FLYVEVÅBNET

4. ÅRGANG

ANUAR 1958

A/S JERNKONTORET

KØBENHAVN - AARHUS

ODENSE

De har vel både set og prøvet

ANGLIA 58

Hele Europa er begejstret for den nye Anglia 1958. Den er smukkere end nogensinde med sine nye strålende farveharmonier, fra yderst til inderst — »praktiske« og elegante farver, der understreger vognens smukke linier. Af de mange nyheder kan nævnes det **nye** effektive ventilations- og varmesystem — det **nye** smukke og let overskuelige instrumentbord — den **nye** store bagrude — og det **nye** elegante kølerparti. Anglia har det hele, lige fra førsteklasses indtræk — til imponerende optræk. — **Lad Fordforhandleren demonstrere Anglia 58 for Dem!**

KGL. HOFLEVERANDØR

De får det hele i en ANGLIA fra Ford Motor Company A/S

FLYVEVÅBNET

JANUAR 1958

INDHOLDSFORTEGNELSE

— Leder
— Sigtbarhed O
— Berlin
— Kaj Munk
— Nødlanding på havet
— Hærens konservatisme
— Jordan - Amerikas suez
— Diplomataffæren
— Nyt fra flyvestationerne
— Verden rundt

De synspunkter, der fremsættes i bladet, repræsenterer ikke nødvendigvis redaktionens — endsige 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.
Telf. 98 18 79. Giro 98 025.

Ansvarshavende redaktører:
Flyverløjtnanterne P. L. Wiisbye og M. C. Bügel.

Trykt i
Herlev Bogtrykkeri
(S. Valbjørn)

Kennan program og Rapacki plan

Chefredaktør Eigil Steinmetz

Det NATO-møde i Paris, der skulle være en fælles bekræftelse af ønsket om at opbygge det stærkere forsvar med de nye våben, blev en manifestation af fælles ønsker om endnu engang at prøve forhandling med Sovjetrusland. Opstilling af raketvåben i Europa blev vedtaget i princippet, men overvejelserne angående på hvilken måde og på hvilket niveau man atter kunne søge kontakt med Sovjetrusland, optog hovedparten af de praktiske drøftelser. Mødet kom således til at finde sted i skyggen af en diplomatisk offensiv, der repræsenteredes af Bulganins brevoffensiv før mødet, og en militær afpresningstaktik, der giver sig udtryk i Sputnik'ernes sovjet-russiske prestigereklame på himmelrummet.

Ønsker om fred er alment og almenmenneskeligt forståeligt, — men spørgsmålet er, om man vil have fred for enhver pris og foreløbig mere konkret: om man vil have den for Sovjetruslands pris. „Fredens pris er dyr", sagde Eisenhower på NATO-mødet, og problemet i dag er, om NATO-landene er parate til at betale den. Raketterne, det nye udslaggivende våben, er den eneste mulige forudsætning for realpolitik over for Moskva. Militær balance mellem Øst og Vest den eneste akceptable forudsætning for at forhandle med Sovjetrusserne, der kun anerkender én basis for forhandling på lige fod: lige styrke.

*

På NATO-mødet demonstreredes atter, hvad der er den umistelige værdi ved demokrati som idé, men samtidig den uomtvistelige svaghed ved demokratiet som statsform: De indbyrdes konflikter mellem de demokratiske nationer og de indre kriser i hver af de demokratiske lande demonstreredes for åbent tæppe, medens Sovjetrusland og den kommunistiske statsblok kan vedtage sine budgetter til militærforskning, udbygge sine raket- og atombaser, træffe sine afgørelser og fjerne sine besværlige politikere bag hermetisk lukkede jern- og bambustæpper og uden at den øvrige verden aner kriser eller konflikter, før en par liniers notits i „Prawda" antyder, at deres dønninger har skyllet en Molotov til Mongoliet, en Kaganovich til Ural eller en Malenkov til et fjernt elektricitetsværk.

Udover Bulganin, — og måske mere end han, — kom to

mænd til at øve direkte indflydelse på NATO-drøftelserne, — den ene var den fhv. amerikanske Moskvaambassadør George Kennan, der i sin tid forlod USA's udenrigstjeneste efter konflikt med Foster Dulles, — den anden den polske udenrigsminister Rapacki. Kennan holdt for jul i Englands BBC fem radioforedrag, hvori han ikke gik ind for almindelig afrustning, men for oprettelsen af et neutraliseret, udelt Tyskland gennem skabelsen af en atom- og raketfri zone i Europa og tilbagetrækning af de vestallierede tropper fra Vesttyskland og de russiske fra Østtyskland. Rapacki udkastede i et bladinterview en plan om at skabe en bredere raket- og atomfri og derefter nedrustet zone, omfattende hele Tyskland, Polen, Czekoslovakiet — og senere foreslog sovjetrussiske blade, at også Danmark burde være med. Begge planer går ud fra det realistiske synspunkt, at en almindelig afrustning ikke umiddelbart kan ventes, men også fra den optimistiske anskuelse, at den kan begynde, hvis man „fjerner" de to hovedmodstandere USA's og Sovjets tropper og totale våben fra hinanden.

*

Begge planer har visse tiltrækkende egenskaber og mindst lige så mange farer. Det er ikke usandsynligt, Rapacki har handlet mere i polske end russiske interesser, da han fremlagde sin plan, der jo også ville fjerne det russiske tryk fra den polske vestgrænse, — men det er en kendsgerning, at Moskva meget hurtigt tog den til sit hjerte. Hvorfor? Fordi den militære balance i Europa i det øjeblik, de amerikanske og britiske styrker flyttedes tilbage over henholdsvis Atlanten og Nordsøen og raketbatterier og atomvåben fjernedes fra de fremskudte positioner ville blive forrykket klart i Sovjetruslands fordel, selv om Sovjetdivisionern forsvandt fra både Østtyskland, Polen og Czeko slovakiet. De vasalhære, der i dag er udruste med sovjetrussiske våben, uddannet af sovjetruss ske officerer og inkorporeret i Warszawapagten sovjetrussiske planer ville da være de endnu ku delvis opstillede vesttyske styrker langt overlegn — med andre ord: Sovjetrusland ville, når rake og atomvåben var fjernet fra Vesteuropas udsatt grænser, have overvægt i hvad de ortodokse vi ben angår. Samme højst realistiske kendsgernin ger ligger bag den sidste sovjetrussiske meddelels om, at den røde hær nu nedskæres med 300.00 mand, og at 58.000 mand skal være hjemkald fra Østtyskland. Det lyder godt i propagandaen men betyder intet i det reelle styrkeforhold. Sov jetrusland har fortsat i hvert fald 3.650.000 man under våben, og i Østeuropa endnu i hvert fal 400.000 mand.

Når man drøfter Bulganinforslag, Kennanteori er og Rapackiplan, må fortsat ses i øjnene, at de er en skæbnesvanger konflikt mellem Sovjets ord bestemt for propagandabrug, og Sovjets handlin ger, som led i dets ekspansionspolitik. En gen nemførelse af Kennans teorier og en iværksættelse af Rapackis plan behøver ikke i sig selv væ indledningen til en afspænding — tværtimod. D kan i deres yderste konsekvens betyde oprettelse af et militært tomrum i Tyskland, der i fors instans ville betyde en katastrofe for Danmar forsvar, i næste, at den kolossale militærmagt Øst, hvis hærmasser med de ortodokse våben intet ville kunne standse, ville udfylde tomrum met.

EIGIL STEINMETZ.

Handelsbanken i Viborg
Filial af Aktieselsk. Kjøbenhavns Handelsbank
VIBORG
KARUP KØLVRÅ

JENS JENSEN'S EFTF.
VINHANDEL
Grundlagt 1813
ST. SCT. HANSGADE 1 . VIBORG

JYDSK ILT- & ACETYLENGASFABRIK A/S
Horsens . Telefon 2 47 11

SIGTBARHED

McCracken rejste sig, gabte og strakte sig do-
:nt. Han gik hen til køretøjets dør, åbnede den
ʒ lukkede den hurtigt igen. „Brrr", sagde han og
ɔs. „Det sner stadigvæk, Sam."

Den anden mand så op fra sin bog og spurgte:
Sner det meget?"

„Ja, meget endda." McCracken så på vejrkor-
t.

„Skyhøjden er 0 og sigtbarheden en halm km."

„Tror du, vi kan tage noget i denne sne, Mac?"

McCracken trak på skuldrene. En radar kunne
ndertiden opføre sig på en ejendommelig måde.
ådanne store snefnug kunne være lige så gene-
:nde som et voldsomt regnskyl i en tordenbyge.
Jeg ved det ikke, Sam. Men hvem i alverden vil
og flyve i sådan et vejr?"

Han skænkede sig en kop kaffe til. Da han
om på vagt ved middagstid, havde der været
ogen snak om en transportmaskine, der skulle
arte i løbet af eftermiddagen, men nu var kl.
æsten 3. Man havde øjensynligt besluttet at af-
'se flyvningen.

Han vendte sig med Sam og spurgte: „Hvor
enge har det sneet nu?"

„3-4 timer mindst."

„Nej, jeg mener hvor mange dage. Jeg synes,
et har sneet hver eneste dag i den sidste måned."

„Det sneede ikke i torsdags. Jeg tror det er 5.
ag i træk nu."

McCracken rystede på hovedet. „Gid f... havde
Misawa Air Base." Misawa var ikke stedet, hvor
an frivilligt ville tilbringe sin vinter; der var
un én base i Japan, der lå nordligere. Nu vel,
er var varmt og hyggeligt i GCA'en.

Han fandt et blad og satte sig igen. „Ser du
am, der er noget ved dette her..."

Telefonen afbrød ham, og han rakte ud efter
en. „GCA-controller McCracken."

„Hallo Mac, det er Andy i tårnet. Der er en
-47, der starter om et øjeblik."

„Javel, Andy. Tak."

Sam så op. „Kunder?" spurgte han.

„Ja". Han slentrede hen til døren og så ud en gang til. Så gik han tilbage, hovedrystende. „Det er den transportmaskine. Den starter alligevel."

Sam gik hen til radioen og trykkede på en knap. „Jeg lytter lige ind på tårnfrekvensen."

„Udmærket. Så kan vi samtidig se, om sneen vil forhindre os i at følge ham med radar'en."

McChacken stillede ind på radar'en og stod foran scope'et. Han var faktisk i tvivl, om det kunne lade sig gøre. Kraftig nedbør kunne forårsage tilbagekastninger på scope'et som fuldstændigt kunne udslette et mål. Og det var fortvivlende at se radar'en blive ubrugelig, netop når der var allermest brug for den, — i kraftig regn eller sne. Det var heldigt, at luftfartøjet skulle starte i stedet for at lande.

„Han er ved at starte nu", sagde Sam over skulderen.

McCracken nikkede og stirrede intenst på scope'et. Der var ingen tilbagekastninger på grund af vejret. Intet andet end de sædvanlige jordekkoer. Det var for tidligt at se luftfartøjet endnu. Eller var det nu også det? Mens sweep'et drejede rundt på scope'et, lyste en lille plet pludselig op, et

VIRGINIA ROSE

-en herlig
shagtobak

Poul Petersen . Tobaksfabriker
HORSENS

tyndt grønligt blip, som lyste hver gang sweep'et passerede det. Et klart, tydeligt blip.

McCracken kløede sig i nakken. „Jeg kan næsten ikke tro det."

„Hvilket?"

„Sam, denne her maskine står så klart og tydeligt, som man kunne ønske sig det. Kom herover og se engang."

Sam tog sin hovedtelefon af, rejste sig og gik hen til scope'et. Han iagttog sporet. „Det er temmelig usædvanligt", sagde han. En transmission fra tårnet brød stilheden, og han gik tilbage til sin stol og tog sin hovedtelefon på igen.

Mac fortsatte med at følge sporet, mens det langsomt bevægede sig mod vest. Det begyndte at dreje langsomt mod venstre. I midten af drejet stoppede blip'et i sin kurve og bevægede sig frem ad en lige linie igen. Mac var forvirret. Så opdagede han, at Sam vinkede ophidset til ham. Der skete åbenbart noget usædvanligt. Han tog hurtigt et hovedsæt på.

„... til Misawa. Jeg gentager, Air Force 5559 melder om en nødsituation. Min bagbords motor er u/s, og jeg returnerer øjeblikkelig til Misawa. Skifter."

Mac kikkede overrasket på Sam. Så stirrede han opmærksomt på scop'et. Blip'et var begyndt at dreje langsomt til højre.

„Roger, 5559", sagde tårnet. *„Jeg forstår, at De er i en nødsituation. Har De...?"*

Telefonen afbrød transmissionen. Sam tog den og svarede: „GCA. kontroller McCracken."

„Det er tårnet, Mac. Der er en C-47 i vanskeligheder ca. 10 miles mod vest. Hans bagbords motor..."

„Jeg ved det, Andy. Vi har lyttet på frekvensen. Vi har radarkontakt med ham og kan tage ham ned, når han ønsker det."

„Roger, Mac. Han kalder GCA nu. Han har 13 passagerer og 4 besætningsmedlemmer."

„OK, Andy. Slut."

C-47'eren fortsatte sit langsomme drej til højre og piloten, der var færdig med at tale med tårnet gik ind på GCA frekvensen. „Misawa GCA fra Air Force 5559. Hvorledes hører De mig?"

Mac trykkede på mikrofonknappen og svarede: *„Air Force 5559, Misawa GCA. Jeg hører Dem højt og tydeligt. Skifter."*

„Roger, GCA. Dette er en nødsituation. Jeg er ca. 10 miles vest for Dem i en C-47. Den ene motor er stoppet, og jeg har en del passagerer om bord. Jeg er på instrumenter, og maskinen iser tilige så hurtigt, jeg kan brække det af. Jeg ønsker GCA hjælp."

„Roger, 5559. Fortsæt med at dreje til en kurs af 150° og gå ned til 2000 fod. Vi har en fi radarkontakt."

„Roger, GCA."

Mac så op på Sam et øjeblik og vendte så opmærksomheden mod scope'et igen. Det så temmelig alvorligt ud for 5559. Det var slemt nok at være stillet over for en let-down i sådan et vejr med maskinen i orden. Og med kun een motor var det i høj grad et risikabelt foretagende.

GCA fra 5559, hvad er det aktuelle vejr i Misawa? Skifter."

Mac så hen på vejrtavlen. *„5559 fra Misawa GCA. Vejret er kl. 1530: Vind fra 270°, 8 knob Sigtbarhed 300 m. Skyer 8/8 i 100 fod. Kraftige sne. Skifter."*

Der var stille et øjeblik, og han kunne se for sig, hvordan piloten rynkede panden, efterhånden som han fik vejrrapporten. Lidt efter svarede piloten: *Roger, GCA, det er opfattet".*

Blip'et kom nærmere, Mac tøvede et øjeblik og sagde så: *„5559, drej til venstre til en kurs af 100°. Det er downwind leg."*

Han iagttog eftertænksomt blip'et, der langsom bevægede sig hen over det grønne scope ligesom en motorbåd på en stor sø.

„Gå ned til 1000 fod", sagde han.

„Roger."

Han så hen på præcisionsscope'et ved siden af. Der var heller ikke ekkoer fra vejret på det. De havde brug for alt det held, de kunne få; i sådan et vejr og med motorvanskeligheder kunne det katastrofale følger, hvis radarudstyret svigtede

:r blev saboteret af vejret. Han vendte sig mod ɔgescope'et og kaldte igen.

„5559 fra GCA. Drej til venstre til en kurs af 10°. Det er base leg."

„Roger, GCA."

Sam vinkede ophidset. Han så op. Sam var i ærd med at skrive det sidste vejr på tavlen. Speiel observation kl. 1542. Det lukkede fuldstænig ned! Mac følte, at hans hals blev tør og purgte: „Hvad er forecast'en?"

Sam rakte sin højre arm frem med tommelfingen nedad. „Ingen forandring. Det fortsætter såan resten af eftermiddagen og aftenen."

Mac rystede langsomt på hovedet og rakte ud fter mikrofonen. *„Air Force 5559 fra GCA. Skifer."*

„GCA". Air Force 5559."

„Jeg har en ekstra vejrobservation fra kl. 1542. kyhøjde 0. 8/8. Sigtbarhed 0. Kraftig sne. Skifer."

Der var en pause, og han følte medlidenhed ned manden, der var oppe midt i det. Han var elt alene; adskilt fra resten af verden og i alvorge vanskeligheder.

„Roger, GCA. Hvad er forecast'en for den nære time?"

„Ingen forandring."

„Roger, det er opfattet. Jeg kan vanskeligt holde højden, så vi fortsætter approache'en."

Det var i sådanne situationer, at han følte bendring for de mænd, der fløj. Her var en fyr, er var midt i det. Han kæmpede sig frem, alene et luftfartøj, der ikke var i orden, gennem is g sne, ansvarlig for 16 menneskers liv, ansigt til nsigt med en farlig let-down i komplet usigtbart ejr og vel vidende om, at der var masser af nancer for, at han i løbet af de næste minutter il ende i et flammende bål af smeltet metal. Og ligevel var hans stemme rolig, han talte uden ervøsitet. Hvor mange mennesker i andre jobs, i ndre livsstillinger, kunne møde faren på denne åde, med sådan en ro?

Det var på tide at dreje ham nu. Den sidste nstruktion. „5559 fra GCA. Drej til venstre til n kurs af 280°. Det er finalen."

„Roger, GCA."

Blip'et begyndte at dreje langsomt mod venstre og Mac nikkede til Sam. „Så er han udenfor døren, Sam. Du kan tage ham ned."

Sam vinkede bekræftende og lænede sig tilbage og trak vejret dybt, skønt han ikke kunne blive sin spændte følelse kvit. Tiden var ved at være knap.

„Air Force 5559 fra GCA. Her er Deres final controller. Hvorledes hører De mig?"

„Jeg hører Dem højt og tydeligt, GCA."

„Roger, 5559. De skal ikke bekræfte videre transmission. I tilfælde af...

Mac skænkede en kop kaffe, medens nødinstruktionerne blev givet. Piloten havde højst sandsynligt ikke chancen for at gå rundt igen, hvis det skulle blive nødvendigt. Nej, han skulle ned første gang.

„De er nu 6 miles fra touch-down og nærmer Dem glide path. Påbegynd en standard descent."

Mac stirrede på blip'ene. Alt syntes normalt. Og ingen pletter fra vejrekko'erne. Han lå lidt højt, men det var ikke af større betydning.

„De ligger lidt højt på glide path, 5559."

Det er et under, at han ikke ligger 2 gange så højt, tænkte Mac. De fleste piloter med en motor ude af drift, havde en tendens til at ligge 100 fod eller mere for højt på glide path.

„De ligger lige på kursen, 559. En mile fra touch-down nu."

Indtil nu ser det fint ud, tænkte Mac. Han kiggede til siden og så, at sigtbarheden stadig var 0. Og stadig kraftigt snefald. Han krydsede fingrene. Fyren deroppe behøvede al den hjælp, han kunne få. Det drejede sig kun om sekunder nu.

„De nærmer Dem startbanen."

Drejede blip'et ikke til venstre, væk fra centerline? Gør for alt i verden ingen fejl nu, kammerat. Gå nu ikke op igen, når du næsten er nede. Åh, der var den, nøjagtig midt på centerline igen. Højden var også god. Bare hold den.

„De er over startbanen nu, 559."

Mac stirrede intenst. Blip'et blandede sig med jordekkoet nu, og han kunne ikke se, hvad der foregik. Han tog hovedsættet af, slentrede hen til døren og åbnede den, men kunne ikke se mere end nogle få fod frem. Han anstrengte sig for at høre motorlyd, men kunne ikke røre andet end sneen, der piskede

Og så hørte han pludselig en skratten i hovedsættet, der lå på bordet og samtidig den dæmpede lyd af motorerne fra luftfartøjet, der kom hen imod GCA'en. Han havde klaret den!

Han tog hurtigt hovedtøjet på og lyttede.

„... og her er vi så. Det var vældig fint klaret, GCA. Tak."

„Roger, 559. GCA, slut."

Han smilede til Sam, som lod, som om han lettet tørrede sveden af panden. Sam lagde sit hovedsæt fra sig og gik hen for at tage sig en kop kaffe.

Mac lagde stadig smilende hovedsættet fra sig og kastede et blik på scope'et. Han lænede sig forbavset frem. „Åh, Sam", sagde han over skulderen. „Kom lige et øjeblik."

Han ventede til Sam stod bag ved ham og pegede så på scope'ene. De var dækkede med store pletter, der stammede fra vejrekkoer.

De stirrede på det et øjeblik. Så grinede Mac. „Vi var heldige, Sam. Det var godt, at han ikke behøvede at gå rundt."

„Ja, vi kunne ikke klare det nu."

Mac gøs og gik hen til kaffebeholderen. Men han fyldte sin kop, sagde han: „Man trænger til en drink efter sådan en omgang!" *S-e.*

BERLIN

den hvide ø i det røde hav . . .

Af redaktør P. Eriksen

Berlin i januar.

Når Pan American maskinen fra Hamburg lander på Tempelhof flyvepladsen næsten i hjertet af Berlin og ruller op foran den kæmpestore administrationsbygning, bygget i nazistisk kolossalstil – så er man kommet til en anden verden. Man er landet på en demokratisk ø – midt i et vældigt totalitært kommunistisk hav.

Vestberlinerne ved, at de lever på en ø, der når som helst kan oversvømmes. Det ved, at deres by ikke kan forsvares, hvis de røde skulle skylle ind over den — de ved, at det kun ville tage russerne tre kvarter at gøre Berlin kommunistisk. Men de tror ikke de vil gøre det. De har ansigtet vendt mod vest i håbet om en genforening — intet sted i Tyskland tror man mere fanatisk end netop her, fordi det ønske har stået skrevet i hjerterne lige siden 1945. Man forbereder sig også på det — Berlin skal være hovedstaden, om ikke i første omgang de facto — så i hvert fald de juris.

Berlin er Europas spionby — og det er egentlig det, som denne artikel skal beskæftige sig med. 12 år levende i en mærkelig halvverden, præget af kold krig, har gjort berlinerne stoiske, men de ser også en spion på hvert gadehjørne, og de kan godt lide at gøre det — de ved allesammen noget. Intet sted har rygterne så gode blomstringsforhold som her.

Willy Brandt

Men der sker virkelig ting over grænsen i denne todelte by — det neonblinkende hektisk glade Vestberlin og den dystre østlige halvdel, som man ellers kun gør sig forestilling om i de mest kulorte spionromaner. Spionage er blevet en forretning, varen er information fra det østlige lukkede land, Berlin er broen til og fra

Der findes i dag i Vestberlin en række organisationer, som understøttet fra forskellig side bekæmper kommunismen dels gennem propaganda, dels gennem en slags psykologisk krigsførelse og dels gennem aktioner i Østtyskland og regula

spionage. De er ikke alle særligt estimerede blandt de vestberlinske myndigheder – Berlins overborgmester, *Willy Brandt,* der står som en samlingsfigur for dagens Vestberlin, sagde således i en samtale, jeg havde med ham, at man nu måtte gå over til andre metoder, man kunne ikke vinde det slag om Berlin, der stadig foregår, ved indianerlege, det måtte vindes økonomisk og politisk. Willy Brandt og andre vestberlinske politikere mener, at organisationer af den art giver russerne for mange årsager til repressalier i hænde. Måske har de ret – men organisationerne er en særdeles håndfast kendsgerning, ledes af særdeles håndfaste mænd, der efterhånden er blevet veteraner i underjordisk krig. Fra den dunkle halvverden, hvor de arbejder, kommer en strøm af informationer. De oplysninger, man kan få, ved at studere denne mere eller mindre plumrede strøm, må behandles med nogen varsomhed, men hvis man har de rigtige kontakter i disse underjordiske organisationer – det være sig *„De frie Jurister"*, der holder regnskab med alle ugerninger, begået i Østtyskland – *„Kampfgruppe gegen Unmenschlichkeit"*, der arbejder meget aktivt bag jerntæppet, eller de russiske flygtninges organisation – kan man få et bedre indtryk af, hvad der foregår i Østtyskland.

En af disse organisationer er særdeles godt underrettet om de militære forhold i Østzonen. Ved et besøg der – og efter mange overtalelsesforsøg, fik jeg endelig – med løfte om såvel organisationens som mandens anonymitet, en samtale med en tidligere officer i østhæren, der nu leder organisationens militære afdeling. Det var en samtale, der kun varede en halv time, men med mange facts sammenfattet i korte koncise svar:

De kan sammenfattes nogenlunde sådan: Østtyskland har nu en stående folkehær på 199,200 mand. En stor del af denne osttyske hær er motoriseret og panserstyrkerne er udrustet med de mest moderne russiske tanks af typen T-54, ikke at forveksle med den ældre type T-34.

Flyvevåbnet består ikke længere af MIG 15, men nu også af MIG 19 jagere. Der er omkring 450 MIG 19 jagere, og flyvevåbnet har omkring 800 maskiner.

Med hensyn til flåden, så udrustes denne stadig med ette hurtiggående patruljefartøjer. Anstrengelserne på lette område er intensiveret i takt med det dansk-tyske flådesamarbejde. De osttyske havne udvides stadig til at kunne tage svære enheder.

Moskva universitet

Der findes ingen strategiske raketter på den osttyske nordkyst, men de er derimod anbragt i den nordlige del af Polen, samt i Karpaterne.

Interessante er også de oplysninger, som organisationen har om moderniseringen af den røde hær — oplysninger, der måske navnlig kan have interesse på baggrund af diskussionen om NATOs „skjold" og hele udviklingen i forbindelse med forslagene om en atomfri zone.

I modsætning til de omdannelser med atomkrig for øje, der foregår i de vestlige hære, hvor divisioner gøres mindre, men får større ildkraft, har den røde hær øget antallet af mænd i sine divisioner. Tilmed er infanteridivisionerne, hvor antallet af mænd er forøget fra 10,000 til 14,000, også blevet fuldt motoriserede, og antallet af automatiske våben er stærkt øget i de enkelte enheder. Der findes kun få taktiske atomvåben hos de russiske enheder i Østtyskland, men man venter at få atomraketter i løbet af nogle måneder.

Den røde hær har i dag i Østtyskland ikke færre end 24 offensivt opbyggede divisioner, hvoraf 14 er panserdivisioner udrustet med de nyeste tanks.

Man stiller så uvilkårligt spørgsmålet: – Hvordan vil disse stadig meget konventionelle styrker klare det vestlige atomforsvar, der er grundpillen i NATOs „skjold" strategi, som oprindeligt udarbejdedes af general *Gruenther.*

Gruenthers tese var, at man skulle skabe en styrke langs jerntæppet så kraftig, at russerne ved et angreb måtte koncentrere deres styrker for at bryde igennem. Sådanne koncentrerede styrker skulle med held kunne angribes med atomvåben. Men det tror russerne ikke er tilfældet. De tror stadig på det massive angreb, på at deres panser-

styrker er så bevægelige, at de trods koncentreret optræden kan undgå udslettelse af atomvåben, at man ikke kan basere en angrebskrig på atomvåben alene, fordi der fortsat skal mænd til at holde terræn.

Man har i efteråret holdt en række ovelser i Østzonen for enten at bevise eller modbevise disse teorier, som bl. a. er udformet af den tidligere chef for styrkerne i Østtyskland, maskal Andrei Gretschko, nu Sovjets viceforsvarsminister. Ved et mode i krigsakademiet i Dresden i midten af november blev resultatet af ovelserne opgjort, og konklusionen var, at russisk panser stottet af hurtige infanterikolonner og stærke luftstyrker kunne gennembryde NATOs skjold, selv hvis dette omfattede de 30 divisioner, som Norstad har bedt om. Russerne har beregnet at kunne nå kanalkysten i Holland på seks dage.

I et Europa med atomfri zone vil denne treori yderligere have værdi.

For såvidt er NATOs ledelse og de russiske militære chefer enig om dette.

De militære ledere i Fontainebleu er mindre optimistiske med hensyn til, hvor store veksler der kan trækkes på atomvåben, end de har været. Imod en fjende, der angriber med stor hastighed, som de højtmotoriserede sovjetstyrker vil gøre det over Vesteuropas gode veje og åbne land, med nogenlunde luftjævnbyrdighed og en overlegenhed i tanks, der svarer til forholdet 3:1, giver de taktiske atomvåben ikke det endelige svar på Vesteuropas forsvar. Der er fortsat brug for mænd – Norstad ved det – og det er flere divisioner, som står øverst på ønskelisten. Russerne er altså nu nået til det samme resultat.

Men det er ikke blot de private vesttyske – meget ofte amerikanskunderstøttede efterretningsorganisationer – der opererer i Berlin. Ovre i Østzonen har en anden organisation til huse i Görings gamle luftfartsministerium – nemlig SSD, der står for *Staatssicherheitsdienst.*

Denne efterretningstjeneste der dels er bygget op efter gamle Abwehrprincipper – dels efter russisk MVD monster, har indtil i efteraret været ledet af Ernst Wollweber. Han ligger i dag syg i sit hjem i Østberlin, men en anden mand, hans højre hånd, general Erich Mielke, har overtaget SSD. I årene under opbygningen i Østtyskland har denne organisation virket internt med det formål for øje at knuse enhver modstand mod kommunisterne. Nu har SSD, hvis man skal tro en sædvanligvis meget velunderrettet kilde i Berlin, også fået udadvendte opgaver, idet man har startet den såkaldte operation „Nordvest" rettet dels mod Skandinavien – dels mod Holland. Det er Ernst Wollwebers metoder fra årene før den anden verdenskrig der genoptages, blot i modificeret skikkelse.

PREBEN ERIKSEN.

HVAD ER NU DET?

Jeg erfarer af forskellige meddelser i dagspressen, at man fra russisk side forsøger at få fat i forskellige oplysninger om vore radarstationer.

Må jeg spørge: Ved de mennesker da ikke, at sådanne oplysninger er strengt fortrolige??

Da det således har vist sig, at man ikke kan have sine sager i fred, har jeg besluttet herefterdags at lave et ekstra kopi af alle skrivelser, for at være på den sikre side.

I grømmelse
O. POTTE.

S. Buchardt
Slagtermester
Stationsvej 22 **Ballerup**

E. J. H.

Shanghai
KINESISK RESTAURANT
Foraarsrulle kr. **1,50**
orig. kinesiske retter
JUL. THOMSENSGADE 12 . C. 5264
Vis-à-vis Forum og Radiohuset

KAJ MUNK

— *Danmarks fremtid*

De døde er værgeløse. En død mand kan man give sig i lag med at „ordne" systematisk, optælle hans gode og dårlige egenskaber, gennemrode hans indre, lige så ugenert som en indbrudstyv, der arbejder i et hus, hvis beboere er rejst bort.

Nu er Kaj Munk død og dermed så værgeløs som nogen. Men i samme øjeblik, som vi hørte om hans død, rejste der sig en usynlig mur omkring ham og beskyttede ham, så ingen indbrudstyve kan trænge ind i hans hjerte. Hvad var det for en beskyttelse? Vi, der kendte ham, kunne måske et øjeblik tro, at det var mindet om hans utrættelige godhed. For vi så for os hans dejlige store øjne, der strålede imod os med nænsomhed og kærlighed i så rigt mål, vi hørte hans hjertelige latter, der var helt uden ondskab — det var det mærkelige ved ham, at han lo, når han var god — man husker kun de øjne og den latter, og alle unoderne kan så slå på tromme, så meget de vil, vi kan ikke høre dem.

