Kommando, generalmajor K. Ramberg, daværende chef for Flyvestation Karup, oberst S. E. B. Grønbech, og sektionschef, oberstinde Eddy Grønbech.

Generalmajor K. Ramberg talte for kongen og slog det første søm i fanen.

— Vi må på denne dag, hvor vi er samlede for efter god gammel tradition at indivi Kvindeligt Flyvekorps' fane, ikke glemme, at det arbejde, korpset gør i det daglige, er uundværligt for flyvevåbnet, og vi må i dag tænke på, at det arbejde, vi gør, er for at bevare vort land og vor konge. Kongen har altid vist flyvevåbnet stor interesse, og netop denne afdeling af KFK var den første han så. Lad os ikke ved denne lejlighed glemme, hvem der er vor øverste chef.

Generalmajor Ramberg slog herefter det første søm i fanen og lod udbringe et nifoldigt leve, hvorefter flyvestationens musikkorps spillede „Kong Kristian“.

Oberst S. E. B. Grønbech talte for Danmark og slog det andet søm i.

— I dag for 11 år siden kunne Dannebrog atter vaje over et frit land. Gennem en aktiv ind-

Fiskehuset
Stationsvej 37 . Telefon 126
Ballerup
Lev. til officersmessen

S. Buchardt
Slagtermester
Stationsvej 22 Ballerup

Bagermester
H. BORST
Skrydstrup

Nørresundby Dampvaskeri
Vestergade 49 Telefon 253

JENS JENSEN'S EFTF.
VINHANDEL
Grundlagt 1813
ST. SGT. HANSGADE 1 . VIBORG

Handelsbanken i Viborg
Filial af Aktieselsk. Kjobenhavns Handelsbank
VIBORG
KARUP KØLVRA

R. T. Hesselberg
Aut. G M forhandler
Storegade 14 Haderslev

J. ESKILDSEN
Bagermester
Telefon 30 Simmelskær

Vagn Nørgaard
1. kl. KØD, FLÆSK og PÅLÆG
HENNING SCHMIDTSVEJ 27
Vort mål: tilfredse kunder ifl. ALBA 11 813

Otto R. Nielsen I/S
Nørresundby . Tlf. 5557
Isenkram . Glas . Porcelæn
Lev. til FSN Aalborg

C. O. OLVER
Vesterbrogade 43-45
TELEFON CENTRAL 1780

Johan Ullstad & Sønner
PAPIRHANDEL
KOMPAGNISTRÆDE 10 - CENTRAL 1992

**AUTOUDLEJNING UDEN
FØRER**

5 personers Consul 1955
5 " Taunus de Luxe 1954
4 " Opel Record 1955
4 " Anglia 1955

GEORG OLSEN
JONSTRUP
TLF Ballerup 873

Østbanegade 3 København Ø



Carl Jacobsens Vinhandel
E. Seligmann

gennem offervilje hos danske mænd og kvinder fik Danmark ret til en plads i de allieredes ker. Denne dag, hvor Kvindeligt Flyverkorps vrier sin fane, er et naturligt led i den udvikling, der har været, og som giver kvinderne en rigtig plads i vort forsvar. I håb om, at Kvindeligt Flyverkorps' indsats fortsat vil være vort landsgavn, slår jeg det andet søm i.

Kvindeligt talte sektionschef Eddy Grønbech for 1. afdelingen, idet hun med ønsket om, at medlemmer af Kvindeligt Flyverkorps' medlemmer vil gøre det danske flyvevåben godt, slog det tredje søm i fanen. Musikkorpset sluttede med at spille "Vej højt, vaj stolt, vaj frit", hvorefter sektionschefen overrakte korpset fanen.

A.

*

Korpsøvelse i Værløse.

På flyvestation Værløse har der været afholdt korpsøvelse for kvindeligt flyverkorps. Øvelsen er bar navnet „Regina II“, gennemførtes under ledelse af korpsets chef, Else Martensen-Larsen. Uden personel fra FSN Værløse deltog ligeledes medlemmer af korpset fra Karup, Ålborg og Lyngby. Korpsøvelsen omfatter et supponeret angreb rettet mod flyvestation Værløse med følgende virkninger.

Efter øvelsens afslutning holdtes der en parade med flyvevåbnets chef, generaløjtnant Tage Andersen.

*

Øvelsesflyvning.

For det store og hele regner man flyvning for et hårdt arbejde; men her ligesom mange andre øvelser trænger pigerne sig ind. Inden for KFK er der hele 3 piger med flyvercertifikat. To er ansat og en frivillig. Vi dyrker vor flyvning i sportsflyveklubben på Københavns flyvestation i Skovlunde og gør det ivrigt dog uden at ødelægge os ruinere af den. Hver time i luften koster 5 kr., så det bliver ikke meget mere end en time hver af os 3 piger flyver på et år. Men vi deler timerne op i kvarter el. halve timer, vi alligevel flyve næsten hver week-end.

Hver forår og efterår bliver der afholdt orienterings- og landvindingskonkurrencer i klubben. Vi

deltager på lige fod med vore mandlige kolleger og hævder os med større eller mindre held.

I orienteringskonkurrencen gælder det om at flyve fire opgivne kurser og distancer så nær idealtiden som muligt, finde endepunkterne for kurserne og eventuelle udlagte mærker undervejs. For hver 20 sekunders unøjagtighed ved ankomsten til de fire punkter gives 1 strafpoint. Det kan gøres meget nøjagtigt!!

I landingskonkurrencen tænker man sig en grøft gående på tværs af landingsretningen. Det gælder så om at lande efter denne grøft, men dog så nær som muligt for at have en god lang bane at løbe farten af på. Vi laver 2 landinger, den ene er uden brug af motor fra det øjeblik vi lægger an til landingen i 300 meters højde. Hvis maskinen sætter sig eller bare berører jorden før grøften giver det 1000 strafpoint for hver meter, vi lander derfra. Ved den anden landing er pointberegningen den samme, men her er det tilladt at bruge motor. En sådan landingskonkurrence strækker sig som regel over 4 gange, og deltagerne må udskyde resultaterne fra de 2 dårligste gange.

Formålet med disse konkurrencer er dels at dygtiggøre os, dels at fremme kammeratskabet i klubben. Og det er da to gode formål.

En af de tre.



FLYVESTATION VÆRLØSE

åbent mandag og torsdag kl. 12-14
samt på løndbetalingsdage kl. 10-14

Indskud modtages på checkkonto,
alm. sparevilkår samt 3 og 6 mdr.
opsigelse.



Gerald Bowman: *JUMP FOR IT,
STORIES OF THE CATERPILLAR CLUB.*
London 1956.

Tilsendt fra ARNOLD BUSCK INTERNA-
TIONAL BOGHANDEL.

For de fleste er risikoen ved flyvning øjensynlig en risiko, der under krigsforhold må forøges mangefold. Faldskærmen repræsenterer sikkerheden. Ved at bruge den har piloten en fair chance for at redde livet, om hans maskine skulle forulykke. I denne samling autentiske historier om mænd, der kan takke et heldigt faldskærmsudspring for, at de stadig er i live, viser Gerald Bowman imidlertid, at mens en pilot ved et spring fra et dødsdømt luftfartøj kan undgå den hæslige død i vragefs brændende ruiner, frembyder der sig en ikke ringe fare ved selve udspringet.

Det gav f. eks. en pilot nogle rædselsvækkende sekunder i en nedstyrtende maskine, da hans faldskærm åbnede sig inde i fuselagen og derefter hængte fast i cockpittet, mens han hvirvlede mod jorden; på mærkværdig vis kom han fri af fartøjet, men med skærmens seler og stropper revet i stykker, og han selv med hovedet nedad. Han reddede dog livet til trods for den hårde medfart, om end det kostede et langt hospitalsophold.

En anden historie beretter om en pilot, hvis Spitfire var kommet i brand efter nogle fuldtreffere i brændstoftanken. Han kom lykkeligt ud af maskinen, men opdagede, at både skærm og flyverdragt, der var gennemvædet af benzin, var i brand. Ved på en mirakuløs måde at vende sig, så flammerne i stedet for at brænde ham op blev blæst bort fra hans krop, reddede han livet.

En anden pilot, der ligeledes kom godt ud af sit sønderskudte luftfartøj, befandt sig pludselig som midtpunkt i en djævelsk cirkeldans, idet hans jager kom i spin og cirklede rundt om ham i faretruende nærhed, og han tilbragte nogle nervepirrende sekunder hængende midt i denne ukontrollable spiral.

Foruden sådanne historier yder Gerald Bowman et bidrag til faldskærmens historie. Den moderne faldskærms konstruktør er amerikaneren Leighton E. Irvin. Han stiftede den berømte Caterpillar Club. En pilot, der reddede livet ved faldskærmsudspring blev ifølge klubbens vedtægter optaget som medlem og modtog et gyldent emblem. Paradesalt nok kunne han ikke selv blive medlem, trods for hans 300 testspring.

Ex-squadron Leader Gerald Bowman lærte at flyve i 1918 og rejste senere jorden rundt som sømand. Efter at have tjent i RAF i hele 2. verdenskrig blev han i 1945 valgt ind i parlamentet.

Gerald Bowman er en meget læst roman- og novelleforfatter og er nu en af Londons bekendte journalister.

N. L. T.

Verden rundt



Ny vindtunnel.

Der foregår noget i Manchester i disse måneder. Foruden det højdekammer, der har haft enestående betydning for testflyvningen, bygger den engelske flyvemaskinfabrik A. V. Roe & Company (også kendt som Aerofabrikkerne) en ny vindtunnel beregnet til at afprøve flyvemaskinmodeller ved næsten 4 gange lydets hastighed. Det er altså nu ikke alene lydturen, men også varmestruktur der skal passeres. For kort tid siden udtalte fabrikkens chef, Sir Roy Dobson, at man havde hensigt at bygge en jager, der skulle kunne flyve med en fart af 2300 km/t.

Lidt om modelflyvning...

Der er her ganske vist tale om lidt andre modeller end dem, drengene pister rundt med ved Utterslev Mose. Det, der drejer sig om, er projekter for luftfartøjer langt ud i fremtiden.

Armstrongs fabrikker foretager til stadigt vindtunnelforsøg med modeller af luftfartøjs raketter og fjernstyrede våben, og disse modeller skal være bygget med så minutøs nøjagtighed

strong Withworth Aircraft har måttet opføre ærlig fabrik for dette formål, hvor der alene maskiner er investeret over to mill. kroner.

Modellerne fra denne fabrik ville knap nok kunne vække interesse hos almindelige modelflyselskaber, for der er drejet i metal med mikroskopisk præcision ud af små barrer af det fineste aluminium. Nogle af dem er kun en knivskarp model, som af lægfolk ikke kan skelnes fra et almindeligt barberblad til 25 øre, men prisen er en anden, for de koster ca. 10,000 kr.; eller det kan være en hel flyvemaskinmodel, der kan koste op på ca. 150,000 kr.

Ende den engelske regering og de andre flyvevåbenfabrikker i England benytter denne fabriks fremstilling af deres modeller og påfølgende forsøg, hvor hastigheden kan komme på tre gange lydens. Da det i reglen, som sagt er fremtidens luftfartøjer, man arbejder med, er det ikke bevogtet af den engelske kontraspionage og dag.

Indsigelseskud til RESERVEOFFICERER TIL UDVEDVARENDE TJENESTE.

Den 14. december 1953 afsendte R.O.I.D. en indsigelse til forsvarsministeriet angående ovenstående spørgsmål, hvori der særligt henvises til, at reserveofficerer i fuld vedvarende tjeneste ved et andet forflyttelse, bl. a. ved f. eks. at skaffe lejlighed, kunne stå i den situation ikke at kunne få et indskud i en ejendom og var iøvrigt afvisende fra at modtage lån af statskassen på lige vilkår med tjenestemænd.

Da forsvarsministeriet har foreningen nu modtaget følgende skrivelse:

12. juli 1955.

Til reserveofficersforeningen i Danmark.
Forsvarsministeriet har under 28. maj 1955 tilsendt forsvarsministeriet således:

Under henvisning til stedfundne forhandlinger angående tilvejebringelse af hjemmel til ydelse af lån af statskassen i tilfælde, hvor en tjenestemand i forbindelse med tvungen forflyttelse skal få et indskud eller forudbetalt leje for oplysning af anden lejlighed, skal man meddele, at statsrådets finansudvalg under 17. ds. har givet sin tilslutning til, at der i lov om tillægsbevilling

for finansåret 1955/56 ad § 30. I. C. optages følgende tekstanmærkning:

Finansministeren bemyndiges til efter nærmere undersøgelse i hvert enkelt tilfælde at yde lån til tjenestemænd inden for forsvaret eller civilforsvaret, der i forbindelse med uansøgt forflyttelse skal få et indskud eller forudbetalt leje ved overtagelse af lejlighed ved det nye tjenestested.

Disse lån, der i det enkelte tilfælde ikke kan overstige 3.000 kr., forrentes efter de i tjenestemandenslovens § 33 indeholdte regler og afdrages efter nærmere af finansministeren i det enkelte tilfælde fattede regler, dog højst over 6 år.

De i tjenestemandenslovens § 33, 2. og 3. stk. fastsatte regler skal også være gældende for de til fordel for boligindskud ydede lån.

Finansministeren bemyndiges endvidere til i tilfælde, hvor en tjenestemand ikke kan tilbagebetale et resterende lån med den del af boligindskuddet eller den forudbetalte leje, der frigives ved lejlighedens opgivelse, at eftergive den resterende del af lånet helt eller delvis, såfremt forholdene iøvrigt i særlig grad måtte tale derfor.

Ovenstående regler kan også bringes til anvendelse for så vidt angår personer inden for forsvaret eller civilforsvaret, der ikke har tjenestemandens ansættelse, når de pågældende efter de for vedkommende personelgruppe gældende ansættelsesvilkår er pligtig til at lade sig forflytte uden ansøgning."

Eventuelle andragender om ydelse af lån efter foranstående regler bedes oversendt hertil.

Hvilket herved meddeles under henvisning til foreningens skrivelse af 14. decbr. 1953, idet der tilføjes, at nærmere administrative bestemmelser om de omhandlede boligindskudslån snarest vil blive optaget i kundgørelse for forsvaret.

P. M. V.

O. Høberg.

O. F. O.

(Organisationen for flyvevåbnets officerer)

OFO afholdt sit årlige repræsentantskabsmøde mandag den 26. maj 1956 på FSN Værsløse.

Her skal omtales de på mødes behandlede sager,

der er af mere almen interesse samt sager, der iøvrigt skønnes aktuelle.

OFOs bestyrelse for perioden 1956-57 er valgt således:

OB	O. Petersen	formand
OL	J. B. Danielsen	næstformand
KN	J. V. Seebach Rasmussen	kasserer
KN	E. P. Willumsen	
KN	O. Grue	
KL (S)	S. J. J. Hjulgaard	
FL I	M. V. Hansen	

Suppleanter og revisorer er valgt således:

Formandssuppl.:	OB	E. C. T. Jensen
Bestyrelsessuppl.:	FL(S)	A. Olesen
	KN	E. Willemos Jørgensen
Revisorer:	KN(S)	H. P. Nielsen
	KN	W. G. Hartmann
Revisorsuppl.:	IL I	S. A. Møller

Normeringen.

Som det vil være bekendt har OFO i det forløbne år ført en række forhandlinger om udnyttelse af normeringen, der i FLV i 1955-56 ikke er blevet fulgt op i takt med de øvrige værn og korps.

På mødet orienteredes om disse forhandlinger i detaljer, og det erkendtes, at FLV — omend stærkt forsinket — ved de pr. 1. marts foretagne forfremmelser i at væsentligt har fået udnyttet de numre af normeringen, som efter ministeriets udtalelse til OFO for nærværende kunne forventes udnyttet.

OFO er til stadighed opmærksom på problemerne omkring udnyttelse af normeringsloven og fører jævnligt forhandlinger for at søge normeringen udnyttet i overensstemmelse med bemærkningerne til normeringsloven.

Uniformsudvalget.

Som bekendt nedsattes „Flyvevåbnets uniformsudvalg“ den 30. september 1953. OFO har tit siden med korte mellemrum gjort forestillinger for at få aktiveret udvalgets arbejde, idet OFO bl. a. har påpeget medlemmernes interesse i *snavest* at få fastsat endelige uniformsbestemmelser. OFO lavede i 1953 en „gallupundersøgelse“ om uniformsspørgsmålene. Resultaterne af denne un-

dersøgelse må nu betragtes som delvis forældede, hvorfor OFO om kort tid vil foranstalte en undersøgelse blandt medlemmerne.

OFO er iøvrigt interesseret i at modtage praktiske forslag, som kan være retningsgivende for OFOs stillingtagen til de i udvalget rejste problemer.

OFOs repræsentant i udvalget er KN E. P. Willumsen, flyverstab, til hvem henvendelse om uniformsspørgsmål bedes rettet.

Kontingent.

Kontingentet for perioden 1956-57 er for tjenstgørende medlemmer fastsat til *kr. 4,00* pr. måned, medens det for ikke tjenstgørende medlemmer fastsattes til *kr. 10,00* årligt.

Regnskabet.

OFOs udgifter i 1955 har været knapt 8,000 kr. De største poster har været kontingent til Danske statsembedsmænds samråd ialt *kr. 2,490* (10 kr. medlem pr. år) og juridisk assistance *kr. 3,100,00*, medens de resterende udgifter i sig selv deler sig på rejseudgifter, møder, papir og post til *kr. 2,000* to m. v.

OFOs formue pr. dato er *ca. 15,000 kr.*

Vedrørende detaljer i regnskaberne henvises til de i messerne samt hos afdelingernes repræsentanter fremlagte reviderede regnskaber.

Organisationens repræsentanter

for perioden 1956-57 er for:

Afd. Aalborg:

OL J. B. Danielsen — FL (S) W. P. Jensen

Afd. Karup:

OL F. W. Bistrup — KN E. Holm — KL

S. J. J. Hjulgaard.

Afd. Skrydstrup:

KN E. T. A. Rechnitzer — KL (S) L. V. La

FL I M. V. Hansen.

Afd. Vedbæk:

KN E. Willemoes Jørgensen — KN J. V.

bach Rasmussen — KN E. P. Willumsen.

Afd. Værløse:

KN O. Grue — KN G. L. Reimer — FL

A. Olesen.

Til disse bedes henvendelser af organisatorisk mæssigt art henvendt.

FLYVEVÅBNET



2. ÅRGANG

AUGUST

1956



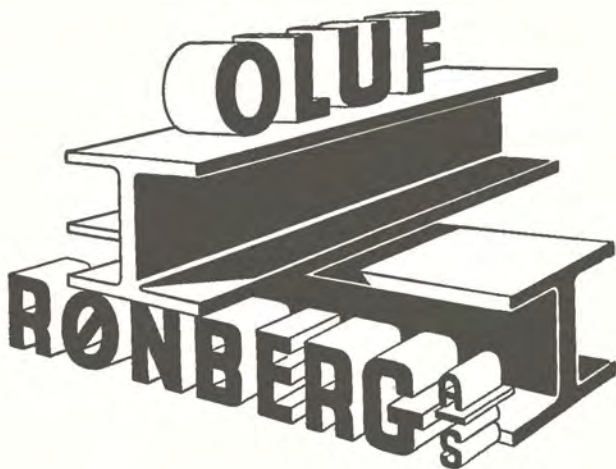
**Flere luftfartøjer ... og flere typer luftfartøjer ...
lander idag på Goodyear dæk, hjul og bremses end på noget andet mærke.**

Et overvældende udtryk af tillid til kvaliteten og pålideligheden af Goodyears
aero produkter — et område, hvor Goodyear har været pioner siden 1909.

GOODYEAR

AVIATION PRODUCTS

Producenter af flyvemaskinedæk, hjul, bremses, brændstoftanke, af-isningssysteme
og en lang række andre produkter til kommerciel, militær og privat luftfar



Christians Brygge 24

Central 7276

København V



FLYVEVÅBNET

AUGUST

1956

INDHOLDSFORTEGNELSE

- Leder
- Samarbejde . .
- USA har også vanskeligheder
- C. A. P.
- Flyvning i skolen
- Flyvesikkerhed
- Algier
- Raketter
- Nyt fra flyvestationerne
- K. F. K.
- Bogkronik
- Roid

De synspunkter, der fremsættes i bladet, repræsenterer ikke nødvendigvis redaktionens — end sige flyvevåbnets — anskuelser og meninger, men står for forfatterens egen regning.

Gengivelse af bladets indhold må ikke finde sted uden redaktionens tilladelse.

Bladets adresse og annonceekspedition: Bondehavevej 7, Bagsværd. Tlf. 98 18 79.
Giro 98 025.

Ansvarshavende redaktører:
Flyverløjtnanterne P. L. Wiisbye
og M. C. Bügel.
Redaktionssekretær:
cand mag. N. L. Thomassen.

Trykt i
Herlev Bogtrykkeri
(S. Valbjørn)

Endnu engang anstændig journalistik

Endnu engang har „Flyvevåbnet“ grund til at rette en tak til et af vore dagblade, idet BERLINGSKE TIDENDE i nedenstående kronik har formået at afsløre endnu et forsøg på mistænkeliggørelse af forsvaret.

Hvis det ikke havde været løgn og digt altsammen, ville det have været oprørende. Vi tænker på en historie i Ekstrabladet, hvis interesse for kirken og landets forsvar har bidraget til at skaffe bladet den anseelse, det nu engang har. I tirsdags blev der trådt på Ekstrabladets to ommeste ligtorne. To befalingsmænd havde gjort sig skyldig i blasfemisk optræden“ derved, at de under udfoldelse af kirkeligt ceremoniel havde tvunget en rekrut til at begrave et smil. „Rekrutten, der er ca. 20 år og har sit virke i en jysk købstad“ (bemærk, hvorledes Ekstrabladet befæster beretningens troværdighed med håndfaste detaljer), var kommet ind på en stue på flyvestation Karup for at hente en æske skosvæerte. Efter at have bearbejdet rekrutten i et kvarter havde befalingsmændene held til at fremtvinge et smil på den unge mands ansigt. Da man ifølge Ekstrabladet ikke må le, når der er befalingsmænd til stede, fik rekrutten ordre til at feje „det flade grin“ op på en skovl. Bladet beretter nu i enkeltheder, hvorledes rekrutten blev beordret til at bære smilet ud i en plantage og iføre det ligklæde, hvorefter det blev stedt til hvile, medens befalingsmændene fremsagde ordene: Af muld er du kommet, til muld skal du blive!

Den forargelse, som det lykkedes Ekstrabladet at skabe over de „blasfemiske befalingsmænd“s optræden, blev knap 24 timer gammel. Forleden bragte bladet et dementi — godt begravet på side 6. I sin nekrolog over den aflivede sensation oplyser Information, at hele historien er et opkog af en artikel, der har stået i Det Bedste i januar 1954, endda en artikel om forholdene på en amerikansk kaserne.

Kommentaren kan gøres kort: en beskidt og ondsindet historie, lige skadelig for Ekstrabladets anseelse (hvis man kan nævne de to begreber i sammenhæng) og for tilliden til dagblade i almindelighed.

Samarbejde er vejen ...

I et lands forsvar er koordination og samarbejde mellem værnene og gensidig forståelse for det arbejde, der udføres i de enkelte våbenarter af uendelig stor værdi for udnyttelsen og effektiviteten af det til enhver tid eksisterende militære beredskab. Det er derfor en betænkelig sag, at denne forståelse ofte glipper, bl. a. grundet på manglende kendskab inden for de enkelte værn til andre våbenarters arbejde og den betydning, dette har for helheden. Korpsånden, der på andre punkter har vist sin værdi, har her modvirket et snævert samarbejde, navnlig i de mindste led.

Dette forhold gælder langt fra for det danske forsvar alene; udenlandske skribenter har konstateret, at det samme er tilfældet i alle stormagts-hære, måske endda i alvorligere grad, da overskueligheden over et lands forsvarsstyrker er ligefrem proportional med landets størrelse og militære indsats.

Fra forskellig side har man forsøgt at afhjælpe denne misère. Den amerikanske oberst i U.S.A.F., *Howard T. Wright*, har gjort rede for de vanskeligheder og problemer, han mødte i forbindelse med sin virksomhed som lærer ved et kursus for panserofficerer i luftstrategi og taktiske operationer. Afgrundsdyb uvidenhed om Air Force blandt disse officerer, men også — og det indrømmer oberst Wright blankt — at han selv blev slået af sit eget ukendskab til panservåbnets elementære forhold, ja, efterhånden som kursus skred frem, opdagede han, at i virkeligheden kendte han dårligt nok i enkeltheder de problemer, der inden for Air Force lå uden for hans eget tjenesteområdes horizon — jagerluftvåbnet. „Hvis nogle af mine jagerkammerater kunne høre mig diskutere transportfartøjer, forsyninger ad luftvejen, taktisk recognoscering, principper for Air Force organisation o. a., ville de undres“. Grunden

til denne uheldige omstændighed er ifølge Wright den overhåndtagende specialisering, der gør det umuligt at overskue alle enkeltheder inden for andre enheder end ens egen.

Oberst Wright siger videre: *De* kan læse om f. eks. en B-29, der bliver tvunget ned i Japan, Europa eller Afghanistan og ikke tænke videre over det. Ikke jeg. Jeg måtte forklare, hvorfor den gik ned. Jeg blev stillet over for spørgsmål om guidede missiles, deltaplaner, ramjets, hvordan man bliver pilot, om jets er nogen nytte til o. m. a. Alle spørgsmål fortjener svar, og de viser en sund og ærlig interesse i Air Force-problemer. Men mine svar *skulle* være rigtige, idet jeg på det sted talte på selve gen. Twinnings vegne, og mine ord vejede lige så tungt som bibelens.“

„De fleste af os, der hører til flyvevåbnet, læser på skrå ned over artiklerne, der behandler andre militære emner, hvis vi overhovedet ser dem, men mindre det magiske ord „Air Force“ fanger vores blik. Det samme gælder hærens personel. Det tog en rum tid at indse dette og indrette sin undervisning derefter, binde forelæsning og mere uformel undervisning sammen. F. eks. havde alle disse officerer hørt om SAC (Strategical Air Command), men de var ikke altfor interesserede. SAC ligger på for højt et plan, det er for fjernt, for langt borte fra slagmarken; det var svært at få dem til at forstå SAC's rolle i en fremtidig krig. På den anden side, tag noget af det elektroniske udstyr SAC bruger, sæt det ind i fighterbombers, lette og middelsvære bombers, vis den gavn, man kan have af det under en given nærstøtte operation, og man har øjeblikkelig deres interesse.“

„Der eksisterer imidlertid modsætninger mellem hæren og flyvevåbnet, som dels kommer til udtryk i den enkeltes vurdering, dels den officielle politik, der drives af de to værn. Jeg forsøger



DEN ALSIDIGE

Hawker Hunter

Jager til angreb mod jordmål.

Når det drejer sig om angreb mod jordmål, er Hawker Hunter den absolut bedste jager, som er i brug ved eskadrillerne. Den forbinder stor fart med manøvreevne i lav højde; og — med to rækker raketprojektiler og to 500 pounds bomber under vingerne — kan den lægge en vældig slagkraft i angrebet. Der-til kommer, at Hawker Hunter er den eneste jager i verden, der er udstyret med fire 30 mm kanoner som basis bevæbning. Men — det er ikke det hele: Hunter'en kan også medføre fjernstyrede våben og ekstra brændstoftanke, hvilket alt sammen øger deres operative alsidighed, og som alligevel ikke kræver mere end een mand i luftfartøjet og een mand på jorden. Af disse grunde blev Hawker Hunter foretrukket til NATO forsvar — støttet af større ordrer fra regeringerne i Storbritannien, Sverige, Danmark, Holland, Belgien og Peru.

HAWKER AIRCRAFT LIMITED . KINGSTON-ON-THAMES AND BLACKPOOL . ENGLAND

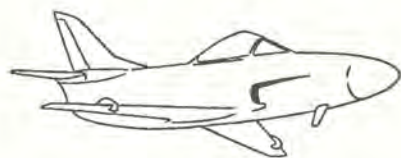
Member of the Hawker siddeley group/pioneer . . . and world leader in aviation

at vise mine elever, hvordan de som ledere af jordstyrker drager nytte af taktiske operationer. I denne forbindelse må nævnes den modstand, der er opstået blandt infanteri- og panserstyrker mod at anvende jetfartøjer til nærstøtte. Nogle siger, at de foretrækker de propeldrevne maskiner, fordi jets går så hurtigt, at piloterne ikke kan se noget på jorden eller ramme et mål, hvis de da kan se det, og fordi jets ikke kan blive i luften mere end nogle få minutter. Det tager lang tid at udrydde rodfæstede fordomme af denne art, og det er dog så vigtigt, at dette sker. I almindelighed er grunden til misforståelserne mangel på erfaring, det vil i realiteten sige, at disse folk ikke har prøvet at sidde i en jet, de har ikke set, hvad den kan præstere. Dette er erkendt fra ansvarlig side og man har rådet bod herpå ved at invitere 80 panserofficerer, der sidder på nøgleposter inden for deres værn, ud på orienteringsflyvninger med jet, et initiativ, der er blevet fulgt op til gavn for en større kreds. Der blev arrangeret briefings og fingerede nærstøtteoperationer med T-33, og resultatet var enestående godt. En højtstående panserofficer fortalte mig, at han hidtil altid havde talt og skrevet, personligt så vel som officielt,

imod jet til nærstøtte, men at den tur, han lige havde foretaget, fuldstændig havde ændret hans syn på dette. Og adskillige andre sluttede op om disse udtalelser. Ture af denne art tager brodden af kritikken, når der er noget galt, og i stedet for at indtage „dette — er — sidste — gang — jeg — vil — have — noget — at — gøre — med — dem“-holdningen, vil i fremtiden komme til at lyde: Næste gang vil vi gøre det noget bedre.”

Men på samme måde som tankfolkene lærte noget om Air Force, lærte at forstå og anerkende Air Force, burde Air Force lige så vel sætte sig ind i andre værns problemer. Oberst Wright om taler det som en stor oplevelse for ham at være kanonskytte på en kampvogn, og han fortæller med synlig stolthed, at han den første og eneste gang han har skudt med en 90 mm kanon fra en kampvogns tårn, opnåede træffere i to mål.

Idet oberst Wright slutter sine indtryk med denne lille historie konkluderer han derhen, at *vekselvirkningen give-tage, give oplysning og selv modtage belønning, alt med sindet åbent for nye synspunkter, er en værdifuld hjælp til at skabe en sund militærpolitik og skabe en sammensvejet all round veluddannet og effektiv kampstyrke.*



U. S. A. har også sine vanskeligheder

Med jævne mellemrum tager enkelte dagblade spørgsmålet om de danske jagerindkøb op til behandling, omend en noget ejendommelig behandling. Om det er på grund af stofmangel, skal være usagt. I alle tilfældene er indlæggene hver gang præget af et noget ubehjælpomt kendskab til de faktiske forhold. Nu sidst, ville man forsøge at bilde læserne ind, at engelske luftfartøjer langt fra lå på linie med de amerikanske. At amerikanerne også har vanskeligheder, lægger de i nedenstående rapport overhovedet ikke skjul på.

Højt over Mojaveørkenen i Californien lige før kl. 11 om formiddagen den 12. oktober 1957 gjorde North American's seniorindflyver sig klar til de sidste afgørende prøver med overlydsjageren F-100 Super Sabre. Han havde tidligere fløjet denne jager på en serie bygningsprøver forland af USAF. Den sidste afgørende prøve gik ud i følgende: Et stejlt dyk fra 23700 ft., for derefter at opnå overlydighedshastighed i dykket og so afslutning en kraftig opretning efter dykket.

For North American's indflyver blev dette dyk

ldrig afsluttet. Hans Super Sabre nr. 52-5764 rød fuldstændig i stykker og var ude af kontrol ca. 20.000 ft. Som et mirakel blev piloten slyn- et klar af luftfartøjet, og han blev af sin fald- kærm båret mod jorden. To luftfartøjer fra prø- eflyvningens hovedkvarterer blev alarmeret, da han mistede radiokontakt med indflyveren, og disse nåede frem til piloten, inden han nåede jor- den. Da eftersøgningsmandskabet nåede frem til raget og senere fandt piloten i nærheden, viste et sig, at han var død, og at han muligvis var levet dødeligt kvæstet, da han forlod luftfartøjet. Denne nedstyrtnings og to andre forudgående ned- styrtninger var grunden til, at F-Super Sabre blev

Uheldet, hvor North American's seniorindflyver blev dræbt, fandt sted den 12. oktober 1954, og først i januar året efter, var Super Sabre igen af- prøvet i modificeret form. Man havde taget tre luftfartøjer ud af produktionslinien, og de havde en 27% større halefinne og siderorsareal, og spændingen forøget med 2 ft. og væsentlige modi- ficationer i styresystemet. Efter disse væsentlige ændringer i luftfartøjet, er F-100 Super Sabre nu i fuld tjeneste og er fremkommet i varierende mo- dellers, men trods alt er der stadigvæk sket ned- styrtninger, hvor årsagerne ikke kendes.

Super Sabre er ikke den eneste amerikanske type, hvor konstruktørerne har haft konstruktions- vanskeligheder, f. eks. Republic's F-84F Thunder- streak er en type, som har givet fabrikkens kon- struktører store problemer. Man startede tidligt i 1950 med bygningen af Thunderstreak, det er en pilformet version af den kendte Thunderjet. Pro- totypen blev fremstillet meget hurtigt på 167 dage. Den var udrustet med en Allison-jetmotor, men denne ydede en alt for ringe trykkraft, så luftfartøjets præstationer blev ikke særlig overvæl- dende, ligeledes det pilformede bæreplan viste sig senere at være vanskeligt at seriefremstille.

Efter disse vanskeligheder begyndte fabrikken at bygge en ny prototype, udstyret med en impor- teret engelsk J-65 Sapphire jet-motor. Denne pro- totype fløj kun 8 måneder efter den første, og ef- ter 18 måneders forløb var det første produktions- luftfartøj klar, men nu stødte fabrikkens motor- teknikere på store motorvanskeligheder, som ikke tidligere havde været kendt, og mange måneder gik, hvor man ved fabrikken kunne se lange ræk- ker af Thunderstreak's stillet op, ventende på mo- tormodificationer.

USAF havde stadigvæk ikke modtaget luftfar- tøj i eskadrilletjeneste, men i 1954 gik imidler- tid Thunderstreak i tjeneste, efter at omfattende motormodificationer var foretaget, men dog kun for at være i tjeneste i få måneder, atter måtte ty- pen tages ud af tjeneste igen. Typen er stadigvæk ude for forskellige restriktioner, f. eks. må Thun- derstreak ikke bære kastbare brændstoftanke, når den er oppe på overlydshastighed.

Også andre amerikanske fabrikker har haft store vanskeligheder at overvinde, før deres typer har



F-84-F. Thunderstreak.

taget ud af tjeneste, skønt den allerede i 3 måne- der havde været i eskadrilletjeneste ved USAF. roduktionen blev ligeledes standset i de store North American fabrikker i Los Angeles og Com- bus. Ulykkerne medførte også en fantastisk un- dersøgelse af luftfartøjet, på en lignende måde, som englænderne undersøgte deres Comet, som også havde været ude for flere nedstyrtninger.

Efter at Super Sabre luftfartøjer var studeret i mere end 3000 timer, blev konstruktørerne klar- er, at der måtte foretages omkonstruktioner af tydelig art.

kunnet gå i eskadriljetjeneste ved USAF og US-NAVY. Convair's YF-102, en deltvinge, var bygget til flyvning med overlydshastighed, men prototypen kunne ikke opnå lydshastigheden, og efter at prototypen senere styrtede ned, blev fabrikkens konstruktører klar over, at produktionsmodellen måtte ændres betydeligt, og resultatet af disse modificationer er, at typen nu er ved at gå i tjeneste ved USAF som overlydsjager.

De nye amerikanske bombeluftfartøjstyper har ligeledes været forfulgt af uheld, her kan nævnes den engelske Canberra, som bygges i Amerika ved Martin fabrikkerne. Den har flere gange været taget ud af tjeneste på grund af uforklarlige nedstyrtninger. Ligeledes de kendte Douglas-fabrikker har haft vanskeligheder med deres jet-bomber B-66, de såkaldte aerodynamiske vanskeligheder, som har sinket produktionen ganske betydeligt, på lignende måde, som de aerodynamiske vanskeligheder North American fabrikkerne havde med deres Super Sabre.



Canberra.

Dårlige jetmotorer for den amerikanske marine.

De aerodynamiske vanskeligheder, som USAF luftfartøjerne har været ude for, kendes ikke til dels ved den amerikanske marines typer, men dette skyldtes, at de luftfartøjstyper, som marinen antager for tjeneste, ikke kan sættes i klasse med de typer, som USAF antager. Til gengæld har US-NAVY betydelige motorvanskeligheder med deres typer, og her gives forskellige eksempler: Den Douglas-byggede A2D var udrustet med en Allison T-40 propelturbinmotor, men efter motor-

vanskeligheder og flere nedstyrtninger ser det ud til, at US-NAVY foreløbig har stoppet eksperimenterne med dette luftfartøj. Den gamle velkendte Grumman-fabrik, som i mange år har le-



A 2 D

veret udmærkede typer til marinen, har ligeledes været ude for motorvanskeligheder med deres nye typer. Et alvorligt uheld, som også overgik den amerikanske marine, var da Convair's XF2Y-1 „Sea Dart“ styrtede ned under en demonstrationsflyvning for den amerikanske presse. Uheldet her må tilskrives luftfartøjets jetmotorer, der muligvis eksploderede af ukendt årsag. Flyvemotorfabrikken Westinghouse, der har været den fabrik, som har udviklet nye jetmotorer for den amerikanske marine siden 1941, er tilsyneladende stødt på konstruktionsvanskeligheder, idet man ser, at Westinghouse har indledt et samarbejde med den engelske motorfabrik Rolls Royce. Dette samarbejde har tilsyneladende endnu ikke båret frugt, for man ser at den amerikanske marine stadigvæk har mange typer, som endnu ikke er klar til eskadriljetjeneste. De lider af den kedelige fejl, at jet-motorerne yder en for ringe trykkraft. Dette vil være medvirkende til, at luftfartøjets fart er for ringe. Et andet problem i forbindelse med egnede jetmotorer ser man ved Douglas-fabrikkernes forsøgsfly. X-3, populært kaldet „Den flyvende stilet“, var tegnet til at skulle medføre to J-40 Westinghouse jetmotorer, men da disse motorer gav en for ringe trykkraft og ligeledes fyldte for meget, blev disse motorer opgivet. Skulle de have været indbygget i luftfartøjet, ville kroppens form have ændret sig betydeligt, og Douglas-fabrikkens forsøg med at opnå en slank udformning af kroppen, var til dels ød-



Den amerikanske marines
„Sea-Dart“,
„Havpil“ tager af
fra sin rampe udfor
San Diego.
Det er en topmoderne
jetfighter med delta-
formet plan.

agt. I stedet for de to J-40 motorer, har man så nedstyret X-3 med to J-34 jetmotorer, der er meget svagere u. trykkraft, og luftfartøjet vil aldrig med disse motorer opnå den hastighed, som konstruktørerne havde håbet, at X-3 kunne opnå, i virkeligheden tre gange lydets hastighed.

De konstruktionsproblemer og motorvanskeligheder, som de amerikanske teknikere har været udsat for, er ikke specielt for Amerika. Overalt, hvor der arbejdes med konstruktioner af hurtige luftfartøjer, vil mange af de nævnte problemer

kunne opstå, det være sig såvel øst som vest for jerntæppet. Man må ved kommende nye luftfartøjsbygninger påregne, at mange nedstyrtningsulykker må ses på baggrund af en for hurtig udvikling af typen eller måske sagt på en anden måde, det flyvevåben, som ønsker at anvende luftfartøjet, kan ikke vente, og det vil igen sige, at fabrikken, som fremstiller luftfartøjet, må fremskynde produktionen, og der vil ikke i mange tilfælde være mulighed for grundigt at studere typen under prototypestudiet.

Drop-tanke

Bristolfabrikkerne i England, som i tidens løb har fremstillet mange fremragende luftfartøjer til både militær og civil brug, planlægger nu en serieproduktion af standard droptanke lavet af plastic. Fremstillingen sættes i gang på foranledning af det engelske forsyningsministerium, idet man fra autoritativt hold hævder, at alle nye engelske flyvemaskin-typer og, hvor det er muligt, alle eksisterende typer, der behøver ekstra brændstoftanke, bør udstyres med tanke af standardmål.

Man har valgt at lade plastic erstatte de aluminiumslegeringer, der hidtil har været anvendt, fordi man derved opnår besparelser i fremstillingsrisen og de strategiske materialer. Man påregner, ved at anvende plastic i stedet for aluminium sparer man 25-30 procent. I visse tilfælde kan

besparelsen blive langt større — dette afhænger af konstruktion og produktionens størrelse.

Fordelene ved tank af standardmål er indlysende. Serieproduktionen i større målestok lettes — der kan opnås en betydelig nedsættelse af omkostninger og arbejdsydelse og endelig simplificeres forsyningsproblemerne væsentligt.

Droptanks er på ingen måde en ubetydelig bestanddel af et moderne flyvevåben — det siges, at de udgjorde den største enkelte udgiftspost på USA's budget til luftkrigen i Korea, idet tusinder af tanke, som hver kostede ca. 2-300 pund, blev afkastet hver uge.

I de sidste tre år har Bristolfabrikkerne arbejdet med planer om at fremstille en sådan standardmodel i plastic og de mål, man er nået frem til, er 50, 100, 150, 200, 300 og 500 gallons. (1 gallon ca. 4,5 liter).

Plastic-tanken kan fremstilles på en måde, der giver bedre overflade end aluminiumstanke. Prøver har vist, at materialet ikke påvirkes af stærke temperatursvingninger eller høj fugtighedsgrad. En metalhætte, der er indsat i tankens næse, forøger erosionsmodstanden. Man har allerede erfaringer med plastic-brændstoftanken under supersoniske hastigheder, idet Hawker Hunter har været udstyret med den og testet den under disse omstændigheder.

Tanken er fremstillet i tre hoveddele, der består i et elliptisk næsehylster, et cylindrisk midterstykke og et konisk agterstykke. Formålet med denne tredeling var at opnå størst mulig lettelse i opmagasinering og samling. Tanken kan samles

i marken af to eller tre utrænede mænd på 10 til 15 minutter uden mere kompliceret værktøj end en skruetrækker. Det er naturligt, at dette er særdeles værdifuldt under feltforhold f. eks. på fremrykkede baser.

Foruden standardtanken har Bristol Aeroplane Company udviklet plastic-versioner af særlige tanke til visse luftfartøjer, som allerede er i produktion. Disse tanke svarer i form og vægt til de tilsvarende metaltanke — men koster væsentlig mindre. Således anvender Canberra en 250 gallon tiptank. Andre specielle tanke bygges, således pylontanken til Hawker Sea Hawk og de Havilland Venom.

CAP CIVIL AIR PATROL

Ved FLYVEHJEMMEVÆRNETS første chefs tilbagetræden spurgte bladet oberst Bjarkov: „Da obersten begyndte opbygningen af flyvehjemmeværnet, var det da udelukkende luftmeldetjenesten og infanteri-eskadrillaerne man havde i tankerne, eller tænkte man også på et flyvende hjemmевærn —?“

„Vi tænkte skam også på at organisere et flyvende hjemmевærn. Flyvevåbnet havde imidlertid i den første opbygningsperiode først og fremmest brug for luftmeldetjenesten til udbygning og supplerung af kontrol- og varslings-tjenesten og kampstyrker til forsvar af vores flyvepladser. — Jeg havde håbet på, at vi også kunne have fået oprettet nogle flyvende enbeder. Efter min mening må der være naturlige opgaver til et flyvende hjemmевærn også her i Danmark. Jeg tænker her særlig på opgaver som kurerflyvning, særlige transporter, rekognoscering- og forsyningsflyvninger. Men det skulle altså ikke blive i min tid — måske kommer det en dag.“

Hvorledes er det i udlandet —? I De forenede Stater blev der allerede umiddelbart efter krigsudbruddet dannet en organisation, som man herhjemme ville kalde „et flyvende hjemmевærn“.



Repræsenteret ved:

H. FØLSGAARD

Gl. Kongevej 13 A

København

Den amerikanske organisation fik navnet CIVIL AIR PATROL — forkortet og i daglig tale kaldet CAP — og fik straks til opgave at afpatruljere en 100 km kyststrækning ud for Amerikas vestkyst. Organisationen bygger udelukkende på frivillige, både mandlige som kvindelige flyvere, som tildels løser de stillede opgaver ved siden af deres civile erhverv. De fleste af dem flyver i deres egne farver og betaler endog selv benzinen.

Mange af piloterne er meget dygtige og erfarne, og efter en omskoling skulle de have gode chancer for at hævde sig i det amerikanske flyvevåben, men af forskellige grunde — ofte alderen — ikke opfylder de strenge betingelser, der kræves for at blive USAF-pilot. En del har desuden krigsvigtigt civilt arbejde, hvor vedkommende ikke kan undværes, men som alligevel har en vis fritid til sin rådighed, hvor „hobbyen“ så kan forenes med frivillig militærtjeneste i form af hjemmeværnsopgaver. Allerede året efter CAP's oprettelse talte organisationen 43.000 medlemmer, hvoraf over 80 % var piloter. Resten var radiotelegrafister, mekanikere og meteorologer o. lg. I dag, 15 år efter oprettelsen, tæller organisationen et betydeligt større medlemstal.

Patruljeringen er som sagt CAP's største opgave — men ikke den eneste. Under de store cyklonkatastrofer sidste år samarbejdede CAP med USAF med undsætningsflyvninger til de hærgede områder. Af andre opgaver kan nævnes målflyvning og transportflyvning etc.

CAP's chef indrømmer, at det amerikanske flyvevåben i begyndelsen så lidt skævt til dette frivillige korps. Men efter visse fødselsvanskeligheder fik korpset fast grund under fødderne, og dag udnytter USAF *Civil Air Patrol* 100 %.

Man må dog være klar over, at det er svært at organisere et flyvende hjemmeværn. Tænk blot på, at hver flyver faktisk er et problem for sig. Uddannelsen er forskellig, det civile arbejde er forskelligt, medlemmerne er spredt ud over hele landet og med få undtagelser bor alle i deres eget hjem. En sådan uhomogen organisation er selvsagt vanskelig at administrere.

Men at den samtidig kan være effektiv fremgår af den kendsgerning, at da det amerikanske flyvevåben i sommeren 1942 udbad sig oplysninger

om 21.000 piloter, deres erhverv, alder, ydre, vægt, sprog- og skolekundskaber, hvilke luftfartøjstyper de kunne flyve samt hvilke teoretiske kundskaber de var i besiddelse af, var CAP i stand til på 3 dage at besvare spørgsmålene fyldestgørende. (Det bør måske for fuldstændigheds skyld bemærkes, at organisationen på daværende tidspunkt kun var et halvt år gammel. CAP blev stiftet den 1. december 1941).

CAP har vist sin berettigelse ved, at den kan løse sine opgaver selv under de hårdeste vilkår, krigen!

Kort før præsident Eisenhowers sygdom udsendte han et opråb til hele det amerikanske folk, hvori han opfordrede amerikanerne til at melde sig til den amerikanske luftmeldetjeneste (Visual Observer Corps), da nationens sikkerhed stod eller faldt med kontrol- og varslingstjenestens effektivitet. I dag udgøre det amerikanske flyvende hjemmeværn i forbindelse med den frivillige luftmeldetjenestes kvinder og mænd kernen i De forenede Staters forsvarskorps baseret på frivillig rekruttering, og er herved med til i fredstid at styrke og udbygge nationens forsvarsvilje.

CAP er i store træk opbygget som USAF. Ledelsen udøves af hovedkvarteret i Pentagon samt af 8 *regions* og 52 *wings*, en for hver af de 48 stater samt *District of Colombia, Alaska, Hawaii* og *Puerto Rico*. Hver wing opdeles derefter i *groups* og *squadrons*.

Chefen for CAP er en general i USAF. Hans stilling kaldes „*National Commander*“ eller NC.

VIRGINIA ROSE



— i den fikse pose

- en herlig shagtobak

**Poul Petersen . Tobaksfabriker
HORSENS**

Nuværende National Commander er *generalmajor Beau*.

Den egentlige ledelse af CAP udøves dog til daglig af „Nationalrådet“ og det „Stedfortrædende nationalråd“, som igen består af samtlige *wing commanders*, respektive *region commanders*, *Wing commanders* holder møde engang om året, *region commanders* engang i kvartalet. NC modtager sine ordrer direkte fra USAF.

Kommandovejen går fra NC via respektive *commanders* gennem *regions*, *wings*, *groups*, *squadrons* ned til de enkelte medlemmer.

Såvel mænd som kvinder kan være medlem af Civil Air Patrol. Man skelner medlemmerne i *Senior* og *Cadet*.

For at være seniormedlem kræves amerikansk statsborgerskab eller at have ansøgt om et sådant, og at man er fyldt 18 år. Medlemskabet i CAP regnes ikke for militær tjeneste og fritager ikke medlemmerne for krigstjeneste. Såfremt USAF beder om hjælp — f. eks. ved en redningsaktion — er det op til medlemmerne selv at tiltræde en sådan tjeneste. Organisationens frivillige struktur holdes i hævd, men ikke desto mindre kan man til enhver tid regne med 100 % medvirken.

Sædvanligvis er seniormedlemmerne allerede uddannet, når de bliver optaget i CAP. Et kortere kursus i CAP-kundskaber er dog obligatorisk. Hvis man ønsker at avancere til ledende poster indenfor organisationen, kan man blive uddannet dertil pr. korrespondance.

Cadetmedlemmerne skal være fyldt 15 år. Undertaget herfra er dog studerende ved en high school på andet semester. Ved 18-års-alderen overgår de til senior.

Cadetterne ledes normalt af senior-medlemmerne. Uddannelsen omfatter:

I. ORIENTERING:

- 1) *Exercis*.
- 2) *Orientering om CAP og USAF*.

II. ALMEN UDDANNELSE:

- 1) *Alm. kundskab*.
- 2) *Elementær aerodynamik*.
- 3) *Flyvemotorer*.
- 4) *Luftfartøj og besætning*.
- 5) *Meteorologi*.
- 6) *Navigation*.
- 7) *Trafikledelse*.
- 8) *Flyveplaner og*
- 9) *Flyvepladser*.

III. SPECIALISERING:

Til enhver enhed er fast knyttet en præst. Foruden at udøve deres præstegerning, anvendes de hyppigt som lærere og foredragsholdere, og de lægges uhyre vægt på præsternes arbejde i CAP for at styrke organisationens i forvejen høje moralske og etiske standard.

FLYVNING I SKOLEN . . .

Nogle skoledrengene var i 1948 på besøg i Dublin lufthavn i Irland og fik forevist en DC-3. Føreren så, at et par af drengene meget omhyggeligt undersøgte instrumentbrættet. På spørgsmålet, hvad de foretog sig, svarede de, at de ledte efter maskingeværrerne.

Svaret var typisk. Krigen havde placeret luftfartøjer højt oppe på listen over ødelæggelsesvåben, og man havde ikke — delvis på grund af ringe kommerciel flyvning før krigen — forståelsen af, at den også kan bruges til andet. Men i årene efter krigen steg lufttrafikken i Irland, og man beslut-

tede fra ansvarlig side at skabe en air-minded offentlighed. Man besluttede at oprette et nyt fag i skolen, der skulle beskæftige sig med transport ad luftvejen i ordets videste betydning. Man underviser i faget i grundskolen og på den tekniske linie, og tilsyneladende er forsøget kronet med held. I de forløbne år er der trykt adskillige lærebøger, standard-tekstbøger, der indeholder erfaringer fra luftfartens verden, og man kan allerede i skolen i befolkningen mærke en tydelig ændring i forståelsen af luftfartens betydning.

Flyvesikkerhed med SEX...

Uddrag af en artikel i det tyske ugeblad REVUE.

(Der tages forbehold mod misforståelser og forvanskning af faktiske forhold).

Selv den strengeste ordre kunne ikke bevæge de unge piloter i det engelske flyvevåben til at læse den vigtige, men meget kedelige „Håndbog for Flyvesikkerhed“. Ukendskab til reglementets bestemmelser medførte et stadigt stigende antal ulykker.

I 1953 fik Bomber Command en strålende ide: Reglementet skulle „sælges“ ved hjælp af sexappeal, og bestemmelserne om overisning, landingshastighed etc. blev illustreret med helt eller delvis afklædte pin-up'er. Piloterne kastede sig



„Lad sikker flyvning være DIT mål.“



Ikke for hurtigt, drenge. Giv mig en chance.“ Diana Dors er her forsynet med en B-H, som ikke findes på originalen.

med begejstring over den nye udgave af håndbogen, som blev studeret med største grundighed — såvel i som udenfor tjenestetiden.

Ulykkesprocenten faldt omgående.

Først nu 3 år efter erfarede den engelske offentlighed ved indiskretion om Bomber Command's psykologiske trick. Offentligheden modtog meddelelsen med dybeste forargelse og kritik: „Vore 16-årige flyvekadetter tager moralsk skade af denne håndbog, det er skandaløst“. Nu spørger man spændt: „Hvad siger dronningen?“

Bomber Command henviser til, at ulykkesprocenten er gået ganske væsentligt tilbage, efter at sikkerhedsbestemmelserne i 1953 udkom i den nye form. Men også indenfor flyvevåbnet har reglementet været udsat for hård kritik, og en højtstående engelsk flyveofficer har udtalt: „Det er en skandale, at man har ofret kæmpebeløb på disse erotiske fotografier, i stedet for at lære vore unge piloter sikkerhedsbestemmelser ved intensiv undervisning.“

Frankrigs brændende problem:

Algier

Redaktør Preben Eriksen

Signalbålene flammede fra bjerghøjderne, da en lille fransk fremmedlegionærpatrolje forleden dækket af mørket sneg sig ind i de vildsomme Auresbjerge i Algier i et forsøg på at skaffe sig fanger, der kunne tvinges til at røbe noget om oprørerne, de fantastiske fellaghas, der har sat hele Algier i flammer. Ingen af patruljens medlemmer kom tilbage — to af dem blev snigmyrdet bagfra og et larmende inferno af maskingeværild gjorde det hurtigt af med de øvrige — kun en slap hjem til den franske kommandostation og kunne berette den meget dagligdags historie i øjeblikkets Algier: Baghold.

Vanskelighederne i Algier, der begyndte den 1. november 1954, med spredte sabotager og angreb, er i dag en militær krise for Frankrig. Flere og flere af tropperne fra Europa flyttes til Nordafrika — og Frankrig har måttet foretage store genindkaldelser for at kunne klare sine forpligtelser over for NATO. 100 milliarder francs i nye skatter til at dække omkostningerne ved felttoget i Algier bebudede den franske finansminister Paul Ramadier forleden.

Men felttoget i Algier har ikke alene skabt en militær krise. Der er også tale om en politisk krise — stærkt understreget af Mendes France's udtræden af kabinettet efter månedlange stridigheder med algierministeren Lacoste. Men ikke mindst er det en national krise — det franske folk er i dag splittet på det nordafrikanske spørgsmål — dels på grund af de nye skattebyrder, men også fordi man ikke ønsker, at nationens ungdom skal ofres på kampene. Hvad Indokina var for Frankrig, er Algier i virkeligheden i faretruende grad ved at udvikle sig til.

Lad os i første omgang kigge på den militære side af sagen. Siden 1954 har Frankrig pumpet stadig voksende styrker ind i Algier — det er Frankrigs bedste tropper, der i øjeblikket prøver at kvæle oprørsbevægelsen, og der befinder sig nu omkring 250.000 mand. Det er ikke mærkeligt, at

Algiervanskelighederne er et problem for Frankrig, som i alvor endog overgår Indokina — for mens Indokina var en fjern koloni, så har Algier gennem 107 år været en integrerende del af Frankrig, på lige fod med andre franske departementer. Det er fanatiske arabisk-nationalistiske kredse og kommunisterne der står bag de blodige optøjer, som Nordafrika har oplevet i efterkrigsårene. Allerede i 1945 begyndte revolterne at eksplodere rundt om i Tunis og Marokko — men de politiske indrømmelser over for disse to områder, sidst Marokkos sammenslutning, har skabt ro der. Til gengæld er al uro nu koncentreret i Algier — hvor oprørerne både moralsk, men også våbenmæssigt styrkes fra de øvrige araberlande.