Men alligevel kan det ikke være det, der værner ham. For vi møder den samme ærbødighed og ærlighed over for den døde Kai Munk hos mange, der aldrig har truffet ham, ja hos så mange, at vi kan regne ud, at det er hele det danske folk.

Vi ved også godt, hvad det er, der får dem til det, og det vil jeg prøve at sige lidt om.

Kaj Munk kunne være blevet en mærkelig mand. Den, der skulle vurdere, hvad der var givet ham fra naturens hånd, havde i høj grad grund til at frygte, at han skulle blive en sær og splittet person, der kunne frembringe en sær og syg, ja, ervers kunst, der kun ville have kuriøs interesse for en lille kreds af sygelige æstetikere.

Men sådan gik det ikke. For knap havde den olde og objektive natur afsluttet sit arbejde med at blande de kemiske og fysiske elementer, der skulle blive til Kaj Munk, før Guds hånd selv lav sig til at røre i blandingen og af de skrøbelige elementer skabte en konge og en seer.

Ja, en mand med et kongeligt syn gjorde skaberen ud af den lille skæve husmandsdreng med de tynde ben.

Kaj Munk fik sit kongelige sind som gave. Det erfarede den unge skælvende mand, som i en kort audiens — „De har syv minutter min herre" — fremstammede sine planer om dansk politik. Det erfarede den, der var blevet hans ven og i timevis talte med ham om Danmark enten oppe i det lille studereværelse oppe i præstegårdens vestgavl eller på utrættelige vandringer i plantagen. Kaj Munks sorg over Danmark, hans historiske vurdering, hans syner fremefter, hans bekymrede spørgsmål og hans dristige svar, alt dette kom fra ham, som det kun kommer fra en konge.

Kaj Munk

Vor tid er ikke kongernes. Den er toldassistenternes og sikkerhedens og garantiernes og bankdirektørernes og den eneste saliggørende realeksamens. Midt i hele den sump af sikkerhedssyge og uhistoriske kortsyn, midt i „den lille politiks tid" kastede Gud Kaj Munk ind i vor lejr som en brændende ild. Han hørte ikke til, sagde mange. Hans temperament stemte ikke overens med det danske, sagde alle de, der gennem lang tid har gjort det danske til eet med småborgerligheden.

Men Kaj Munk var det danske, mere end alle de tempererede, uhistoriske småborgere. Det danske er nemlig i sit sande væsen det høje spil, hvor alt sættes ind på eet brædt, og tabes eller vindes. Således var Absalon dansk — han havde kun 18 huskarle med sig, da han første gang jog venderne af gårde. Således var Niels Ebbesen, således Københavns borgere på Frederik den Tredies tid, således var Atterdag og dronning Margrete, således var alle de danske, der alene vandt riget, så vi arvede det frit indtil den dag, da de tempererede småborgere satte det til.

Kaj Munk vidste som Grundtvig og Søren Kierkegaard, at skulle et folk leve, da gik det på livet løs — ud fra det levede han sit forbeholdsløse vil, ud fra det kom også den hurtige, voldsomme død, den, han har fælles med så mange af vore konger, dengang kongerne var konger.

Det usandsynlige skete. I en tid, hvor et helt folk satte riget til, fordi man kun ville sikre sig og ikke sætte hverken livet eller pengene ind, blev det os forundt at se både et liv og en død, hvor det danske helt blev foldet ud.

Det var ellers ved at se ud til, at vi skulle have klaret os. At de samme mænd, der havde bøjet sig i ærbødighed for tyskernes store sejre i 1940, skulle bøje sig i ærbødighed for englændernes sejre i 1944 — og stadig blive ved magten. At det danske folk alene af alle havde reddet skindet, været gode venner med alle, tjent penge til stadighed og været parat til uden skår i glæden at give de engelske soldater kaffe med flødeskumskager. Og Kaj Munk kunne også have været placeret i alt dette. Vi kunne have uskadeliggjort ham ved at udnævne ham til det uvirkeligste af alt uvirkeligt, det vi plejer at kalde vort åndsliv. Hvad havde vi ellers vore højskolemænd til?

Men nu sker der dette pinlige for os alle, at denne ene mands tale om at sætte livet ind blev til virkelighed, tre skud i tindingen, et blodigt lig i en landevejsgrøft, se, det passer slet ikke til højskoleriets uvirkelighed. Og den dag, da vi skal danse på asfalten til den lyse morgen af glæde over, at fjenden er ude af landet, da vil tårerne pludselig vælde frem, fordi vi kommer i tanker om en bil, der en mørk nat kørte ad Silkeborg til. Gud være lovet, at vi midt i vor letsindighed er blevet nødt til at græde.

Vi har vore drømme om et nyt Danmark. Et, der svarer til Valdemarernes og de store tider, som Grundtvig sang om. Et, der svarer til det livssyn, der har båret den underjordiske frihedskamp i Danmark i disse år. Men drømme kan være vanskelige at fastholde midt i hverdagene. Nu har vi haft en mand iblandt os, som svarede til den drøm. Midt i vor dybe sorg og grænseløse harme lad os da være Gud taknemmelige for, at det blev givet os at se en mand leve og dø forbeholdsløst.

Længe efter at Gud har sat sin fod på det tyske overmod og knust dette hæslige kryb i vejens støv, vil Kaj Munk leve i vore hjerter. I kampen mod dem, der myrdede ham, fødtes det rige, hans kongelige sind drømte om.

Januar 1944. *Arne Sørensen.*

Et simpelt eftermæle

I dyb ærbødighed og taknemmelig erindring over Danmarks store søn, Kaj Munk, hans liv indsats og død hylder vi mindet om en mand, der aldrig gik på akkord, en mand, der mere end nogen anden dansker inspirerede modstandskampens mænd til den kamp, der sammen med en håndfuld landsmænd i allieret tjeneste alene gav os vort lands frihed tilbage. På 60-årsdagen for Kaj Munks fødsel er vort sind fuldt af sorg o

glæde. Sorg over tabet af en god dansk mand, men samtidig er vort sind stemt med en indre glæde over, at det var os forundt at have haft Kaj Munk i vor midte.

I ærbødighed for Kaj Munks minde og for at tolke vore følelser, har vi bragt ovenstående mindeord af modstandskampens store mand, medlem af Frihedsrådet, Arne Sørensen.

Ovennævnte mindeord bragtes første gang i foråret 1944, da Arne Sørensen udsendte KAJ MUNKS SIDSTE DIGTE på Bonniers forlag i Stockholm for at vise både det danske folk og tyskerne, at digtere dræber man ikke ved at myrde dem. Lad os hver gang vi læser disse digte ikke stivne i sorg over digterens skændige død, men være taknemmelige over den hjælp, han gav os i kampens år, da vi stadig opildnedes og styrkedes af hans ord og eksempel. RED.

Nødlanding på havet...

Tænker og taler vi nødlanding, forestiller vi os uvilkårligt denne foretaget på jorden. Dog må enhver pilot se den mulighed i øjnene, at han lige så nemt kan blive tvunget til at gå ned på vandet.

En landing på havet kan naturligvis forløbe heldigt, blot er piloten ikke i stand til at „gå" fra stedet, men han er henvist til at svømme eller flyde i en hvivlende og kogende malstrøm, der markerer stedet, hvor fartøjet sank. Han vil komme i drift og have pokkers svært ved at bestemme sin øjeblikkelige position. Havet er et hvileløst og grådigt element, der ikke er til at beregne, i løbet af uendelig kort tid kan det piskes op i en rasende storm. Han lever i en verden, hvor horisonten ustandselig er i bevægelse. Hans gummibåd, der er den eneste trøst, bliver i oprørt sø til en ækel, levende og ukontrollabel tingest, der farer igennem skumsprøjt, hænger faretruende usikkert på bølgetoppene for i næste øjeblik at være omgivet af kæmpemæssige vandmure. Den verden, der nu er hans, er et kaos af monotont herskende, støjende og frådende vandmasser.

Efter en tid vænner han sig til de uvante lyde. De bliver ham tilsyneladende lige så uvirkelige som den susen, der fornemmes i en muslingeskal, der er samlet op på strandbredden. Den nødstedte pilots liv bliver en eksistens helt prisgivet elementernes vold, mellem solens, himlens og havets varme og mørkets gennemtrængende kulde. Kvalmen, søsygen vil gøre ham svag. I værste fald vil kulten mane syner for hans indre blik af indbildt nad — alt imens han måske holder festmåltid på en søfugl med blodige fjer. Tørsten vil rive vedholdende i hans mund og svælg.

Han kan ikke sidde bekvemt. Søvnen vil komme til ham som en ustandselig, afbrudt og pinefuld fornemmelse, uden virkelig hvile. At sejle rundt på havet i en gummibåd er noget af det mest trøstesløse en mand kan komme ud for, og dog har mænd, hvor utroligt det end måtte lyde, trods uendelig hårde strabadser, holdt ud på havet i mere end 100 dage, og klynget sig til et yderst spinkelt håb om redning.

Dette er et billede, som næppe nogen pilot ønsker at se med egne øjne, men erfaringen har vist, at flyvende besætninger gentagne gange har lidt den skibbrudnes skæbne med alle de afsavn og lidelser, den fører med sig.

En lang sørejse kan gøre en landkrabbe til sømand, siger et gammelt ord. Han lærer med tiden og af de erfaringer, hans kammerater sidder inde med. Men en pilot har ikke tid til at eksperimentere. Han skal lære hurtigt, thi hans første fejlgreb kan her, som i så mange andre situationer, blive hans sidste. Lektionen begynder straks han forlader det flydende vrag. Nu vil den træning og erfaring, som binder en besætning sammen til en enhed, blive stillet på prøve af det mægtige og upålidelige hav.

Han skal entre sin båd på rette måde. Kæntrer den, falder han. Han skal da svømme — ikke kæmpe. Han skal huske at trække vejret på den rigtige måde, ikke være bange for det bitre saltvand, lade bølgerne bryde over sig, ikke blive

slået af panik, økonomisere med kræfterne og lade vandet holde sig oppe ved at indtage den rigtige flydestilling. Men fremfor alt, handle roligt og koldblodigt — og effektivt. Det kan bringe held at tage en chance, men sker det uden omhu og forberedelse, er det tåbeligt.

Under sidste verdenskrig kunne forulykkede risikere at ligge i havet i dagevis. Denne fare er i dag stærkt reduceret, dels fordi redningstjenesten er langt bedre udbygget og organiseret, og dels fordi den træning, der tager sigte på disse forhold, ustandselig holdes vedlige ved øvelser, udstillinger, foredrag om teknik og udstyr.

Det udstyr, der findes i redningsbåden, er ikke tilfældigt valgt. De forskellige dele er svarene på de krav, som piloter på grund af dyrekøbte erfaringer har stillet.

Redningsbåden er den vigtigste bestanddel. Den er gjort så let som muligt og konstrueret sådan, at den passer ind i fuselagens eller planets snævre plads. Vand og proviant er kritiske problemer ved alle ufrivillige ophold på vandet. Begge dele fylder temmelig meget og er sjældent til stede i tilstrækkelig mængde. Henimod slutningen af verdenskrigen mødte den videnskabelige forskning med et forbløffende svar på dette problem — man ville simpelthen udnytte saltvandet.

I stedet for de tunge vanddunke, der tog altfor megen plads, konstruerede man et destillations- og afsaltningsudstyr. Det sidste består af briketter af en vis kemisk sammensætning. En briket kan omforme en halv liter saltvand til det samme kvantum ferskvand ved at omrystes i omkring 30 minutter.

Destillationsmetoden giver endnu bedre resultater. Der kan fremstilles over een liter vand om dagen, og apparatets levetid er så lang, at der ikke er grund til at frygte vandmangel...

En morgen med højt solskin i 1942 gjorde en NAVY-pilot livet surt for et japansk troppetransportskib. Men krigslykken vendte sig og maskinen fik en fuldtræffer. Både piloten og radiotelegrafisten blev delvis slået ud ved det hårde møde med havoverfladen. Da de så nogenlunde kom til sig selv, viste det sig, at deres gummibåd var blevet suget med vraget i dybet. Det så temmelig mørkt ud. De to mænd blev holdt oppe af deres redningsveste, og det eneste, der var at gøre, var at prøve at svømme ind til kysten, ca. 25 miles borte. Piloten opfordrede telegrafisten til at smide støvlerne, men denne ofrede tillige såvel benklæder som undertøj. Han var iøvrigt ingen god svømmer og mente det bedst at hvile og tage den med ro. Piloten svømmede foran og tog af og til sin kammerat på slæb.

Eftermiddagen svandt hen og det samme skete med radiomandens modstandskraft og karakterstyrke. Piloten skiftevis lokkede, opmuntrede, rasede og brugte mund og ved sit eget eksempel lykkedes det at holde telegrafisten oppe en del af natten med. Da dagen gryede var han borte...

Stadig i fin form tog piloten landkending og genoptog sin stædige og seje brystsvømning. Han besluttede at ville nå land sent på eftermiddagen, så hvilede han derfor kun 5 minutter for hver times svømning. Hen under aften manglede han endnu ca. 6 miles. Han stødte imod en flydende kokosnød, og opdagede til sin egen undren, at han efter mere end 30 timers svømning var både sulten og tørstig. Det var dog umuligt at få hul på nødden, så med en følelse af håbløs afmagt måtte han kaste den væk. Senere har piloten indrømmet, at han nu var ved det kritiske punkt. Han var dødelig udmattet, måtte dukke hovedet under vand for at holde sig vågen — en yderst farlig ting, thi det trængte ind i næse, svælg og øre, og han var for tør indvendig til at spytte det ud igen. Ensomheden og håbløsheden fik tag i ham. Han bandede og hånede sig selv som et ynkeligt eksemplar af menneskeracen. Atter svømmede han. Han faldt hen i denne uhyggelige afbrudte søvn, der giver sin mand febersyner og drømme. En heftig regnskylle vækkede ham og ved at lægge sig flydende på ryggen lykkedes det at opfange de livgivende dråber.

I en desperat kamp gjorde han alt for at holde sin position efter stjernerne. Men han besvimede af udmattelse. I mere end 10 timer lå han bevidstløs hen. Men endnu engang sejrede selvopholdelsesdriften og henved 7-tiden om aftenen fik han kystlinien i sigte, han lå da i vandet på tredie døgn...

Tabet af redningsbåden og udstyret var en ulykkelig hændelse. Den burde af alle kræfter have

æret søgt holdt fri af det synkende vrag. Redingsvesten frelste pilotens liv, uden den ville an have været uhjælpelig fortabt. Men også legrafisten havde „vest". Han gjorde en fejl ed at afføre sig både bukser og underbenklæder. isse klædningsstykker gav piloten nogen beskytelse mod det kolde vand. At radiooperatøren var n dårlig svømmer var naturligvis et slemt handiap, men dog ikke så alvorligt som den kendsgering, at han ikke var i besiddelse af tilstrækkelig

En ny gummibåd prøves

lje- og karakterstyrke til at udholde strabadserne. den henseende var flyveren enestående. Han ste bemærkelsesværdig koldblodighed og mod i mpen for livet. Han tog kurser på øjemål, vurrede afstande, økonomiserede med kræfterne, g først og fremmest satte han sig et mål. Han mærkede omhyggeligt vinden og i mørket satte n sin kurs efter stjernerne. Han tabte bevidsteden, men mistede aldrig sin dømmekraft. Alt tte under omstændigheder, der kunne knække lv den bedste mand.

En anden beretning stammer fra en US-airforce lot, der i sin Mustang i juni 1945 måtte forlade n formation over farvand, der var på japanske nder. Han var ikke såret, havde en god redngsbåd, nogle chokoladerationer, vand og aftningsudstyr og forskellige signalmidler — men n befandt sig på havet i syv dage! Han vidste befinde sig på ruten mellem sin egen base og fjendtlige mål. Han fandt signalmidlerne, en gbombe, lyskugler og noget farvestof frem, og var fast besluttet på at gøre opmærksom på sin ensomme tilstedeværelse. Egne fly gik over hovedet på ham, men ingen så hverken lyskuglerne, røgen eller farven, endsige hørte de eder og forbandelser, han slyngede efter dem.

Fire dage gik — markeret på måltider, som han holdt på en chokoladestang, der endelig var spist op den femte dag. Han lavede vand efter opstriften og hængte en dunk uden bords til afkøling.

Den nat var himlen sort af skyer, der tilsyneladende lå lavt over olieagtige dønninger. Han var klar over, at en storm var i anmarch. Han rullede sig sammen i bunden, godt trykket ind under kanten, fast besluttet på at ville sove fra uvejret. Han vågnede før daggry ved, at en storm for hylende over havet og smældede stikkende skumsprøjt i ansigtet. Den lille båd blev kastet rundt som en nøddeskal i en række af voldsomme stød, op og ned gik det i et afsindigt jag. Fem gange, måske flere, kæntrede hans spinkle tilholdssted, men lige så mange gange fik han den atter på højkant og hev sig indenbords. Alene kæmpede han sin fortvivlede kamp med båden, stormen og havet.

Den syvende dag begyndte vinden at løje, han samlede kræfter for at overse sin situation — han havde mistet alt, med undtagelse af den dunk vand, der var bundet til rælingen. Dog var det som om han i sin ligesom apatiske tilstand ikke tvivlede på sin redning.

Han blev lokaliseret af en U-båd. De fandt

ham i en elendig tilstand. Store saltvandssår dækkede legemet, han var forbrændt af solen, havde slemme rifter og flænger efter de voldsomme berøringer med redningsbåden. Endda var han i stand til at kravle ombord uden hjælp. I begyndelsen nægtede man at tro, at han virkelig havde klaret tyfonen i det skrøbelige fartøj. Selv i 200 fods dybe havde u-båden haft en rulning på mere end 10°.

Denne skibbrudne pilot havde godt redningsudstyr, iøvrigt burde han ved stormens komme have surret det tilbåden. Han opførte sig korrekt ved passivt at lade sig føre med af strømmen, han rationerede sin proviant og frem for alt, han holdt styr på sig selv. Han kunne have udnyttet sin klædedragt bedre til beskyttelse mod solens stråler. Heldet stod ham bi, hvor en fornuftig og metodisk fremgangsmåde synes at svigte. Ha kæmpede for at beholde livet, og han simpelthe nægtede at tro på, at han ikke ville blive funde

Ovenstående beretninger er ikke historier me en trist udgang — de ville nemlig aldrig vær blevet skrevet, hvis ikke disse folk havde over levet. Formålet er at give indtryk af, hvor alvorli nødlanding på havet kan være, selv under gunstig forhold, og at nødudstyr ikke altid er tilstrækkeli til at redde fra druknedøden. Værdien af red ningsudstyret kan ikke vurderes. Meget afhænge af forudgående træning og kendskab til materi ellet.

Intet må gå tilbunds med luftfartøjet, intet m glide uden for rækkevidde. Tilsyneladende selv følgelige råd, men hvor mange har ikke i en kri tisk situation måttet erkende deres berettigelse.

HÆRENS *konservatisme*

„Det er gået mig, som det formentlig er gået de fleste ældre officerer, nemlig at vi efter den 9. april 1940 har betragtet hæren som et stort fallitbo — et af de sørgeligste fallitboer i alle landes og alle tiders historie" — således begynder oberst Halvor Jessens epilog til „Hvorfor har forsvarsviljen forladt det danske folk?". (Oberst Halvor Jessen var i de skæbnesvangre aprildage chef for 1. regiment. Ovennævnte udtalelse stammer fra oberstens manende appel i 1942.). Men obersten nøjes ikke med at konstatere de sørgelige og skæbnesvangre kendsgerninger. Han søger at „se ondet i øjnene" for i den fremtidige hær at tage ved lære af tidligere fejl.

I sine afsluttende betragtningre udtalte obersten om „Hærens Konservatisme":

„I alle lande siger man, at intet er så konservativt som en hær. Nye tanker om organisation og bevæbning vil — hvor rigtige de end senere viser sig at være — altid straks blive mødt med den største skepsis og modstand. Talrige eksempler herpå kunne nævnes, f. eks. modstanden i udlandet mod indførelse af tanks, modstanden mod indførelse af bagladerifler o. s. v. Fra Danmark skal her blot nævnes et enkelt eksempel.

I de første år før verdenskrigen 1914–191 førtes i „Militært Tidsskrift" en voldsom kam for og imod indførelsen af den danske rekylgeve i fodfolket.

Den højeste danske sagkundskab, Skydeskole skrev da (1913) følgende indlæg i sagen:

„Rekylgeværet kan kun forøge skydningens hu tighed på en given front, men kan ikke give e bedre skydning eller en virkning af en ande karakter end fodfolkets, og den hurtige skydnin nås kun ved særlige midler: Folk, heste, ammun tionsvogne til fremføring af patronerne. Vil man sørge for en sådan patronforsyning til fo folkets skyttekæde, ville denne kunne løse samme opgaver som rekylgeværerne, og man un gik den forstyrrelse — den desorganisation, ka man næsten sige — af fodfolket, som ville føl af indførelsen af rekylgeværer i større mængde fodfolksafdelingerne."

Nu korser alle officerer sig over en sådan hin melråbende mangel på forståelse hos den ansva lige sagkundskab. Men i 1913 var et fejlsyn so ovennævnte med hensyn til det våben — der 2 år senere blev alle hæres hovedvåben — god lati

Hvem kunne træde op mod den højeste sa

undskab i 1913? Hvem turde træde op mod de øjeste myndigheder i alle nedgangsårene indtil 940? Og her er vi ved en af hovedgrundene til, t den danske hær har fået den trange skæbne i rene før 9. april.

Oberst Halvor Jessen

Måtte lederne af det muligt kommende værn ørstå betydningen af rankryggede, ansvarsglade efalingsmænd fra neden af og helt op.

— — —

Vi har i dag „rankryggede, ansvarsglade befa-ngsmænd". Men hvor mange iblandt os findes er ikke, der først omhyggeligt spørger: *„Hvad ener mine foresatte? Hvad mener den højeste nsvarlige sagkundskab?,* før de tør tage stand-unkt og tænke selvstændigt i et for forsvaret igtigt spørgsmål?

Nødigt, meget nødigt, vil vi gå mod vore fore-itte, som har vor skæbne i sin hånd.

Hvilken kaptajn vil ikke gerne være oberstløjt-ant? Hvilken oberstløjtnant vil ikke gerne være berst? Hvilken oberst vil ikke gerne være gene-l? Hvor mange vil risikere deres avancement r en „sags" skyld? Hvor mange kaptajner vil risikere at få deres afsked med det fyldte 52. år, når de med lidt smidig optræden kan klare skæret fra kaptajn til oberstløjtnant? Personer i civiletaten og i civile institutioner har sikkert tilsvarende forhold, men civiletaterne trues ikke af den i militæretaten frygtede 52-års aldersgrænse.

Hensyn til hustru og børn vejer tungt for svage almindelige sjæle. Men en hær kræver stærke og retlinede personer i de højere og højeste stillinger, hvis det skal gå hæren vel i krig som i fred. Altfor bøjelige rygge over for foresatte giver måske avancement, men det friske initiativ kvæles i en ung alder og dermed for stedse — til skade for hæren.

Det er en betingelse sine qua non for vor fremtidige hær, at vi fremelsker rankryggede, ansvarsglade befalingsmænd fra neden af og helt op — og hensynsløst kasserer de opadtil krumryggede og uduelige, der i deres misforståede loyalitet fører landet i ulykke og nedværdigelse, når det store ansvar melder sig."

— — —

Ganske vist har vi kaldt ovennævnte artikel for *„Hærens konservatisme"*, men skal ikke opfattes som hærens alene. Hvad der er sagt om „hæren", gælder i lige så høj grad for flåden, korpsene og flyvevåbnet.

Artiklen skal heller ikke være en opfordring til i tide og utide at løbe foresatte på dørene med „gode råd" eller „bedrevidende". Et forsvars effektivitet står og falder med disciplinen og den ubetingede loyalitet mod foresatte. (Det omvendte gælder også: de yngre må kunne regne med sine foresattes støtte og hjælp!)

Det er derimod artiklens formål at slå til lyd for en saglig og ærlig omtale af militære problemer og opgaver — selvfølgelig forudsat at det ikke er af skadelig karakter for disciplinen og loyaliteten og at det ikke går ud over sikkerheden *(„security")*. At den danske befolkning også har krav på en saglig redegørelse for vort lands militære problemer er indlysende. En sådan redegørelse bør dog kun gives af værnenes højeste chefer og eksperter, da de alene har mulighed for at bedømme værdien af militære oplysninger af almen interesse og af oplysende værdi uden at fore-

gribe begivenhedernes gang eller skade forsvarets effektivitet ved at røbe militære planer.

Det er endvidere artiklens formål at bekæmpe den almindelige og skadelige „messesnak" i form af mishagsytringer og mistillidsudtalelser over for visse kollegaer, visse afdelinger og civile instanser, visse våbentyper, hvad enten det drejer sig om en bestemt type pjece, kampvogn, torpedojager, luftfartøj eller en enkelt udrustningsgenstand.

Man ser ofte, at sådanne messediskussioner fortsættes, når man kommer tilbage til afdelingen med det kedelige resultat, at udtalelser mellem ligemænd nu har chance for at komme underordnede og værnepligtige for øre. Inden længe viser det sig ofte, at historien med den lille fjer, der blev til fem høns, gentager sig. Under alle omstændigheder virker sådanne diskussioner nedbrydende for mandstugten, ja, får ofte karakter af loyalitetsbrud.

Er der en ting man ikke forstår, er utilfreds med, måske endog ligefrem har mistillid til, lad os da ærligt og redeligt gå til vore foresatte og tale ud om tingene. Selvfølgelig ikke om almindelig sladder og kværuleren, men med konkrete ting, der har betydning for forsvarets effektivitet.

Lad os se på et konstrueret eksempel... En pilot mener, at et bestemt luftfartøj (måske endog en bestemt luftfartstype) er uegnet eller forældet. Lad da være med at give „luft" desangående i tide og utide, men gå til nærmeste chef og læg kortene på bordet. Og selvfølgelig gælder det for den foresatte, at han både har tjenstlig og moralsk pligt til at høre på den yngres henvendelse og ikke blot feje ham af med en billigkøbt bemærkning. Hvis den foresatte finder, at „sagen" ikke har noget på sig, da fortæl ham det og begrund afvisningen. Mener den foresatte derimod, at sagen har „noget på sig" og det vil være af virkelig betydning at få forholdet rettet, da ret det. Er det ikke inden for egen instans muligheder, da lad rette myndighed få kendskab dertil ad tjenestevejen.

Den tid, hvor man „syltede" en sag i skrivebordsskuffen turde være forbi. Enten har en sag intet på sig — og afvises. I modsat fald skal den fremmes.

For atter at citere oberst Halvor Jessen:

„... men vi har alle vort ansvar for 9. april 1940. Vi, der så, hvorhen det bar, og som i tjenstlige skrivelser og på anden vis gang på gang gjorde opmærksom på vort forsvars forfærdende tilstand, vi skulle ikke have ladet os nøje med, at vore skrivelser blot gik fra skrivebordsskuffe til skrivebordsskuffe, eller at vi endog fik vore skrivelser tilbage som værende ubekvemme. Vi skulle ikke have ladet os forskrække af, at man truede os med „Tjenestemandsloven, den borgerlige straffelov og straffelov for krigsmagten" (jvfr. *„Berlingske Tidende", 9. januar 1936)* for at få os til at tie stille med vort forsvars mangler — disse mangler, som udlandets generalstabe selvfølgelig til enhver tid er fuldt ud på det rene med."

Da vi efter befrielsen i maj 1945 atter tog fat genopbygningen af et dansk forsvar, var det under parolen : „ALDRIG MERE EN 9. APRIL". Lad os derfor ikke gå på kompromis om vort forsvar. Lad os holde op med at være slet ord ret „forsvars-funktionærer".

Et forsvar kræver sin befalingsmand 100 % — og ikke blot fra kl. 0800 til 1800. De, der truer vor eksistens — verdenskommunismen under sovjetunionens førerskab — arbejder 24 timer i døgnet året rundt. Lad os ikke være ringere. Lad os gå til vor gerning med ansvarsglæde under disciplin, loyalitet og med tillid til vort lands ledere. Lad ikke den tillid, som vore NATO-allierede og venner nærer til os, blive gjort til skamme.

NYE VEJE I FLYVERFAKTISK KOMMANDO

Man har fra flere sider fremført, at de af FF udgivne bestemmelser og reglementer var for tørre og gammeldags i deres opbygning. Det er derfor med stolthed, at jeg nu kan meddele, at vi i FF på mit initiativ har besluttet at imødekomme kritikken. Vort næste reglement er udarbejdet af vor stabsmeteorolog, der har givet det titlen „Blondinen og vejrliget". Meteorologen lover, at De ikke vil kunne få vejret af bare spænding.

O. POTTE.

JORDAN

– Amerikas suez?

I den ivrige diskussion om udviklingen i Jor-
n, den sidste og måske den kritiske fase i den
ellemøstlige krise, er der en fare for, at man
erser den bemærkelsesværdige forandring, der
r fundet sted i Ruslands og særlig i USA's po-
ik i dette område.

Den amerikanske politik har i lang tid båret
æg af en skæbnesvanger ubeslutsomhed. På den
e side har State Department i Washington stæ-
gt betragtet ethvert sovjetisk træk i Mellemøsten
m en del af den kolde krigs verdensomspænden-
: strategi. På den anden side har det amerikanske
lenrigsministerium været usædvanlig kritisk, ja,
ıdog fjendtligt stemt over for Englands og
'ankrigs „kolonipolitik". Atlantpagten har altid
t latterlig ud, når spørgsmålet kom ind på Det
ellemste Østen. Truman-doktrinen med dens
ærkt proisraelitiske hældning var altid en torn i
e på det britiske udenrigsministerium; Bagdad-
ıgten, som blev båret frem af Whitehall med en
esten blind desperation, blev af Washington be-
ıgtet med stor mistænksomhed, som noget ikke
lt anstændigt, der måske kunne blive farligt;
merika og England så begge med stor antipati
Frankrigs politik i området, selv når den ikke
rekte modarbejdede deres egne synspunkter, og
var der de aldrig bilagte stridigheder mellem
e-imperierne, der var engageret i deres egen po-
ik. Højdepunktet på den vestlige uenighed blev
et ved Suez-aktionens fiasko. Den vestlige ind-
ydelse i Det mellemste Østen blev ved den lej-
ghed ødelagt lige så effektivt, som hvis en stor-
ig havde raset. I de beregninger, Washington
den da har foretaget, er man øjensynlig nået til
n ubehagelige slutning, at alle gevinsterne er
et til Sovjet-Unionen, og at det tomrum, der
stod ved englændernes vanærende nederlag, gav
oskva et farligt skub fremad.

Det må stå klart for enhver, at De forenede
ater er blevet yderst opskræmte ved den indfly-
lse, som Sovjet har vundet i Det mellemste
sten. Amerikanske eksperter har erkendt, at dette

område nu er den kolde krigs vigtigste slagmark, og at USA allerede arbejder med et alvorligt handicap på grund af kommunisternes effektive infiltration i Ægypten, Syrien og Jordan. Den nye amerikanske indstilling har udkrystalliseret sig i en række hurtige træk: Eisenhower-doktrinen, som hovedsageligt blev betragtet som en moralsk og psykologisk bekræftelse på USA's interesser i Det mellemste Østen, kong Saud's udbytterige rejse til USA og den demonstrativt hjertelige modtagelse han fik af præsident Eisenhower, Washingtons beslutning om at træde ind i Bagdad-pagtens militære og økonomiske komiteer samt den udtalte reservation, man har vist Nasser i den senere tid.

Enkeltvis betragtet så disse politiske træk ud som nølende bestræbelser for at modvirke den stigende russiske indflydelse i den arabiske verden. Selv Moskva var tilbøjelig til at betragte Eisenhower-doktrinen som et dilettantisk, diplomatisk fremstød snarere end som at udtryk for en gennemtænkt amerikansk politik. Alt dette blev væltet

omkuld af den jordanske krise. I Washington begyndte det at se ud, som om der kun var eet minut til midnat. Afsendelsen af den 6. amerikanske flåde til Det mellemste Østen støtter den anskuelse, at Jordan i Washington betragtes som Amerikas „Suez". Denne nye udvikling forklarer, hvorfor mange oplyste amerikanere føler større og større sympati for Israels Sinai-aktion og ser med større tolerance på de motiver, der lå bag den engelsk-franske Suez-intervention. Washington er nået langt siden november i fjor.

De zionistiske lederes stadige krav om en fredelig løsning af krisen i Mellemøsten er et af de fornuftigste elementer i den nuværende diskussion. Hvilke forskelle og bitre stridigheder der end måtte være imellem de arabiske stater, så er dog løsningen af det israelsk-arabiske problem det vigtigste af alt, som det også blev gjort klart for kort tid siden i London af dr. Nahum Goldmann, præsidenten for verdenszionistorganisationen.

Dr. Goldmann har vundet sig et berettiget navn som en vidtskuende og moderat diplomat. Hans bemærkelsesværdige vurdering af verdenssituationen ud fra et jødisk og israelsk synspunkt har aldrig tabt det egentlige problem af sigte, nemlig e fredelig og altomfattende bilæggelse af Sovjetru lands og Vestmagternes stridigheder i Det me lemste Østen. Og endnu engang rettede han e direkte appel til de arabiske ledere om en fredeli løsning af det arabisk-israelske spørgsmål. For inc groede pessimister vil dette se ud som en Do Quixotisk gestus på et tidspunkt, da følelserne Mellemøsten er stærkt opflammede og den inte nationale mistro er akut; men dr. Goldmann o mange andre klartseende iagttagere tror på, denne gestus nok skal vise sig mere effektiv, en det kunne se ud. Den jordanske krise har bruc mange illusioner, ikke blot i Amerika. Selv i de arabiske verden begynder folk nu — med en h del ubehag — at erkende, at den anti-israelsk politik har udsat dem for langt større farer i derc egne lande, end de de forestillede sig ville komm fra Israel. En af dem er det kommunistiske sp gelse og en anden er den ukontrollable fattigdo og elendighed i de arabiske befolkninger. Selv o de endnu ikke vover at sige deres oprigtige m ning, skal man dog ikke tro, at dr. Goldmanns de israelske lederes appel vil gå upåagtet i papi kurven.

J. O.

Diplomataffæren i Sovjet...

Den 11. september 1957 vendte en embedsmand med diplomatisk rang ved Israels ambassade i Sovjetunionen og dennes hustru tilbage til Moskva fra en provinsby, hvortil de var taget for at tilbringe en uges ferie der. De var ankommet til den pågældende by den 30. august 1957.

Den 7. september, ca. kl. 21,00, da den israelske diplomat befandt sig i en jødisk bekendts hjem, ankom der dertil et antal funktionærer i den sovjetiske sikkerhedstjeneste. En af disse, der af sine kolleger blev tiltalt med titlen „kaptajn", meddelte, at han var i besiddelse af en ordre til at foretage husundersøgelse i hjemmet. Den israelske diplomat blev anholdt på stedet. Skønt han foreviste sit diplomatiske identitetskort, afsloges hans krav om løsladelse og om adgang til at sætte sig i forbindelse med ambassaden. Da israeleren så kl. 22,00 var på vej mod det hotel, hvor han var indlogeret, under ledsagelse af en af sikk hedstjenestens mænd, sluttede yderligere 3 mæ sig til denne, og de fire tvang ham ind i et h på vejen. I husets port stod der en uniforme betjent.

Israeleren blev ført ind i et værelse, der v møbleret som kontor, og der blev han trods si protester holdt fangen indtil den følgende da morgen kl. 10,00. En mand indledte en under gelse under pres imod ham. Forhørslederen bl bistået af en tolk. Først fratog forhørslederen plomaten dennes diplomatiske identitetskort, var udstedt af det sovjetiske udenrigsministeriu protokolafdeling, og meddelte ham, at han ik nød diplomatisk immunitet. Derefter begyndte f hørslederen at forsøge at overbevise israeleren o at dennes skæbne lå i sikkerhedsmyndighederr hænder. Ligeledes hævdede forhørslederen, at o

:n israelske diplomats hustru, der siden den 5. ptember 1957 havde været indlagt på et hospi- l i samme by på grund af anfald af stærke nerter som følge af en maveforgiftning, var ud- veret til sikkerhedsmyndighedernes nåde. For- ɔrslederen truede talrige gange israeleren med, denne aldrig ville gense sin hustru og datter, vis han ikke gik med til at forpligte sig til at ene M.G.B. (den sovjetiske sikkerhedstjeneste). igeledes tilkendegav han en klar trusel om, at enne institution kunne gøre også med israelerens ustru, hvad der passede den, hvis han fastholdt n vægring ved at give efter for forhørslederens :av. På diplomatens gentagne krav om løsladelse ler i det mindste om adgang til at sætte sig i ɔrbindelse med ambassaden såvel som hans hæv- else af diplomatisk immunitet, blev der givet det ar, at M.G.B. er den mægtigste institution i ovjetunionen og ikke er underkastet nogen inter- ational lov eller sædvane.

„De forsvinder simpelthen, og Deres tøj bliver ndet ved stranden. Det sker jo, at folk går ud g bader i havet og ikke vender tilbage. Det er det ele. Her hjælper ingen lov. De er i vor magt, og e bliver nødt til at bøje Dem, hvis De ellers vil ense Deres kone og datter.

Midt i natten blev israelerens bekendt, i hvis jlighed anholdelsen havde fundet sted, bragt til et værelse, hvor israeleren holdtes fængslet, i mplet nedbrudt tilstand og med det tydelige rmål at indvirke på israeleren således, at denne ttere skulle falde til føje. Presset og truslerne edblev i tolv timer i træk, og i hele denne tid ldtes en skarp projektør rettet mod israelerens ne. Alle hans forsøg på at dreje hovedet bort a det blændende skarpe lys var forgæves, da rhørslederen kunne dirigere det mod hans øjne ele tiden. Den 3. september 1957 kl. 10,00 blev en israelske diplomat omsider løsladt og fik lov at besøge sin hustru på hospitalet. Han var på rhånd blevet advaret om, at hvis han under en rventet telefonsamtale med ambassaden om tids- nktet for hans tilbagekomst til Moskva gjorde mindste forsøg på at antyde, hvad han havde oplevet, ville samtalen blive afbrudt, hans hustru ville aldrig komme til at forlade hospitalet, og han selv kunne een gang for alle afskrive tanken om at komme væk fra den by, hvor han befandt sig. Israeleren fik ordre til at foretage en normal opringning for ikke at vække nogen form for mistanke hos ambassadens personale.

Den samme dag blev han på ny fremstillet for forhørslederen, denne gang i israelerens hotelværelse. Igen den 8. september 1957 om eftermiddagen var han under arrest i nogle timer, og det samme gentog sig den 9. og 10. september. Ialt befandt israeleren sig i arrest hos forhørslederen og dennes hjælpere i 26½ time. Under hele denne tid forsøgte de at fravriste ham hemmelige oplysninger fra ambassaden og at få ham til at gå i de sovjetiske sikkerhedsmyndigheders tjeneste. De truede ham atter og atter og forsøgte at friste ham. Forhørslederen forlangte af ham, at han skulle arbejde for M.G.B. både under sit ophold i Sovjetunionen og på ethvert andet sted, hvortil han måtte komme.

De pågældende dage blev diplomatens hustru tilbageholdt på hospitalet, idet lægen hævdede, at hun på grund af sin tilstand ikke kunne tåle at komme op. Først den 11. september fik det israelske par lov til at flyve tilbage til Moskva, efter at man til slut med magt havde stukket 500 rubler i diplomatens lomme. Forhørslederen advarede ham på det kraftigste om, at ethvert forsøg fra hans side på at fortælle ambassadøren eller nogen anden embedsmand ved ambassaden, hvad der var sket ham, ville medføre hans fysiske likvidation, og at ingen sikkerhedsforanstaltninger i så fald ville kunne hjælpe ham. „M.G.B.s arm kan nå Dem hvor som helst."

Den israelske diplomat fortalte selvfølgelig ambassadøren hele historien. Israels ambassade i Sovjetunionen har overrakt det sovjetiske udenrigsministeriums højeste instanser en skarp protest mod krænkelsen af en af sine medarbejderes diplomatiske immunitet. Det sovjetiske udenrigsministerium har lovet en undersøgelse af sagen. Den pågældende israelske diplomat og hans familie har i mellemtiden forladt Sovjetunionens område.

Chloride

BATTERIER

til ethvert formål

CHLORIDE
AKKUMULATORFABRIKKEN A/S

Mynstersvej 6 . København V
Telefon Hilda 2288

BELZER

VANADIUM-EXTRA
VÆRKTØJ

er det *rigtige* værktøj til vedligeholdelse og reparation af moderne flyvemaskiner

Tage Schouboe

er *stedet*, hvor det findes på lager!

Aflæg os et besøg
og bese vort udvidede BELZER-lager —
eller rekvirer vort BELZER-værktøjskatalog

MECO

Farver og lakker til ethvert formål

A/S O. F. ASP

PRAGS BOULEVARD 37-43
KØBENHAVN S
CENTRAL 65

Den Sjællandske Bondestands Sparekasse

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.

NYT *fra flyvestationerne...*

Direktør Arthur Beck, Ford Motor Co., overrækker mindepokalen til oberst H. Valentiner.

Endnu en stor virksomhed har vist sin velvilje er for Flyvevåbnet og dermed forsvaret. Ford otor Co. har indstiftet en mindepokal for den nerikanske major MacMillan, der styrtede ned ed en F-84 ved Toftlund i efteråret 1956. Majons arbejde og interesse for vort værn kender vi 'e, og hans menneskelige og djærve instilling tog enhver, der kom i berøring med ham. Ikke indst dette blad er i dyb taknemmelighedsgæld major Mac Millan for hans hjælp og støtte i n første vanskelige tid. En af hans foresatte ud-'te umiddelbart efter ulykken: „He was just a ghter-boy". Det er et velgørende lysglimt i en l, hvor forsvarsviljen er ufattelig negativ i vide edse, at Ford Motor Co. har ønsket at hædre ajorens minde ved at skænke pokalen, der bærer ins navn.

Det er meningen, at pokalen, MacMillan-troet, skal gå til vindereskadrillen ved flyvevåbts årlige skydninger.

Fredag den 3. januar overrakte direktør Arthur ck ved Ford Motor Co. ved en højtidelighed Flyverkommandoen pokalen til oberst H. Valenner, desværre var chefen, general Tage Andersen, ngeliggende og således forhindret i at være til de. Bl. a. sås colonel Buch fra militærmissionen, oberst H. Christensen og oberstløjtnant V. Holm.

Det vil være passende også her at rette en tak til Ford Motor Co. for det smukke initiativ.

Red.

*

Ved den årlige terrainsportskonkurrence for befalingsmænd tjenestegørende ved højere stabe i København (FMN - FIK - FST - HRK - SVK - ELK - og de forskellige generalinspektorater, lykkedes det flyvevåbnet at placere sig fint, idet oberstløjtnant V. V. Mouritzen (FST) blev nr. 2 i konkurrence III (over 35 år), medens kaptainløjtnanterne S. Bryne Larsen og J. Høg Jensen ligeledes kom ind som nr. 2 i konkurrence I (under 35 år).

*

Som bladets læsere formentlig vil bemærke, er „Flyvevåbnet"s omslag undergået en ændring til det bedre. Vi følte tiden var inde til at forbedre udseendet et smule, og da bladet „kommer" mange forskellige steder, er det af afgørende betydning, at det tager sig så godt ud som overhovedet muligt, især hvis det skal have en chance for at hævde sig blandt de større nationers flyvetidsskrifter. Også hensynet til annoncørerne spiller ind,

C. W. S. Svineslagterier A/S

HERNING & SKJERN

Østbanegade 3 København Ø.

Carl Jacobsens Vinhandel

E. Seligmann

AUTOUDLEJNING UDEN FØRER

5 NYE TAUNUS

25 øre pr. km, ingen dagpenge
(minimum 200 km)

eller 20 kr. pr. dag og 20 øre pr. km

GEORG OLSEN
JONSTRUP

Telefon 97 08 73

Ønske-hjem

ØSTERGADE 29 · HERNING · TLF. 1151

MØBLER

Chr. Rasmussen & Søn

BRYGGERGADE 8 · HERNING TLF 951

Jul. Jacobsen
AALBORG

Teknisk maskin- og olieforretning

Telefon 582 . Aalborg

For ædel Tørst

WEILES WINE

Vinhandlere siden 1822

P. WEILE & SØN . AALBORG

RADIO PARTS

GL. KONGEVEJ 89
KBHVN. V.

TELEFON:
VESTER 6565-9090

RADIO - RADAR - TV

Elektrotekniske artikler en gros

det er vigtigt, at annoncerne fremtræder så ent som muligt, hvilket der er større mulighed r på det glatte og blanke omslag. På den anden de skal det indrømmes, at tiderne ikke er til at strenge bladets økonomi yderligere. Netop forden blev det bekendtgjort, at den svenske aeroubs smukke blad „FLYGREVYN" har måttet ind, takket være økonomiske vanskeligheder. er er noget tragisk i, at dette sker netop i en tid, vor udviklingen er rivende.

Når vi nu er kommet ind på pengespørgsmålet, l bladet gerne på dette sted fremhæve betydnin-en af hvor vigtigt det er, at abonnementsprisen l de 10 kr. går så nogenlunde rettidigt ind. Vi overbevist om, at de manglende indbetalinger i fleste tilfælde skyldes, at man blot ikke er ommet på posthuset eller man simpelthen har emt det. Tillad os derfor meget indtrængende at ofordre de læsere, der gerne vil, men endnu ikke ar nået det, at gå en tur på posthuset. Til syvende g sidst er 10 kr. ikke forfærdelig meget, når man ger i betragtning, at der anvendes heraf kr. 2,40 l porto om året. På forhånd tak! *Red.*

*

IL LYKKE.

Kaptain H. R. K. Jensen er blevet benådet med dderkorset af 1. klasse af Finlands hvide roses den og samtidig fået Hans Majestæt Kongens lladelse til at bære samme.

*

Kaptain O. Grue har gennemgået og bestået rsvarsakademiets generalstabskursus 1956/57.

*

Kaptainløjtnant P. T. Raae er indtrådt på forarsakademiets taktiske kursus 1957/58.

*

Flyverløjtnant I O. D. G. Nielsen tjenestegør a 1. januar ved forsvarsstaben.

*

Kaptainløjtnant af specialgruppen J. Johnsen udnævnt til kaptain. Kaptainen forretter fortsat eneste ved flyvevåbnets fenrikskole.

*

Endvidere er flyverløjtnant (s) K. W. Rasmusn udnævnt til kaptainløjtnant af specialgruppen.

*

Endelig er skolesliddet forbi for flyverløjtnanterne Jørgen Christensen, Sten Krarup og Harald Larsen, idet alle tre har afsluttet Hærens officersskole og forsat til flyvevåbnet.

Det blev flyvestation Karups hold der vandt svæveflyverkonkurrencen og dermed de udsatte pokaler fra dels Politiken og Ekstrabladet. Fredag den 6. december afholdt Kongelig Dansk Aeroklub en festlighed i klubbens lokaler, hvor generalsekretæren, kaptain John Foltmann, overrakte præmierne til det sejrrige hold, der bestod af fenrik Niels Sejstrup, oversergent J. A. Friis, oversergent Bjerring og endelig oversergent L. Fuglsang Pedersen.

*

Fredag den 6. december blev den russiske jetliner TU-104 modtaget i Kastrup lufthavn ved en festlighed, der markerede jetgigantens indsættelse på ruten Moskva-København. Blandt passagererne sås det russiske luftfartsselskabs chef, marshal Pavel Zjigarev.

*

TH. & OVE HILGE

Skræderi siden 1895
Bredgade 76
Palæ 141

Uniformer til flyvevåbnet

Der er tradition for godt skræderi i Bredgade

AALBORG.

Den 3. november 1957 havde flyvestationen besøg af luftmeldedistrikt ÅLBORG. Der var ca. 500 deltagere. De forskellige fly-typer blev forevist af besætningerne, ligesom de forskellige flytyper blev demonstreret i luften. De forskellige luftfartøjer fløj hen over pladsen i forskellige højder og hastigheder, og luftmeldefolkene benyttede samtidig lejligheden til at gøre bedømmelser.

*

Den 24. november 1957 havde flyvestationen besøg af hjemmeværnskompagnierne fra Hjørring og omegn samt lottekompagniet 112. Der var ca. 130 deltagere. De forskellige fly-typer blev forevist, ligesom linktrænerne, pilotudstyr og flyvestationens brand- og redningsstation blev forevist. Deltagerne spiste deres medbragte madpakke på stationen.

*

Fredag den 22. november 1957 blev flyvestationens nye gymnastikhus indviet. I indvielsen deltog militært personel fra flyvestationen, samt de på stationen ansatte medlemmer af Kvindeligt flyvekorps og Hjemmeværnseskadrille 50. Af programmet kan nævnes, at stationschefen, oberst T. V. G. Nielsen, bød velkommen og indviede gymnastikhuset. 3. reg. musikkorps underholdt, olympiadefilmen vistes, og der var opvisning i forskellige sportsgrene, bl. a. af fægtere, dame- og herregymnastikhold. Til indvielsen var der desuden inviteret forskellige civile idrætsorganisationer, som mødte med deres repræsentanter, bl. a. talte formanden for De danske Skytte-, Gymnastik- og Idrætsforeninger, fhv. minister Arnt Jensen. Formanden for IFÅ (Idrætskomiteen Flyvestation Ålborg) oberstløjtnant J. S. Danielsen gav en kort orientering og uddelte samtidig IFÅ's flidspræmie for 1957 til menig 326588 fra flyvestationens afgivelseseskadrille.

Der er på flyvestationen blevet aflagt 385 idrætsmærkeprøver samt 100 svømmeprøver.

Under Ålborg roklub er der blevet oprettet en roafdeling.

IFÅ arbejder i øjeblikket på at få startet en bordtennisturnering, og hvis fornøden tilslutning opnås, at tilrettelægge træning i boksning.

I december måned holdt Fl I. O. Eriksen ikk mindre end tre foredrag over emnet „Jetpolite uddannelse og oplevelser". Dels for Venstres Un dom i Helleved-Øurm, Ugilt ungdomsforening c endelig VU på Hobroegnen. Ved alle tre lejli heder efterfulgtes foredraget af filmen „the la Bomb".

*

I december havde stationen tre rundvisninge nemlig den 17. december Horne højskole og de 29. december Klostermarkens skole i Aalborg. D er arrangementer af denne art, der er med til skabe en betydelig good-will om forsvaret i almi delighed og flyvevåbnet i særdeleshed.

*

Såvel jule- som nytårsarrangementerne på st tionen var tilrettelagt på en måde, der tydeligt g udtryk for, at man virkelig ønskede at gøre nog for det personel, der nødvendigvis måtte blive ti bage.

Juleaften kl. 1400: Gudstjeneste i fritidshje met. Feltpræst S. E. Sørensen prædikede og alle p stationen boende familier var inviteret.

Kl. 1500: Juleunderholdning i fritidshjemm Der blev optrådt med sange,, monologer, sketch musik, trylleri m. v.

Kl. 1700: Julemiddag i kostforplejningen: Fe middag med øl, godteposer og julegaver.

Kl. 1930: Selve aftenen blev fejret i soldate hjemmet med juletræ, kaffe og lagkage samt lo terispil med elegante gevinster.

Nytårsaften blev fejret på samme facon.

Kl. 1800 Nytårsmiddag i kostforplejningen m uddeling af poser og gaver.

Kl. 1930: Underholdning i fritidshjemm hvor Poul Sabroe virkede som konferencier. D uden Calypso-parret Jørgen og Rita Ingmann Smederevuen. Serveringen bestod af kaffe og la kage. Senere lotterispil og kvit eller dobbelt ko kurrencer.

Kl. 2400: ønskede stationschefen, oberst Ta Nielsen, glædeligt nytår.

Aftenen sluttede med et stort festfyrværkeri.

VERDEN RUNDT

ÆDVANLIGE FRAGTER.

Den 10. december transporterede LUFTHANSA 7 tons levende hummere med en DC-4 fragtver- n fra Boston til Bruxelles. Af vægtmæssige unde var hummerne ikke pakket i is på den dvanlige måde, men i kasser med træspåner.

I begyndelsen af december fløj LUFTHANSA 00 guitarer til England. Så mange instrumenter aldrig nogensinde før blevet transporteret ad ftvejen på en gang. Afsenderen var en stor in- umentmager i Nürnberg.

*

ØRSTE HOLD PILOTER

r nu fået deres afgangsbeviser fra LUFTHAN- A's flyveskole i Bremen. De 12 unge mænd, der de første flyvere, der efter krigen har fået hele res uddannelse i Tyskland, har allerede indtaget res pladser „ved pinden".

*

Y LUFTHANSA REKORD OVER TLANTEN.

Den 9. december satte en LUFTHANSA Super- Constellation på den 4946 km lange strækning ew York-Shannon en ny LUFTHANSA rekord ed en flyvetid på 8 timer og 28 minutter. Ma- inen startede i New York den 9. december kl. ,19 og ankom i Shannon den 10. december kl. ,47.

Militærudgaven — KC 135 — af jet passager- skinen Boeing 707, sådte onsdag den 13. november rekord for jet-transportmaskiner ved at flyve strækningen Buenos Aires-Washington, DC, på 11 timer og 5 minutter. Distancen er ca. 8400 km eller så langt som fra København til Bangkok, og gennemsnithastigheden var 755 km i timen. Boeing jet-ens marchhastighed er således mindre end det halve af de gængse propeldrevne maskiners.

Rekordmaskinen blev om mandagen fløjet til Buenos Aires for at deltage i en national flyvefest og tilbagelagde på nedturen ad en indirekte rute 10.200 km uden stop, den længste strækning, der endnu er noteret for et jettransportmaskine. Iøvrigt har KC 135 i løbet af de sidste 10 dage bl. a. foretaget to flyvninger fra Seattle til Washington, DC, på henholdsvis 4 timer, 8 min. og 3 timer, 56 min. Tidligere i år har den med 35 passagerer ombord fløjet tværs over De forenede Stater på 3 timer, 48 minutter.

*

Snart hver dag har sin nyhed om ny landvinding på „raketfronten", hvor de store lande udfolder store bestræbelser for at blive førende.

Fra Amerika går den sidste nyhed ud på, at Boeing Airplane Company på årets næstsidste dag lod det første seriefremstillede BOMARC områdeforsvars projektil gå af samlebåndet.

Nu er BOMARC jo ingen raket, men et målsøgende projektil, der er beregnet til ødelæggelse af angribende fly og projektiler, længe før de kan nå frem til deres mål.

Siden den første forsøgs BOMARC blev sendt op på Cap Canaveral i september 1952, er der foregået en lang række heldigt gennemførte prøveopsendelser, og i oktober måned i fjor oplyste USA Air Force, at BOMARC på en prøveflyvning havde skudt en fjernstyret drone ned på en afstand af over 160 km og i en højde af over 18 km.

BOMARC er hurtigere end lyden. Den afskydes

fra automatisk åbnede dækninger og startes med en raketmaskine, hvorefter dens egne to ramjet maskiner ved en vis hastighed træder i funktion for den videre fart til opnåelse af tilstrækkelig højde.

BOMARC er forsynet med indbygget målsøger system og kan efter behov udstyres enten som konventionelt højeksplosivt projektil eller forsynes med atom „hovede".

BOMARC våben gruppen, som Boeing er hovedleverandør af, består af adskilligt mere end selve BOMARC projektilet, idet det også omfatter elektronisk jord-udstyr, som bogstavelig talt omgående kan give alle elektroniske data vedrørende fjendtligt angreb, samt hjælpeudstyr såsom dækstillinger, prøvemateriel, udstyr til vedligeholdelse og baseudstyr i det hele taget.

Afleveringen den 30. december er det første skridt til levering af BOMARC med tilhørende udstyr til baser rundt om i Amerika, hvor Air Force allerede har sikret sig arealer til opstilling af fire BOMARC baser. En speciel base for yderligere afprøvning af projektilet og uddannelse af mandskab er under opførelse på Santa Rosa øen i nærheden af Eglin Air Force Base i Florida, hvortil de første af de nu seriefremstillede BOMARC skal leveres.

*

De amerikanske luftstyrker har sluttet en ny kontrakt med Lockhead Aircraft om levering af 53 Hercules C-130B transportmaskiner. De første maskiner på denne nye kontrakt, der har en værdi af 700 millioner kroner, skal leveres i december 1958.

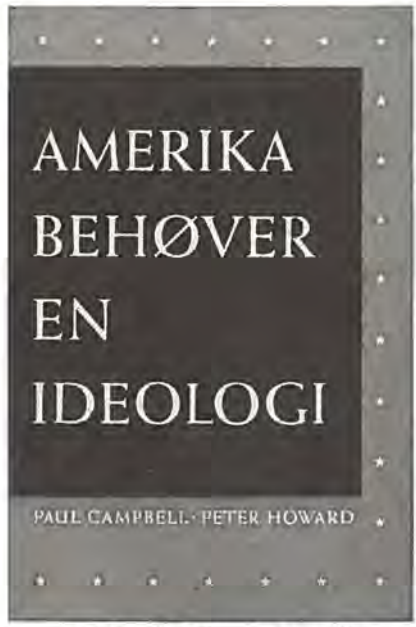
C-130B har endnu kraftigere motorer end den første Hercules, der blev leveret til luftvåbnet. Den flyver hurtigere end de 600 km C-130A kunne gøre i timen, selv om startvægten er forøget med 10,000 kg. Aktionsradius er også forøget, idet der er indbygget endnu flere brændselstanke.

Den første Hercules eskadrille er nu ved at blive opstillet for NATO-styrkerne i Evroux i Frankrig. C-130 har i udstrakt grad været benyttet til transport af fjernstyrede våben som Matador og Nike med afskydningsplatform til de amerikanske baser i oversøiske lande.

BURBANK, Californien: Amerikas første prop jet passagerflyvemaskine Lockhead Aircrafts Ele tra har gennemført sin jomfruflyvning 56 dag forud for planerne. Startdagen var sat til den 3 januar, men det lykkedes flyvemaskinefabriken forkorte produktionstiden fra de 2½ år, der op rindeligt var forudset som følge af en endnu stø re indsats af teknisk personale.

Den nye Electra benyttede kun 485 m af star banen, da den steg op på den første tur, so varede een time og 27 minutter. Det var Herma „Fish" Salmon, Lockheads chef testpilot, der før maskinen. Han udtalte efter landingen: „Det me bemærkelsesværdige både for mig selv og for r sten af besætningen var Electras enorme acceler tion og store stigningsevne. Selv om maskine ikke var udstyret med den standard af lydisolerin som er forudset, var der ganske overraskende ove hovedet ingen vibrationer".

Electra er specielt konstrueret til kort- og me lemdistancerne og har en marchhastighed på c 11 km i minuttet. Den kan medføre op til 9 passagerer. Indtil nu har 12 af verdens luftfart selskaber afgivet ordrer på et samlet antal af 1 Electras, og den første vil blive afleveret i 195



C. A Reitzel's Forlag - Pris kr. 6,00

FLYVEVÅBNET

4. ÅRGANG

EBRUAR 1958

Alfred Raffel A/S

Vodroffsvej 46 Telefon Luna *2343

DEN DANSKE CYKLE

. . . et kvalitetsprodukt

FLYVEVÅBNET

FEBRUAR 1958

INDHOLDSFORTEGNELSE

- Leder
- Nato
- Dyrekøbte erfaringer
- Lær at flyve
- Stabsarbejde
- Major Eatherly
- Bomber command
- Nyt fra flyvestationerne
- Kærnevåben
- Verden rundt

De synspunkter, der fremsættes i bladet, repræsenterer ikke nødvendigvis redaktionens — endsige 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.
Telf. 98 18 79. Giro 98 025.

Ansvarshavende redaktører:
Flyverløjtnanterne P. L. Wiisbye og M. C. Bügel.

Trykt i
Herlev Bogtrykkeri
(S. Valbjørn)

EN ADVARSEL . . .

Det ville ikke være nogen skade til, om vi på den frie side af jerntæppet læste det gamle eventyr om Rødhætte endnu engang. Det kunne da let tænkes, at vi under den milde bedstemors kappe — som Kreml har sat på sit hoved — ville lægge mærke til (hvis vi da overhovedet ønsker det) ulvens gridske øjne og skarpe tænder.

Således begyndte Koreas præsident. Syngman Rhee, sin advarsel til den demokratiske verden på baggrund af Kruchchevs lokken og truen med „sameksistens"-parolen. Syngman Rhee tog allerede bladet fra munden umiddelbart efter hin skelsættende Genévekonference ved at afsløre sit indgående kendskab til masken bag smilet. I dag tror Sovjet, at mordet på Ungarn er glemt, og under en sand regn af breve søger at gøre Vesten mør over for den kommunistiske propagandastorm, og tro os, de har sandelig held med sig i adskillige kredse.

Vi bringer derfor bladets læsere Syngman Rhee's advarsel ud fra det gamle ord, at erfaren mand er god at gæste — og lytte til.

Kommunisterne slår på tromme for den „fredelige sameksistens". Men hvad de i virkeligheden er ude på, er kun at fortsætte deres undermineringspolitik uden indblanding. Formålet må være at svække USA's politiske modstandsvilje.

„Fredelig sameksistens" var netop hvad kommunisterne opnåede i Korea, da de underskrev våbenstilstandsaftalen i Panmunjon. Fra min post her i Sydkorea har jeg daglig for øje, hvad disse ord betyder i praksis. Her er nogle eksempler: Ifølge våbenhvileaftalen måtte kommunisterne ikke forlægge luftstyrker til Nordkorea. Men de har allerede ført 300 jetjagere ind foruden endnu flere militærmaskiner af andre typer. De har istandgjort 35 ødelagte flyvepladser og yderligere anlagt 12 nye, så der er rig mulighed for hurtig forøgelse af deres flyvestyrker.

Ifølge våbenhvileaftalen skulle en neutral kontrolkommission have ret til frit at inspicere alle indførselshavne i Nord- og Sydkorea for at sikre, at der ikke blev tilført militære forstærkninger. Men to af kommissionens medlemmer – udpeget af henholdsvis Polen og Czekoslovakiet – har hidtil forhindret enhver form for inspektion i Nordkorea ved at nedlægge veto. Samtidig har de fra deres ho-

vedkvarter på sydkoreansk område organiseret et netværk af agenter, der saboterer og spionerer over hele vort land. Jeg har gang på gang forlangt, at de skulle trækkes tilbage, men de er her stadig og fortsætter uhindret at underminere vor frie regering.