Signalet til oprør kom, da franske tropper afskar en afdeling på 2000 dels motoriserede og delberedne oprørere i Tunis og drev dem over grænsen til Algier — for at fange dem i en vældig fælde. Oprørerne havde imidlertid held til at slippe sig fri og skjulte sig i de vildsomme Auresbjerge. Siden har denne naturlige bjergfæstning været udsat for stadig belejring, der imidlertid er gået mere ud over belejrerne end oprørerne. De franske myndigheder havde håbet, at man kunne begrænse urolighederne i Algier til Auresbjergene — men det håb er forlængst bristet — oprørerne holder nu i større eller mindre grad omkring tredjedel af Algier under kontrol.

Frankrigs modstandere i denne kamp er FLN — Front de Liberation Nationale — oprørernes politiske bevægelse. Den behersker store dele af Kabyloområdet Auresbjergene og departementet Constatine. Den har politiske talsmænd i landbyerne og opkræver skatter, som beboerne ikke tør undlade at betale. Sker det, bliver landsbye

simpelthen svedet af. Hæren kalder sig den nationale befrielsesarmé — lederne er Laghur Abees, den Bullaid Mustafa og i baggrunden anes den gamle kabyllleder Abd-el Krim, der fra sit exil i Cairo som en klog strateg trækker i trådene.

Det er en vanskelig krig at føre til sejr. De franske soldater, der er sat ind i kampene, har for længst vedkommende været ude for denne krigsoplevelse før — i Indokinas hede jungler og sumpe. Det er den lille krig, nattens og sabotagens krig — de pludselige overfalds krig, en krig, hvor det er svært at få øje på fjenden — mens man selv alligevel gengæld altid er under observation. De algeriske oprørere er dygtige soldater og eksperter i guerillataktikken, hvor det gælder om at slå til og forsvinde, inden man selv bliver ramt. I en enkelt fransk operation mod en lille gruppe oprørere i Auresbjergene for nogen tid siden deltog 1000 soldater af feltartilleri, motorer og støtte af flyvebombere. Efter flere timers bombardement af et sted, man havde omringet, gik man til angreb — og fandt kun et par forvildede fårehyrder, der havde overlevet de voldsomme artillerisalutter og flyvebombardementer ved at skjule sig i klippekrevler. Oprørerne så man intet til — men samme aften sprængte de to franske militærvogne i luften.

Årsagen til uroen? Først og fremmest nationalistiske partier, der er forbudt — men utvivlsomt også et lille, men velorganiseret kommunistparti, der i et fransk departement har alle de rettigheder, som kommunistpartiet hjemme i Frankrig også har.

Desuden har i hundredvis af algeriske soldater — fanget af kommunisterne i Indokina og repareret efter omhyggelig kommunistisk bearbejdelse — sæt den røde dragesæd blandt deres landsmænd. Mange af de algeriske soldater har sluttet sig til oprørerne — som deres store kamperfarinere nu kommer til gode.

Frankrigs fremtid ligger i Nordafrika har den tidligere franske premierminister Mendes France gang sagt — men denne fremtid tegner sig i øjeblikket mørkere end nogensinde. Mendes France er en af forkæmperne for en mere moderne politik i Nordafrika, fordi han derved håbede at flytte disse lande nærmere til moderlandet — og

at knuse kommunismen. Men de yderliggående nationalistiske i Alger og stærke politiske kræfter i Frankrig har gjort dette umuligt. Den arabiske liga er også en af faktorerne i dette spil. Araberlandene med Ægyptens oberst Nasser i spidsen støtter frihedstendenserne i Nordafrika ikke alene i ord — men også med våben.

Med mellemrum brummer flyvemaskiner om natten ind over Algiers vilde bjerge. Projektører lyser op og nogle faldskærme daler ned. I nogle er der Containers med splinternye automatvåben — i andre daler mænd ned mod jorden. Unge ægyptiske og jordanske officerer, der frivilligt har meldt sig til de nordafrikanske frihedsstyrker og benyttes som instruktører. Samtidig tordner Den arabiske Stemme fra Cairo Radio mod franskmændene i Nordafrika.

Hvad vil der ske, hvis Frankrig må opgive Alger som det opgav Indokina. Det ville være en national katastrofe, som kunne bringe landet i de yderste vanskeligheder i indenrigspolitisk henseende. Resultatet ville sikkert blive en kommunistisk dirigeret folkefrontsregering — eller en halvfacistisk-poujadistisk regering. Samtidig skulle Frankrig absorbere 1,2 millioner løse, hadefulde franskmænd hjem fra Alger. Hæren ville endnu engang komme i en situation som efter Indokina, da de — måske med rette — følte sig forrådt af „mændene fra Paris“. Økonomisk ville opgivelsen af Alger ligeledes have uoverskuelige følger.

I Afrika, hvor Frankrig har andre store besiddelser, ville tabet af Alger sikkert betyde vanskeligheder i disse besiddelser og måske tabet af nogle af dem. Dermed ville Frankrigs drøm om at blive industriel og militær stormagt — der i høj grad er baseret på disse områder — være bristet for altid. Også for Alger ville tilbagetrækningen få katastrofale følger, fordi landet simpelthen ikke er i stand til at klare sig selv.

Lacoste har netop startet sin fem måneders ak-

ERLING B. IBSEN

Specialstål

Drejestål, Tool, Bits

Snitværktøj

VESTERPORT 251 . KBHVN. . BYEN 8061

tionsplan, hvor han vil knuse oprøret i Alger — og bekæmpe den frygt, som oprørsstyrkerne har sået. Han får stadig nye styrker til sin rådighed og hvad mere er — han får en strøm af store amerikanske helikoptere, der er det bedste våben mod guerillastykkerne i bjergene. Alligevel vil det være svært for Frankrig at diktere fredsforholdene, hvis de skulle sejre militært — for bag Algiers oprørere står hele den arabiske verden —

og Sovjet. Man kan roligt sige, at kommunisterne med det oprør, de har været med til at anstifte i Alger, har fået flyttet brændpunktet i den kommunistiske forstyrrelsespolitik — der altså stadig synes at eksistere, trods alle gode løfter — fra Indokina til Nordafrika. Man har sørget for at placere en lille varm krig på et sted, hvor den let kan udvikle sig til en storbrand.



ICAO

ICAO'S 63 MEDLEMMER

Afghanistan	Indien	Pakistan
Argentina	Indonesien	Paraguay
Australien	Irak	Peru
Belgien	Iran	Philippinerne
Bolivia	Irland	Polen
Brasilien	Island	Portugal
Burma	Israel	Salvador
Canada	Italien	Schweiz
Ceylon	Jordan	Spanien
Chile	Japan	Storbritannien
Colombia	Kina	Sverige
Cuba	Korea	Sydafrik. Union
Czechoslovakiet	Libanon	Syrien
Danmark	Liberia	Thailand
Dominik repb.	Libyen	Tyrkiet
Finland	Luxembourg	U.S.A.
Frankrig	Mexico	Uruguay
Grækenland	Nederlandene	Venezuela
Guatemala	New Zealand	Ægypten
Haiti	Nicaragua	Ætiopien
Honduras	Norge	Østrig

Dens formål er: at studere den internationale civile luftfarts problemer og fastlæggelsen af internationale standardbestemmelser og regulativer for den civile luftfart.

Organisationen søger gennemført sikkerhedsforanstaltninger, ensartede forskrifter for luftfarten og enklere forretningsgang ved grænserne. Den søger også indført nye tekniske metoder og moderne udstyr. I samarbejde med medlemmerne har ICAO opbygget en vejrtjeneste, trafikkontrol, efterretningssvæsen, radiofyre, eftersøgnings- og redningsorganisation og andre hjælpemidler for at betrygge den internationale flyvning. Den har opnået forenkling af toldbehandling, immigration og

sundhedsvæsen i forbindelse med international lufttransport.

ICAO blev oprettet d. 4. april 1947, efter at 26 stater havde ratificeret konventionen om international civil luftfart, der blev udarbejdet på den internationale luftfartskonference i Chicago den 7. december 1944.

ICAO's organer er:

en forsamling bestående af delegerede fra medlemsstaterne. Den mødes årligt, fastlægger økonomien og behandler ethvert spørgsmål, som er blevet forelagt af rådet;

et råd bestående af repræsentanter fra 21 nationer, valgt af forsamlingen. Repræsentanterne i rådet skal vælges under hensyntagen til, at de vigtigste lande inden for luftfarten bliver repræsenteret, ligesom der skal tages tilbørligt hensyn til den geografiske fordeling. Rådet er organisations udøvende organ. Det opretter underordnede tekniske komiteer og fører tilsyn med deres arbejde samt fremsætter forslag til medlemsregeringerne. Luftfartskommissionen, lufttransportkomitéen og den juridiske komité er de tre vigtigste komiteer. Rådet vælger sin præsident (den nuværende præsident er dr. *Edward Warner*, U.S.A.), og fungerer som rådets repræsentant;

en generalsekretær, som selv vælger sit personale. Den nuværende generalsekretær er *Ernst C. Robert Ljungberg* (Sverige).

Budget for 1954: 2.730.310 dollars (Canada)

Hovedsæde: International Aviation Building, Montreal, Canada.

OBS! På givnen foranledning må »Flyvevåbnet« overfor vore annoncører understrege ingen forbindelse at have med et ukendt blad under navnet »FLYVERNE«

Air-to-ground-raketter

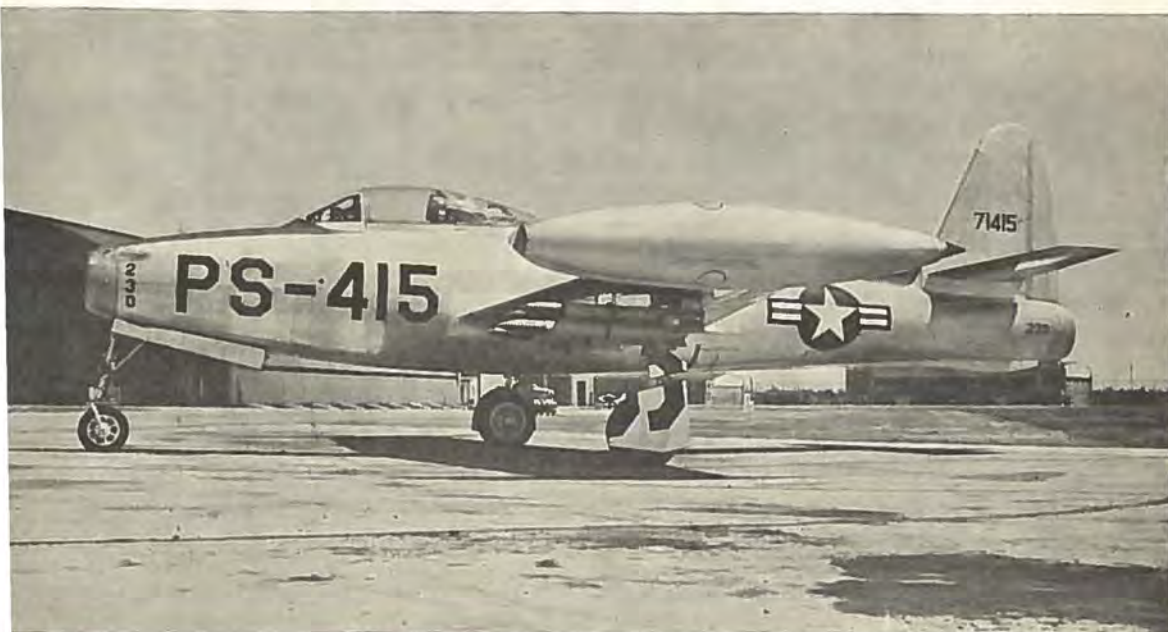
Selv om russerne kan prale med at have raketter i operativ tjeneste så tidligt som i 1941 (6,850 g) på Stormovik, var denne og senere raketter ineffektive, at tyskerne længe kunne trække på kinderne af dem som antitankvåben. Første gang tyskerne anvendte raketprojektiler, var på J.G.-54 mod skibsfarten på Ladøgasøen i 1942, men den første raket, et 210 mm våben, var ikke særlig virkningsfuldt. I 1944 begyndtes fremstillingen af værnemagtens 88 mm Panzerschreck. FW-190 af Heinkel-Wulff var armeret med 12 af disse projektiler, 6 ophængt under hvert plan. I december samme år kom Panzerblitz, der var af samme karakter, men med en dobbelt så kraftig udskydningsdrivning. I 1945 afprøvedes Panzerfaust på 120 mm, men den nåede ikke at deltage i operationerne.

Her er altså et område, hvor tyskerne ikke gjorde de første erfaringer, til trods for, at de nåede langt inden for produktionen af air-to-air raketter. For en gang skyld kom RAF med i kapløbet fra starten med Rocket Launcher Mk. 1, der i 1943

var i operativ tjeneste på Hurricane og Swordfish. Det tre tommers korditaggregat, der sad i den første raket, er ejendommeligt nok stadig standarddrivmidlet. I slutningen af krigen fremstilledes Rocket Launcher Mk. 3A og hurtige fartøjer som Mosquito, Beaufighter og Typhoon udstyret med dem. Denne armering gav disse fly en kolossal ildkraft, en hel salve forårsagede lige så megen ødelæggelse som en salve fra en krydser. Raketterne udløstes i reglen i 1500 fods højde og de blev derved i stand til at accelerere til en hastighed af ca. 500 m i sekundet.

Med en sprængladning på 12 kg blev disse projektiler et af de mest effektive våben i u-bådsbekæmpelsen. Deres bane under vandet fulgte nemlig en ejendommelig kurve, der bragte dem opad og igennem skibsskroget og to træffere af denne art var tilstrækkelige til at sænke en u-båd.

HE/SAP-raketten med en sprængladning på 28 kg var ikke så virkningsfuld som ovennævnte, der har et massivt hoved, undtagen over for træskrog,



F-84 med Mighty-Mouse.

JYDSK ILT-
OG
ACETYLENGASFABRIK A/S

SKANDINAVISK RØRFABRIK A/S

HORSENS

Telf. 2 47 11

Ønske-hjem

ØSTERGADE 29 · HERNING · TLF. 1151

MØBLER



Chr. Rasmussen & Søn

BRYGGERGADE 8 · HERNING · TLF 951



Teknisk maskin- og olieforretning

Telefon 582 · Aalborg

1/2 Kolding dampvaskeri og
kemiske tøjrenseri

Haderslevvej 16 · Kolding · Telefon 2240

H u s k ! 10 skjorter vasket og strøget kr. 10,-

Benyt **VREDESTEIN** dæk

— Billigere i det lange løb —

Forlang brochure

TYRESOLES

DANMARK

Palægade 4 · København K. · Central 13579



FLYVESTATION VÆRLØSE

åbent mandag og torsdag kl. 12-14
samt på lønudbetalingsdage kl. 10-14

Indskud modtages på checkkonto,
alm. sparevilkår samt 3 og 6 mdr.
opsigelse.

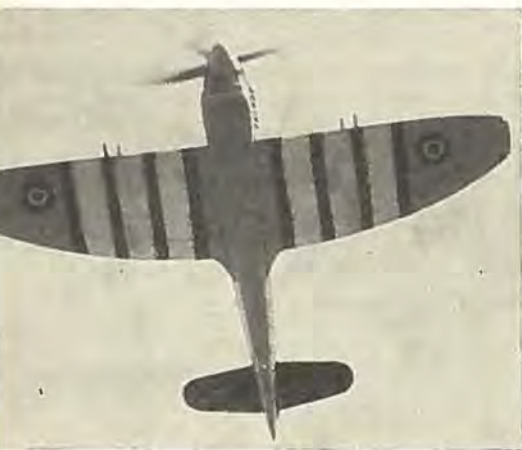
1/2 M.C. Brincken & Søn

A/S M. C. Brinckens efft.

Haderslev

Leverandør af værktøj til Deres fag

den er særdeles effektiv over for lettere panserede jordmål. HE/HC er konstrueret efter hulladningsprincippet og gennemtrænger panser på indtil 200 mm. Disse projektiler er sammen med endnu sværere typer stadig i aktiv tjeneste og anvendes af Spitfire, Tempest, Firefly, Sea Fury, Vampire og Venom.



Tempest 5

USAF og USN anvender af og til Mighty Mouse til ground attack, men standardvåbnet, der er en videreudvikling af krigstidens 110 mm M-8, er en 40 kg raket, der måler ca. 90 mm. Yderligere bruges 70 kg raket på ca. 126 mm. Begge er ind under betegnelsen H.V.A.R. I Koreakrigen gjorde de god nytte. Som særligt antitankvåben har man fremstillet en 160 mm raket, under betegnelsen RAM.

bomber.

Når man tager i betragtning, at en B-36, der flyver i 40,000 fod, må kaste en almindelig sprængbombe ca. 10 km fra målet, medens en B 47 beflyver ca. 17 km i samme højde, begynder behovet for selvdrevne eller fjernstyrede bomber at melde sig. Lastning og udløsning af stor bombelast ved store hastigheder frembyder ligeledes problemer. Turbulencen i de åbne bombelemme under stort fort hindrede ofte svære bomber i at gå helt af luftfartøjet, og man har endda i enkelte fælde været ude for, at udløste bomber er blevet fanget opad efter at være kastet fra lemme og endret så uheldige at ramme fartøjet. For at af-

hjælpe dette, har man i f. eks. Canberra installeret en roterende bombelem.

Eftersom jetfighters ved ground attack har de fleste bombetyper hængende på undersiden af planerne, har man været opmærksom på de aerodynamiske vanskeligheder, der derved kan opstå ved hastigheder under supersoniske omstændigheder, idet man har søgt at nedsætte luftmodstanden mest muligt. I USN har man således Douglas Aero K-1A External Store som er en container, der tager hensyn til de aerodynamiske krav, og som kan medføre bomber og brændstoftanke. Denne konstruktion har bevirket en væsentlig nedgang i forhold til andre containers i modstandskoefficienten.

Iøvrigt kan USAF påberåbe sig rekorden i bombelast, idet en B-36 har medført og udført 2 stk. 20 tons bomber på samme tid.

Strømliniede bomber findes i RAF i vægtklassen 250-2500 kg. Disse er udstyret med en indtrækkelig finne, der simplificerer indlastningen. Disse bomber og mange af ældre dato fra krigens tid er til rådighed i forskellige kategorier: MC (medium capacity) og HC (high capacity) brandbomber, panser- og cementbrydende og egentlige sprængbomber. 500 kg sprængbomber er stadig i brug i vid udstrækning. De er ophængt tre og tre i Canberra og seks og seks i større typer og kan konstrueres med øjeblikkelig sprængvirkning eller med forsinkelsessats. Tall boy (6 tons) og Grand Slam (11 tons) anvendes stadig mod forstærkede



Spitfire HK 22

betonmål som broer, tunneller osv. I Kenya og Malaya bruges ældre typer på 250 til 500 kg.

Trods fremstillingen af atomvåben til brug mod både strategiske og taktiske mål, bør det fremhæves, at man stadig i stor udstrækning forbedrer de traditionelle våben. Den nyeste HC-bombe,

Nørresundby Dampvaskeri
Vestergade 49 Telefon 253

Bagermester
H. BORST
Skrydstrup

JENS JENSEN'S EFTF.
VINHANDEL
Grundlagt 1813
ST. SCT. HANSGADE 1 . VIBORG

Handelsbanken i Viborg
Filial af Aktieselsk. Kjøbenhavns Handelsbank
VIBORG
KARUP KØLVRA

Erik Petersens snedkerforretning
v/Schmidt og Richter
Slotsgade 27 - Haderslev - Telf. 22010
Værksted for godt snedkerarbejde

S. Buchardt
Slagtermester
Stationsvej 22 Ballerup

BEVTOFT MEJERI
Telf. 44434
Lev. til FSN Skrydstrup

Brdr. EGHOLM's eftf.
Bosch service . T. B. T. hovedforhandler
Haderslev . Tlf. 22 342

J. ESKILDSEN
Bagermester
Telefon 30 Simmelskær

NUSTRUP & OMEGNS
ANDELSMEJERI
ST. NUSTRUP

P. J. Schmidt
VOJENS
BØGER . FOTO
BOGTRYK
TELF. 41 22E

*Alt i cementvarer
støbegods - byggematerialer
og brændsel*
J. C. SCHØNING
Vojens Tlf. 41 224

Reserveret „A“

Frugtcentralen
Telf. 53 084 . HADERSLEV

Otto R. Nielsen I/S
Nørresundby . Tlf. 5557
Isenkram . Glas . Porcelæn
Lev. til FSN Aalborg

Vald. Hinrichsen & Schrøder
Haderslev
AUTOMOBILER - RESERVEDELE

is ladning udgør 70 % af bomberens totalvægt, Mark 2. Denne bruges, når man vil nå absolut trængvirkning mod bygninger, ligesom den kan bruges til eksplosion i luften. En af de mest effektive tændsætser er V.T. (variable time) typen, der påkårlig kan bringe bomben til at eksplodere i en højde i forvejen bestemte forskellige højder. En lille sender/modtager i bombens næse måler påkørslingen fra jorden og den har en træfsikkerhed på ganske få meter.

AP og CP-bomber har i almindelighed en trængladning fra 10 til 20 % af bombens vægt. En lille sprængbombe blev meget anvendt i Korea og kan udstyres med en lille „parashut“ for



Meteor nr. 8.

give luftfartøjet tid til at komme fri af den og øge sprængvirkningen. 10 kg bomben kan kastes enten i bundter med 17 i hver eller enkeltvis, har en tændsæt, der bringer bomben til detonation under bestemte atmosfæriske trykforhold, og gør den til et dødbringende våben.

Miner på 500 og 1000 kg anvendes stadig af RAF, og disse er udstyret med faldskærm.

Napalm.

Dette meget brugte våben er blevet fordømt af kirken som umenneskelig og af flyverchefer som ineffektivt. Alle våben er umenneskelige, men set fra et ballistisk synspunkt er napalmbomben en særdeles effektiv brandbombe mod punktmål som tanks, køretøjer, parkerede luftfartøjer og skyttegrave, forudsat den kastes fra tilstrækkelig lav højde. Den ustabiliserede container har kun ringe træfsikkerhed, når den udløses i større højder. Blandingen af naften- og oliesyre og palmeolie, der påfyldes standardbrændstoftanke, antændes ved sammenstød med målet eller jorden og brænder ved en temperatur på 1500° F., den brændende vædske spredes over et areal af omkring 100 m². Denne enorme varmeudvikling varer kun ganske kort tid, nogle få sekunder, og et almindeligt soldatertæppe yder næsten fuldstændig beskyttelse og gnister, der antænder udrustningsgenstande, kan uden vanskelighed slukkes.

I Korea var 110 gall. napalmbomben standardmodel, men senere indførtes en 50 kg tykskallet bombe, og de store typer, der nu er til rådighed, vejer knap 400 kg. Disse er ophængt under pladerne på F-86F-Sabre og F-84F Thunderstreak.

I USA går ansvarlige kredse fuldt og helt ind for brugen af Napalm og betragter den som et særdeles effektivt våben. RAF gjorde derimod forsøg med raketter, forsynet med napalmladning. Disse blev affyret fra Meteor Mk. 8, der anvendtes i Korea, men uden synderligt resultat.

NYT fra flyvestationerne

strup

Den 23. juni holdt flyverdetachmentet Sankt ans fest med bål, bal, optræden m. v. Dover detachmentets personel deltog de civile, KFK-Kastrup, flyverhjemmeværnet og særindbudte fra statens luftfartsvæsen, lufthavn, regionen m. fl.

Ialt var samlet ca. 400 mennesker til nogle muntre og fornøjelige timer, der yderligere styrkede sammenholdet mellem de, der også skal kunne arbejde sammen under alvorlige forhold.

Den 29. juli afholdtes de årlige feltbanemesterskaber — „lufthavnsløbet“ — på landets hårdeste feltbane!!!

C. W. S. Svineslagterier A/S

HERNING & SKJERN



JERN . STÅL . METALLER

S. C. SØRENSEN A/S . Randers . Aalborg . Odense . København



Holdmesterskabet blev vundet af et hold fra esdrillens 1. deling, de menige 249144/55 Pallun-Nielsen, 249340/55 Andersen, 239496/55 omming og 2503315/55 Vestergaard, med en tid 5,03 min.

Enkeltmandsmesterskabet blev vundet af menig 8909/56 Rasmussen ved eskadrillens støtteafdeling, med en tid af 2,51 min.

Enkeltmandsmesterskabet for KF'er blev vundet af eskadrillefører E. Ballegaard med en tid af 4,30 min.

De bedste præstationer i alle tre løb blev belønnet med små præmier, flyverdetachmentet og en "ulynder" havde udsat.

Den 17. juli vandt flyverdetachmentet en fodboldkamp med 3—2 over Dragør boldklub.

Den 4. august deltog flyverdetachmentet med nærkamp-opvisningshold i Dragør by's havnefest. Holdet viser nærkamp, håndgemæng, bajonetkamp, Jiu-Jitsu og Judo under ledelse af flyverdetachmentets chef, der selv medvirker — bl. a. ved, at en KF'er „spiller bold“ med ham som slutmand på opvisningen.

I dagene 30., 31. august samt 1. september afholder Dragør boldklub, Dragørforeningen og flyverdetachmentet et 3-dages fælles idrætsstævne med formål at drive propaganda for militær og civil idræt.

Der vil for alle 3 arrangører blive tvungne, fælles konkurrencer i fodbold, atletik, tovtækning, feltløb, feltbaneløb og roning.

Øvrigt har flyverdetachmentet haft den glæde at kunne indlede et godt samarbejde med flyverdetachmentets soldaterforenings Københavnsafdeling, der har mere og mere sluttet op om detachmentets arrangementer.

*

Lydstrup

Officers- og fenriksmessen har holdt generalforretning den 18. april og valgt følgende messekomité:

Messeforstander: KN B. M. Jensen, 1.F. SEK.

Messeassistent: KL P. E. Andersen, ESK 728.

Messekasserer: FLI V. Schmidt, FRS. SKP.

Vardeofficer: FLI M. V. Hansen, ESK 730.

Eventarofficer: FR. B. W. Jensen, M-AFD.

Personelofficer: FLI J. N. Pedersen, IF. SEK.

Suppleant I: FR B. Ærø-Hansen, M-AFD.

Suppleant II: FL II A. Hansen, ESK. 730.

Den 21.-22. juni afholdtes en realistisk øvelse mellem hjemmeværnet i Vesteramt (Ribe, Skærbæk og Rømhø) og KVP, ESK, FLN, SKP. Kupseskadrillen angreb som fjende et stillingsområde omkring Gels bro, hvor hjemmeværnet forsvarede 4 brohoveder. Efter en hård kamp, hvorunder ESK 729 foretog flyverangreb på hjemmeværnets stillinger, blev disse kastet mod nord. Øvelsen fortsattes den 22.-23. mellem Ribe og Skærbæk og varede til ud på natten. Hjemmeværnet udtalte bagefter deres begejstring for øvelsen, som for deltagerne både havde været en stor oplevelse og et væsentligt led i uddannelsen.

Flyverstationen afholdt den 23. juni en smuk og storstilet Sct. Hans fest, hvor flyverstationens personel fik lejlighed til at invitere familie og venner med. Omkring 1500 mennesker modtog indbydelsen, der bød på underholdning af forskellig art, bål med båltales af stationschefen og dans både indendørs og udendørs.

Den 27. juni indviedes flyverstationens nye biograf, der rummer 162 siddepladser. Der spilles foreløbig 2 dage om ugen med 2 forestillinger hver gang, og billetprisen er sat til en overkommelig pris.

Der har i sommerens løb været et overordentligt stort turistbesøg på flyverstationen, til gavn og glæde for det gode forhold mellem civilbefolkningen og forsvaret.

Med hensyn til flyverstationens nye officers- og fenrikmesse, går det nu stærkt frem med færdigbebyggelsen, og man forventer at kunne tage den i brug omkring den 1. oktober.

I lighed med flere andre garnisoner, har flyverstationen i øjeblikket feriedrenge på besøg, og man har således ved militærpolitiet 4 drenge til tjeneste, hvor de dagligt tager forskud på soldaterlivets oplevelser og glæder.

Der har den 30. juni og den 1. juli været afholdt kooperationskydning i Vesterskoven, Haderslev (Slesvigske fodregiments skydebane) mellem fln. SKP's idrætsforening og Haderslev garnisons idrætsforening, samt hjemmeværnet fra hæren og flyverhjemmeværnet. Endvidere deltog underofficersforeningerne fra Fredericia og Sønderborg samt lottedistrikt Haderslev og Kvindeligt flyverkorps Skrydstrup. Af flere deltagere kan nævnes gardnerforeningen Haderslev, Politiets idrætsforening, Haderslev, samt forsvarsbrødrene, Haderslev. Skydningen forløb planmæssigt og fulgtes med stor interesse af de ca. 95 fremmødte deltagere. Den bedste placering opnåedes af hr. Brand Sørensen, forsvarsbrødrene, med 99 points af 100 mulige. Det kan endvidere nævnes, at forsvarsbrødrene i holdkonkurrencen blev nr. 1 med 386 points af 400 mulige.



Igen i år havde Kvindeligt Flyvekorps sine lederskole på FFS, men denne gang var skolen flyttet til flyvevåbnets officers- og fenriksskole på Jonstrup.

Vi var mange, der i første omgang følte savnet af den gamle, hyggelige fenriksskole i Værløse, men der gik ikke lang tid, før vi følte os hjemme i de meget smukke omgivelser, og i fulde drag nød den dejlige messe, den skønne opholdsstue og de lyse undervisningslokaler. Vi savnede absolut ikke mere kostforplejningen og bygning 68.

Hvad er det, der skaber den store interesse for lederskolerne? Den største og vægtigste grund er uden tvivl interessen for forsvarsarbejdet og Kvindeligt Flyvekorps. Har man een gang været på lederskole, følt det vidunderlige kammeratskab og samhørighedsfølelser, vil man gøre alt for at komme igen så længe som muligt.

Instruktører og skolens ledelse lærer eleverne meget bedre at kende. Eleverne føler, at ledere ikke bare er „toppen“, men vejledere, de kan komme til med små eller store glæder eller sorger — ikke bare vedrørende skolens arbejde — men også, når mere personlige spørgsmål melder sig.

Enhver, der har været på disse skoler i 8 eller 14 dage, vil sikkert give mig ret i, at det er en uvurderlig oplevelse, som man nødig ville have undværet.

Det er et stort ansvar, korpsets ledelse har ved uddannelsen af lederne, befalingshavende, der kommer med til at skabe korpset — ikke bare indadtil, men også og ikke mindst udadtil. Kan hænde een og anden for sig selv tænker, „det var altfor hårdt på skole“ eller „var det nu nødvendigt med alt den psykologi“? o.s.v. Svaret må blive — det er nødvendigt — blødsødenhed har vi ikke brug for selv om vi er kvinder. Ingen skal komme og sige — de „snore“ er de kommet nemt til, bare fordi de er kvinder! Gruppeløberskolen er på 14 dage — den længste samlede lederskole, vi på nuværende tidspunkt har — delingsløberskolen på 21 og 8 dage, og der skal på disse skoler såvel psykisk som fysisk udholdenhed til for at bestå. Allerede ved gruppeførerarbejdet spiller det en stor rolle, at lederen er upåklagelig og lydefri i al sin færd.

Korpset har, som før omtalt, et stort ansvar, men er en befalingshavende først uddannet og begynder at virke, er ansvaret for en stor del heds, et ansvar, som vokser med ancienniteten, hvilket af ses bl. a. nødvendigheden af den rigtige udvælgelse.

Det er mit ønske og håb for korpset, at kvindelige flyvere, der har lederevner, må melde sig til disse skoler. Jeg har selv været elev og instruktør og været med som befalingshavende. Jeg har igen følt det værdifulde i dette arbejde og appellerer stærkt til alle kvindelige flyvere, der føler lyst og energi og evner om at være med. Nr. 30.

*

Hovedstadsrådet juni 1956.

Det var en stor ære og glæde for de kvindelige flyvere at blive opfordret til at lade sig repræsentere ved foreningen NORDEN's velkomstmøde.

sketingets fællessal på Christiansborg, mandag den 25. juni kl. 10,30.

Højtideligheden indledtes med, at de 30 nordiske faner blev ført ind i salen af 20 lotter, 20 KB'ere og 20 KF'ere. Kvindelige marinere var selvfølgelig ikke repræsenteret.

Borgmester Julius Hansen bød velkommen, og der blev bragt venskabsbrev fra Helsingfors, Oslo, Reykjavik og Stockholm.

Redaktør Kai Flor causerede morsomt og interessant om „København før og nu“.

Det var en stor oplevelse for os at deltage trods den stærke varme og de meget trange pladsforhold.

Ved den påfølgende frokost i Snapstinget deltog en repræsentant fra hvert af de 3 korps, og de svenske gæster viste en stor og levende interesse for korpsets arbejde.

*

For en lille måned siden modtog vi indbydelse fra FOU, Foreningen af oversergenter og underofficerer, hvor man indbød os til at deltage i den årlige cooperationsskydning i Vesterskoven i Haderslev. Nogle af os mindedes med glade smil solde dage på skydebanerne i Karup og på Værre med maskinpistolernes livlige smældende i baggrunden, mens vi tømte kasser med sodavand. Så kom vi straks igang med at stable et hold på benene. Det lykkedes at få 2, som havde skudt før og efter, 3, som havde en anelse om, hvad skydning var. Vi kom lidt sent igang med træningen, så alt, hvad vi nåede, var en aftens træning på skydebanen i Skydstrup. Der fandt vi ud af, at der faktisk er lidt forskel på maskinpistol på 50 m og på randgevær på 200 m, men man skal gå til træningerne med optimisme, og det gjorde vi, ak ja. Vores konkurrenter var et hold lotter fra Gram, som vi ikke så før selve konkurrencedagen, den 1. juli i Haderslev.

Vi blev mødt med livlig knalden fra banerne, og vi med en lille smule bange anelser gjorde vores første. For at genoplive gamle dage, startede vi med en sodavand, mens vi slentrede rundt og så på premier. Der var 3 damepræmier, 1 for hovedindtægten og 2 for festskydningen. Så kom lotterne, og vi gjorde os klar til skyd-

ningerne. Gram-pigerne bevægede sig scenevant rundt med selvejergewærer, mens vi havde lånt dem fjer. Vi skævede lidt nervøst til dem, mens de med kenderminer proppede ammunition i. De var meget dygtige. Ud af 40 mulige havde de dygtigste 39, mens undertegnede fik en blid påmindelse om at holde mig til min egen skive. Men det er nu ærgeligt, især når det er en 9'er.

Nå, lotterne gik af med en velfortjent sejr, og de 3 præmier fløj uden for rækkevidde, mens vi fandt vor trøst i bunden af kaffekoppen. Men een ting er sikker: Vi mødes på skydebanen i Skrydstrup på tirsdag.

Greta Andersen.



BOG KRONIK

G. C. Reinhardt og W. R. Kintner:
Atomvåbnet og landkriget. Stockholm 1955.
Tilsendt fra ARNOLD BUSCK INTERNATIONAL BOGHANDEL.

Før eller senere måtte nogen skrive en bog om atomvåbnetes anvendelse på slagmarken. Hiroshima afstedkom alvorlig forvirring i den militære verden, og i den halve snes år, der er forløbet, siden atombombens virkninger sås i praksis, er der sket en rivende udvikling på dette område. De soldater, der kom tilbage fra anden verdenskrig og Koreakrigen, tør ikke hvile på deres laurbær. Enhver har en sikker følelse af, at den næste krig bliver anderledes end de foregående, navnlig under indflydelse af den største ubekendte faktor, som nogensinde er blevet medtaget i militære kalkulationer — atomvåbnet.

I den foreliggende bog, der her fremtræder i svensk oversættelse fra amerikansk, er nedfældet resultaterne af omfattende undersøgelser af atomvåbens indflydelse på strategi og taktik, af deres virkning på de kæmpende parter — centrale problemer, der beskæftiger sagkyndige og interesserede verden over. Forfatterne til denne bog, der er højt ansete og erfarne officerer, forsøger at komme misforståelser og overtro til livs, idet de ram-

mer en pæl ned gennem påstandene om, at brugen af atomvåben vil være afgørende for kamphandlingernes forløb. Ydermere er bogen et vægtigt indlæg i debatten om, hvordan en fremtidig krig vil forme sig.

ATOMVÅBEN OCH LANDKRIGET anses af militærekspertter for at være et af de mest betydelige tilskud til amerikansk militærlitteratur, der er kommet frem i de senere år. Bogen var oprindeligt tænkt som lærebog for officersskoler i atomkrigsførelse på divisionsplanet, men efterhånden udvidedes den under udarbejdelsen til også at omfatte grundlæggende spørgsmål, der måtte være af interesse for en større kreds. For første gang diskuteres sådanne problemer som samarbejde mellem atomvåben og flyvestrategi, offensiv og defensiv taktik, når begge de stridende parter benytter sig af atomvåbnene. Man føres endvidere ind i en udredning af synspunkterne vedrørende den enkelte soldats uddannelse, forskellige forsvarsforanstaltninger, medicinske problemer m. m.

Arbejdet er meget let tilgængeligt, fremstillingen særdeles overskuelig og tilpasset den bredere læserkreds. Der præsenteres fakta og slutninger, som overrasker ved deres klare og åbenhjertige form, forfatterne griber modigt om nældens rod og forsøger, i modsætning til så mange andre, ikke at stikke sig eller sine læsere blå i øjnene (formodentlig derfor det ikke kan betale sig at oversætte bogen til dansk).

Der kan ikke herske tvivl om, at Atomvåbnen och landkriget er en bog, der berører os alle.

NLT.

William Green & Gerald Pollinger:
THE OBSERVERS BOOK OF AIRCRAFT.
FREDERICK WARNE & CO. LTD. LONDON
& NEW YORK.

Tilsendt af BOGHALLEN.

Siden 1952 er denne instruktive lærebog i flykending udsendt hvert år i reviderede udgaver. Illustrationer og data føres a jour, hvad man kan overbevise sig om, blot ved at kaste et flygtigt blik på bogens sider. Adskilligt nyt er kommet med i 1956-udgaven, både hvad der er fremkommet inden for den civile såvel som den militære luftfart. Både øst og vest for charmetæppet. Såle-

des må nævnes detaljer om tre nye sovjetiske langdistancce bombere og en ny russisk helikopter, der siges at være den største, der er i produktion i verden.

Men det, der vel nok må vække den største opmærksomhed, er omtalen af Convair F 102 og Grumman FIIF I „Tiger“. Disse luftfartøjskonstruktion er udformet i overensstemmelse med en epokegørende aerodynamisk opdagelse, der gik under navnet „area rule“. I korthed går den ud på, at man ved at indsnævre fuselagen på midten kan nedsætte eller helt eliminere luftfriktionsforøgelse, hvad der er af overordentlig stor betydning under overgangen til supersoniske hastigheder. I denne forbindelse må omtales den svenske supersoniske jager, SAAB-35 „Draken“, der måske sidder inde med det mest radikale planform, „doppeldeltaplanet“.

Den civile luftfarts nyskabelser følger også med. Også her finder man en kamp om herredømmet i luften, men de to konkurrerende lande er England og USA. Dog viser denne sidste udgave af flykendingsbogen en ny konkurrent til det kommercielle førerskab, nemlig Frankrig med den nye Sud-Est Caravelle.

Flykendingsbogen er, som sine forgængere i denne serie såvel som i andre serier og i store værker om alverdens fly, af traditionelt tilsluttet både m. h. t. tekst og illustrationer, d. v. s. et klart foto af luftfartøjet med så vidt muligt alle væsentlige karakteristika synlige, dernæst data i en knap og overskuelig form og endelig luftfartøjet fremstillet skematisk i tre plan.

N. L. T.

Verden rundt



I 1955 udkom en bog af Leo Valentin „The Bird Man“, som blev anmeldt her i bladet. Forfatteren, den franske vovehals, blev den 21. januar dræbt for øjnene af 100,000 tilskuere, da han

100 fods højde styrtede til jorden under et forsøg på at svæve ved hjælp af nogle trævinger.

Det var meningen, at springet skulle indledes med, at en skærm skulle standse farten, hvorefter man ville svæve mod jorden ved hjælp af sine trævinger.

Under åndeløs tavshed så tilskuerne ham efter springet arbejde som en rasende med udløseren af faldskærmen for til sidst at forsvinde bag en tyk træer, uden at hverken skærm eller vinger nåede hans fald. Da man nåede ulykkesstedet, var Leo Valentin dræbt. Der hersker den teori, at Valentin ved selve springet har ramt luftfartøjet, hvorved hans ene vinge splintredes. Hans skærm nåede sig, ifølge øjenvidner, noget, men nåede ikke at folde sig helt ud.

Leo Valentin havde mere end 600 spring bag sig og havde optrådt ved utallige luftshow med sine berømte „fuglenummer“. Det foregik på den måde, at han sprang ud fra maskinen og lod sig faldende et stykke gennem luften. Efterhånden søgte han at standse farten ved at bakke med sine krydservinger, ved hjælp af hvilke han kunne holde sig svævende i flere minutter, indtil han udløste faldskærmen og dalede mod jorden.

I 1948 satte Leo Valentin verdensrekord i udfaldning med forsinket udløsning, da han uden iltstøkke lod sig falde fra 22.000 fod til ca. 1800 fod, før han udløste sin skærm. I sandhed en befrielse. Han plejede at sige, at han blev svimmel, når han så ned fra Eiffeltårnet. Han påstod, at han ville slippe fra sit farlige job med livet i behold, fordi han aldrig var dumdristig. Forinden med udfaldspringet den skæbningsvangre dag havde han udfaldspringet med forsinket udløsning fra stor højde.

*

Der er lettelse undervejs for flyvepassagererne: de lande har i Manila drøftet mulighederne for at undgå at kræmpe de tidsspildende formaliteter ved ankomst og start. Flyveselskaberne og myndighederne begynder at indse, at efterhånden som selve rejsetiden bliver kortere og kortere, takket være nye maskintyper og anvendelsen af helikopter, der kan lande midt i storbyerne, må også ændringen af passagererne på jorden foregå i

et hurtigere tempo, hvis den ikke skal sluge en urimelig stor procentdel af den samlede rejsetid.

I mødet, der var arrangeret af F.N.s organisation for civil luftfart — ICAO — deltog over 100 delegerede fra 25 lande og internationale organisationer inden for flyvningen. De vigtigste spørgsmål, der blev drøftet, var: reducere af visumtvangen gennem bilaterale aftaler mellem landene og nedskæring af de spørgeskemaer, der skal udfyldes af passagererne på de internationale ruter (i øjeblikket må man ofte bsvare omkring en snes spørgsmål, hvorefter halvdelen efter alt at dømmes er overflødige). Endvidere vil man forsøge at få afskaffet et system, som visse lande praktiserer, nemlig at afkræve passagererne deres pas, når de er kommet ombord, hvorefter passene ikke udleveres, før passagererne har nået deres bestemmelsessted. Flyvepassagererne bør kunne beholde deres pas eller andre identifikationspapirer, og myndighederne må på anden måde skaffe sig den sikkerhed, de anser for nødvendig, hedder det i et memorandum til mødet. Folk har ret til at kræve deres papirer tilbage med det samme, når de først har vist dem.

*

Vindtunnel...

Ved Californiens tekniske højskole i Pasadena er der bygget en ny vindtunnel til en værdi af næsten 100 mill. kr. i samarbejde med de store flyvemaskinefabrikker Lockheed, North American, Douglas, Convair og McDonnell. Denne vindtunnel bruger elektromotorer med 40.000 hestekræfter for at frembringe en vindstyrke på 2200 km i timen, og man kan i løbet af en måned prøve 15 flyvemaskinemodeller i den. Motorerne kræver 35 % af den elektriske kraft, der bruges i hele Pasadena by med en befolkning på 100.000 mennesker. Derfor må kraftværket adviseres i forvejen før man sætter den i gang.

Der er tillige indrettet en speciel helium tunnel, hvor man kan foretage forsøg med modeller med vindstyrker helt op til 22.400 km i timen.

Hele vindtunnelen er 64 meter lang og har en maksimum diameter på 11,9 m. Der er ansat 200 specialister, som ved hjælp af elektronhjernearbejder det materiale, man får af forsøgsarbejdet.

Ny radar...

En ny form for radar, som har den store fordel, at det ikke kan opdages af fjendtlige luftfartøjer, er nu en kendsgerning, oplyser den tyske videnskabsmand dr. Edgar W. Kutzscher. Dr. Kutzscher er nu specialist med hensyn til bevæbning og elektroinstrumenter for Lockheed Aircraft.

Med det nye system udnytter man udstrålingen af ultrarøde stråler fra selve den maskine, man vil opdage, idet det er muligt at måle temperaturforskellen mellem maskinen selv og omgivelserne. Dette kan gøres uden anvendelse af større instrumenter og vil navnlig være brugbart i luftforsvaret. Det er ikke engang muligt at camouflere luftfartøjerne på en sådan måde, at de nye instrumenter gøres ubrugbare, idet man ikke arbejder med tilbagekastningen, men kun med temperaturforskelle. Den ultrarøde udstråling fra de varmeste dele af et luftfartøj, såsom udblæsningsrørene og de udblæste gasarter, er tilstrækkeligt til at identificere en angriber på lang afstand, selv om aktionsradius for dette instrument er mindre end for almindelige radar.

Den amerikanske og den engelske regering har underskrevet kontrakt i London om bygning af et ikke nævnt antal hangarskibsbaserede jetjagere af typen Sea Hawk til en værdi af 6,5 mill. dollars. Købet er en del af det amerikanske off-shore program, hvorved der leveres militærfartøjer til NATO-landene.

Sea Hawk maskinerne vil blive bygget af Armstrong Withworth Aircraft Ltd. De er konstrueret af Sir Sidney Camm fra Hawker Aircraft. Det er også ham, der har æren for Hurricane- og Hunterfartøjerne, hvoraf de første blev berømt under slaget om England.



ROID

Søndag den 1. juli afholdt ROID et møde i Søndersforeningen, H. C. Andersens Boulevard, der varede fra kl. 10 til kl. 14.

Mødet havde følgende dagsorden:

a) Indledning.

b) Redegørelse for udviklingen siden 1951.

c) Forhandling om følgende spørgsmål:

— er det muligt at gøre flyvetillægget skat frit i lighed med ubådstillægget?

— hvilke muligheder har piloterne for at overgå til specialistlinien, når SAS lukker for tilgangen?

— hvilken forfremmelsespolitik vil blive fulgt i fremtiden? Vil der blive „lukket“, når bemanningen er udfyldt, eller vil der blive udnævnt nye til den udstrækning, loven hjemler?

— Vil officersskolen blive åbnet for specialistlinien?

— Såfremt officersskolen bliver åbnet for specialistlinien, vil der så blive mulighed for at overføre de officerer, der er blevet for gamle til at indtræde på skolen, direkte til linien.

Der var set hen til mødet med stor forventning, da det var første gang, at repræsentanter for såvel de forskellige flyvestationer og tjenestegrene var samlet til orientering om ovenstående interessante og afsluttende punkter for flyvevåbnets officerer af rene ven.

Et nærmere referat af mødet kan fås ved henvendelse til een af følgende:

KL. H. Friis-Hansen, FSN, Vedbæk.

KL. E. L. F. Simonsen, FSN, Vedbæk.

KL. H. Poulsen, FSN, Vedbæk.

FL. I J. H. Lynow, FSN, Skrydstrup.

FL. II M. Lindebod, FSN, Karup.

IL. I Aa. Jensen, FSN, Aalborg.

FL. I P. E. J. Gjøll, FSN, Værløse.

FL. I H. Busk, FSN, Værløse.

FL. I E. G. Kristensen, FSN, Karup (FTK)

FL. I J. Wünsche, Flyverdetachment Stens

FL. I B. Stevns-Jensen, Flyverdetachment gerup.

FLYVEVÅBNET



2. ÅRGANG

SEPTEMBER

1956



DUNLOP

Dæk til alle formål

Flyvemaskinedæk, hjul, bremses etc.

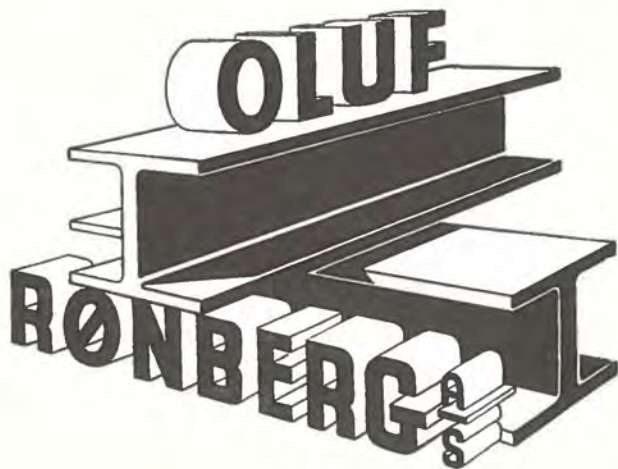
Personvognsdæk, nu også i slangeløse

Lastvognsdæk, med landevejs- og terrainmønster

Motorcykledæk og scooterdæk

Traktordæk - trillebørdæk m. m.

DUNLOP RUBBER CO A/S - Vennemindevej 30 København Ø



Christians Brygge 24

Central 7276

København V



FLYVEVÅBNET

SEPTEMBER 1956

INDHOLDSFORTEGNELSE

- Leder
- Nasser
- Korea-rapport
- Cambridge Bay
- Lydighedspligt og livsfare
- Sir Arthur Tedder
- Penetration
- The Fighter-Pilot
- En trafik-pilot gør op
- Nyt fra flyvestationerne
- Bogkronik
- Verden rundt

De synspunkter, der fremsættes i bladet, repræsenterer ikke nødvendigvis redaktionens — end-sige flyvevåbnets — anskuelser og meninger, men står for forfatterens egen regning.

Gengivelse af bladets indhold må ikke finde sted uden redaktionens tilladelse.

Bladets adresse og annonce-ekspedition: Bondehavevej 7, Bagsværd. Tlf. 98 18 79.
Giro 98 025.

Ansvarshavende redaktører:
Flyverløjtnanterne P. L. Wiisbye
og M. C. Bügel.

Trykt i
Herlev Bogtrykkeri
(S. Valbjørn)

Forsvarsvilje ...eller?

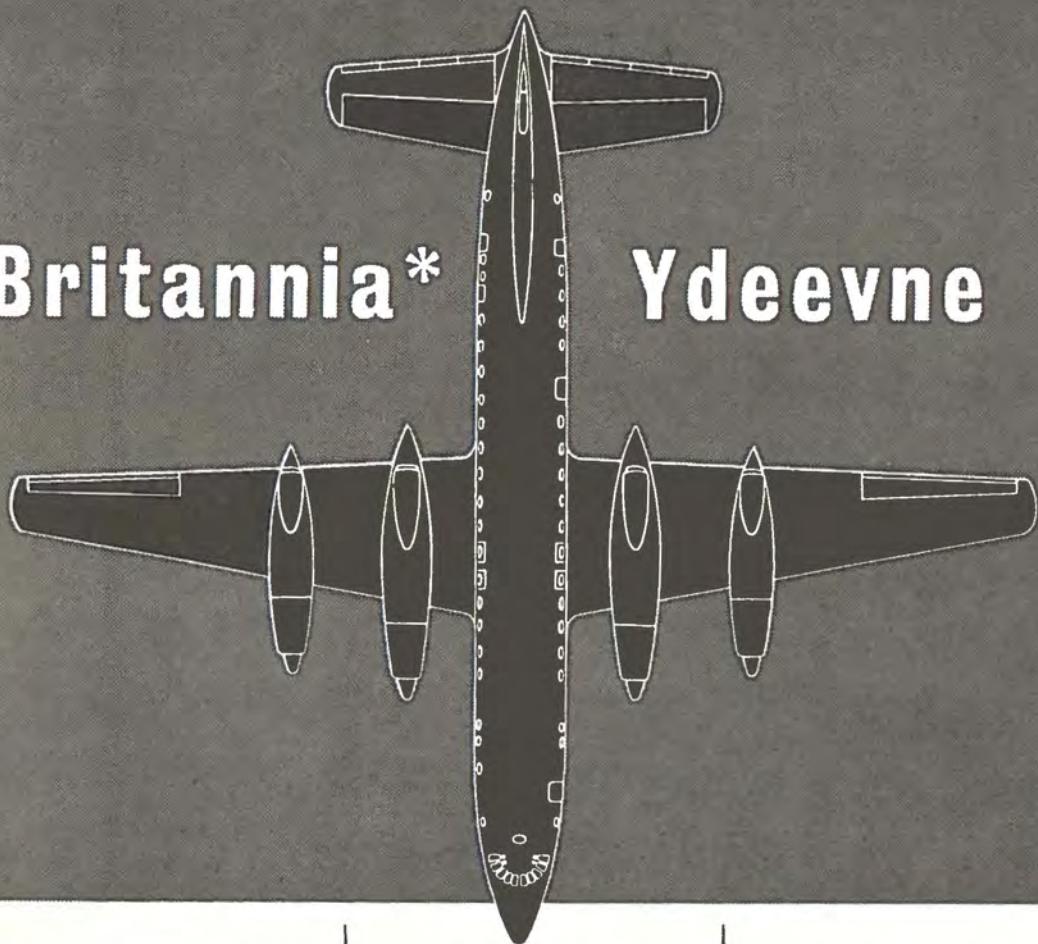
Efter den tyske besættelse af Danmark udgav oberst Halvor Jessen en bog under titlen: „Har forsvarsviljen forladt det danske folk?“ Man kunne for den sags skyld i de sidste år have stillet det samme spørgsmål uden at få svar. Man ikke de fleste kender svaret, men blot vægrer sig ved at indrømme det.

Lad os se på vort naboland Sverige. I de samtaler og den korrespondance dette blad har med repræsentanter for det svenske forsvar, er det vort absolutte indtryk, at der i det svenske folk er en levende og aktiv forståelse for deres forsvars betydning. Svenskerne ser på forholdene som de er, stikker ikke hovedet i busken og lader ikke sig være lige, fordi det nu engang er det letteste. Burde noget selvfølgelig som værn om selvstændigheden, mulighederne for at leve under ordnede og frie forhold ikke være hævet over simpelt politisk touvrækkeri. Herhjemme er forsvaret og ikke mindst Flyvevåbnet til stadighed synde-buk i mere eller mindre underlødige publikationer, når disse har stofmangel. Hvis f. eks. et af det svenske flyvevåbens luftfartøjer forulykker, ja, så nævnes det naturligvis i pressen, men fartøjets nedstyrtning og pilotens eventuelle død bliver ikke brugt til perfide og ondsksfulde angreb på det samlede forsvar. Men vi kender kræfterne, de arbejdede i årene før sidste verdenskrig på højtryk og klimaks opnåedes, da de solgte vort land i 1940. Kun godt 16 år siden, men endda er de rigelig levedygtige i dag. Hvad er der dog galt herhjemme — prøv at gå en tur i mindelunden, det fremgår klart af inskriptionerne, at det var dansk ungdom, der satte livet til, så afgjort ikke dem, der førte os ud i fornedrelsen — de havde ellers her haft en udvej til at gøre afbigt. De døde ville tro det var løgn, hvis de vidste, at vi i dag er inde i den samme skure, i de endeløse diskussioner om for og imod.

Enhver må da kunne indse hvor det gærer i verden, og kan alle da ikke se, at havde NATO ikke eksisteret, havde den vestlige verden været et ragnarok. Glem ikke ordene på Lenin-skolen i 1931: „Krig til den bitre ende mellem kommunismen og kapitalismen er uundgåelig. I dag er vi naturligvis ikke stærke nok til at angribe. Vor tid kommer om tyve eller tredive år. Bourgeoisiet må luller i søvn, og derfor vil vi starte alle tiders fredsbevægelse. Den vil betyde strå-

Britannia*

Ydeevne



BETALENDE LAST i kg	RÆKKEVIDDE i VINDSTILLE i km	GENNEMSNITLIG MARCHFART i km/t
12700	6630	625
11350	7000	627
9070	7600	628
8160	7800	628

*Britannia 310—4 Bristol Proteus 755 motorer

BRISTOL AIRCRAFT LIMITED · ENGLAND

nde løfter og utrolige indrømmelser. De kapitalistiske lande vil, dumme og dekante, som de er, med jubel samarbejde på deres egen ødelæggelse. De springer til for at udnytte chancen for at live venner med os. Så snart deres årvågenhed er æk, skal vi smadre dem med vore knyttede næver." Det er hvad vi har at se frem til, hvis vi lader stå til — vil det danske folk dette? Enhver må da kunne se, hvor en sådan udvikling måtte bære hen, og kan de — eller vil de ikke — burde de belæres derom. Men det sker ikke. I stedet udnyttes ukendskabet, der burde dog være om ikke en politisk så en etisk grænse.

Danmark er endnu engang medlem af det forvarsfællesskab, der manifesterer sig i atlantpagten, og batten af for de politikere, der i tide indså nødvendigheden heraf. De øvrige parthavere i denne sammenslutning har da også krav på, at vi opfylder vor del af aftalen. Det er ikke længe siden, at man i Paris karakteriserede Danmarks forhold til atlantpagten ved at sammenligne os med et fodboldhold, der gerne ville deltage, dog uden at røre ved bolden. Hver eneste gang et spørgsmål af vital betydning for vort forsvar står for afgørelse, løses det ved hjælp af kompromiernes onde ånd eller ses overhovedet ikke. Vort omdømme som frihedselskende nation lider under dette.

De ubeherskede, ubeføjede og undertiden lat-

terlige angreb på værnene og befalingsmandskorpserne må høre op, der er vel på den anden side også grænser for, hvad danskerne kan bides ind. Hvad, om vi vendte sagen om. Hvad om Danmark „meldte“ sig ud af atlantpagten, opløste sin hær, sin flåde og sit flyvevåben. Det ville i grunden være velgørende med et utvetydigt Ja eller Nej. En hage ved dette forslag er naturligvis, at enkelte blade ville komme til at lide svært af stofmangel, og mon ikke de forskellige kvindeorganisationer, der nys har erklæret forsvarsministeriet krig på grund af soldater-sokkernes dårlige kvalitet, i sibiriske tvangsarbejdslejre og under kommunistisk åg ville få afløb for deres tilsyneladende overskudsnergi.

Skal vi derimod gå den vej, som dette lands ansvarlige ledere har udpeget, med den frie verden, hvor vi vel også ideologisk hører hjemme, må og skal der skabes ro om arbejdet med at bygge vort forsvar op. Mon ikke hver eneste dansker, dansker i hjertet, med glæde vil bringe ofre for at bibeholde den levestandard, vi er så lykkelige at kunne leve under i dag. Men de ondsindede og undertiden direkte forrædderiske angreb må opbøre, thi med få linier kan de, både indadtil og udadtil, undergrave forsvarrets autoritet og styrke, som det, under vanskelige forhold, kan tage år at genopbygge. Så hellere en ærlig fjende.



N A S S E R

Chefredaktør EIGIL STEINMETZ

Oberst Nasser, — for fire år siden en totalt ukendt infanteriofficer, — er i dag midtpunktet i den alvorligste storpolitiske krise siden den 2. verdenskrigs afslutning. Suez-kanalen, som han sikrede sig ved et kup, er hovedpulsåren ikke blot i det britiske Commonwealth, men også i Vesteuropas industri, — olien, for hvilken Suez er hovedtransportvejen, er hele det moderne samfunds hjerteblod. Derfor har Nasser ved at sætte sig i besiddelse af kanalen gjort sig til herre over krig og fred. Derfor har Frankrig og England tildels mobiliseret hær, flåde og luftvåben, og derfor ilede repræsentanter for 24 nationer til London for at

tale fornuft til en mand, der ved fanatisme kan vælte verden ud i en krig.

Er Nasser en fantast — eller er han en kynisk realpolitiker, der ved at spille Øst ud mod Vest har søgt at skaffe sit eget land og sit eget regime så store fordele som muligt? I en britisk fjernsynsudsendelse forleden dag dementerede han selv at være en „ny Hitler“, men fragås kan det ikke, at der er mange lighedspunkter mellem ham og den tyske diktator. Som Hitler har Nasser skabt sin magt og sit regime ved hjælp af en lille kreds fanatikere. Som Hitler lod Hindenburg forsvinde, da den gamle statsmand længe nok havde været stråmand for hans planer, sendte Nasser general Naguib i husarrest, da Mohr'en havde gjort sin pligt under revolutionens gennemførelse. Som Hitler drømte stor-germanske drømme, fabler Nasser om et pan-arabisk verdensrige fra den persiske bugt til Atlanterhavet. Som Hitler gav sine drømme ord i „mein Kampf“ har Nasser fremstillet sine teorier i bogen „Revolutionens filosofi“. Som Hitler ved indmarchen i Rhin-zonen skabte et *fait accompli* og derefter erklærede sig villig til at forhandle, har Nasser nationaliseret kanalselskabet og derefter udtalt at ville snakke om fremtiden. Alligevel er der flere lighedspunkter mellem Nasser og Hitler, der ødelagde Tyskland. Endnu kan Nasser skrive en anden slutning på sin historie. Endnu kan han fra spiller forvandle sig til statsmand.

Ingen — heller ikke på Londonkonferencen — har anfægtet Nasser og Ægyptens suveræne ret til at nationalisere kanalselskabet, hvis han vel at mærke betaler de dermed forbundne erstatninger og omkostninger, hvad han har lovet, og opretholder den frie sejlads i kanalen, hvad han hidtil har gjort. Men England-Frankrig stoler ikke på Nasser, der allerede har brudt et par overenskomster, og de tror ikke på hans økonomiske og tekniske evner til at opretholde kanalens drift og frihed — ligesom de mener det ganske usandsynligt, at han som påstået med kanalgebyrerne skulle blive i stand til at bygge den Nildæmning ved Assuan, der er den eneste mulighed for, at Ægypten kan overleve økonomisk og hans regime politisk. De mener, at Nasser kun vil benytte det herredømme over kanalen, han har tilranet sig tolv år for tidligt, til en gigantisk pengeafpresning overfor Vesteuropa.

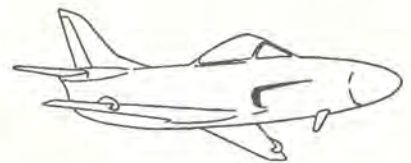
For Nasser er problemet, om han skal fortsætte det spil mellem øst og vest, hvorunder han som indsats har brugt kommunistiske våbenleverancer mod anglosaksiske løfter om lån — eller hvad han ved at fremskynde eksplosionen skal forvandle sig til ren vasal i og selv blive en brik i Sovjets store mellemøstlige skakspil.

Vel støtter Shepilov ham med store ord og Krushev med løfter om „frivillige“, men rigtig læst siger deres ord kun, at Sovjetrusland ikke vil gå ud i en storkrig for Ægyptens skyld, og Nasser selv har ikke — trods al veneration for forbundsfællerne i Moskva — løsladt een eneste af de kommunistiske ministre, han lod arrestere efter det kup, der betød afslutningen på Farouks kongemagt.

Nasser ved, at han kan lamme trafikken gennem Suez, men han ved også, at han dermed samtidig ødelægger Ægypten. Han tror, at han måske kan stole på, at de andre arabiske stater følger ham ud i aktionerne mod „imperiemagterne“. Men han ved også, at der idag føres forhandlinger om at fremskynde byggeriet af kæmpe-tankere, der kan giksydom Afrika, og at der i USA er skabt en „oliegeneralstab“, der i samme øjeblik Suezkrisen skulle forhindre olieleverancerne til Vesteuropa vil skabe en *pool*, der kan opretholde dem.

Nasser har gode kort på hånden, — men de har hans modstandere også. For ham er spørgsmålet fortsat, om han skal fortsætte sit spil mellem Øst og Vest og dermed styrke sin egen og Ægyptens position, eller han skal sætte alt ind på Suez-kortet med fare for dermed at tabe alt.

Eigil Steinmetz



Chefen: Frk. Hansen, der er to måder at opnå succes her i firmaet. Den ene er ved hårdt, enegig og koncentreret arbejde, og den anden er måske interessere os begge!!!



DEN ALSIDIGE

Hawker Hunter

Jager til angreb mod jordmål.

Når det drejer sig om angreb mod jordmål, er Hawker Hunter den absolut bedste jager, som er i brug ved eskadrillerne. Den forbinder stor fart med manøvreevne i lav højde; og — med to rækker raketprojektiler og to 500 pounds bomber under vingerne — kan den lægge en vældig slagkraft i angrebet. Der-til kommer, at Hawker Hunter er den eneste jager i verden, der er udstyret med fire 30 mm kanoner som basis bevæbning. Men — det er ikke det hele: Hunter'en kan også medføre fjernstyrede våben og ekstra brændstoftanke, hvilket altsammen øger deres operative alsidighed, og som alligevel ikke kræver mere end een mand i luftfartøjet og een mand på jorden. Af disse grunde blev Hawker Hunter foretrukket til NATO forsvar — støttet af større ordrer fra regeringerne i Storbritannien, Sverige, Danmark, Holland, Belgien og Peru.

HAWKER AIRCRAFT LIMITED . KINGSTON-ON-THAMES AND BLACKPOOL . ENGLAND

Member of the Hawker Siddeley group/pioneer . . . and world leader in aviation

KOREA-RAPPORT

Efter 3 års krig og ødelæggelser søger republikken Korea at komme på fode igen. Det er et kæmpearbejde at genopbygge landet af en ruinhob. Der skete frygtelige ødelæggelser i Korea under krigen, hvor mange byer og landsbyer blev udsløjet. Forbindelserne landet over blev i stor udstrækning afbrudt, og hele landsbysamfund blev afskåret fra omverdenen. De kunne ikke sende afgrøder til marked eller selv få de nødvendige tilførsler. Der var og er stadig stor mangel på levnedsmidler og tøj i Korea, og der er brug for mindst 1.000.000 nye boliger. Ca. een af hver fire sydkoreanere bor i en nødbarak. Hjemmenes ildsteder og industriens ovne kan ikke brænde med fuld styrke. De mangler brændsel.

Kun lidelser er der nok af.

De 21 millioner indbygges levestandard er lav. Landet mangler i fortvivlende grad penge til at genoprette og udvide produktionen af livsfornödenheder i fabrikker, miner og i landbruget. Priserne vedbliver at stige, og inflationen truer stadig med at brede sig.

Der er i meget stor udstrækning brug for udenlandsk hjælp.

De forenede nationer, der påtog sig at være med til at kaste angriberen tilbage, yder nu sin indsats ved genopbygningsarbejdet. Derfor dannedes FN's genopbygningsorganisation for Korea — United Nations Korea Reconstruction Agency — almindeligt kaldet UNKRA.

UNKRA's formål er at medvirke ved den grundlæggende genopbygning af Korea, og organisationen finansieres ved frivillige bidrag fra FN's medlemsstater. Den arbejder i nær kontakt med Sydkoreas regering, og dens indsats sker på foranledning af denne.

UNKRA har bevilget en halv million dollars til specialuddannelse af de teknikere og eksperter, der kræves i mineindustrien, og til tekniske forbedringer indenfor minedriften.

Uddannelsen af de øvrige fagarbejdere, der er nødvendige, stiller andre store krav. De mangler faguddannede arbejdere og teknikere i tusindvis til

den industrielle og økonomiske genopbygning af landet. Men så godt som alt udstyr og alle hjælpemidler blev ødelagt under krigen. Undervisningsteknikken er utilfredsstillende, og der er mangel på kvalificerede lærerkræfter.

Omkring tre fjerdedele af den sydkoreanske befolkning er landbrugere. Derfor en landbrugsredskaber en så vigtig ting, især da landet trues af mangel på levnedsmidler. UNKRA har hjulpet landbrugs-maskinfabrikkerne med importerede værktøjsmaskiner, med stål og andre materialer der kan sætte dem i stand til at forøge produktionen.

En anden nødvendig ting er kunstgødning; heraf har Sydkorea brug for 600-700.000 tons om året. I øjeblikket er der imidlertid så godt som ingen indenlandsk produktion af kunstgødning gang. I 1953 stillede UNKRA 100.000 dollars til rådighed for undersøgelserne af mulighederne for at producere kunstgødning i Korea til supplerung af importen, der beløb sig til 11 millioner dollars årligt.

Risen udgør ca. 70 procent af Koreas levnedsmiddelproduktion. Høstudbyttet begrænses imidlertid af den sæsonmæssige vandmangel. Derfor er regeringens overrislingsprogram af så stor betydning. Når de 238 overrislingsprojekter, som man i øjeblikket arbejder med, er ført ud i livet, regner man med, at værdien af den årlige rishøst vil være steget med 28 millioner dollars.

Næst efter landbruget er fiskeriet Sydkoreas største leverandør af levnedsmidler. Fiskeriet dækker ikke blot 85 procent af befolkningens proteinbehov, men er også et af de vigtigste eksportehverv. Indtægterne fra fiskeeksporten skaffer dæknung for importen af korn, kunstgødning og andre fornødenheder.

Krigen ramte fiskerierhvervet hårdt. Mængden af fiskeredskaber og omkring en tiendedel af flåden gik tabt. Det gennemsnitlige årlige fangstudbytte var i 1947-49 296.400 tons. I 1950 faldt det til 219.000 tons. I 1953 nåede man op på 266.000 tons. Men for at dække både hjemm

brug og eksportbehov må det samlede årlige angststudbytte ligge på mellem 400.000 og 450.000 tons.

Der er derfor brug for flere fiskerbåde, garn, netværk og andet udstyr og en isproduktion, der kan sikre fiskens opbevaring. De projekter, hvortil dette beløb blev givet, omfattede genoprettelse af angros-salgsstederne for fisk i Seoul og Inchon og bygningen af 23 fiskefartøjer.

UNKRA har importeret udstyr til tre komplette konservesfabrikker, hvilket muliggør en fordobning af landets konservesproduktion.

Yderligere har UNKRA skabt et udlånsfond, hvor igennem fiskerne kan optage lån til nye både eller til reparation af deres nuværende. Fondet er baseret på den lokale valuta, hwan'en. En almindelig fisker kan her låne tilstrækkeligt til dækning af halvdelen af udgifterne ved anskaffelsen af en ny båd og nye fiskeredskaber.

Til imødegåelse af det store boligbehov i Korea har UNKRA sat 2,5 millioner dollars til side. Dette beløb vil for en stor dels vedkommende blive anvendt til at hjælpe det sydkoreanske socialministerium med at virkeliggøre dets plan om opførelse af 5,500 permanente boliger, heraf halvdelen i Seoul-området. UNKRA har sørget for tekniske vejledere til dette arbejde og har skaffet specialmaskiner, der kan blande jordblokke med en mindre del cement. Disse blokke er ikke alene mærkede som byggemateriale, men nedsætter også betydelig grad de samlede byggeomkostninger.

De omtalte specialmaskiner anvendes også andre steder i Korea af staten og et par private firmaer til genopbygningen af boliger. Et af disse firmaer er „Houses for Korea, Inc.“. Ligesom de statslige og de private organisationers genopbygningsarbejde passer også dette firmas indsats ind i det arbejde, der udføres af UNKRA. Et hold på tre mand fra „Houses for Korea“ slog sig fornylig ned i et hus i den lille landsby Kungyang-jang-ni. I løbet af tre uger havde de tre mænd sammen med landsbyboerne — og ved hjælp af en af specialmaskinerne — opført en klinik. En af de tre mænd var unge, og tre gange om ugen tager han nu mod patienter i klinikken. Et andet holdmedlem underviser unge og gamle fra landsbyen i engelsk. Undervisningen foregår under åben himmel.

Det arbejde, der udføres af „Houses for Korea“ er et eksempel på team-work, som man søger at fremme. UNKRA har tagt initiativet til et program for løsning af lokale samfundsopgaver med støtte af en FN-ekspert. Programmet tager sigte på at imødegå det enorme behov i de koreanske landdistrikter for moderniseringer, som både kan sætte landmændenes udbytte og indtægter i vejret og i almindelighed komme det pågældende landsbysamfund til gode.

Landsbyboerne kan selv foretage disse moderniseringer med lokale hjælpemidler og arbejdskraft, når blot de får tilstrækkelig vejledning og støtte. Arbejdskraften er tilstede på visse tidspunkter af året — f. eks. i vintermånederne eller i tidsrummet mellem plantningen af risen og selve høsten.

Fordelene er indlysende, og de planer, som her føres ud i livet, er foreslået af den lokale befolkning selv. Nogle består i istandsættelse af skolebygninger, kanaler og broer, sikring af flodbredder og dæmninger. Andre gik ud på at bygge kloaksystemer, at bygge diger mod oversvømmelser, at grave nye offentlige brønde, at uddybe grøfter i overrislingsanlæg, opføre vandreservoirer eller anlægge legepladser.

En anden vigtig side af UNKRAs arbejde består i genopbygningen af det sydkoreanske undervisningssystem som i stor udstrækning blev slået i stykker under krigen. Omkring 64 procent af alle klasseværelser blev ødelagt eller stærkt beskadiget, og 80 procent af undervisningsmaterialet gik tabt.

VIRGINIA ROSE



i den fikse pose

- en herlig shagtabak

**Poul Petersen . Tobaksfabriker
HORSENS**

De skoler, der anvendtes til indkvartering af tropper, udsattes for bombardementer og beskydning. I løbet af vintermånederne brugte soldaterne ofte pulte, stole, vinduesrammer, tavler og skabe som brændsel.

Undervisningen af flygtningebørnene foregår i dag ofte i ubombede bygninger, under træer, på bjergsider, i kasserede spurvogne, ja undertiden i klippehuler.

I tidsrummet fra juni 1950 til juli 1951 mistede Sydkorea 35 procent af alle folkeskolelærere og 20 procent af lærerkræfterne ved de højere skoler. Universiteter og gymnasier mistede over halvdelen af deres lærerstabe, og uddannelsescentrene for lærere havde et tab på 41 procent.

Indtil 1953 havde UNKRA ydet over 8,5 millioner dollars til genopbygningen af Sydkoreas undervisningssystem. Omkring 3000 klasseværelser er under opførelse og andre 1000, der var beska-

diget, er allerede sat i stand. Der er anskaffet 300.000 skolebøger til brug i kampen mod analfabetismen. Der er importeret over 3000 tons papir til trykning af yderligere 38 millioner skolebøger. Den sydkoreanske regering og UNESCO har samarbejdet med UNKRA ved opførelsen af et skolebogtrykkeri i Seoul, som det første år skal trykke millioner skolebøger.

Andre bidrag er gået til nyt udstyr til forsøgsklasser og laboratorier på universiteter og gymnasier og til at forsyne disse læreanstalters biblioteker med bøger.

Den indsats, der her er omtalt, dækker ikke altså hvad UNKRA har foretaget sig i Korea, men den er tilstrækkelig til at give et indtryk af, hvorledes genopbygningsarbejdet skrider frem i et krigshærgnet land med støtte fra det organ, som FN's generalforsamling besluttede at oprette den 1. december 1950.

CAMBRIDGE BAY

Langt oppe, i en verden af os, sne og klipper og bidende arktiske vinde, ligger et sted, ikke særlig elsket af det canadiske flyvevåbens piloter, det er Cambridge Bay. Group Captain Scott Alexander er her chef for RCAF's specielle træningslejr, hvor han hvert år har 2000 canadiske piloter til uddannelse, her lærer de at klare sig under arktiske forhold. Scott Alexander har i sin lærerstab en række fremragende og erfarne nordpolsfarere, og det første de plejer at fortælle deres elever er, at den første fejl, de måtte begå på disse breddegrader, som regel også vil blive den sidste.

Uddannelsen begynder i Hargwen, en lille bebyggelse i det vældige skovterrain noget vest for Edmonton, den største by i staten Alberta. Hvert hold er på små halvhundrede deltagere, og her i Hargwen får de en grundlæggende uddannelse, hvor lærerne videregiver de ældgamle erfaringer, det er lykkedes at aflure indianerne og eskimoerne, altsammen kombineret med vore dages moderne videnskabs nyeste resultater. Hver eneste detalje, der kan opstå og blive afgørende for piloter i en

nødsituation, bliver gennemgået og øvet indtil trivialitet.

Nu følger den skrappe del af kurset. Indtil nu har det kun været at betragte som opvarmning. Klædt på i det traditionelle polarudstyr går eleverne ombord i en af RCAF's transportluftfartøje og det er sandelig ingen skovtur, der starter. Turen går til Cambridge Bay, næsten 2000 km yderligere nordpå. Fem timers flyvning fra Edmonton passerer Yellowknife, samtidig forlades skovgrænsen, og vi befinder os nu over en endeløs, hvide flade, ligesom arret af tusinde kløfter. Der er noget uendelig livløst over polaregnene, noget betagende, men også noget frygtindgydende.

Det store luftfartøj må gå ned en halv snes kilometer fra selve træningslejren. Piloterne er noget trykkede ved situationen, da de stiger eller rettere kravler ud, dragterne generer, og den fuldstændige stilhed gør dem tavse. Det er koldt, so de aldrig har oplevet det før, vinden er ubeskrivelig, den må simpelthen opleves, før det er muligt at gøre sig nogen forestilling om, hvorledes d



*En CF 100 fra
Royal Canadian Air Force*

*CF 100 er særlig udstyret til
arktiske flyvninger*

lår og bider. Her på stedet findes en lille afdeling af det canadiske beredne politi, rødfrakkerne, samt et udsalg fra Hudson Bay Co. Piloterne føler det, som om de befinder sig ved verdens ende.

En 10 kilometers marchtur lyder ikke af meget, men prøv at trække sig frem gennem snemasser, i sidende kulde, hæmmet af udstyret, og ustandselig lægge sig i agt for kløfter og faldgruber. Men efter at snehytterne er bygget, primusapparaterne tændt, madsen sat over, begynder de at se lysere på tilværelsen. Inde i hytterne bygges brikser af sne og over disse lægges rensdyrskind, slet ikke noget dårligt leje at lægge sig på, når man først harullet sig ned i soveposen.

Man går tidlig til køjs, men allerede nu begynder instruktionerne. Mændene belæres om, at da den mindste smule fugtighed kan medføre forrysninger, skal man tage sine sokker og sin skjorte af, og med ned i soveposen, således at hans egen kropsvarme kan holde tingene tørre. Dette er en af de første og ufravigelige regler en nødlandet pilot i de arktiske egne må lære. Fugtighed i denne situation er så afgjort menneskets værste fjende, hvor forfrysningerne opstår som lyn fra en klar himmel og kan få så skæbnesvangre følger.

Det bliver omhyggeligt indskærpet piloterne, at ved nødlanding her gælder det om ikke at blive fartøjet, men hurtigst muligt få bygget sig en snehytte og søge tilflugt i denne. Ved første øjekast kunne det virke besnærende at blive i maskinen, men den vil ikke yde tilstrækkelig beskyttelse mod kulden. Naturligvis skal mændene lære at

bygge hytter. Der er tre slags, den største og mest bekvemme kaldes igloo'en. Skulle sneen ikke være fast nok til en igloo, kan der bygges en faldskærmshytte: sneen skæres ud i blokke, der stables oven på hinanden, således at de danner væggene, derefter overdækker man det hele med en faldskærm. Det mest simple af de tre slags er „skyttegraven“, der blot består i en rende i sneen, overdækket med blokke. Desuden lærer de ikke at varme for stærkt op i hytterne, idet sneen så smelter og fryser til is — og is har som bekendt ikke den samme isolerende virkning som porøs sne.

Udskårne sneblokke kan også anvendes som nødsignaler, der kan ses fra luften. De sættes sammen til bogstaver eller morsesignaler. Man vil nu måske indvende, at de er hvide som deres omgivelser. Rigtigt, men de danner så skarpe skygger, at de let kan observeres.

Det kan vare nogen tid, inden undsætningen når frem. Det kan blive nødvendigt at supplere „jernrationerne“. Hvordan dette tilskud skaffes, afhænger naturligvis af, hvor nødlandingen er foregået. Piloterne undervises i, at hvis de opholder sig i et skovbevokset område, kan der laves en yderst nærende te af grantræernes yderste lysegrønne skud. Der findes mange forskellige bær, og et vigtigt punkt i undervisningen er at skelne de giftige fra de spiselige. Som regel er det også muligt at finde egnede kaniner og fugle. Om sommeren smager græshopper, der er ristet, helt godt.

Norden for skovgrænsen ændres spisekortet en del. Tundraernes mos kan knuses og anvendes til

suppe. Er man så heldig at få ram på et rensdyr, men ikke har mulighed for at tænde bål, skal man fortære indholdet af dyrets mavesæk, som er meget rigt på C-vitaminer. Måske lyder måltidet ikke egentlig tiltalende, men de, som har prøvet det, påstår „det er faktisk ikke nogen ringe salat“.

Eleverne lærer også at jage sæler på samme måde som eskimoerne. Sælen skal med faste mellemrum op til havoverfladen for at ånde, derfor holder den sig altid et bestemt hul i isen. Når man først har fundet et sådant åndehul, skraber man blot lidt på isfladen, som alle andre bliver sælen nysgerrig, stikker hovedet op og så...

Det værste for piloterne under træningen ved Cambridge Bay er uden al tvivl kulden. Den er ubarmhjertig og trænger igennem det tykkeste polarudstyr. Piloter, der i Quebec havde været ude for 46° kulde, påstod, at det de nu var ude for, var hundrede gange værre, selv om der i og omkring træningslejren blot var 40° frost. Det er den frygtelige vind, der kommer strygende lige fra jordens top, der gør udslaget. Sidste vinter målte man vindhastigheder på mere end 110 km/t. Som hovedregel kan det siges, at hver gang vindstyrken

tiltager med 1 km/t, falder temperaturen $\frac{1}{3}^{\circ}$. Hvis f. eks. termometret viser $\div 48^{\circ}$ og vindstyrken er oppe på 60 km/t, så skulle det mærkes på samme måde som $\div 68^{\circ}$ i vindstille. Det er dog tvivlsomt, om denne sammenligning kan holde stik i praksis. Mon ikke 48° med ovennævnte vindstyrke vil være langt værre.

Vi mangler nu den psykiske side af sagen. Kulden og ensomheden har en frygtelig nedbrydende virkning på folkenes sindstilstand. En fik et voldsomt anfald af klaustrofobi (angsten for indsnævrede og lukkede rum) ved det lange ophold i snehulen. Man måtte anvende magt for at han ikke skulle snige sig bort i polarnatten. En anden ville ikke tage føde til sig, han fik angst- og svimmelhedsfornemmelser. Men i det store og hele klarede eleverne de hårde belastninger godt, de ved, at de med deres erfaringer de høster, engang kan komme til at redde deres liv.

Det er planen, at alle piloter i det canadiske flyvevåben skal igennem denne uddannelse. Som en af de unge piloter udtrykte det: „Den, der overlever dette kursus, han har bestået“.

Lydighedspligt og

LIVSFARE

Fra det svenske reserveofficersforbund og dets tidsskrift, med hvem „Flyvevåbnet“ har indledt et frugtbart samarbejde, har vi modtaget nedenstående glimrende artikel om lydighedspligt og livsfare.

Det vakte opsigt, da en svensk pilot fornylig idømtes frihedsstraf for at undlade at efterkomme en ordre, fordi han var bange, og derfor ikke turde gå i luften. Hændelsen aktualiserede naturligvis spørgsmålet om, hvor langt lydighedspligten strækker sig, i særdeleshed hvis en given ordre tangerer et livsfarligt foretagende.

Egentlig er det kun en del af det spørgsmålskompleks, der drejer sig om, hvorledes forsvaret i fredstid må tilrettelægge uddannelsen; desværre

ikke alene ud fra den betragtning, hvad soldater kan komme ud for i en krig, men i endnu højere grad under hensyntagen til de kommentarer vor civile medborgere kan finde for godt at komme med. Under krigsforhold skal de samme nok vogt sig for at lægge op til diskussioner af denne art da skal de tidligere så „stakkels“ soldater jo beskytte dem.

De fleste militære ordrer, som i krigstid gives til en kæmpende enhed, går ud på opgaver, som højere eller mindre grad, kan medføre livsfare for modtagerne, (lad os citere: „Soldatens liv er of meget farligt, i krigstid endog undertiden forbundet med direkte livsfare“). Det siger dog sig selv at en ordre-modtager under sådanne forhold ikk

kan tillade sig at modsætte sig en befaling. Uanset hvilken enhed det drejer sig om, kan denne ikke fungere i felten uden absolut lydighed.

Den fredsmæssige uddannelse må på mange punkter give efter og tage hensyn til de tidligere omtalte faktorer, som man i krigstilfælde må se fuldstændigt bort fra. Vigtigst er vel, og det kan vel enhver indse, at antallet af dræbte og sårede må holdes nede på et absolut minimum. I fredstid under uddannelsen må der tages et absolut hensyn til liv og lemmer. Måske kan dette ikke helt lykkes, omgangen med skydevåben, sprængstoffer m. v. indebærer et vist risikomoment. Det må imidlertid anses for utænkeligt, at man for at nå dette mål slækker på lydighedspligten. Det ville selvfølgelig være uladsiggørligt i krigstilfælde at opretholde en absolut disciplin, hvis styrkerne i fredstid var vant til en anden ordening. Anstrengelserne for at eliminere risiko for den enkelte, må naturligvis ikke ske på bekostning af, at mandskabet selv skal bestemme en ordres eventuelle farlighed, og om den, som følge heraf, skal adlydes eller ej. Der er en mulighed for at løse problemet, nemlig ved i højere grad at basere de stående styrker på frivillig basis. Dette sker jo i virkeligheden til en vis grad under krigsforhold, idet man ved særlig risikable foretagender, tænk blot på de dristige commando-raid's under sidste krig, i første række støtter sig på frivillige. F. eks. sker udtagelsen til faldskærmsægerskolen ad frivillighedens vej (også en sådan var vore venner hinsidan). Den, som under uddannelsen så skulle ønske at afbryde denne, kan det, og forflyttes til anden enhed. Men når uddannelsen så er slut, så indtræder der en afgjort lydighedspligt, hvem mon kunne tænke sig at have med en styrke at gøre, hvor den enkelte kunne trække sig ud af spillet, når det passede ham.

Løsningen må under sådanne omstændigheder søges på anden måde.

Til alle, som har myndighed til at give ordre vedrørende farlige opgaver, må der stilles meget høje krav, hvad der angår planlægning, og iøvrigt på mulighederne for ulykkestilfælde søges holdt nede, uden det dermed må gå udover øvelsesværdien. Militære ulykker beror sandsynligvis for det meste på menneskelige faktorer, efterladenhed, nøjagtighed og manglende kendskab, medens ma-

terielfejl sjældent forekommer. For ordremodtagerens vedkommende får de det bedst værn mod ulykker gennem ustandselig træning, hvor upopulær denne end måtte være. Gennem træningen opnår vore folk rutinen, og den er afgørende. Usikkerhed og nervøsitet i farlige situationer formindskes og forsvinder efterhånden hos den som ved, at han behersker sit materiel og sig selv. Hermed er vi nået et langt skridt med hensyn til nedsettelse af ulykkestilfældene.

Naturligvis kan der forekomme tilfælde, hvor psykisk sygdom eller andre sjælelige defekter, kan forårsage lydighedsbrud, hvis en mand opfatter en ordre som værende af farlig karakter. Det bliver da imidlertid domstolenes sag (og ikke avisernes), at bedømme om vedkommende kan undgå straf på grund af sin tilsyneladende sindsuligevægt.



FLYVESTATION VÆRLØSE

åbent mandag og torsdag kl. 12-14
samt på lønudbetalingsdage kl. 10-14

Indskud modtages på checkkonto,
alm. sparevilkår samt 3 og 6 mdr.
opsigelse.

Air Chief Marshal

A. W. TEDDER

Sommeren 1940 var det kritiske tidspunkt i det britiske imperiums historie i den anden verdenskrig. Slaget om Storbritannien var på sit højeste, og fra Libyen rykkede marskal Griziani, marskallen der iøvrigt har tilnavnet „Tripolis' tiger", med sine styrker mod det yderst svagt forsvarede Ægypten. Denne hjørnesten i imperiets strategiske system måtte for enhver pris holdes og det engelske krigskabinet besluttede, trods den fare moderlandet befandt sig i, at sende anselige forstærkninger til Ægypten. Samtidig udnævntes general Boyd til stedfortrædende chef for luftstridskræfterne i det mellemste Østen under general Longmore's overkommando. Boyd forlod England i et Wellingtonplan, men nåede aldrig længere end til Sicilien, hvor hans luftfartøj midt om natten måtte foretage en nødlanding, og italienerne fik på denne noget triste måde, let og billigt taget en engelsk flyvergeneral til fange.

En anden måtte nu sendes i stedet, og med ægte britisk ordknaphed befalede krigskabinetet: „Send Tedder". Ordren kom som en overraskelse for de fleste. Hvem var denne Tedder, der blev betroet så vigtig en kommando? En lille og nærmest mager og tilbageholdende herre, der havde skabt sig et navn som krigshistorisk forsker og forfatter, en flyverofficer, der på dette tidspunkt allerede havde tjenestegjort i omkring 27 år, ikke alene i hjemlandet, men også i Frankrig, Ægypten og Indien. Da han fik den nævnte kommando, beklædte Tedder en vigtig post indenfor den tjenestegren, vi herhjemme ville kalde flyvematerieltjenesten. Han var kendt som en intelligent og dygtig mand, teknisk kyndig og energisk, og endelig påstod man, at han altid havde en pibe i munden. Sådan var manden, Tedder, der tog til Ægypten.

Der fandt han — hvilket han vel iøvrigt vidste på forhånd — et skønsomt udvalg af faktisk alle

RAF's mest forældede luftfartøjstyper. Britterne måtte på det tidspunkt kæmpe mod såvel en kvantitativ som kvalitativ langt overlegen fjende, men dog var det som om modstanderne ikke rigtig udnyttede deres muligheder. Tedder gik straks i gang med at opruste de svage engelske luftstridskræfter, og der er ingen tvivl om, at netop han, med sin store tekniske indsigt, var den rette mand til det job. Samtidig havde han en vis indflydelse og au-



Sir Arthur W. Tedder

toritet overfor de rigtige mennesker i London, og det lykkedes ham virkelig at få udskiftet sine gamle gladiatorer med Spitfires, Blenheims med Boston, Marylands og Baltimores.

Samtidig med at Tedder gennemførte denne, ska vi kalde den tekniske, oprustning, ridsede han retningslinierne op for luftvåbnets offensive anvendelse. Bombestyrkernes taktiske og strategiske kampmetode, således som den efterhånden tog form i det mellemste østen, var hovedsageligt Tedderts værk. Han støttedes kraftigt af general Arthur Coningham, der var hans nærmeste medarbejder. Det var disse to, der havde æren af de nye metoder, der udbyggede samarbejdet mellem hær og flyvevåben bl. a. gav dette nye sig udtryk i horisontalbombning i stedet for styrtbombning. Tedder's berømt

„Boston tea parties“ var simpelthen ikke andet end Bostonbombernes horisontale angreb mod de fjendtlige jordstyrker. Med andre ord: Tedder's var på tyskernes stukasangreb. Senere var det også Tedder, der udspekulerede „Dåseåbneren“, en Hurricane bevæbnet med 40 mm panserværnskanoner. Man fik dengang rigelig bevis for effektiviteten af Tedder's bombeangreb, hvorledes det skede, da ligefrem et „tæppe“ af bomber blev lagt ødelæggende over angrebsmålene.

Da Kreta måtte rømmes, var Tedders chef, general Wingmore, i England. Han blev frataget kommandoen, og Arthur W. Tedder blev nu placeret i stedet. For sine fortjenester under denne anarsfulde kommando, blev han ved nytårstid i 1942 adlet og blev således Sir Arthur Tedder, hvortil udnævntes han til Air Chief Marshal.

Den fare i Ægypten var afværget, Rommel var blevet slået ved El Alamein, og tidspunktet nærmede sig, hvor den anden front skulle etableres. Det engelske krigskabinet, med Sir Winston Churchill i spidsen, anså Tedder for at være den bedst egnede til at på flyvevåbnets vegne, at deltage i forberedelserne til den kommende invasion. I den anledning blev han, i så mange ørkenfelttog sejrige, og af sine undergivne, elskede flyvergeneral, kaldt hjem til England.

Men på vejen til London blev han digteret et smut til Casablanca, for at fremstille sig selv den øverstkommanderende for de allierede styrker i middelhavsområdet, USA's nuværende præsident, den femstjernede amerikanske general, Dwight D. Eisenhower. Denne blev i allerhøjeste grad imponeret af Tedders personlighed og sagsindsigt, og han var ikke sen til at kræve sir Arthur Tedder som chef for samtlige allierede luftvåbenstyrker. Krigskabinetet mente ikke at kunne afslå Eisenhowers ønske, hvorfor Tedder, blot efter få dages besøg i London måtte vende tilbage til Amerika. Der planlagde og udførte han de operationer, der bl. a. havde til formål at støtte de kæmpende styrker i Tunesien, samarbejdet med den allierede flåde for at spærre forbindelserne over Middelhavet og endelig hans selvstændige angreb på de italienske øer og fastland. Nu ved hele verden, at det var Tedder's bombvåben, der var årsag til den hurtige sejr over Arnims styrker og dermed aksemagternes forsvars sammenbrud. Tedder's

„tæppe-bombemetode nedbrød fuldstændig den fjendtlige modstandskraft. I Tyskland alene rådede Air Marshal Tedder over ikke mindre end 2000 luftfartøjer i første linie. Hans øvrige styrker var fordelt over et område, der strakte sig fra Casablanca over Østafrika til Iran og Irak og desuden omfattede han hele sydkysten af Middelhavet, Malta og Cypern.

Krigen gjorde Tedder's navn stort og med rette. Men den gjorde ham til gengæld ikke lykkelig. Allerede i begyndelsen af krigen mistede han sin ældste søn, der som RAF-pilot styrtede ned i en luftkamp over Tyskland. Hans hustru blev dræbt ved en flyveulykke i Ægypten.

Omkring navnet Arthur William Tedder, står der respekt og glans. Tilfældighederne — general Boyd's nødlanding og besøget hos Eisenhower, førte ham til den højeste post, nogen mand kan drømme om. Men han var i stand til at vokse med de opgaver, der blev ham pålagt, og for hele verden står han som en af den sidste krigs fineste om ikke den fineste af luftkrigscheferne. I alt fald var han så afgjort den mest alsidige af luftkrigens sejrherter, thi hans sejre omspandt alle en luftkrigs fase.

Col. Frank K. Everest fra Edwards airbase i Californien har sat ny verdensrekord i et Bell-X-2 raketplan. Col. Everest opnåede en fart af 1900 miles i timen. (3040 km/t.)

*

Nobody can lie fast enough to keep up with the truth about Texas.



PENETRATION

... and low approach

Dømmekraft er et ord med kun to muligheder: god eller dårlig. Piloter har nu i et halvt århundrede verden over anvendt begge muligheder.

Indtil jetfartøjerne gjorde deres entré på luftummets scene stod eller faldt udfaldet af en flyvning kun i enkelte tilfælde af dømmekraften. Det skal ikke forstås derhen, at det var lettere at flyve et fartøj dengang end nu; men andre faktorer spillede ind. Kun visse faser af flyvningen stillede virkelig store krav til en pilots evne til at kunne bedømme en situation rigtigt og derefter lade dømmekraften være bestemmende for, om piloten var i stand til at få sig selv og sit fartøj uskadt gennem situationen.

Med jets er hyppigheden af situationer, der kræver en god dømmekraft, vokset betydeligt. Både *climb*, *cruise* og *descent* — alle med deres særlige problemer — kræver en sund dømmekraft ved enhver jettflyvning. De største problemer opstår dog ved *descent*. Mange jettflyvningers held eller fejl vil afhænge af dømmekraften ved forberedelsen til *descent* fra *cruising altitude*, hvad enten betingelserne er VFR eller IFR.

The Descent Chart i *The Pilot's Flight Operation Instructions* indeholder de nødvendige dataer til at planlægge et *descent* med de mest favorable *range-fuel* forhold for det specielle fartøj. The Chart indikerer afstanden fra stedet, hvor et *descent* startes, under „no-wind“ betingelser. Det viser også en passende *airspeed*, og hvor meget brændstof *descentet* vil kræve samt de foreskrevne *descent* klasser. The Chart's data er baseret på en standard dag med „*the power set at idle*“ og et „clean“ luftfartøj.

For at illustrere brugen af The Chart forudsætter vi at have en *cruising altitude* på 35000 feet. Standard dag. Fartøj: T-33. Med *the throttle* på *IDLE* og luftfartøjet „clean“ vil *descent initial*

rate være 1750 fpm at 230 mph (200 kts) CA. The *letdow* skal startes 54,5 sømil fra et bestemmelsessted (ved *sea level elevation*). Tiden til *descent* vil blive på 8,9 minutter, og der vil medgå 18 gallons brændstof.

The *Descent Chart*, der er beskrevet oven for, viser problemet i en VFR *descent*. Såfremt de skal finde sted under IFR betingelser, må andre faktorer tages i betragtning, når a *descent at destination* planlægges. Hvis the *distination* er IFR, må der planlægges en skygennemgang, der er præcis, lidelig, hurtig og positiv, samt kunne kontrolleres af *appropriate control agency*, og som vil bringe luftfartøjet i den fordelagtigste position for de valgte *low approach*.

Erfaringen viser, at det er „dårlig dømmekraft“ at *descent* under 20000 fod *en route* til en *destination*, der er IFR, selv om en hurtig *approach* sikret. For eksempel:

Et jetfartøj rapporterer *fix* i 10000 fod. Piloten rådes til at blive, fordi ARTC har et fartøj i lavere højde et sted i nærheden i et ikke nærmere angivet *fix*, eller *Approach Control* har cleared luftfartøjet til *take off*, og det afgående fartøj har glemte at rapportere, da det passerede det bestemte *fix*. Resultatet er, at det ankommende luftfartøj må melde *emergency* og *descent* gennem højden uden positiv luftfartøj *seperation*.

En anden illustration: En alvorlig regnstorm gået over området og GCA'en kan ikke fange jettfartøjet, fordi fartøjet kun har ca. 1/6 del af F-51's reflekterende areal. Skydækket og sigtheden er for lav til en *range approach* og jettfartøjet i 10000 feet har i ikke tilstrækkelig brændstof til at stige igen og søge alternativ flyveplan.

Hvis piloten imidlertid forbliver i 20000 feet (minimum) indtil han når *fix* og modtager clearance, vil han være i en position, der gør det n

at foretage en approach inden for hans fartøjs muligheder — eller kunne fortsætte til alternativ ads.

Tyve til toogtyve tusinde fod er en udmærket altitude range til at rapportere for destination fix. På denne højde vil tiden til penetration ikke være overkommelig og højden vil være medhjælpende til at kunne nå en alternativ plads, såfremt dette skulle være nødvendigt.



Hawker Hunter

Skal flyvningen foregå i en højere højde, ændr da Descent Chart ved descent for at komme ned til den ønskede højde. Ved at trække tallene fra den nye ønskede højde fra Chart'ed cruising højde, kan man bestemme brændstofmængden, tiden ogstanden for descent'ed.

Eksempel: en T-33er, der flyver i 40000 fod, cleared til at krydse destination fix i en højde af 20000 fod. Under 0-vind betingelser, angiver Descent Chart at descent skal påbegyndes 53,7 sømils afstand fixet, flyvningen vil tage 9,0 minutter og der vil bruges 15 gallons brændstof.

Når fixed er nået, findes der forskellige metoder for skygennemgang — afhængig af: trafikens art, position, fix, samt af *approach aids available*". Det er en god regel at „simulate“ skygennemgang under VFR betingelser (højde mellem 20000 og 30000 fod) for at bestemme brændstofmængden, tiden er nødvendig for skygennemgang og low approach, tiden der vil medgå hertil (såvel til selve indflyvningen som indflyvningen og *ground pattern*) for forskellige typer skygennemgang.

*

Nogle føler sig draget mod ægteskabets havn. Andre foretrækker en havne-rundfart.

Position is everything

Flere skæbnesvange uheld i Amerika, der meget let kunne have været undgået, har atter rejst spørgsmålet om sædernes udformning i jet-luftfartøjer. — Det er nødvendigt, at alle jet-piloter tager ved lære af sådanne ulykker.

F. eks. skete det fornylig, at en pilot før start brugte en forkert fremgangsmåde, da han skulle spænde sig fast i sædet. Han glemte, det var et andet fartøj, end det han sædvanligvis plejede at flyve. Sædet var ligeledes af en anden udformning. Da han senere på grund af *flames out* fik ordre til at forlade sit fartøj, kunne han ikke komme fri af fartøjet, men sad naglet fast til sædet. Piloten dræbt.

I et andet tilfælde undlod piloten at bruge fartøjets *armrests* rigtigt, hvilket senere havde til følge, at han ikke kunne komme fri af sædet og frigøre sit faldskærm. Piloten dræbt.

Husk derfor: POSITION IS EVERYTHING!

At sidde rigtigt i sit fartøj er ensbetydende med forskellen mellem en heldig udskydning — eller mulighed for uheld.



We will repeat: Position is everything

Vor læser: Tror du Nasser får bank af England?
Vi: Det vides ikke, han får i alt fald ikke „Bank of England“.

The Fighter-Pilot

from

S I O U X

Falls

Joe Foss bed den første amerikanske jagerpilot, der under sidste verdenskrig modtog den amerikanske kongresmedalje, Medal of honor. Anledningen var, at han under kampene over Guadalcanal slog amerikaneren Eddie Rickensbackers rekord fra første verdenskrig — 25 nedskydninger.

Under verdenskrigen var der i AAF (Army Air Force) en velvoksen ung mand, der i løbet af kort tid skabte sig et omdømme som USA's bedste jagerpilot. Han var dengang 29 år og stammede fra en norsk-skotsk familie og var vokset op på en lille farm i det kolde og blæsende syddakota. Hans indsats i Stillehavet gav ham, foruden en mængde andre udmærkelser, også Medal of honor, Amerikas fornemste orden. Bæreren af kongresmedaljen har krav på at blive honoreret af alle officerer uanset grad og våbenart.

Foruden æresbevisningerne hører der til Medal of honor en ganske anseelig pension, som udbetales til indehaveren eller dennes efterladte, hvis han skulle falde. Onkel Sam ved nemlig udmærket godt, at helte ikke kan leve af æren alene, men ligesom andre mennesker behøver smør og brød, og en del andre bekvemmeligheder. Da kaptajn Foss fik sin udmærkelse, havde han skudt ikke mindre end 26 japanske luftfartøjer ned, hvorved han slog Eddie Rickensbackers rekord fra første verdenskrig, der lød på 25. Det var den 6. februar 1943 han skød den 26ende japaner ned, og siden vandt han adskillige luftkampe i Stillehavet.

Joe Foss fortæller, at da han boede hjemme på farmen, havde han det bedst om sommeren. Det var den tid, man gik på jagt. Vi var altid en masse kammerater sammen, de fleste fra byen, og når vi fik kending af noget vildt, plejede jeg at

sige: „spar på krudtet drenge, jeg hugger den. De grinede i begyndelsen, men efterhånden så det viste sig, at jeg virkelig „huggede“ den hver gang, fik piben en anden lyd. Min broder Cliff og jeg kendte alle fiduserne, og uden at rose dem må jeg sige, at vi meget sjældent „bommede“.

Joes fremragende skydeegenskaber kom glimrende tilpas nogle år senere over Guadalcanal. D



var hans hidtil største dag. Om formiddagen nedskød han 3 japanere, og om eftermiddagen sendte han yderligere to i det bundløse Stillehav. Kl. 09.00 lød det scramble-alarm over Henderson Field, der endnu var sjaksvåd efter en heftig natteregn. Foss fortæller selv: „Jeg løb ud til den første og bedste Grumman „Wildcat“ og startede. Vi var 5 og de var 6. De gik på os endnu inden vi havde fået højde, og så begyndte det. Det var det vildeste slagsmål, jeg nogensinde har været med til. Det var som om himlen var smækfyldt med luftfartøjer. De gik i bratte kurver, vi dykkede og steg, og både japanerne og vi søgte at komme på skudhold. At jeg fik has på de tre fyre den morgen, var et utroligt held, og jeg tror grunden til vor sejr den dag var, at vi skød betydeligt bedre end japanerne.“

To uger senere begyndte der et stort søslag over Guadalcanal. Den amerikanske efterretningstjeneste havde forhåndsviden om, at japanske torpedobombardere havde fået ordre til at angribe en styrke torpedojagere, og den eftermiddag blev Foss og hans folk sendt op i 27000 ft. Foran dem var der kæmpemæssig cumulus-nimbus, og Joe mistænkte japanerne for at skjule sig bag den. Men pludselig fik de øje på de japanske torpedoplaner, kun 5000 ft. over havoverfladen og med kurs direkte mod de amerikanske marinefartøjer. „Vi skød på den frem og gik på hovedet“ fortæller Foss videre lige ned fra 27000 ft. De havde sendt jagere som højdækning, men vi dykkede lige ned igennem

m og afbrød først vort dyk umiddelbart bagved
pedoplanerne. Vi styrtede os over dem, idet vi
nyttede den vældige overskudshastighed, vi
vde opnået. Vi røg lige igennem vore egne ski-
s luftværnsild og pillede den ene japaner ned
ter den anden, lige så hurtigt vi overhovedet var
stand til at komme på skudhold. Kun een af 22
panske fartøjer undslap, også han ville have fået
n bekomst, hvis vi ikke var gået short af ammu-
tion. Det, som ved denne lejlighed slog japaner-

hvis spindelvæv var sejt som tyggegummi. Der var
alle mulige arter af papegøjer, hvide, grønne, gule
og røde. Joe var den eneste af piloterne, der in-
teressererede sig for dyre- og plantelivet. Inden
længe kendte han navnene på de forskellige væk-
ster og fandt hurtigt ud af, hvilke det gik an at
spise. „Da jeg var en lille dreng på omkring 8 år“
fortæller kaptain Foss, „måtte jeg meget tidligt
op om morgenen for at nå i skole. Netop ved dag-
gry syntes jeg, at fuglene sang allersmukkest, og



En B 17 i formation med to B 29

ud, var vort fuldstændig overraskende angreb
i nævnte højde."

Efter hvert pass plejede Joe at samle sine folk
sit telt, de spillede poker både med kort og ter-
nger eller læste de længe ventede breve fra sta-
ne. Men mest talte de — lange og måske sen-
mentale samtaler om hjemmet, krigen og flyv-
ng.

Der var ulidelig varmt ved Guadalcanal, giftige
sejter overalt, og tilmed bombede japanerne så
dt som hver dag. Der var godt med hajer i det
undede vand, krokodillerne lå og lurede i flo-
n, og overalt var der millionvis af giftige myrer.
er fandtes nogle kæmpemæssige edderkopper,

for det meste gik jeg lange omveje blot for at
høre på dem; resultatet var da også, at jeg jævn-
ligt kom for sent. Snart lærte jeg navnene at ken-
de, og jeg tror, at jeg vidste mere om fugle og
planter end nogen skoleelev på min alder. Min
lærerinde, miss Newkirk, påstod, jeg var en drøm-
mer, måske var det sandt, men i alt fald morede
jeg mig."

Samarbejdet var det eneste saliggørende på Gua-
dalcanal. „Det var fuldstændig som en fodbold-
kamp“, siger Joe. „Holdet kan have en stjerne,
men også han er hjælpeløs, hvis ikke han får hjælp
af sine kammerater. Vi skød 72 japanske fartøjer
ned, mens vi tjenestegjorde i det sydlige Stillehav,

ALT BRÄNDMÄTERIEL

leveres af



C. W. S. Svineslagterier A/S

HERNING & SKJERN

Nørresundby Brøndanstalt

A. Bach & Søn

Mineralvand

MONARK & VALASH

Nørresundby Dampvaskeri

Vestergade 49

Telefon 253

J. ESKILDSEN

Bagermester

Telefon 30

Simmelskær

R. T. Hesselberg

Aut. G M forhandler

Storegade 14

Haderslev

Bagermester

H. BORST

Skrydstrup

Ballerup

Blomsterforretning

Telf. 68 . Stationsvej 26

Fiskehuset

Stationsvej 37 . Telefon 126

Ballerup

Lev. til officersmessen

S. Buchardt

Slagtermester

Stationsvej 22

Ballerup

hver eneste sejr var resultatet af et fremragende samarbejde.

Vi fik den første chance allerede få dage efter ankomst. Vi lå og kurvede omkring 24000 ft, vi fik øje på et par fjendtlige fartøjer straight ahead. Vi havde fået mange tips af de gamle "botter", så vi var hurtigt klar over, at de to gutter var „lokkefugle“ — en tilstrækkelig fed bid at vi nok skulle gå på dem, troede japperne. De havde faktisk ikke noget større ønske, end at vi ikke skulle angribe. I samme øjeblik vi gjorde et forsøg, ville himlen være fuld af japanere, som siktede på os og søgte at pille os ned som gråspurve. En telefontråd. Vi lod, som om vi havde ladet os narre og styrede lige imod de to søde fyre, men i den tid vi måloplærede vi intenst horisonten rundt. Vi fik da også øje på dem, ligesom de forlod skykket ca. 3000 fod over os. Men vi var nu ikke så sikre på fisk på krogen, som de havde ventet, vi foretog et hurtigt drej mod dem. De blev tydeligvis overraskede og åbnede ild imod os, men afstanden var for stor. Vi ventede stille og roligt, og så var det vores tur. Vi trykkede på aftrækkeren, japanerne blev intet som helst, de fortsatte deres dyk forbi os og forsvandt. Så snart de var væk, styrtede vi os på den lokkemaden, og det lykkedes os at ekspedere dem begge. Jeg har iøvrigt gjort den erfaring i luftkamp, at den, der virkelig er i besiddelse af disciplin, har de største chancer for at gå af med sejren?

Ved fronten kan man ikke tillade sig den luksus at tænke for meget over tingene. Joe tænkte heller ikke for meget over sin egen sikkerhed, når han var i luftkamp. Han havde den afgørende mangel — som enhver fighterpilot burde have — evnen til at slappe fuldstændig af. Derfor var han en lige så god pilot som pokerspiller. Eengang havde han dog, at det var sket med heldet.

En nat, umiddelbart efter et mislykket japanskt angangsforsøg på øen, havde fjenden sendt en række fartøjer i luften for at bombe de amerikanske stillinger. Foss blev sendt på med sin gruppe sammen med to andre, for at beskytte de US-atombombefartøjer, der blev sendt op mod fjenden. Det var silende regn og tunge skyer", fortæller Captain Foss. Pludselig fik jeg øje på noget om-

kring 4000 ft under os. Det var 6 fjendtlige hangarskibsbaseplaner. Jeg kobled radioen til, og jeg husker jeg sagde: „Der er ingen grund til at glo nu drenge, men dernede er de“. Vi tog gassen af og gik ned som et kobbelt jagthunde på vildtet. De så os aldrig. Jeg fik ram på fyren længst til høje, og jeg så Jimmy Turlow skyde en anden ned. Jeg gik hårdt ud af dykket for at være klar igen, men der var intet at gøre. Mine folk havde gjort kål på resten.

Vor angrebsplan var, at vi skulle gå ned foran vores styrtbombere og beskyde dækkene på de japanske mariefartøjer med maskingeværer. Men tilfældet ville, at jeg fik øje på et fjendtligt marine-rekognosceringsfartøj, og naturligvis kunne jeg ikke nære mig. I stedet for at gå sammen med min gruppe, for jeg over det nye bytte. Hans agterskytte åbnede ilden, og jeg kunne mærke projektilerne slå ind i mit fartøjs skrog. Det lykkedes mig at komme skråt ind under ham, og min første byge formelig skar hans højre plan af, han havde intet andet at gøre, end at gå som en sten i havet. Da jeg gik op igen, fik jeg øje på yderligere en japaner. Han havde ikke set mig, så jeg turnede og fik også ham ned.