Ifølge våbenhvileaftalen måtte ingen af parterne øge deres militære styrker. USA har nu kun to divisioner tilbage her, og næsten alle de øvrige FN-tropper er ligeledes trukket bort. Den svenske og schweiziske repræsentant i den neutrale kontrolkommission siger rent ud, at de nærer en absolut begrundet formodning om, at kommunisterne har sendt adskillige troppetog, mængder af svært artilleri, kampvogne og tanks til Nordkorea.

Syngman Rhee

Ifølge våbenhvileaftalen skulle kommunisterne straks løslade alle krigsfanger, som ønskede at vende tilbage, men der gik to år, inden de frigav den sidste gruppe af amerikanske flyvere, og de holder stadig over 20.000 sydkoreanske soldater og talrige civile i fangenskab.

Alt dette er for mig grund nok til at forkaste enhver tanke om den „fredelige sameksistens" med kommunisterne. Hvilke løfter de end giver, og hvilke aftaler de end går ind på, vil de straks forvanske dem, så de kommer til at passe i deres kram. Med „sameksistens" sigter de kun mod dette ene, at den frie verden engang skal falde i deres hænder — helst måske uden krig hvis muligt, og uden ofre fra deres side.

Det er således ganske klart, hvad de mener n sameksistens, men hvordan fortolker demokratie det? Forstår de ved sameksistens en „afspænding Men kan det ord betyde andet end vi skal slæ på vor årvågenhed? Mener den frie verden, at skal afruste? Gør de dette, er det røde mål n og kommunisterne vil op- og udbygge et mode militærapparat beregnet på en lynkrig.

Når folk spørger mig, hvad jeg ville gøre, jeg et ganske simpelt svar. Jeg ville gøre, h frie mænd og frie nationer altid har gjort, deres liv og frihed blev truet. Jeg ville slå igen, *være rede til at gøre det. Jeg ville forlange, kommunisterne skulle holde de løfter, de aller har givet — i Yalta, i Potsdam og i Panmunj Og i hvert fald ville jeg ikke nære tiltro til de løfter, så længe de stadig bryder de gamle.*

For nitten år siden vendte Neville Chamberl tilbage fra München med sit triumferende buds „fred i vor tid". Jeg beder og tigger den frie den, lad os for Guds skyld ikke begå den sam fejl. Faren for at blive opslugt af kommunister har aldrig været større, end den er i dag.

Her i bladet har vi tidligere gjort læserne kendt med *Dimitri Mannilsky's* forelæsninger i diverne. Lad os endnu engang understrege, h Leninskolen for politisk krigsførelse docerede docerer):

Krig indtil den bitre ende mellem kommunis og kapitalismen er uundgåelig. I dag er vi na ligvis ikke stærke nok til at angribe. Vor tid k mer om tyve-tredive (?) år. Bourgoisiet må lu i søvn, og derfor vil vi starte alle tiders fr bevægelse. Den vil betyde strålende løfter og u lige indrømmelser. De kapitalistiske lande vil dumme og dekadente som de er — med ji samarbejde på deres egen ødelæggelse. De springe til for at udnytte chancen til at blive ner med os. Så snart deres årvågenhed er v skal vi smadre dem med vor knyttede næve...

Dette er stadig god latin i Sovjet — men in kan bagefter sige, at det ikke har skortet på varsler.

ALLE ER DE UDSTYRET MED

ROLLS-ROYCE DART

PROP-JET

1.540 til 2.500 hk.

Rolls-Royce Dart propeller-jet motorer har bevist, at de er verdens mest gennemprøvede. De har fløjet over 3.000.000 timer i offentlig lufttrafik.

LLS-ROYCE LIMITED - ENGLAND - SKOTLAND - CANADA - AUSTRALIEN
RÆSENTANT: CIVILINGENIØR MOGENS HARTTUNG - JENS KOFODSGADE 1 - KØBENHAVN K

NATO *og rakettidsalderen*

REDAKTØR PREBEN ERIKSEN

NATO fødtes i smerte som barn af den kolde krigs voldsomste eksplosion — Berlinblokaden. Koreakrigen befordrede dette vestlige forsvarsfællesskabs omkalfatring til en toptrimmet militærmaskine, hvis store, historiske betydning er utvivlsom, fordi den måske på et tidspunkt fik den aggressionlystne kommunisme til at holde fingrene fra Vesteuropa.

NATO-alliancen skabtes under mottoet „Een for alle — alle for een" på kortere sigt for at værne medlemslandene mod den ekspansive kommunismes angreb i efterkrigsårene, men på længere sigt for at blive et værn mod selve krigen.

Dens levetid har været præget af kriser — og overvundne kriser. Men trods alle svagheder må man fastholde, at dette vestlige sammenhold mellem frie demokratier har været en succes i afgørende øjeblikke.

Skaber Ruslands raket en fælles NATO-politik?

NATOs fremtid står også i krisens tegn — eller måske mere korrekt sagt i uvishedens tegn. Trods alle beslutninger på decembers møde mellem regeringscheferne i Paris er i dag spørgsmålet lige brændende: Kan Ruslands raketter føre til en NATO nyfødelse — til en fælles vestlig politik inden for NATOs rammer.

Nye tanker om det vestlige fællesskab er på march — de har givet sig udtryk i George Kennans taler, der har gjort et dybt indtryk overalt i Europa — og de har udkrystalliseret sig i en række andre tanker og teorier. Men kernen i alt dette er: „Kan Vesten samles om en fælles politik". Det er problemet, som NATO står over for i raketternes tidsalder — et problem, det vil kræve tid og megen indbyrdes tolerance at løse.

Sovjets raketter — og hele den psykologisk — økonomiske — politiske offensiv, kommunisterne har ført i skyggen af disse gigantvåben, har tydeligt vist nødvendigheden af en tættere politisk og økonomisk koordination blandt NATOs medlemslande. De har også yderligere understreget kendsgerning, der allerede blev klar, da man der Koreakrigen effektiviserede NATO — at organisationen skal kunne dæmme op for den kc munistiske imperialisme ikke blot i Europa, me områder, der er vitale for Europa, kan den i baseres på militær alene — våbenmagten må

General L. Nordstad

hånd i hånd med fælles politik og helst også ø nomi.

Denne følelse kom stærkt til udtryk i Pa hvor et stort set enigt Europa gik ind for tan om forhandling med Sovjet.

Gengældelsesmomentet snart borte.

Militært står NATO i dag så uvist som det politisk. De nye russiske våben er i færd me ændre den teori om fuldstændig gengældelse, NATOs militære planlægning har hvilet på de ste år, men man er ikke blandt militære ledere i stand til at vurdere, hvilke nye linier man bør lægge — også måske fordi uvisheden herom den politiske front er så stor.

De mest iøjnefaldende begivenheder, opsen sendelserne af sputnikkerne, har ikke haft den re militære betydning, men det havde derimod

alelse, som Sovjets førstepartisekretær Nikita ıshschev fremsatte den 26. august 1957. Han de dengang: — Vore interkontinentale raketter ı fra Sibirien ramme ethvert punkt på kloden. ;en radarvarsling er mulig mod disse våben, og ler intet forsvar". Hans ord blev kendsgernin- for en undrende vestlig verden den oktober- rgen, vi vågnede op for at finde en ny måne himlen — en hjemmegjort russisk.

Facit, der kan uddrages af dels Krushschevs ud- ɜlser og dels kendsgerningen Sputnik bragt ud ummet af raketter, er, at den amerikanske luft- ɜrlegenhed i den strategiske luftkrig — altså ıen til gengældelse — er ved at blive udlignet, ın fremtidig må regne med ligevægt på dette nkt. Det politiske resultat blev NATO-mødet i ris.

ınbyrdighed vil mindske mulighederne storkrig.

Det, som NATO hidtil har baseret sin militære nlægning på, er gengældelsestrategien. Kernen enne strategi er, at angreb på et enkelt NATO- d øjeblikkelig vil udløse en fuldstændig gen- ldelse rettet mod Sovjets byer og industricentre d atom- og brintbomber. Midlet til at bringe ngældelsen til udførelse er USAs vældige strate- ke luftkommando og den britiske bombercom- nd. Dag og nat er det amerikanske strategiske tvåbens bombefly på vingerne — mens andre d besætningerne ombord er klar til straks at te, hvis kodesignalet „red alert" skulle komme. baser i Arktis, Europa, England, Stillehavet, an, Alaska og Afrika samt det mellemste Østen disse bomberafdelinger slå til mod forlængst egede mål — mod industribyer og militære æg.

Hidtil har dette gengældelsesapparat været af rste betydning for fredens bevarelse.

Men nu nærmer man sig altså en situation, hvor ske vist USAs strategiske luftvåben er i stand at ødelægge Sovjet med brintvåben — men hvor serne så vist også ved hjælp af raketter kan lægge USA. Denne situation — mener en ræk- militære og politiske ledere — vil simpelthen yde, at faren for en brintkrig — en global ver- skrig med alle midler vil udvikle sig, er meget ndende.

I jo højere grad man når den fuldstændige jævnbyrdighed, desto mere usandsynligt synes det også at en lokal agression for eksempel i Europa vil blive mødt med massiv gengældelse, fordi man ved, at dette vil betyde udslettelse for begge parter.

NATO er således ikke blot på jagt efter en fælles politik, men også efter et nyt strategisk grundlag for denne politik.

Der har i Vesten været nogen ængstelse for, at det russiske forspring med langdistanceraketterne skulle kunne skabe en tilstand, hvor Sovjet var overlegen og derigennem kunne gennemføre en afpresningspolitik. En mulighed for overlegenhed findes — men selv om det amerikanske strategiske flyvevåben efterhånden ikke vil kunne danne den fornødne modvægt, råder Vesten over mellemdistanceraketten. Mens russernes langdistanceraketter kan gå omkring 8000 km, kan de amerikanske mellemdistanceraketter kun række 2000 km. Dette er imidlertid tilstrækkeligt til, at man fra de NATO-områder, der omgiver Sovjet, kan yde gengældelse. Det vil måske endda i et par år give Vesten en vis overlegenhed, fordi de mellemdistancevåben, der er tale om, er af betydelig større træfsikkerhed.

Det er disse raketter og den ovenfor skitserede problemstilling, der er grundlaget for hele diskussionen om raketbaser i Europa eller ikke. Kun med raketterne i Vesteuropa — og eventuelt også ombord i atomundervandsbåde — vil Vesten kunne holde jævnbyrdighed eller overlegenhed i den tid,

VIRGINIA ROSE

Poul Petersen . Tobaksfabriker
HORSENS

der går, inden de amerikanske langtrækkende fjernvåben er udviklet.

Den kendsgerning, at disse våben — netop fordi man næsten er jævnbyrdige — kun vil blive taget i brug fra amerikansk side, hvis der er tale om verdenskrig, kan i de kommende år give kommunisterne mulighed for en ny politik, en afpresningspolitik, støttet på store konventionelle militærstyrker. Derfor er der blandt militære ledere i dag en voksende erkendelse af, at betydningen af det konventionelle forsvar atter er stigende.

Konventionelle styrker atter „moderne".

De konventionelle styrker er et felt, man i nogen grad har forsømt de sidste år — netop på grund af gengældelsesstrategien, men det bliver mere og mere klart, at politiken ikke bare drejer sig om atomvåben og verdenskrig eller ikke verdenskrig, begrænset krig og kold krig. Den førstnævnte er rigtignok den farligste — men i dag ikke særlig trolig, men derimod den sidstnævnte, den kolde krig, er den troligste i en sådan fareperiode. Hvis ikke vestmagterne vil lade kommunisterne helt tage initiativet, må man imidlertid forberede sig på at møde alle tre krigsformer.

„New York Times'" udmærkede medarbejder Hanson Baldwin har engang fastslået, at landstridskræfterne er det betydeligste af alle milit magtmidler og har glimrende understreget hvorf Soldaten på jorden er den, der kan fastholde el erobre terræn. Han repræsenterer viljen til m stand. I Finmarken i det nordlige Norge, skri Hanson Baldwin videre, findes en lille isoleret deling norske soldater — en brigade på fem sind mand forlagt til et vældigt ødemarksområ Man kan spørge, hvad nytter det, at de er d Sovjetkolossen i nærheden kan vel overmande d i en håndevending, — men den lille talmæss underlegne afdeling er der for at udfylde en me vigtig opgave — at gøre det klart for alle og hver, at der vil blive kæmpet, at aggresion blive mødt med væbnet modstand, hvis kommu stiske styrker skulle forsøge at sætte sig i besidd se af Finmarken.

Dette er helt enkelt den tankegang, man må lægge i det øjeblik den strategiske gengæld falder bort, fordi dens gennemførelse ville bet selvmord. I en sådan situation må NATO si sig mod, at medlemslandene ædes op i småbid gennem afpresning, ved at holde tilstrækkel stærke konventionelle styrker udrustet med takti atomvåben — styrker, der kan kæmpe en lok krig, og helst styrker, der er så stærke, at en så krig ikke opstår.

Dyrekøbte erfaringer . . .

Bortset fra de finske soldater er de tyske de eneste i Vesten, som har virkelig erfaringer med hensyn til den røde hær under krigsforhold. Det ville være tåbeligt, hvis vi ikke lyttede til vore NATO-allierede mod syd for at drage lære af deres dyrekøbte erfaringer.

Den ejendommelige blanding af nyt og gammelt, af primitive vaner og videnskabelige metoder og den fantastiske smidighed og uforklarlige stivhed, som den røde hær er præget af, bør derfor studeres grundigt af Vestens forsvarsstyrker, sådan som allerede Liddell Hart *gjorde det umiddelbart efter afslutningen af den anden verdenskrig. Lad det ikke dermed være sagt, at vi skal tage det råt og usødet. Et modtageligt sind for gode råd og en dragen nytte af andres erfaringer kombineret med vågen og saglig kritik må være til stede, man foretager krigsanalyser.*

General Kleist: „Russerne har lige fra begyndel været første klasses k æ m p e r e, og vore sejre s des ganske simpelt bedre uddannelse. Da de større erfaring, blev russerne til første klasses s d a t e r. De kæmpede yderst sejgt, viste en bløffende udholdenhed og kunne undvære fleste af de ting, andre hære betragter som n vendige. Stabene var hurtige til at lære af d nederlag i begyndelsen og blev snart meget eff tive."

Den tidligere chef for 4. arme, *general Tipp kirch* sammenfatter sine erfaringer fra kampene nordfronten således: „Vort fodfolk kom over

;t for det russiske fodfolk i 1941, men vore : frygtede stadig for at blive taget til fange og lt til Sibirien eller komme ud for det, der var re. Denne frygt bidrog til at styrke vor mod- d, men med tiden fik den en uheldig virkning, · når soldaterne ved Hitlers ordrer blev tvun- til at blive stående i isolerede fremskudte stil- ;er, hvor de før eller senere måtte blive af- ret."

:fter krigen havde Capt. Liddell Hart den offi- le opgave at skaffe det engelske forsvarsmini- ium oplysninger om den netop afsluttede krig fra den tidligere fjendes side. Under et sådant :rview udtalte *general Kleist* endvidere: „Selv 941 var russernes udrustning udmærket; især es svære kampvogne. Deres artilleri var for- ligt, og det samme kan siges om de fleste af es fodfolksvåben — deres geværer var mere derne og skød hurtigere end vore. Deres kamp- ;n T-34 var verdens bedste.

Russernes dårligste periode med hensyn til ud- tning var 1942. De havde ikke været i stand at erstatte de tab, de havde lidt året i forvejen og var især svage med hensyn til artilleri. For bøde på deres mangel på artilleri brugte de rterer, der blev ført frem på lastvogne. Fra og d 1943 blev deres udrustningssituation stadig lre. Selv om den strøm af forsyninger, som væl- e ind fra deres allierede, var en vigtig faktor særlig hvad motorkøretøjer angik — betød den csende produktion i de nye russiske fabrikker, · lå uden for farezonen langt øst på, dog endnu re. Næsten alle kampvogne, som russerne an- ıdte, var af eget fabrikat."

Marshal Gerd von Rundstedt (chef for HÆR- GUPPE SYD, Rusland 1941) udtalte på en fore- ırgsel om den røde hærs svage og stærke sider: ige fra begyndelsen var de svære russiske kamp- gne en overraskelse for os, såvel hvad kvalitet n driftssikkerhed angik. Derimod viste det sig, russerne havde mindre artilleri, end man havde ıtet, og deres flyvevåben bød ikke på nogen al- lig modstand under dette første felttog."

Hvad den røde hærs generaler angik, udtalte ndstedt: „I 1941 duede ingen af dem. Om djennyj, som kommanderede armeerne over for g, har en fangen russisk officer træffende bemærket: „Han er en mand med et meget stort overskæg, men med en meget lille hjerne. Derimod var Zjukov udmærket. (I parantes bemærket studerede Zjukov strategi under general Seeckt i Tyskland omkring 1921 eller 1923). Hvad de andre russiske generaler angår, er der ingen tvivl om, at deres højere ledelse forbedredes i de følgende år."

Finske soldater

Stort set er de tyske generaler enige om, at toppen og den nederste del af det russiske officerskorps rangstige var bedst, medens den mellemliggende del ikke var meget værd. I toppen var der fuldt af mænd, som havde vist sig så dygtige, at de fik lov til at handle efter deres eget skøn. De laveste trin var fyldt med officerer, som inden for den enkeltes begrænsede felt havde udvist taktisk dygtighed. Hvad de mellemliggende kommandoinstanser angik, var deres foresattes ordrer og meninger mere frygtindgydende end fjenden. Som eksempel på ordrer, som sådanne kommandomyndigheders ordrer fra oven kan nævnes (ordrerne opfanget af tyskerne): „Hvorfor angriber De ikke? Jeg befaler Dem for sidste gang at indtage Strylenka, ellers frygter jeg for Deres helbred!"

„Hvorfor er Deres regiment ikke i udgangsstilling for angrebet? Angrib straks, hvis De ikke vil miste Deres hoved!"

(Det var som kommentar til ovennævnte en tysk general bittert erklærede: „Det var i 1941. Dengang havde vi ingen anelse om, at det et par år efter var omtrent lige sådan hos os).

Mange har forsøgt at give en karakteristik af den russiske soldat. Stabschefen ved 4. arme, *general Blumentritt,* siger herom:

„Som løjtnant i krigen 1914-18 kæmpede jeg i de første år mod russerne — efter en kort berøring med franskmændene og belgierne ved Namur i august 1914. Under vort allerførste angreb på den russiske front blev vi snart klare over, at vi her stod over for soldater, der var meget forskellige fra de franske og belgiske — næppe synlige, meget dygtigt forskansede, og beslutsomme. Vi led betydelige tab.

Dengang var det den kejserlige russiske hær. Det var hårde folk, der havde det princip at sætte ild på byer og landsbyer, når de var tvunget til at trække sig tilbage. Stort set er den russiske soldat godmodig, d. v. s. de europæiske tropper. De meget hårde asiatiske tropper — de sibiriske korps — var grusomme, og det var kosakkerne også.

I juni 1941 lærte vi den nye sovjetsoldat at kende. Vore tab androg indtil 50 %.

Den røde hær af 1941-45 var langt hårdere end czarens hær, fordi den fanatisk kæmpede for en idé. Dette gjorde soldaterne mere brutale, og det gjorde også vore tropper hårde, for på østfronten gjaldt det: dig eller mig! Disciplinen i den røde arme var langt strengere end i czarens hær.

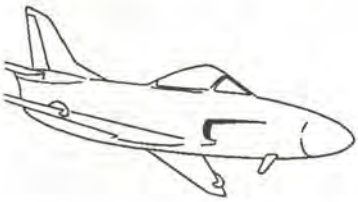
Overalt, hvor russerne har optrådt i krigshistorien, er der blevet kæmpet hårdt og hensynsløst, og tabene har været store. Hvor russerne sætter sig fast eller forsvarer sig, er han svær at overvinde, og det koster en masse blod. Som det naturbarn han er, klarer han sig med de enkleste hjælpemidler. Da alle må adlyde blindt, og den slavisk-asiatiske mentalitet kun kender det absolutte, er ulydighed ukendt. De russiske chefer kan stille de utroligste krav til deres folk i enhver henseende, og der høres ingen knurren, ingen klage."

General Blumentritt slutter med at fremhæve, at øst og vest er to verdener, og de kan ikke forstå hinanden. Rusland er et tavst spørgmålstegn, en sfinks. Russerne forstår at tie, og deres sind er lukket for os."

Pansergeneralen Manteuffel er måske den ge ral, hvis erfaringer i Rusland er af størst „update-værdi". Han var med 7. PANSERDIVISIC i Ruslandsfelttoget 1941. Året efter chef for motoriseret infanteribrigade i 7. panserdivision begyndelsen af 1943 chef for en blandet divisi i Tunis. Samme år tilbage til Rusland (7. Pans division og panserdivisionen Grossdeutchlan 1943-44. — Og endelig ledede han 5. Panserar på vestfronten fra september 44 til kapitulation Manteuffel udtaler:

„En russisk hærs fremrykning er noget, som vesterlænding slet ikke kan forstå eller foresti sig. Bag kampvognene, der danner forspidsen, v ter en vældig horde frem, for en stor del til he På ryggen har soldaten en sæk med tørre bre skorper og rå grøntsager, som han under march har samlet på markerne og i landsbyerne. Heste æder halmen fra hustagene, andet får de stort ikke. Russerne er vant til at klare sig på den primitive måde i indtil tre uger, medens de rykk frem. Man kan ikke standse dem som enhver a den hær, for man finder sjældent en trainkolon som man kan angribe."

Sovjetunionen er kendt — eller måske snar berygtet — for deres fantastiske foragt og ligeg dighed for tab og tilintetgørelse af menneskel De tyske generaler er enige om, at russernes sta haftighed og dødsforagt til dels bunder i fryg for straf i forening med asiaternes fatalisme. M mange tyske officerer understreger dog også, det vil være forkert — ja, ligefrem vildledende at tro, at den røde hærs forbavsende standhaf hed i forsvaret og hensynsløse fremstormen i grebet udelukkende skyldes frygten for at fald unåde — frygten for straf. En lige så stor r spiller deres fanatisme, begejstringen for den k munistiske ideologi, som sovjetopdragelsen ha indpodet på deres i forvejen grundfæstede fæ landskærlighed. Og endelig — som allerede derstreget — den fatalisme, som et oprinde træk i den slavisk-asiatiske karakter og som i mekanisk og teknisk-videnskabelig tidsalder n et deterministisk syn på menneskelivet i høj grad har fået Sovjetborgeren til at handle, som de var automater."



Lær at flyve...

USA gøres en enorm indsats for at interessere ;dommen for flyvning. Hør blot denne annon- *Har De ikke ofte på en herlig, solrig eftermid- hørt den svage summen af et sportsfly. Og ærlig, De har sikkert også misundt ham, der der deroppe. Men lad være med det — tag i let ud til den nærmeste sportsflyveplads. At nå et certifikat er inden for enhvers rækkevidde, som det at eje sit eget luftfartøj, er ligeså pelt, som at have vogn (dette er altså Staterne). irkeligheden kan et godkendt og flyvedygtigt rtsfly erhverves for mindre end den sidste nye riolet-model. Hvad mere er, De kan få financi- t luftfartøjet på samme vilkår som vognen — log forsikringen er includeret i dette program tte er stadig USA).*

I 1929, et årstid efter at Charles Lindberg havde dset Atlanten i „Spirit of St. Louis", var der ved 10.000 civile piloter i USA. Disse havde gang betalt henved 25 $ pr. instruktionstime. år senere, i 1940, var antallet steget til 31.000, flyvetimernes pris var nu kun halvdelen af sten i 1929.

I dag er mere end 686.000 amerikanere inde- vere af certifikat, og en times soloflyvning fås lag for 5 $. Er der instruktør med, koster det llem 7,50 til 8,50.

Det betyder, at man kan opnå at gå solo for $, og for så noget rundt regnet 500 $ kan man ve den stolte ejer af et udvidet certifikat, der er ret til at beflyve enhver civil lufthavn, sam- ig er det muligt at give familie og venner den t store oplevelse.

Her er ti spørgsmål og svar (det er stadig den erikanske annoncør) der skulle gøre det af med res tvivl.

Hvor gammel skal jeg være for at få timer?

ar: Der er ingen minimumsgrænse, når der er instruktør med, men De skal være 16 år for at gå solo eller gå til den udvidede prøve.

2) *Hvor ofte skal jeg tage timer?*

Svar: Een eller to gange om ugen, ganske som budgettet tillader.

3) *Hvor mange timer skal jeg have for at få lov til at gå solo?*

Svar: Efter otte, måske ti timer skulle De absolut kunne gå alene. Lidt forkundskaber eller selvstudium i navigation og meteorologi vil være en fordel.

4) *Når jeg har været solo, hvor mange timer vil jeg så behøve, for at opnå certifikatet?*

Svar: CAA (Civil Aeronauties Authority) forlanger yderligere tre instruktionstimer efter den første solotur.

5) *Når jeg har lært at flyve, kan det så betale sig at anskaffe et fly?*

Svar: Over hele Amerika er der tusinder af små flyvepladser, så der vil altid være en i nærheden af deres mål.

6) *Vil det være muligt at få financieret købet af et luftfartøj på fornuftig vis?*

Svar: Naturligvis. Måske vil Deres egen bank ordne det. Ellers findes der i Minneapolis et selskab, der er villige til at financiere ethvert fly, blot Deres økonomi er O. K. Betingelserne vil være de samme som ved indkøb af en bil.

7) *Er der mange fly – nye eller brugte – til rimelige priser?*

Svar: Tusinder! Adskillige luftfartsselskaber udskifter jævntligt typer som Cessna og Piper til fordel for nye modeller. To til tre gange om måneden udsendes der over hele USA lister over mange fly, som er til salg.

8) *Vil det have nogen indflydelse på min livsforsikring, at jeg flyver?*

Svar: Det er ikke meget. Næsten alle livsforsikringsselskaber er villige til at tage flyverisikoen med et tillæg på 5 $ årlig pr. tusinde $ livsforsikringssum (?)

9) *Tager de civile lufthavne afgifter for starter og landinger?*

Svar: Mere end 95 % gør det ikke. Men enkelte meget store og stærkt trafikerede forlanger en afgift, der svinger mellem een til fem $.

10) *Hvordan skal jeg forholde mig?*

Svar: Tag ud til den lokale flyveplads. Tal fø med en instruktør. Forsøg at få en halv ti med det samme, og De vil hurtigt opdage, De kan lide det. Instruktøren vil give Dem n net på en læge, der kan påtage sig undersøg sen (briller er absolut ingen hindring) – De er allerede i gang.

— — —

For så vidt amerikanske forhold – konditioner er jo noget anderledes herhjemme. Til næste nu mer vil vi bede een af vore hjemlige instruktø stille noget lignende op. *Red.*

STABSARBEJDE

Af Air Marshal *Sir Thomas W. Elmhorst.*

„Stabsarbejde er den olie, der får administrationensmaskinen til at fungere gnidningsløst."

Hvad forstår man ved godt stabsarbejde? Det er min personlige mening, at det er et team af dygtige officerer. Hvordan forekommer dette samarbejde. I første række sætter jeg loyaliteten højest. Uden den bliver der ikke noget samarbejde og heller ingen fortrolighed inden for staben og de underordnede enheder. Jeg vil meget hellere have en brugelig, arbejdsom og loyal officer, som har let ved at „tage" folk. Hvis stabsofficeren derimod anser sig for fin til at omgås sine ligestillede og underordnede, passer han ikke ind nogen steder. En stabsofficer, der besøger en enhed med „næsen i sky", er ikke til nogen hjælp for enheden, ligesom han heller ikke får oplysninger eller „tips" af værdi for egne chefer.

Giv underliggende personel *ansvar* i størst mulige udstrækning. Det gamle råd, „ansætter du en mand, så brug ham også" er stadig gyldigt. Min chef under krigen sagde: „Giv dine underordnede fuldt ansvar, men fører det til blot eet eneste fejlgreb i operative spørgsmål, må den ansvarlige ubønhørligt fjernes, da det gælder menneskeliv. Giv manden endnu en chance, hvis fejltagelsen drejer sig om et administrativt spørgsmål, men ikke mere." Fremgang eller tilbagegang inden afdeling eller stab beror i højeste grad på leder valg af underlagte chefer.

„Skrivelser". Jeg skriver aldrig en linie til gen inden for samme bygning, hvis jeg kan und det, enten opsøger jeg ham personlig, eller o ringer jeg. Der findes kun enkelte tilfælde men de er sjældne, da det kan være hensigtsm sigt at anvende papir og pen, tag det eksem hvor chefen er meget optaget og De ikke kan f styrre ham på hans kontor, eller hvis han er på inspektionsrejse. Engang fandt jeg en sta officer, som sad og skrev en lang smøre til anden officer ved samme afdeling, med sam grad, i rummet ved siden af og med en dør i lem!

Et personligt besøg, en personlig telefonsa tale, hvis ordren er kompliceret, er oftest be I løbet af de seks måneder mellem Tobruks f og generobringen skrev jeg kun to ordrer angå de administrationen og forsyningen, een før ret ten og een før fremrykningen, samt seks offici breve, og jeg kan næppe tro, at nogen afdeling „ørkenflystyrkerne" nogensinde var i tvivl hvor og hvornår de skulle deployeres og hvor skulle finde deres forsyningsenheder.

„Om telefonering". Hvis en officer ikke kapabel til at handle efter en telefonordre,

.an ingen brug for ham. Jeg var engang ude for ı officer, der i en kritisk situation forlangte at ı mine telefonorder skriftlige. Jeg svarede ham, : den skriftlige ordre han skulle få af mig var ı ordre om forflytning til et depot, da han var ærdiløs i felten. Endnu eet om telefonering. Hvis ›e i Deres arbejde behøver at ringe mere end een ang til en anden stabsperson, sørg da for at esøge ham først, således I begge ved, hvordan en ser ud, som sidder i den anden ende af tråen.

„Om sikkerhed". Ikke for meget med sikkerhed. ;g kender til altfor mange operationer og for-/ningsforetagender, som har fået en ulykkelig dgang af den grund, at de implicerede parter ar været utilstrækkeligt informerede. Der findes tfor mange folk, der siger, at det kan jeg ikke iskutere i en telefon. Overdreven „sikkerhed" i e daglige rutine-operationer handicapper alting.

Der findes derimod et vitalt sikkerhedskrav, om for enhver pris må erindres, og det gælder lanering af og tidspunkter for kommende operaoner. Jeg taler med erfaring om dette emne, da g har været chef for efterretningstjenesten og

d, hvad en fjende kan og har draget nytte af, hvad bagateller kan medføre.

„De rette kanaler". En god stabsofficer må fin-, kende og anvende de rigtige kanaler. Man har tid brug for et eller andet, det være sig flere lk, luftfartøjer, vogne, reparationer, mad whiy, en week-endflyvning på orlov o. s. v. I de este tilfælde kan De få, hvad De vil have, og rtigt, hvis De kender til de rigtige kanaler.