Nu var det efterhånden blevet tid for mig til at vende næsen hjem. Jeg havde næsten intet brændstof og mit fartøj var blevet temmelig mishandlet. Jeg kunne ikke se mine kammerater, jeg følte mig noget ensom, og tilmed begyndte det at blæse kraftigt. Motoren begyndte at sætte ud. Sigtbarheden var meget ringe, og foran mig lå en kraftig skybase. Pludselig stoppede motoren helt. Heldigvis lå jeg i 15000 fod og havde således højde nok til at svæve ned mod en lille ø på min bagbords side. Jeg vidste ikke, om øen var på fjendtlige hænder, men jeg havde ingen anden chance. Luftfartøjet tog vandet og trak mig med ned. Jeg syntes, jeg var under vandet i en evighed, men heldigvis virkede min redningsvest som den skulle, og jeg begyndte at svømme ind mod den lille ø, der var en tre kilometer borte. Stormen var gudskelov løjet af, men det regnede voldsomt. For at holde hajerne på afstand åbnede jeg en „kloridflaske“, som jeg havde i lommen. Efter en tre timers svømmetur med masser af saltvand i maven, kom der et par kanoer imod mig. De om-

AARHUS VÆRKTØJSMAGASIN ^{1/2}

Søndergade 70 . Tlf. 25 200



Beslag . værktøj . krydsfiner
m. m.

JYDSK ILT-
OG
ACETYLENGASFABRIK ^{A/S}

SKANDINAVISK RØRFABRIK A/S

HORSENS

Telf. 2 47 11

JUL. JACOBSEN

Indehaver Munch Vesterby

LØKKEGADE 18 . Aalborg

For ædel Tørrer

**WEILES
WINE**

Vinhandlere siden 1822

P. WEILE & SØN . AALBORG



N. PURUP

KØBENHAVN A-S

FORMULARTRYKKERI

Esplanaden 6-10 - København K
Palæ 8323

^{1/2} Kolding dampvaskeri og
kemiske tøjrenseri

Haderslevvej 16 . Kolding . Telefon 2240

Husk! 10 skjorter vasket og strøget kr. 10,-

**AUTOUDLEJNING UDEN
FØRER**

5 personer Consul 1955
5 " Taunus de Luxe 1954
4 " Opel Record 1955
4 " Anglia 1955

GEORG OLSEN
JONSTRUP
TLF Ballerup 873

Østbanegade 3 København Ø.



Carl Jacobsens Vinhandel

E. Seligmann

rdværende ytrede ikke et ord, så jeg vidste ikke, om besætningen var venligsindede indfødte amerikanere eller om det var amerikanere. Endelig hørte jeg nogen råbe: Look over here! — Da vidste jeg, at det i hvert fald ikke var japanere, og jeg bekræftede at påkalde deres opmærksomhed, så godt som min tilstand tillod det. De indfødte i den ene båd blev så forskrækkede, at de var ved at trille ombords, men en tyk mand i den anden båd råbte ud over rælingen og sagde: „Glad to see

you Sir!" Det viste sig at være en australsk savværksejer. De indfødte havde fortalt ham, at de havde set et luftfartøj styrte i havet, men de havde nægtet at fortælle ham nærmere, hvor det var sket, idet de frygtede, at det havde været en japaner. Til sidst var det dog lykkedes ham at få dem til at sætte deres kanoer ud og dette reddede mit liv.

Den nat sov jeg i den katolske missionsstation og om morgenen blev jeg vækket af musik og sang. Det var søndag.

En trafikpilot gør op . . .

Capt. Buck er en veteran, som går på sit 17. år i Trans World Airlines. Han gik først solo i en hjemmelavet glider i 1929. Det næste år gik han over til fartøjer med motor-kraft, og 1930 til 1937 prøvede han konkurrenceflyvninger, instruktion og ladegen-nemflyvninger. Han blev kaptajn i TWA i 1940. Under krigen fløj han for ATC, førte en B-17 under en verdensomspændende undersøgelse af nedbøren, samt lod sig hvirvle ind i tordenbyger i en P-61. Siden 1947 har han igen fløjet som kaptajn på TWA's internationale ruter.

Af Capt. Robert S. Buck.

består af timevis kedsommelighed af og til afbrudt af øjeblikke med stærk aktivitet".

Nå, jeg sad altså i disse lange timer og i en slags dagdrømmerier. Det, som optog mine tanker, var de spændende øjeblikke i de forløbne 24 år, hvor jeg har fløjet mangeartede luftfartøjer til talrige steder på jorden. Hvor mange spændende og nervepirrende øjeblikke har jeg oplevet? Ærlig talt ikke mange.

Der var den gang, hvor jeg havde ca. to timers soloflyvning, og jeg ikke kunne komme ud af et spin. Jeg spandt en Fleet fra 4000 fod og ned til ca. 900, hvor rent og skært held fik mig ud af spinnet. — Og der var den gang, jeg deltog i et „cross country"-luftvæddeløb. Idet jeg ca. 50 fod over jorden over Texas passerede et andet fartøj langt ude til een af siderne. Jeg satte en kikkert for øjnene for at læse fyrens løbsnummer, havde ikke tilstrækkelig opmærksomhed henledt på flyvningen og fløj lige i jorden. Jorden var, Gud være lovet, flad, og jeg brølede bort fra den igen uden en flænge.

Der var også den gang, jeg fandt mig selv oppe på toppen af nogle skyer, før jeg havde lært, hvorledes man flyver instrumentflyvning. Jeg fløj i lang tid med en stor klump i halsen, indtil jeg var

Det var en smuk månelys nat. Jeg sad i 19000 fods højde, øverst oppe på dækket af en „stratocu" på vej til Paris. Jeg havde ikke meget andet at gøre end at se på de andre i den store skare af luftfartsfolk der kom og gik, som sidder og venter på, at tiden skal komme. Når vinden er i ryggen, bestemmelsesstedet er kendt, og mængden af brændstof i tankene og nålen viser, hvor langt man er kommet. Når man kommer lige fremad, ja, så er der ikke meget at gøre andet end at tænke på. Man kan dagdrømme, medens man flyver ind i himlens uendelighed. Selvfølgelig kommer man ligesom hunden foran bålet, idet man ved, at man vil vågne i samme øjeblik en alarmlyd eller mistænksomheden trænger ind i ens sind og fylder den med frygt.

Som een eller anden engang har sagt: „Flyvning

så heldig at finde et hul og komme ned gennem det.

Men dette var altsammen dumheder, blev jeg enig med mig selv om. Hvorledes var det med de tilfælde, som ikke var min skyld. Hvorledes med tilfældene med motorstop og lignende.

Selvfølgelig havde jeg nogle motorstop i de eetmotorede fartøjer for lang tid siden. Men på

alt gik godt, ganske som der stod i bogen, og der var ingen grund til ængstelse. Der var et uheld sidste sommer, midt under starten i en Connie Rom, da eet af fjerde motors stempler brændte sammen. Vi var godt oppe i farten, da det skete så vi fulgte proceduren fra håndbogen, gik ind i landingsrunden og landede.

Der var også den brandalarm i 18000 fod, so



Krigens B 17 fra U.S. Army Air Force

den tid ventede man dem, og blev ikke overrasket, da man almindeligvis havde en flyveplads inden for rækkevidde; næsten altid. På den anden side landede fartøjerne langsomt den gang, og enhver gammel jordsti var god nok.

Det første alvorlige uheld, jeg havde i et luftfartøj, var i en DC-2 lige over en flyveplads. Jeg havde et par DC-3ere også, men jeg klarede dem og kom hjem, bekymret men o.k. Jeg har vaklet af sted 600 miles i en B-17 på tre motorer, men

fortalte om brand i lasten. Vi lukkede overtrykket ud, lavede en hurtig glidning og fløj med ilt sædvanlig måde. Det viste sig at være falsk alarm.

Jeg tænkte tilbage på alvorlige situationer, uvejr, hvilket trods alt stadig er det største problem at stå over for. Den tildragelse, som trætteligst frem er imidlertid den gang — lært efter at jeg var blevet trafikpilot — da jeg lejede et lille fartøj til en flyvning fra New York Seranton, Pa., i den hensigt at besøge min mor

"Mors-Dag". Jeg ønskede at komme frem uanset hvilke vanskeligheder, der end ville vise sig. Jeg bev ved med at stikke næsen i vejret, som sundt rnuft burde have sagt mig, jeg skulle have holdt mig fra. Jeg var fuldstændig udmattet efter at have kæmpet mod uvejret i 40 minutter. Du store kine- — den tildragelse hører ikke til i spøg- og tæmt-afdelingen.

Der var også nogle få gange, hvor jeg kunne have ønsket at have haft mere brændstof, således at jeg ankom til bestemmelsesstedet med måleren endende på nul komma nul. Jeg har siden været i tyre nøjeregnende m.h.t. brændstof. Desuden er der nogle hændelser i tordenvejr. Men jeg har lært og er sikker på, at man blot skal lade hende gå langsomt ned, holde stillingen og farten, og ikke pokker i højden. Til sidst vil man skvatte ud på den anden side af skyen i eet stykke. Alle de forskellige vanskeligheder i forbindelse med tordenvejr skyldes, så vidt jeg har erfaret, at der er blevet fløjet for hårdt ind i dem. Selvfølgelig skal man prøve at holde sig borte fra tordenskyer så længe som muligt.

Under disse dagdrømmerier begyndte jeg at reflektere på, hvad jeg kunne udpege som den største fare. Var det motorvanskeligheder? Is? Tordenvejr? eller hvad? Og det gik op for mig med en pludselighed, at den største fare havde altid været mig selv. De fleste af alle de håndgribelige og urovejrende øjeblikke, jeg har haft, skyldes på den ene eller anden måde, at jeg ikke tænkte mig om, eller var fraværende. M. h. t. de andre former for vanskeligheder, motorskade etc., endte de med at være lige så nemme at klare, som alle hverdagslige hændelser er det, når blot tilstrækkelig opmærksomhed om det, som bør gøres, er til stede.

Hvorfor ikke bruge pæren?

Tilsyneladende er det således, at hvis jeg ikke tænker mig om, kan der opstå vanskeligheder, hvis jeg derimod er nærværende, opstår der ingen. Så hvorfor ikke bruge pæren? Ingen har nogensinde vist mig vilje undladt at tænke sig om. Svaret, der kommer op, er selvtillfredshed. Hvis vi er selvbehagelige og selvtillfredse, er vi lige på kanten til vanskelighederne.

Der er forskellige typer på selvtillfredshed og forskellige måder, hvorpå den viser sig. En almin-

delig måde er den, som gør sig gældende, når vi indstiller radio-kompasset på en station og er næsten på den rette frekvens og med nålen stort set pegende fremad. „Der er den“, siger vi uden nogensinde at spekulere på at identificere stationen. En anden type er den, som viser sig, når vi ikke omhyggeligt nok lærer os nødprocedurerne. Vi tror, vi kender dem, eller i hvert fald den grundlæggende idé i dem, og at vi i nødsfald kan tænke os frem til dem. Selvfølgelig kan vi ikke tænke os til en hurtig række handlinger. Vi kan handle hurtigere, end vi kan tænke, og i tilfælde af en hurtig opstået nødsituation handler vi sikkert for hurtigt, og gør det forkerte. På den anden side, hvis vi kan bogen uden ad, kan vi stadig handle hurtigt, og rent instinktivt vil vi sikkert gøre de rigtige ting.

Vi kan blive for selvsikre i luften og vi må være på vagt over for det. Hvis vi er trætte eller mangler ilt, kan vi blive ligegyldige m. h. t. at identificere stationen, som vi netop stillede ind på, eller vi vil blot tage for mange ting for givet.

Den anden form for selvsikkerhed i forbindelse med ikke at kende sine procedurer godt nok, er vanskelig at fatte. Vi har alle noget af den til en vis grad, og det er en evig kamp at holde den under kontrol.

Det første tegn på selvtillfredshed kom til mig efter min soloflyvning, og jeg gennemgik dette første stadium, idet jeg tænkte: „Du er jo egentlig en allerhovedes fin pilot“. Så skete der selvfølgelig et eller andet, som gjorde mig bange og jeg holdt op med at føle mig så pokkers god. Med denne følelse eller noget lig denne kommer den videregående selvbehagelighed.

Rent personligt har jeg det således, at når jeg føler mig lidt selvbehagelig, viser der sig et rødt flag med ordene: „Vær på vagt min ven, du er netop på vej ind i noget“.

Og således viser det sig altså, at disse dagdrømme synes at tyde på, at den største fare er mit eget jeg i et selvtillfreds humør. Og nu vi taler om det — — „Mekaniker, hvor meget brændstof er der tilbage? Navigatør, hvor er vi? Hvad er vor forventede ankomsttid og mener I begge, at vi kan klare den?“

Kim.

NYT fra flyvestationerne...

Opvisningen ved Jægerspris

blev overværet af næsten 2000 særligt indbudte gæster. Til stede var bl. a. forsvarschefen, admiral Quistgaard, hærchefen, generalløjtnant Erik Møller, og naturligvis vor egen chef.

Efter pressekommentarerne så det ud til, at demonstrationen faldt i god jord. Særlig heftede pressen sig ved antallet af deltagende luftfartøjer, demonstrationens realitetsbetonede karakter, samt piloternes høje flyvestandard.

Der er ingen tvivl om, at opvisninger af denne art fremover vil have betydning for befolkningens forståelse af Flyvevåbnets opgaver og måske være medvirkende årsag til at skabe ro om vort værn daglige arbejde.

*

Efter sin hjemkomst fra Washington er oberst *T. V. G. Nielsen* stillet til rådighed for flyvertalningskommando. Obersten blev som bekendt i Washington afløst af oberst *Erik Rasmussen*.



TU-104 i Kastrup.

Den sovjetrussiske luftflådes stolthed, den nye jet-liner TU-104, er blevet præsenteret i Kastrup lufthavn. Turen fra Moskva blev tilbagelagt på 2¼ time, men chefpiloten regnede dog med at kunne returnere på 1½ time. Maskinen kan som

bekendt tage 64 passagerer, men foruden pladser til disse, er 2 skrivepulte og fire mindre saloner med plysbetrukne møbler. Tilbageturen blev, ifølge flyveplanen, tilbagelagt i en højde af 30.000 fods og gik fra Kastrup over Malmø, Bornholm og Moskva over Leningrad.

Det i radioavisen omtalte tyske luftfartøj, der nylig blev fundet 12 sømil nordvest for Hameren på 50 meter vand, viste sig at være et tysk rekognoseringsfartøj. Forøvrigt samme luftfartøj, som Rommel personlig anvendte i ørkenkrigen — og som blev brugt ved Italiens diktators fald og Mussolini's befrielse. Støtten menes at være nedskudt umiddelbart inden krigen afsluttede.

*

Den hidtidige stabschef ved Grønlands kommando, oberstløjtnant *H. Westenholz*, er vendt hjem og er blevet afløst af oberstløjtnant *F. W. Bisrup*.

*

Bornholm — Østersøens Malta.

Udvalgt hold fra flydetachment Bornholm har nylig spillet en drabelig fodboldkamp med Aarsballe boldklub, der ligger placeret i øens mesterklasse. Fodboldkampen var imødeset med stor forventning, da det var første gang, detachmentet spillede en kamp på Bornholm. Resultatet blev 3-2 til flydetachmentet.

Umiddelbart efter kampen så man formanden for boldklubben i fuld gang med at hverve nye spillere fra detachmentet. Allerede to dage senere kunne man se et nyt hold fra Aarsballe kæmpe i kamp mod den lokale klub. Resultatet vil være kendt fra sportssidernes overskrifter.

I kampen mellem Aarsballe og flydetachmentet, må særlig fremhæves en af spillerne, denne scorede 2 mål. Rygtet siger, at vedkommende — forøvrigt en officer — ligger i forhandling med en ny navngivet italiensk fodboldklub!

*

strup.

I dagene 30. august til 1. september afholdt flydetachmentet KASTRUP, Dragørfortet, og Dragør boldklub i fællesskab „det militære-civile ætstævne“ med Hans Kongelige Højhed Prins Knud som stævnets protektor.

Hold fra de tre enheder kappedes i de tre stævnedage i følgende discipliner:

- Fodbold,
- Tovtrækning,
- Stafetløb,
- Feltbaneløb,
- Travailleroning.

På stævnets sidste dag optrådte endvidere et hold fra kvindeligt flyvekorps og et hold fra Danmarks lottekorps (region VI) med en håndboldkamp (vundet af lotterne med 4-1), og endvidere viste Danmarks Lottekorps' tekniske leder af selvforsvarsundervisningen, regionslotte Ida Hansen, — bistået af et hold fra det militære Judo sportsforbund — Jiu-Jitsu i „flyvende udførelse“.

Blandt publikum — som særligt indbudte — var chefen for FSN VÆRLØSE, oberst Grønbech med frue, forsvarrets gymnastik- og idrætsinspektør, oberst Rasmussen, korpschef Else Martensen-Larsen, distriktslotte, fru Ebbesen, repræsenterende Danmarks Lottekorps o. s. v.

Stævnet sluttede med fest og bal i een af lufthavnens hangarer, hvor militære af flyverdetachmentet og fortet sammen med mange af Dragør bys borgere havde nogle fornøjelige timer sammen, og hvor Hans Kongelige Højhed Prins Knud ved sin nærværelse yderligere gjorde sit til, at stævnet blev „det helt rigtige“.

Der blev holdt taler af Arveprinsen, Dragør bys borgmester, oberst S. Grønbech og flyverdetachmentets chef, kaptajn K. E. Janson.

Hen på aftenen overrakte Arveprinsen præmierne til sejrherrene i stævnet, og under stor jubel fra flyverdetachmentets besætning modtog dettes repræsentanter den udsatte vandrepræmie — et smukt bronzevikingeskib, som tegn på at have vundet det samlede 3-dages stævne — samt endvidere 3 af 4 opnåelige pokaler i de forskellige discipliner, idet den samlede pointstilling blev således:

Flyverdetachment KASTRUP ...	100 points
Dragørfortet	90 points
Dragør boldklub	60 points

Som et kuriosum skal det bemærkes, at selv i travailleroning, som er en decideret maritim idrætsgren, vandt flyverdetachmentets hold, så man på-

tænker så småt, da styrken jo i forvejen er en infanteristyrke, nu at opstille også MARINE-INFANTERI (a la „læderhalsene“).

*

Den 5. september afholdt flyverdetachmentet fællesmøde for de hjemmевærnsledere af flyverhjemmевærnet og hærhjemmевærnet, der er tilknyttet flyverdetachmentet. Til stede var også flyverhjemmевærnets chef, oberst O. Petersen, den stedfortrædende regionschef, oberst Wedel-Wedelsborg og korpsschef fru Else Martensen-Larsen.

Aftenen sluttede med et hyggeligt samvær i officersmessen.

*

Den 6. september afholdt KFK-KASTRUP mønstring og parade under ledelse af eskadrillefører E. Ballegaard.

*

K. F. K. meddeler: Pilotte er nedkommet med en datter. Mor og datter befinder sig godt.



Oberstløjtnant Mogens Lauesen:

STORMVÆRSEL.

København 1956.

Tilsendt fra N. OLAF MØLLER, København.

Pris kr. 6,50.

At oberstløjtnant Lauesens bog er interessant, er uden for enhver diskussion. Den er simpelthen en gave for dem, der har tilstrækkeligt mod til at sætte sig ind i den udenrigspolitiske udvikling siden nazisterne overtog magten i Tyskland i 1933. De paralleller der drages med de store kriser i dag er indlysende. Der tegnes et klart billede af den dengang nationalsocialistiske expansions vækst og forfald, som rigeligt tåler sammenligning med den kommunistiske magtbloks vækst fra 1917 til i dag. Der lades ingen tvivl om, at målet er det samme, måske er midlerne en smule anderledes — men absolut ikke mere tiltalende.

I sommeren 1941 blev Sovjet tvunget ind i kampen på demokratiernes side og dramaets første akt begyndte med Ruslands kamp for livet og afsluttedes med det tyske nederlag ved Stalingrad i 1942 som krigens militære vendepunkt.

Som aktiv krigsdeltager fik kommunismen hurtigt respekt for vestmagternes materielle styrke og tillid til deres politiske kortsynethed og historiske blindhed. Kommunismen sugede maksimum støtten ud af alle disse dele til sin egen energiske krigsførelse mod de to kommunistiske mål: Ødelæggelse af den nationalsocialistiske konkurrent og en kaotisk svækkelse af demokratiernes endelige sejr.

Bogen er uendelig ærlig i sin udformning, ingen store ord, ingen hadske angreb, men en saglig vurdering af udviklingen, som vi alle har været og er vidne til. Måtte den få held med sin mission, til at gøre det klart for alle, at vi må være på vagt, det ville være forbryderisk at lade stå — i dag kan „hvad kan det nytte“-devisen ingen slagkraft have.

Bogen er en hårdt tiltrængt udfordring til udenrigspolitiske passivister. Ved læsningen tvinges man til at tænke over et og andet, der i daglig livets trummerum let overses. Det er måske bemærkelsesværdigt, at en officer har kunnet skrive en sådan bog. Naturligvis er der faglige militære betragtninger i den, men den helt dominerende plads indtages af det politiske og det menneskelige.

*

Harold B. Pereira: *AIRCRAFT BADGES AND MARKINGS.*

ADLARD COLES LTD. LOND. 1955.

Tilsendt fra BOGHALLEN.

Det vil med vore dages hurtigt- og højtflyver luftfartøjer i reglen være svært at skelne nationalitetsmærker og -bogstaver, men i de tilfælde hvor dette er muligt, er det nyttigt for luftmænd og folk og andre, der beskæftiger sig med flykendi at være fortrolig med disse kendetegn. Der foreligger her en fuldstændig fortegnelse over nationalitetsmærker for fly, udført i farver. Bogen er fremstillet i et handy lommeformat.

N. L. T.

FLYVEVÅBNET



2. ÄRGANG

OKTOBER

1956

F I L M
PLADER

ILFORD

P A P I R
KEMIKALIER



VANADIUM-EXTRA VÆRKTØJ



Største lager
af **BELZER** værktøj
i Danmark

BELZER motorværktøj er fremstillet efter strengeste faglige krav og er på grund af yderst små dimensioner, der skyldes den specielle stållegerings enorme styrke, samt en hensigtsmæssig formgivning skattet af alle, som arbejder med motorkøretøjer, flyvemaskiner og andre slags motoranlæg.

Hosstående billede viser det kombinerede sæt nr. 4000 der leveres i millimeter nr. 4000M 33 dele, amerikanske tommer nr. 4000Z 33 dele og engelske tommer nr. 4000E 25 dele.

Andre kombinerede motorværktøjsæt er specificeret i SCHOUBOE's Belzer værktøjskatalog, som gerne tilsendes alle interesserede.

Tage Schouboe
SKYTTEGADE 7 · KØBENHAVN N · LUNA 2500
ELEKTROTEKNISKE ARTIKLER OG VÆRKTØJ FOR HANDEL OG INDUSTRI



FLYVEVÅBNET

OKTOBER

1956

INDHOLDSFORTEGNELSE

- Leder
- Præsidentvalget i USA
- KLM - Ellehammer
- Hvad er demokrati
- Er Rusland førende
- Kommentar
- Nogle betragtninger

De synspunkter, der fremsættes i bladet, repræsenterer ikke nødvendigvis redaktionens — end-sige flyvevåbnets — anskuelser og meninger, men står for forfatterens egen regning.

Gengivelse af bladets indhold må ikke finde sted uden redaktionens tilladelse.

Bladets adresse og annonce-ekspedition: Bondehavevej 7, Bøgsværd. Tlf. 98 18 79.
Giro 98 025.

Ansvarshavende redaktører:
Flyverløjtnanterne P. L. Wiisbye
og M. C. Bügel.

Trykt i
Hørlev Bogtrykkeri
(S. Valbjørn)

FRANKRIG — !

Europas smertensbarn! — Et degenereret folk! — Et politisk fallitbo! — Et bundråddent samfund!

Ovenstående og lignende mindre smigrende udtalelser hører man ofte, når talen er om nutidens Frankrig. Men er udtalelserne rigtige og i overensstemmelse med sandheden — med de faktiske forhold? Eller er det kun postulater uden bund i virkeligheden. Lad os se lidt nærmere på vor NATO-allierede: La France.

Seksten år er gået, siden de tyske armeer løb det franske forsvar over ende. Lige så lang tid er det siden, at de Gaulle holdt sine flammende og inspirerende taler fra B. B. C., London:

„Moi, général de Gaulle, actuellement à Londres, j'invite les officiers et les soldats français...“

Talen er i dag fortid — historie.

Men allerede længe før Hitlers hære trampede ind over Frankrigs grænser, har republikken måttet leve med det rygte hæftet på sig, at være et letsindigt folk. Nederlaget blev af mange betragtet som et resultat af og bevis på landets „degeneration“.

Det er rigtigt, at Frankrig er blevet rystet af alvorlige kriser. Selv om det franske forsvar i den II' verdenskrig blev tromlet ned på seks uger, var Frankrigs lidelser ikke dermed slut — knap nok begyndt.

Til trods for den fysiske og åndelige lidelse Frankrig har været ude for — er det en uomstødelig kendsgerning, at landet efter befrielsen har vist en opblomstring i sit arbejde — ja, i hele sin livskraft og livsvilje. Man kan ikke med rimelighed påstå, at den franske bondes slid og slæb og den franske arbejders spartanske liv er kendetegnene for et letsindigt folkefærd. Frankrigs ingeniører og videnskabsmænds arbejde, litteraternes værker, scenekunstnernes opnåede præstationer vidner ikke om nogen „degeneration“.

Påstanden om, at Frankrig er en „gammelmands“-nation holder heller ikke stik, da den franske befolkningstilvækst er på mere end 200,000 om året.

Hvis Frankrig i dag er letsindigt, kan det kun være på et område: det politiske. Denne politiske letsindighed og sorgløshed er dog ikke af ny dato. Inden for godt halvandet århundrede har Frankrig haft fire republikker, to kejserdømmer, to monarkier og tre konger, tolv forfatninger eller

grundlove samt et utal af regeringer. I dag holder en regering i seks og en halv måned; — i den tredje republiks tid varede den i gennemsnit seks måneder!

Vi skal ikke her komme nærmere ind på den franske republiks negative sider og fejl. Det er der nok til at fremføre. Lad os se på dens gode egenskaber, således som de vel klarest er kommet til udtryk af Le Mondes indenrigspolitiske medarbejder, Jacques Fauvet:

„Intellektualisme, som affoder scepticisme, men også idealisme, giver ideerne fortrin fremfor kendsgerningerne. Den indgiver ofte den illusion, at et problem er blevet løst, fordi det er blevet formuleret, således at Frankrig, ja undertiden hele verden er blevet sig det bevidst. Under en politisk krise i slutningen af forrige århundrede udbrod et parlamentsmedlem: „Ja, mine herrer, sådan kan det ikke blive ved, der må handles, der må gøres noget energisk... Jeg vil skrive en artikel i tidskriftet „Revue des Deux Mondes!“ — Alt for

ofte forveksler man det at skrive eller tale med at handle.

Individualismen gør franskmændene genstridig over for kollektiv stræben, over for fællesskab, men samtidig værner den ham mod letsindighed, og gør ham mere følsom over for uretfærdighed og magtmisbrug. Det medfører, at selv om Frankrig stiger mindre højt op end andre lande, falder det heller ikke så dybt. Dette er også en følge af hans tredje karaktertræk: konservatismen, som gør, at hvis Frankrig står under mange andre lande på enkelte punkter, er det dem ofte overlegent i sin helhed og over et længere tidsrum.

Det er et gammelt land, hvor religionskrigene aldrig er holdt helt op, hvor de politiske stridigheder altid er religiøse på en eller anden måde, og hvis historie er blevet en slags permanent borgerkrig, fordi det siden enevældens endeligt stadig leder efter sin forfatningsform.

Det er et gammelt land, som man må elske højt for at forstå det rigtigt.“



Chefredaktor

EIGIL STEINMETZ

Washington, medio oktober 1956.

Chefredaktor Eigil Steinmetz, DAGENS NYHEDER, er på sit blads vegne for tiden i Washington for at dække det kommende amerikanske præsidentvalg. „Flyvevåbnet“ har alter haft den glæde, at chefredaktoren har tænkt venligt på vort blad og sendt følgende aktuelle orientering.

Et amerikansk præsidentvalg er ikke noget, der kun angår amerikanerne. USA er i dag den ledende magt i den demokratiske folkefamilie, USA er den ene af de to super- og atommagter, Sovjet er den anden, USA har klodeomspændende militære og økonomiske forpligtelser. Amerikansk politik er på den mest nærværende måde et personligt spørgsmål for „manden på gaden“ i Tokio, i Rom,

i Hawaii og i København. Og hvem der rykker ind i Det hvide Hus efter præsidentvalget 6. november er derfor en sag der angår enhver af os.

Amerikanske præsidentvalg indvirker på den store politik — desværre i negativ retning. Hvert fjerde år præges USA i måneder forud for valget af det indenrigspolitiske opgør i en sådan grad, at det på afgørende måde indvirker på udenrigs-



The advanced flying and weapons training aircraft of the Royal Air Force, the Royal Navy and of more than a score of national air forces throughout the world

DE HAVILLAND VAMPIRE TRAINER

(de Havilland Goblin jet engine)

politiken. Vi har set det også og ikke mindst denne gang. Suezkrisen er ikke en direkte følge af den amerikanske præsidentvalgekampagne — Nasser har som bekendt også haft en finger med i spillet, — men de diplomatiske nederlag, Vestmagterne har lidt på affæren er en direkte følge af en svingende, svajende og svigtende Foster Dulles-politik, der helt har været præget af den kendsgerning, at den amerikanske udenrigsminister meget nødigt så en krise, endsige en krig dukke op umiddelbart for et amerikansk præsidentvalg.

For hele den frie verden er det i dag af livsvigtig betydning at få det amerikanske præsidentvalg overstået og en ny, fast og klar amerikansk udenrigspolitik udformet, ligegyldigt hvem der vinder valget og ligegyldigt hvem, der efter det, er udenrigsminister. Storbritanniens og Frankrigs diplomatiske nederlag, dr. Adenauers indenrigspolitiske krise er direkte foranlediget af en amerikansk udenrigspolitik, ført eller rettere sagt: forsømt i skyggen af præsidentvalget. I dag er alle de tre lande: Storbritannien, Frankrig og Vesttyskland på vej bort fra det atlantiske fællesskab, der er det eneste holdbare fundament for deres overlevelsessevne. Dr. Adenauer taler om „en tredje styrke“ i international politik mellem Øst og Vest, England har lanceret en Macmillan-plan om et frihandels-fællesskab mellem Vesteuropa og Commonwealth, Frankrig taler igen om en vesteuropæisk federation. Bag alt dette ligger skuffelsen over og mistilliden til et USA, der fører udenrigspolitik uden førelse.

Kan præsidentvalgets afgørelse råde bod på dette? Forhåbentligt og utvivlsomt. Og man kan antagelig tilføje: Ligegyldigt hvem der vinder det. De to mænd, der kæmper for de næste fire år i Det hvide Hus: Eisenhower og Stevenson, er lige store personligheder, de er ved dette præsidentvalg betydelig mere årvægne politikere end de var for fire år siden, og de har — Eisenhower i praksis og Stevenson i teori — vist, at de er lige store statsmænd.

Dette års amerikanske præsidentvalg er spændende, fordi Stevenson og Demokraterne kæmper med en offensivånd, de manglede sidste gang, og Eisenhower med en ny erfaring, og en uomtviste-

lig rigtig følelse af, at alt står og falder med hans person.

Dette blev meget tydeligt i valgkampens første faser, hvor Eisenhower — tvunget dertil af Demokraterne — måtte opgive at holde sig oppe over partipolitiken og stige „ned fra skyerne“ for aktivt at kaste sig ud i kampens forreste linier. Demokraterne undgår emnet i deres taler, men alle ved, at valgets egentlige hovedspørgsmål er Eisenhowers helbred. Hjertetilfældet og maveoperationen og den kendsgerning, at han efter en evt. ny præsidentperiodes afslutning vil være over 70 år, må nødvendigvis ligge bag millioner af amerikanske vælgeres overvejelser. Flyttes blot een million stemmer i de nøglestater, der sender flest valgmænd til det kollegium, der skal vælge præsidenten, kan Stevenson vinde. Demokraterne koncentrerer derfor kræfterne om 14 nøglestater, hvori Eisenhower sidste gang førte med 5 pct. eller mindre.

Det amerikanske præsidentvalg vil afslutte måneders toven og tvivl i den amerikanske udenrigspolitik og forhåbentlig betyde indledningen til en ny periode med ledelse og logik.

Derfor er det amerikanske præsidentvalg en personlig sag for alle.

Eigil Steinmetz.



Forlang lakker til ethvert formål

1/3 O. F. ASP

PRAGS BOULEVARD 37-43

KØBENHAVN 5

CENTRAL 65



DEN ALSIDIGE

Hawker Hunter

Jager til angreb mod jordmål.

Når det drejer sig om angreb mod jordmål, er Hawker Hunter den absolut bedste jager, som er i brug ved eskadrillerne. Den forbinder stor fart med manøvreevne i lav højde; og — med to rækker raketprojektiler og to 500 pounds bomber under vingerne — kan den lægge en vældig slagkraft i angrebet. Der-til kommer, at Hawker Hunter er den eneste jager i verden, der er udstyret med fire 30 mm kanoner som basis bevæbning. Men — det er ikke det hele: Hunter'en kan også medføre fjernstyrede våben og ekstra brændstoftanke, hvilket altsammen øger deres operative alsidighed, og som alligevel ikke kræver mere end een mand i luftfartøjet og een mand på jorden. Af disse grunde blev Hawker Hunter foretrukket til NATO forsvar — støttet af større ordrer fra regeringerne i Storbritannien, Sverige, Danmark, Holland, Belgien og Peru.

HAWKER AIRCRAFT LIMITED . KINGSTON-ON-THAMES AND BLACKPOOL . ENGLAND

Member of the Hawker Siddeley group/pioneer . . . and world leader in aviation

KLM

Ellehammer

KLM har markeret 50 års dagen for opfinderen og flyvepioneren Jacob Christian Ellehammers første flyvning i Europa med et luftfartøj, der var tungere end luften. Flyvningen strakte sig — som det er bekendt — over en distance på 42 meter og foregik i en højde af ca. en halv meter.

KLM har markeret flyvebedriften ved at udsende en smuk og nobel lille bog skrevet af humoristen Willy Breinholst og morsomt og fornøjeligt illustreret af Léon van Roy.

KLM har ladet Willy Breinholst „tage plads“ i et fartøj af samme type som Ellehammers og detaljeret beskrevet en flyvetur på 42 meter, gennemført i ca. en halv meters højde. Resultatet foreligger i „FASTEN YOUR SEATBELT“ eller „I Ellehammers Fodspor“.

Willy Breinholst skriver selv i sit FORORD:

„Det er en ærlig sag at skrive om noget, man ikke forstår sig på. Det er der så mange, der har gjort for mig.

Min flyvetekniske indsigt begrænser sig til, hvad jeg som passager i forskellige rutemaskiner inden for et overkommeligt europæisk rutenet begærligt har kunnet indsuge i hastige glimt, når stewardessen har åbnet døren til forekabinen et stakket sekund.

Når jeg begiver mig ud på en farefuld luftfærd i Ellehammers fodspor, beder jeg derfor læseren bære over med mig, hvis jeg et par gange bringer maskinen på stallegrænsen, og hvis jeg ikke overalt holder mig til nøjagtigt de forhold, under hvilke Ellehammer gennemførte sin bedrift.

Uoverensstemmelserne mellem min og Ellehammers flyvning skyldes i første række, at min viden om hans præstations enkeltheder indskrænker sig til datoen, stedbetejnelsen, den gennemføjne distance og højdeangivelsen.

OG NU — FASTEN YOUR SEATBELT,
PLEASE!“

Start for OY-1.

„Det er en tidlig, råkold morgen i LINDHOLM AIRPORT. Vi skriver den 12. september 1906. Tæt tåge indhyller kysterne langs Fejø og Askø, og et stormområde er ifølge vejrudsigten i Lolland Falsters Venstreblad under dannelse over de sydlige egne, men avisen er over en uge gammel, så hvor megen vægt bør man lægge på det? Jeg stikker en finger i luften og noterer mig, vinden er nord-nordost. Det kan ikke passe mig bedre.



Hvad rolle spiller det, at det støvregner lidt, og at der er lavthængende skyer over Bandholm? Jeg agter mig ikke til Bandholm.

— Kør maskinen frem, siger jeg til mekanikere. I dag skal det være. De svøber en gammel regnfrakke om motoren og haler THE FLYING BIKE ved haleskraberen ud af hangaren. Medens de ruller den på plads på startbanen, iklæder jeg mig flyvebriller, viklers, ørevarmere og motorhandsker.

Da jeg et øjeblik senere træder frem på den store ucementerede startbane, lyder et brøl af begejstring fra den spændte tilskuerskare, der for størstedelen består af ungvæg fra godset Knuthenborg.

Fra kontrollårnet, en tom ølflaske, lyder i megafonen: — Start for OY-1, THE FLYING BIKE!

Jeg tager hastigt afsked med venner og bekendte for at begive mig ud på historiens første nonstop-soloflyvning tværs over øen Lindholm.

— Flyv nu ikke for højt, lyder det bekymret fra min mor, der er kommet herover med postbåden fra Kragenæs, og har du husket at få rent lommeterklæde med?

Jeg stuver provianten ned i en cykelkurv efter nøje at have overbevist mig om, at der er, hvad der skal være: Tre halve rugbrød, en stegt kylling, en flaske æblemost, en plade kagechokolade og en pakke tyggegummi.

Så tager jeg et rask tag i håndsvinget og springer hurtigt tilbage, da motoren tænder. Jeg sparker bremseklodserne væk og hopper ombord.

— Synd stewardesser ikke er opfundet endnu! smiler jeg til Alfred, chefmekanikeren, li'så snart jeg kommer tilbage, skal jeg have opfundet et par stykker!

— Du har glemt cykelklemmerne, siger Alfred, tag heller dem på. Man kan aldrig være for forsigtig.

Jeg lader et kritisk blik løbe hen over instrumentbrættet for at sikre mig, at alt er i orden. Så markerer jeg med oprakt tommelfinger til tårnet, at jeg er klar til start.

— Så kan I godt skubbe ham i gang, drenge! lyder det i megafonen. Jeg trykker på en lille rød knap ved siden af tudehornet. NO SMOKING — FASTEN YOUR SEATBELT, lyser det manende på et skilt foran mig. Hastigt spænder jeg livremmen en tak ind og griber styrepinden.

Jordpersonellet løber maskinen i gang, og jeg giver fuld gas, men ikke tale om, at THE FLYING BIKE vil slippe grønsværen.

— Skub til stiverne og kild hende under maven! råber jeg, men nej, det hjælper ikke. Beslutsomt hopper jeg af og hjælper selv med at skubbe bagpå. Stadig uden resultat.

— Der er for megen ballast, råber Alfred. Der er ikke andet at gøre end lade de tre halve rug-



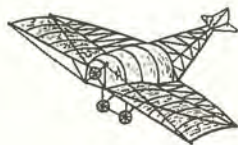
brød gå udenbords. Det hjælper, farten øges, hale-skraberen løfter sig, snart vil maskinens vægt flytte sig fra hjul til planer. Hurtigt svinger jeg mig ombord i cockpittet og trækker pinden energisk tilbage, og virkelig... hjulene slipper grønsværen.

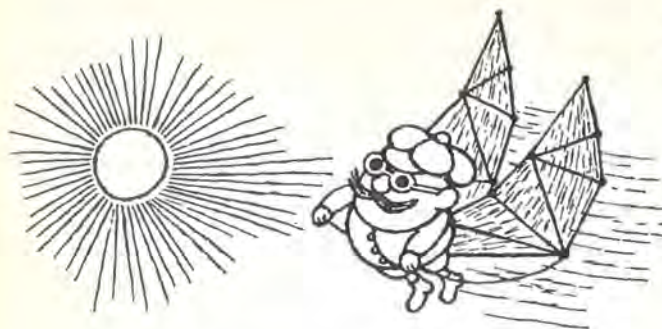
— — —
Jeg er airborne.

I det næste kapitel beskriver Breinholst sin climbing til 12 tommer for lidt senere at nå op til 16, ja, helt op til 18 tommers højde. Alfred kommer lobende bag efter luftfartøjet.

— Smid lige en proptrækker herop, råber jeg gennem motorlarmen ned mod Alfred. I det samme taber jeg ham af syne. En tæt, klam havgus står pludselig omkring mig som en uigennemtrængelig mur. Det er, som flyver jeg durk gennem en kæmpemæssig, dårlig vredet gulvklud. Sigtheden er lig nul. I en fart får jeg tændt karbidlygten og hængt den ud. Så går jeg instinktmæssigt op i 18 tommers højde i håb om, at der heroppe skal vise sig en åbning i gusen, men den står om muligt endnu tættere her. Det er ren blindflyvning nu.

Jeg har kun instrumenterne at stole på."





I tredje kapitel bærer flyvningen mod katastrofe: olietanken lækker. Heldigvis har den drivstige og forudseende pilot tygg gummi med. Hullet bliver hurtigt tætnet. Desværre er det gået alvorligt ud over oliestanden, der er sunket faretruende. Nu er gode råd dyre.

„— Æblemosten mumler jeg rådsnar. Så finder jeg flasken frem fra kurven, får proppen hevet op med tænderen og hælder mosten på oliebeholderen. Det kan nok være, det er noget, der sætter skub i maskinen. Som en pil flyver den gennem luften, og da jeg glemmer at holde mig ordentlig fast, ryger jeg bagover, falder i en baglæns saltomortale mod jorden og knalder nakken hårdt i grønsværen. Hurtigere end dette kan skrives, er jeg imidlertid på benene igen og sætter efter min maskine, der allerede har tilbagelagt flere meter på egen hånd. Men den har tabt højde, og da jeg svinger mig ombord i cockpittet, begynder den at stalle. Lynhurtigt giver jeg fuld gas, nu gælder det at genvinde herredømmet over den uden at klunse understellet. Ryger først begge cykelhjul sig en tur, ser det sort ud. Heldigvis begynder højdemålerens viser igen at stige, nu viser den otte tommer, men så smutter den igen, da jeg letsindigt en brøkdel af et sekund slipper pinden for at tørre et dryp havgus væk fra næsetippen. Planerne skælver, motoren hamrer, endnu en gang bærer det mod katastrofe. Jeg puffer pinden frem — men for sent. Jeg har tabt alt for megen airspeed, og nu staller den elendige sømkasse igen.

Men jeg ved, hvad jeg har at gøre.

Pinden midt i, mumler jeg hen for mig, fuld gas og ned med snuden, men forsigtigt og pas på hældningsmåleren... Jeg får den under kontrol og kan i ro og mag tørre sveden af panden. Mit

bryst fyldes af livsmod, og jeg føler trang til at bryde ud i sang.

— Til rosegården gik jeg i jomfruens bånd...”

— — —
 Og således går det slag i slag. Willy Bræmholst fortsætter veloplagt med at beskrive flyvningens forskellige faser og problemer, meter for meter, tomme for tomme. Der kan i flæng nævnes:

OVERISNING — ALLE PILOTERS SKRÆK!
 KAMPEN MOD SØVNEN!
 PÅ RANDEN AF PANIK!
 NØDLANDING — ELLER SEJR!



...„Fyrrer meter gennemfløjet. Jeg skriver endnu et sæt aflæsninger ned på loggen, fører langsomt gashåndtaget tilbage og noterer mig, at rorene går stramt, som de skal. Så flyver jeg ind i et tågetæppe. Jeg kan se et stenkast frem for mig, men heller ikke mere. Maskinen gynger let — urolig luft! En smule betænkelig kaster jeg et blik på planerne, spidserne vibrerer lidt for meget. Og hvad er nu det?

Motoren sætter ud! Igen! Igen! Den hoster, vibrerer, springer over. Jeg kender kun faresignalet altfor godt. En motor, der sætter ud er mere end noget andet alle piloters skræk. Jeg griber hårdt om pinden og kaster et blik ned mod jorden. Jeg flyver over Lindholms malkeplads, over mælkejunger og trebenede malkeskamlar. Motorens hosten får maskinen til at skælve.



Nødlanding — over en skov af mælkejunger — i tåge — det kan kun ende med en katastrofe. Klunser jeg kassen under en „pandekagelanding“, risikerer jeg at blive kastet ud af cockpitet og med frygtelig kraft brase hovedet ned i en af de mælkefyldte junger — sker det, og jeg ikke ved egen hjælp kan få hovedet op af jungen igen, er det ensbetydende med druknedøden. I sandhed en be- drøvelig afslutning. Jeg prøver at holde maskinen svævende på stallegrænsen. Jeg taber højde, men den hostende og spruttende motor giver dog stadig en smule kraft til propellen. Endnu engang kaster jeg et blik mod jorden. Gudskelov, jeg har lagt mælkejungerne bag mig. Men ned må jeg. Mine nerver kan ikke tage mere, motoren heller ikke. Jeg puffer pinden over til en stejlere glidning, retter maskinen lidt op, søger at støtte lidt med motoren, halen er for højt oppe endnu, gas fra, sådan, hjulene rører grønsværen let, letter igen, nåda, sikke en „høne“, frem med pinden, forsigtigt, hjulene rører igen, jeg er nede, og nu vil jeg blive nede, jeg bremser ved et drej, men den ruller for hurtigt endnu, jeg stikker et ben gennem et af bundbrædderne og bremser af al kraft med hælen, jeg føler, hvordan min tunge fedtlædersstøvle fræser grønsværen op. THE FLYING BIKE svinger halvt rundt — og står så stille på den grønne græsmark.

— — —
 Det er ikke for på nogen måde at kaste et muntert skær over Ellehammers bedrift for 50 år siden, at KLM har ladet Willy Breinbolst causere over begivenheden. Tværtimod.

KLM skriver selv i sit forord: ...„Vi vil gerne pointere, at man ikke — i overmod over den gigantiske udvikling siden da, både hvor det gælder

hastighed, motorkraft, højde, rækkevidde og sikkerhed — må forglemme Ellehammers sensationelle præstation den 12. september 1906.



Hvis man om 50 år, hvor raketmaskiner, atom-drevne luftfartøjer og rumskibe antagelig vil være nøgtern virkelighed, lader flyvningen anno 1956 udsætte for humoristisk behandling, vil resultatet utvivlsomt få læseren til at trække endnu mere på smilebåndet, end man — i hvert fald den, der glemmer, at tiden løber fra alle store bedrifter — er tilbøjelig til, når talen falder på Ellehammers 42 meters nonstop-soloflyvning over Lindholm. KLM".



Ny Super Constellation.

For kort tid siden satte man produktionen i gang af en ny Super Constellation. Der er allerede bestilt 36 til TWA og Air France. Det meddeles fra Lockheed-fabrikkerne, at man havde foretaget en nykonstruktion af Superconstellationsmaskinerne, der muliggjorde en installation af turbo-prop motorer i stedet for de oprindelige turbo-compound motorer. I denne model havde man gjort planerne betydeligt tyndere og samtidig givet dem større bæreflade.



Hvad er demokrati?

Forlagsboghandler NIELS MATTHIASSEN, landssekretær for allantsammenslutningen.

For mange mennesker er det vanskeligt at udtrykke, hvad demokrati er i fredstid. Det er som om, at selve begrebet demokrati bedst kan finde udtryk under pres af vældige historiske begivenheder.

Det amerikanske folk vidste, hvad det var, da de samlede sig om uafhængighedserklæringen. Det franske folk vidste det lige så vel, da de rejste sig til kamp mod undertrykkerne under den franske revolution og fandt målet udtrykt i erklæringen om menneskerettighederne. Fra vor egen tid kender vi Atlanterhavserklæringen, hvori Roosevelt og Churchill i 1941 — mens Nazismen og Fascismen trængte sejrrigt frem i Europa — fastslog de fire friheder, som det var krigens mål at sikre. Og viste ikke også arbejderne i Østberlin, hvad frihed og demokrati var, da de rejste sig den 17. juni 1953 mod de derværende magthavere, våbenløse og værgeløse over for myndighedernes tanks og kanoner, der blev rettet mod civilbefolkningen. Også for arbejderne i Poznan var frihed og demokrati begreber, der var værd at kæmpe for, da de rejste sig med krav om frihed og brød uden hensyn til magthavernes våben.

Men vi, som lever i et samfund, der gennem det sidste halvthundrede år har nået store resultater i retning af at sikre menneskeværdig tilværelse for alle, vi synes at have sværere ved at forstå, hvad demokrati er i det daglige.

Men tænker vi tingene roligt og stille igennem, kan det så ikke siges jævnt og kort, at vi har en grundlov, der ikke efterligner andres. Vi har en administration, der tager større hensyn til de mange end til de få, og derfor kalder vi os et demokrati. Vore love yder lige ret til alle ved afgørelsen af private uoverensstemmelser.

Vi er enige om, at social position og opnåelsen af offentlige stillinger skal bero på evner, og

klassehensyn og fattigdom må ikke forhindre den enkeltes dygtighed i at udfolde sig.

Den frihed, som vi nyder i det offentlige liv, gælder også vort privatliv. Vi er ikke misundelige på vor næste, og det angår ikke os, når han gør, hvad han vil, forudsat at han handler under ansvar over for det fælles samfund, thi gør han ikke det, nyder vi lovens beskyttelse. Respekten for domstolene er vor beskyttelse, fordi de lærer os at adlyde lovene.

Også i vor militærpolitik adskiller vi os fra vore modstandere. Vi lader vort land ligge åbent for fremmede, og vi forsømmer ingen lejlighed til at lade dem se os i vor hverdag, skønt en mulig fjende kan udnytte denne tillid.

Vi tror ikke på patentløsninger. Patentløsninger kan både vildlede og bedrage, men vi tror på selve den ånd, der præger vort samfund.

Vi sætter lid til fri opdragelse og i afgørende modsætning til vore modstandere, der fra vuggen opdrages til streng disciplin, kan vi leve, som vi ønsker det, og vi er dog ikke mindre beredt til at se vanskelighederne i øjnene, som de er det.

Så enkelt kan det siges, og så er det endda allerede sagt af den græske historiker Thukydides år 431 f. k.

Så stærkt har demokratiet altså været, at det til trods for, at der i nu mere end 2000 år har været rettet alle slags angreb imod det, så har det vist sig at eje den indre styrke, som har gjort, at demokratiet ikke har kunnet kues. Det har kunnet kues i perioder, men altid genopstod det, fordi demokratiet hviler på respekten for det enkelte menneskes værd, og heri tror jeg, at årsagen må findes til, at demokratiet har vundet over alle andre systemer indtil denne dag.

De to sidste verdenskrige har belært de demokratiske lande — og i Danmark har vel ikke mindst

besættelsen og modstandskampen gjort enhver klart, hvad demokratiet sikrer os i det daglige. Derfor er man søgt sammen i Atlantpagten eller NATO, som den hedder officielt. I dag er der en del, der siger, at NATO *har* tjent sit formål, og at den ikke længere har nogen praktisk betydning. Ærlig talt, det er ikke rigtigt, for der er vel nogen, der kan benægte, at da NATO i sin tid blev oprettet, da fik man at vide, at denne pagt var en udfordring mod østblokken, og at den måtte uundgåelig føre til krig. Men kendsgerningerne fortæller, at i samme takt som NATO blev styrket militært, i samme takt kom Sovjetunionens leder nærmere til forhandlingsbordet.

Selvfølgelig kan der nu være grundlag for, at enkeltheder i selve NATO's opbygning og udrustning bør ændres, at forsvarsprogrammer kan strækkes, eller at der kan finde direkte besparelser sted. Men en sådan revision betyder ikke, at sammenholdet inden for NATO-landene ikke skal bevares. Det må og skal fastholdes lige til den dag, hvor man har fundet frem til en virkelig realitetsbetonet og gensidig kontrolleret nedrustning mellem Øst og Vest.

Indtil dette er nået kan NATO beskæftige sig med andre opgaver end de militære. Der knytter sig en vis forventning til resultatet af det, som Canadas, Italiens og Norges udenrigsministre — de såkaldte „tre vise mænd“ — kan fremlægge i forbindelse med at vikle NATO's artikel 2, der taler om det politiske, sociale, økonomiske og kulturelle samarbejde. Det er på forhånd svært at dømme om, hvad resultatet af dette arbejde bliver, men for en lægmand synes det klart, at et større fælles udenrigspolitisk samarbejde må blive det næste skridt, fordi demokratiets frygt i dag jo ikke gælder det militære forsvar af NATO-landene, men hvordan disse lande kan sikre sig både det nære og det fjerne Østens venskab, eller for at sige det lige ud indløse deres gæld til de såkaldte tekniske og industrielt underudviklede lande for århundreders hårdhændet kolonipolitik og derved vinde disse områder for demokratiet i den forstand, vi kender det i dag.

Man må ikke glemme, at i dette forhold har man allerede gjort meget. Det taler vel sit eget tydelige sprog, at til de Forenede Nationers hjælpe-

programmer til disse områder, har NATO-landene i de sidste fem år ydet 86 millioner dollars. I det samme tidsrum har Sovjetunionen ydet 3,7 millioner dollars.

Nu er det jo imidlertid ikke meningen, at NATO i sit civile arbejde skal gribe ind, hvor der allerede udføres et godt arbejde. Derfor vil det være naturligt, om FN er den organisation, der påtager sig det tekniske hjælpearbejde til de lande, hvor det er nødvendigt, og man skal jo heller ikke fra NATO's side konkurrere med andre eksisterende organisationer, men man må forlange af NATO, at pagtens positive side bliver understreget, at det stadig tydeligere bliver fastslået, at det er disse landes fælles livsholdning, der medfører en fælles udenrigspolitisk linie over for de problemer, man vil møde i fremtiden.

I denne forbindelse er det store spændende spørgsmål jo: Hvad vil Stalins død og den derpå følgende udvikling, der kulminerede med den 20. partikongres i Sovjetunionen, betyde for landets og østblokkens udenrigspolitik i tiden fremover?

Den 20. partikongres var som de andre en kongres *uden* debat — *uden* diskussion. Det var en lille kreds af ledere, der fortalte, hvad der var sket, og hvad man nu skulle tro, og hvad man nu ikke skulle tro. Førstesekretær Krutsjef var den, der i sin tale gav oplægget og karakteriserede Stalin med ord som „sygelig mistænksom, brutal, lunefuld og total enerådig“. Han sagde, at Stalin led af storhedsvanvid. Man fik her en sandhed at vide

VIRGINIA ROSE



i den fikse pose

- en herlig shagtobak

**Poul Petersen . Tobaksfabriker
HORSENS**

om Stalin, som for selv dem, der betragtede ham som en modstander var overraskende og for hans tilhængere direkte rystende, som det er udtrykt. Krutsjof erkendte også eksistensen af et hemmeligt politi i Sovjetunionen, lige så vel som han ikke fortiede eller søgte at bortforklare de koncentrationslejre i Sovjetunionen, hvor millioner holdes indespærrede. Han erkendte ting, som man i årevis har nægtet fandtes i Sovjetunionen. Således blev den 20. partikongres indledning til en gevaldig ændring i bedømmelsen af den før så store fører Stalin og alt hvad hans var. Og der er ikke noget at sige til, at kommunisterne i de vesteuropæiske lande har haft svært ved at skulle foretage denne koldbøtte, — endnu sværere end når de skulle svinge fra bekæmpelsen af Hitler og Nazisterne til ikke-angrebs- og venskabspagt som i 1939. Eller når de skulle svinge fra Tito-begejstring til Titohad, og nu igen må sluge kamelen og fortælle, at Tito var den største af dem alle. Netop på baggrund af de svingninger i kommunisternes politik, så kan det ikke undgås, at man sidder med en vis skepsis over for den nye linie i Sovjetunionens politik.

Derfor skal man også bedømme den nedskæring af Sovjetunionens militære styrker, der er bebudet, med et vist forbehold. For det første er det jo i virkeligheden kun det, som de øvrige allierede gjorde lige efter krigen, men som Sovjet aldrig gjorde. For det andet må man jo også se i øjnene, at det også for Sovjet er meget svært økonomisk at opretholde de meget store militærstyrker samtidig med at oprustningern skal gennemføres. Det, der sker, er, at man også i Sovjetunionen tager konsekvensen af atomalderen og i stedet for de gammeldags konventionelle styrker, så lader de væbnede styrker udgøre af trænede teknikere, ingeniører og mekanikere i stedet for en værnepligths-hær. Og så må det da endelig ikke glemmes, at der stadigvæk står 3,5 millioner mand under våben i Sovjetunionen. Den største hærstyrke noget enkelt land har opstillet i fredstid.

Det vil være meget naivt, hvis man på nærværende tidspunkt, hvor der ikke er opnået enighed om nogen som helst af de afgørende punkter, Tysklands genforening, en europæisk sikkerhedspagt og en gensidig kontrolleret nedrustning, så

at tro, at Sovjetunionens samfundsorden eller mål er ændret. Det siges da også klart i det sovjet-russiske kommunistiske partis erklæring i „Pravda“ den 2. juli i år, hvori det hedder, „at på trods af alt det onde, som Stalins persondyrkelse har gjort for partiet og folket, kunne den ikke ændre og har ikke ændret karakteren af vor samfundsorden“. Og på samme måde har Krutsjof sagt, „at hvis nogen tror, at vore smil betyder, at vi svigter Marx og Lenins lære og forlader vor kommunistiske tro, så holder de sig selv for nar“.

Der er også tilstrækkelig mange eksempler både herhjemme og i andre lande — ikke mindst i Vesttyskland — hvor kommunisterne i fagforeningene gennemfører en infiltration i ly af den nye politik uden om arbejdernes lovlige organisationer, samtidig med at man kalder på folkefronten. Det er jo blevet tidens løsen fra kommunistisk side, både hvor førstesekretær Krutsjof taler, og hvor mindre betydningsfulde kommunister står frem; og spørgsmålet er, om ikke hele denne selv-kritiske periode er et tidsbestemt led i en international taktik for at indgyde tillid til den nye linie, en tillid til, at de mænd, der nu sidder ved roret, ikke er de samme som sad der før, og at man derfor trygt kan stole på dem og inklade sig på en folkefrontspolitik.

Det er jo ikke første gang, at kommunisterne kalder på en folkefrontspolitik. Også i trediverne kaldte kommunisterne på folkefronten, og under indtryk af nazismens og fascismens fremmarch så var der mange demokratisk sindede mennesker — fra socialister til langt ind i borgerskabets rækker — der var klare over, at der måtte ske en samling af de antifascistiske kræfter, hvis udviklingen i Tyskland ikke skulle gentage sig i andre lande. Det var i Frankrig og i Spanien, at folkefronten havde sine store dage i trediverne.

I Frankrig formede kommunistføreren Thorez parolen: Enhed for enhver pris. Og i årene fra 34 til 38 eksisterende en folkefront i Frankrig, som for kommunisterne havde det taktiske formål at skabe en overgangsform til det, man kalder den proletariske revolution, eller som Dimitroff udtrykte det: „Muligvis vil en enhedsfront i en række lande vise sig at blive en af de vigtigste overgangsformer til den proletariske revolution, men man

må forberede sig til den socialistiske revolution. Redningen kan alene Sovjetstyret bringe."

På samme måde som i Frankrig gik det jo i Spanien, hvor en folkefrontregering, der ikke var kommunistisk domineret, tog kampen op med Francos oprør, der kun var muliggjort af Hitler og Mussolini. Kommunisterne var kun en lille part af disse mennesker. Men hvad gjorde kommunisterne? De gjorde borgerkrigen i Spanien til deres krig. Og de anvendte den hensynsløst i deres propaganda lige nøjagtig til den dag i august 1939, hvor Sovjetunionen sluttede sin venskabspagt med Nazi-Tyskland. Den dag svigtede kommunisterne Spanien og sikrede Francos diktatur.

Mens Sovjetunionen og Tyskland delte Polen, faldt resterne af folkefronten, som allerede havde vaklet efter Münchenforliget, og først da Sovjetunionen efter Hitlers angreb blev draget ind i krigen, begyndte en ny folkefrontpolitik, som takket være omstændighederne lykkedes over al forventning. I alle besatte landes modstandsbevægelser fandt borgerlige kredse, kristelige kredse, såvel som socialdemokrater sammen med kommunisterne om det ene formål: At bekæmpe nazismen. Men krigens samarbejde bar ikke. For hvem udnyttede groft samarbejdet fra krigens tid til egen fordel? Hvem var det, der optrådte med armbind på valgplakaterne? Det var kommunisterne, og rigtigt placeret på nøglepositionerne i befrielsesregeringerne, så de frit kunne kontrollere politi og militær, lykkedes det dem i de østeuropæiske lande at udrydde alle gamle kampfæller fra krigens folkefront som reaktionære fjender af systemet eller som spioner for Vesten.

Hvilke perspektiver i dansk politik, om kommunisterne i 1945 havde haft held til at realisere et modstandsbevægelsens parti.

Siden fulgte de endelige brud i frihedsbevægelse, i hjemmeforsvarforeninger og i fagbevægelse, fordi kommunisternes krav til frihed ikke som vort var absolut, men uforeneligt med demokratiets væsen. Ikke desto mindre står nu de samme mennesker igen på lukkede og åbne møder og slår fast, at det er af meget stor betydning, at kommunisterne har et godt samarbejde både på arbejdspladserne og andre steder med socialdemokraterne og alle andre frisisindede intellektuelle kredse, idet

man herved kan danne en fast og bred front. Man skal danne enhedsfront.

Men den fredeligørelse af verden, som alle håber på, den sameksistens mellem Øst og Vest, der engang kan føre til en endelig udjævning og en forståelse af hinanden, den skal ikke opnåes gennem en folkefrontpolitik, der lader hånt om, at tusinder af demokratiske arbejderledere sidder i fængsler og lejre, og som kun har foragt tilovers for det engelske arbejderpartis leder, når han taler disse fængslede sag. Den udjævning og forståelse, som skal komme, den kan kun opnåes gennem forhandlinger mellem officielle regeringer. For vi vil ikke, at historien om de gamle grækere, der erobrede byen Troja ved hjælp af en krigslist, hvor en skare krigere blev smuglet ind i byen gemt i bugen på en træhest, skal gentage sig, ved at vi går arm i arm med dem, der kalder på folkefronten, men som med den hensigt, der ligger bag, bør kaldes ved sit rette navn: den trojanske front.

Det er ikke fordi vi skal tro, at demokratiet er ufejlsomt. Demokratier er ikke kun, hvad der er nået, men også hvad der skal nås. En samfundsorden, der er i stadig udvikling, som sikrer sine borgere både politisk frihed og social tryghed, og som først og fremmest bygger på retten til frit at tænke, tro og tale og derved knæsætter det frihedens fællesskab, som kun kan sikres ved at blive brugt.

Niels Mathiasen



Er Rusland førende...



„En pågående realitet” — real and immediate — med de ord betegner general Thomas S. Power den trusel, som ligger bag de nyeste tekniske fremskridt inden for den russiske flyindustri. Hans dramatiske og åbenlyst advarende ord får tilslutning af general N. F. Twining, USAF Chief of Staff, der for nylig over for en amerikansk senatskomite vedrørende de væbnede styrker udtalte, at Ruslands flyvevåben, der allerede er tusinder af fly større end Vestens forenede luftstyrker, nu også hurtigt er ved at fratage den vestlige verden den tekniske føring.

Hans vice-stabschef, general Thomas D. White, støtter denne opfattelse ved at udtale, at Ruslands nye fremskridt er „mere end bemærkelsesværdige”, og at russerne „gør videnskabelige og tekniske fremskridt i et hurtigere tempo, og at de tillige slår os på vort eget felt — produktionskapaciteten”.

Disse vurderinger fremsat af ansvarlige og teknisk kvalificerede amerikanske ledere ville for to år siden være blevet affejet som et udslag af trang til at vække sensation. I dag er de nøgterne og et tegn på en pludselig anerkendelse af, at den vestlige verden konsekvent har undervurderet Ruslands evne til at følge med i den tekniske udvikling. Som bedst siger vurderingerne, at Rusland hurtigt nærmer sig den tekniske overlegenhed, der længe betragtedes som noget de vestlige nationer havde eneret på. Som værst siger, at Rusland har opnået teknisk paritet. I hvert fald er de stærkt foruroligende og afslører muligheden for, at den vestlige verden måske i løbet af de nærmeste år må stå over for Ruslands såvel kvalitative som kvantitative overlegenhed.

Det har været en almindelig antagelse i efterkrigsårene, at den talmæssige overlegenhed af de russiske luftstyrker har været mere end afbalanceret af deres tekniske underlegenhed, hvorved styrkeforholdet nærmest har været en smule i den

vestlige verdens favør. Men i de sidste to år har der været adskillige tegn, der tyder på en meget alvorlig ændring i forholdet mellem den vestlige verdens og Ruslands tekniske stilling med hensyn til luftmagt.

Mange nægter stadig at tro på den forandrede situation, sådan som den her er afsløret ved disse højststående USAF officerers udsagn, medens andre røber stor overraskelse.

Men hvorfor er disse udsagn kommet som et chok for så mange af den vestlige verdens eksperter? Simpelthen fordi det er lykkedes russerne dels at gøre, hvad man havde forudsagt at de ikke kunne have gjort i den nærmeste fremtid — om overhovedet nogen sinde — nemlig at distancere Amerikas strategiske bomberproduktion med typer, der direkte kan sammenlignes, og dels at overgå USA i udviklingen af langdistancevåben samt i massevis at producere interceptor jagere af den bedste kvalitet der overhovedet findes.

Rusland udvikler nye våben og fremstiller nye kampfly og fører dem fra prototype- og produktionsstadiet til det fuldt operationsdueligstadium



på mindre end halvdelen af den tid, det tager den vestlige verden. Men er dette egentlig så forbavsende?

I løbet af de sidste 10 år har der været mange eksempler på russisk evne til at kopiere, tillemppe og forbedre tekniske fremskridt, der er gjort i den vestlige verden, men det virkelig forbavsende ved situationen er, at vi er kommet til at tro på en stadig fortsættelse af Ruslands tekniske underle-

genhed. Der er talrige eksempler på vor vedvarende undervurdering af russisk dygtighed. Man mente, at det ville tage russiske konstruktører 6 à 7 år at kopiere et så kompliceret fly som B-29 Superfortress og sætte det i masseproduktion. Men B-29 blev kopieret på 2 år. Man troede, at det ville være fuldstændig umuligt for Rusland at fremstille effektive kopier af Rolls-Royce's Derwent og Nene jetmotorer. Russiske motoreksperter fremstillede imidlertid *forbedrede* versioner af begge motorer på kun lidt over et år. I 1946 forudsagde de vestlige eksperter, at russiske fysikere ikke kunne fremstille en atombombe på mindre end 6 à 10 år, men alligevel blev den første russiske atombombe fremstillet på 3 år.

Det, der her blev udført, var dog for størstedelen mere efterligninger end originale konstruktioner, men de viste en hurtig fremskriden m. h. t. teknisk duelighed for en nation, der i det store og hele stadig blev betragtet som primitiv og noget tilbage. Men disse eksempler burde for den vestlige verden have tjent til at afsløre faren ved at undervurdere den hurtighed, med hvilken et totalitært styre uden at behøve at føle ansvar over for sine skatteydere og uden at være udsat for politisk opposition kan opbygge et moderne luftvåben. I dag kan den, der besidder det teknisk set bedst udviklede luftvåben, hermed udøve en mægtig indflydelse som støtte for sin udenrigspolitik.

Ville det være sandsynligt, at Rusland skulle ignorere denne kendsgerning.

I de nærmeste efterkrigsår var Rusland i stand til at indhente noget af det, man var kommet bagud med hensyn til flykonstruktion, ved at importere tyske tegninger og konstruktører. Dette måtte dog ikke tages som et tegn på, at Rusland ikke selv havde konstruktører af betydelig duelighed og opfindsomhed, men under krigsårene var russerne sakkert noget agterud i forhold til den vestlige verden, og det tyske fallitbø gav dem her chancen for en hurtig genvej til at opnå verdensstandard. Uden at have jetmotorer af egen konstruktion, anvendte og forbedrede de russiske motoreksperter de bedste tyske jetmotorer de kunne få fat i — Jumo 0042B og BMW 003 — idet de satte dem i produktion under betegnelserne DR-10 og RD120 i de første typer af russiske jetjagere.



MIG-15 over Korea.

De var primitive på mange måder, hvilket næppe kan forbavse, når man tager i betragtning, at de nåede fra tegnebordet til produktionsstadiet på mindre end eet år. Men de gav det russiske flyvevåben erfaringer med hensyn til jetmotorer og gjorde det i stand til at opbygge kernen i et jetjægerforsvar. Da Tyskland ikke havde haft virkelig effektive strategiske bombere, udfyldte Rusland imidlertid manglen ved at kopiere den amerikanske B-29 Superfortress, der ved et tilfælde var faldet i russiske hænder. Men Ruslands mål var ikke bare at komme på højde med den vestlige verden, og derefter hvile på sine laurbær, når den tekniske ligevægt var opnået. Ruslands plan var at overgå den vestlige verden, og for at opnå dette har de sidste 10 år været en tid med stadig stigende teknisk udvikling.

Alarmklokken skulle have ringet, da Mig-15 viste sig over Korea, men denne russisk-tyske konstruktion var øjensynlig kun bestemt til at spille en defensiv rolle. Flyet selv frembød ingen alvorlig trusel. Det første alvorlige varsel om russernes tekniske modenhed kom i maj 1954, da de for første gang viste medium og tunge bombefly af fremragende kvalitet. Disse blev dog ikke iagttaget i så stort et antal, at de gav den vestlige verden anledning til alvorlig bekymring, eller fremkaldte nogen drastisk overvurdering af Ruslands kapacitet. Man antog, at ingen af de nye bombere kunne være i tjeneste i større antal før om adskillige år. Denne antagelse viste sig at være farlig, for i juli sidste år (1955) røbede mægtige formationer af disse bombere den ubehagelige sandhed, at de russiske teknikere nu ikke alene forstod, hvordan man skulle producere kampfly, der på alle måder var på højde med den vestlige verdens, men også at de

kunne udvikle dem hurtigere og producere dem i større antal end den vestlige verden.

Hvordan kan det være, at fremskridtene i flykonstruktionen i Rusland i forhold til den vestlige verden i de sidste år så afgjort har været i Ruslands favør? Hvordan er det lykkedes russerne pludselig at blive de førende blot ved at omsætte nye teknisk data til operationelle luftkræfter.

For mange år siden oprettede Rusland et skarpt konkurrencesystem inden for deres flykonstruktion og, ironisk nok, det såkaldte klasseløse samfund anvendte økonomisk opmuntring som drivkraft, kombineret med et system af bøder for fejltagelser. Overordnede konstruktører og teknikere i den russiske flyveindustri får op til 50 % af deres årlige indtægt fra et bonussystem, der er uden sidestykke, og som spænder over hele industrien lige fra konstruktørerne til indflyverne, og fra virksomhedernes ledere til værkstedsformænd. Yderligere uddanner Rusland flere teknikere og motorekspertter end alle de vestlige nationer tilsammen. Ifølge oplysninger fra medlemmer af The American Society of Mechanical Engineers, der fornylig vendte tilbage til USA efter et besøg i Rusland, er der ud af 1.700.000 russiske studenter over 800.000, der får teknisk uddannelse, og deres undervisning står fuldt ud på højde med den bedste i den vestlige verden. I USA blev der sidste år uddannet 20.000 ingeniører, mod i det foregående år 54.000 i Rusland, og stadig bliver der uddannet 2½ gange så mange ingeniører som i USA. I Rusland er der allerede 685.000 universitetsuddannede, der er beskæftiget med fysiske videnskaber og ingeniørarbejde, og af disse 85.000 optaget af forsknings- og forsøgsarbejder. Den bestand af dygtige ingeniører og videnskabsmænd, på hvilken Rusland kan trække, vokser hurtigt, og man må formode, at landet snart vil være i besiddelse af et overvældende antal hjerner af største kapacitet.

UDVIKLINGEN AF FJERNSTYREDE VÅBEN.

Medens der endnu ikke er grund til at tro, at Rusland kvalitetsmæssigt har overgået den vestlige verden m. h. t. kampfly, er der virkelig grund til at tro, at Rusland er den førende i kapløbet om udviklingen af effektive raketdrevne langdistance

våben. Rusland har sandsynligvis større erfaring i udviklingen af raketter end noget andet land. Så langt tilbage som i 1929 oprettede den russiske regering et center for raketforskning, og i begyndelsen af trediverne var adskillige russiske ingeniører nået frem til at konstruere raketmotorer med flydende brændstof.

I 1934-35 udførtes de første forsøg med sådanne raketter til fremdrivning af Tupolevs ANT-5 jagerbiplan, og mange eksperimenter fandt sted i de første krigsår, idet adskillige prototyper af jagerne, hvis væsentlige fremdrivning var raketter med flydende brændstof, blev fremstillet i 1939-40 til lokalt forsvar. Den første af disse raketjagere, der fløj, var BI-1, som — konstrueret af ingeniørerne Beresnyak og Isaev under ledelse af V. F. Bolhovitiov — blev fremstillet af en væskeraket, fremstillet af L. S. Duzkin. Først blev BI-1 afprøvet som glideplan uden raketmotor den 10. september 1941, hvorefter den blev fløjet med raketkraft den 15. maj 1942 — et år efter den tyske Messerschmitt Me-163 — men efter nogle prøveflyvninger styrtede flyet ned og piloten, captain G. Y. Bahchivandzi, blev dræbt. Også andre prototyper med raketmotor, heriblandt et fly kendt som MALYUTKA (den lille), konstrueret af Nikolai N. Polikarpov, blev prøvelføjet, men det var først, da resultaterne fra den tyske udvikling af raketmotorer under krigen blev tilgængelige for Rusland, at en raketdrevet interceptor til lokalforsvar blev sat i produktion. Men Ruslands interesse for raketfremdrivning indskrænkede sig ikke til anvendelsen som fremdrivningsmiddel i fly, idet Rusland i praksis havde anvendt raketvåben betydelig før de vestlige allierede bragte kopier til et sådant stade, at de kunne benyttes til operationelt brug. Siden krigens afslutning, i begyndelsen bistået af tyske raketvidenskabsmænd, har Rusland opstillet et mægtigt og vedvarende program for udvikling af fjernstyrende våben, uberørt af den politiske vaklen, der har hindret udførelsen af et tilsvarende program i den vestlige verden. Ifølge amerikanske efterretningskilder har Rusland sidste år afprøvet et fjernstyret våben over en strækning af 900 miles. På nuværende tidspunkt er den største strækning, der er opnået i USA ved affyring af et tilsvarende våben, ikke kommet over



Er B-47 STRATOJET i dag ude af stand til at angribe russisk område — ?

200 miles — en strækning, der svarer til distancen for den tyske V-2 raket fra 1945.

Ruslands premierminister Bulganin har antydnet, at det er lykkedes Rusland at udvikle et interkontinentalt fjernstyret våben (med en rækkevidde på 5000 miles) — dog uden at det endnu er blevet afprøvet. Men selv om man ser bort fra denne mulighed, er der al mulig grund til at formode, at Rusland vil kunne udvikle et effektivt mellemdistancevåben (1,500 miles) i løbet af de næste 8 måneder, og et sådant våben vil reducere værdien af USAF strategiske Air Command's baser til nul, idet disse baser alle ligger inden for denne rækkevidde og således uhindret vil kunne ødelægges i løbet af en nat. Dette vil betyde, at ryggraden i USAF's jetbomberstyrke — B-47 Stratojet — vil være ude af stand til at angribe russisk område, og således stærkt reducere Amerikas mulighed for repressalieangreb. Rusland vides at have fremstillet defensive fjernvåben af Douglas Nike typen, og et atomvåben er blevet bragt til eksplosion i en højde af ca. 20,000 fod, hvilket lader formode, at det er lykkedes russiske ingeniører at få anbragt en atomladning i et fjernvåben.

LONG-RANGE STRIKING FORCE.

Nogle har villet hævde, at den store forskel mellem på den ene side Ruslands og dets vasalstaters forenede luftstridskræfter og på den anden side den vestlige verdens tilsvarende styrker ophæ-

ves af de umådelige områder, som de russiske styrker skal forsvare. Tidligere tiders russiske strategi lader formode, at i en eventuel fremtidig konflikt vil Rusland ikke gøre forsøg på at forsvare hele landet fra luften — skønt betydelige styrker ganske vist vil blive holdt tilbage til forsvar af særlig strategisk vigtige områder. Opfattelsen af Rusland som en mægtig landmilitær magt, der kun har luftstyrker til taktisk støtte gælder ikke mere. Oven på denne luftstøtte for hæren er bygget et stort strategisk luftvåben, som efter at have lært af de erfaringer, der blev gjort af de vestlige allierede under sidste verdenskrig, utvivlsomt vil blive anvendt til det første knock-out, for at ødelægge alle styrker i de angrebne lande.

Det er dog næppe sandsynligt, at denne langdistance luftstyrke vil kunne løse så stor en opgave i de første 2 år. Det russiske bombefly, der i krigsårene opererede i begrænset målestok, men aldrig i tilsvarende udstrækning som de engelsk-amerikanske bombestyrker, begyndte sidst i 40erne og i begyndelsen af 50erne at vokse i styrke og betydning og tildeltes en betydelig selvstændighed.

Dets udvidelse og modernisering synes af den russiske regering at have fået den største prioritet, men da udvidelsen afhæng af udviklingen af tilstrækkelig kraftige jetmotorer, nåede man ikke at få udkast til egnede medium og tunge bombere færdige før 1953. De nye jetmotorer yder 14,880 Lb st.t. (produktionsmodellen) og Tupolevs mediumbomber og Ilyushins tunge bomber, der synes

C. W. S. Svineslagterier A/S

HERNING & SKJERN

JYDSK ILT- OG ACETYLENGASFABRIK A/S

SKANDINAVISK RØRFABRIK A/S

HORSENS

Telf. 2 47 11

Ønske-hjem

ØSTERGADE 29 · HERNING · TLF. 1151

MØBLER

Chr. Rasmussen & Søn

BRYGGERGADE 8 · HERNING · TLF 951



A/S Kolding dampvaskeri og
kemiske tøjrensere

Haderslevvej 16 . Kolding . Telefon 2240

Husk! 10 skjorter vasket og strøget kr. 10,-

Benyt **VREDESTEIN** dæk

— Billigere i det lange løb —

Forlang brochure

TYRESOLES

DANMARK

Palægade 4 . København K. . Central 13579

Nordjyllands Kul-kompagni A/S

NØRRÉSUNDBY . TELEFON 4228

at være bestemt til at udgøre ryggraden i langdistance-bombestyrken, har formentlig lige så mange lb. st.t., idet disse kolossale kræfter gør det muligt for konstruktørerne at anvende færre motorer end i tilsvarende fly fra den vestlige verden.

PRODUKTION AF TUNGE BOMBERE.

Ifølge general Thomas P. White tog det Rusland omtrent halv så lang tid at få Ilyushins tunge bomber (med kodenavnet BISON) fra tegnebordet til produktionsstadiet, som det tog Amerika at få den tilsvarende B-52 Stratofortress på samme stadium. Den bemærkelsesværdige hastighed, med hvilken dette store og komplicerede fly nåede frem til produktionsstadiet, skyldes formentlig de meget betydelige og store hjælpemidler, som russerne bringer i anvendelse ved udviklingen af et fly, der har fået en høj prioritet, og tillige den kendsgerning, at Rusland ikke længere bruger systemet med at bygge en eller to prototyper og gennemprøve disse grundigt, før produktionen sættes i gang. Når den mest lovende af et antal konkurrerende konstruktioner er blevet udvalgt, påbegyndes en produktion af 10 à 12 stykker, idet hele den store produktionsvirksomhed samtidig gøres klar. Det russiske system går ud fra, at under forudsætning af, at grundtegningerne er korrekte, vil eventuelle børnesygdomme, der kommer for dagens lys ved prøveflyvningen af før-produktionsflyet, kunne blive rettet, idet ændringer hurtigt kan foretages på produktionsflyet, der følger lige efter. Som en sikkerhed mod alvorlige fejl ved et sådant ekspresbyggeprogram bygges der også enkelte prototyper af andre konkurrerende konstruktioner til sammenligning.

Omfanget af udviklingsprogrammet for Ruslands strategiske bombefly ses af, at foruden Ilyushins tunge bombefly blev Tupolevs mediumbomber med kodenavnet BADGER og den propelturbinedrevne interkontinentale bomber med kodenavnet BEAR konstrueret og sat i produktion samtidig. I henhold til amerikanske oplysninger er produktionen af BISON nu oppe på ca. 15 fly om måneden, og såfremt den af USAF forudsete produktionskurve opretholdes, vil Rusland ved dette års slutning kunne producere 25 af disse tunge bombere om måneden, men selv om dette er en

væsentlig forøgelse, betyder det dog, at USSR i 1958 vil være i besiddelse af en betydelig større langdistance-jet-bombestyrke.

I modsætning til BISON mener man, at den propelturbinedrevne BEAR har virkelig interkontinental kapacitet, sammelignet med den nu forældede amerikanske Convair B-36, og det er sandsynligt, at dette fly vil udgøre en væsentlig part af de russiske langdistance-bombestyrker om to år. I medium bombeklassen er der ingen tvivl om, at USAF er i besiddelse af væsentlig flere B-47 Stratojets, end det russiske flyvevåben for tiden besidder af Tupolevs BADGER, og produktionen af de engelske medium bombere VICTOR og VULCAN tager nu fart. Dog udgør produktionen af disse engelske fly kun $\frac{1}{20}$ af den tilsvarende produktion af BADGER, der nu har fået et stort omfang, hvorimod produktionen af B-47 er ved at ebbe ud.

BADGER's aktionsradius menes ikke at overskride 2500 miles, og den marchhastighed er sandsynligvis mindre end 450 knob, men i betragtning af Ruslands udvikling af tankning i luften, synes det logisk, dersom en tankversion af Tu-104 transport med sit eget større indvendige rumfang i kroppen kan komme til at indgå i operative grupper af BADGER.

Kommentar

til »USA har også sine vanskeligheder«

„Flyvevåbnet“'s artikel „USA har også sine vanskeligheder“ var en udmærket og meget oplysende artikel, men jeg synes dog ikke, den bør stå uimodsagt, især da indledningen må siges i nogen grad at være misvisende, og da artiklens øvrige indhold næsten udelukker omtalen af de amerikanske fly, som klart viser USA's overlegenhed over England. Så vidt jeg ved, er det forøvrigt ikke en amerikansk rapport, der er refereret, men en artikel, som for et lille års tid siden stod i „R.A.F. Flying Review“.

Det er rigtigt, at amerikanerne har haft en masse vrøvl med F-100, men det er dog nu en af deres standardjagere, som bygges i stort antal,

Nørresundby Dampvaskeri

Vestergade 49

Telefon 253

Bagermester
H. BORST
Skrydstrup

Otto R. Nielsen I/S

Nørresundby . Tlf. 5557

Isenkram . Glas . Porcelæn

Lev. til FSN Aalborg

S. Buchardt

Slagtermester

Stationsvej 22

Ballerup

J. ESKILDSEN

Bagermester

Telefon 30

Simmelskær

Erik Petersens snedkerforretning

v/ Schmidt og Richter

Slotsgade 27 - Haderslev - Telf. 22010

Værksted for godt snedkerarbejde

**NUSTRUP & OMEGNS
ANDELSMEJERI**
ST. NUSTRUP

P. J. Schmidt

VOJENS

BØGER . FOTO
BOGTRYK
TELF. 41 22E

*Alt i cementvarer
stobegods - byggematerialer
og brændsel*

J. C. SCHØNING

Vojens

Tlf. 41 224

Reserveret „A”

Vald. Hinrichsen & Schrøder

Haderslev

AUTOMOBILER - RESERVEDELE

WIBU I/S

Hansborg A/S

(Haderslev Trælasthan del)

Hansborggade 11

Telf. 21300

JUL. JACOBSEN

Indehaver Munch Vesterby

LØKKEGADE 18 . Aalborg



og den er sikkert i stand til at gøre omkring M. 1,3 i vandret flyvning. Englands samtidige standardjageren Hunteren, kan ikke engang gennembyrde „lydmuren“ i vandret flyvning. Hunteren må vel, med hensyn til performance nærmest sættes i klasse med de seneste udgaver af Sabre, (den australske C.A.-27 og Canadas Sabre MK. 6), dog er Hunterens bevæbning langt kraftigere.

Endvidere har USA nu tre andre jagere, F-101 og F-102 i M. 1,6 klassen og F-104 A i M. 2,1 klassen i produktion. F-103, F-105 og F-107 er nye jagere og jagerbombere i M. 1,6-2,0 klassen, som dels flyver dels nærmer sig fuldendelse på Republic's og North American's fabrikker.

Hvad kan England stille op mod denne parade af hypermoderne supersoniske jagerfly? Først kan det fremhæves, at England har været hurtigst til at tage ved lære af tyskerne og bringe 30 mm revolverkanonen i anvendelse. Dette giver dem en overlegenhed over USA, hvad konventionelle ild-

våben angår, men det er vist tvivlsomt, om en bevæbning som F-102 A's med 6-10 Falcon guided missiles ikke må anses for effektivere, for ikke at tale om F-89 D's bevæbning på 104 Mighty Mouse plus eventuelt ca. 10 guided weapons.

Det eneste engelske jagerfly, som i performance kan komme op på siden af de nye amerikanske Century-fighters må vel siges at være English Electric' P-1, som dog i modsætning til sine amerikanske „kolleger“ ikke er i produktion, men foreløbig fremstilles i et mindre antal (20) til eksperimenter og gennemprøvning. Dens topfart siges at være ca. M. 1,6. Pladsen tillader ikke, at jeg går i detaljer for at vise andre fly — bevæbning — motorer, som dels viser, at USA på næsten alle punkter er på højde med England — og på de fleste er forud på militærflyvningens område.

Flyverløjtnant II (R)
P. B. Hansen, Aalborg.



Nogle betragtninger

af
oberstløjtnant
F. W. BISTRUP

I en særdeles læseværdig artikel i martsnummeret 1954 af „Tidsskrift for Søværnen“ foretog daværende kaptajn løjtnant i søværnet Helge Nielsen en analyse af årsagerne til den devaluering, der siden 1951 har fundet sted af søofficerskorpsets grader. I artiklen, som kaldes „Søofficerskorpsets krise“, stilledes forskellige forslag til en revaluering af officersgraderne.

Af pladshensyn ser „Flyvevåbnet“ sig desværre ikke i stand til at bringe den ret lange artikel, som også har interesse for officerer fra andre værn.

Imidlertid behandlede daværende midlertidig oberstløjtnant i flyvevåbnet F. W. Bistrup i augustnummeret af samme tidsskrift den side af problemerne, som direkte berører de andre værn. Udviklingen i de to år, der er forløbet siden da, synes kun at understrege nødvendigheden af, at der i forbindelse med den forestående revision af forsvarsloven af 1952 tages skridt til en ændring af betegnelse og distinktionering af visse grader.

Med det formål at bringe disse aktuelle problemer under debat gengives i det følgende — med

tilladelse fra „Tidsskrift for Søværnen“ — oberstløjtnant F. W. Bistrup's artikel, og vore læsere opfordres til at fremkomme med deres syn på sagen.

1. Kaptajn­løjtnant Helge Nielsens interessante artikel i „Tidsskrift for Søværnen"s martsnummer behandler et problem, der har særlig interesse i internationalt arbejde; det har ganske særlig interesse for officerer af alle tre værn, når de arbejder sammen i allierede stabe.

2. Jeg skal her drage frem en side af hele problemet, der efter min mening temmelig klart illustrerer den devaluering, der har fundet sted af søofficerskorpsets grader. Jeg drager sammenligninger mellem forskellige bestemmelser om indbyrdes anciennitet såvel mellem de tre danske værn indbyrdes som i forhold til udenlandske tilsvarende grader.

3. For at forenkle problemerne lidt indskrænker jeg mig til at undersøge egentlige officersgrader og af disse kun medtage, hvad man kalder *general duties* officerer; dette giver formentlig ingen vanskeligheder og er vist iøvrigt en stiltiende forudsætning for KL Helge Nielsens egne betragtninger.

4. Den indbyrdes danske anciennitet fremgår af „Kongelig anordning af 16. april 1952 om forsvarets militære personels indordning i militær rækkefølge“, jvf. „Kundgørelse for forsvaret B 16 — 1952 af 19. april 1952“. Bestemmelserne i denne kongelige anordning lader ingen tvivl tilbage om den indbyrdes anciennitet, og der findes intet, der siger, at den ikke gælder uden for landets grænser. Den indbyrdes anciennitet fremgår iøvrigt af skema I.

5. Den indbyrdes engelske og indbyrdes amerikanske anciennitet fremgår af henholdsvis „*Queen's Regulations and Air Council Instructions for Royal Air Force, third edition, chapter IV, para 136, page 43*“ og „*Department of the Air Force, Air Force Regulation No. 35-54*“ af 24. august 1951. Disse bestemmelser lader ingen tvivl tilbage om den indbyrdes anciennitet, og der findes intet, der siger, at de ikke gælder under særlige forhold som f. eks. i samarbejde med allierede nationer. Engelsk og amerikansk anciennitet fremgår iøvrigt af skema II og III.

6. Den indbyrdes engelsk-amerikanske anciennitet er, så vidt jeg ved, ikke nedlagt i noget engelsk

eller amerikansk reglement; en umiddelbar sammenligning mellem disse grader viser, bortset fra enkelte uvæsentlige forskelligheder i de valgte betegnelser, da også en sådan overensstemmelse, at ingen tvivl lades tilbage her.

7. Den indbyrdes dansk-engelsk/amerikanske anciennitet er, såvidt jeg ved, ikke nedlagt i noget dansk reglement eller lignende. Der findes imidlertid til brug i de allierede hovedkvarterer en oversættelse af „militære udtryk og tjenestebegreber“, herunder gradsbetegnelser, der er udarbejdet ved forsvarsstabens foranstaltning i december 1953. De oversættelser af de danske gradsbetegnelser, der findes her, fremgår af skema IV.

8. Hvis vi foretager en sammenligning mellem de (oversatte) danske grader på den ene side og de engelsk/amerikanske grader på den anden, møder vi straks forskellige problemer.

9. For det første bemærker vi, at graderne over „Captain — Colonel — Group Captain“ (admirals/generalklassen) ikke stemmer helt overens; hvis man imidlertid ser bort fra gruppen „Commodore — Rear Admiral, lower half — Brigadier General — Air Commodore“, der jo ikke findes i Danmark og ej heller i forsvarsstabens oversættelse, er uoverensstemmelserne ikke større, end at man kan betragte en jævnføring af danske og engelsk/amerikanske grader over kommandør/Captain og oberst/Colonel for problemløs. I det efterfølgende vil disse grader da heller ikke blive behandlet.

10. For det andet bemærker vi en forskydning mellem de øvrige officersgrader, således at søværnets grader fra og med kommandørkaptajn ligger een grad over hærens og flyvevåbnets tilsvarende grader. Uoverensstemmelsen med ovennævnte kongelige anordning er iøjnefaldende. Den indbyrdes danske anciennitet således som den må opfattes af engelsktalende allierede hovedkvarterer på grundlag af forsvarsstabens oversættelse fremgår af skema V.

11. Vi ser altså, at de allierede hovedkvarterer må opfatte indbyrdes dansk anciennitet anderledes, end det er fastlagt i den kongelige anordning herom — og dette forhold er jo galt nok.

12. Hertil kommer imidlertid, at disse hovedkvarterers personel ikke kan henholde sig til denne forkerte opfattelse — og altså tro, den er rigtig

ig således og har særlige pligter og særligt ansvar. *Senior Danish Officer* har i en ikke fjern fortid været *Lt. Colonel, RDAF*, på et tidspunkt, hvor der også fandtes *Captain, junior grade, RDN*, i hovedkvartererne i Oslo.

14. Endelig er der et tilfælde, hvor en officer fra søværnet blev forsat til flyvevåbnet, udnævnt til orlogskaptajn og senere tilkommanderet det allierede flyverhovedkvarter og tillagt midlertidig grad som oberstløjtnant. Han var i forvejen kendt i det allierede flyverhovedkvarter som *Commander NN*, og det vakte derfor nogen munterhed, at han blev „forfremmet“ til *Lt. Colonel*.

15. Disse tre eksempler viser, at danske søofficerer gradmæssigt er devalueret i forhold til deres engelske og amerikanske kolleger.

16. KL Helge Nielsen anfører i sin artikel forskellige metoder til imødegåelse af devalueringen. Han har imidlertid ikke behandlet problemet om oversættelserne, således som jeg kort har ridset det op. Jeg tror imidlertid, at netop dette problem må løses før noget andet, fordi vi her, som vi har set, har en faktisk devaluering i international målestok, og det skader utvivlsomt danske interesser betydeligt rent bortset fra, at det også kan give andre ubehagelige konsekvenser for de enkelte danske officerer.

17. For at revaluere søofficersgraderne bør man derfor enten ændre oversættelserne eller med den givne foranledning søge at få gennemført en ændring af den kongelige anordning. Lad os se bort fra den sidste mulighed og betragte den første. Der synes indenfor den kongelige anordnings rammer at være to fremgangsmåder, nemlig at gå ud fra, at oversættelserne af søværnets grader er rigtige og derefter rette oversættelserne af hærens og flyvevåbnets grader, eller at gå ud fra, at oversættelserne af hærens og flyvevåbnets grader er rigtige og derefter rette oversættelserne af søværnets grader. Resultaterne af disse to fremgangsmåder fremgår da af skema VII og VIII.

18. I første tilfælde ser vi, at kaptajner bliver til *Lt. Colonels*, kaptajnløjtnanter til *Majors* o.s.v., med andre ord vi får en devaluering af hærens og flyvevåbnets grader, medens der bliver status quo for søværnet.

19. I andet tilfælde ser vi, at kommandørkap-

tajner bliver til *Commanders*, orlogskaptajner til *Lt. Commanders* o.s.v., med andre ord vi får en revaluering af søværnets grader, medens det bliver status quo for hæren og flyvevåbnet. Denne oversættelse synes derfor at tilgodese et af KL Helge Niensens ønsker.

20. Hvis man anvender den sidste oversættelse, vil naturligvis ikke alle problemer være løst, idet søværnets distinktioner nu vil blive devalueret, ligesom flyvevåbnets distinktioner er det med de nuværende oversættelser. Hvor ubehageligt dette end er, synes det dog at være et mindre onde.

21. Ovenstående betragtninger peger kun på en enkelt side af et stort problem, som er vigtigt for søværnet og søofficerskorpset — og også for de to andre værn. Der er formentlig ikke meget vedrørende *oversættelser* af officersgrader — og dermed fastlæggelse af „interallieret“ anciennitet — som ikke har været berørt her, og dermed har jeg for så vidt udtømt dette emne, jeg havde i sinde at behandle. Det er mig imidlertid umuligt at modstå fristelsen til at berøre nogle nærliggende problemer. Disse betragtninger skal kun opfattes som skitser; de tager sigte på at lette samarbejdet med andre nationer i Nordkommandoen såvel i fred som — og især — i krig.

22. Først og fremmest har vi jo set, at distinktionerne er et problem. Kunne man derfor gennemføre en ændring af visse distinktioner i søværnet og flyvevåbnet, ville man, efter min mening, yderligere revaluere de danske grader i internationalt — og for den sags skyld også i internt dansk — omdømme. Dette vil naturligvis kræve en ændring af de gældende uniformsbestemmelser; men det vil vel også støde på en lang række andre problemer (omkostninger, omdistinktionering af reservens personel o.s.v.).

23. Tænker man sig imidlertid, at disse problemer kunne løses på en eller anden måde, ville en om distinktionering passende kunne udføres som vist i skema IX. Man ville hermed få en tiltalende overensstemmelse med internationale anciennitetsforhold; man kan måske studse over, at søløjtnant II/flyverløjtnant II da kun få en halv snor ligesom kadetter i gamle dage; men dette er næppe særlig ubehageligt, da begge disse grader i virkeligheden gives til officerer, der endnu er under uddannelse.

— fordi andre forhold spiller ind, først og fremmest distinktionerne. Distinktionen „tre og en halv“ snor er ikke international, og det er derfor en naturlig reaktion hos de allierede officerer, der møder problemet indbyrdes anciennitet, at jævnføre søofficerernes og flyverofficerernes snore, se skema VI. „Tre og en halv snor“ omfattes iøvrigt næsten altid med interesse af engelske og amerikanske militærpersoner i alle grader — en interesse, der i reglen afspejler forbavelse og munterhed.

13. Et andet forhold er begrebet *Senior Danish Officer*; den ældste danske officer betegnes nemlig således og har særlige pligter og særligt ansvar Iøvrigt er der god overensstemmelse med den engelske grad *pilot officer*, der også har en halv snor.

24. Hvis man nu gjorde det tankeeksperiment, at såvel oversættelser som distinktioner var ændret som ovenfor skitseret, kunne man måske få lyst til også at ændre gradsbetegnelserne for at få

endnu mere overensstemmelse med angelsaksisk praksis. Fuldstændig — d.v.s. sproglig — overensstemmelse vil næppe falde mundret for danske, idet man da i søværnet — oppefra og nedefter — ville få: „Kaptajn (Captain)“, „kommandør (Commander)“, „kommandørkaptajn (Lt Commander)“ o.s.v. Man kunne dog tænke sig gradsbetegnelserne for søværnet som anført i skema X og for hæren og flyvevåbnet som anført i skema XI.

25. For så endelig at lægge sidste hånd på værket kunne man jo foreslå hæren at ændre gradsbetegnelserne og distinktionerne som i skema XII.

Ovenstående artikel af oberstløjtnant F. W. Bistrup skulle gerne danne grundlag for andre synspunkter. Redaktionen imødeser med glæde indlæg til yderligere belysning af problemet. Eventuelle kommentarer bedes sendt til redaktionen, p. t. Flyvedetachment Bornholm, Segen, Årsballe pr. Rønne.

Skema I

Danske grader, indbyrdes anciennitet og distinktioner i henhold til gældende bestemmelser

Anmærkning 1:

Løjtnant I betyder her og senere henholdsvis Premierløjtnant og Flyverløjtnant I

Anmærkning 2:

Løjtnant II betyder her og senere henholdsvis Sekondløjtnant og Flyverløjtnant II

HÆREN		FLYVEVÅBNET		SØVÆRNET	
Distinktioner	Gradsbetegnelse	Distinktioner	Gradsbetegnelse	Distinktioner	Gradsbetegnelse
3 m. st. st.	General	1+3 snore	Admiral		
2 « « «	Generalløjtnant	1+2 «	Viceadmiral		
1 « « «	Generalmajor	1+1 «	Kontreadmiral		
3 st. st.	Oberst	4 «	Kommandør		
2 « «	Oberstløjtnant	3½ «	Kommandørkaptajn		
3 sm. st.	Kaptajn	3 «	Orlogskaptajn		
2 ½ sm. st.	Kaptajnløjtnant	2½ «	Kaptajnløjtnant		
2 « «	Løjtnant I	2 «	Søløjtnant I		
1 l. st.	Løjtnant II	1 «	Søløjtnant II		

Skema II

Engelske grader og indbyrdes anciennitet

AIR FORCE RANKS	NAVAL RANKS	ARMY RANKS
Marshal of the R.A.F. Air chef marshal Air marshal Air vice-marshal Air commodore	Admiral of the fleet Admiral Vice-admiral Rear-admiral Commodore, 1st and 2nd class	Field-marshal General Lieut.-general Major-general Brigadier
Group Captain Wing Commander Squadron leader	Captain Commander Lieut.-commander	Colonel Lieut.-colonel Major
Flight lieutenant Flying officer Pilot officer Acting pilot officer (but junior to naval and army ranks)	Lieutenant { Sub-lieutenant Senior commissioned branch officers Acting sub-lieutenant	Captain Lieutenant Second lieutenant

Skema III

Amerikanske grader og indbyrdes anciennitet

ARMY	NAVY	AIR FORCE
General of the Army General Lieutenant General Major General Brigadier General	Admiral of the Fleet Admiral Vice Admiral Rear Admiral (Upper Half) Rear Admiral (Lower Half)	General of the Air Force General Lieutenant General Major General Brigadier General
Colonel Lieutenant Colonel Major	Captain Commander Lieutenant Commander	Colonel Lieutenant Colonel Major
Captain 1st Lieutenant 2nd Lieutenant	Lieutenant Lieutenant (JG) Ensign	Captain 1st Lieutenant 2nd Lieutenant

Skema IV

Forsvarsstabens oversættelse af officersgrader til engelsk sprog

SØVÆRN		HÆR		FLYVEVÅBEN	
Admiral Viceadmiral Kontreadmiral	Admiral Vice-admiral Rear-admiral	General Generalløjtnant Generalmajor	General Lt. General Major General	General Generalløjtnant Generalmajor	General Lt. General Major General
Kommandør Kommandørkaptajn Orlogskaptajn	Captain senior gr. Captain junior gr. Commander	Oberst Oberstløjtnant Kaptajn	Colonel Lt. Colonel Major	Oberst Oberstløjtnant Kaptajn	Colonel Lt. Colonel Major
Kaptajnløjtnant Søløjtnant I Søløjtnant II	Lt. Commander Lieutenant I Lieutenant II	Kaptajnløjtnant Premierløjtnant Sekondløjtnant	Captain 1st Lieutenant 2nd Lieutenant	Kaptajnløjtnant Flyverløjtnant I Flyverløjtnant II	Captajn 1st Lieutenant 2nd Lieutenant

Skema V

Allierede hovedkvarterers sandsynlige opfattelse af indbyrdes dansk anciennitet

SØVÆRN		HÆR-FLYVEVÅBEN	
Captain sen. gr. Captain jun. gr.	Kommandør Kmd.kpt.	Colonel	Oberst
Commander Lt. Commander	Orlogskaptajn Kaptajnløjtnant	Lt. Colonel Major	Oberstløjtnant Kaptajn
Lieutenant Sub-Lieutenant	Søløjtnant Søløjtnant I	Captain 1st Lieutenant 2nd Lieutenant	Kaptajnløjtnant Løjtnant Løjtnant II

Skema VI

Allierede hovedkvarterers opfattelse af tilsvarende distinktioner

SØVÆRN		FLYVEVÅBNET	
Kommandør Kommandørkaptajn	4 snore 3½ snore	4 snore	Oberst
Orlogskaptajn	3 snore	3½ snore	Oberstløjtnant
Kaptajnløjtnant	2½ snore	3 snore	Kaptajn
Søløjtnant I	2 snore	2½ snore	Kaptajnløjtnant
Søløjtnant II	1 snor	2 snore	Flyverløjtnant I
		1 snor	Flyverløjtnant

Skema VII

Danske grader (hæren og flyvevåbnet) oversat til engelsk. (Søværnets oprindelige oversættelser anvendt i forbindelse med den kongelige anordning)

*) eller de anførte hærgader

	HÆREN	FLYVEVÅBNET*)
Oberst Oberstløjtnant Kaptajn	Colonel senior gr. Colonel junior gr. Lt. Colonel	Group Capt. sen. gr. Group Capt. jun. gr. Wing Commander
Kaptajnløjtnant Flyverljt. I, Premierljt. Flyverljt. II, Sekondljt.	Major Captain 1st Lieutenant (2nd Lieutenant)	Squadron Leader Flight Lieutenant Flying Officer (Pilot Officer)

Skema VIII

Danske grader (søværnet) oversat til engelsk. (Hærens og flyvevåbnets oprindelige oversættelser anvendt i forbindelse med den kongelige anordning)

Kommandør Kommandørkaptajn Orlogskaptajn	Captain Commander Lt. Commander
Kaptajnløjtnant Søløjtnant I Søløjtnant II	Lieutenant Sub-Lieutenant Sub-Lieutenant j. g.

Skema IX

Forslag til ændring af snoredistinktioner

GRADSBETEGNELSE		DISTINKTIONER	
FLYVEVÅBNET	SØVÆRNET	GAMMELT	NYT
Oberst Oberstløjtnant Kaptajn	Kommandør Kommandørkaptajn Orlogskaptajn	4 snore 3 ¹ / ₂ snore 3 snore	4 snore 3 snore 2 ¹ / ₂ snore
Kaptajnløjtnant Flyverløjtnant I Flyverløjtnant II	Kaptajnløjtnant Søløjtnant I Søløjtnant II	2 ¹ / ₂ snore 2 snore 1 snor	2 snore 1 snor ¹ / ₂ snor

Skema X

Forslag til ændring af søværnets gradsbetegnelser

*) eller noget andet

GAMMELT	NYT	OVERSAT TIL
Kommandør Kommandørkaptajn Orlogskaptajn	Kommandør Orlogskaptajn Kaptajnløjtnant	Captain Commander Lt. Commander
Kaptajnløjtnant Søløjtnant I Søløjtnant II	Søløjtnant I Søløjtnant II Søløjtnant III	Lieutenant Sub-Lieutenant Sub-Lieutenant j. g.*)

Skema XI

Forslag til ændring af hærens og flyvevåbnets gradsbetegnelser

GAMMELT	NYT	OVERSAT TIL
Oberst Oberstløjtnant Kaptajn	Oberst Oberstløjtnant Major	Colonel Lt. Colonel Major
Kaptajnløjtnant Løjtnant I Løjtnant II	Kaptajn Løjtnant I Løjtnant II	Captain 1st Lieutenant 2nd Lieutenant

Skema XII

Forslag til ændring af hærens distinktioner

GAMMELT		NYT		OVERSAT TIL
Oberst	3 st. st.	Oberst	3 st. st.	Colonel
Oberstljt.	2 st. st.	Oberstljt.	2 st. st.	Lt. Colonel
Kaptajn	3 sm. st.	Major	1 st. st.	Major
Kaptajnljt.	2 ¹ / ₂ sm. st.	Kaptajn	3 sm. st.	Captain
Premierljt.	2 sm. st.	Premierljt.	2 sm. st.	1st Lieutenant
Sekondljt.	2 sm. st.	Sekondljt.	1 ll. st.	2nd Lieutenant

FLYVEVÅBNET



2. ÅRGANG

NOVEMBER

1956

AKTIESELSKABET

ACCUMULATOR-FABRIKEN

KGS. LYNGBY . TLF. LY. 1645

Accumulatorer til alle formål





FLYVEVÅBNET

NOVEMBER 1956

INDHOLDSFORTEGNELSE

- Leder
- Er Rusland førende
- Artilleriobservationspost i Korea
- Verden rundt
- Ungarn
- Et kommunistisk luftvåben
- Isdannelse
- ICAO
- Flyverhjemmeværnet
- Nyt fra flyvestationerne

De synspunkter, der fremsættes i bladet, repræsenterer ikke nødvendigvis redaktionens — end-sige flyvevåbnets — anskuelser og meninger, men står for forfatterens egen regning.

Gengivelse af bladets indhold må ikke finde sted uden redaktionens tilladelse.

Bladets adresse og annonce-ekspedition: Bondehavevej 7, Bagsværd. Tlf. 98 18 79.
Giro 98 025.

Ansvarshavende redaktører:

Flyverløjtnanterne P. L. Wiisbye
og M. C. Bügel.

Trykt i
Herlev Bogtrykkeri
(S. Valbjørn)

KRISTEN OG SOLDAT?

Af cand. fil., løjtnant Jan von Konow.

Hvis man er et kristent menneske, kan man da samtidig være soldat? Og omvendt, når man er soldat og uddanner sig selv og andre til at dræbe, kan man da også være kristen? Hvorledes skal man kunne overholde det femte bud, når man i samme åndedrag ved, at i krig må man skyde sin modstander for ikke selv at blive dræbt.

Disse spørgsmål er i sandhed ikke nye på vor gamle jord. Uendelig mange er de soldater, der har stillet sig selv over for denne række vigtige problemer. I vore dage er der måske mange, som vil affærdige disse med, at de mangler aktualitet. De vil måske mene, at kristen tro ikke længere behøves i vor tid. I atomfysikkens, rumfartens og dybfrysningsteknikkens tidsalder. Måske er det forældede spørgsmål i en tid, hvor materialismen er i stand til at kvæle samvittighedens røst. Men at skyde et problem bort, er ingenlunde det samme, som at løse det. Det vil stadig være der og kræve sin løsning.

Vi er professionelle soldater, men der er jo ikke krig. Altså skulle vi kunne tage os det let. Herre Gud, der skal nok blive tid til at vælge et standpunkt, hvis krigen skulle komme. Men så ligetil er det ikke. Har vi da ikke et stort ansvar, når vi i kamp skal føre vore soldater? Vel kræver dette ansvar, og vi er fuldstændig klar over, hvor vi selv står, før vi kan tillade os at kræve noget af andre. Hvem er sikker på ikke at komme i svære samvittighedskvaler på det tidspunkt, pligten byder os at handle stik imod det femte bud, stik imod hele den kristne etik.

Problemet er af uhyre stor betydning, og jeg skal efter ringe evne forsøge at fremkomme med nogle synspunkter. Først vil jeg gerne have lov til at citere og kommentere nogle betragtninger i samme spørgsmål, der har været publiceret af det finske officersforbunds komité for åndelig virksomhed. Forfatteren til den finske artikel, oberstløjtnant J. Jarkko, fastslår indledningsvis, at kristendom ikke er og ikke må være en platform for nationalisme. Jeg tror, det er vigtigt, at dette understreges. Under tiden har man indtrykket af, at religionen får lov til at tjene andre formål end de oprindelige. Kristendom er en sag for sig, siger Jarkko — og mange med ham. Den skaber, måske som biprodukt — og gudskelov for det — fædrelandskærlighed, men kan

alligevel ikke sammenlignes. I bjergprædikenen står: „Sog først efter hans rige og hans retfærdighed, så skal også alt det andet tilfalde dig“.

I denne sammenhæng gengiver forfatteren de tankevækkende ord, som den kendte skiløber, Jussi Kurikkala, fremkom med på sin dødsbære under vinterkrigen, og som efter hans ønske blev videregivet til Finlands kæmpende ungdom:

„Selv om det er stort og vidunderligt at boste laurbær på idrættens valpladser, er sjælens frelse dog langt vigtigere. Dreng, husk Vorherre og det evige liv“. Dette budskab fra en stor idrætsmand og en strålende soldat har måske noget at sige selv til os. Jeg tror, det er sådan.

Oberstløjtnant Jarkko går dybt ind i problemet. Han går ud fra Matthæusevangeliets beretning om hovedsmanden i Kapernaum, nogle vers, som han meget rammende kalder „soldatens evangelium“: „Jesus kommer ind i byen efter at have afsluttet sin bjergprædiken, hvis etik og fredsvilje repræsenterer det højeste, der er fremført på denne jord. Han møder en hovedsmand, altså en officer, en professionel soldat — repræsentanten for det hadede Rom, okkupationsmagten. Officeren beder Jesus komme hjem og helbrede hans syge tjener; men han tilføjer, at han ikke er værdig til, at Jesus træder ind under hans tag. Men, fortsætter han, „udtal blot et eneste ord, og min tjener vil være rask“. Jesus kunne have fordømt ham, men hvad sker. Han undrede sig og sagde til dem, der fulgte ham: „Sandelig siger jeg Eder, end ikke i Israel har jeg fundet nogen med så stærk en tro“. — „Gå, sådan som du tror, vil også ske“. Og i samme øjeblik blev tjeneren rask.“

Jarkko understreger, at der i bibelen og i historien har været adskillige eksempler på soldater af alle gyader, der har tjent Gud; de har efter deres omvendelse ikke forladt deres håndværk, men tværtimod fortsat og dermed tjent både Vorherre og deres fædreland.

Som modbevis for, at en kristen ikke samtidig kan være soldat, er ofte blevet citeret Jesu ord til Peter, da denne forsøgte at forsvare ham mod Judas og hans tilhængere i Getsemane: „Alle, som griber til sværdet, vil også omkomme ved sværd“. Ved en sådan bevisførelse har man ikke taget sig i agt for, at der ikke er tale om krig, siger Jarkko,

men at der i stedet er tale om et forsøg fra Peters side på at forhindre profetiernes fuldbyrdelse. Måske skulle man i disse bibelord snarere se en advarsel imod at sætte sig op imod den lovlige øvrighed.

Det kan ikke bevises, at bibelen skulle forbyde en soldat at være soldat; men at der derimod må stilles meget høje krav til en soldats gerning, er kun naturligt. En soldat, der har kommando, må selvfølgelig ikke udnytte denne til private aktioner.