Der findes altid nogen, som kan opfylde Deres sker. Det gælder blot om at finde *ham,* og ikke ns chef eller underordnede. (Den førstnævnte l blive irriteret). En tid ved fronten var jeg ndt som „Kanal-Elmhorst", da jeg altid rejste ig op ved briefingerne, når en eller anden afdegschef klagede over mangel på noget, og sagde: „Hvis du eller din adjutant blot havde anvendt de rigtige kanaler, hvilke er den og den, så havde I fået jeres ønsker opfyldt samme aften".

„Høflighed". En enkelt tak og en venlig tone i brev og skrivelser fra overordnede til underlagte organer koster ingen penge og betaler sig altid med øget arbejdsglæde. Vær aldrig bange for at tilbagekalde en ordre, hvis det er nødvendigt samme dag, som den er givet, såfremt De anser ordren for værende forkert. Det er kun en overlegen og ineffektiv officer, som tror, at han prestige tager skade, hvis han indrømmer at have udstedt en fejlagtig ordre.

„Om tillid". En fremgangsrig kampenhed er den, hvor alle organer og enheder har fuld tillid til hinanden og til de chefer og stabe, som fører dem. Min bestemte opfattelse er, at det er højere myndigheds pligt at vinde de undergivnes tillid — og ikke tværtom. Sådan tillid opnås bedst, 1) om en underordnet stab eller en underlagt enhed ved deres overordnede har nået Deres stillinger efter veludført og fremgangsrigt arbejde ved lavere enhed, samt 2) gennem „besøg". Den tid, som stabsofficeren anvender på besøg ved afdelinger er aldrig spildt. Jeg har hørt mange stabsofficerer sige, at de „har så meget på deres skrivebord", at de umuligt kan nå at foretage nogle besøg. Mit svar er: *pjat.* Et besøg giver et førstehånds indtryk af, hvad enheden virkelig behøver, og hvorfor det er en god eller dårlig enhed. Der findes mange ting, som en afdeling har brug for, men som man ikke bryder sig om at skrive om,

TH. & OVE HILGE

Skræderi siden 1895
Bredgade 76
Palæ 141

Uniformer til flyvevåbnet

Der er tradition for godt skræderi i Bredgade

idet man mener, at staben eller forvaltningen har meget andet at beskæftige sig med. Gennem et besøg får man ofte rede på, om afdelingschefen og hans stab er gode eller dårlige, og samtidig får man at vide afdelingens opfattelse af den overordnede stab — det er måske den, det er galt med. En stab behøver så mange transportmidler, at dens officerer kan besøge afdelingerne når de ønsker det.

„Nogle ord om officeren, der sætter sig på andre". De træffer altid på ham og han bør udryddes. Almindeligvis farer han op i telefon mod underordnede, som ikke kan give svar på tiltale og som oftest er altfor høflig mod sine overordnede. Han oparbejder mistilliden og er sammenholdets fjende.

En anden sag: En stabsofficer bør aldrig anvende det som et middel til at slå ned på lavere afdelinger og organer. „Chefen er meget misfornøjet med" o. s. v. Er chefen misfornøjet, er det hans sag og ingen andens personligt at uddele reprimander, skriftligt eller mundtligt. Der findes ingenting, som en chef for en lavere afdeling synes mindre om, end at blive „andenhånds udskældt" af en officer i en overordnet stab, specielt om påtalen er skriftlig og undertegnet af en officer i samme eller (jeg har set eksemplet også på det) i en lavere grad.

Til sidst nogle ord om stabsarbejdet.

En af de største vanskeligheder for stabsofficeren er at koncentrere opmærksomheden om væsentlighederne i deres arbejde. I kurven for „indgåede skrivelser" ser man ofte stabler af papirer, hvoraf mange sikkert kan være interessante at pløje igennem. Men vi har alle vore bestemte antal arbejdstimer, og hvis vi skal kunne beholde vor effektivitet og vort helbred, er det ikke tilrådeligt alt for ofte at gribe til „overtid". Mit råd er: koncentrer Dem om de vigtige sager, hold Dem til emnet og vær ikke bange for at lade en mængde papirer, som ikke berører det arbejde, De beskæftiger Dem med, gå den direkte vej fra den „indgåede" til „udgåede" kurv. Måske med en kort påtegning.

Lad ikke blot behandlingen af dagens post blive facit. Ifølge min opfattelse skal 75 % af en officers arbejdstid anvendes til „running work", id han bør udnytte 25 % til at rationalisere og fc bedre systemet. En nyankommen bør altid ha friske ideer som kan forbedre en enhed og afd ling, og han bør ikke være tilfreds med sig sel når han forlader sin stilling, hvis han ikke h indført noget nyt og noget værdifuldt af d maskine, han har været en del af. Simuler aldr at „arbejde". Har De ikke en funktion at udfyld søg da om forflyttelse.

Og endelig, det er denne opbygning af komp tens og tillid, som stabsarbejdet indebærer, og so udgør stammen i et sundt og udbytterigt sar arbejde. Konferencer, hvor yngre chefer sidder or kring et bord med deres chef og dennes stab, uvurderlig. Sådanne konferencer knytter folk sar men og de yngre officerer vender tilbage til der arbejde, håber jeg, med den tanke: „at de æld kammerater er pokkers hyggelige og fornøjeli fyre med et sværere job, end jeg har!"

Summering.

Overskriften på denne artikel er stabsarbejd — Stabsarbejde er et dystert ord, men jeg fo sikrer Dem, at det ikke er et dystert arbejde. Mi fire år inden for dette gebet under krigen gav m største tilfredsstillelse under hele min karriere RAF. Få ting kan være mere tilfredsstillende at end hvorledes den afdeling, den organisation ell den stab, De selv har skabt eller bygget op, fu gerer gnidningsløst følgende det mindste vink sin chef. Lige så interessant kan det være i fre tid, når uddannelse og administration er hove funktionerne for en stabsofficer, og udføres yd ligere arbejdet godt, kan det skænke een, forud den personlige tilfredshed, også materielle forde som mit nuværende arbejde og sildesalaten på n bryst.

MAJOR EATHERLY

vil sone....

Dette er beretningen om den amerikanske flyver og krigshelt, major Eatherly's mærkelige skæbne. Det var ham, der udpegede Nagasaki og Hirochima som „ideelle mål" for atombomberne, i dage farer han forvirret omkring og begår de tåbeligste indbrud for at komme i fængsel og sone...

Man skulle ikke tro, at de to mænd, der sad i itibilen, var omtrent jævnaldrende. Den ene så som en 35-årig, et friskt og åbent ansigt med re blå øjne. Den anden så ud til at være 10 år ældre med indfaldne kinder, det evige urolige smil, de tynde læber og trækningerne omkring øjnene – genskin af artilleriild i lange, uhyggelige frontnætter...

De var lænket sammen med håndjern. Den førstnævnte var politimand og den anden hans fange.

Politivognen var på vej fra militærhospitalet i Waco til fængslet i Fort Worth. Det var en af disse milde forårsaftener i Texas. Betjenten og hans fange sad og sludrede sammen:

„De er ikke fra Texas", sagde fangen pludselig.

Hirochima efter angrebet

„Nej, jeg kommer fra Chicago".

„Det kunne jeg tænke mig" —

„Hvorfor dog det?"

„Jo, jeg ved hvem De er, sergent!"

Dette „sergent" fik politimanden til at se nøjere på sin fange. Han førte forsigtig samtalen ind på krigen. De talte om Stillehavet, om støttepunkterne på Tinian og Mariana-øerne. Pludselig siger betjenten:

„De er major Eatherly?" Fangen nikker stille hen for sig. „Ja, siger han så, jeg var major Eatherly. Den tidligere sergent skotter ned til hånd-

Major Eatherly

jernene. Han skammer sig mere over situationen end fangen gør.

„Jeg tjenestegjorde under Dem — mit navn er Robert C. Smith, sergent Smith, kan De huske mig, major?" Major Eatherly huskede. Det var ham ikke muligt at glemme noget af det, der skete under krigen, Det, som de fleste mennesker syntes så fjernt, forekom ham tæt inde på livet. Men det, som hørte nutiden til, glemte han.

De amerikanske militær-myndigheder er måske mindre interesseret i, at Claude R. Eatherly's historie berettes. Men major og indbrudstyv Eatherly's historie *bør* fortælles.

Den nu 36 år gamle major kommer fra en velstående og anset farmerfamilie i Grayson County i Texas. Han klarede sig fint på college og var en af støtterne på skolen fodboldhold. Da Amerika gik ind i krigen, meldte han sig øjeblikkelig som frivillig til AAF (Army Air Force).

Han fik prædikatet at være den fødte flyver og han steg hurtigt ad den militære rangstige. Som 22-årig var han major og havde en gruppe B-29ere under kommando – på det tidspunkt havde han ikke mindre end 33 sejrrige togter bag sig. H blev forflyttet til gruppe 509 på Tinian, men d venlige og beskedne pilot var ikke klar over, man på højeste sted regnede ham blandt AA 50 dygtigste folk.

Den 6. august 1945 blev han sammen med andre udtaget til et togt mod Hiroshima, de opgave var at undersøge, om byen egnede sig et atom-angreb.

Eatherly havde givet sin bomber navnet „Strai Flush". Navnet var vel nærmest ment selvironi thi han havde af sine kammerater fået øgenavn „Pokerface".

Som altid tidligere kom „Pokerface" velbeh den tilbage fra togtet til Hiroshima. I sin rapp betegnede han den japanske industriby som et i elt bombemål. Med en reservebombe ledsage „Straight Flush" nogle dage senere den B-29, kastede verdens første atombombe over Hiroshi

Major Eatherly blev atter sendt af sted for finde et nyt bombemål. Luftskytset over Nagas var morderisk, men han nåede tilbage, og til sergent, der hjalp ham ud af luftfartøjet, sa han: „Vi har fundet et nyt mål". Det var iøvr den samme sergent Robert C. Smith, der år ef ledsagede ham lænket til Fort Worth-fængslet.

Rigt dekoreret vendte „helten fra Grayson Co ty" tilbage til sin hjemstavn...

I 1945 holdt byen en fest for ham, men Eath ly forsvandt midt under borgmesterens hyldestta Da man omsider fandt ham, var han fuldstæn forstyrret. I de dage var det et forfærdeligt p blem for krigsveteranerne at finde tilbage til sa fundet. Mange mente måske nok, at major Eath ly opførte sig mærkeligt, men trøstede sig m at han nok ville finde sig til rette – han som mange andre.

Han fandt sig ikke til rette. Medens han ha været hjemme på orlov, havde han giftet sig en pige, som han havde været forelsket i si skoledagene. Det var en glimrende pige, da af en landhandler. Meget havde måske i dag v anderledes, hvis man havde hørt på hende, da h forlangte skilsmisse.

„Han vågner midt om natten", fortalte dommeren. „Han skriger og råber: Hop ud, i

'nu – vent lidt – hop nu – Børnene, se børnene de brænder op!

Hendes nerver var fuldstændig af lave. Dom-ren mente, hun burde vise lide mere forståelse. n svarede: „Han kan være så elskelig om da-. Men hver gang postbudet kommer, løber han vej. Når jeg spørger, hvad han er bange for, tæller han, at flyvevåbnet vil sende ham til Hi-hima igen... En dag pakkede han sin kuffert sagde, at han skulle til Hiroshima og under-e, hvorledes det var gået med børnene."

,De mener altså, at De ikke kan holde ud at e sammen med major Eatherly", spurgte dom-ren. Hun fik sin skilsmisse. Majoren proteste-e ikke. Til en af sine venner sagde han: „Ingen ı holde ud at leve sammen med mig – ikke ;ang jeg selv".

Han forlod sin familie og gik på valsen som darbejder, men så snart han fik øje på en be-ıt, et postbud eller en soldat, stak han af.

Han vævede bestandig om, at nogle var ude er at sende ham til Japan igen. Ingen, som så ı lasede vagabond, anede han engang havde væ-nationens helt.

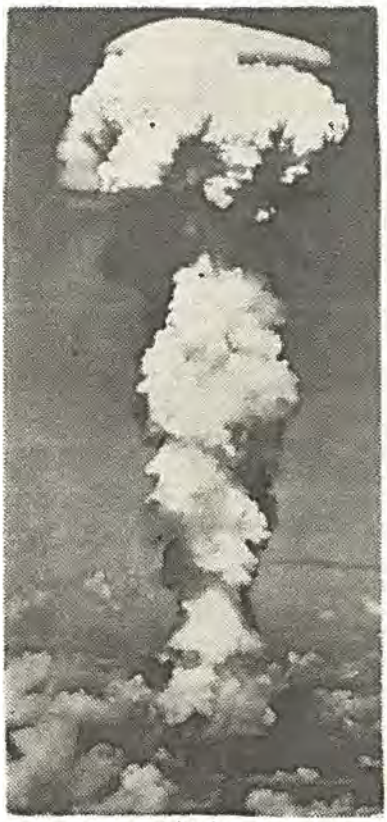
Fire år førte han denne tilværelse. Så vendte ı hjem og blev indlagt på militærhospitalet i ıco. Lægerne fastslog skarpsindigt, at han led et alvorligt nervesammenbrud. Da Eatherly atter v udskrevet som „rask", fik han en månedlig ısion på 237 $.

Der er en kompliceret, men fuldt forståelig ınd til, at major Eatherly begyndte sine indbrud op på det tidspunkt, erklærer en fremragende litær-psykolog. Der var ikke tale om blot eet lbrud .Hver gang Hiroshima-flyveren slap ud af ngslet, begik han tyverier. I Houston plyndrede n et bryggerikontor. I New Orleans tømte han ssen på en restaurant. I Dallas stjal han en bil. ,ousianna forfalskede han en check – han fik så års fængsel.

I retten kom det frem, at Eatherly ikke havde vet sin krigspension i de sidste seks måneder. edens han stjal 2-300 $, havde han mere end 00 til gode hos staten.

Psykologen hævder, at Eatherly i sin syge hjerne r konstrueret en slags forbindelse mellem krigspensionen og de af ham udpegede „ideelle bombemål" i Japan. Han opfatter pensionen som en belønning for sine krigsbedrifter. Men han føler, at han ikke vil belønnes – han vil straffes. De forbrydelser, han har gjort sig skyldig i, er klodset planlagt eller overhovedet ikke planlagt, så han straks bliver taget til fange. Der er kun eet sted i verden, han søger til – fængslet Han mener at skulle sone Hiroshima...

Engang blev han løsladt efter 90 dages afsoning, og straks indviklede han sig i et tåbeligt ind-



A-bombe

brud i en nærliggende bank. Sammen med et andet nervevrag fra krigen klatrede han ind gennem et åbenstående vindue i et postkontor i Texas. Da personalet mødte næste morgen, sad han mellem postsækkene med lommerne fulde af pengesedler.

Politiet anede ikke, at det var helten fra Hiroshima og Nagasaki de havde for sig. De kunne ikke fatte, hvorfor han ikke var stukket af med sit bytte. Da de spurgte ham, hvorfor han i det hele

taget var krøbet ind ad vinduet, svarede han: „Jeg ved det ikke – jeg måtte gøre det...

Nu har tidligere sergent Robrt C. Smith ført ham tilbage til fængslet. – „Jeg har aldrig set en fange, der var så glad for at få håndjern på", sagde han.

En journalist har skrevet livshistorien om „Pokerface" til et stort amerikansk magasin. Her re ser han bl. a. et interessant spørgsmål: Hvorled kan det være, at statistikken viser, at langt fle blandt sejrherrene får alvorlige nervesammenbru end blandt de besejrede? Psykologerne giver sv ret: *De, som tabte, føler, de har fået deres stra De, som har sejret, søger selv straffen.*

BOMBER COMMAND

I en tid, hvor sindene beskæftiger sig med USSR og USAs opsendelse af kunstige måner og forsøg med interkontinentale raketter, vil det måske være på sin plads at ridse den udvikling op, der førte frem til den raket- og rumtid, som vi i dag står over for. Der tænkes her på udviklingen af den strategiske luftkrigsførelse fra den italienske general Douhets teori og op til den II. verdenskrigs bombertogter på det europæiske fastland, hvor alene R.A.F. og USAs flyverstyrker nedkastede tilsammen 2.697.473 tons bomber, foretog 1.442.280 starter til bombeangreb og mistede 21.914 bombeluftfartøjer med et samlet tab af flyvende personel på 158.546 mænd.

For at begrænse det uhyre store emne vil vi summarisk se på R.A.F.s bomberstyrker under den anden verdenskrig.

Ved krigsudbruddet i 39 var BOMBER COMMANDs vigtigste luftfartøjstyper *„Handley Page Hampden"*, *„Vickers Vellington"* og *„Bristol Blenheim"*. Det var to-motorede fartøjer på ca. 1000 HK hver og kunne flyve en strækning på lidt over 2000 kilometer. Bevæbningen var i begyndelsen svag, men blev siden gjort kraftigere, bl. a. ved installation af tårne.

Alle angreb fandt i begyndelsen af krigen sted mod mål på søen, mod overfladefartøjer i fjend lige havne eller mod flyvebaser ved havet. Flyv pladserne længere inde i landet måtte ikke a gribes af fare for at ramme civilbefolkningen.

Da den tyske invasion i foråret 1940 rulle ind over Nederlandenes og Frankrigs grænser, bl 10 eskadriller lette og middeltunge bombere s ind til støtte for de franske hæres landmilitæ operationer. Støtten blev af forskellige årsager ikl udnyttet, bl.a. frygtede *Gamelin* for tyskernes mo forholdsregler.

Normalt — og med rette — taler man om d britiske jagerforsvars heltemodige indsats i 194 der reddede England fra Hitlers invasion; m det må i den forbindelse nævnes, at på samm tid gjorde BOMBER COMMAND et betydnin fuldt arbejde ved at ødelægge de tyske fartøj som var bestemt til landgangen på de britiske ø

BOMBER COMMAND løb gang på gang pa den mod en mur, når de bad politikerne om t ladelse til at bombe militære mål i Tyskland. D længste politikerne ville strække sig var at tilla R.A.F. at kaste flyveblade ned fra luften. Bort fra besætningernes træning i navigation var res taterne af denne meget svage form for „psyko gisk krigsførelse" meget ringe.

De kan sikkert huske historien fra den tid. antal bombefartøjer havde været inde over Ha burg for at kaste løbesedler ned. Ved landing manglede der et fartøj. Få timer senere lande det på en anden flyveplads for at refuel. Vej var i mellemtiden blevet dårligere, så piloten ku ne først vende tilbage til egen base den følgen dag. Efterretningsofficeren havde allerede rapp

---

ÅBENT BREV TIL RETTE VEDKOMMENDE.

Hvem står for udvælgelsen af de nye skrivemaskinedamer- Hvem har ansvaret for den stadig dalende standard? Netop på dette område gælder det jo om at kunne finde rigtige typer.

I håb om bedring
O. POTTE.

:t fartøjet som tabtgået, og ærgerlig herover rger han bebrejdende piloten, hvorfor han først vendte tilbage. *„Det skal jeg sige dig"*, sagde ›ten, *„da jeg ikke var sikker på, at flyvebladene lt i de rette hænder, landede jeg fartøjet på mark uden for Hamburg, tog derefter ind til n for personligt at stoppe løbesedlerne ned i ks brevkasser. På tilbagevejen kom jeg forbi . Pauli, og kunne ikke modstå fristelsen til at på nattelivet. Det blev desværre lidt vel sent, n nu er jeg altså tilbage igen."*

'ørst efter at tyskerne havde forvoldt store ødegelser ved bombninger i England, fik R.A.F. adelse til at bombe i Tyskland. Målene var mekraftigt forsvaret, og da britterne i begyndelsen greb ved højlys dag, var tabene store og resulet af angrebene minimale. Man gik derefter er til at bombe om natten. Man håbede at kunne de målene i lyse nætter.

I efteråret 1940 gennemførtes flere langdistanbombetogter mod mål bl. a. som *Skodaværkerne 'ilsen*, mod *Danzig* og *Neapel*. På samme tid gyndte R.A.F. at tage tunge bombere i tjeneste. lviklingen af den strategiske bombning begyndte alvor at tage form.

Indtil 1942 må den britiske bombeoffensiv dog egnes som helt forfejlet. Mindre end 25 % af mberne lå inden for en afstand af 8 km fra let. Gang på gang afslørede fotorekognoscerin, at foregående natangreb mod mål i Tyskland fiaskoer, idet bomberne var kastet mod et galt l etc.

Forsvaret af det tyske luftrum udgjordes af 6000 ere og 12.000 luftværnspjecer. 20 % af de allide tab af tunge luftfartøjer skyldtes luftværnsilleriet.

I begyndelsen af 1942 kom Bomber Command der kommando af *Mashal of R.A.F., Arthur rris*, der var en svoren tilhænger af den strateke bombning. Marshallen havde mange og store dstandere i England. Store dele af kirken og ikke ringe antal politikere angreb ham heftigt hans „krigsførelse mod kvinder og børn". Men thur Harris gennemførte sine anskuelser og genmførte disse hårde og ødelæggende „fladeanb" mod de tyske byer. Den britiske løve kunne e tyskerne tilbage af egen mønt.

Som allerede nævnt var Bomber Commands resultater indtil 1942 meget nedslående. For at opnå bedre resultater, eksperimenterede man med forskellige radionavigationshjælpemidler. Forsøgsvis udlagde man ved hjælp af retningssendere en „beam" over målet, så at piloten over sin radio kunne høre, om han var på den rigtige kurs.

Heller ikke denne metode var effektiv nok, hvorfor R.A.F. i august 1942 sorterede de bedste besætninger ud fra hele Bomber Command og dannede *„Pathfinder Force"*. Sammen med ingeniører og teknikere forsøgte besætningerne at finde frem til effektive navigationsmetoder.

Resultatet

Det lykkedes. Man blev i stand til at føre et luftfartøj mod et mål 1200 km borte ad en rute med varierende vindstyrke og -retning, således at det befandt sig i mål området inden for 10 sekunder af den beregnede tid.

Fremgangsmåden ved fladeangreb om natten gik ud på, at et fåtal „Pathfinder" enkeltvis blev sendt ud for at markere målområdet eller for at udlægge målindikatorer af størrelse som bomber mellem 100 og 500 kg. Efter nedkastningen var de i stand til at brænde i indtil en halv time med grøn, rød eller gul farve. Når bombeluftfartøjerne kom frem til målområdet, havde de herved nogle fortræffelige sigtepunkter.

De anflyvende bombemaskiner fløj i strøm, d. v. s. selvstændigt navigerende, men alligevel — på

grund af, at tiderne nøje blev overholdt — i en linie efter hinanden.

Senere benyttede man radarsæt, der viste retning og afstand til det foran flyvende bombefartøj. Hvert luftfartøj fældede selvstændigt sin bombelast, og de mange små unøjagtigheder og varierende faktorer under fældningen gav netop den ønskede spredning af bomberne inden for målområdet til trods for, at der kun benyttedes eet sigtepunkt.

Eftehånden som erfaringen blev udnyttet, opnåede besætningerne en sådan præcision, at koncentrationen af bomberne blev for stor, hvorefter man gik over til at udlægge flere sigtepunkter.

I tilfælde af skydække nedkastede „Pathfinder"-styrken målindikatorerne i faldskærme. Træfsikkerheden blev mindre, men dog stor nok til, at systemet kunne benyttes. Var der tale om et angreb af længere varighed, sendte man flere målindikatorer ned mod sigtepunktet.

For at vildlede R.A.F. udlagde tyskerne falske røgsløringer for at bortlede angrebet fra de sløre de fabriksanlæg, ligesom der udsendtes falske meldinger i radioen i forbindelse med brug af støjsendere og andre former for radiojamming. Tyskernes resultat med dette passive luftforsvar må dog stort set betegnes som ringe.

Fladeangreb i sig selv var dog ikke tilstrækkelige eller hensigtsmæssige til at ramme mål af ringe udstrækning, hvorfor R.A.F. begyndte at træne besætningerne til særlige præcisionsangreb mod fjendtlige flyvepladser, raketanlæg, bestemte fabriksanlæg eller bygningskomplekser.

Det var bl. a. sådanne *„præcisionsangreb"* som R.A.F udførte med *Mosquitos* mod de tyske gestapohovedkvarterer i Danmark (Shellhuset i København, Husmandsskolen ved Odense og Kollegierne i Århus). — Det måske typiske — i hvert fald mest omtalte — præcisionsangreb fandt sted i 1943 af *wing commander Gibson*, da han ødelagde *Möhnedæmningen* i Ruhr. En nærmere omtale heraf turde være unødvendig, da de fleste sikkert kender angrebet, enten ved at have læst bogen eller set filmen *„The Dam Bursters"*.

Allerede før krigen troede amerikanerne på præcisionsbombningens fordele frem for flade-(areal)bombningen. Ved USAAFs ankomst til Storbrittannien var det derfor kun naturligt, amerikanerne foretog præcisionsbombninger dagen, medens R.A.F. fortsatte med fladebom ningerne om natten.

Der er mange, der sætter de to bombnin metoder op som kontraster, når man disk terer deres fordele og ulemper. Dette er imidler forkert. De to metoder skal ikke ses som kont ster, men som supplement til hinanden.

Fordelen ved at anvende begge metoder var f gende:

1. *Der kunne foretages aktioner alle døgnets timer.*
2. *Belastningen af fjendens forsvarssystem bl større.*
3. *Det lettede kontrol med start og landing af mange luftfartøjer, når aktiviteten udstrak over hele døgnet.*
4. *Endelig kunne der opnås en kombination af to metoder ved, at R.A.F. angreb en by natten ved et fladeangreb, medens USAAF gen efter angreb eventuelle ikke ødelagte i området ved et præcisionsangreb.*

I løbet af efteråret 1942 skiftede den tyske lu fartsindustri over til kun at fremstille dag- og n jagere. Til trods for de kraftige og voldsom luftangreb mod de tyske flyvemaskine fabrik steg den tyske produktion af luftfartøjer fra 15.0 i 1942 til omkring 40.000 i 1944.

Som eksempel på stor-angreb kan kort næv Bomber Commands 10 dages angreb mod Ha burg i slutningen af juli og begyndelsen af aug 1943. I løbet af fire angreb nedkastedes der i 8.600 bomber med det resultat, at et område s $^2/_3$ af København blev totalt udbrændt og o kring 7 til 800.000 mennesker blev hjemløse. I blev der dræbt 30-50.000 mennesker ved disse greb. Hovedbestanden af bomberne var brandbo ber.

Umiddelbart før invasionen i Frankrig b Bomber Command — sammen med andre strate ske bomberstyrker — underlagt *Eisenhower* og ind som taktisk støtte for hæren.

Efter invasionen fik Bomber Command — allerede tidligere med stort held havde nedkas et meget stort antal miner — til opgave at intetgøre resterne af den tyske flåde.

Allerede i begyndelsen af krigen havde R.A.F :søgt at udbombe tyske krigsskibe, f. eks. mod gsskibene *„Scharnhorst"* og *„Gneisenau"* i Brest. ıgrebene dengang var dog ikke særlig effektive.

I slutningen af krigen havde R.A.F. bedre held :d sig. Angrebene mod de tyske flådeenheder :kedes i stor udstrækning.

Ved krigens slutning bestod Bomber Command omkring 20.000 tunge strategiske bombefartøjer :d en styrke på 250.000 mand. 55.000 besæt-ıgsmedlemmer gik tabt under aktion, og heraf ndte kun 10.000 mand tilbage fra fangelejrene. ruden ovennævnte tab mistede Bomber Com-ınd 30.000 mand under uddannelse i hjemlan-t på grund af havarier og ulykker. Under kamp-erationer mistede de 7.122 tunge bombefartøjer. sætningerne i luftfartøjerne deltog i bombetog-ne 30 gange. Dette udgjorde een „tur", hvor-er en stor del af besætningerne overgik til an-n tjeneste. Et sted mellem seks og syv tusinde besætningsmedlemmer gennemførte frivilligt „anden tur". En del overlevede endog „tredie tur"!

Man regner med, at ca. 300.000 mennesker dræbtes i Tyskland på grund af luftkrigen, hvilket er en hel del mindre end ventet. Da der blev dræbt ca. 150.000 besætningsmedlemmer (amerikanere og englændere) under krigen på den europæiske krigsskueplads, vil det med andre ord sige, at der „kun" blev dræbt 2 tyskere for hver allieret flyver!

Ialt blev 70 tyske byer med et indbyggerantal på over 100.000 med mere end halvdelen af det bebyggede areal lagt i ruiner. Ialt blev 3,6 millioner huse ødelagt eller svært beskadiget. Herved blev 7,5 millioner tyskere hjemløse.

For en ordens skyld bør det måske til sidst understreges, at formålet med denne artikel ikke er at drage paralleller med resultaterne fra den anden verdenskrig og derefter *direkte* overføre dem til strategien af i dag. Var det ikke *Clausewitz* der sagde: „Vi må studere krigshistorien, men ikke glemme, at *ingen ny krig ligner den foregående"?*

NYT *fra flyvestationerne...*

Den 27. januar havde vi den glæde at kunne ske vor gamle chef, general C. C. Førslev til ke med sin 67 års fødselsdag.

*

L LYKKE

Den 14. januar fyldte overstløjtnant Michael nsen 55 år. – Oberstløjtnant K. H. T. Wich-nn blev 48 den 20. februar. – Oberstløjtnant von Holck 38 den 17. februar. – Oberstløjtnant Rostrup fyldte 45 den 2. januar. – Endelig blev otain A. K. Hovgaard 38 den 27. januar.

FOFF

afholder ordinær generalforsamling

den 16. marts 1958 kl. 09,30

på flyvestation Skrydstrup.

(Personlig meddelelse vil tilgå medlemmerne)

FOTOKONKURRENCE

Flyvematerieltjenesten skal hermed orientere „Flyvevåbnet" om resultatet af en i flyvevåbnet afholdt fotokonkurrence — med henblik på eventuel offentliggørelse. Det som bilag vedlagte foto, kan uden vederlag offentliggøres, idet præmietagerens tilsagn herom er givet flyvematerieltjenesten.

Ved en blandt fototjenestens personel opstået kappestrid om frembringelsen af *„månedens* bedste billede" — på privat basis — fremkom en af flyvevåbnets leverandører med tilbud om en præmie for *„årets* bedste billede".

Med flyverkommandoens tilladelse til at modtage præmien udvidedes konkurrencen til at omfatte alle flyvevåbnets ansatte.

Resultatet af fotokonkurrencen „årets bedste billede 1957" blev:

Math Ole Bjørndal Bagger vandt præmien —

Ønske-hjem
ØSTERGADE 29 · HERNING · TLF. 1151
MØBLER
Cbr. Rasmussen & Søn
BRYGGERGADE 8 · HERNING · TLF 951

Jul. Jacobsen
AALBORG
Teknisk maskin- og olieforretning
Telefon 582 . Aalborg

H. F.

Con-FORMS
N. PURUP
KØBENHAVN A-S
FORMULARTRYKKERI
Esplanaden 6-10 - Kobenhavn K
Palæ 8323

Vald. Hinrichsen & Schrøder
Haderslev
AUTOMOBILER - RESERVEDELE

P. J. Schmidt
VOJENS
BØGER . FOTO
BOGTRYK
TELF. 412 26

Nørresundby Brøndanstalt
A. Bach & Søn
Mineralvand
MONARK & VALASH

WI-BU

BEIDEL & CO
Værktøjsmaskinfabrik
RYESGADE 3 KØBENHAVN

S. Burchardt
Slagtermester
Stationsvej 22 **Ballerup**

JYDSK ILT- & ACETYLENGASFABRIK A/S
Horsens . Telefon 2 47 11

Ronson bordlighter — som var udsat af fa. ord Foto A/S.

Der var indsendt 62 billeder, hvoraf 7 indgik len sluttelige bedømmelse. Deltagere fra flyvetion SKRYDSTRUP tegnede sig for 5 af disse, :dens deltager fra flyvematerieltjenesten — og raf vinderbilledet — for de resterende 2.

I indeværende år vil en tilsvarende konkurrence ve afholdt med mulighed for en præmie til ıderbilledet. Reglerne for deltagelse er følgende:

Konkurrencen er åben for alle interesserede, civile som militære ansatte i flyvevåbnet.

Optagelse og kopiering skal være udført af deltageren selv, og på deltagerens egne materialer.

Indsendte billeder bør have et mindstemål på 16×20 cm eller et flademål svarende hertil. Billeder opklæbet på karton bør holdes inden for et format, der ikke overskrider kartonstørrelsen 30×40 cm.

Billederne må ikke signeres, men skal på bagsiden være forsynet med en kuvert indeholdende deltagerens navn. Billederne bør være forsynet med data for optagelsen samt kameraformat eller -type.

Emnet for konkurrencen 1958 er landskaber, arkitektur o. l.; der vil dog ikke blive sat særlig snævre grænser for motivvalget.

NB. Billeder indsendt til den nylig afholdte konkurrence, „årets bedste billede 1957" med disse motiver, kan deltage i 1958-konkurrencen.

f) Konkurrencebilleder kan indsendes i november, senest 1. december 1958 til flyvematerieltjenesten, fotosektionen, flyvestation VÆRLØSE. Flyvematerieltjenesten sammensætter en komite, der bedømmer de indsendte billeder.

Vinderbilledet

Kærnevåben — Beskyttelse

Kærnevåbnene udgør nu for første gang i hirien en alvorlig, direkte trusel mod menneskelen i den frie verden. Midlerne til at tilintetre den uforberedte civilbefolkning er allerede i nderne på en slagkraftig fjende og nødvendigden af at kunne imødegå denne trusel er indende. Næsten overalt står civilbefolkningen i g uforberedt over for en eventuel kommende mkrig.

Civilforsvaret er ufuldstændigt. Dels fordi de fleste mennesker simpelthen udelukker faren af deres bevidsthed og dels fordi de få, der har undersøgt virkningerne af et atomangreb synes at være overvældet af de rædsler, de forudser. Man er fristet til at sige: „Hvad kan det nytte?"

Men det kan nytte. Det civile forsvar er ikke håbløst. Hvis krigen skulle komme, vil klogt iværksatte forberedelser kunne frelse millioner af menneskeliv. Sådanne forberedelser kan betyde sejr eller nederlag for NATO.

Civilforsvaret kan også være af værdi for at forhindre en krig. En stærk holdning over for den russiske trusel med den krigstrusel, der ligger heri, er meningsløs, hvis fjenden ved, at civilbefolkningen er ubeskyttet før et angreb.

Før vi nærmere betragter et detailleret program for det civile forsvar, må vi forstå truslens art. Der er 3 væsentlige virkninger af atomangrebet, som vi må beskytte os imod:

Øjeblikkelige fysiske beskadigelser. I det øjeblik en atom- eller brintbombe eksploderer, opstår der et voldsomt lysglimt og en kolossal hede. Selv folk, der ser direkte på eksplosionen mange kilometer borte, vil blive blinde, måske for stedse. Heden fra en relativ lille atombombe som den, der faldt over Hiroshima, er kraftig nok til at antænde hvidt papir eller umalet træ i en afstand af op til 2 km, og huden vil brænde i en afstand af indtil 3 km fra eksplosionsstedet, alt afhængig af, hvor fugtig luften er. Det lufttryk der opstår, er 1 km fra centrum dobbelt så kraftigt som det normale atmosfæriske lufttryk. Vort legeme kan udholde temmmelig kraftige og vedvarende ændringer i lufttrykket, men mange ting omkring os kan ikke. Man vil derfor snarere blive beskadiget af faldende eller flyvende genstande end af selve trykket. Glas og mursten pulveriseres og føres viden om. I Hiroshima blev folk 8 km fra eksplosionsstedet alvorligt såret af glassplinter.

Brintbombens virkninger er naturligvis mange gange større end atombombens. Ved en 10 megatons brintbombeeksplosion mærkes lufttrykket 8 km borte i stedet for kun 1 km, og det varer 8 gange så længe.

Ud over at bevirke øjeblikkelig udstråling, hede og lufttryk udgør kærnevåbnene en betydelig fare ved den vedblivende udstråling. Det såkaldte fallout. Denne udstråling af radioaktive partikler er den største fare i en vis afstand fra eksplosionen. De alt gennemtrængende gammastråler dræber cellerne og reducerer modstandskraften mod infektion.

Den psykologiske virkning. Risikoen for en ABC-krig kan få folk til at frygte for, at ethvert støvfnug kan være radioaktivt, en uskyldig grå sky et giftgasangreb og en myre en dødsensfarlig bakterie. Man vil være bange for at spise, drikke, ånde, gå udendørs eller komme sammen med a dre. Den rædsel, der opstår af uvidenhed, k lamme altfor mange af de mennesker, der sl yde førstehjælp i ramte områder.

Den almindelige opløsning. En offentlighe der er indespærret i beskyttelsesrum eller spre ud over ukendte egne, vil få store vanskelighec ved at klare sig. Mange mennesker, der er vant de moderne bekvemmeligheder, vil være af d opfattelse, at manglen af materielle goder er end på alting. Selv om de vil overleve uskadte, vil mangle viljen til at fortsætte. Det er sandsynli, at et ABC-angreb vil lamme dem i en sådan gra at deres evne til at fortsætte en organiseret kar vil mangle, og de vil næppe være i stand til komme på fode igen, tage sig sammen og fo sætte, enten med krigen eller med den påfølgen fred.

De, der siger, at de ikke ønsker at leve vid i ruinerne af en atomkrig, forstår åbenbart ik at enhver fri nation består af meget mere end rent materielle værdier. Disse kan man, om nø vendigt, miste uden at lide uoprettelig skade. D er meget vigtigere, at vi ikke mister viljen til føre vor del af verden videre i frihed.

*

Dette er farerne. Et forsvar til at imødegå d må opbygges i henhold til vore livsformer. D kræver følgende:

1. Det er nødvendigt med en almindelig offe lig forståelse af de fysiske og biologiske virkn ger af atomeksplosioner for at skabe den be mulige beskyttelse før, under og efter et angr

En tilrettelagt undervisningsplan fra regering side med henblik på den grundlæggende fysi og biologiske videnskab i skolerne og i alle ald klasser vil hjælpe til at forberede offentlighec på både fred og krig. Der bør evt. ydes st tilskud hertil. Et undervisningsprogram vil g det muligt for egnede elever at fortsætte med di studier og for lærerne at holde sig underrettet den videnskabelige udvikling.

Solide beskyttelsesrum er påkrævet. De skal re veludstyrede og let tilgængelige.

Man har ivrigt drøftet betimeligheden af evakuere de tættest befolkede dele af de områd der skønnes at ville blive angrebsmål. Dette

dste fald være en midlertidig foranstaltning, kun kan finde anvendelse, såfremt tiden mel- varslingen og angrebet er tilstrækkelig lang. cussionerne for eller imod evakuering har hyp- re drejet sig om, hvorvidt det ville være muligt å bilerne ud af byen hurtigt nok, end om det : være den bedste beskyttelsesforanstaltning, kunne iagttages. Evakuering kan være et ud- tket middel til at formindske antallet af sårede angreb fra bemandede luftfartøjer, så længe ı blot ikke kompromitterer et mere permanent ıvar. Og et permanent forsvar betyder beskyt- esrum.

)et er absolut muligt at bygge effektive be- :telsesrum uden for selve eksplosionsstedet dog inden for ildkuglens virkningsradius) en- ved at fremstille dem med meget kraftige ce- ıtmure eller ved, som i Sverige, at bygge dem i klipper. I mindre tæt befolkede områder i heden af sandsynlige angrebsmål kan mindre ftige beskyttelsesrum være mere økonomiske og mange andre fordele.

storbyerne findes i forvejen velbeskyttede lo- ıteter, såsom dybe kældre, undergrundsbaner Disse kan med små midler let udbygges til kyttelsesrum. Nye beskyttelsesrum vil kunne ›leres f. eks. i forbindelse med konstruktion af ıgeanlæg, fodgængertunneler o. l. Disse anlæg ler jo i forvejen et konstant behov for, og man ıår på den måde, at de tjener et dobbelt og r for sig lige så vigtigt formål. Regeringen ıne yde tilskud til opførelsen af underjordiske ıgeanlæg, indrettet sideordnet som beskyttelses- ı. Omkostningerne hertil ville snart kunne ud- ıes.

For folk med eget hus er det indlysende, at et kyttelsesrum, man hurtigt kan komme til, må ge i eller i nærheden af deres hus. Man er her forsynende, selv om kontakt med omverdenen lle være afbrudt i flere dage. Et familiebeskyt- esrum er også betydeligt hyggeligere end et entligt.

Regeringen kan stimulere lysten til at opføre anne beskyttelsesrum ved f. eks. at yde mere orable lån til sådanne ejendomme, gøre det ligt at anskaffe materialer eller færdiglavede menter til beskyttelsesrum for en lav pris, eller yde et kontant tilskud på op til $^2/_3$ af omkostnin- gerne ved opførelsen af et beskyttelsesrum. Under alle omstændigheder må der skabes en social for- ståelse, så at en mand kan bygge et beskyttelses- rum for sin familie uden at blive betragtet som en dramatiserende nar af sine naboer.

3. Der må etableres et varslingssystem, der er i stand til at påkalde opmærksomheden overalt i landet i løbet af de få minutter, der er til rådig- hed i de fjerntstyrede våbens tidsalder, således at alle hurtigt kan få instruktion og tage de nødven- dige beskyttende forholdsregler. Et effektivt vars- lingssystem er tvingende nødvendigt. Uden det er de store omkostninger ved oprettelsen af beskyt- telsesrum forgæves.

4. Det vil være nødvendigt over radioen at holde offentligheden underrettet uafbrudt fra varslingsøjeblikket. Myndighederne må være i be- siddelse af et internt radionet til indbyrdes kon- takt for at opretholde ro og orden.

5. De nationale værdier, kunstskatte etc. bør spredes, så at de ikke går tabt alle på een gang. Kærnevåben, der bruges imod storbyer eller tæt befolkede områder, er billige våben, til trods for den dyre fremstillingspris. Man kan dræbe et stort antal mennesker med relativt små omkostninger. Svaret på et billigt våben må blive et billigt mål, og hvis befolkningen spredes i så stor udstræk- ning, at kun ganske få tilintetgøres af hver bom- be, så er denne ikke længere billig. Den principi- elle form for spredning må være at få befolknin- gen bredt ud over så stort et område som muligt og fjernet fra øjensynlige angrebsmål, når faren er størst.

6. Der må udarbejdes en radiologisk forsvars- plan, således at man hurtigt kan konstatere, hvilke områder der er udsat for radioaktiv stråling og træffe de nødvendige forholdsregler heroverfor. Det vil være absolut nødvendigt at foretage hur-

tige undersøgelser vedrørende disse radioaktive områder, så snart det første voldsomme angreb har fundet sted. Folk bør ikke udsættes for at tilbringe unødvendig tid i beskyttelsesrummene i områder med mindre radioaktivitet, ligesom det må sikres, at de ikke forlader rummene, så længe der er fare på færde. Forsvarsplanen må ligeledes indeholde instruktioner vedrørende forhold over for giftgas.

7. Der må etableres beredskabslagre af medicinalvarer, fødevarer, tøj o. l. til at imødegå en midlertidig svigten af produktionen og transportmulighederne.

8. Der må træffes forholdsregler til at genopbygge visse bymæssige områder og ligeledes til at reducere muligheden for voldsomme ildebrande i områder, der ikke på anden måde er beskadigede. Beskyttelsesrum kan yde befolkningen tilstrækkelig beskyttelse, med mindre man har sikret sig imod ildebrande.

9. I hvert land må hovedstaden foregå med et godt eksempel, hvis man forlanger, at befolkningen skal tage disse forholdsregler alvorligt. Regeringen må udadtil vise, at den tror på disse planer. Det er indlysende, at hovedstaden som mål for et atomangreb står højt på listen. Regeringsbygninger, og særlig de, der er planlagte eller under opførelse, bør være forsynet med beskyttelsesrum.

10. Der bør nedsættes et regeringsudvalg til støttende og rådgivende virksomhed. Dette vil der være hårdt brug for under forberedelserne, sc angrebet og under genopbygningen.

Dette udvalg skulle udarbejde en omfatte plan; det skulle forberede og opbygge et varslir system (også radiologisk) og et system til opl ring af forråd af enhver art; endvidere adminis re midlerne til bygningen af beskyttelsesrum til almindelige byggeforetagender, der kan anv des som sådanne både for regeringen og for vatpersoner; udvalget skal ligeledes tage sig udbygningen af allerede eksisterende lokalite offentlige som private, således at disse vil kun benyttes i krigstid. Den tekniske uddannelse s fremmes. Der skal holdes kontrol med forsv planens effektivitet — og udvalget skal holdes svarlig for, at hovedstadens forsvar er et møn for alle andre.

*

Mange af disse forslag er fremsat før af an og visse af manglerne, der er erkendt for læ siden, er delvis ført ud i virkeligheden. Men st stedelen af arbejdet er stadig tilbage. Desvæ tror altfor mange mennesker i den frie verden, hvis krigen kommer, så vil en eller anden g dommelig magt frelse dem, og det vil ikke v nødvendigt at foretage besværlige og kostbare beredelser. Lad os håbe, at de har ret, og at hængerne af udviklingslæren ikke havde der tankerne, da de fandt ud af, at krig er en r hygiejnisk foranstaltning, som eliminerer dem, ikke har en særlig vilje til at leve. *S-le*

RART AT LÆSE...

Liflige toner fra vort naboland. I den seneste tid er den svenske forsvarspolitik blevet diskuteret på kraft. Der sker noget derovre. Den svenske forsvarschef har truet med at gå, hvis hans minimumskrav ikke opfyldes. Som i alle demokratier er forsvaret et politisk spørgsmål, ligesom det naturligvis er et spørgsmål om penge. Man er blevet enige om et foreløbigt militærbudget på 2700 millioner svenske kr. Derovre er der ingen, som spørger „om forsvarsviljen har forladt det svenske folk". Tage Erlander udtalte forleden i en radioudsendelse: „Det er med dyb tilfredsstillelse jeg konstaterer, at de demokratiske partier er fuldt enige om forsvaret. Endnu engang har det vist sig, forsvarsspørgsmålet har kunnet løftes over pa interesser. Jeg vil gerne give mine kolleger i op sitionen min oprigtige tak for den måde de medvirket i dette for vort land så vigtige og vi spørgsmål." Den konservative ordfører, hr. Hjalmarsson, udtalte samme aften i radioudsen sen: „Har vi råd? Der findes mennesker, som i fik chancen til at stille sig selv det spørgsr Tænk på ungarerne.

VERDEN RUNDT

Seattle, 4. februar: Tilstedeværelsen af to forsvars-raket projekter blev i dag afsløret hos eing Airplane Company. Der er tale om en udling af IM199 BOMARC, som er ved at blive ırt færdig til forsvarsbrug imod bemandede nbere og konventionelle langdistance raketter. Boeings vicepræsident, general manager for selbets afdeling for fly uden fører, Lysle A. Wood, lyste, at begge de to projekter er forsvarsvåben imødegåelse af truslen fra nye fjendtlige offene våben, herunder ballistiske raketter, inden for næste ti år.

Det første af de ny våben er en viderekommen gave af den nuværende BOMARC, det andet et forsvarsvåben mod ballistiske raketsystemer. Wood oplyste, at den viderekomne BOMARC langt fremme i sit udviklingsstadium, der forer under U.S. Air Force's ansvar. Det ny våben være i stand til at opsøge og ødelægge fjendte fly og raketter inden for afstande, der i dag n sættes i forbindelse med bemandede intercep- våben. Det ny våben vil give øget dybde og rke til det beskyttende, forsvaret, som ydes af mandede indgrebsfly, punktforsvars raketter og ketter til område-forsvar over kortere afstande. n er af samme udseende som BOMARC og vil ve som interceptor uden fører og vil være forhet med atomladning.

Det andet våben, der er beregnet til indgreb d intercontinentale ballistiske raketvåben, beives kun som et omfattende studieprojekt, erksat af Boeing i samarbejde med andre firmader i lang tid har haft forbindelse med „mis-" området. Formålet med projektet er at udle et våbensystem, der er i stand til at opdage, søge og ødelægge interkontinentale ballistiske ketvåben „så højt oppe over jorden, at atomafdet ikke er noget problem".

„Vi har været beskæftiget med studiet og udlingen af forsvars raketsystemer for U.S. Air Force siden 1945", sagde Wood. „Vore erfaringer har overbevist os om, at der ikke foreligger nogen gyldig grund til, at praktiske og effektive projektiler ikke kan udvikles til at afværge en hvilken som helst fjendtlig raket angrebstrusel, hvad enten den stammer fra hurtigt luft-åndende raketter, en kombination af raket og bemandet fly, eller interkontinentale ballistiske raketter. Hvis et luftslag nogensinde skal udkæmpes, må vore anstrengelser ikke blot være rettet mod at udvikle våben, der er i stand til at møde og ødelægge fjenden, men at sørge for, at området for indgriben opretholdes i dybden og med en tilstrækkelig variation af våben, til at opfange og overvinde en hvilken som helst variation af våben og taktik, som anvendes imod os."

Wood sagde, at udviklingen af den viderekomne BOMARC er baseret på den logiske udvidelse af forsvarsområde principperne, som Boeing er gået i spidsen for med den heldige udvikling af den nuværende BOMARC, IM-99, som er den betegnelse, Air Force anvender for BOMARC, er et raket system, hvis jord-udstyr er i stand til bogstavelig talt øjeblikkelig at kunne opsamle elektroniske data for et fjendtligt angreb. Systemets raket-afsnit kan benytte disse data og sit eget indbyggede målsøgende system til at imødegå fjendtlige raketter eller bombere „over en større afstand end nogen anden raket".

Den omstændighed, at projektilet kan monteres med en atomladning, giver det ikke blot en betydelig evne til at „dræbe", men gør det endvidere sandsynligt, at det vil neutralisere et hvilket som helst fjendtligt våben, som en fjendtlig raket eller fly er udstyret med.

Den BOMARC, der allerede er i produktion, er et raketvåben, der ligner og har samme opgave som et bemandet angrebsfly.

Forskellen mellem den nuværende BOMARC og den viderekomne BOMARC er vigtig, men, sagde

Wood, jord-alarmeringen, føringen og de logistiske elementer i den viderekomne BOMARC er praktisk talt identisk med den nuværende BOMARC's og tillader således standardisering af jordudstyret for de to ny våben.

„Den viderekomne BOMARC har endvidere en betydelig større rækkevidde end den nuværende IM-99", men, sagde Wood, den eneste anden detaille, vi — på grund af sikkerhedsbestemmelserne — har tilladelse til at afsløre, er, at vi har planer om at erstatte den med flydende brændstof drevne raket med en motor, som benyttes i BOMARC, til fast brændstof."

„Endnu mindre kan siges for at beskrive anti-ICBM'eren undtagen, at mange af de videnskabelige resultater, der er indvundet gennem BOMARC programmet, er direkte anvendelige i det ny våbensystem. Vore erfaringer stiller os i en meget gunstig position for udviklingen af dette ny våben."

LONDON: Flyvelysten ungdom, ikke alene fra England, men fra hele verden, kan nu blive uddannet som trafikflyvere på afbetaling, undervisningen foregår både teknisk og flyvemæssigt hos Air Service Training Ltd., et medlem af Hawker-Siddeley gruppen.

Det er manglen på dygtige piloter, der har givet impulsen til oprettelsen af et nyt selskab, General Air Training Ltd., der i forbindelse med bankfirmaet United Dominion Trust Ltd., gennemfører den financielle side af planerne.

De unge flyveaspiranter må, for at gennemføre uddannelsen, henvende sig til et af de store luftfartselskaber, der derefter kan indstille dem til undervisningen. Eleven, eller hans forældre, skal selv betale for den første del af træningen, der afsluttes med privatflyver certifikat. Omkostningerne hertil andrager 300 pund sterling (ca. 6.000 kr.), men det dækker også for kost og logi.

Når den første del af uddannelsen er afsluttet, og flyveren synes velegnet til sit fremtidige job, yder General Air Training gennem bankfirmaet et lån på ca. 55.000 kr., der dækker alle omkostninger ved uddannelsen. Låntager er luftfartselsk bet, der betaler pengene tilbage af flyverens in tægter i løbet af 3 år, når uddannelsen er afslutt Piloten selv skal kun bære omkostningerne ved livs- og ulykkesforsikring til bankfirmaet, m udgifterne hertil er kun 700 kr. om året, alt ikke meget mere end en kaskoforsikring for vogn.

Air Service Training har siden 1931 træn 45.000 elever fra 75 forskellige lande. Selskab direktør Air Marshal Sir Hugh Walmsley udtal at de høje omkostninger, der er forbundet med opnå kommercielt flyvercertifikat, tidligere har holdt mange velegnede unge mennesker fra skabe sig en karriere inden for civilflyvningen.

*

LUFTHANSA har i året 1957 udbudt en kap citet på 858.232.000 passagerkilometer im 558.055.000 passagerkilometer i 1956, hvilket en stigning på 53 %. Samtidig er omkostninger steget med 48 %.

Den gennemsnitlige belægning af det udbu sædeantal har været 57 % højere end i 1956, i LUFTHANSA har befordret 386.000 passage imod 229.670 passagerer i 1956. Udtrykt i proc er dette en stigning på 68 % i passagerantallet.

Endvidere har LUFTHANSA befordret 3.2 tons fragt og 1.609 tons post. Disse tal udvi en stigning på henholdsvis 63 % og 53 % i f hold til tallene for 1956.

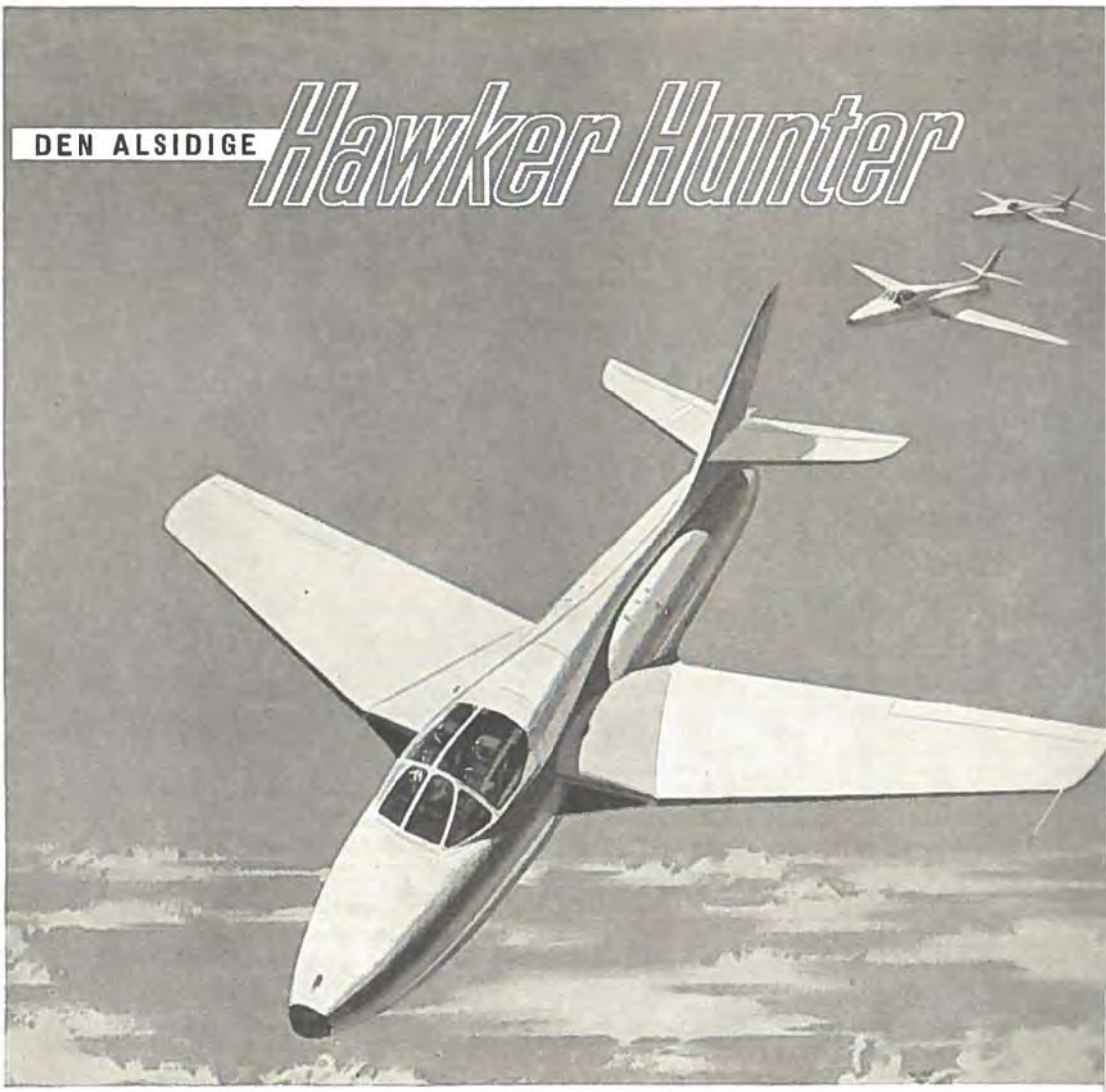
DEMENTI.

Der har på ny verseret rygter om, at vi i Fl ikke beskæftiger os med andet end papir og i beskæftiger os med den operative flyvning. De dementerer jeg på det kraftigste, og denne menti understreges, når jeg nu røber, at vi nytår efter meget langt og stort forarbejde ser i stand til at udsende en lille tabel trykt på bl plastik, beregnet til brug i luftfartøjer under fl ning. *O. POTTE.*

FLYVEVÅBNET

4. ÅRGANG

MARTS 1958



2-SÆDET KAMP/TRÆNER

I den 2-sædede Hunter har Vesten et luftfartøj, der forener den dobbelte rolle som trænings- og kampjager. Det er en udvikling af den berømte ensædede version, og den har de samme rene linier samt stor fart og manøvreevne i alle højder. Som træningsjager giver den begynderen »fornemmelsen« af jetflyvning tilligemed erfaring i navigation i større højder og i angreb med stor fart — og alt sker med den øgede selvtillid, der følger med at have en instruktør ved siden af sig. Til gennemførelsen af sine roller som kampjager er den 2-sædede Hunter ideelt egnet som altvejrs-jager, dag-interceptor og til langtudgående angreb. Dens grundbevæbning er een 30 mm kanon og — hvad der øger dens alsidighed — den kan også medføre raketprojektiler, bomber og ekstra brændstoftanke til forøgelse af rækkevidden. Den 2-sædede Hunter har nu produktionsforret, støttet af ordrer fra mange europæiske lande.

HAWKER AIRCRAFT LIMITED . KINGSTON-ON-THAMES AND BLACKPOOL . ENGLAND

Member of the Hawker Siddeley group/pioneer... and world leader in aviation

FLYVEVÅBNET

MARTS 1958

INDHOLDSFORTEGNELSE

— Leder
— Letzte Briefe
— Chefredaktør og general
— Svenske Forsvarsproblemer
— Lufthansa
— NATO - jagerkonkurrence
— Filmen »Frihed«
— Nyt fra flyvestationerne

De synspunkter, der fremsættes i bladet, repræsenterer ikke nødvendigvis redaktionens — endsige 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.
Telf. 98 18 79. Giro 98 025.

Ansvarshavende redaktører:
Flyverløjtnanterne P. L. Wiisbye og M. C. Bügel.

Trykt i
Herlev Bogtrykkeri
(S. Valbjørn)

VEST-TYSKLAND — vor NATO allierede

Vi er i dag forbundet med Vest-Tyskland i en forpligtende militær-alliance. Ja, ikke nok med, at vi er medlemmer af samme forsvarsfællesskab, men Vesttyskland er endog det land, som vi militært set må støtte os mest til i de kommende år på grund af vor geografiske beliggenhed: landegrænsen i Sønderjylland og fælles forsvar af Østersøen.

Der har lydt advarende og fordømmende røster på grund af vor nye militærpartner. En del var ærlige ment (fra de eneste, der har moralsk ret dertil: modstandsbevægelsens folk) – andre røster kom fra visse danske blade, som ikke rørte en finger fra 9. april 1940 til 5. maj 1945 for at befri vort land fra nazismens åg, – og endelig kom advarslerne fra den lille minoritet af landsmænd, der kun modtager deres ordre fra Moskwa.

Vi forstår udmærket modstandsbevægelsens følelser. De fem besættelsesår kan ikke udraderes med et pennestrøg. De hverken kan eller skal. Vi har ikke lov til at glemme, at en gal mand voldførte et folk, kastede verden ud i en global krig og lod sine sjakaler myrde 10 millioner mennesker, børn, kvinder og mænd, der var drevet sammen fra hele Europa og samlet i tyske koncentrationslejre – som kvæg til slagtning.

Der findes ingen undskyldning for dette galmandsværk; for denne organiserede ondskab.

Krigen er ovre. Nazismen knust. Et nyt Tyskland har rejst sig af ruinerne og kræver nu at indtage sin naturlige plads i det europæiske fællesskab.

Med Vesttysklands optagelse i NATO har Europa – forsvarspolitisk set – modtaget en styrkelse af afgørende værdi.

Set fra et militært synspunkt er et samarbejde umuligt, hvis det ikke bygger på gensidig tillid og forståelse. Hverken Tyskland eller dets naboer vil føle sig trygge, hvis det nye Tyskland føler sig omgivet af mistænksomme og fjendtlige naboer. En sådan følelse kan let gå over i bitterhed. Og en bitter nations reaktioner kan få katastrofale følger, hvilket tredivernes Tyskland viste os med al tydelighed. Derfor har De og jeg også vort ansvar for det unge demokratiske Tyskland.

Vi må heller ikke glemme, at de tyske koncentrationskrematorier brændte fra 1933 til 1939 under nazisternes

forsøg på at udrydde de første modstandsfolk – tyske borgere – der gav deres liv for et nyt Tyskland. Om ikke andet, lad os så for disse få, men modige tyske modstandsfolk – og her først og fremmest „20-JULI-officererne"s – skyld bakke Vesttyskland op i dets forsøg på at indtage sin plads som ligeberettiget medlem af den europæiske familie. Lad ikke deres ofre være forgæves.

Øvelserne i Holsten med forenede danske og tyske hærenheder har vist, at såvel de danske som tyske soldater har fundet hverandre som våbenbrødre og soldaterkammerater. Når dette nu er sagt, så ved jeg godt, at det vil falde nogle for brystet at sige det så stærkt. Men man må huske på, at de attenårige soldater i dag var ufødte, da den 2. verdenskrig brød ud. De har aldrig kæmpet mod hverandre. De har aldrig været fjender. Kendskabet til opgøret fra 1939 til 1945 har de aldrig personlig oplevet. De har kun beretningerne fra ældre familiemedlemmer, skoler og foreninger. Hvorfor skal vi så puste til ilden og fremelske en mistænksomhed, som hører fortiden til?