Den enkelte soldat kan aldrig være skyld i krigen som sådan. Krigen og soldaten er i denne henseende to vidt forskellige begreber. Bliver der krig, har soldaten kun at gøre sin pligt. Men for at kunne gøre dette, må han omhyggeligt foreberede sig i fredstid. En forsømmelse heraf ville være en forbryderisk handling. At gå i kamp uden tilstrækkelig uddannelse er overlagt mord — eller selvmord — afhængig af, hvorledes man ser på det. Det fremgår således klart, at soldatens virke ikke strider mod den kristne etik. Hvad der imidlertid er af allerstørste vigtighed i denne forbindelse er, at soldaten som menneske ikke må kapitulere over for krigens natur: råbed, vold og følelsesløshed. Det er her grænsen må være. Det er for at få kræfter til at holde os på den rigtige side af denne skillelinie, at vi behøver den åndelige opbygning, som hedder Guds ord. Der må ateisterne sige, hvad de vil, men det behov kommer ingen uden om; det findes inderst inde i hvert eneste menneske. Det kan skydes bort og dæmpes, men det vil stadig findes i sjælen.

I de nordiske lande er levestandarden som bekendt blevet en kultur, og materialismen efterhånden blevet en afgud. Men den materielle velstand kan ikke dække over tomheden bagved. Vi kan da spørge, hvorfor er der ingen lykke? Vi, som har det så godt, vi burde vel være glade og tilfredse i sindet. Men hvorfor er der så megen åndelig nød, så mange neuroser, så mange, der ikke kan tilpasse sig, så megen moralsk ynkelighed? Forklaringen er simpelthen den, at vi i al vor stræben glemmer at regne med vor sjæl. Intet rettænkende menneske vil vel misunde folk velstand og høj levestandard — men disse faktorer alene giver ikke freden, roen og lykken. Materiel fremgang kræver

også åndelig næring, ellers vil alt forfladiges. Rygraden i vor åndelige modstandskraft — der er grundbetingelsen ved enhver form for forsvar — er kristendom. Det er vor opgave som officerer at føre vort lands unge mænd i krig. Som deres foresatte må vi foregå dem med det allerbedste eksempel. Til denne store opgave må vi være vel forberedte, ingen dag må få lov at gå til spilde,

det er vor egen og kommende generationers eksistens der står på spil. Men det er ikke nok med taktik, våbenkendskab og organisationsevner — der kræves noget mere end det. Vi må ikke være for hurtige til at skyde de åndelige problemer til side; det er bedre med et ærligt forsøg end tusinde standpunkter.

*

Er Rusland førende...

(sluttes)

UDVIKLINGEN AF JAGERFLY.

Med hensyn til jagere har Ruslands luftfartsindustri siden masseproduktionsperioden af den første moderne russiske jetjager Mig-15 (ca. 1948-1953) og dennes efterfølger på samlebandet, Mig-17, utvivlsomt givet udviklingen af overlegne jager typer en lige så høj prioritet som lang-distance bombefly. Mig-15, der røbede de overraskende fremskridt, som russerne havde gjort m. h. t. „high temperature metallurgy“ viste samtidig, at det var lykkedes dem at klare visse problemer med turbine-skovlene, der på dette tidspunkt stadig optog konstruktørerne i den vestlige verden. Mig-15 blev fremstillet i meget stort antal, mellem 15,000 og 18,000 fly, gennem dens 5-årige produktionsperiode, (der er her set bort fra senere produktion i Tjecoslovakiet og Polen), medens der i samme tidsrum ikke engang blev produceret 7,000 af den amerikanske F-86 Sabre. Mig-17 var åbenbart en midlertidig forbedring, hvor nogle af de mindre fejl, som man under Koreakrigen havde fundet ved Mig-15 konstruktionen, var blevet afhjulpet, og det er nu den type, der danner hovedmassen af de russiske interceptor-jagerstyrker.

Mig-17, der har en marchhastighed på ca. 600 knob og en stor tophøjde, kan sidestilles med den seneste version af Hunter, den canadisk byggede Sabre 6 og Dassaults Mystère IV A, og i kamp med en F-86F Sabre ville Mig-17 sikkert være overlegen.

Sidste år ved Tusjino var synet af 48 ensædede jagere med åbenbare muligheder for overlydsfart ved vandret flyvning det mest bemærkelsesværdige af de russiske fremskridt på jagerområdet. Den har fået navnet FARMER, og er sandsynligvis det samme fly, der i den russiske presse omtales som Mig-19. Flyets plan har pilform på ca. 45° og er sandsynligvis i stand til ved vandret flyvning at nå op på overlydsfart (mach 1.3). Den kan således direkte jævnføres med den amerikanske F-100 Super Sabre, og den menes at blive produceret i 300 eksemplarer om måneden, medens produktionen af Super Sabre netop er ved at nå op på 100. Det er i altvejr-jagerklassen at Rusland synes at være bagefter den vestlige verden, skønt man mener, at de har nået et fremskredet stadie i udviklingen af luftbårne radar, en formodning, der baserer på russernes deltagelse i diskussionen på Genevekonferencen. Yakovlevs to-motorede altvejr-



jager YAK-25 med kodenavnet FLASHLIGHT — der meget ligner den tyske Messerschmitt 262 i udformning — er sikkert ude af stand til at flyve vandret overlydshastighed, og har ikke noget særlig nyt i sin konstruktion. Dog er det sandsynligt, at Rusland har jagere med bedre altvejrsevner på produktionsstadiet, dette beviste flyvedagen i juni måned, hvor der bl. a. sås en altvejrjagertype tegnet af Suhov.

TRANSPORTFLY.

Det russiske luftvåbens transportfly består for størstedelen af den ældre IL-12, der er et 2-motoret mellemdistancetransportfly, samt dens stærkt forbedrede efterfølger IL-14, og for øjeblikket er en større transporttype under afprøvning, nemlig Antonovs 2 mot. langdistancetransportfly, der kan sammenlignes med USAF's C-130 Hercules eller den nye Douglas C-133. Hidtil har civile transportfly altid haft deres militære sidestykke, og den nye Tu-104 er næppe nogen undtagelse, skønt dens værdi for det russiske luftvåben, bortset fra dens eventuelle brug som tanker, kun indskrænker sig til eksprestransport af særlig vigtig og hastende militærfragt, samt i mindre målestok transport af personer. Ligesom Tu-104 meget ligner mediumbomberen BADGER, der har samme planer, haleparti og understel, og sandsynligvis også samme motorer, således er der også observeret et meget større transportfly udviklet fra BISON. Dette menes at blive anvendt til hurtigflyvning ad „Aeroflots“ langdistanceruter, f. eks. mellem Moskva og Peking. Da dette nye fly antagelig vil være i stand til at medføre 150 fuldt udrustede soldater, ville en militærudgave således være særdeles anvendelig.

Rusland menes også at være i besiddelse af en propelturbinetransporter, der af øjenvidner beskrives som „en mellemting mellem Britannia og Viscount“, og som antages at kunne medføre 100 passagerer.

Man kender kun 2 russiske efterkrigsflyvebåde, der begge tilskrives A. N. Tupolev. Den ene er en 2-motoret propelmaskine (stempelmotor), beregnet til rekognoscerings- og redningsformål, og i størrelse og udseende meget lig Martin Mariner, den har kodenavnet MADGE. Den anden er et stort

4-motoret fly med 4 dieselmotorer, og den anvendes både til maritim rekognoscering og som transportfly.

Med hensyn til helikoptere er Rusland sandsynligvis lige så langt fremme som den vestlige verden. Den store helikopter med dobbeltmotor, tegnet af A. S. Yakovlev og kendt som YAK-24 LETAYUSHCHY VAGON (flying boxcar), er verdens største helikopter, der er i produktion. Den har fornylig sat to rekorder i vægtløftning, medens Mil MI-4, (med kodenavnet HOUND), der kan sammenlignes med, men er større end den amerikanske S-55, sikkert er den helikopter, der er bygget i det største antal.

DET STØRSTE LUFTVÅBEN.

Det russiske luftvåben, der er under kommando af Chief Marshal Pavel Fedorovich Zhigarev, har i dag en kampstyrke, der i første linie består af omtrent 25,000 fly, af hvilke mere end 80 % er moderne jetfly. Dertil kommer ca. 15,000 fly af forskellige typer i reserven, plus yderligere 4,000 kystbaserede kampfly, der er underlagt den russiske flådes flyvevåben. Der er ingen tvivl om, at Rusland er i besiddelse af det største luftvåben i verden tilhørende en enkelt stat. Denne kendsgerning er ikke særlig foruroligende, da det er noget, man har vidst i adskillige år, men hvad der er foruroligende er den hurtighed, med hvilken kvaliteten af russiske kampfly bliver forbedret, og den store fare, der nu eksisterer, for at USSR i de nærmeste år vil nå teknisk overlegenhed.

VIRGINIA ROSE



— i den fikse pose

- en herlig shagtabak

**Poul Petersen . Tobaksfabriker
HORSENS**



DEN ALSIDIGE

Hawker Hunter

Jager til angreb mod jordmål.

Når det drejer sig om angreb mod jordmål, er Hawker Hunter den absolut bedste jager, som er i brug ved eskadrillerne. Den forbinder stor fart med manøveevne i lav højde; og — med to rækker raketprojektiler og to 500 punds bomber under vingerne — kan den lægge en vældig slagkraft i angrebet. Dertil kommer, at Hawker Hunter er den eneste jager i verden, der er udstyret med fire 30 mm kanoner som basis bevæbning. Men — det er ikke det hele: Hunter'en kan også medføre fjernstyrede våben og ekstra brændstoftanke, hvilket altsammen øger deres operative alsidighed, og som alligevel ikke kræver mere end een mand i luftfartøjet og een mand på jorden. Af disse grunde blev Hawker Hunter foretrukket til NATO forsvar — støttet af større ordrer fra regeringerne i Storbritannien, Sverige, Danmark, Holland, Belgien og Peru.

HAWKER AIRCRAFT LIMITED . KINGSTON-ON-THAMES AND BLACKPOOL . ENGLAND

Member of the Hawker Siddeley group/pioneer . . . and world leader in aviation

En nat på en *fremskudt* artilleriobservationspost

At gøre tjeneste på en fremskudt artilleriobservations- eller indledningspost betyder, at dit job ligger fremme hos infanteristerne, for at være i stand til at holde terrainet foran deres stillinger under kontrol. Det betyder, at Du ustandselig har hvinet af fjendens 120 mm morterer i ørene, og braget, når de tager jorden, er bestemt ikke behageligere. Det betyder søvnløse nætter og arbejdsfyldte dage.

Det er bælgmørkt, da sergenten kl. 0300 vækker dig. Det er din tur til at overtage vagten. Noget efter står du ude i den beskyttede observationspost og stirrer ud over de mørke højdedrag. Pludselig flammer et lysskær op i mørket nord ude. Øjeblikkelig er du på tærne. Det gælder om aldeles omgående at stedfæste den nøjagtige plads, hvor mundingsilden viste sig. Du presser batterikikkerten mod øjnene, medens du regner sekunderne i hovedet. Da 15 sekunder er gået, lyder det dumpe drøn af nedslaget. Du beregner, at det fjendtlige batteri befinder sig 5.400 m borte. Ly-

den af selve nedslaget fortæller dig, at der er tale om morterild og mundingsflammens størrelse, at det må være en 80 mm. Du tager felttelefonen og afgiver melding: „4 stk. 80 mm morterer, hver afskudt 2 skud, position 5318 — afstand 5.400 m“.

Herefter sker der intet, før din vagt næsten er forbi. Da hører du den modbydelige hvislen af en kommende granat. I samme øjeblik du smider dig i bunden af hullet, eksploderer den med et skarpt knald. Du maser op igen og begynder straks at observere forterrainet i kikkerten, dog med hovedet i dækning, så godt det nu lader sig gøre. Yderligere 3 granater slår ned i nærheden. Du har nu kun een tanke, at få lokaliseret fjenden og tilintetgøre ham. Du søger at komme i kontakt med forbindelsesofficeren, men ingen svarer. Sandsynligvis brud på linien. I stedet prøver du radioen — det er pokkers vanskeligt at få den indstillet i mørket. Nu skulle den være der — en hyletone fylder den lille bunker. Du prøver at kalde op i mikrofonen, men der sker overhovedet ingen ting.





I reservedelskassen finder du en reservemikrofon, du kobler den til og prøver igen at få forbindelse med ildledningscentralen: David 18, dette er David 9, kom — Du skifter for at lytte, men der sker overhovedet intet. Du venter nogle sekunder og prøver igen. Trods alle forskrifter, bander du over radiomateriellet som en tyrk. Du hører pludselig en stemme i radioen, den lyder ligesom med stærk accent, du prøver at bryde ind og forlange kodeord. Stemmen holder op, mon fjenden er ved at finde frem til vore frekvenser?

Endelig får du forbindelse med din egen central. Netop som du er i gang med at rapportere den fjendtlige mortarbeskydning, hører du nogen ved nedgangen til beskyttelsesrummet. Ganske mekanisk retter du din maskinpistol efter lyden. En lommelampe bliver tændt og en stemme spørger: „Er artilleriofficeren her?“ Du genkender den spørgende, det er infanterichefen for afsnittet foran din observationspost. „Nej, hr. oberst, han sover“. „Væk ham“. Infanteriobersten går tilbage til indgangen og stirrer uroligt ud i mørket. Du ved, at et eller andet sted derude ligger hans folk tæt inde på de fjendtlige linier, og det ligger i luften, at noget er ved at ske. Din egen chef kommer ind og de to officerer begynder en dæmpet samtale. Artillerikaptajnen vender sig og siger: „Kald på Johnny, og afgiv ildordre“. Du taster: David 18, dette er David 9, ildordre!“ Bøjet over kortet giver kaptajnen koordinationer. Ligesom

du skal til at videregive dem, bliver der igen brok med radioen, igen er det lykkedes fjenden at forstyrre R/T-trafikken. Imellem hyletonerne lykkes det dig at gøre dem forståeligt i den anden ende, at de skal skifte frekvens. Atter er forbindelsen klar, instruktionerne går lynhurtigt igennem. Et øjeblik efter lyder det fra batteriet: „Skud gået“. Nu høres de dumpe drøn fra pjæserne bagved. „Seks skud“ meldes der. Spændt stirrer man ud i forterrainen. Seks giftigtudseende, kæmpemæssige orangegule „blomster“ lyser op i mørket. Gennem natten svirrer det med metalstumper, sten og jord, i et kort øjeblik regner det med død. Obersten får forbindelse med sin forreste linie: „Hvordan så det ud, Steven?“ Han diskuterer de oplysninger, han får med artillerikaptajnen, de studerer kortet sammen. Min chef tager selv radioen og giver batteriet enkelte korrektioner og beder samtidig om to serier af 6 skud. Denne gang ser det ud til, at fjenden fik det glatte lag. Ilden indstilles.

Klokken er nu 0430 og din tårn er overstået, du briefes din afløser om situationen og sover straks efter.

Næste nat.

Aftenen er mørk og en tågedis indhyller bevoksningen foran stillingen. Uvilkårligt gyser du, hvorfor. Du ved med dig selv, at det netop er et sådant vejr fjenden ynder. For en sikkerheds skyld efterser du dit våben, placerer magasinerne således,



at de ikke bliver snavsede. En funktioneringsfejl kan i det rette øjeblik blive skæbnesvanger. Mørket falder hurtigt på. Kl. 1930 kan du knap skelne højdedragene foran. Du stirrer intenst ud i mørket. Til sidst synes træstammerne at antage fantastiske former og det er, som om de bevæger sig. Mod din vilje falder du hen — du drømmer, at du er hjemme. De glemmer kineserne og nordkoreanerne derude i mørket.

Nogen rykker dig i armen — det er sergenten, „se der Johnny, vi får fremmede“. Du ser skikkelser, der sniger sig i retning af dig. De er kun 100 meter borte. Du kan høre løjtnanten rase over telefonen: „For Satan, brud igen“. De forsøger at få forbindelse gennem radioen — den er død. I et hjørne af bunkeren står en nødsender, du maser med at rigge den til — kineserne kommer uhyre langsomt, men usvigelig sikkert nærmere.

Nu skulle du være klar. Du kalder ustandselig, men forgæves David 18. Du prøver at komme igennem et andet batteri, for at bede dem videregive ordrene. David 23 dette er David 9, forlang ildordre fra David 18. Du skifter og lytter med tilbageholdt åndedræt. Bruset i radioen letter lidt og du hører nu, at batterierne taler sammen. Forbindelsen er etableret. Du vender dig og spørger løjtnanten, hvor han vil have ilden. Han nævner en række tal og kodebetegnelser, som du videregiver med lynets hast. Ganske svagt hører du or-

dene: „Skud gået“, Batteriet drøner, samtidig med du dukker dig, kan du høre granaterne hvisle over hovedet på vej mod målet. I et nu er terrainet foran dig et bragende flammehav. Skrigende, råbende og faldende skikkelser oplyses og alt er atter mørkt, men tavsheden er brudt. En ny eksplosion — det er en lysgranat og det skarpe magnesiumlys daler ned mod slagmarken i sin lille faldskærm. Det er som var det dag, men røgen og tågen nedsetter dog sigtbarheden. Fjenden kommer stadig nærmere — er der da ingen ende på deres enorme antal? Du hæver dit våben til anslag, men løjtnanten stopper dig. „Ingen skydning, vi må ikke røbe vor stilling“. Du forstår, han har ret og forsøger at slappe af. Ovenfor, bagved og foran dig kan du høre den hidsige, hostende lyd fra maskinpistoler. Smalle, ildrøde streger tegner sig i mørket — lyssporprojektiler — ind imellem ses glimt af de fremstormende kinesere. Til højre for dig spyr en 4-løbet 12,5 mm maskinkanon sin dræbende ild, og langt ude til venstre knitrer maskingeværene. Undertiden kan du skelne detonationerne fra håndgranater. Din løjtnant er i fuld gang med at flytte vor ild bagud, for at følge den fremrykkende fjende. Dette kan ikke ske kritikløst, vi må sørge for, at vor spærreild ikke træffer egne tropper. Ude i mørket høres råbet „sygepasser“, en har været uheldig.

Med et får du øje på en skikkelse, der skiller sig ud fra den sammenfildrede masse af fjender, han

har nu lige kurs imod din bunker. Du tager nøje sigte, og med et er du kold og rolig, ganske som du lå på skydebanen under din uddannelse. Kineseren begynder en springvis fremrykning. Dit våben følger ham og din pegefinger trykker stadig aftrækkeren tilbage. Uden at tænke på hvad der er sket, ser du pludselig kineseren kaste geværet i luften og synke sammen. „Godt skud“, siger sergenten ved siden af dig. Det varer lidt inden du igen er dig selv.

Kampen synes nu at være et inferno af brand, eksplosioner, hylende projektiler og splinter. Lysgranaterne forvandler nat til dag, og du tror knap på, at det rigtige dagslys er ved at trænge frem

fra øst. Horderne af stormende fjender tynder ud og spærreilden kan atter flyttes et stykke frem. I morgengryet kan du fremme foran skelne sammensunkne og forvredne skikkelser, og du ved, at det ikke er bar fjender, der ligger derude. Du stikker næsen op og får øje på en ung kommerat, der fortabt sidder på en tom benzindunk og stirrer på det, der engang var hans højre hånd. Du hjælper ham så godt dine forbindssager slår til og føler dig pludselig meget træt. Om natten har været lang eller kort sanser du ikke, den har nærmest været tidløs.

Da du atter bliver vækket, er det langt op på eftermiddagen.



VERDEN RUNDT

Torsdag den 2. august ankom til Kastrup kl. 13,15 med et specielt chartret SABENA fly en hun-okapi fra Belgisk Kongo.

Dyret, som er en gave fra Belgisk Kongo til Københavns zoologiske have, blev mødt i Bruxelles af dir. Svend Andersen og dyrepasser Johansen ved ankomsten fra Stanleyville, hvorfra okapien ankom tidligere på dagen med SABENA DC6C fragtfly.

Man vil erindre, at Københavns zoologiske have er i besiddelse af en han-okapi, som kom hertil i 1948. Hun-okapien kommer fra Epulu i den nordøstlige del af Kongo.

*

Første Sabena Convair 440 „METROPOLITAN“ i Skandinavien.

F. o. m. den 1. august indsætter SABENA Convair 440 „Metropolitan“ på sin skandinaviske rute Bruxelles-Amsterdam-København-Stockholm vice versa.

Maskinen vil være det skandinaviske rejsepubli-

kum kendt, idet SAS allerede disponerer over et antal „Metropolitans“. Den udgave af flyet, SABENA modtager, er det første i Europa, der er udstyret med RCA „næse radar“, som vil muliggøre, at piloten får et klart indblik i vejrforholdene helt op til 250 km forude.

SABENA's Metropolitan bliver udstyret med 44 pladser, og derved ønsker selskabet at byde det rejsende publikum en komfortabel og hurtig maskine.

SABENA har bestilt 12 Convair „Metropolitan“, og disse indsættes efterhånden som levering finder sted på alle de europæiske mellemdistanceruter, bl. a. til Barcelona, London, Paris m. fl.

CONVAIR 440 „METROPOLITAN“, et par tekniske data:

Længde	2413 cm
Højde	856 cm
Vingespand:	3210 cm
Motorer:	2 Pratt & Whitney - 2500 HP hver
Vægt med fuld last:	22500 kg
Lasteevne over 1000 km:	4400 kg
Cruising hastighed:	465 km i timen
Maksimum range med fuld last:	1200 km
Benzinforbrug pr. time:	ca. 720 liter.

Efter flere års hemmeligholdelse er de første oplysninger om endnu et amerikansk projekt med fjernstyrede våben blevet frigivet. Det er et forsøgsprojektil, der kaldes X-7, forsynet med en nålespidsforpart, som spiller en stor rolle ved udviklingen af de såkaldte ramjet-motorer. Projektilet er konstrueret af Lockheed Aircraft og omtales første gang af brigadegeneral Harvin Demler ved en kongres i New Orleans. General Demler sagde: „Vi har brugt X-7 som flyvende prøvebedding for at få oplysninger om de bedste former for forskellige våben og motorer. Ved hjælp af det er vi nu ved at udvikle ramjet-motorer til brug for meget hurtiggående flyvemaskiner samt vigtige dele til fjernstyrede våben.“

Ramjet-motorer betragtes i dag som det yderste, man vil kunne opnå med hensyn til fart i jetmotorer til fjernstyrede våben. De er forholdsvis simple at bygge og giver enorm kraft ved høje hastigheder. I modsætning til de almindelige jetmotorer har ramjet-motorer eller som de også kaldes, „flyvende kakkelovnsrør“, ingen kompressorer eller andre bevægelige dele. På grund af deres høje fart kan de komprimere den luft, de indtager foran, og i virkeligheden er det således, at jo hurtigere de flyver, jo bedre arbejder de.

X-7 udskydes fra B-29 bombemaskiner, og den første fart opnår de ved hjælp af raketter indtil det øjeblik, hvor ramjet-motorerne tager over. Ved hjælp af faldskærm vender X-7 tilbage til jorden.

*

Den store amerikanske Hilton hotelkoncern introducerer i dag et helt nyt projekt for finansiering af køb af flyvemaskiner. I spidsen for et nyt Air Finance Corporation står som præsident den unge *Barron Hilton* og hans far hotelmagnaten *Conrad N. Hilton* samt endnu en kendt californisk hotelmand *Joseph Drown* fra Beverly Hills.

Planerne går foreløbig ud på at købe 25 Lockheed transportmaskiner af forskellige typer og leje dem ud til forskellige luftfartsselskaber. Gennem denne foranstaltning ville selskaberne kunne bevare deres arbejdskapital til andre formål, idet det kun er tanken, at de skal deponere ca. 10 % af den normale købspris for de flyvemaskiner, de ønsker at disponere over.

Der er underskrevet en kontrakt for levering af den første Super-Constellation med Lockheed Aircraft. Det er model 1049 H, der enten kan benyttes til transport af last eller til 118 passagerer. Denne maskine har en marchhastighed på 535 km i timen og en aktionsradius på næsten 9000 km.

Barren Hilton udtaler, at hans nye finansieringsplaner vil være til stor værdi for de luftfartsselskaber, der skal foretage udvidelser meget hurtigt, og som allerede har bundet stor kapital i jetaldrens kæmpeflyvemaskiner, som først kan leveres i løbet af 3 til 4 år. Der vil ikke alene blive tale om at leje Super-Constellations ud, men man tænker også på at købe et antal af de nyeste Lockheed prop-jet Electramaskiner med udlejning for øje. Kontrakterne for lejemålene vil have en løbetid af 3 til 5 år, og omkostningerne ved et sådant lejemål bliver omtrent de samme som ved køb af maskinerne.

Når Hiltonkoncernen går ind for denne nydannelse inden for luftfarten, skyldes det, at alverdens hoteller er interesseret i at få så mange mennesker ud at rejse som overhovedet muligt. Og Hiltonkoncernen ejer indtil i dag 34 kæmpehoteller i 9 forskellige lande.

*

Wichita (Kansas). Der er ingen tvivl om at T-33 er verdens „mest flyvende skolestue“. Ikke færre end 45 af dem har over 3,000 flyvetimer bag sig. Den bruges af 22 nationer og er standard for det amerikanske luftvåben. Alene disse 45 maskiner har fløjet 90 mill. km, svarende til mere end 2,000 gange rundt om Ækvator eller 115 rundrejser til månen.

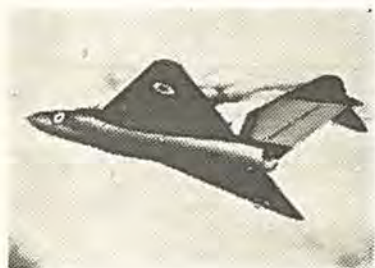
Burbank (Calif.) De amerikanske luftstyrker har afgivet den hidtil største ordre på for 20 mill. dollars T-33 jettrænere til Lockheed Aircraft. Antallet angives ikke, men det er den 13. amerikanske ordre på denne træner, der benyttes af 22 nationer, bl. a. af Danmark.

Hermed vil produktionen alene af denne model fortsætte til midten af 1958 og ialt omfatte ca. 5,500 maskiner. Den nuværende type er udstyret med instrumenter til flyvning i al slags vejr.

London, 19. september. „Hunter og Javelinjagerne vil være i stand til at møde enhver trusel,

der kan opstå for os", udtalte den højeste chef for Royal Air Forces jagerstyrker, airmarshall *Sir Thomas Pike* i dag. „Vore egne bombemaskiner af V-typen, såsom Vulcan-bomberne, er bedre end nogen anden i verden i dag, men selv disse typer kan Hunter og Javelin jagerne gøre det af med.“

De engelske luftstyrker er yderst tilfredse med Hunternes præstationer. Man har ikke engang haft halvt så mange uheld med dem, som man havde forudset. Vanskelighederne ved skydningen er fuldstændig overvundet for alle typer af jagerne.



„Indtil Javelin kom ind i billedet, var natforsvaret det mørke punkt for England“, udtalte *Sir Thomas Pike*. Han har netop inspiceret natjagereskadrillerne, hvor man er fuldstændig tilfreds både med disse jageres manøvrevevne og med radarinstallationen i dem. Luftmarshallen har videre med tilfredshed konstateret, at Javelinmaskinerne er lette at manøvrere, selv når den ene af jagernes motorer sætter ud.

†

*

Luftbasen Fürstenfeldbruck i nærheden af München er verdens største jettræningsskole uden for USA. I løbet af de sidste 2 år er der her uddannet 1200 jetpiloter fra 16 forskellige lande — deriblandt også Danmark — og det hele er et led i det store amerikanske hjælpeprogram. Undervisningen på Fürstenfeldbruck er lagt an på at skabe instruktører først og fremmest til 12 NATO-lande, med der har også været elever fra Iran, Pakistan, Spanien og Jugoslavien.

Kun i NATO-sammenslutningens hovedkvarter i Paris møder man officerer af så mange nationali-

teter. Ofte er det iranske eller indiske flyvere, der giver amerikanske piloter instruktion før de stiger op, og mange gange er det italienske og spanske elever, der bliver undervist af officerer fra det engelske luftvåben.

Alle elever har, før de ankom til „Fürsty“, som Fürstenfeldbruck kaldes populært, gennemgået en omfattende flyveuddannelse, men de skal her lære at flyve jet. Undervisningstiden er på 1/2 år, og det er Lockheed T-33 træner, man anvender. Denne maskine kaldes den „flyvende skolestue“ og bruges af 22 nationer. Indtil nu er der fremstillet 5.500 af dem, hvoraf størsteparten er leveret til de amerikanske luftstyrker.

Det er udvalgte piloter, der gennemgår denne uddannelse, og det har kun været nødvendigt indtil nu at sende 18 af dem hjem, til trods for, at arbejdsprogrammet er meget hårdt og disciplinen streng. For at kunne opnå afgangscertifikat fra „Fürsty“ som instruktør må eleven være perfekt i kunstflyvning og kende sin maskine ud og ind.

Naturligvis er de mange forskellige sprog til stort besvær ved undervisningen, men der kræves af hver elev gode kundskaber i engelsk, der efterhånden er blevet det internationale luftfartssprog. Samtidig beholder man nogle af eleverne fra de forskellige lande som instruktører for deres kamrater hjemmefra senere hen.

Lyden af jetmotorer drøner over Fürstenfeldbruck ved nat og ved dag, og det er Europas mest travle lufthavn. Hver måned er der mellem 15.000 og 19.000 starter og landinger, men antallet af flyvetimer er på den hemmelige liste.

De berømte „Acrojets“ hører hjemme på Fürstenfeldbruck, men til trods for deres strålende kunstflyvning betragter de ikke sig selv som luftens akrobater, men som de veluddannede specialister, de i virkeligheden er. I gennemsnit har dette team på 4 mand hver 1650 jetflyvetimer bag sig, og deres kunstflyvning er set af 2 millioner mennesker, lige fra Frankrig til Karachi i Pakistan. Overalt vækker det beundring, at de udfører deres flyvning med tiptanke. Acrojetholdet gør dette for at udsætte deres dygtighed for en endnu sværere prøve, men tillige for at vise manøvreedygtigheden af de T-33 maskiner, der bliver anvendt til træning af mandskabet.

851C.

Ungarns marterpæle

af SIGFRED PEDERSEN.

En rædselstid går atter over jord.
Blodrøde lyser Ungarns marterpæle.
Mit ord er intet i det store kor,
men tier jeg, skal selve stenene få mæle.
Mod himlen stiger deres hæse råb:
Knust er et tappert folk,
dets trods, dets tro, dets håb.
Den „frie“ verden la'r det frit forbløde.
— Ak, det er mer end Ungarns sjæl der døde.

Gem dine øjne, du, der selv er fejs.
Hvad er der mer at se? Kun vold og brøde.
Samvittighedens røst — å, følg den ej,
den hører med til det, der skændigt døde.

Selv gik vi nys i diktaturets åg,
men vores frihedsdrøm blev aldrig kuets,
den leved bag de lukte øjenlåg,
— en skønne dag den atter frigjort lued.

Den ganske jord omflammed den en stund,
men sank igen trods ve-råb og protester.
Ak, Ungarn er en grav foruden bund,
hvor verdens frihedsdrøm vi jordefæster.

Forgæves er hver flammende appel
til alle klamme, grå og gustne sjæle.
Måske er du så magtløs som jeg selv,
men tier vi, skal selve stenene få mæle.
Hør deres røst, om også den er hæst:
I dag faldt masken fra tyrannens fjæs.
Nu lærte vi hans sande træk at kende.
D e t e r e t f r e m s k r i d t :
NU VED VI, HAN ER FJENDE!

LONDON, 27. oktober 1956. Den tosædede Hawker Hunter jetjager har i går sat en ny rekord — denne gang også på turen tilbage fra Rom til London. Tiden var 1 time, 40 minutter, 35 $\frac{6}{10}$ sekunder, medens den tidligere laveste flyvetid for denne strækning var på 1 time, 58 minutter og 4 sekunder. Man vil forsøge at opnå officiel anerkendelse af rekorden. Hunter-jageren forlod Ciampino flyvepladsen i Rom kl. 1401 og landede kl. 1641 på Hawkers private flyveplads ved Dunsfold. Piloterne var *Bill Bedford* og *Frank Murphy*.

Maskinen havde også sat rekord på sin udtur til Rom forrige lørdag med en gennemsnitsfart af 105,6 km i timen.

Hunter tosæderen havde været i Rom for at blive demonstreret for det italienske luftvåben, hvor den havde været 15 gange i luften og var blevet fløjet af italienske piloter, bl. a. af chefen for luftvåbnets stab, *Rafaelli*.

BURBANK, Kalifornien. De amerikanske luftstyrker har afgivet endnu en kæmpeordre til Lockheed Corporation, denne gang på F-104 Starfighter jagermaskiner, der påstås at være verdens hurtigste.

Ordren, der er på 166 millioner dollars (over en milliard kroner) omfatter for 116 millioner dollars ensædede maskiner (F-104 A) og for 51 millioner dollars tosædede (F-104 B). Denne tidstnævnte type er nu ved at blive gjort klar til de første prøveflyvninger. De kan anvendes både til kamp og til træning. Der er ikke blevet givet nogen oplysninger om antallet af de bestilte maskiner, men man ved, at fabrikken vil blive beskæftiget med denne produktion „mange år fremefter“.

Starfighters hastighed står på den hemmelige liste, men bedømmes af det velunderrettede „New York Times“ til at ligge på 2400 km i timen.

Denne nye jager har været noget af en sensation, idet der er blevet benyttet helt nye principper ved dens konstruktion. Den vejer således kun halvdelen af det, almindelige jagere vejer, og fremstillingsomkostningerne er også kun halvt så høje som tidligere.

Maskinen er udstyret med katapultsæde, der sammen med cockpitets bund skydes nedad, så piloten er sikker på ikke at ramme halepartiet.

LONDON, 4. oktober. Den hollandske regering har i dag afgivet den første udenlandske ordre på Hawker Hunter træneren, den første ma-



skine bygget til dette formål, der er i stand til at flyve hurtigere end lyden. Hawker Siddeley Gruppen oplyser, at de hollandske luftstyrker forhandler om køb af yderligere 10 maskiner af samme slags senere.

5 udenlandske magter har indtil nu opstillet Hawker Hunter eskadriller i deres jagerforsvar og de fremstilles under licens i Holland til det belgiske og hollandske luftvåben.

Den nye ordre fra Holland har givet England en ny rekord for eksportordrer på militære flyvemaskiner, idet der nu alene af Hunter maskiner

er blevet solgt for 126 millioner £ Sterling (næsten 2½ milliarder kroner) til udlandet.

Det er anden gang, Holland aftager maskiner fra Hawker Siddeley Gruppen i år, idet der i april blev købt for 6½ million dollars (ca. 45 millioner kroner) Sea Hawk jagere på det amerikanske offshore program.

Den tosædede Hawker Hunter er en helt ny type, der blev prøvfløjet første gang af Hawker's chief testpilot, *Nevil Duke*, i august i fjor. En måned senere blev den forevist på Farnborough-stævnet og i år omtales den i hele verdenspressen, da den blev prøvet af den russiske generalløjtnant, *Aleei Blagoveschensky*, ved en hastighed større end lydens.

Hunter-træneren, hvis officielle betegnelse er Hunter T MK 7, er indrettet med sæder til lærer og elev ved siden af hinanden i trykkabine.

Denne type vil også kunne udvikles til en „all-weather“ og natjager.



Livet i et **kommunistisk** luftvåben

Løjtnant VLADIMIR KRMAN, der er undsluppet fra landet bag jerntæppet, beskriver her livet i det kommunistiske luftvåben...

En morgen i januar 1952 fløj jeg en ARADO 96 fra det tjechoslovakiske luftvåben på en rutinemæssig instruktionstur. Sammen med en anden flyveinstruktør øvede jeg formationsflyvning som en del af træningen af vore artilleriofficerselever, og jeg havde en elev foran i maskinen. Få minutter efter at den anden pilot havde overtaget føringen af formationen dykkede han pludselig ned mod en bjergside. Selvfølgelig fulgte jeg ham, idet jeg holdt min plads i formationen. Vi gik lavere og lavere, indtil vi til slut var så nær bjergsiden, at skiløberne lagde sig ned, bange for at vi skulle ramme dem.

Det viste sig, at min elev var ret bange, men jeg forsikrede ham, at intet ville ske. Jeg gik igen ned, idet jeg fulgte førermaskinen. Alt i alt lavede vi tre lavdyk. Så sagde jeg til føreren, at vi hellere måtte ophøre med lavflyvningen og vende næsen hjem. Jeg var bange for, at folkene på jorden ville rapportere vor støjende adfærd. Vi fløj hjem.

Da vi slentrede bort fra vore fartøjer efter at

have landet, syntes min elev stadig at være bekymret. Han mente, at vi ville komme i vanskeligheder grundet lavflyvningen. Jeg bad ham imidlertid holde sin mund, og da jeg vidste det bedste for os begge var, at ingen sagde noget, glemte jeg fuldstændig den historie.

Til min overraskelse kom vrøvlet samme aften, idet vi alle blev kaldt til chefen. Da såvel eleverne som den anden instruktør alle var mine venner, besluttede vi at holde sammen og sige så lidt som muligt. Vi blev imidlertid afhørt enkeltvis. Til min store forbavselse erfarede jeg da, at det var *min elev*, som havde talt. Som en god kommunist havde han set det som sin pligt at indgive klage over sine instruktører.

Min straf for denne lavflyvningsaffære blev syv dage i enecelle, udsættelse af udnævnelse endnu eet år og degradering til klassifikation under første-klasses pilot. Dog senere ændret til degradering var den anden instruktørs oprindelige straf, som den, der havde foranlediget flyvningen udført, den at hans status såvel som instruktør og militærflyver blev frataget ham.

Denne hændelse understreger atter i min bevidsthed, at man ikke kan stole på nogen som

helst i et kommunistisk luftvåben, ikke engang ens bedste venner.

Forrådelse som den her omtalte foregår hver dag. Altid bliver der holdt øje med en af spioner blandt ens kolleger. Så man må altid være på vagt. I hvert eneste minut har man den trættende angst for, at et eller andet uoverlagt ord skal røbe ens sande følelser i forbindelse med kommunismen — i så fald ender man i koncentrationslejr.

Så stor er denne nervebelastning, opbygget af den alle steds nærværende atmosfære af mistænksomhed, at ethvert medlem af en luftfartøjsbesætning i det tjechoslovakiske luftvåben er tvunget til at deltage i en fjorten dages nervekur hvert år. Kuren er ikke blot en periode, hvor man slapper af i fredelige omgivelser. Det er derimod en fuldt ud på videnskabeligt grundlag baseret *kur*. Jeg behøver vel næppe at tilføje, at efter et års uophørligt nervepres er der ingen, som ikke har denne behandling nødvendig.

Det faktum, at de kommunistiske autoriteter selv indser nødvendigheden af en sådan kur, illustrerer sikker bedre end noget andet, at livet er et helvede i et kommunistisk luftvåben.

*

Og det som gør, at man stadig er på vagt, er, at enhver af ens kolleger kan være spioner. Kommunisterne får fat på spioner ved at lægge pres på folk. Hvis f. eks. en af jordpersonellet begår en lovovertrædelse, tyveri eller andet af den kategori, så kan politikommissæren lade nåde gå for ret, ifald lovovertræderen indvilliger i at udspionere sine kolleger. Hvis spionen i løbet af de kommende måneder kun indsender et mindre antal rapporter, vil han blive truet med sagens genoptagelse, indtil han i desperation rapporterer enhver detalje i sine kollegers livsførelse. Han opgiver alt vedrørende deres politiske synspunkter og militære virken. Man kan ikke engang søge glemsel i en drink, for selv i baren findes spioner, som blot venter på en chance til at provokere en til antikommunistiske udtalelser — og i fald dette lykkes, vil man blive sendt i fængsel for synspunkter, som er fremsat, medens man var beruset.

Den alle steds nærværende atmosfære af mistænksomhed er forøget i endnu højere grad grundet autoriteternes omhu hvad angår alt sikkerheds-

mæssigt. Selv de mest ubetydelige detaljer vedrørende militærlivet er velbevogtede hemmeligheder. Det er dog bogstavelig talt en lovovertrædelse at fortælle nogen som helst, hvad man spiser til frokost. Hvis man identificerer et fartøj for en kollega, medens dette overflyver pladsen, vil man uden videre blive sendt i fængsel, dette uanset om fartøjet var et gammelt vrage uden den mindste krigsmæssige betydning.

Intet flyveuheld bliver omtalt i pressen og ingen tabslister bliver opført. Fotografiapparater er fuldstændig forbudte. Og selvfølgelig må man ikke lade tage fotografier af én, medens man står ved siden af sit fartøj. Det første billede af den art, blev taget af mig, da jeg ankom til England.

Den disciplin, hvormed de kommunistiske love følges, er ubønhørlig hård. En dag glemte jeg at medtage mine flyverbriller på en flyvetur. Skønt jeg ikke behøvede dem for turen, blev jeg idømt kvarterarrest for min forglemmelse. I et andet tilfælde begyndte en elev at lande, medens hans landingsstel stadig var oppe. Skønt han så advarselslyset i tide og gik rundt igen og lavede en fejlfri landing, blev han straffet med fem dages fængsel. Da en anden elev gjorde sig skyldig i samme forseelse næste dag, blev han idømt 21 dages fængsel. Straffenes strengthed er ofte ganske fantastiske. I et tilfælde, hvor fenrik Gustav Molnar (som sammen med mig undslap til England) af ren og og skær træthed begyndte at nikke, medens han opholdt sig på et køretøj, blev han idømt to dages fængsel for at have sovnet, medens han opholdt sig på flyvepladsen.

At Molnar faldt i søvn er ikke overraskende, thi arbejdstiden er sammenholdt med den vestlige

ATTER DEMENTI.

Vi har påny hørt den utrolige påstand fremsat, at vi her i staben ikke beskæftiger os med positive opgaver. Selvfølgelig passer dette ikke. For øjeblikket arbejder vi således alle med at finde „the missing link“. Arbejdet skrider fremad, og vi håber inden længe at kunne meddele flyvemateriel-tjenesten, hvor de kan afhente den.

O. Potte,



Fasan 6868*

Telefoner
Brandalarmer
EL-ure
Afbalanceringsmaskiner

L. M. ERICSSON A/S
Finsensvej 78 København F

C. W. S. Svineslagterier A/S

HERNING & SKJERN

For ædel Pønst

**WEILES
WINE**

Vinhandlere siden 1822

P. WEILE & SØN . AALBORG



Teknisk maskin- og olieforretning

Telefon 582 . Aalborg

standard usædvanlig lang. En god kommunist i luftvåbnet arbejder 14-16 timer om dagen, dette inkluderet et gennemsnit på tre timers daglig politisk undervisning. Selv jeg, der som antikommunist skulkede fra mange lektioner af denne art, havde mindst 12 timers tjeneste om dagen. Og hen imod slutningen af et træningskursus, hvor det samlede antal timer skulle nå op på et forud bestemt antal, bliver man nødsaget til at gøre tjeneste i 21 timer. Der arbejdes med en sådan marathondag ca. tre gange ved slutningen af et fire-måneders kursus.

En almindelig arbejdsdag for et medlem af jordpersonellet i et kommunistisk luftvåben starter kl. 0430, når han står op. Fem minutter senere er han i fuld gang med legemsøvelser. Officerer begynder deres dag kl. 0515, og de begynder ligeledes med gymnastiske øvelser. Arbejdet på stationen fortsætter til kl. 1730. Derefter er der halvanden times instruktion, hvor tilrettelæggelsen af den kommende arbejdsdag foregår. Aftensmaden indtages i løbet af blot 20 minutter og efterfølges af politisk skoling til langt ud på aftenen. Dette hårde pres af tjeneste giver kun en time om dagen, hvor man kan gøre, lige hvad der passer en. Man kan lige nå at få skrevet et brev, taget et bad for derefter ganske udmattet at tumle i seng. Fem en halv time senere står man op, og begynder på en lignende dag.

Det kommunistiske jordpersonel kan end ikke på søndagen slippe for denne kolossalt trættende arbejdsdag. Det kommunistiske luftvåben arbejder nemlig syv dage om ugen. Kun i tilfælde af dårligt vejr gives der week-ends. Og selv da kan en mekaniker ikke forlade stationen med mindre han er en god kommunist, og han må kun gå ud i nogle få timer den ene af de to dage. I ugens løb er det fuldstændig forbudt jordpersonellet at forlade stationen.

I sin knapt tilmålte fritid hører man praktisk taget ingen jazzmusik i radioen, da den russiske musik kun består af klassiske stykker og russiske folkeviser. Man sætter ingen pin-up girls op over sin seng, thi den slags imperialistiske overklassemanerer er selvfølgelig ikke tilladt. Dans er der mulighed for en gang hver anden måned, og selv disse hop er politisk inspireret, da det altid drejer

sig om et arrangement, som har til formål at knytte luftvåbnets personel nærmere til arbejderbefolkningen. Ej heller ses rent underholdende film. Disse er nemlig altid opbygget over politiske ideologier.

*

Mekanikeren kan end ikke se frem til en flugt fra dette helvede på jorden ved at tage på orlov. For skønt en flyveinstruktør bliver givet godt 35 dages årlig orlov, er det absolutte maximum for en mekaniker 8 dage om året. Orloven skal tages på en gang og på et forud fastsat tidspunkt. Man kan aldrig tage sin orlov således, som det passer en bedst. Officerer kan få op til to dages orlov i forbindelse med dødsfald i familien, men den store gruppe af folk under betegnelsen jordpersonellet kan overhovedet intet få af den slags.

Disse store forskelligheder i privilegier mellem officerer og „andre“ illustrerer den enorme sociale kløft, som adskiller de to grupper. Som løjtnant og pilot modtog jeg en løn, som svarer til £ 52 om måneden. Dertil kommer, at købeværdien er det halve af den, som i dag er i England. Dertil kommer ganske vist fri uniform og kost, men kvarter måtte jeg selv betale. En fuldt kvalificeret faglært mekaniker får en elvtedel af denne løn. Og en ufaglært får kun en 22. del. Min kost var også uden diskussion bedre end andre rangklassers. F. eks. fik jeg tre gange så meget kød. Desuden forsøger man at gøre det endnu mere klart for alle, hvor store rangforskelle der hersker, ved at kræve en til det yderste gennemført hilsepligt. Faktum er at gøre honnør for enhver. Selv menige og rekrutter gør honnør for hinanden.

Paradoksalt nok var vi alle, når det drejede sig om politiske sager fuldstændig ligemænd. Jeg husker f. eks. et politisk møde på en af flyvestationerne, hvor en korporal åbenlyst skældte sin instruktør og løjtnant ud. Løjtnanten havde påtalt, at korporalen havde huller i sine bukser, på trods af, at dette flere gange tidligere var blevet påtalt. Hvorpå korporalen, medens alle hørte derpå, sagde at de rolls, som løjtnanten havde lavet på instrumenterne samme morgen var en meget større forseelse. Grov opsætsighed er tilladt, blot de bliver foretaget af rene politiske grunde.

R. T. Hesselberg

Aut. G M forhandler

Storegade 14

Haderslev

Fiskehuset

Stationsvej 37 . Telefon 126
Ballerup

Lev. til officersmessen

Nørresundby Dampvaskeri

Vestergade 49

Telefon 253

Bagemester

H. BORST

Skrydstrup

JENS JENSEN'S EFTF.

VINHANDEL

Grundlagt 1813

ST. SGT. HANSGADE 1 . VIBORG

S. Buchardt

Slagtermester

Stationsvej 22

Ballerup

J. ESKILDSEN

Bagemester

Telefon 30

Simmelskær

Handelsbanken i Viborg

Filial af Aktieselsk. Kjøbenhavns Handelsbank

VIBORG

KARUP

KØLVRA

1/3 M. C. Brincken's Eft

Haderslev

Leverandør af værktøj til Deres fag

AARHUS VÆRKTØJSMAGASIN 1/2

Søndergade 70 . Tlf. 25 200

Beslag . værktøj . krydsfiner
m. m.

Østbanegade 3 København Ø.



Carl Jacobsens Vinhandel

E. Seligmann

AUTOUDLEJNING UDEN FØRER

- 5 personer Consul 1955
- 5 " Taunus de Luxe 1954
- 4 " Opel Record 1955
- 4 " Anglia 1955

GEORG OLSEN

JONSTRUP

TLF Ballerup 873

Sandheden er den, at politik dominerer og regerer alt vedrørende luftvåbnet. Politik er den vigtigste faktor i ethvert våben eller værn, som kommunisterne leder. Alle fejl skal rettes i en politisk korrekt tone. Hvis f. eks. een af mine elever lavede en dårlig landing, var det min tjenstlige pligt at irettesætte ham i vendinger i fuld overensstemmelse med det kommunistiske partis slagord. Dette var, hvad jeg i en situation kunne blive nødt til at sige: „Kammerat korporalselev drop ikke den venste vinge på denne overklassemaner i lighed med de imperialistiske amerikanske piloter. Du begår en stor synd mod fabriksarbejderne, som har givet dig denne udmærkede maskine i varetægt. Tror du, at du med denne opførsel lever op til de høje eksempler, vist dig af „Stalins glørværdige falke“. Når jeg afveg fra at korrigere mine elever på denne stupide politiske maner, blev jeg indberettet af dem for ikke at være en god kommunist.

Politisk pålidelig i et kommunistisk luftvåben er af større værdi end arbejdsmæssig pålidelighed og dygtighed. Piloterne bliver rekruteret grundet deres sunde politiske indstilling og uden hensyntagen til, om de overhovedet bryder sig om at flyve. Mere end 90 % af piloterne i det tjechoslovakiske luftvåben er tvunget ind til tjeneste grundet deres gode politiske baggrund. Derfor hader mange tjechoslovakiske piloter flyvningen så meget, at de er villige til at udføre enhver anden politisk pligt, blot de kan komme bort fra flyvningen. Deres politiske pålidelighed er det eneste som tæller.

Jeg fik et levende indtryk af, hvorledes vore politiske kort blev sat i kartotek, da jeg seks måneder efter at kommunisterne kom til magten gik hen til valgstedet for at stemme til landsvalget. Jeg var flyverelev på det tidspunkt, og da jeg gik ind i valglokalet, fandt jeg min stationschef, vor sikkerhedsofficer og adskillige andre officerer fra vor træningskole. De stod i nærheden af valgbordene og holdt nøje øje med, hvorledes hver enkelt valgte, samt skrev det omhyggeligt ned.

*

Aftenen før havde vor stationschef fortalt os, at det var vor pligt ved valget at sætte et godt eksempel for civilbefolkningen. Vi skulle følge ledelsen af den glørværdige røde armé. Og da vi alle i hæren stod sammen, var der ingen grund til

for nogen at stemme hemmeligt. Vi skulle alle (skønt han omhyggeligt undgik direkte brugen af ordet) stemme kommunistisk.

Da jeg absolut ønskede at blive pilot, havde jeg intet valg, jeg vidste, jeg måtte stemme kommunistisk. Nogle af mine venner gjorde imidlertid den dumhed at gå ind bag tæppet og stemme i hemmelighed. Følgen af dette var, at ved næste eksamination blev enhver, som havde stemt hemmeligt, smidt ud af skolen. De eliminerede elever fik at vide, at de ikke havde klaret eksaminationen på grund af manglende militær effektivitet, men den virkelige grund var den, at de havde stemt anti-kommunistisk.

Nu efter at være ankommet til England finder jeg det herligt at kunne gøre ganske hvad jeg lyster. Jeg synes næsten, man lever som rene konger herovre i forhold til livet bag jerntæppet. Jeg er ganske overbevist om, at i fald mine kammerater i luftvåbnet derovre kendte forholdene her, ville hele bundtet uden undtagelse stikke af. Det som gør livet i Tjechoslovakiet til et sådant forbandet helvede, er den fuldstændige mangel på personlig frihed. Det var for at finde personlig frihed, at jeg stak af til vesten.

Flyverhjemmeværnet

Hvad skal der til . . .

for at ledelsen — enten den civile eller den militære eller begge i forening — kan få øjnene op for, at det er lynende nødvendigt, at der gøres noget for, at de godt 8000 frivillige i *luftmeldekorps*et (LMK), der er den ældste tjenestegren i *flyverhjemmeværnet* (FLH), kan få deres legitimationstegn på uniformerne? Der tænkes i denne forbindelse på det længe savnede tjenestegrensmærke eller værnsmærke.

Er det da helt umuligt, at der kan gøres noget for os?

Er det virkelig sådan, at man på rette sted har overset eller fuldkommen negligeret denne psykologiske side af sammenholdet, som et tjenestegrensmærke eller værnsmærke ubetinget er, og som vi frivillige i LMK i den grad savner?

Kan der da ikke skæres igennem — igennem al udenomssnak og kommissioner m.v.?

JYDSK ILT-
OG
ACETYLENGASFABRIK A/S

SKANDINAVISK RØRFABRIK A/S

HORSENS
Telf. 2 47 11

TAGE OLSEN

Centrumgården

(BUEN)

Aktieselskabet
for Kemisk Industri

Amaliegade 15 . København K . Central 6388

L. V. ERIKSEN A/S

KØKKENUDSTYR

Nørrebrogade 55 . Luna 2550



Kr. 87,50 stk.
incl. pære



Exclusive
i skønhed
og styrke
Uundværlige
for hurtig
natkørsel
Udført i svært
forchromet
messing

LUCAS

TAGELYGTE OG FJERNPROJEKTØR TWIN-SÆT

Til eksempel anføres, at man — sikkert uden ret stor bekostning — kunne udlevere flyvevåbnets hvide stofvinge til hver enkelt medlem i LMK, der så selv kunne sørge for at få det syet på uniformen. Ved denne udvej var meget opnået, og megen utilfredshed imødegået.

Senere kunne alle forskellige langsomt arbejdende kommissioner så trækkes med afgørelse om tjenestegrensmærke m. v.

Det vides positivt, at vor afgæede chef, oberst Bjarkov, levende interesseret gik ind for forslag vedr. tjenestegrensmærker til FLH og herunder LMK. Forslag herom er ad kommandovejen fremsendt til forsvarsministeriet, hvor så en langsomt arbejdende kommission har lagt dem ned i skuffen, hvor de uforstyrret kan forgå af ælde.

Der mangler således ikke interesse fra LMKs

militære ledelses side, og der mangler så sandelig heller ikke interesse hos os frivillige, som nu også bærer våben, til trods for, at man ikke har forsynet os med et legitimationsmærke.

Der ligger i denne behandlingsmåde et psykologisk faremoment, som man på rette sted ikke må være blind for, og i hvilken sag der øjeblikkelig bør træffes en afgørelse, hvilket i høj grad fremgår af følgende autentiske beretning fra efteråret 1955.

„En af LMKs befalingsmænd, en postleder, fra en af sektion Københavns yderposter, var iført uniform på vej til befalingsmandsmøde i København. For at komme til bestemmelsesstedet måtte han tage med toget til København. Under køreturen med toget kom der en af flyvevåbnets faste befalingsmænd ind fra en af stationerne på vej

til København, og selv om LMK-manden fra den faste befalingsmand modtog nogle forvildede og undersøgende blikke, hilste han på korrekt måde — der skulle hilses op ad —, men denne hilsen blev ganske overset, til trods for, at genhilsen var uundgåelig. — Den faste befalingsmand har måske tænkt, hvad det egentlig var for en mærkelig fyr, der optrådte i „et gråblåt sæt tøj“, og til hans undskyldning skal det også bemærkes, at han — bortset fra LMK-mandens vinge på huen — var ude af stand til at identificere denne mærkelige fremtoning, der ikke på sit „tøj“ var forsynet med synligt legitimationstegn om tilhørsforhold.“

Vi forventer her i Hjemmeværnsbladet at få et konkret og positivt svar på foranstående henvendelse.

„Thom.“

Til orientering skal bemærkes, at denne sag har været til behandling gennem lang tid og forhåbentlig snart bliver løst.

Det er meget beklageligt, at denne sag er gået i hårdknude, og det er ikke mindre beklageligt, at der blandt de frivillige mand og mand imellem

tales om, at det er flyvevåbnet, som ikke ønsker at luftmeldekorpssets personel bærer flyvevåbnets vinge.