Forøvrigt er det tåbeligt at tro, at den 2. verdenskrigs værnepligtige tyske ungdom var ringere menneskeligt set end det Europa, de trådte und fod. Forbrydelsen lå ikke i fødslen, men i opdr gelsen. Glem ikke, at den tyske ungdom var o flasket med ensidig nationalisme, herremennesk teorier, had og bitterhed mod den første verden krigs sejrherrer, (mod Versailles-traktaten), fan tisk førerdyrkelse o. s. v.

Men hvad tænkte den tyske værnepligtige un dom, da den blev udkommanderet til at unde lægge sig den ganske jord på hr. Hitlers bud –

De tyske soldaters tanker er måske klarest kom met til udtryk i de breve, som den sidste flyv maskine bragte ud af det brændende Stalingr til Tyskland. Breve fra soldater, der stod over f den fuldstændige tilintetgørelse – og vidste det.

Brevene blev beslaglagt, da flyvemaskinen la dede i Tyskland. Kort før Berlins fald blev b vene fjernet fra hærens arkiv i Potsdam. En af brevene er siden blevet udgivet under titl „Die letzte Briefe aus Stalingrad".

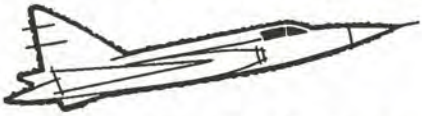
For at besvare spørgsmålet, hvad den tyske in kaldte soldatergeneration tænkte og følte, bring vi i dette nummer et uddrag af disse breve – sidste budskab fra en ungdom, der var forført forrådt.

Letzte Briefe aus Stalingrad

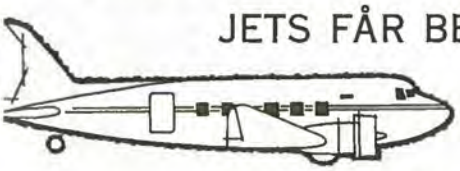
... I morges, da vi var på vagt sammen, fik Hannes mig overtalt til at skrive til dig. Jeg har udsat dette brev i en hel uge, fordi jeg syntes, at indeholdt den alligevel et glimt af håb. Hver nat selv om uvisheden nok var pinefuld for dig, så spekulerer jeg mig i søvn for at finde ud af, hvad der skal blive min skæbne, og hele tiden kom jeg til det resultat, at hele vor stilling var usikker, og at vi svævede mellem redning og undergang. Jeg gjorde mig i og for sig ingen særlig umage for at blive klar over situationen. Måske af fejghed? Jeg kunne have været slået ihjel mange gange, men det ville have været en overrumplende død, pludselig og uden forberedelse. Nu er det noget andet. Siden i morges ved jeg besked, og da denne vished har gjort mig mere fri, vil jeg også befri fra uvishedens angst.

Jeg blev forfærdet, da jeg så kortet. Vi s ganske alene, uden mulighed for hjælp ude f Hitler har ladet os i stikken. Dette brev komn vist af sted, hvis flyvepladsen da endnu er på v hænder. Folkene ved mit batteri har også en an se om, hvordan det står til, men de ved det i så sikkert som jeg.Dette er altså enden. Hannes jeg lader os ikke tage til fange; i går, da v infanteri generobrede en stilling, så jeg fire mæ der havde været fanger hos russerne. Nej, vi la os ikke tage til fange. Når Stalingrad er fal vil du høre det og læse om det, og så ved du, jeg ikke kommer tilbage.

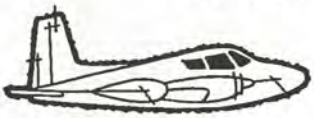
RAKETTER FÅR BRÆNDSTOFSYSTEMER



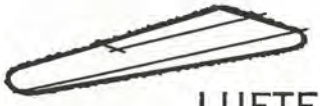
JETS FÅR BEDRE BREMSER



TRANSPORTPLANER FÅR VÆGTBESPARELSER



SPORTSMASKINER FÅR SERVICE



LUFTFARTØJER FÅR ISBESKYTTELSE

INGENIØRER FÅR DE RIGTIGE SVAR

FRA

GOODYEAR
AVIATION
PRODUCTS

E GOODYEAR TIRE & RUBBER COMPANY A/S · AARHUSGADE 88 · KØBENHAVN Ø · TRIA 4115

... Bliv mig fra livet med Deres velmente råd. Ved De da ikke, hvilken situation De sætter mig i? Og hvad mener De med det hele? „I havde ikke gjort det, I vidste, hvordan det skulle ordnes! Man skulle have gjort sådan og sådan. – Hvad skal det sige? De ved, at jeg er af samme mening som De, og at vi har snakket mere om den sag, end godt var. Men man kan dog ikke skrive den slags. Tror De da, at de andre er idioter?

Når jeg skriver nu, så ved jeg, at der ikke kan ske mig noget. Jeg har med vilje ikke anført nogen afsender. De vil modtage dette brev ad den sædvanlige vej. Men selv om man vidste, hvem der har skrevet dette ark, så er der intet sted i verden jeg er mere sikker end her i Stalingrad. Det er så let at sige: Kast jeres våben! Tror De, russerne ville skåne os? Når De nu er så klog, hvorfor opfordrer De så ikke Deres venner til at forhindre fremstillingen af våben og krigsmateriel?

Det er let at give gode råd, men det går ikke så nemt, som De tror. „Folkenes befrielse" – vås – folkene er bestandig ens. Deres herskere skifter, og de udenforstående vil stadig snakke om at befri dem for herskerne, som de til enhver tid har. I 1932 havde der været tid til at handle, det ved De jo udmærket godt. Og De ved også, at tidspunktet blev forpasset. For 10 år siden kunne det endnu klares med stemmesedlen. I dag koster det en bagatel mere: Vore liv!

— — —

... Mit liv har ikke i nogen henseende forandret sig. Som for 10 år siden er jeg velsignet af stjernerne, ensom blandt menneskene. Jeg har aldrig haft venner, og du ved, hvorfor de ikke ville have noget med mig at bestille. Jeg var glad, når jeg sad ved kikkerten og betragtede himlen og stjernernes verden. Lykkelig som et barn, der har fået lov at lege med stjernerne...

Monika, hvad er vort liv sammenlignet med stjernehimlens millioner af år? I denne skønne nat står Andromeda og Pegasus igen over mit hoved. Længe har jeg stirret op imod dem, snart skal jeg være dem ganske nær. Min ro og tilfredshed kan jeg takke stjernerne for – de stjerner, blandt hvilke du er den klareste for mig. Stjernerne er udødelige. Menneskelivet er som et støvkorn i verdensaltet.

Rundt omkring os bryder al ting sammen, e
hel armé dør, dagen og natten brænder – og fi
mennesker pusler daglig med at meddele temp
ratur og skyhøjde. Jeg forstår ikke ret meget
krigen. Intet menneske er faldet for min hån
Jeg har ikke så meget som affyret et skarpt sku
med min pistol. Men så meget ved jeg, at i de
anden verden – der vil man forstå.

Jeg ville gerne have talt stjernerne et par årti
endnu, men det bliver der så ikke noget af – n

— — —

... Du er en tysk officers hustru, og derfor v
du modig og rank tage dette brevs indhold til d
– lige så rank, som jeg husker dig fra den da
da du stod på perronen, medens mit tog rulle
af sted mod Østfronten. Jeg er ikke nogen st
brevskriver, og mine breve har aldrig været
mere end en side. I dag er der så meget, jeg gern
ville sige til dig, men det gemmer jeg til sene
Senere – det vil sige om seks uger, om alt går go
og om hundrede år, hvis det ikke går så godt.

Og den sidste mulighed må du regne med...

Mit personlige ansvar for denne situation lad
sig ikke benægte. Det er ganske vist en lille d
af skylden, der hviler på mig, kun en halvfjer
millionteded, men skyldig er jeg. Det kunne aldr
falde mig ind at løbe fra mit ansvar, og jeg r
sonnerer som så, at når jeg giver mit liv, må re
skabet balancere. Når det gælder ens ære, diskut
rer man ikke.

— — —

Nu er det vist kommet så vidt, at jeg må sen
dig mine sidste hilsener og bede dig om end
engang at hilse alle de kære derhjemme.

Russerne er brudt igennem over alt. Vore s
dater har kæmpet som helte, skønt de under d
lange sulteperiode har været uden mulighed
at..., skønt de lige siden slagets begyndelse u
brudt har deltaget i de hårdeste kampe, så at
er fuldstændig udmattede, er der dog ingen,
overgiver sig.

Vi er klar over, at vi er faldet som ofre
skæbnesvangre fejl fra den øverste ledelses si
Fæstningen Stalingrad vil i det hele taget blive
ubodelig skade for vort folk. Men alligevel t
vi på en lykkelig folkelig genfødelse. Endnu
der jo ærlige og modige mænd i Tyskland. I

Rundt omkring os bryder alting sammen . . .

et stykke arbejde at gøre for jer derhjemme – gøre en ende på de vanvittiges, narrenes og forydernes regime. Og de af os, der kommer tilge, skal feje dem til side som avner for vinden. i er preussiske officerer og ved nøje, hvad vi har gøre, når det bliver vores tur...

Du må sige til far og mor, at de ikke skal være drøvede, men beholde mig i deres erindring med æde. Ingen glorie, om jeg må be' – jeg har drig været nogen engel. Det vil jeg heller ikke ve mig ud for, når jeg træder frem for Herren in Gud. Jeg vil stå der som soldat, med en fri stolt rytterskjæl, som en adelsmand! Jeg er ikke nge for døden. Denne skønne frimodighed har in tro skænket mig. Det er jeg dybt taknemmelig r.

Lad min død være en forpligtelse for dem, der mmer efter os: Opdrag dem som adelsmænd. Den strengeste enkelhed i tanke og handling. Lær dem at samle sig om de væsentligste ting! ...

— — —

... Vi var elleve kammerater, der fejrede den hellige aften i stille andagt i en forholdsvis ubeskadiget hytte. Det var ikke let at finde frem til dem i denne hjord af vantro, modløse og skuffede. Det var en mærkelig menighed, der fandt sammen på Jesusbarnets fødselsdag. Der er mange altre i den vide verden, men intet så fattigt som vort. Endnu i går var der luftværnsgranater i den kasse, som mine hænder i dag bredte en død kammerats feltgrå våbenkappe over – en kammerat, hvis øjne jeg i fredags lukkede i det samme rum. Jeg skrev et trøsterigt brev til hans kone. Gud brede sine hænder over hende...

— — —

Hvis du spørger her i Stalingrad, om der findes

en Gud, må vi benægte det. Det må jeg også sige til dig, kære far, og derfor gør det mig dobbelt ondt. Det er dig, der har opdraget mig efter mors død, og du har altid, som en selvfølge, fyldt mit sind med troen på Gud.

Og jeg beklager dobbelt mine ord, fordi det bliver de sidste, fordi jeg ikke senere får lejlighed til at sige noget, der kan glatte ud og forsone.

Du er sjælesørger, far, og i sit sidste brev siger man kun, hvad der er sandt – eller hvad man tror er sandt. Jeg har søgt Gud i hvert granathul, i hvert ødelagt hus, på hvert gadehjørne, hos hver eneste kammerat, når vi lå i vore huller, jeg har søgt ham på himlen. Gud viste sig ikke, selv om mit hjerte skreg på ham. Husene var ødelagte, kammeraterne lige så tapre eller lige så feje som jeg selv, på jorden var der kun sult og mord, fra himlen kom der bomber og ild – kun Gud var ingen steder. Nej, far, der er ingen Gud. Jeg skriver det igen, og ved, at det er forfærdeligt, at jeg aldrig kan tage det i mig igen. Og hvis der alligevel skulle findes en Gud, så findes han kun hos jer, i salmebøgerne og bønnerne, i præsternes fromme talemåder, i klokkeklangen og røgelseduften. Men ikke i Stalingrad.

— — —

... Jeg har fået dit svar. En tak venter du vel næppe. Dette brev bliver kort.

Jeg kunne jo nok tænke det, da jeg bad dig om at hjælpe mig. Du er og bliver altid en af de her „retfærdige". Det er ikke noget nyt for mor og mig. Men man havde jo dog ikke ventet, at du ville bringe din egen søn som offer for denne „retfærdighed". Jeg bad dig om at få mig ud herfra, fordi dette strategiske vanvid ikke er værd at bide i græsset for. Det havde været så let for dig at lægge et ord ind for mig, og en afgørende ordre havde nået mig. Du er ikke klar over situationen. Ja, ja – udmærkede far. – Der bliver ingen sejr, hr. general. Der er kun fanerne tilbage, og mænd, der falder, og til sidst er der hverken mænd eller faner. Stalingrad er ikke nogen militær nødvendighed, men et politisk vovestykke. Og dette eksperiment er Deres søn med i, hr. general! De spærrede ham vejen tilbage til livet. Han tillader sig at vælge den anden vej, den, der også fører til livet, men på den anden side af fronten. Tænk på Deres ord, og når hele skidtet bryder samme vil De forhåbentlig huske på dette med fanen og holde fast ved den.

— — —

... Kæreste far! Divisionen stiller udmattet til den store kamp, men den store kamp vil aldr finde sted. Du undrer dig vel over, at jeg skriv til dig og til din adresse på kontoret, men d som jeg har at sige dig med dette brev, lader s kun sige mellem mænd. Du vil nok vide at fo stå at bringe det videre til mor på din egen måd Vi kan skrive i dag, hedder det sig her hos Det betyder for den, der kender situationen: d er sidste gang, der er mulighed for det.

Du er oberst, kære far, og generalstabsoffic Du ved, hvad dette betyder og dermed sparer mig for forklaringer, der måske kunne få en se timental klang. Det er forbi. Jeg regner med, der vil gå en otte dages tid endnu, så spræller i nettet. Jeg skal ikke lede efter argumenter, so man kunne føre i marken for eller imod vor situ tion. Disse argumenter er ganske ligegyldige n og hvorfor spekulere over dem? Men hvis j skulle sige noget om sagen, skulle det være de ene: Du skal ikke søge forklaringen for den situation hos os, men hos jer, og hos ham, d står med ansvaret for dette. I må stå fast, far. og alle de, der har de samme meninger som d Vær på vagt, at der ikke skal komme endnu stø ulykker over vort fædreland. Lad helvedet ved V ga være jer en advarsel. Jeg beder jer: Luk ik øjnene for denne erkendelse...

Til slut det personlige. Du kan være gan rolig – skal nok komme igennem det på anstæn vis. Det er lidt tidligt, når man er 30 år, jeg det godt. Nå – ingen bravader! Mine håndtryk Lydia og Helene. Kys til Mama (forsigtig, obe husk på hendes hjerte), kys til Gerda. Hilsen alle de andre. Og stram honnør, far. – Premi løjtnant (navnet)... træder af.

En chefredaktør og general:

'ornyelse af det atlantiske samfunds indre mening

Chefredaktør Erik Seidenfaden

Desværre var det kun ganske få officerer fra Flyvevåbnet, der havde lejlighed til at overvære chefredaktør Seidenfaden og generalmajor Kraghs interessante diskussion i Studenterforeningen lørdag den 8. marts 1958, hvorfor vi efter opfordring bringer nedenstående referat.

„Atomkraften repræsenterer i dag virkeliggørel-
n af det, der gennem tiderne har været felther-
ns dagdrøm om den absolutte magt, det magiske
iddel, hvormed han med ét slag kunne udslette
:n mægtigste fjende. Men skæbnen er ikke uden
oni, for den gav omtrent i den samme stund den
mme gave til modstanderen, således at ingen af
:m kunne anvende den uden samtidig at tilintet-
ore sig selv", sagde *chefredaktør Seidenfaden,* da
an indledede sit foredrag, hvor han gjorde sig til
lsmand for en fornyelse af det atlantiske sam-
nds mening.

„Det turde være skæbnens vink om, at gaven
ke skal anvendes. Et vink, ja, men ingen ubryde-
g lov!

På atomtidens udfordring er der givet to slags
ar, de *filosofisk-moralske* og de *politisk prakti-*
e", fortsatte Erik Seidenfaden, „pacifisterne har
:n tanke at få A- og B-bomberne forbudt. Jeg
urgte engang en pacifistisk ven, hvad han mente
:rom. Det kan jo aldrig skade, sagde min efter-
nksomme ven, for der er alligevel ingen, der
or det!

Forslagene i det filosofisk-moralske plan har en
niddelbar folkelig appel. De udgør hovedindhol-det af Sovjetunionens bidrag til debatten. I Bulganins brevstorm har vi en række atomfredspunkter, der udmærker sig ved at være lige så storartede som uigennemførlige. Man kommer til at tænke på *Clausewitz'* ord: *Erobreren elsker altid freden. Han vil gerne rykke ind i landet uden at møde modstand!*

Men de vestlige regeringer har deres besvær med at svare på disse spørgsmål. Hvad man end kan sige om dem, så er de forfaldne til en vis ærlighed. Det ærlige lyder hårdt og ubehageligt, men det forlorne ganske sødt. Mens dette stykke *psykologiske krigsførelse* står på, vinder Sovjet inden for den foranderlige blanding af uvidenhed, enfoldighed og gode hensigter, der går under navn af verdens offentlige mening, megen anerkendelse som den største fredsven.

Det ville måske være fornuftigere, om de vestlige lande uden videre gik ind på Sovjets forslag, mødtes på toppen og vedtog ikke-angrebspagt, atom-våbenfred og det hele. Så ville det være overstået og banen var fri for realiteterne!

Ved det praktisk-politiske melder sig to mægtige spørgsmål. (1) Når vi støtter vor sikkerhed på den totale gengældelse, hvordan bliver det så muligt at føre udenrigpolitik? (2) Og hvordan kan

VIRGINIA ROSE

Poul Petersen . Tobaksfabriker
HORSENS

vi fjerne eller formindske den risiko, der alligevel eksisterer for en atomkrig.

Hvad det første spørgsmål angår, så må der opbygges et militært apparat, der gør det klart, at det kan anvendes til andet end en total atomkrig. Begrænsede krige må være mulige, og her hører en udenrigspolitik med begrænsede mål. De europæiske forsvarsstyrker får først mening, når de i stedet for at betragtes som et supplement til atomafskrækkelsen betragtes som et alternativ til denne."

Derefter kom chefredaktør Erik Seidenfaden ind på Kennans forslag om en neutralisering af Tyskland og om Rapacki-planen om en afatomisering af Øst- og Vest-Tyskland, Polen og Czekoslovakiet.

Om den sidstnævnte plan udtalte *Seidenfaden,* at der er en mulighed for at få gennemført en modereret Rapacki-plan, den eneste mulighed, der kan ligne en realitet. Vi bør være taknemmelige bare for det!

Henimod slutningen af sin tale berørte taleren Norges og Danmarks stilling til den udenrigspolitiske atmosfære. Debatten går her ikke mere efter de faste ritualer mellem et flertal for vestlig solidaritet og et mindretal for neutralisme. Heller ikke vore regeringer taler længere så entydigt. Det tydeligste vidnesbyrd herom var *Gerhardsens* og *H. C. Hansens* taler i Paris.

Betyder disse nordiske stemmer, at vi er ved at blive trætte? At vor nærhed ved Sovjets grænser har gjort os betænkelige? At den store atomafskrækkelse ikke alene afskrækker for agression, men også fra at byde agressionen modstand?

I nogen grad er dette nok tilfældet. Sådanne stemninger er det ikke rimeligt at affeje med foragt eller imødegå med ildfulde opråb. Men der skulle vel nok være andre udveje end den rene fatalisme eller til en ny illusion om, at vi er bedre faren i isolation end i fællesskab.

Taleren understregede, at hvad det gjaldt om i dag er at forny det atlantiske samfunds indre mening, som det har været i færd med at miste, at bringe dets politiske kurs ud af de forældede baner, hvori det var ved at stivne.

Dengang vi forkastede neutralitetspolitikken, var der allierede at regne med, men dette tager sig i dag ganske tvivlsomt ud. Med en amerikansk og

Generalmajor Erik Kragh

britisk strategi, der alene bygger på at møde angreb på Europa med den totale atom-gengæ delse, må det anses for meget lidt sandsynligt, alliancen holder. Der er her en uklarhed, som for vor egen skyld må insistere på at få afløst en ny strategi. Vi har her nogle fundamental spørgsmål at stille NATO's overkommando.

Efter chefredaktør Seidenfadens indlæg fik na ste taler, *generalmajor Erik Kragh,* ordet.

Generalen udtalte bl. a., at han i og for sig ikk var særlig uenig med chefredaktør Seidenfader men ville betragte visse sider i det væsentlige s fra et militært, strategisk synspunkt.

Siden den massive gengældelse blev knæsat so NATO's hovedhjørnesten, har den tekniske u vikling i Sovjetunionen gjort dens anvendelse en nu mere problematisk, end den var allerede f starten. De sovjetrussiske triumfer på raket- drabantfremstillingens områder betyder, at vi fo mentlig omkring 1961-62 vil komme til at le under den absolutte terror-balance, hvor USA Sovjet vil være i stand til at ødelægge hinand totalt. Vi lever for så vidt allerede i en lignen tilstand, hvor Sovjets bombeluftfartøjer og raket holdes i skak af USAs og Storbritanniens strate ske flyverstyrker og hangarskibsbaserede flyvest ker samt efterhånden af mellemdistance-rakett Men den rendyrkede terrorbalance fås den da hvor begge parter råder over interkontinentale ketter og et betydeligt antal raketbærende ato drevne ubåde.

Medens en begrænset krig uden atomvåben m get vel kan tænkes som det mest sandsynlige Mellemøsten og Asien, må den være utænkelig Vesttyskland, bl. a. fordi de fleste af de her v rende styrker i løbet af et par år må regnes u

Billedet viser general Kraghs feltartilleri taget under NATO-øvelsen på Sydsjælland.

yret med atomvåben som en integrerende del af res organisation.

I betragtning af, at udviklingen ubønhørligt går retning af, at atomvåbnet, bl. a. i form af de kaldte *low-yield weapons,* altså våben med bænset virkning, bliver et konventionelt våben, r som granater kan udskydes af almindelige ltartilleri, vil begrænset krig uden atomvåben i ropa blive en højst usandsynlig ting. I løbet af år må de europæiske hære, der ønsker en tidsarende udrustning, forudsættes udstyret med takke atomvåben.

Når man siger, at NATO ensidigt har bygget på den massive gengældelse, er dette for så vidt rigtigt nok, og det er også rigtigt, at dette har lammet NATO's udenrigspolitik, men man glemmer, at årsagen hertil er, at de vesteuropæiske lande aldrig har levet op til deres rolle inden for helheden, nemlig at opstille et skjold af så stærke konventionelle styrker, at man kan holde Sovjets divisioner stangen. Skjoldet i Europa var oprindelig tænkt som en med de strategiske styrker ligeberettiget faktor i NATO-forsvaret og hermed af krigsafskrækkende virkning.

Ikke alene har Vesteuropas lande ikke levet op til de stillede mål, men flere af dem har endog

gennemført successive reduktioner af det, man har nået op på.

I denne forbindelse vil jeg gerne give et svar på chefredaktør Seidenfadens spørgsmål om, hvad formålet med vort konventionelle militærapparat er. Jeg går ud fra, at med ordet „vort" mener han NATO's.

Dets opgave er ikke at virke som signalpost til udløsning af atomgengældelsen — det er tværtimod, som redaktøren siger, som et alternativ til gengældelsen.

Efter min mening bliver konklusionen, at NATO på det militære område må bygge på to faktorer:

1. Midler til strategisk gengældelse med bombeluftfartøjer og raketter, altså opretholdelse af balancen i den strategiske luftkrig.

2. Tilstrækkelige konventionelle styrker bl. a. i form af en luftbåren strategisk reserve i selve USA til at modstå kupangreb, udført af små styrker, og til at kunne modstå et lokalt, begrænset angreb af større styrker så længe, at hjælp ude fra kan gøre sig gældende.

Ideen i Kennans forslag er for så vidt rigtig, men spørgsmålet er unægtelig, om tanken kan omsættes i realiteter. Vil Sovjet opgive alle sine militære positioner i Østeuropa mod, at amerikanerne forlader Europa? Kruschchev har faktisk afvist mulighederne af, at lydstaterne skulle kunne bli frie og selv bestemme deres styreform.

Man kan måske både om Kennans tanker Rapacki-planen sige, at de er kommet for tidli Fra NATO-side vil man måske se positivt på R packi-planen om nogle år, når opbygningen af vesttyske styrker nærmer sig deres fuldendelse, når mellemdistanceraketterne er etableret i Europ Sådan som forholdene er i verden, må terror-l lancen opretholdes, da det er den eneste virkeli sikring mod krig. Men derfor kan forhandling om Rapackiplanen naturligvis alligevel føres, bl. kunne man søge at nå frem til enighed om et fo bud mod langtrækkende raketter i de omhandle lande og om, hvorledes et inspektionssystem k etableres.

Det er mig magtpåliggende at understrege, sa de generalen, at mit noget pessimistiske syn disse „disengagementer" ikke er dikteret af principiel militær indstilling, men alene af ov bevisning om, at der skal meget solide garanti til, før man kan slække på sikkerheden. At vi a ønsker en afspænding, er da klart, men det sk være en afspænding og ikke en ensidig nedsætte af sikkerheden.

Vi vil, som Eisenhower udtrykte det på NAT mødet i Paris, som frie nationer betale prisen at bevare freden.

SVENSKE *forsvarsproblemer*

(OBERST P. ZIGLER - F.T.K.)

I oktober 1957 offentliggjordes det nye forslag til den svenske krigsmagts fremtidige udformning.

Den svenske forsvarschef eller ØB har undersøgt konsekvenserne i de tilfælde, hvor forsvarsudgifterne i pengeværdi i forhold til forslaget af 1954 nedskæres til henholdsvis 95 %, 90 % eller 85 % af disse udgifter.

Et sidste 4. alternativ med den nuværende udgiftsramme uforandret – hvilket med pengeværdiens konstante nedgang i begyndelse ville medføre ca. 75 % af ovennævnte udgifter – var også medtaget.

Som resultat fremgik det, at intet af de 4 alt nativer giver mulighed for at skabe et forsvar, s fuldt vil opfylde den målsætning, som regering har besluttet, nemlig at hele landet skal forsvar

Det mest bemærkelsesværdige træk i hele tænkningen er den nedvurdering af marinen fordel for flyvevåbnet og hæren, som har fun sted og som har resulteret i forslag, hvor de r ritime styrker radikalt nedskæres.

De 4 alternativer er benævnt Adam, Bertil, sar, David. Fælles for dem alle er, at de fremtv

FIRESTREAK

The infra-red homing
air-to-air guided weapon
now in production for

THE ENGLISH ELECTRIC P.1

THE GLOSTER JAVELIN

THE D.H. SEA VIXEN

DE HAVILLAND
PROPELLERS
LIMITED

Head Office: HATFIELD, HERTFORDSHIRE

Southern Factories: Hatfield, Stevenage, Edmonton
Design Offices: Hartfield and London

Northern Factories: Lostock, Farnworth, Walkden
Design Office: Manchester

•

Representative in Denmark:
C. THIELST, ST. KONGENSGADE 118,
COPENHAGEN

ger en reduktion af den nuværende organisation i både krig og fred.

På grund heraf har betænkningen ændret afvejningen mellem og inden for de tre forsvarsgrene.

De budgetforslag, der har været behandlet inden for budgetårene 1958/59–1960/61, andrager i millioner kroner følgende:

	Budgetår		
	1958/59	1959/60	1960/61
1957 forslag	2740	2810	2880
ADAM	2625	2700	2740
BERTIL	2560	2590	2610
CESAR	2485	2450	2450

I det store og hele betyder reduceringerne af udgifterne, at effektiviteten formindskes ikke alene meget hurtigt, men også relativt langt mere end udgiftsformindskelsen.

Vægten må ifølge ØB derfor lægges på, i et kort tidsrum at være i stand til at præstere en stor kraftudfoldelse fremfor udholdenhed.

Hvad angår forsvaret til søs mener ØB, at den militær-tekniske udvikling fører mod en forskydning fra flåden til flyvevåbnet og jo lavere budgettet er, jo mere udpræget.

Som tidligere omtalt fremtvinger de forskellige budgetforslag nedskæringer i såvel freds- som krigsorganisation og inden for de forskellige budgetforslag igen en forskellig fordeling til de forskellige værn inden for det samlede forsvar.

Af nedenstående skema vil det fremgå hvilken reduktion værnene vil være udsat for ved de forskellige budgetter.

	Budget reduktion til:	Reduktion af nuværende styrke			
		Hær	Marine	Kystart.	Flyvevåb.
Plan ADAM	95 %	10 %	50 %	40 %	15 %
Plan BERTIL	90 %	25 %	60 %	55 %	25 %
Plan CESAR	85 %	35 %	65 %	55 %	25 %

I det 4. alternativ DAVID: en konstant sum: bliver nedskæringerne så store, så kun visse almene konsekvenser har kunnet belyses. Som mulige løsninger har ØB anført, at man enten kan koncentrere forsvaret på hæren eller flyvevåbnet. I et sådant alternativ anser ØB det for nødvendigt at reducere marinen til kun at omfatte kystbevogtning samt begrænsede søstridskræfter og kystartilleri, hovedsageligt inden for Stockholms skærgård.

Da intet af de 4 alternativer kan understøttes, har ØB omarbejdet det forslag, han afleverede 1954 og som hidtil har ligget til grund for arbej det for 1955 forsvarstilrettelæggelse. Det nye for slag benævnes „1957" og knyttes formelt til for svarets krav for budgetår 1958/59.

Selv i dette forslag er det marinen, det går u over, og dens andel i forsvarsudgifterne presse ned fra 19 % til 12 %.

Til den omhandlede betænkning har chefern for de forskellige forsvarsgrene i særskilte bemærk ninger afgivet reservationen. Cheferne for hæren og flyvevåbnet har dog, uden helt at akcepter alle de forelagte synspunkter, i alt væsentligt til sluttet sig ØB's opfattelse.

Marinechefen har taget meget kraftige reserva tioner og er på flere afgørende punkter uenig den opfattelse, som er fremført i forsvarsbetænk ningen.

Der er særlig tre punkter, som skal fremhæve og til enkelte af dem knyttes et par personlig kommentarer, således som de tegner sig for e flyver med kendskab til søens problemer.

Af forsvarsbetænkningen fremgår det, at d svenske forsvar principielt må opbygges således, a Sverige ikke tvinges til hurtigt at give op. Efte marinechefens opfattelse taler overvejende grund for en lang krig, og at den svenske krigsma derfor bør udformes i overensstemmelse herme

Ligeledes fremhæver marinechefen de strateg ske konsekvenser for Sverige af den vesttyske o rustning. Denne oprustning mener marinechefe indebærer en aflastning af forsvaret af den sydli ste del af Sverige, hvorfor en invasion mod me lemste del af Sverige forekommer endnu me sandsynlig end tidligere. Nødvendige marinestrid kræfter må derfor afses til dette område.