Når der iøvrigt er så stærkt et røre om sagen inden for LMKs rækker, må dette ikke mindst tilskrives, at der finder en forskelsbehandling af frivillige sted, idet medlemmer af foreningen Kvindeligt flyvekorps, der ligesom luftmeldekorpsset er tilknyttet forsvaret gennem loven om hjemmevernets ordning, må bære flyvevåbnets vinge.

Der må og skal skaffes ro om denne sag, og man må ikke fra forsvarsledelsens side tro, at man fremover kan forvente en effektiv indsats fra frivillige, der inderst inde føler sig behandlet som mindreværdige.

Det vil derfor være en stor lykke, og sikkert ikke mindst for flyvevåbnet, om der snarest blev givet tilladelse til, at flyvevåbnets vinge udleveres til luftmeldekorpssets personel. Den nedsatte uniformscommission kan så til sin tid tage stilling til et særligt tjenestegrensmærke for personel af LMK.

E. Sinding.

Isdannelse

I december 1935 styrtede en belgisk passagermaskine ned i Tatsfield i Kent. 11 mennesker mistede livet. Grunden til ulykken var isdannelser på planer og styrelinier. Offentligheden blev her gjort bekendt med en af de største farer under flyvning — overisning.

Så tidligt som i 1933 forstod man i aeronautiske kredse, at ville man i fremtiden opretholde en regulær og uhindret lufttrafik, måtte dette problem løses. De første forsøg bestod i at prøve virkningen af en særlig beklædning og maling, der skulle forhindre isdannelser på de udsatte steder. Blandt andet blev der eksperimenteret med lim, sæbe og tjæresirup.

Uden tvivl vil tjæresirupen i bogstavelig forstand vække bittersøde minder hos dem, der husker den substans, der blev anvendt som erstatning for den rigtige sirup under første verdenskrig.

DUNLOP RUBBER COMPANY fandt i 1935 frem til en metode, der bestod i at påsprøjte en væske ud over planer og rør, som nedbrød isdannelsen, og fik den is, der allerede var, til at knække og falde af, endnu før den nåede at blive farlig.

Vand befinder sig i atmosfæren som usynlig damp, i flydende form og som iskrystaller. Iskrystallerne har hovedsagelig to former: flade, ottekantede og stjernelignende eller ottekantede og nåleformede. Ved 0° Celcius samler iskrystallerne sig og danne snefnug. I meget koldt klima sker dette sjældent og krystallerne forbliver tørre og adskilte. I forbifarten må nævnes, at hentydninger til tøris ikke må forveksles med kulisyre, der anvendes til nedisning og kunstig regn.

Rimfrost ser vi på grene og græs i smukke fjeragtige former, når vejret er fugtigt og koldt. Under sådanne omstændigheder kan der udvikles en

betragtelig vægt af is på et luftfartøj, der er parkeret på jorden. Dette kan i allerhøjeste grad spille en uheldig rolle under starten, have indflydelse på sigtbarheden og radiomodtagelsen. Under flyvning vil der komme rimfrostdannelse på et fartøj, hvis det efter at have gået igennem kold luft hurtigt går ned i lavere luftlag med varmere og mere fugtig luft. En tredje slags is danner et uigennemsigtigt lag, når et afkølet luftfartøj passerer gennem meget kolde små vanddråber. Skønt disse vandformationer normalt er bløde, vil luftmodstanden mod fartøjet pakke dem tæt sammen. Hvis de ikke skilles ad, frembyder disse isdannelse en stor fare, idet de forandrer maskinens strømmede form, og dermed giver den tubulens, der arbejder på fartøjets flader, andre betingelser at virke under end de oprindelige beregnede. De kan endvidere genere karburator eller jetindsugningen og bevirke et fald i motorens drivkraft.

Hvis et luftfartøj flyver igennem et område, hvor større vanddråber dækker maskinen og fryser til is, fremkommer der et lag i form af glasis. Glasisen dækker fartøjet med et jævnt, men uregelmæssigt lag, der er meget hårdt og som slutter tæt til. Det kan opnå stor vægt, og foruden at ændre fartøjets form, brækker det af og til af i store stykker og kan have en væsentlig indflydelse på luftfartøjets balanceevne.

Den sidste istype, der bør nævnes i denne sammenhæng, er islag, der fremkommer ved, at et luftfartøj passerer igennem lag af varm og kold luft, der indeholder regn.

Selv om det er sagt, at snepartikler ikke kan hænge fast på et tørt luftfartøj, kan de gå sammen med en af de andre former for isdannelse og skabe overisning.

Det fremgår således, at problemet var alvorligt og kompliceret. Det første eksperiment, Dunlop-systemet, anvendte etylen, glycol eller alkoholvæske til at smelte isen. De udsatte kanter på planer, højde- og sideror blev dækket af porøst læder og oven på anbragte man et stof overtrukket med gummi for at frembringe et solidt sammensat overtræk. Væsken, der skulle forhindre isdannelse, blev pumpet ud igennem huller, der var anbragt med jævne mellemrum i gummiovertrækket.

Det første luftfartøj, der blev anvendt til disse eksperimenter i 1935, var en Leopold Moth og en Hawker Hart. Ved en af de første prøver blev afisningsudstyret sat i gang, før fartøjet nåede den zone, hvor isdannelse begyndte og derefter afbrudt. Efter en halv times flyvning i det ellers så farlige område, dannede der sig kun meget lidt is på de behandlede flader. Derimod havde isdannelse på indtil 3½ tommers tykkelse fundet sted på planstiverne. Man havde gjort et betydeligt fremskridt i kampen mod den farlige overisning. Den første læderbeklædning blev senere erstattet af et gazeovertræk. Compressionsluften fra bremsene blev udnyttet til væskeudpumpningen. Fremstillingen og udviklingen af effektivt arbejdende elektriske pumper med op til adskillige udpumpningskanaler forvandlede det gamle, primitive system til et uafhængigt anlæg.

Denne type var i udstrakt grad i brug gennem hele den anden verdenskrig og anvendes stadig af mange luftfartøjer. Man har tydelige beviser for, at fartøjer, der har været udstyret med elektrisk pumpeanlæg, har evnet at gå igennem til deres mål, medens andre, der ikke har været underkastet de samme betingelser, har måttet vende om takket være overisning.

Det moderne luftfartøjs hastighed, størrelse og operationsrækkevidde har gjort vægtbesparelse til en uomtvistelig nødvendighed og man har måttet gennemarbejde hele problemet om isdannelse på ny. Nye materialer som syntetisk gummi med stor varmemodstandsevne kombineret med evnen til i længere tid at være udsat for sollys og ozon, har banet nye veje for planlægning og fremstilling. Eksperimentet har udviklet varmemåtter, der er ligesom et led i selve metallet. Måtterne er skræddersyet, så de fuldstændig passer ind i maskinens form. Hver måtte består af to lag gummi, der ligger på hver side af et varmelegeme, der er indrettet således, at varmegraden kan reguleres under hensyntagen til nødvendigheden.



ICAO

Den Internationale organisation for civil luftfart skitserer de kommende 20 års udvikling inden for ruteflyvningen — Antallet af passagerkilometer ventes 13-doblet fra 1955 til 1980.

I 1976 vil atomkraftdrevne rutemaskiner med en hastighed på 1600 km i timen kunne foretage non-stop flyvninger over ligegyldigt hvilken afstand på jorden. Det er Den Internationale Organisation for civil Luftfart — ICAO — der har foretaget denne beregning 20 år frem i tiden som støttemateriale for organisationens forsamling, der i juli måned fandt sted i Venezuelas hovedstad, Caracas.

ICAO-rapporten omtaler først de nye jet-rutemaskiner DC-8 og Boeing 707, der tages i brug om 3-4 år, og som vil være i stand til at flyve ca. 950 km i timen og transportere 150 passagerer indtil 6500 km uden mellemlanding.

Fly på 500 tons

Det hedder videre, at det i øjeblikket tvivlsomt, hvorvidt man i det kommende tiår vil være interesseret i at kunne transportere mere end 150 passagerer i eet rutefly, men der er mulighed for meget stor forøgelse af den enkelte maskines aktionsradius. De indtil nu praktiserede former for drivkraft vil imidlertid i så tilfælde være meget uøkonomiske, og det er derfor mere sandsynligt, at maskinerne til brug over de meget lange afstande vil blive drevet frem ved hjælp af atomkraft. Eftersom et sådant kraftanlæg er meget tungt, må fremtidens ruteflyvemaskiner nødvendigvis bygges større end de nu anvendte. De beregninger, man allerede nu har foretaget, viser, at en flyvemaskine, der drives ved hjælp af atomkraft, vil komme til at veje mindst 250 tons, og man forudser, at der om tyve år vil findes civile transportflyvemaskiner med en maksimumvægt på 500 tons. De vil utvivlsomt i første række blive bygget til godstransport, men vil også kunne anvendes til passagerbefordring.

Lufthavnenes udbygning

I rapporten fremhæves det, at flyvemaskinens udvikling har medført en stadig forøgelse af hastigheden under start og landing. Den længde, der er nødvendig for landingsbanerne, har efterhånden presset lufthavnenes økonomi og ofte også praktiske muligheder så meget, at man nærmer sig et punkt, hvor lufthavnsmyndighederne ikke vil kunne strække sig længere. Det anses derfor for sandsynligt, at de kommende års meget store flyvemaskiner ikke vil kræve længere eller kraftigere start- og landingsbaner end dem, der er nødvendige til de nye jetrutefly af typen DC-8 Boeing 707. I løbet af de næste 20 år vil alle større lufthavne være ombygget til at kunne tage maskiner med en tophastighed på indtil 1600 km i timen og må desuden være indstillet på at kunne betjene flyvemaskiner med højst forskellig start- og landingshastighed og stigningsgrader.

Helikopteren har skuffet

I denne forbindelse bemærker rapporten, at helikopteren ikke har indfriet de forventninger, man har haft til dette luftfartøj. Helikopteren har vist sig at være meget kompliceret og kostbar i drift, og de specielle fordele, den byder på, vil man sandsynligvis billigere kunne opnå ved en forbedring af flyvemaskinetyper, der er konstrueret til at starte og lande på et meget begrænset område.

Hånd i hånd med indførelsen af atomdrevne rutemaskiner vil den nærmeste fremtid opleve en vældig stigning i lufttrafikken i almindelighed. ICAO anslår, at luftfartsselskabernes samlede antal passagerkilometer i 1980 vil være 13 gange højere end i 1955 (eller en stigning fra 62.000 millioner i 1955 til 800.000 millioner i 1980). Man venter, at det samlede antal flyvekilometer i dette tidsrum vil blive firedoblet.

Nyt fra Pilotte.

Pilottes føl trives i bedste velgående, vi håber at se hende til paraden til foråret.

Vi omtaler hende i Kvindeligt flyvekorps med navnet Pi-pilotte.

NYT fra flyvestationerne...

Flyvestation SKRYDSTRUP har i september måned afholdt konkurrencer i terrainsport, pistol-skydning og maskinpistol-skydning. De 10 bedst placerede i hver af ovennævnte konkurrencer er som følger:

TERRAINSPORT

Placering	Grad	Navn	Enhed	Point
Nr. 1	FL II (r)	N. B. M. Jensen	ESK 728	293
" 2	—	K. B. Larsen	— 729	248
" 3	FL I (r)	H. C. T. Rosenberg	— 730	216
" 4	—	R. L. Lykkegård	O-AFD	199
" 5	FL I	A. C. Larsen	ESK 729	178
" 6	FL I (r)	P. H. Schmidt	O-AFD	169
" 7	FR	G. L. Jensen	ESK 730	169
" 8	FL II (r)	B. E. Jensen	— 729	153
" 9	FL I (r)	H. P. Henriksen	O-AFD	133
" 10	FL II (r)	H. C. E. Ahlefeldt-Laurvigen		

PISTOLSKYDNING

Placering	Grad	Navn	Enhed	Point
Nr. 1	FL II (r)	A. Hansen	ESK 730	120
" 2	FR	K. Jensen	ESK 730	197
" 3	FL (s)	A. H. Mathiesen	M-AFD	192
" 4	OFR	V. H. Villadsen	M-AFD	190
" 5	OL	J. Brodersen	M-AFD	187
" 6	FL I (r)	P. H. Schmidt	O-AFD	184
" 7	FL II (r)	J. Junge	O-AFD	182
" 8	FR	E. L. Byrsing	ESK 730	182
" 9	FL II (r)	K. T. Jørgensen	M-AFD	182
" 10	FL II (r)	K. Rønhoff	ESK 730	178
			— 728	178

MP-SKYDNING

Placering	Grad	Navn	Enhed	Point
Nr. 1	FL I	A. C. Larsen	ESK 729	115
" 2	OL	J. Brodersen	O-AFD	114
" 3	FR	V. K. Toftdahl-Pedersen	KUP-ESK	113
" 4	OB	E. C. T. Jensen	A-AFD	112
" 5	FL II (r)	N. J. M. Jørgensen	FRS-SKP	112
" 6	FR	V. R. Nielsen	A-AFD	109
" 7	FL I (r)	P. H. Schmidt	O-AFD	106
" 8	FR	P. B. Skourup	A-AFD	106
" 9	KL	F. Kofoed-Jensen	ESK 730	106
" 10	FR	H. W. Johansen	M-AFD	106

Ovennævnte skydninger med MP og pistol er tilrettelagt efter reglement S.K.H. II, program B.D. Terrainløbet er tilstræbt tilrettelagt efter guldmerkebestemmelserne (dagløbet).

„Firmaturneringen“ i håndbold og fodbold på flyvestationen sluttede med, at M-AFD i håndbold vandt med 9-8 efter omkamp, over ESK 729, og i finalen i fodbold vandt „HOVEDKVARTERET“ 4-3 over M-AFD.

„TIRSDAGSKLUBBEN“ havde tirsdag den 4. september besøg af „Helsingørrevyen“, som optrådte med et stort og underholdende repertoire, med mange kendte „kræfter“ og tirsdag den 6. november kommer Kay Abrahamson's tourne „Den glade enke“.

Aa. Christensen,
FL I (r).

*

Den 25. september kl. 10,00 landede en MIG-15 fra det polske luftvåben i Rønne lufthavn.

Vejret var smukt med en fuldstændig skyfri himmel og en overfladevind på ca. 5 knob. Først i 35,000 fods højde var der vind af nogen betydning (ca. 35 knob). Sigtbarheden var usædvanlig god. Stort set kunne man se helt ud til horisonten. Alt i alt var vejret, som flyvevejr betragtet, det bedst tænkelige.

Den lille MIG-15 med den sølvglinsende overflade jog lavt hen over en rolig Østersø. Nogen vanskeligheder med at finde Bornholm havde piloten ikke, thi et udmærket kort og en fin sigtbarhed er gode frænder at have, når der skal navigeres. Nogen lang tur drejede det sig heller ikke om. Fra fartøjets hjemsted til Rønne er der kun ca. 20 minutters flyvetid med et jefly.

Pilotens kort viste tydeligt den endnu under bygning værende startbane på Rønne lufthavn. Men på trods af flere forsøg lykkedes det ham ikke at gøre arbejderne på startbanen opmærksom på, at han havde til hensigt at lande. Han prøvede en lavflyvning over dem; men tilsyneladende er den danske arbejder af en ret uforstyrrelig natur. For piloten var der ingen anden udvej end at forsøge landing på græsarealet. Det gjorde han. Men særlig megen plads havde han ikke at løbe fartøjet af på. Han lagde an til landing med hjulene nede. Men ved første tuch down blev han bange for, at jorden umiddelbart foran ham skulle vise sig at være af sumpet karakter, hvorfor han traf den hurtige beslutning at trække understellet op igen. Da dette var helt oppe, ramte fartøjet atter jorden, og denne gang blev det der. Uden i og for

ig at lave nogen ravage, men med en støvsky af ord op omkring fartøjet, kurede dette ca. 500 meter hen ad græsset, hvorefter det lagde sig til tvile umiddelbart foran en tynd bevoksning.

Selvfølgelig havde understellet taget skade. Makingeværerne, hvis piber stikker frem på MIG-15, var heller ikke sluppet uden beskadigelser. Desuden var der en flænge i styrbords plan, men dermed er egentlig også nævnt den overlast, fartøjet ved den ret ublide landing havde lidt.

Ud hoppede en lille mørk og sejt fyr. Hans holdning var tydeligvis en officers. Piloten var den 30-årig polak *Zygnond Gosciliak*. Hans støvler var af samme udseende som de støvler, vi under sidste verdenskrig så de tyske soldater gå rundt i. Hans ridebenklæder var lyse, nærmest grå og gav indtryk af ikke at være helt nye. Hans jakke var nærmest af samme udseende som en „23-jakke“ fra vor egen hær. *Zygnond Gosciliak* er oprindelig infanterist, men er senere søgt over i luftvåbnet, hvor han ved flugten gjorde tjeneste. På skuldrene havde han to femtakkede sølvstjerner. Hvilket — efter hans eget udsagn — indikerede hans rang som sekondløjtnant. På jakkereversen havde han på begge sider et lyseblåt skjold af filt med en lille vinge af metal. Desuden havde han på venstre bryst helt oppe ved skulderen en stor vinge i en metalkæde, hvilket gav vingen mulighed for at svinge til højre og venstre, når han ivrigt gestikulerende skulle forklare noget.

Zygnond Gosciliak var nemlig ikke spor ked af at fortælle. Han var lettet over, at det endelig var lykkedes ham at undslippe „det af kommunismen og Rusland kuede Polen“. „Noget egentlig Polen findes ikke mere“, sagde han, „det er nu blot en del af Rusland“. Han var lettet og smilte gerne. Og det smil viste en række flotte hvide tænder, som enhver „kapitalistisk“ skuespiller med ret kunne misunde den polske løjtnant.

Vi skal ikke her komme ind på årsagen til, at en flyver som *Gosciliak* ønsker at forlade sit fædreland, familie og ejendele og springe ud i noget, som for ham er relativt usikkert. Ved at læse andet steds her i bladet om en anden tidligere jerntæppepilot, *Vladimir Krmann*, vil læserne sikkert kunne danne sig et billede, som tydeligt viser, hvilke forhold der arbejdes under i et kommunistisk luft-

våben. Det, at mennesker som de her nævnte er villige til at sætte så meget på spil for at komme til et af de i kommunistiske lande så foragtede vestlige demokratier må vel tyde på, at vi herhjemme ejer noget, som vi bør være glade for at have. Vi må jo holde i erindring, at det ikke var en ung eventyrlysten fyr, som den 25. september undslap til Danmark, men at det drejede sig om en voksen og moden mand, som efter velovervejede betragtninger besluttede at sætte alt på spil for at kunne få en chance for at trække vejret i et frit, demokratisk land.

Vi må håbe, at også i fremtiden vil Danmark være et land, hvor mennesker kan leve frit, og hvor om nødvendigt frihedselskende mennesker fra totalitære stater kan søge tilflugt.

K I M.

*

NYT FRA KVINDELIGT FLYVEKORPS.

Så er vintersæsonen startet med skoler og specialkursus for KFerne. Næsten på samtlige flyvestationer er man i gang med træning til idrætsmærkeprøverne.

Men det undrer een, hvor lille tilstrømningen er bl. a. til gymnastikken, det bør dog være alle kvinders interesse at holde sig i en god fysisk form, det er jo os alle bekendt, fra ABC-foredragene, hvor stor betydning såvel psykisk som fysisk det har for soldaterne i forsvaret i dag at være i form, og dette gælder også os.

Vi ved godt, der er så mange ting, de unge skal dygtiggøre sig i, men timerne er lagt så tidligt, at man faktisk har aftenen fri. For FSNeerne i København, Vedbæk og Værløse er der undervisning i gymnastik med idrætsmærket for øje på Nyboder skole onsdag fra 1745 til 1845, det er ganske vist begyndt, men alle er velkomne, og kan blot komme føstkommende onsdag.

Ligeledes er alle velkommen til den interessante og kammeratligt prægede terrainsportsundervisning, som er lagt umiddelbart efter gymnastikken.

E. S.

*

Flyvedetachment KASTRUP

har oprettet specialkursus for KFerne tilknyttet detachmentet. Desuden kan de deltage i foredrag

vedr. militærhistoriske, politiske, taktiske og tekniske emner.

KFerne her er glade for virkelig at mærke tilhørsforholdet til detachmentet, og er kaptajn K. Janson taknemmelige for den hjertelige velkomst, KFerne har fået tilsendt:

„Flyverdetachmentet byder Dem herved velkommen til Deres fremtidige tjenestested. De indgår fra i dag i flyverdetachmentets styrke, og vi venter os meget af Dem.“

De skal også vide, at vi er glade for at se Dem herude.“

*

KFK's kontor, FSN Værløse, er pr. 27. juni flyttet til hovedbygningen, rum nr. 108. Lokal nr. 38 er bibeholdt.

*

Der er efterhånden ikke så få tjenestegrene inden for flyvevåbnet, hvor man har brug for KF'erne i det daglige arbejde. Desværre, synes nogle, er der ikke brug for kvindelige piloter, men nu ser det ud til, at KF'erne tid efter anden vil få lejlighed til at assistere det flyvende personel.

Det hænder, at transporteskadrillen på FSN Værløse får ordre til at hente en prominent person i udlandet, og man ønsker ved sådanne lejligheder at servere en forfriskning for passageren. Hvad er da mere nærliggende end at sende en KF'er med maskinen som stewardess? —

Forleden havde en KF'er fra FSN Værløse debut som stewardess på en tur til London.

For fremtiden vil eskadrillen i slige tilfælde henvende sig til KFK's kontor i Værløse, og man vil herfra finde frem til, hvem der kan tage af sted med kort varsel. E. E.

*

Til Idrætsbefalingshavende.

Emne: Idrætsrapport for september 1956.

1. Efter at et hold på 10 KF'ere har trænet i cirka 1 måned med atletikken til idrætsmærket, gik 7 KF'ere den 10. september op til prøve og bestod.

Gymnastikken til idrætsmærket vil blive påbegyndt i november.

2. Terrænspporten påbegyndes i denne måned, grundet instruktørens ferie har det ikke kunnet lade sig gøre før. R. S. P.

KASTRUP.

Fra oktober måned har flyvedetachmentet påbegyndt en militær foredragsrække for vinteren — med et fast månedligt foredrag. Emnerne bliver militærhistoriske, militærpolitiske, taktiske og tekniske, og første foredrag er ved oberstløjtnant i livgarden Axel Arendrup: „Uniformernes og bevæbningens udvikling siden 1660“. Befalingsmænd fra Dragørfortet, hjemmeværnspersonel og KFK-KASTRUP deltager i foredragsrækken.

*

Hjemmeværnshederne af hær- og flyverhjemmeværnet, der er hjemmehørende i lufthavnen, er påbegyndt uddannelse ved flyverdetachmentets foranstaltning. I forbindelse hermed er en uddannelse iværksat i diverse specialer („on the job training“) for KFK-KASTRUP.

*

Den 15. november afholdes eskadrilleaften for befalingsmænd, mandskab, hjemmeværnshederne, KFK-KASTRUP samt Københavnsafdelingen for flyvevåbnets soldaterforening. Sidstnævnte indkaldes til aftenen i form af rød mødebefaling (af særlig art!).

Efter at have slået Dragørfortet i travaileroning — stiller flyvedetachmentet op med et hold i travaileroning ved handelsflådens forestående mesterskaber (flådens mesterskaber er desværre afholdt!).

I slutningen af november angribes lufthavnen ved nattetid af større hjemmeværnsstyrker fra region VI med formål at få gennemprøvet forsvaret. Flyverdetachmentets besætning — „maroccanerne“ — er gået i hård træning med formål for øje „at følge hjemmeværnet hjem over broerne!“

*

Vedr. KFK (i almindelighed).

19 KF'er ved FSN AALBORG har bestået prøven (bronze) til det nye selvforsvarsmærke — som det første større, samlede antal KF'er.

Sektionschef Eddy Grønbech (medlem af selvforsvarsmærkebestyrelsen) og eskadrillefører Ellen Ballegaard er autoriserede som selvforsvarsmærkedommere.

FLYVEVÅBNET



2. ÅRGANG

DECEMBER

1956

CARL
ZEISS



ZEISS

- det verdenskendte fabrikat for

Kontrolmikroskoper, målemikroskoper, værktøjsmikroskoper, teknskoper, kikkerte, finmålingsværktøj, spektrofotometre, kolorimetre, lupper, specialkameraer, flyverkameraer, kortudmålingsinstrumenter, medicinske instrumenter, oftalmologiske instrumenter, geodætiske instrumenter.

Endvidere leverer vi: Matematiske instrumenter, alt i fotoudstyr, centrifuger og andet laboratorieuudstyr. Zeiss-Ikon spejllysarmaturer til inden- og udendørs brug.

Vort værksted påtager sig alle reparationer og specialopgaver

Leverandør til flyvevåbnet

Brock & Michelsen

Specialfirma for optiske instrumenter siden 1905

Vestergade 23-25 . København K . Telf. C. * 5631

DIV. LUFTARTER
GASSVEJSNING
ARGONSVEJSNING
LYSBUESVEJSNING



A/s GASACCUMULATOR

KØBENHAVN SU. 9900:

ARHUS TLF. 58300 ALBORG TLF. 5680 ODENSE TLF. 2316



FLYVEVÅBNET

DECEMBER

1956

INDHOLDSFORTEGNELSE

- Leder
- Chefskifte
- Flygvapnet
- Er det muligt?
- Sir Trafford
- Leigh Mallory
- Tåge
- F-104
- Douhet
- Nyt fra flyvestationerne

De synspunkter, der fremsættes i bladet, repræsenterer ikke nødvendigvis redaktionens — end-sige flyvevåbnets — anskuelser og meninger, men står for forfatterens egen regning.

Gengivelse af bladets indhold må ikke finde sted uden redaktionens tilladelse.

Bladets adresse og annonce-ekspedition: Bondehavevej 7, Bagsværd. Tlf. 98 18 79.
Giro 98 025.

Ansvarshavende redaktører:
Flyverløjtnanterne P. L. Wiisbye
og M. C. Bügel.

Trykt i
Herlev Bogtrykkeri
(S. Valbjørn)

Igen nærmer vi os et årsskifte. Også dette blad vil gerne i overensstemmelse med gængse konventionelle regler ønske vore læsere et godt nytår. Det er blot som om der i år ikke er den rette følelse og stemning bag ønskerne. Vel iøvrigt ingenlunde unaturligt, det vidner i det mindste om, at vi ikke er upåvirkelige for de begivenheder, der foregår omkring os. Nedslagtningen af det ungarske folk, den kommunistiske infiltration overalt i verden, SUEZ-krisen — kort sagt verden på randen af en storkrig. Godt nytår! Nej — der er ingen feststemning, ingen forventning ved denne traditionelle hilsen.

Ordene forbliver udtalte. Skrigene fra Budapest smerter endnu et sted herinde. De millioner af knyttede næver, der afmægtigt forblev i lommerne, da et folk skreg om hjælp mod en diktators støvlebæl, lammer endnu Europa. Skammen. Afmægtigheden. Vi tør næppe se vore koner og børn i øjnene — de ved, hvad der venter dem i en lignende situation.

Forleden søgte chefredaktør Seidenfaden fra Information at slå til lyd for, hvilken stilling f. eks. Danmark burde indtage til begivenhederne. Dette bevægede statsminister H. C. Hansen til at udtale, „at redaktør Seidenfaden jo heller ikke skulle stå til ansvar over for et folketing“. Nej, det skal han ikke, men er det da behageligere at stå til regnskab over for strømme af ungarsk blod.

Hvis Kaj Munk havde levet. Han ville have tordnet fra sin prædikestol i Vedersø. Han havde mod og styrke, han døde derfor, men han kunne så sandelig trygt stille til afregning hos sin Gud. Det er som Nordahl Grieg engang sagde: „Det bedste bliver aldrig vor fremtid, det bedste har nok med at dø“.

Vi skal heller ikke glemme, hvad der er sket, fordi det nye år står for døren, for vore børns skyld skal vi fejre det på vanlig værdig facon. Måtte dog det budskab, som evangeliet docerer, blive til virkelighed: „Fred på jord“.



CHEFSKIFTET...

Sovjetunionen vil blive knust lige så sikkert som nat følger dag, hvis de begynder et angreb på et af landene indenfor NATO!

Det har sikkert været af et godt hjerte, at general Gruenther affyrede denne salut med adresse til de russiske magthavere samtidig med sin tilbagetræden som chef for atlantpagten. Mon ikke han har haft rigelig lyst til at sige eller måske gøre mere. Har der i de sidste måneder været noget værre job i Vesteuropa end netop at være soldat, det være sig sikkert general eller menig. Herregud, vi ved, hvem fjenden er, har nogen tvivlet før, så er da det sidste grundlag smuldret bort. Det var ganske vist ikke et NATO-land han angreb, men er der da forskel på ungarsk blod og NATO-blod. Hvilken soldat, det være sig stadig general eller menig, infanterist, mariner eller flyver, har ikke følt harmen og skammen brænde i sig ved beretningerne om de russiske myrderier i Ungarn. Og stakkels syge FN. Organisationen har summet som en bikube, man har hørt og set glimt af et brølende inferno af travlhed, man har pisket og presset SUEZ-krisen og den engelsk-franske intervention frem til et altoverskyggende problem, der er blevet vedtaget snesevis af resolutioner. Alt sammen uhyre rosværdigt og nødvendigt, blot man ikke havde haft følelsen af, at denne helt fantastiske aktivitet i den ene af de skelsættende internationale begivenheder, blev skabt for at forsamlingsens sarte ører ikke skulle høre de ungarske skrig.

Tilbage til general Gruenther.

Inden NATO-chefen den 20. november forlod sin post, sammenkaldte han til et sidste pressemøde, og her opresumerede han ganske kort atlantpagtens stilling og styrke. Gen. Gruenther var ikke tilfreds, uden at sige det med rene ord kom det klart til udtryk, at han havde haft enorme vanskeligheder at slås med. På det tidspunkt, da

de to „charmetrolde“ B. & K. foretog deres hygge-rejser og modtog gæster i både „Zim og Zobel“'s tegn, fandt visse politikere i ligeså visse lande ud af, at nu var tiden inde til en drastisk nedskæring af forsvarsudgifterne, således at det forsvar, der skulle danne fortsat sikkerhed for NATO-landene var ved at smuldre bort. Det må i dag være en tilfredsstillelse for gen. Gruenther, der har lagt hele sin energi og hele sit hjerte i dette forsvarssamarbejde, at den russiske politik har vist sit sande ansigt, og hvor B. & K. med blod på fingrene har vist deres imperialistiske hensigter.

I 1952 var det NATO's mål at opbygge 96 divisioner. Endnu er ikke halvdelen af disse intakte. Frankrig har måttet trække styrker til Nordafrika, og om det tyske bidrags forringelse er der endnu ikke fuld enighed. Ikke desto mindre hævdede generalen, at NATO i dag var i besiddelse af en knusende gengældelseskraft. USA's strategiske luftvåben var døgnnet rundt klar til at gå på vingerne med deres atom- og brintbombelast, og der er næppe nogle af besætningerne, der er i tvivl om kursen.

Gen. Gruenther har udviklet en forsvarsstrategi på grundlag af anvendelse af taktiske atomvåben. Han har skabt et begreb, som han selv har kaldt skjoldet „the Shield“. Begrebet kan defineres omtrent således: Vesteuropa kan umuligt holde så store stående styrker som Sovjet, men når de tyske styrker forhåbentlig inden længe er operationsdygtige, vil vi med det, vi har til rådighed, kunne danne et skjold, som vil kunne holde østtyskerne stangen i den tid, det vil være at mobilisere. Skjoldet må være så stærkt, at såfremt russerne skal bryde igennem, må de anvende betydelige styrker og koncentrere så betydelige styrker, at de overtræder atomkrigsførelsens første bud, der docerer spredning — og vi kan da sætte vore atomkanoner ind.

Russerne har i de sidste år sat alle kræfter ind for at udbygge raketvåben. Der er næppe tvivl om, at Sovjet allerede i dag vil være i stand til at sætte



DEN ALSIDIGE

Hawker Hunter

Jager til angreb mod jordmål.

Når det drejer sig om angreb mod jordmål, er Hawker Hunter den absolut bedste jager, som er i brug ved eskadrillerne. Den forbinder stor fart med manøvreevne i lav højde; og — med to rækker raketprojektiler og to 500 punds bomber under vingerne — kan den lægge en vældig slagkraft i angrebet. Der-til kommer, at Hawker Hunter er den eneste jager i verden, der er udstyret med fire 30 mm kanoner som basis bevæbning. Men — det er ikke det hele: Hunter'en kan også medføre fjernstyrede våben og ekstra brændstoftanke, hvilket altsammen øger deres operative alsidighed, og som alligevel ikke kræver mere end een mand i luftfartøjet og een mand på jorden. Af disse grunde blev Hawker Hunter foretrukket til NATO forsvar — støttet af større ordrer fra regeringerne i Storbritannien, Sverige, Danmark, Holland, Belgien og Peru.

HAWKER AIRCRAFT LIMITED . KINGSTON-ON-THAMES AND BLACKPOOL . ENGLAND

Member of the Hawker Siddeley group/pioneer . . . and world leader in aviation

raketvåben med atom- og brintladninger ind, men USA vil kunne gøre det samme, og efter alle sole-mærker at dømme i endnu større målestok.

General Gruenther har nu afgivet kommandoen til den amerikanske flyvergeneral Lauris Norstad. Han efterlader en organisation, der sætter Vesten i stand til at stille magt bag sit ønske om at leve i fred. Begivenhederne i Ungarn, Sovjets politik i det mellemste Østen, hele indvarslingen af den nye kolde krig har i dag givet NATO-sammenholdet den store mulighed, det sammenhold, general Alfred M. Gruenther har stået som den for-

nemste eksponent for igennem 3½ år, måske NATO's sværeste periode.

General L. Norstad er som bekendt den yngste general i USAF, kun 49 år gammel. Han var færdig fra West Point i 1930 og inden han søgte flyveskole, tjenestegjorde han som sekondløjtnant i kavaleriet. Han tjenestegjorde i adskillige bomber-eskadriller og blev i 1942 stabschef ved 12. amerikanske luftstyrke, der planlagde den allierede landgang i Nordafrika. I 1950 blev han chef for USAFE. General Norstad er bl. a. dekoreret med Distinguished Service Medal og Silver Star.

FLYGVAPNET

Den snedækkede flyveplads' udstrækning begrænses af en væg af granithøje. Alertpladserne er tomme og de sammenkrøbne barakker stille. En flok fugle tumler sig muntert i de nærliggende fyrretræer. — Så forstyrres en brølen stilheden. Granitvæggen deler sig og åbenbarer en lav rektangulær åbning. Jetudstødningen hviner ud bag to kortnæsede, pilevingede jagere, som skyder ud af højen og hvirvler en tornado af iskrystaller op i luften. Fartøjerne stikker næserne op i den svenske vinterhimmel og forsvinder. Da sneen igen har lagt sig, er åbningen atter lukket og alt stille, undtagen de skræppende fugle, som vender tilbage til deres træer.

Men dybt under den snedækkede klippe, i jageroperationsrummet i det kongelige svenske luftvåben brøler en højtaler en melding ud fra de to jagere, som nu er langt ude over Østersøen. I de underjordiske hangarer klatrer to andre piloter op i deres fartøjer. Teknikerne forbinder fartøjerne med startvognen og telefonsystemet, og to traktorer får fastgjort deres træktov, således at de er klar til at trække jagerne frem i dagslyset om en ny alarm skulle indløbe. I sikkerhed i sådanne 500 hangarer, reparationsværksteder, fabrikker og kommandocentraler er det kongelige svenske luftvåben „Flygvapnet“ klar til at scramble dets 1200 jets med et øjeblikks varsel.

Flankeret af NATO Norge og NATO Danmark er Sverige officielt forblevet uden for det fælles forsvarssystem. Paradoksalt nok er Sverige dog en trumf i spillet. I vesteuropæiske kredse bliver Sverige betragtet som en formidabel bastion.



J-29

Velopbygget, moderne og effektivt står det svenske luftvåben som et af de yngste i verden. Ifølge Versailles-traktaten af 1918 blev hele den svenske krigsmagt afrustet. Sverige søgte at forblive i fred med verden, selv med dets traditionelle fjende Sovjet-Rusland. Således blev Sveriges forsvar de

Ny Britannia 320

Luftliner til mellemdistancer og korte ruter



Hurtig som en jet til to trediedele af prisen

Den nyeste Bristol Britannia 320 kan opvise flyvetider for ruteafsnit, der kan stå mål med jetlinere på mellemdistancer og korte ruter. Med sin garanterede marchfart på 644 km/t og sin hurtige ekspeditionstid, kan den nye Britannia præstere jetlinernes fartmæssige fordele parret med den propelturbineudstyrede maskines betydningsfulde økonomi!

Selv på et ruteafsnit, der ikke er længere end London-Paris, er det ikke nødvendigt at have mere end 32 førsteklasse passagerer for at klare endog *samlige* omkostninger. På London-Nice eller Washington-Chicago ruterne er mindre end 30 passagerer tilstrækkeligt til at skaffe balance i regnskabet, og disse tal formindskes gradvis til ca 20 over distancer mellem 2410 og 3210 km.

Ingen anden luftliner er så alsidig anvendelig eller så økonomisk som Britannia 320 på mellemdistancer og korte ruter. Ingen anden eksisterende luftliner kan drage så megen fordel af IATA's nye billigflyvnings-program, som træder i kraft i 1958. Ingen anden eksisterende luftliner kan tilbyde sine ejere så store nyttelaster og en så let betjening på jorden som den enestående nye Britannia 320.

Dette luftfartøj vil være klar til rutedrift tidligt på året 1958.

BRITANNIA 320

En udvikling af langdistancetypen 310

Udstyret med Bristol Proteus 755 motorer

Nyttelast 12700 kg

Ruteafsnit fra 320 til 4200 km

Passagerantal: 93 turistiklasse, 133 High Density (6 ved siden af hinanden), 73 førsteklasse (inkl. lounge bagest i kabinen)

Flyvetider for ruteafsnit kan sammenlignes med jetlinernes

Garanteret egenfart 644 km/t

BRISTOL
→
Britannia
320

BRISTOL AIRCRAFT LIMITED · ENGLAND

Den mest alsidigt anvendelige, mest økonomiske luftliner på korte ruter og mellemdistancer

Repræsentant: ABC Hansen Comp A/S Industribygningen København V

første 18 år som fulgte 1. verdenskrig begrænset til såkaldte neutralitetspatrouiller med navn af infanteri og maritime styrker.

Men Hitler og hans voksende styrke vækkede Sverige til forsvarsvirksomhed. Idet man startede fra bunden i 1936 blev den svenske flåde, hær og luftvåbnet organiseret som tre selvstændige enheder. Inden for en tiårs genoprustningsperiode byggede Sverige kanoner og skibe og udspyede stærke vinger til dets luftvåben, i dag det fjerde stærkeste i verden.

Skemaet, hvorefter de svenske luftstridskræfter er opbygget, er en miniature af det, hvorefter De Forenede Staters er opbygget, blot er der lagt hovedvægt på det forsvarsmæssige. Ud over svensk landområde er spredt en skare på een natjagervinge og ti dagjagervinger. Dets slagsværd er de fire kampklare jagerbombervinger. Tilsæt dertil en rekognosceringsvinge med luftbåren DEW-radar, en air-sea rescue squadron og flyveskolerne og der har vi det svenske luftvåben. Men når man så tager i betragtning, at den svenske sværindustri er kun 30 jetminutter fra kampklare røde baser, så forstår man, at den svenske luftforsvarsstab står over for vanskelige problemer.

Den mand, som skal holde de røde fra døren, er den 58 år gamle generalløjtnant Axel Ljungdahl. Når man ser ham ved hans fredelige hobby, ornithologi, hvor han iagttager fuglene og lærer deres vaner at kende, kunne man antage ham for at være harmløs universitetsprofessor. Men i uniform med tjenestekasketten sat forsorent på sned og med en mund som en streng tynd linie, er han så hård og utilnærmelig som en nordisk udgave af den amerikanske general Curtis LeMay. General Ljungdahl er pilot fra 1921 og holder af at flyve jetjagere på sine overraskelsesinspektioner af een eller anden base om formiddagen. Den samme eftermiddag finder man ham travlt optaget ved sit arbejde i hovedkvarteret i Stockholm.

Styrken er fordelt på de 21 luftbaser. Man ser her de Havilland Venom, J-33 natjagere, Safir Sk. 50 træner, J-28 Vampire jettræner og J-29 „Den flyvende Tønde“. Lastet med bomber, raketter, fire kanoner til high-altitude interceptions eller svanger med seks areal fotokameraer er J-29 ryg-raden i „Flygvapnet“.

Trukket af en D.H. Ghost centrifugal turbo på 5000 pound sprinter J-29 A af sted med en fart på omkring 500 mph uden vanskeligheder, og i nødsfald kan den presses op til en indikeret hastighed på 660 mph. Det er en ensædet jager med et rummeligt cockpit og udmærket udsyn. I dens braknæse er gemt fire tyve millimeter Bofors kanoner.

Idet den først og fremmest er konstrueret som dagjager er J-29 en hurtig omklædt optrædende. Ladet med 14 stk. 5,5 raketter under vingerne gør den tjeneste som air-to-ground jager. Den kan også anvendes som et hurtigtgående rekognosceringsfartøj med et batteri af kameraer i maven.

„Det er et gammelt fartøj“, siger squadronleader Evert Bage fra kungliga svea jagervinge. „Men den er vidunderlig — det er en rolig kanonstandplads, kan flyve af sig selv, spurter som en raket, og med hensyn til landinger, ja, så skal man prøve det selv, før man tror det.“ Dog J-29 er otte år gammel og det svenske luftvåben ønsker noget bedre. Så medens det Svenska Aeroplan Aktiefbolaget — SAAB — prøvede nyere typer, blev den gamle J-29 pudset op og bragt up to date.

Den nye serie, som blev udsendt til alle dagjagervingerne, er F-modellen. Stadig trukket af samme motor, men med en svensk konstrueret efterbrænder, har J-29 F fået et ekstra spark på 2000 pound. Dette gør dens stigeevne dobbelt så



FLYVESTATION VÆRLØSE

åbent mandag og torsdag kl. 12-14
samt på lønudbetalingsdage kl. 10-14

Indskud modtages på checkkonto,
alm. sparevilkår samt 3 og 6 mdr.
opsigelse.



Vampire F. D. 5

god, forøger dens hastigheder i level-flyvning og har flyttet maximumshøjden et stykke opad. De ydre vingepaneller er konstrueret om, således at der er opnået bedre stallingskarakteristika og et højere kritisk machtal.

Hvorledes er J-29 f. eks. sammenlignet med F-86? Kapt. Anders Erik Westerlund, den 32-årige squadronkommandør ved kungliga Uppland jagervinge fortæller, at hans J-29 er bedre. 6. maj 1954 slog kaptajnen Miss Jacqueline Cochrans Sabrejet rekord på 590 mph over en afstand på 500 km med 17 mph.

Kapt. Hans Neij fra reconnaissance wing ved Nyköping slog en anden verdenshastighedsrekord med sin J-29 C d. 23. marts 1955. Han fløj i en 1000 km lukket cirkel og han og hans vingemand Birger Eriksson havde et gennemsnit på 559,6 mph og forbedrede dermed rekorden med 30 mph. „J-29 er et førsteklases fartøj“, siger kapt. Neij.

Og bedre luftfartøjer, også af svensk konstruktion og produktion, er allerede på vej bort fra samlebåndene. Den første er SAAB-32, Lansen. Lansen er en tosædet jager med et vingspan på 42 fod, og med vingerne strøget 35 grader bagud. Den er i samme klasse som F-94 C og vejer kun 20,000 lbs. Dens RM-5 svenskbyggede motor med efterbrænder leverer 9,500 pounds statisk tryk og

giver Lansen en tophastighed på godt og vel 700 mph.

Skønt oprindeligt beregnet til jordmålsangreb med kanonild, bomber og raketter, udstyres Lansen allerede til andre opgaver. Når radar og air-to-air guided missiles er installeret, vil en version af Lansen erstatte J-29 i nogle af dag- og natjagereskadrillerne. En anden udgave bliver udstyret med dobbelt control-system til træningen af de unge vikinger.

I fuldstændig modsætning til den grimme J-29 er Lansen et virkelig smukt fartøj. Dens lange næse indeholdende radargrejterne og dens to strømlinede luftindtag får den til at ligne den hurtige og ivrige fartjæger den er. Helt tilbage i 1952 under forsøgene på prøveflyvningsstadiet blev machmetrets mål tvunget over på den anden side af mach 1 i et fladt dyk, med SAAB chefindflyveren Bengt Olow ved pinden.

Men Flygvapnet behøvede noget endnu skrapere. Derfor har det tjenstvillige SAAB fremstillet den revolutionerende Draken med dens fart af 1000 mph.

Fuldt lastet med radar, et nyt svensk elektronisk skydesigte, 30 mm kanoner, air-to-air guided missiles og brændstof vejer Draken kun omkring 30,000 pounds. Hvor meget tryk dens nye ver-

sion af axialflow Avon med efterbrænder kan udvikle, er stadig en hemmelighed, men man regner med ca. 10,000 lbs.

Draken med et machtal på 1,5 forventes at være i eskadrilletjeneste i løbet af et par år.

Folkene, som flyver Flygvapnets fartøjer, er for det meste linieofficerer og fenriker. Eftersom militærtjenesten i Sverige er tvungen i tiden mellem ens nittende og fireogtyvende leveår, er der også et antal af de såkaldte „korttidstjeneste“-piloter, alle fenriker. Korttidstjeneste betyder mellem 6 og 7 år.

Da dette skrives, har Sveriges flygvapnet 1,200 officerer i stabe, ved flyvningen, radartjenesten, vedligeholdelsestjenesten og lignende jobs. Korttidstjenestepiloterne, teknikere, mekanikere, våbensmede og andet jordpersonel udgør 4000 mand. Dertil kommer, at ca. 6500 civile har kontor- eller teknisk arbejde i våbnet.

Skønt Flygvapnet ikke har kamptraditioner som helhed, deltog nogle af de svenske piloter i det finske luftvåben i den finsk-russiske krig 1939-40. Finland tabte krigen, men svenskerne gjorde en god indsats. For hvert svensk luftfartøj, som mistedes under kamp, blev toogtyve „røde“ fartøjer skudt ned. De svenske piloter, som aldrig har haft et fjendtligt fartøj i deres sigte, mener at kunne klare sig lige så godt.

„Hvis vi ikke troede på, at vi kunne forsvare vort luftrum“, siger en 30-årig eskadrillekommandør, „behøvede vi jo intet luftvåben“.

„Selvfølgelig kan vi klare os“, indskyder en ung pilot, „især hvis NATO-landene også går til aktion“.

„Jamen hvis de således er afhængige af NATO, hvorfor går Sverige så ikke med i pagten?“ kunne De med rette spørge. Svaret ligger i den kildne politiske situation. Den svenske stab ser i Finland en vigtig og nødvendig stødpude. I en uskrevet advarsel truede Kreml med at lade deres styrker rykke ind på de finske baser, i fald svenskerne blev medlem af NATO-pagten. I så fald ville selv den bedste radardækning ikke give Sverige nogen mulighed for scrambling. Men med et neutralt Finland på den nordlige flanke er det svenske radar effektivt.

Radarsystemet og luftmeldekorpsset hører direkte

under chefen for det svenske luftvåben. Early-warning systemet og ildkontrollen i Sverige er kun seks år gammel. Men i den forløbne tid er der også blevet gjort et godt stykke arbejde. Der er en long-range-early-warning-radarkæde langs hele den svenske kyst, og langs grænsen til Finland. Luftmeldeposter er spredt over hele landet for at udfylde eventuelle huller i radardækningen, og for at fungere som reserve i det tilfælde, at en del af radarsystemet skulle bryde sammen. Alt dette er suppleret med luftbåren radar. En flåde bestående af to-motorede S-18 udstyret med søgeradar patrullerer uden for kysten for at give værdifuld og tidlig varsling.

Stockholm er kun tredive jetminutter fra de „røde“ baser på den anden side Østersøen. Derfor må den svenske radarvarsling handle, ikke i løbet af timer, men i løbet af minutter. Nogle af folkene, som arbejder med radaren, kalder den forældet. Imidlertid kan det eksisterende udstyr give en advarsel i løbet af 15 sekunder. Det tager nøjagtig 90 sekunder at scramble to J-29 jagere fra en undergrundshangar — kun 35 sekunder fra en normal overfladeplads.

Undergrundsjagerberedskabet er ret strengt. Piloterne på alarmberedskab er fastspændt i deres fartøjer og parat til at starte. De kan tale med jagerkontrollen i operationsrummet ved hjælp af et internt telefonsystem, som er tilsluttet fartøjerne. Ved rød alarm trækker de kraftige traktorer fartøjerne til startbanen. Traktorstartervognen har undervejs opstartet jetmotorerne. På jordoverfladen frigør mandskabet træktovene og skynder sig væk, medens luftfartøjet fortsætter fremefter og letter.

Hver undergrundsbase har opholdsrum for piloter, briefing-rum, operationsrum og værksteder så vel som hangarer. Den tid, piloterne skal sidde i fartøjerne ad gangen, er to timer. Når det er overstået, kan de hvile i luftkonditionerede atom-bombesikre kældre.

Radarsystemet bliver stort set betjent af kvinder. De er alle frivillige, men det svenske radarsystem kan ikke få nok af dem. For at imødegå manglen på radaroperatører og trænede plottere mekaniserer Sverige så mange led i nettet, som det overhovedet er muligt. Eksperter arbejder med mekaniseret og automatisk overføring af plots fra



F 94-B

fremskudte varslingsstationer til filtercentraler og kommandocentraler. I stedet for de nuværende plottaborde i Sector Fighter Control-rummene med tækkelige KFere, som sætter plottene med hænderne, ønsker de elektroniske plottere. Operatørerne, som udregner fjendens fart, bliver udskiftet med automatiske computers. Og fjernsynsskærme vil kunne give hver eneste kommandostation hele situationen i løbet af et øjeblik.

Det svenske luftvåbens samarbejde med andre luftvåben strækker sig også inden for NATO. Selvfølgelig foreligger der ikke noget officielt, men alle svenske militære luftfartøjer har de almindelige NATO-frekvenser i deres VHF-sæt. Svenske afdelinger „besøger“ NATO-flyvepladserne, de fjerntliggende tyrkiske baser inkluderet. De svenske kontrollårne finder NATO's standart plottebord „very handy“ og da de svenske luftfartøjer benytter NATO-frekvenserne, bruger tårnene dem også.

Og svenskerne kan da gøre sig forståelige på deres „sing-song-engelsk“, skønt de af og til bliver lidt forvirrede. En formation af J-28 A Vampire jet trænerne startede fra deres flyveplads ved Uppsala på et Cross-country besøg til Holland og Frankrig. Nær den overskyede Hamborg-base løb to af de svenske kadetter tør for brændstof. Derfor kontaktede føreren af enheden tårnet og bad om landingsinstrukser. Tårnet svarede med en kaskade af spørgsmål. „What are your flying conditions?“ „Are you on top?“ „VFR or IFR?“

Den svenske kadetfører forstod det ikke. Hans fartøj fløj udmærket. Hans vingmand trak på skuldrene fuldstændig forvirret. Så trykkede føreren senderknappen ned. „My flying conditions are fine. Except we're low on fuel. Over.“

Den forvirrede flyveleder gav svenskerne landingsinstruktioner og de to Vampires gled fint ind på trods af støvregn, 100 meters sigt og skyhøjde 60 meter. Da de havde fået brændstof på, var kadetterne klar til at starte, da flyvelederen forlangte at se deres „instrument tickets“. „Det er alt, hvad vi har“, sagde kadetterne, idet de fremviste deres identifikationskort.

Da tårnmanden ikke forstod eet svensk ord, gav han starttilladelsen. De to unge vikinger krav-

VIRGINIA ROSE



iden fikse pose

- en herlig shagtabak

**Poul Petersen . Tobaksfabriker
HORSENS**

lede op i deres fartøjer og brølede snart lykkelige ind i støvregnen.

Støvregn eller ej, svenskerne er beredt og deres luftvåben fortsætter med at udvikle sin supersoniske muskel. For at få indtryk af Flygvapnets hurtige opvoksen, bringer vi her nogle tal.

I 1939 havde Sverige kun 300 flyvemaskiner og et forsvarsbudget på 276 millioner kroner. Ved slutningen af deres genoprustningsplan fordoblede de antallet af fartøjer. I dag har sven-

skerne 1200 fartøjer til krigsbrug. Det svenske forsvarsbudget for sidste år var på 2163 millioner kroner og det planlagte beløb for i år er på 2476 millioner. 40 % af det svenske forsvarsbudget går til luftvåbnet. Aldrig har det været på tale at nedskære antallet af fartøjer, hele tiden har man udbygget våbnet. Det er slet ikke dårligt præsteret af en fredelig nation på knap 7 millioner mennesker. Sverige står som det manglende led i NATO-kæden; men det står stærkt.

ER DET MULIGT?

Tilsyneladende er man nu ude efter flyvevåbnets kommandotillæg. Fra kompetent side erfares det, at forsvarsministeriet overvejer at indføre garnison for samtlige flyvestationer og detachementer, tilsyneladende ganske uden hensyn til beliggenheden. Til den ende har man bedt flyverkommandoen udregne, om det nu også kan betale sig under hensyntagen til de ved tjenesterejser, flytninger, vagt-tillæg m. v. forbundne omkostninger i forhold til det kommando- og kosttillæg, der nu udbetales. Ordningen skulle iøvrigt ikke alene ramme flyvevåbnet, men også søværnet. Disse sidste risikerer vel nok efter bedste ministerielle forskrifter at få garnison i rum sø.

Lad os blot nævne en enkelt gruppe befalingsmænd: de sekondløjtnanter og reserveofficerer, der blev overført fra hæren til flyvevåbnet. I en skrivelse opfordrede man disse folk til at søge ind i flyvevåbnet. I opfordringen var betingelserne opstillet sagligt og nøgternt, lønnen var nøje udregnet, og der var ved denne udregning intet forbehold taget for hverken kost- eller kommandotillæg. Enhver ved, at langt størstedelen af de opfordrede sad i solide og vellønnede civile stillinger, og kun efter den nøjeste overvejelse og selvfølgelig med skæven til indtægten, afbrød deres civile karriere til fordel for tjenesten i flyvevåbnet. Skulle de samme folk nu, efter mere end tre års tjeneste, sættes ned på en løn, der ville ligge under deres daværende civile indtægt? Der vil i så fald

være al mulig grund til at tage stillingerne op til overvejelse igen. Men vi skal ikke male en vis herre på væggen, men med vanlig tålmodighed afvente begivenhedernes gang og udfald.

I denne forbindelse kan vi ikke nære os for at citere nedenstående:

Partiet de uafhængiges hovedbestyrelse har på et møde i Aalborg forleden vedtaget en udtalelse, som opfordrer de borgerlige partier i folketinget til at afkræfte de forlydender, der har været fremme om trufter, men ikke offentliggjorte aftaler mellem folkepensionspartierne, der skulle sikre finansiering af folkepensionsloven på bekostning af forsvarsudgifterne.

Endvidere hedder det i udtalelsen: „De uafhængiges hovedbestyrelse må så stærkt som muligt understrege, at den alvorlige udenrigspolitiske situation bør være en advarsel til de politikere, der har til hensigt at nedskære landets forsvarsudgifter for at anvende de derved indvundne midler til partiegoistiske stemmekøbsformål.“

Ja, hvem mon så skal betale det, bliver det vor afdøde ven fra Luftmilitære Meddelelser, flyverløjtnant III af reserven Pind, til fuld vedvarende tjeneste, der foruden en øget skattebyrde til at formål, han ikke får det ringeste ud af, også skal skæres ned i løn. Mon han til fulde vil være klar over, hvilken appelsin der herved falder i hans turban.

SIR TRAFFORD LEIGH-MALLORY

Ligesom flyvevåbnet nu under krigen har vist sig at være en magtfaktor afgangske overordentlig betydning, vil det efter min mening blive en ligeså mægtig og betydningsfuld faktor for freden. Jeg nægter at tro, at flyvevåbnet nogen sinde fremover vil blive betragtet som et hjælpevåben eller en underordnet våbenart, dertil har det altfor tydeligt vist sin styrke. Det er ikke for meget sagt, at uden flyvevåbnet kunne de allierede ikke have vundet de store sejre, verden har været vidne til. Ja, uden flyvevåbnet havde invasionen på kontinentet ikke været mulig. Men når flyvevåbnet har betydet så meget under krigen, er der al mulig grund til at tro, at det vil komme til at betyde ligeså meget i de kommende fredelige tider. Et stærkt og slagkraftigt flyvevåben må være en god garant for freden — om ikke den bedste.

Ovenstående højst interessante udtalelse kom Air Chief Marshal Sir Trafford Leigh-Mallory — øverstbefalende for de allierede luftstyrker ved invasionen — med i oktober 1944, få dage før sin afrejse fra London til Stillehavet, hvor Sir Trafford skulle overtage kommandoen over Airforcestyrkerne i det sydøstlige Asien. På spørgsmålet om, hvilken hemmelighed der lå bag det glimrende samarbejde mellem de amerikanske og engelske flyvestyrker, trods det man havde at gøre med to flyvevåben, der var bygget op efter vidt forskellige principper, svarede Air Chief Marshal Leigh-Mallory: „Hemmeligheden, hvis man overhovedet kan kalde den sådan, bestod simpelthen i, at begge parter havde det samme mål for øje, og at vi begge satte al vor kraft ind for at opnå dette mål. Vor opgave var, såvel partielt som totalt at berøve modstanderen luftherredømmet, hvilket skete ved en systematisk ødelæggelse af hans flyvevåben og flyveindustri, dels at medvirke ved hærstyrkernes operationer, bl. a. ved at lokalisere fjendens kommunikationsveje og derved besværliggøre og forhindre troppeflytninger, tilbagetrækninger og ikke

mindst lægge hindringer i vejen for forstærkninger og forsyninger.

Dette omfattende samarbejde var også kun muligt ved en absolut gensidig tillid, og heri ligger måske det bedste svar på, hvorledes det amerikanske flyvevåben (som dengang var en del af US-army, under navnet AAF, Army Air Force) og det selvstændige britiske RAF, så godt kunne finde hinanden.“ Sir Trafford kom ligeledes ind på forspillet til invasionen, og hvorledes denne til sidst blev gennemførlig: „RAF's mange og ødelæggende angreb var lige så nødvendige for selve landstigningen i Nordfrankrig, som for de fortsatte operationer, og det var ikke mindst Air Chief Marshal Harris' bombere omfattende angreb mod de fjendtlige transportsystemer i perioden før invasionen og siden hen de kæmpemæssige angreb i direkte samarbejde med jordstyrkerne, der lam slog tyskernes modstandskraft.

Ligeledes uddelte USA's 8. Air Force, gennem omfattende dagoperationer, hårde slag for at understøtte og hjælpe infanteristyrkerne. Deres jager, hvis normale opgave var at eskortere bombefartøjerne, havde succes over al forventning i rollen som lavtflyvende angribere (rats). De var særlig udrustede til flyvninger langt ind i hjertet af fjendtligt territorium.

Yderligere lykkedes det de tunge amerikanske bombere, ved systematiske angreb på tyske olieanlæg og flyvemaskinefabrikker, at svække modstanderen og begrænse hans bevægelsesfrihed både i luften og på jorden. De amerikanske bombe-



P. 2 V. 5

styrkers arbejde var lagt på langt sigt, men meget hurtigt kunne man se resultatet i form af fjendens knaphed på olie og hans efterhånden manglende evne til at sende tilstrækkeligt antal luftfartøjer, såvel offensivt som defensivt, imod os.

Jeg kan ikke kraftigt nok fremhæve to taktiske enheder: anden taktiske flyvestyrke under kommando af Air Marshal Sir Arthur Coningham, samt 9. amerikanske Air Force, først under general Brereton og senere general Vandeburg. Begge disse flyvestyrker gjorde det umuligt for tyskerne at holde kontrol med kampen, og de ødelagde og reducerede de fjendtlige forsyningsveje på en sådan måde, at det var muligt for vore markstridskræfter at vinde afgørende sejre.

Hvad angår selve felttoget i Frankrig, da var det hovedsagelig vore jagere, jagerbombere og lette bombere, der tog sig af operationerne. Der blev lagt et kæmpemæssigt finkæmningsprogram. Alle hovedveje og sideveje var et stadigt mål for vore jagere og jagerbombere.

Den totale ødelæggelse, disse luftfartøjer formåede blot i august 1944, giver et begreb om, hvilken magtfaktor de repræsenterede: 873 kampvogne tilintetgjordes, 12,441 motorkøretøjer, 1,413 lokomotiver, 5,926 jernbanevogne og 406 flodbåde.

Efterhånden som vore forbindelseslinier, som følge af armeernes hurtige fremrykning, blev længere og længere, blev forsyninger ad luftvejen et særdeles vigtigt spørgsmål. Det er almindeligt kendt, at operationerne på jorden ville have trukket betydeligt i langdrag, hvis det ikke havde været muligt at ordne forsyningsstjenesten fra luften. Nogle tal i denne forbindelse vil være af interesse. I perioden fra den 9. august til den 3. september fløj vore luftfartøjer mere end 13.000 tons krigsmateriel til de fremskudte stillinger. Havde dette ikke kunnet lade sig gøre, ville fremrykningen være gået i stå. Det drejede sig ikke alene om forsyninger, men de sårede skulle også tilbage. Fra D-dag til den første uge i oktober blev ikke mindre end 103,724 sårede evakuerede ad luftvejen.

Unægtelig et tal, der imponerer.

Air Chief Marshal Leigh-Mallory siger videre: „Jeg er glad for at kunne sige, at vi i denne krig

ikke alene har været overlegne i antal. Gang på gang har vore piloter, selv når de har kæmpet mod en numerisk overlegen fjende, vundet deres slag ved bedre taktik og bedre leadership. Gennem deres chefers inspiration har britiske, amerikanske og allierede piloter altid forstået at gennemføre deres angreb.

Vore jagere har utrættelig bekæmpet tyskerne langt foran frontlinierne, for derved at sikre egne troppers bevægelsesfrihed. De pressede ustandselig for at bevare luftherredømmet, hvilket havde en afgørende virkning på de øvrige militære operationer. Op til en afstand af 250 km fra fronterne dominerede vore luftstyrker fuldstændig fjendens forbindelsesveje, et faktum, der voldte den tyske overkommando meget hovedbrud.

Den direkte flyverstøtte til markstyrkerne er efterhånden blevet et rutinejob, og udgør den daglige dosis af kampen. En gensidig respekt er vokset frem mellem land- og luftstridskræfter. En respekt for hinandens arbejde, der nok skal bære frugt fremover.

Det var ikke blot om dagen, vore luftstyrker dominerede kontinentets himmel, men også efter mørkets frembrud var vore natjagere, ofte under de mest uhyggelige vejrforhold, i aktivitet for at holde fjendtlige bombefartøjer væk. Fra D-dag til medio oktober nedskød vore natjagere 290 tyske luftfartøjer.

Et bemærkelsesværdigt faktum var den manglende tilstedeværelse af fjendtlige rekognosceringsfartøjer, så meget mere som den rekognoscering vi foretog, udgjorde et meget betydningsfuldt bidrag til vor fremgang. Vore armegeneraler fik oplysninger om fjendens hensigter, endnu før de kunne ane, der var noget i gære. Denne del af vor virksomhed var af uendelig stor betydning, og de piloter, der var engageret i disse opgaver hørte til vore allerbedste folk.

Til slut vil jeg sige, at jeg tror det må stå klart for alle, at uden flyvevåbnet kunne vore hære aldrig have nået, hvad de gjorde. Vi havde måske aldrig nået vort mål, eller i alle fald langt senere, hvis tyskerne havde været i stand til at genere vore koncentrationer eller vore bevægelser.

Vore sejre vil altid stå som resultatet af forenede og allierede anstrengelser."



TÅGE

Som Charles Dickens sagde: „tåge er, uanset hvor den opstår, en snavset sky, som falder ned og skjuler alt“. En flyveplads, hvis overflade er indsvøbt i tåge, er ikke ligefrem et ideelt sted at lande på. Piloten må være særlig vagtsom over for dette vejrfænomen, især i de tidlige morgentimer.

Tågen er i virkeligheden et stratusskydække, som dannes ved jordoverfladen eller så nær denne, at den i alvorlig grad har indflydelse på sigtbarheden. Den kan enten opstå ved afkøling til dugpunktet, eller ved tilførelse af vanddamp, således at duggen bliver lig den aktuelle temperatur.

Uanset hvad der er skyld i tågen, betyder den nedsat sigtbarhed. Hurtigtgående fartøjer nær overfladen er ofte involveret i meningsløse ulykker, fordi man ikke har anset tågen for at være af nogen særlig betydning. En analyse af flyveulykkerne i forbindelse med tåge i tiden 1947-53 understreger, at nedsat jordsigt var en dominerende faktor i tilfælde med landing på ikke tilsigtet område, landing foran startbanen eller ud over denne, samt ved landinger under GCA-kontrol.

Af totale antal tågeulykker med fartøjer i USA i løbet af ovennævnte periode skete de 54 % i

Kalifornien, Washington, Texas, Georgia, Virginia, New Jersey og New York. Disse stater er alle beliggende i områder med hyppige tågedannelser.

Hyppigheden af tåge er ikke nødvendigvis størst om vinteren på landstationer og størst om sommeren på kyststationer. Dannelse af tåge afhænger især på landstationer af lokale besynderligheder, som kan være skyld i store svingninger i gennemsnitlige antal tågetimer inden for et snævert område.

Lave stratuskyer dannes ved, at luften ved direkte kontakt med en kold jordoverflade afkøles og ved udstråling af varme fra de lave luftlag. Løftning af tågen enten ved, at solen opvarmer jorden eller ved vindstød giver den egentlige lave stratus. Dannelse af disse skyer sker også nemt ved varmeudstråling fra toppen af fugtige luftlag, når der mangler et højere skytag. Langs Sydkaliforniens kystlinie er lavtliggende flad stratus, kaldet højtåge, en meget almindelig type på nattetids og tidlige morgentimers skyformationer. Grundet landets vekslende højde kan byerne nær Stillehavet have et lavt dække af stratuskyer, medens bakkekammene er fuldstændig indsvøbt i den høje tåge. På den anden side kan byerne være indhyllet i tåge, medens bakketoppene ligger badet i solskin. Når stratuskyerne lægger sig på jorden, bliver forholdene for flyvning vanskelige ved Los Ange-

les. Fartøjerne bliver nødt til at lande længere fra kystlinjen. Heldigvis har naturen kompenseret for dette ved at sørge for et altid relativt tågefrit område nær storbyen.

Havtåge fremkommer ved afkøling af havluft over et vedvarende koldt havområde. Den har ofte sine bedste muligheder nær land, f. eks. på Kaliforniens kyst, hvor havluften passerer over det altid kølige Kalifornien og danner udbredt sommertåge.

Land- og søbrisetåge er af samme almindelighed om sommeren langs den østlige kyst af New England. Disse formationer kommer ved svag vestlig vind. Den vestlige strømning er varm og afkølingen over havet frembringer hurtigt kondensation, hvilket med den svage bevægelse taget i betragtning må finde sted ved overfladen. Under disse omstændigheder er eftermiddagssøbriser almindelige og tågen bliver bragt i land.

Land- og søbrisetåger er af naturen kystfænomener. De opstår på kyster med let landbrise i varm og fugtig luft og derfor findes de kun på kontinenternes østkyster. Disse tåger fremkommer kun om sommeren, specielt i den tidlige sommer, når havet stadig er koldt. De kan også opstå over en stor indlandssø, således over the Great Lakes.

Næsten al tåge, som fremkommer over land, er hovedsagelig et resultat af afkøling ved varmeudstråling fra de lavere fugtige luftlag. Jordtågen, det simpleste eksempel på denne type, er en lavt-hængende, men sædvanligvis ret let tåge, hvor igennem himmel eller stjerne er klart synlige vertikalt. Tågen er fremkommet som resultat af en enkelt nats udstrålingsafkøling. Udstrålingståger opstår oftest på den årstid, hvor der er forholdsvis megen fugtighed i luften, og hvor denne kan afkøles ved natlig udstråling. I Ohio, Missouri, Øvre Mississippi og de Appalatiske dale fremkommer denne tåge fra september til december. En anden type udstrålingståge er den begrænsede højinversion. Højinversionståge er specielt et vin-

terfænomen, og som alle udstrålingståger fremkommer den kun over land. Den er resultatet af en lang periodes afkøling og særlig karakteristisk for ikke tropiske fastlandsområder om vinteren. Først og fremmest er det jo udstrålingen om natten, som har den store indflydelse. Ofte bliver højinversionstypen højtåge eller lave stratuskyer om dagen, for så om natten at vise sig som flad tåge.

Det bedste eksempel på højinversionstypen af udstrålingståge i USA. vises af vintertågen i de lave dale på Stillehavskysten. Højinversionståge er den mest langvarige og stædige tåge, som findes i USA. Denne type fortsætter ofte uophørlig i flere dage.

Tropisk luft-tåge adskiller sig fra havtåge derved, at den simpelthen opstår ved den gradvise afkøling af luften, medens den flyttes fra de små længdegrader og mod polen, og ikke ved afkøling af passage af kolde strømme. Ved vintertid opstår „grødtåge“, når maritim tropisk luft drejes mod nord fra den mexikanske varme golf. Medens luften bevæger sig fra syd, bliver den afkølet til mætning i de laveste 1000 fod ved kontakt med frossen jord eller koldt vand. Områder med udpræget „grødtåge“ er midterste Atlanterhavskyst i april og sydligste Atlanterhavskyst samt golfkystfarvandet i januar og februar. Dampståge fremkommer over floder, ofte når luften er blevet afkølet ved udstråling, og den har tendens til at danne udstrålingståge nær floden, ligesom dampståge umiddelbart over selve flodstrømmen. Almindeligvis er dampståge ret flad, idet den kun rejser sig en 50-100 fod op i luften, men dyb nok til at vanskeliggøre starter og landinger. Over the Great Lakes fremkommer størsteparten af dampstågerne i midvinteren, når den kolde kontinentale luft passerer over søerne, hvilke har en temperatur lige over frysepunktet. Om foråret og i forsommeren, når atmosfæren hurtigt bliver varmere, beholder vandet i søerne en del af vinterens kølighed, og om efteråret, når de første koldluftudløbere kommer fra nord, har vandet stadig sommerens varme.

Advoktionsudstrålingstågen dannes ved nattetids udstrålingsafkøling i luften, som er kommet i land fra havet i løbet af dagen. Luft med høj fugtighedsgrad, som føres fra varme vandoverflader, bli-

I/S JØRGEN ANDERSEN

Måløv

ver afkølet ved udstråling i løbet af natten. Denne tåge optræder hovedsagelig i sensommeren og efteråret i golfen og Atlanterhavskystens flade områder.

I områder, hvor landet gradvis stiger, således som på de store sletter i USA. og Canada, dannes tåge sommetider som et resultat af afkøling af luften (ved expansion, hvor varme hverken tilføres eller udstråles), medens denne bevæger sig til større højder. Det overraskende moment ved disse opstigende tåger er, at de kan udvikle sig og holde sig i stærk vind. Jo hurtigere de bevæger sig op ad skråningerne, desto hurtigere kommer afkølingsprocessen til at foregå.

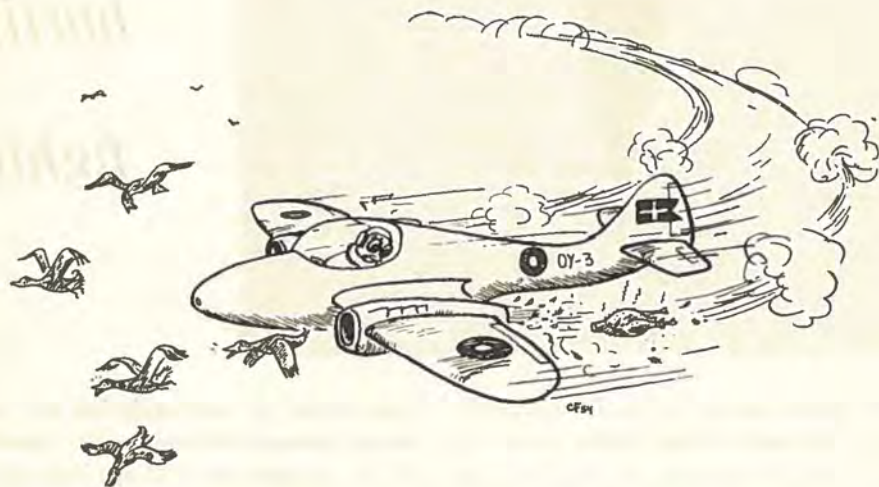
Der er kun lidt forskel mellem varm- og koldfrontståger, da begge arter dannes af damp fra nedfaldende regn. Da imidlertid nedbørsbæltet i forbindelse med en koldfront er centraliseret i snævrere område end varmfrontens, er „efterkoldfrontstågen“ mindre udspreddt.

I virkeligheden er det kun en koldfront, som

er tilsyneladende stationær, som har et kraftigt tågeområde. I de stabile kontinentale polarluftmasser i de vestlige Forenede Stater dannes stratus eller tåge i nogen afstand bag næsten alle koldfronter, som har frembragt damp ved almindelig nedbør.

„Førvarmfrontståge“ er skyld i de største afbræk ved udførelsen af planlagte flyvninger i løbet af vintermånederne i de sydlige og østlige Forenede Stater. Når stabil kontinental polarluft om vinteren dækkes af nedbørgivende varmluftmasser, dannes tåge eller lav stratus. Udbredelsen af tåge i Ohio, Missouri og Øvre Mississippidale er afhængig af fugtighedsgraden i luften, floders og andre vandområders nærhed og ikke mindst afhængig af røgen fra byer og industriområder.

Når tågen bliver blandet med røg og andre luftpartikler, får man en tyk, sodet sky kaldet „smog“. Tung „smog“ hjem søger fabriksområder, når vejr med gode betingelser for tåge varer i flere dage.



LAVFLYVNING.

Jeg gysrer, hver gang jeg hører tale om de unge piloters utilstedelige forsøg på lavflyvning. Har disse mennesker da ikke ambitioner? Jeg mindes endnu med behagelig gysen fra min egen pilottid,

hvorledes man steg i kammeraternes og chefernes respekt, når man under en flyvning havde opnået at holde sig over 2000' på den befalede rute. Sætter nutidens piloter da slet ingen ære i at nå højt?

O. Potte,



*Jeg
fløj
verdens
hurtigste
fighter*

JOE OZIER udtaler sig om det nye amerikanske jetfartøj F-104. Ozier er een af LOCKHEEDS testpiloter, og han har fløjet jagere fra typer som P-47 til de nyeste jetfartøjer. F-104 er som en drøm at flyve, siger han.

Her er han, testpiloten, med næsen på fartøjet pegende nedad mod jorden. Han har en bøn på læberne, medens han holder øje med nålen på hastighedsmåleren. Til sidst kan han ikke se andet end fabriksnavnet på den. For et øjeblik

siden havde alt været stilheden selv, medens han steg op gennem det brudte lag af cumuluskyer, op til den uberørte luft i 50.000 fods højde.

Nu er der et arbejde, som skal gøres. Han giver fartøjet den første prøve, idet han lader det jage nedad i halsbrækkende dyk. Himlen, som før så så indbydende ud, bliver nu ubehagelig mørk, og det brudte lag af skyer bliver til lange lasede, grå striber, ganske som fartstregene i en tegnefilm. En voldsom skælven rammer fartøjet, og så, da piloten giver det yderligere fart, ryster det uhyggeligt. Hans ansigt bliver højrodt og glinser

af sved. Der er panik at læse i trækkene, medens han „rører rundt“ med pinden, idet han desperat opsender endnu en bøn om, at han snart må nå den højde, hvor planet af sig selv vil gå ud af det ganske sindssvage dyk. Han finder positionen for pinden, han holder den der. Nu ligner hans ansigt et skelets, idet han under påvirkning af adskillige „G“ trækker fartøjet ud af dykket.

Dette er den melodramatiske og efterhånden slidte cliché, hvorover man sædvanligvis bygger en film, som skal vise, hvad indflyverens nervepirrende arbejde består i. I sådanne film får man det indtryk, at det virkelige arbejde er et forsøg på, medens fartøjet er på vej gennem lydturen, at rive bærepilene af det, og helst skal dette ske, under udfoldelse af så megen larm og dramatik, som overhovedet muligt.

Der er mange andre ting, som hører med til det arbejde, M. h. t. dyk og lydursbrydninger så kan jeg fortælle, at jeg som indflyver på Lockheed F-104 har gennembrudt lydturen, medens jeg steg, ja, endog under *rolls* har jeg gennembrudt denne meget omtalte mur. Medens jeg har siddet i almindelig ligeud-flyvning, har jeg lige så ubesværet, som De nu sidder i Deres lænestol, foretaget flyvninger på hastigheder, som jeg af sikkerhedsmæssige grunde ikke kan offentliggøre, men som af uofficielle observatører er blevet bestemt til at ligge på omkring 1200 miles i timen. Det giver altså *een mile* for hvert *tredie sekund*, og næppe en rystelse eller den mindste skælven har jeg bemærket, medens jeg gennembrød lydturen og fortsatte på den anden side af den.

Med hensyn til den øvrige del af filmen, den del, som viser pilotens reaktion, så kan jeg ikke sige mig fri for at have oplevet situationer noget lig de viste. Der *har* været øjeblikke, hvor jeg følte angstens sved bryde frem, og situationer, hvor hænderne rystede og „G“-påvirkninger under en udretning fra et dyk eller et skarpt drej foretog underlige ting ved mit ansigt.

Der har sandsynligvis også været øjeblikke, hvor jeg blev grebet af panik. Det siger sig selv, at der vil opstå vanskelige øjeblikke, når man flyver hver dag og ofte farer hurtigere af sted end et 16 tommer projektil. Når jeg tager folks for-

udfattede meninger m. h. t. det hasarderede og det traumatiske i indflyverens liv i erindring, er det vanskeligt for mig at besvare spørgsmål som: „Joe, hvorledes føles det at passere lydturen?“ „Joe, skal du gøre det hver dag, jeg mener foretage lodrette dyk, som filmene viser det?“ „Joe, bliver du ikke bange, når du går gennem lydturen og flyver mere end 1000 miles i timen?“

Nogle af disse spørgsmål er overordentlig vanskelige at besvare. Men hvor dumme de end lyder for mig, håber jeg, at jeg stadig vil være den, de bliver stillet til, efter at vi er gået gennem varme-turen, hvilket er det næste store mål, vi farer frem imod.

Jeg kunne godt tænke mig at være i stand til at give de overeksponerede spændende svar, som folk så godt kan lide. Men jo mere jeg spekulerer over svarene, jo mere modificerer jeg dem. Og når jeg endelig giver svaret, er gassen sivet af bolden.

„Er det ikke frygteligt at flyve over 1000 miles i timen?“ for eksempel. Hvad er svaret? Det er ligesom når jeg spørger en bygningsarbejder, hvorledes det føles at gå på en 30 cm bred planke 50 etager oppe over gaden. Jeg selv ville ikke være i stand til at gøre det. Bygningsarbejderen derimod, vil vandre rundt lige så sikkert som en bjerg-gemse, alt medens han nitter ganske nonchalant, som man smider kort på bordet i kortspil. Det er alt sammen et spørgsmål om uddannelse til arbejdet og vanen.

Da jeg var dreng og boede i Oklahoma, blev jeg „bidt af en gal flyvemaskine“ ved at følge forsøgene, som blev foretaget af Lindberg, Balchen, Post og Gatty. Og da Wiley Post besøgte min hjemby Chickasha i planet „Winnie Mae“, blev jeg fuldstændig sikker på, hvad jeg ville. Da jeg kom til det punkt, hvor jeg skulle begynde min mere praktiske uddannelse, var der ingen mulighed for at studere det, jeg ville helst. Så jeg tog et brevkursus i flyvemaskinelære.

Jeg gik i ældste klasse i „High school“, da Pearl Harbour kom ind i billedet, så jeg for straks af sted til det nærmeste hvervekontor og lod mig indrullere i hærens flyverkorps. Jeg begyndte som flyvermekaniker, men havde ansøgning inde for optagelse som flyverelev, og til slut fik jeg da

Benyt **VREDESTEIN** dæk

— Billigere i det lange løb —

Forlang brochure

TYRESOLES

DANMARK

Palægade 4 . København K . Central 13579



Teknisk maskin- og olieforretning

Telefon 582 . Aalborg

JYDSK ILT-
OG
ACETYLENGASFABRIK A/S

SKANDINAVISK RØRFABRIK A/S

HORSENS

Telf. 2 47 11

L. V. ERIKSEN A/S

ISENKRAM - VÆRKTØJ - BESLAG

Nørrebrogade 55 . Luna 2550

København N

Erik Petersens snedkerforretning

v/ Schmidt og Richter

Slotsgade 27 . Haderslev . Telf. 22010

Værksted for godt snedkerarbejde

NUSTRUP & OMEGNS
ANDELSMEJERI
ST. NUSTRUP

P. J. Schmidt
VOJENS

BØGER . FOTO
BOGTRYK
TELEFON 41 226

*Alt i cementvarer
støbegods - byggematerialer
og brændsel*

J. C. SCHØNING

Vojens

Tlf. 41 224

Reserveret „A”

Nørresundby Brøndanstalt

A. Bach & Søn

Mineralvand

MONARK & VALASH

Vald. Hinrichsen & Schrøder

Haderslev

AUTOMOBILER - RESERVEDELE

Ballerup

Blomsterforretning

Telf. 68 . Stationsvej 26

også chancen og påbegyndte et pilottræningsprogram.

Efter afsluttende eksamen i februar 1944 fik jeg endelig tildelt det arbejde, jeg mest af alt ønskede mig: jagerpilot. Jeg blev pr. skib sendt til sydvestlige Stillehavsområde som P-47 og P-51-pilot, blev landsat i New Guinea og tildelt til 341. jagereskadrille ved 348. jagergruppe. Det viste sig, at det at flyve P-51 i kamp blev et værdifuldt kapitel. Thi uanset hvor god en pilot er, når han begynder kampflyvningen, vil han givet være bedre, hvis han kommer gennem i live.

Men da jeg sluttede af på *Northrop* i 1950, fik jeg stilling i *Lockheed* som indflyver i jetproduktionen. Det var nærmest rutinearbejde, da alle eksperimentmodellerne var indfløjet tidligere, men ganske som bygningsarbejderen var jeg i gang med min vandring opad etage efter etage. Jeg deltog i et *U. S. Navy engineering Test Pilot kursus* at Patuxent River, Maryland i 1953, som Lockheed-pilot. Jeg fløj T-33ere, F-80ere og foretog min første overlydflyvning i F-94 Ceren.. I 1954 blev jeg sendt til flyveingeniørprøve efter at have afsluttet den grundlæggende uddannelse som kvali-



F-80, Shooting Star

Efter at krigen sluttede, gjorde jeg tjeneste ved okkupationsstyrkerne i Japan. Da jeg blev hjemsendt, tog jeg til Oklahoma for at studere til mekanisk ingeniør.

Ved slutningen af mit første år der, giftede jeg mig med en pige, som var lige så interesseret i flyvning som jeg. Og det er en interesse, som hun stadig har, på trods af „1000 miles i timen-flyvningerne“ og de få gange, der *har* været bud efter mig.

Efter min afslutning af studierne der, begyndte jeg på *Northrop Aeronautical Institute* for at studere flyveteknik. I hele denne periode fortsatte jeg med at flyve for det meste i F-51 i USAF's reserve, men ingen af de fartøjer var særlig hurtige.

ficerede mig til at „vandre på planken i øverste etage“.

Jeg kan ikke sige, at jeg tog det særlig skødesløst, skønt indflyvere sædvanligvis bliver beskyldt for at være af en ret upåvirkelig natur. Det at flyve et prototypefartøj har en egen udfordrende virkning, hvilken jeg håber en dag at blive kvit. Indflyveren ser altid frem til et nyt og uprøvet fartøj med det håb at finde ud af, hvad det kan, som andre fartøjer ikke kan.

En sådan prøve kan gøre en pilot lidt spændt, på trods af, at han er overbevist om, at maskinens konstruktører er verdens bedste. Det er kun menneskeligt, selv for en type med „nerver af stål“, at spekulere på, om man ikke har glemte een eller

anden aerodynamisk regel, eller brudt visse grænser eet eller andet sted, især da, hvis det drejer sig om et epokegørende projekt. Han kan prøve at slå det hen, men han kommer ikke rigtig følelsen kvit, før han er i luften med hele luftrummet omkring sig og mængder af plads under sig.

Først når alt går godt, indtrækker en følelse af lettelse. Den første flyvning med en prototype er een af de mest opmuntrende oplevelser, en mand kan få. Man har aldrig fløjet noget lignende før, og enhver manøvre er på forhånd et spørgsmålstegn, noget man skal finde ud af efterhånden, som tingene sker. Ting sker i brøkdeler af et sekund, når man presser en „fugl“ til de beregnede maxima, og når man får følelsen af, at den er en del af een selv, så giver man den kniven.

Men jeg løber fra mig selv, i et forsøg på at nå høje machtal, før jeg endnu er lettet fra jorden.

Eksperimentindflyverens arbejde begynder længe før chefekspertimentindflyveren giver grønt lys for selv indflyvningen. Fire eller fem år, før man letter med den, begynder man at høre om fartøjet, man en dag skal flyve. Jeg hørte første gang om XF-104, som havde sin debut i samlebandsproduktionen som F-104 STARFIGHTER april i år, kort efter at jeg kom til Lockheed i 1951. Konstruktorerne ønskede sig et letvægtsplan, som medførte sværvægtskys, og de ønskede, at det skulle blive verdens hurtigste kampjager. Store ønsker.

Endskønt de godt nok kendte deres egne ønsker, så havde de ikke den fjerneste idé om, hvorledes planet ville komme til at se ud. Dets udvikling foregik gennem tusinder af planlægningsstudier, vindtunnelprøver og flyvestudier med eksperimentalfartøjer som XF-90. Konstruktorernes begreb om fartøjet ændrede sig, først i det store, senere i små nuancer indtil XF-104 var et faktum i februar 1954. Før det blev fløjet, blev raketdrevne vingemodeller bygget og afprøvet for flyveegenskaber ved høje machtal.

Så kommer den del af indflyverens arbejde, som filmsinstruktørerne ville synes kedelig, men som for piloten er af stor vigtighed for den første flyvning. Det er at lære fartøjet at kende i detaljer. Der var et nyt elektronisk system, en katapult med udskydning nedad, et forandret instrumentpanel, alternativ nødsystem for genstart af moto-

ren i tilfælde af *flame-out* og i sneesevis af andre enkeltheder, som jeg måtte lære at kende, lige så godt som min egen lomme. Grunden til, at piloten skal kende planet så godt, er ikke blot fordi han skal kunne flyve det, men i lige så høj grad fordi man ønsker, at han skal være en hurtig og god iagttager af fartøjets ydelser under selve flyvningen.

Han vil stå i forbindelse med konstruktørerne på jorden via sin radio. Og hans værdi som afprøver ligger mindre i hans flyveevne, end i hans evne til akkurat og klart at rapportere, medens han når flyvningens forskellige stadier. I det tilfælde, at eet eller flere går uheldigt, vil konstruktørerne i det mindste således have en idé om, hvor det svage punkt er at finde. Da jeg første gang kravlede ind i cockpittet på XF-104, satte jeg mig blot ned en stund og bevægede pinden, studerede håndtag og kontakter og kikkede nu og da ud over siden, idet jeg spekulerede på, hvorledes disse 7½-fods planer skulle kunne holde dette 54 fods fartøj og mig oppe.

Jeg kikkede ud på mekanikeren ved starterjeepen, signalerede „*Wind her up*“ pressede startknappen, og motoren kom til live. Jeg bevægede gashåndtaget frem fra ingenting til „*idle*“, idet jeg studerede instrumenterne og prøvede *canopiets* åbne- og lukkemanøvrer såvel som bevægeligheden af balanceklapperne og den underlige tingest, som blev kendt som „den flyvende hale“. Bremseklodderne blev fjernet, og jeg skubbede gashåndtaget fremad og begyndte at rulle. Førte det frem til 40 % af maximum og taxiede hurtigere. Derefter prøvede jeg bremserne atter og atter.

Så kørte jeg ud på startbanen og bevægede håndtaget frem til maximum. Jeg bremsede op et øjeblik, medens jeg så ned af den godt 3 kilometer lange startbane, som anvendes til prøver ved *U. S. Air Force Research and Development Jet Center*, Edwards Air Force Base, California, og jeg fandt ud af, at der var mængder af plads til det, jeg skulle foretage.

Jeg lod bremserne gå, og fartøjet for drønende ned ad banen, fuld af styrke, hurtigt og anspændt. Jeg havde kun et øjeblik til at føre pinden lidt fremad og derefter uendelig lidt tilbage, så slog

jeg gassen fra i samme øjeblik den begyndte at lette. Da jeg var på vej tilbage til startposition, udløste jeg bremseskærmen og huggede bremserne i og standsede nær baneenden. Efter nogle flere af disse halve starter, hvorunder jeg tog lærerige aflæsninger på instrumenterne og lærte så meget som muligt om manøvreedygtigheden, kørte jeg tilbage til hangaren for at foreberede endelig start.

XF-104 og F-104, som hovedsagelig er forskellige derved, at førstnævnte er et eksperimentalt plan trukket af en Curtiss-Wright J-65 turbojet, medens den sidstnævnte er en type i serie og med en General Electric J-79 motor, letter begge usandsynligt hurtigt. Jeg var blevet instrueret såvel af konstruktørerne som af Tony Le og „Fish“ Salmon, lederen af flyveoperationerne og chefingeniørindflyveren, om at forvente det utroligste af det nye fartøj. Tony havde foretaget den første flyvning med X-modellen og Fish havde foretaget den første flyvning med A-modellen. Da jeg ledede og begyndte at stige, kunne jeg allerede se, at „fuglen“ levede op til deres forventninger, og jeg fandt snart ud af, at den steg lige så hurtigt, som den kunne flyve lige ud. Hovedsagen i den første flyvning var, at jeg fik fartøjet både op og ned i eet stykke, så jeg fløj ikke rundt, som jeg egentlig havde lyst til.

Den første gang fløj jeg blot op i en akseptabel højde, og medens jeg fløj stille og roligt med 60-70 % af maximum, bevægede jeg pinden rundt for at konstatere kontrollen med og stabiliteten af fartøjet. Så steg jeg højere for at afprøve dets „low-speed characteristics“ og for at prøve, om det var pålideligt eller upålideligt ved stallings-hastigheder. De tynde vinger, som næppe syntes større end finnerne på en bombe, havde foranlediget tusinder af spørgsmål fra observatører, og jeg må tilstå, at jeg selv havde spekuleret en hel del på, hvorledes de ville opføre sig i et stall. Jeg prøvede det, og der var overhovedet ingen ubehagelige luner i fartøjet. Det opførte sig netop, som det burde, hvilket er mere end man kan sige om fartøjer med det dobbelte vingereale. Jeg skulle senere finde ud af, under tilsigtet forsøg, at der overhovedet ingen vanskeligheder var med at genstarte motoren i højden i tilfælde af flame-out. Jeg er fuldstændig overbevist om sandheden i tekniker-

nes påstand om, at selv om alle tre restarting systemer skulle vise sig uanvendelige, ville jeg være i stand til at lave en landing uden brug af motor-kraften.

I tilgift til mine under flyvningen givne oplysninger gav også de i flyet installerede tekniske observationsinstrumenter oplysninger om ydeevnen. Da jeg ankom til basen igen, blev de forskellige data sammenlignet og viste sig i hvert fald m. h. t. ydedygtighed at være fuldt tilfredsstillende.

De kan sikkert af foranstående få et indtryk af det lidet helteagtige indflyverens arbejde er (i hvert tilfælde sammenholdt med filmens fremstilling), endskønt det at flyve et overlydsfly ved stallingshastigheder ikke ligefrem hører til noget af det sikreste. Men lige så desillusionerende, hvis De havde overspændte forudfattede meninger, er overlydsflyvningen.

Selvfølgelig kan der være spændende øjeblikke, således som da jeg lod en F-80 falde fra 45000 fod rigtig smart. Da jeg så drøede gennem 30000 fods højden fløj mit canopi af, og den udstrømmende blæst var lige ved at rive hovedet af mig. Eller den gang da jeg havde en passager med i en F-94 og eet eller andet eksploderede, hvilket for et øjeblik fik mig til at tænke på at springe ud. Efter landing, da vi ville ud, fandt vi ud af, at canopiets låsemekanisme var itu, og at vi slet ikke havde kunnet komme ud. Dette foranledigede senere, at det blev muligt at blive skudt ud gennem canopiet i tilfælde, hvor dette blev nødvendigt.

Disse minder dukker op, når man prøvflyver ved store hastigheder. Al ens erfaring bliver anvendt ved indflyvningen af det hurtigste fartøj i verden. Og mindet om de mest makabre øjeblikke har en egen måde at finde frem i forgrunden på. Det er en god og ikke dårlig ting. Thi evnen til at foregribe begivenhedernes gang har reddet mangen en indflyver og hans fabelagtige dyre fly. Der er i dette tilfælde sat en mængde viden ind af Lockheed, General Electric og U. S. Air Force, og testpiloten er forstælig nok nervøs for ansvaret, især før det går løs.

Man mister dog en mængde nervøsitet, når man er lettet og stiger mod himlen, for så at opdage, at man ganske ubemærket er gået gennem lyd-muren. Der er selvfølgelig ingen skælven, således

som man kunne have forestillet sig det, i et fartøj, som er særlig konstrueret til supersonic flyvning. Jeg har forøvrigt aldrig mærket det i nogle af de jetfly, jeg har gennembrudt muren med. De gange jeg har bemærket sådanne rystelser, som filmen viser, har været på gammeldags „stempelhamrende fly" eller på de første hurtige jetfly ved ca. mach .6 eller .7. Den eneste fælles egenskab ved alle jets, som passerer muren, er „mach jump", hvilket er noget, man ikke mærker, men som man ser på fartmåleren. Hvad enten det er standar fartmåler eller det er prøve-fartmåler-system, står nålen stille med omkr. mach .9, og viser således mindre end den virkelige hastighed, for så, når farten kommer op på mach 1, pludselig at springe frem til det rette punkt på skalaen.

Det var dette „spring", jeg næppe nåede at lægge mærke til, da jeg steg, og jeg var godt over mach 1, da jeg så på højdemåleren og fik mit livs største overraskelse. Jeg havde planlagt at ville flade ud i 30000, men da var jeg allerede i 40000 fods højde. Jeg blev endnu mere overrasket, da jeg fladede ud og skubbede gashåndtaget frem til maximum og der fik at læse en fart, om hvilken jeg ved, at sikkerheden byder mig at holde mund med. Måske gav jeg et råb fra mig. Jeg ved det ikke. Nu da jeg erindrere at have læst om den nye verdensrekord i hastighed med 1100 miles i timen, sat af den britiske „droop-snoot"-maskine, tillader jeg mig selv et stort smil.

Om grunden til smilet er den, at jeg ved, jeg allerede har slået rekorden, eller det er bevidstheden om til enhver tid at kunne gøre det, vil jeg af sikkerhedsmæssige grunde overlade til Dem.

Fart er en relativ ting, og når man er i højden med en skyfri himmel, er der ingen nævneværdig forskel i 100 eller 1000 miles ekstra fart i timen. Så jeg satte kursen ned mod „dækket", idet jeg fløj forbi skyflager så hurtigt, at de lignede røgskyer fra en maskinkanon, som spyr granater ud. Jeg havde stor morskab af at hvirvle forbi et bjerg og efterlade det i et glimt bagude. I løbet af et øjeblik var jeg ude over Stillehavet, 100 miles fra basen. Med den fart ligner byerne, man møder, een sammenhængende bebyggelse.

Op igen for jeg, og tilbage til Edwards Air Force Base med en følelse af stor tilfredsstillelse,

idet jeg nu havde fundet netop det fartøj, som passede mig. En indflyver ønsker et fly, som er afpasset og føles, som var det en del af ham, og han en integrerende del af det. Det er således det er fat med F-104 og mig, og det er det første fartøj, jeg har kunnet sige således om.

Det faktum, at det flyver over mach 1 uden den mindste ændring i trimningen af een eneste af de tre akser, og foretager enhver anden ting lige så gennemført korrekt, gør fartøjet så meget mere behageligt. Det er et fly, som en gammel jagerpilot, som altid ønskede mere fart og mere tid til sine tanker i kampen, drømte om, og jeg er villig til at vædde om, at flyvevåbnets piloter vil synes, F-104 er det nemmeste skib, de nogensinde er kravlet op i.

Jeg er altså helt væk i dette „skiv", og jeg har stadig ikke svaret på spørgsmålet: „Joe, hvorledes føles det at flyve 1000 miles i timen?" Det er ikke så lige til. Taget i betragtning, at vi i dag har et fartøj, for hvilket fart ingen betydning har, synes jeg det er spændende, men dog stadig en vanesag. Ganske som fyren på planken i højde med øverste etage. Jeg er vant til det.

Dette er den lethed og skødesløshed, hvormed denne indflyver tager tingene. For det meste kommer det an på ens forudgående træning og vanen. Der er kun een ting mere, jeg har at sige. — Jeg er begyndt at spille golf —.

De siger, det hjælper en til at slappe af.

NU SKER DET.

Det er med både stolthed og glæde, at jeg nu kan meddele alle uden for staben, at vi i FLYVEFAKTISK KOMMANDO agter at udsende stabens højere officerer på et antal tjenesterejser til fremmede stationer her i landet, således at man vil få lejlighed til at træffe de derværende officerer, med hvem vi jo igennem længere tid har stået i brevveksling. Man vil ved disse festlige lejligheder uddele FLYVEFAKTISK KOMMANDOs pennevenneemblem til officerer, der har skrevet 25 breve og derover til denne stab. Det er vort inderlige håb, at indførelsen af dette emblem vil stimulere interessen for de skriftlige udførelser og således blive til gavn for den operative flyvning.

O. Potte,

DOUHET

*Giulio Douhet (1869-1930), italiensk militær- og krigsteoretiker. 1918 chef for det italienske luftvåben. 1921 general. Udgav samme år det epokegørende værk *Il dominio dell'aria* (herredømmet i luften), hvori han hævder, at flyvevåbnet er i stand til alene at afgøre en krig („doubetismen“) og påpeger, at flyvevåbnet udslætter grænsen mellem krigsskuepladsen og baglandet (total krig).*

For bedre at forstå Douhets tanker og doktriner og disses indflydelse på krigsførelsen i den anden verdenskrig belyser oberstløjtnant K. Jørgensen general Douhets liv og teorier og den indflydelse doubetismen har haft og stadig har i moderne krigsførelse.

Douhets liv og produktion

4. Giulio Douhet blev født i 1869 i Caserta i Italien og trådte senere ind i hæren, hvor han gennemgik krigsskolen og blev artilleriofficer. Han viste tidligt forkærlighed for teknik og videnskab, han var f. eks. en ivrig forkæmper for udvikling af motortransport i hæren og eksperimenterede også med krigsgas. I 1909, da flyet endnu knap havde vist nogen evne til længere flyvning, skrev han sin første afhandling om luftmagts betydning ved dens indførelse af den tredje dimension i krigsførelsen. De første militære flyenheder i Italien oprettedes i 1911, ligesom italienerne var de første til at anvende dem i krig, nemlig Tripolis-krigen 1911-12, hvor de anvendte 17 fly til recognoscering og artilleriobservation og enkelte forsøg med bombenedkastning mod tropper. I 1913 blev Douhet chef for Italiens Aeronautiske Bataillon, og her anvendte han for første gang udtrykket „våben“ om flystyrken i sine „Regler for anvendelse af fly i krig“. Han blev dog — under kraftig protest — tvunget til at stryge det igen over alt. Fra da af og indtil sin død i 1930 viede Douhet sin pen og sit arbejde til kampen for forståelsen af luftmagts betydning og rette anvendelse. Han var bl. a. på trods af krigsministeriets modstand medvirkende til, at Italien havde den tremotorede Caproni-bomber ved 1. verdenskrigs udbrud. I 1915 blev han stabschef ved Milano-divisionen, og nu arbejdede han utrætteligt for sine ideers anerkendelse. Det var karakteristisk for ham, at han ikke tog noget hensyn til sin egen person, men tværtimod fremsatte sine ofte stærkt kritiske bemærkninger til den italienske krigsførelse kraftigt og frit. En særlig kritisk rapport sendt til den øverstkommanderende resulterede da også i, at han

Indledning

1. Med flyets erobring af luftrummet og dets anvendelse som våben opstod en ny epoke i krigsførelsens udvikling, nemlig *den tredimensionale krigs tidsalder*. I den hidtidige todimensionale krigsførelse havde princippet — stærkt forenklet — været at forhindre fjendens gennembrud af egen front, og omvendt selv at søge at gennembryde hans front og operere i hans ryg, for derved at fremtvinge sejren. Det bombeberende fly er uafhængig af fronter og kampens forløb der, og har dermed gjort hele fjendens område til krigsskueplads. Strategiens jævne udviklingskurve blev brudt af, og den nye kurves forløb er vel næppe endnu overskuelig.

2. Det nye begreb, der hermed er opstået i krigsførelsen, nemlig *luftmagt*, er netop nu 50 år gammelt, så det er naturligt, at man kun kan nævne få *klassikere* på den luftmilitære tæknings område — selv om selvfølgelig hundreder af mere eller mindre habile skribenter har givet deres besyv med i diskussionen om luftmagts betydning og anvendelse.

3. I dag kan man vel kun tale om *tre klassikere*, der har givet betydende bidrag til teorien om metoder for luftmagts anvendelse — og også har øvet afgørende indflydelse herpå. Disse tre er Douhet, Mitchell og Seversky. Her vil vi kun behandle *Douhet*, selv om de andre to har mange træk fælles med ham. Douhet må imidlertid nok betragtes som den mest kendte og vel også den, der har udtrykt sine tanker og teorier mest akademisk og mindst provokativt.

blev stillet for en krigsret og idømt et års fængsel. Men selv her under afsoningen fortsatte han sin virksomhed, og kort efter hans løsladelse indtraf katastrofen for Italien ved Caporetto, og den officielle undersøgelse af årsagerne viste sig at komme til netop de samme konklusioner, som Douhet havde påpeget med fængselsstraffen som belønning. Han blev øjeblikkelig rehabiliteret og blev i 1918 chef for de italienske luftstyrker. Efter krigen tog han sin afsked og blev udnævnt til general. De sidste ti år af sit liv docerede han i utallige afhandlinger, bøger og taler sine principper om fremtidens luftkrig i en evig kamp mod de efter hans mening forældede og stive anskuelser, der herskede i den militære verden. Da han var en intelligent og akademisk skolet skribent med stor erfaring og især henvendte sig til et professionelt militært auditorium, er hans værker ofte i høj værdi i modsætning til andre af ligesindede, der lod sig rive med af følelserne og derved kom bort fra den realitetsbetonede og saglige argumentation.

5. Douhets vigtigste værk er bogen „Il Dominio dell'Aria“, der udkom i 1921 og i en revideret udgave i 1927, hvori de fleste af hans teorier om luftmagts anvendelse er nedfældet. Denne bog er oversat til fransk, engelsk og tysk i sin helhed samt i forkortede udgaver i diverse bøger og militære tidsskrifter. Desuden har han skrevet en lang række artikler, som sammen med artikler af andre om Douhets teorier er samlet og kritisk bedømt i den franske oberst P. Vauthier's bog „La Doctrine de Guerre du General Douhet“ (1934).

Douhets teorier

6. Inden vi går løs på Douhets teorier, vil det nok være på sin plads at fremdrage nogle af de vigtigste principper for krigsførelse i sin helhed og luftkrigsførelse i særdeleshed.

7. For det første må det fastslås, at organisationen af det nationale forsvar må afhænge af *den forventede form for krigsførelse*. Hvorledes da gætte om fremtiden? — Ved at betragte fortiden i lyset af nutidens og den nærmeste fremtids fremskridt viser udviklingslinien sig, og organisationen må da modificeres i takt med denne. Før 1. verdenskrig havde krigene været slag mellem kampstyrker. I 1. verdenskrig var denne kamp kun en del af krigen, hvis afgørelse var baseret på en

nations komplette sammenbrud: materielt, økonomisk og moralsk. Men dette havde man ikke ventet ved krigens udbrud, linien udvikledes først, da defensiven viste sig at være offensiven overlegen på grund af ildvåbnenes kraftigt øgede effektivitet — og stillingskrigen blev resultatet. Havde man nu f. eks. kun betragtet denne krigs resultater og ikke modificeret som før nævnt, kunne man altså forvente, at næste krig ville følge samme spor. Men her træder flyet ind i billedet som en revolutionerende faktor både med hensyn til krigsførelsen som helhed og også krigen på land og sø.

I *offensiven* er det ikke længere nødvendigt at gennembryde fjendens linier for at ramme ham i hjemlandet.

I *defensiven* til gengæld er det ikke længere tilstrækkeligt blot at holde fjendens land- og søstridskræfter væk fra døren. Flyet kan med andre ord føre krigen i sit eget element og langt ud over overfladestyrkernes rækkevidde og også influere direkte i disse styrkers krig.

Det må da være klart, at intet våben kan betragtes separat. De må alle betragtes under eet i forhold til krigsførelsen som helhed.

8. Vi kan da først fastslå, at en nation altid har *et ganske bestemt fond af materielle resourcer*. Afhængig af forholdene ofres en del eller måske det hele til forsvaret. Men da forsvarets part altså ikke er ubegrænset, må man sikre sig maksimalt udbytte af det, der ofres — ikke af hvert våben for sig, men af hvert våben set i forhold til det samlede forsvar. Dette betyder altså, at land-, sø- henholdsvis luftstyrkerne må tildeles en specifik værdi for at muliggøre en fordeling af midlerne. Dette kan først gøres efter, at *del enkelte våbens anvendelse* er fastlagt, og dette afhænger igen af den måde, krigen skal føres på, (som vi forudser dette). Og så endelig kan *styrkernes organisation* fastlægges, således at det største udbytte opnås.

9. Studerer vi de tre våbens offensive og defensive *strategiske muligheder*, må vi komme til følgende konklusioner:

Defensiven er relativ let på land og sø, men umulig i luften.

Offensiven er yderst vanskelig på land og vanskelig på søen — bortset fra U-bådsvirksomhed —, men let i luften.

Følgelig vil den *bedste fremgangsmåde* normalt være at holde sig til *defensiven på land og sø og offensiven i luften*.

Et par punkter her bør vel uddybes lidt:

At f. eks. offensiven stadig er yderst vanskelig på jorden modsiges ikke af den eksplosive tekniske udvikling af hærstyrkernes materiel — den forøger jo også defensivens muligheder.

At defensiven er umulig i luften, mens offensiven er let, er et resultat af elementet — luften — som jo ikke har naturlige barrierer til støtte for forsvaret. Angriberens mål er ukendt, og selv efter opdagelse kan han vildlede forsvareren på utallige måder. Det vil betyde, at denne skulle have store forsvarsstyrker ved alle vigtige mål for at opnå sikkerhed, men dette er økonomisk umuligt — og strategisk usundt.

10. Følger vi vor linie videre, må vi nu — efter at vi netop har betragtet de enkelte våben inden for deres eget kampområde og fundet deres muligheder og begrænsninger — gentage processen, men denne gang idet vi betragter land, sø og luft som *et enkelt kampområde*. Landstyrkerne opererer næsten udelukkende på land, søstyrkerne på søen, og begges ildkraft mod luftangreb er stærkt begrænset. Altså opererer de begge stort set kun i deres eget element. Luftstyrkerne derimod opererer fuldstændig uafhængig i deres eget element og langt ud over land- og søstyrkernes rækkevidde, og de kan også intervenere direkte i disse styrkers operationer — for eller imod.

Ergo er luftstyrkerne alene i luften, mens land- og søstyrkernes element også er luftstyrkernes — enten i samarbejde med eller uafhængig af overfladestyrkerne.

Vi kan altså opsummere følgende:

— Luftstyrkerne er videst rækkende og mest effektive.

— Luftstyrkerne er de eneste, der opererer alene i deres eget element, og samtidig opererer de frit i de to andres.

— Offensiven er den naturlige for luftstyrkerne.

Konklusionen må da blive, at luftstyrkerne må udnyttes mest for at få den mest effektive udnyttelse af den samlede indsats. Samtidig må det ikke glemmes, at det bedste resultat stadig nås ved en

koordineret anvendelse af alle styrker — et militært team.

11. Efter at vi nu har trukket udviklingens linie op, er vi klar til at betragte *den generelle organisation af de væbnede styrker*. Forinden skal der igen mindes om, at organisationens omfang begrænses af de midler, der stilles til rådighed — og som oftest er begrænsede. Det vil altså sige, at man normalt må koncentrere sig om at anvende midlerne, hvor de er afgørende, og således at man får maksimalt udbytte af dem. Men hvem skal da fordele midlerne? En retfærdig fordeling kan ikke forventes, hvis våbencheferne skal bestemme den. Altså skal den lægges på et højere plan, og her er den bedste løsning vel en enkelt chef for alle væbnede styrker. I fredstid vejleder han et forsvarsdepartement om midlernes fordeling, og i krig fordeler han — som øverste krigsherre — til sine underordnede chefer styrker sammensat af alle våben i overensstemmelse med vedkommende opgaves krav. Kun på denne måde opnås enhed i operationerne på ethvert niveau, og alle er en del af et samlet hele.

12. Næste punkt bliver da en passende opdeling af denne samlede enhed — „de væbnede styrker“ — i underenheder. Her var der tidligere to større operationsområder, land og sø, som imidlertid nu er blevet suppleret med luften — over fjenden og eget område. Det vil derfor være naturligt at dele styrkerne i tre eller fire underenheder: landstyrker, søstyrker, luftstyrker og eventuelt luftforsvarsstyrker. Den sidste styrke dog kun hvis vi fastholder, at anvendelse af fly til luftforsvar er spild af kræfter.

13. De tre eller fire våben, som vi kan kalde dem, må hver for sig have ganske bestemte opgaver at løse og må tildeles midlerne hertil. Men først må man sikre sig et forsvar, der kan holde fjenden ude, og derefter tænke på midlerne til at opnå sejren. Generelt kan det siges, at skal man opnå sejr, må man koncentrere sig om det afgørende punkt og være svagere andre steder, men dog stærk nok til at holde fjenden tilbage også her. Men dette er ikke nok, koncentrationen skal ikke blot være et afgørende punkt inden for et operationsområde, koncentration af styrke skal også ske inden for det afgørende operationsområde.

NYT *fra flyvestationerne...*

Også fl. K. N. P. Mortensen fra Karup klarede fornylig en nødlanding i Kastrup på samme gæve facon. På vej hjem efter GCI-flyvning ville hans ene tip ikke føde. M. prøvede at kaste begge tankene, men kun den ene slap, og med den anden tank hængende på planspidsen måtte løjtnanten foretage sin landing. Ved toudsch down sprang den af, brød i brand og for efter dunderjetten, men trods slingren og stor hastighed lykkedes det Fl. Mortensen at bringe sin maskine til standsning uden skade på hverken sig selv eller sit fartøj. Mon ikke „Flyvevåbnet“ kunne bringe et par „well done“-beretninger hver måned, det kræver natur-

ligvis, at episoderne tilgår bladet, mon ikke alle vil give os ret i, at begivenheder af den art har mere end stationslokal interesse.

*

HVAD ER NU DET?

Jeg læser med stigende undren i avisen om de nye Penbroke aeroplaner og deres tekniske data. Jeg har især heftet mig ved det faktum, at disse monoplaner har indbygget bar. Hvad er nu det for noget pjat? Da jeg i sin tid fløj, kunne vi udmærket klare os med lommelærker.

Med hovedrysten

O. Potte,



Interesse for TU - 104
i Kastrup lufthavn