En af årsagerne til den meget kraftige redu tion af marinestyrkerne skyldes, at man i betæn ningen er gået ud fra, at væsentlige opgaver i i vasionsforsvaret til søs kan løses af flyvevåbn

Efter svenske oplysninger fra flyvevåbnet er eneste angrebsfly af f. eks. B-29 typen (den fl vende tønde) i stand til med sin raketlast at sæ ke eller alvorligt beskadige en søjager. Ifølge øvelsesstatistik kom angrebsflyene i skudpositi i 90 % af tilfældene.

Med det nye angrebsfly af Lansen-typen skul

'kningerne blive endnu bedre på grund af, at ɛetlasten næsten fordobles og dels i særlig grad rdi Lansen udstyres med en rekognosceringsra-r, der er i stand til uden besvær på betydelig af-nd, uanset vejrforholdene, dag eller nat, at re-gnoscere et meget betydeligt område. Lansen får dvidere en rækkevidde således, at den kan nå tuelle målområder i Østersøen. Det oplyses, at ın med den nugældende radar kan rekognoscere le GOTSKA søområdet på mindre end 10 mi-tter, et område, der så vidt jeg kan se, er på ırrelse med Kattegat.

Med nye fjernstyrede angrebsvåben, hvorved det ver muligt at angribe målet med samme træf-:kerhed uden for rækkevidde af jagernes luft-:rnsartilleri øges virkningen yderligere.

Det er interessant, at de svenske forsvarsmyndig-der har taget stilling til dette problem ved en nmenligning mellem søgående jageres og an-ebsflys muligheder for at sænke fjendtlige far-jer. Ofte sker denne sammenligning rent teore-k ved at man sammeligner ildkraften i skud-eblikket, men det er naturligvis nødvendigt at rdere mulighederne, for overhovedet at kunne ımme i angreb. Med de rekognosceringsmuligheı-r, der foreligger i dag, skulle det være udelukket en flådestyrke af blot nogenlunde format skulle ınne bevæge sig uset eller overraskende frem til ı slagplads og derved give flyet en god mulighed r effektiv indsats. Den anden verdenskrig har fulde bevist, at større søoperationer og for den gs skyld også landoperationer mod overflyde-rker, der opererer uden kontrol af luftrummet, intet har med krigsoperationer at gøre, dertil er odds'ene for stærkt i flyenes favør.

I sine betragtninger fremfører marinechefen, at der er en skærende kontrast i den vurdering, den svenske forsvarsbetænkning fremhæver, i sammenligning med den opfattelse, der må ligge til grund for den vesttyske oprustning, hvor der nu skabes en vesttysk flåde, hvis overvejende del skal indsættes i Østersøen, opbygget omkring en kerne af et anseeligt antal søjagere, samtidig med, at der til den tyske flåde anskaffes angrebsfly.

Enhver flyverofficer, der betragter Østersøen og i denne forbindelse ser dens udstrækning i luftmæssig henseende, vil stå uforstående over for hvilke konventionelle overfladeoperationer en flåde planlægger i et sådant begrænset farvand, førend den har sikret sig en, efter omstændighederne, nødvendig kontrol med luftrummet.

Når man tager i betragtning, at Østersøen selv på det bredeste sted og selv med en umoderne jetjager kan krydses på mindre end 20 minutter, burde det stå klart for enhver – der ikke har glemt 2. verdenskrig – at enhver større overfladeoperation uden fornøden kontrol med luftrummet er utænkelig, og at ethvert overfladefartøj, der bevæger sig eller opholder sig inden for de fjendtlige flys taktiske aktionsradius, løber en meget alvorlig chance for ødelæggelse.

Efter det foreliggende synes de svenske planlæggere at have anlagt en betydelig realistisk bedømmelse, hvad Øestersøen angår, end NATO's planlæggere.

LUFTHANSA

Tidsskriftet FLYVEVÅBNET har den glæde gelmæssigt at modtage meddelelser om udviklin-n og fremtidsplanerne for militær og civil flyv-ngen inden for NATO-fællesskabet, ligesom vi veksler blade landene imellem.

Da vi første gang fik kontakt med Lufthansa det er nu tre år siden — bestod det tyske stats-tfartsselskab af knap 50 medarbejdere. I dag har Lufthansa mere end 5000 funktionærer og medarbejdere. I dag flyver Lufthansa på 20 europæiske lufthavne i 11 lande og gennemfører 30 ugentlige Nordatlant-flyvninger og tre ugentlige Sydatlant-flyvninger til Argentina, Brasilien, Chile og Uruguay.

Lufthansa er ikke i den lykkelige situation, som f. eks. SAS, at kunne rekruttere sine piloter fra det militære luftvåben. Da de første Lufthansa-luftfartøjer startede regelmæssige flyvninger, var det med engelske og amerikanske piloter ved pin-

Lufthansas funktionærstab er på 3 år steget fra 50 til ca. 5000!

den. Samtidig hermed sendte selskabet sine egne vordende piloter til udlandet for at lære at flyve en moderne passagerliner. De tyske piloter blev først og fremmest uddannet hos det schweiziske luftfartselskab.

I dag har Lufthansa sin egen flyverskole ved Bremen, hvor tysk ungdom i alderen fra 18 til 21 år trænes fra grunden, d. v. s. modtager deres første flyvning på Lufthansas regning. De første flyvetimer foregår i *Safir-* eller i *Chipmunk.* Derefter foregår omskolingen fra små trafikmaskiner over *DC 3* til *Convair-Metropolitan* for at slutte af med flyvning på *Super-Star Lockheed Constellation,* som Lufthansa anvender på sine interkontinentale trafikruter.

Lufthansa, der oprindelig fik 85 % af sine udgifter betalt af staten, er på 3 år blevet i stand til ved selskabets indtægter selv at betale 90 % af omkostningerne, således at staten kun giver 10 % tilskud. Selv om Lufthansa er godt på vej til at blive en økonomisk forsvarlig institution, er man udmærket klar over den hårde og ubarmhjertige konkurrence, der venter forude. Som en naturlig konsekvens af de økonomiske problemer i forbindelse med den flyvetekniske udvikling søger Lufthansa at udvikle et snævert samarbejde mellem de forskellige europæiske luftfartsselskaber.

De har således sluttet pool-aftale med „AIR FRANCE".Det er ikke alene på det industriel og militære område at Frankrig og Tyskland h fundet hinanden, men nu senest på flyvningen *Lufthansa* og *Air France* har således delt trafikk på Sydamerikaruterne, på ruterne mellem Tysklar og Frankrig, og har endvidere bestemte aftaler New York-ruten.

Husker De plastic-nøgleringen med Air Franc travhesten på den ene side og Lufthansa-hejren den anden? Begyndelsen til den fællesreklam som luftfartsselskabssamarbejdet mellem de to la de er i fuld gang med at bygge op.

På ruterne mellem Tyskland og England h Lufthansa etableret et pool-samarbejde med *BE* Det samme er tilfældet med andre ruter med spanske *IBERIA,* det italienske *ALITALIA* og f handlingerne er langt fremme med snævert sa arbejde med det israelske *„EL AL".*

Endnu er der ikke nogen fast aftale mellem belgiske *SABENA* og *Lufthansa,* men efter at b ge selskaber har sikret sig et antal *Boeing 7 jetlinere,* forbereder man allerede nu visse sa arbejdsmuligheder, som skal ligge klar den d luftfartøjerne er klar til indsættelse.

Fra dagspressen har der været røster frem om tyske planer med oprettelsen af Lufthan polruter, men hvor langt man er fremme, står på nuværende tidspunkt ret uklart.

At Lufthansa ønsker et nært samarbejde med mtlige europæiske luftfartsselskaber lægger selabet ikke skjul på. Tværtimod. Lufthansa mener, den eneste udvej til at undgå meningsløs og ırdyrende konkurrence må være en sammensmeltng af den europæiske lufttrafik, dog uden tab nationale særpræg eller integritet.

Lad os blot ærligt indrømme, at det store spørgsålstegn ved et snævert europæisk samarbejde er AS og det hollandske KLM, der efter krigen har ıft særlige ekspansionsmuligheder — og med eld og dygtighed har forstået at udnytte dem. Her det vist for tidligt at spå, hvordan disse selskaer ser på et europæisk samarbejde; — allerede nu ın SAS mærke, at Lufthansa er kommet ind i illedet og har overtaget ikke så få af SAS's tidgere ruter i Centraleuropa.

Om 2 år regner Lufthansa med at råde over 00 pladser i hver retning til Amerika hvert døgn.)et bliver interessant at se og følge den udvikling, ɔm ligger forude, hvordan og hvorledes det vil kkes de forskellige luftfartsselskaber at fylde ladserne i de store jetlinere, således at den fulde apacitet bliver effektivt udnyttet. At Lufthansa liver et selskab af format, har dets udvikling de dste tre år allerede varslet, men at det også bliier en hård konkurrent til vor egen SAS, er hævet ver al tvivl. Måske gælder det her som på andre mråder, at Europas forskellige nationer må finde sammen i eet fællesskab, hvis vi med succes skal overvinde vanskelighederne forude. Tanken om Europas forenede Stater er måske ikke så fjern endda, nødvendiggjort af den tekniske og økonomiske udvikling.

Lufthansa-stewardesse

NATO *letvægts jager-konkurrence*

Kaptajnløjtnant M. V. Hansen, F. T. K.

ıgerbombere

Efter tyskernes lynkrigssucces i begyndelsen af en sidste verdenskrig, og efter at krigslykken havvendt sig, stod de allierede over for at skulle ɔse problemerne omkring et samarbejde mellem ær- og flyvestyrker. Det blev hurtigt klart for hver, at det fly, der skulle hjælpe med til at ɔse opgaven, skulle udvikles fra de gængse jagery. Det skulle være robust og hurtigt, det skulle ınne bære en betydelig offensiv bevæbning, og når den offensive opgave var løst, skulle det igen være en manøvredygtig jager, rede til at gøre sig gældende i en luftduel.

Royal Air Force antog Hawker's nykonstruktion Typhoon, der dog led af en del mangler, og som hurtigt afløstes af Tempest, der på alle områder var Typhoon overlegen. USAAF anvendte blandt andet Thunderbolt fra Republic-fabrikkerne, der altså har traditioner, hvad angår bygning af jagerbombere.

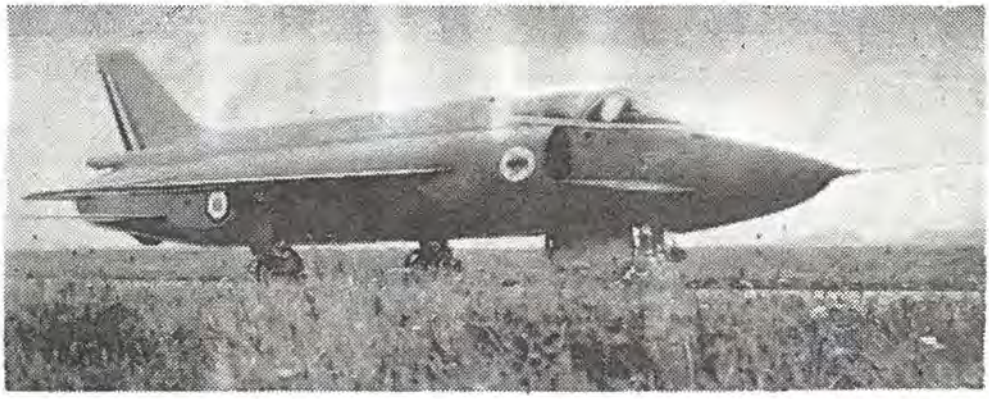
Fiat G 91

Det var naturligvis en selvfølge, at jagerbomberne skulle være i stand til at operere fra små og feltmæssige pladser for at muliggøre et nøje samarbejde med bevægelige hærstyrker. Dette frembød heller ikke noget problem, idet samtlige den gang anvendte jagerfly var i besiddelse af sådanne egenskaber. Men efter fremkomsten af jetdrevne fly ændredes billedet en hel del. Jetmotorens ringe effekt under start i forbindelse med de stedse stigende krav til nyttelastens størrelse førte hurtigt til den situation, hvori vi i dag befinder os. Jagerbomberen er ikke længere det uafhængige våben, der med kort varsel kan føres frem til interimistiske, dårligt udstyrede pladser; den kræver derimod lange betonstartbaner af en betydelig kvalitet og med en omfattende hjælpetjeneste. Et kompliceret system af kostbare, fuldt udbyggede flyvepladser må etableres, for at jagerbomberne kan udnyttes effektivt.

Fremkomsten af de nye våben medførte megen betænkelighed ved denne udvikling. Er det klogt at basere sig på våben, der kan uskadeliggøre blot ved at nogle få, kompl icerede baser sættes u af spillet?

Letvægtsjagere

De oven for anførte forhold i forbindelse me den meget betænkelige stigning i omkostningern ved fremstillingen af de meget tunge og kompl cerede jagerbombere førte naturligt tankerne he mod en letvægtsjagerbomber. Inden for NATO europæiske medlemslande vakte ideen straks inte esse. Et almindeligt ønske om en stimulering



Breguet 1001 Taon

den vesteuropæiske flyvemaskineindustri i forbi delse med Off-Shore programmet førte samm med de ovenfor anførte overvejelser til udskri ningen af NATO's letvægtsjagerbomber konku rence.

Konkurrencebetingelser

En komité blev nedsat med den tyske dr. v Kármán som formand, og forskellige specifikat

Etendard VI

:r blev fastsat for de fabrikker, som måtte ønske deltage i konkurrencen.

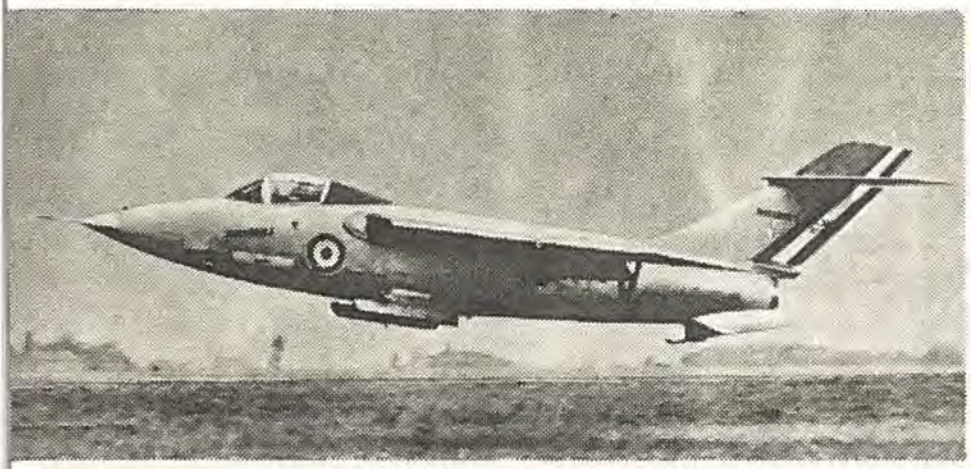
Opgaven gik ud på at konstruere det mindste ; simpleste fly udstyret med een motor og vel-;net til masseproduktion. Det skulle være yderst anøvredygtigt i lave højder, skulle kunne flyve det transoniske hastighedsområde (op til Mach 0), samt kunne operere fra interimistiske start-ıner på ca. 3500 fods længde. Det skulle kunne :nnemføre en trediedel af en mission med en ha-ighed af Mach 0.95 og kunne holde 350 knob ıder den resterende del af missionen. Dets rul-ngshastighed skulle være 100 grader i sekundet d havoverfladen ved en flyvehastighed på Mach 9.

ıltagere

Fire fabrikker tilmeldte sig konkurrencen med t 5 typer: Fiat med typen G. 91, Bréguet med 01 Taon, Dassault med typerne Etendard IV Etendard VI og sluttelig Sud Aviation med den ukonventionelle Baroudeur. Den engelske Folland Gnat har også været anset for at være en mulig konkurrent, men den opfyldte ikke de specielle NATO-krav som jagerbomber, idet den, selv om den er konstrueret med henblik på løsning af mange forskelligartede opgaver, hovedsageligt er en interceptor.

Fiat G. 91

G. 91 er konstrueret og bygget af italienske Fiat-fabrikker, delvis for midler stillet til rådighed af NATO. Typen bærer tydelige præg af at være udgået fra en fabrik, der licensfremstiller F-86K. Den er udstyret med en Bristol Orpheus motor på 4850 lbs trykkraft, specielt udviklet til brug i letvægtsfly, og er udstyret med et Martin-Baker Mk. 4 letvægts-katapultsæde af fuldautomatisk type. G. 91 fløj for første gang i august 56, men en af prototyperne blev fuldstændig ødelagt i foråret 57 efter et havari forårsaget af en fejl ved haleplanet. Dette er een stor bevægelig klap, som det efter-



Baroudeur

hånden er tilfældet for alle supersoniske fly. Flyets faste bevæbning består af fire cal. 5 maskingeværer, og radarinstallation kan monteres i den koniske næse over luftindtaget. Flyets spændvidde er 29 fod, fuldvægten er 11500 lbs og største hastighed under vandret flyvning er opgivet til Mach 0.92. En træningsversion benævnt G. 91T er planlagt; dens vægt opgives til 11000 lbs, maximal vandret hastighed 650 mph og største dykhastighed Mach 1.06. Et antal af 27 fly er bestilt til levering, inden den egentlige serieproduktion påbegyndes. Disse fly skal anvendes i en eksperimental eskadrille med henblik på undersøgelse af de taktiske muligheder for sådanne fly. Anvendelse af en større Orpheus motor på 6810 lbs (8000 lbs med en simplificeret efterbrænder) er under overvejelse, men vil dog medføre en omkonstruktion af flyets krop på grund af denne motors større dimensioner og brændstofforbrug.

Bréguet 1001 Taon

Denne type, bygget af Bréguet i Frankrig er ligesom G. 91 udstyret med den engelske Orpheus motor. Den vejer omkring 12.000 lbs og har en længde af 37 fod. Planer og ror er pilformede, haleplanet er i eet stykke. Bæreplanets forkanter er udstyret med „slats", der sænkes ved start og landing for at give bedre opdrift ved store indfaldsvinkler.

Alle styreflader opereres hydraulisk og flyet er udrustet med „Yaw-Damper", der modvirker ustabilitet omkring flyvets lodrette akse, samt med „spoilers", der giver flyet en rulningshastighed på 200° i sekundet ved en hastighed af Mach 1.0. Flyet er ikke udrustet med trykkabine, selv om dette dog kan ændres ved en forholdsvis simpel modifikation. Flyets luftindtag, der sidder i kroppens sider, er forneden forsynet med en slags „hylde", der skal hindre krudtgassen fra geværerne samt urenheder fras tartbanerne i at blive ført ind til motoren. 16 forskellige kombinationer af bevæbning er mulige. Flyet kan således udstyres med enten 4 cal. 5 geværer eller 2×30 mm D.E.F.A. maskinkanoner. Ekstratanke og bomber ophænges på 4 pylons under planerne. Yderligere oplysninger om flyet, der forøvrigt er bygget for NATO-midler, melder om en vandret tophastighed p Mach 0,95.

Dassault Etendard IV og VI

Générale Aéronautique Marcel Dassault, d bygger de kendte Ouragan og Mystére jagere, h tilmeldt to fly til konkurrencen. Flyene er i d ydre tilsyneladende ens, idet de begge hovedsagel er formindskede Mystéres. Etendard VI er bygg for NATO-midler og er forsynet med en Orphe motor, ligesom de oven for nævnte fly. Den h ikke trykkabine, idetd ette ikke forlanges i NAT specifikationerne. Den er bevæbnet med 4 cal. maskingeværer, ligeledes en NATO specifikatio idet disses hurtige skudkadance gør dem meget e fektive mod ikke-pansrede køretøjer. To pylo bærer ekstratanke eller bevæbning. Alle rorflad opereres hydraulisk med et dobbelt system, der tilfælde af en fejl i det primære system giver m lighed for betjening af alle rorflader med det ha ve af normalt krafttilskud, men med fuldt kla udslag. Flyet har en spændvidde på 27 fod vejer fuldt lastet 12500 lbs.

Etendard IV er fremstillet for fabrikkens eg midler og er udstyret med den franske SNECM Atar motor på 8160 lbs trykkraft. Produktio modellen vil dog få en forbedret Atar på 97 lbs. Flyet har trykkabine og er bevæbnet med gun-pack indeholdende 2 30 mm maskinkanon I stedet for kanonbevæbningen kan det udstyr med en rocket-pack indeholdende 32 2.75 in. a to-air raketter. To pylons kan bære hver en 10 lbs bombe, en 143 glas. Napalmtank eller en 9 Inmp. gals. brændstoftank. Flyet har som interce tor en fuldvægt på 12.125 lbs og som jagerbo ber 14.500 lbs. Både motorkraften og især fu vægten gør det vanskeligt at forbinde begrel letvægtsjager med dette fly. Dassault har d udviklet et antal dækstørrelser og -tryk, der sku muliggøre operation fra 35 slags forskellige ul arbejdede baneoverflader lige fra pløjemarker fine græsplæner. Etendard skal kunne opnå hastighed under vandret flyvning i laveste hø på over Mach 0.95.

S. E. 5003 Baroudeur

Sud-Est Aviation har i adskillige år arbej

NATO-holdet, der afprøver de nye fly, fra venstre major R. B. Hippert, USA, kommandørkaptajn William R. Hart, Storbritannien, kaptajn M. Colacigvanni, Italien, kaptajn R. F. Titus, USA, og løjtnant J. F. Lasseter, USA.

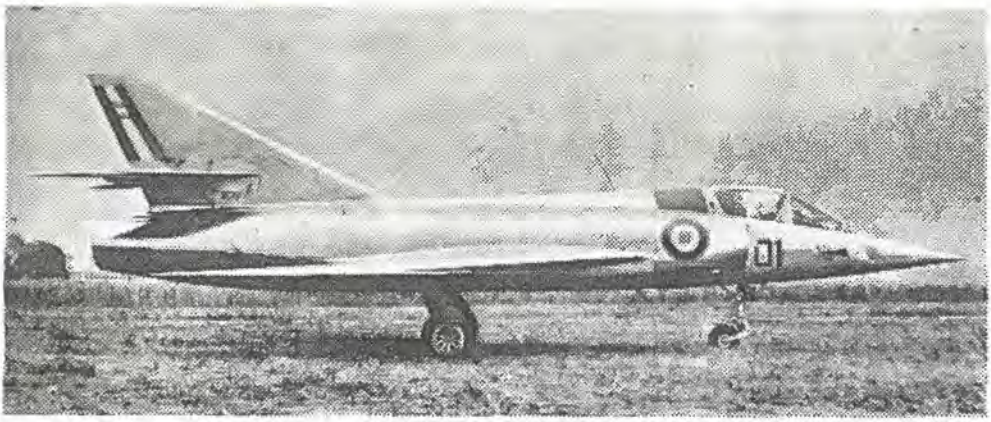
ed typen S.E. 5000 Baroudeur med henblik på løse problemerne med start og landing fra ubebejdede overflader. Den oprindelige Baroudeur ırtede på en specialvogn, der forblev på jorden. ınding foretoges på en mede og flyet måtte derter løftes på vognen for transport eller ny start, På et relativt sent tidspunkt tilmeldte firmaet n lidt ændrede model 5003 til NATO-konkurncen. Denne version kan starte på sin mede fra ırker, hvor kun køretøjer som den kendte Dodge ruck kan bevæge sig, og den kan lande på mar-r, hvor selv sådanne vogne må give op. Flyet jer 14.655 lbs med udvendig last, har en topfart 660 knob og stiger til 30.000 fod på 1.9 min. en udvendig last og fraregnets tarten). Tophøjn er 55.000 fod, startstrækningen 1600 fod, ndingshastigheden 93 knob og landingsafløbet på 790 fod. Rulningshastigheden er 190° i sendet ved 400 knob og ved Mach 1.06 i 30.000 d (maximalhastighed i denne højde) kan der ekkes 6g. Baroudeur kan bære to 2200 lbs bomr og må formodes at være bevæbnet med fire . 5 geværer. Motoren er en SNECMA Atar, ændvidden 32 fod.

Piloter, der har fløet Baroudeur, er enige om, at der må stilles et specielt krav til fremtidige Baroudeur-piloter: De må være i besiddelse af deres egne tænder, idet „grease-job" landinger sjældent lader sig praktisere!

Udvælgelsen

Den 16. september 1957 samledes 5 piloter fra USA, England, Frankrig og Italien på Brétigny i nærheden af Paris for at påbegynde de indledende flyvninger med de 5 prototyper. Disse dækkede almindelige flyveegenskaber under normale forhold, og start og landing med den krævede bevæbning. I tilfælde, hvor nøje kendskab til flyene var nødvendigt for at bringe disse op på maksimale ydelser, blev fabrikkernes piloter anvendt i stedet for NATO-holdets. En tysk pilot prøvefløj alle fem fly for den tyske regering, der har vist typerne stor interesse.

Rygterne begyndte hurtigt at strømme ud fra Brétigny. Først rygtedes det, at Fiat G. 91 var sikker vinder, og derefter hørte man, at Etendard ville blive valgt, idet en af Dassault's direktører havde været tilknyttet SHAPE og havde bistået ved udarbejdelsen af specifikationerne og således i særlig grad skulle være kendt med NATO's ideer.



Etendard IV

Det blev også sagt, at amerikanerne foretrak Baroudeur, tildels fordi dens oprindelse ligger tilbage til en tid, da flyenes cockpits blev konstrueret med rigtige dimensioner.

Flyveprøverne sluttedes den 5. oktober og piloternes rapporter blev gennemgået af den nedsatte komité. Taktiske prøver skulle gennemføres af en særlig komité, der som formand havde den tyske oberst K. Kuhmley, der anses for at være en af Luftwaffe's førende teknikere; det var ventet, at en afgørelse skulle foreligge ved årets udgang.

Fremtiden

Tilsyneladende regner de deltagende fabrikker alle med, at deres fly vil blive antaget til tjeneste i hvert tilfælde i deres eget land. Som nævnt er en prøveserie Fiat G. 91 allerede bestilt og Bréguet har meddelt, at de har indledt forhandlinger m England, Italien, Holland og Tyskland om et sa arbejde ved fremstillingen af Taon. I Holland Fokker deltage, og det kendte tyske firma Dorni vil fremstille dele af eller eventuelt hele fly Dassault har lignende planer, og har således aftale med Fiat (!) om serieproduktion af Eten ard VI.

Behovet for den ny letvægtsjager er af den fra ske general Brohon, der er tilknyttet den nedsa komité, blevet anslået til 5000 fly. Det forvent at de første seriefremstillede fly kan leveres om år. Det skal blive interessant at følge projekt videre skæbne, ikke mindst fra danske synspun ter. For et lille land frembyder det unægteli mange tiltalende perspektiver.

Clicheerne venligst udlånt af »Ekstrabladet«

Filmen FRIHED i Fontainebleau

Air Vice-Marshal Trail, R. A. F.

I slutningen af februar blev der efter indbydelse fra senior officerer forevist to filmsforevisninger af den afrikanske film FRIHED for medlemmer af *Fontainebleau Headquarters of Allied Forces, Central Europe.*

Air Vice-Marshal Trail introducerede filmen. Marshallen udtalte:

„Vil kommunisterne regere verden? Og hvis ikke, hvilken idé vil da gøre det?

Dette er spørgsmålet af i dag. Det er baggrunden for den ideologiske krig, der udkæmpes i hver by og ethvert land, i enhver familie og keltvis.

Våbenkrigen, hvis den kommer, er en forts telse af den ideologiske krig.

På et højere plan smelter den militære og i ologiske strategi sammen til eet. Sammen ud de verdenskonfliktens strategi. Hvis vi ønsker overleve, er det galmandsværk at betragte den isoleret fra den anden.

»FRIHED« under optagelserne i Nigeria

Fjenden er udmærket klar over dette. Han er e så vel forberedt på at tage en ideologisk som militært initiativ: at bruge sit ideologiske eller litære våben.

De, der gør tjeneste ved dette hovedkvarter, og styrker, som De har kommandoen over, er her · at forhindre fjende i at tage et *„short cut"* af ns ideologiske objektiver, så vel som for at forıdre ham i, at han prøver at påtvinge sine naer sine ideer ved hjælp af bajonetter.

De væbnede styrker holder den ring, mod hvilı ideernes krig udkæmpes.

Det er i allerhøjeste grad nødvendigt for vor istens, at denne ring holdes. Men De kan ikke lde en idé på den anden side af ringen med onetterne.

De kan kun gøre dette ved at tage offensiven d en bedre og sikrere idé.

Admiral Radford sammenfattede dette i en nødkal, da han som formand for United States iefs of Staffs sagde: *„De forenede Stater og s allieredes militære magt kan kun købe tid".*

Vil kommunisterne regere verden? Og hvis ikke, lken idé vil da?

På den ene side kommunismens idé – som er stødende for de fleste af os – men dynamisk.

På den anden – vage og forskellige forestillinger om frihed og demokrati; og uenighed.

Som en *sobering fact* må vi se i øjnene, at for millioner i Asien og Afrika er frihed og demokrati, som det leves og praktiseres i Vesten, udgør ikke et tilfredsstillende alternativ til kommunismen.

De ønsker ikke kommunismen – ikke meget – men de ønsker heller ikke den splittelse og uenig hed og andre ting, som de ser i Vesten; og verdens skæbne afgøres af, hvad vej disse millioner tager i de næste få år.

Men hvad er alternativet? Denne film viser, hvad et antal afrikanere – kristne og muhamedanere – fra øst og vest, nord og syd, tror er den idé, som vil bringe enhed og fred til deres kontinenter og til verden.

Stykket er skrevet af tre mænd, den ene var præsident for sammenslutningen af 10.000 sydafrikanske skolelærere; den anden præsident for studentersammenslutningen ved Ibadan universitetet i Nigeria; den tredie er rigsdagsmand (oppositions partiet) i Ghana.

Forestil Dem tre afrikanere – fra forskellige stater – sidde sammen og skrive et stykke for at udtrykke en filosofi, en måde at leve livet på, et stykke skrevet ud af egen overbevisning, og det

To af forfatterne, John Amata (tv) og Manasseh Moerane (th) i samtale med ambassadør M. A. Alzate i Washington

spilles, som de skrev det. Det er hverken blevet korrigeret eller udgivet af hvide mænd.

Denne film er autentisk. Disse mænd ønsker at sende et budskab til verden.

De har kaldt det *„FRIHED!"* ...

Fra *Fontainebleau* meldes der, at auditoriet var fuldstændig grebet af filmen. Et almindeligt ønske efter forestillingen var at vise den for samtlige NATO-hovedkvarterer. En af de tilstedeværende officerer udtalte: *„Jeg ser nu, at man med våben kan forsvare et bestemt område, men med en idé kan man føre offensiven uden for. – En fransk kadet udtalte: „Vi har fået mange lektioner om Marxismen uden et svar dertil. I dag har jeg s det i „Freedom". – En tysk officer svarede tilbag „Vi behøver ikke blot våben i NATO, vi behov også en ideologi".*

Filmen „Freedom" har været vist ved en lukk forestilling i København for folketingets medler mer og andre særligt indbudte, deriblandt offic rer fra de tre værn.

Der arbejdes for øjeblikket på, at filmen k komme op for et større publikum i Danmark. Hv det lykkes, må vi håbe, at der vil blive lejligh til at så mange som muligt får lejlighed til at filmen. Det er mere end en film – det er et bu skab!

NYT *fra flyvestationerne...*

S. A. R.

Nedenstående rapport fra 53d Air Rescue Sqd., New York, som velvilligst er stillet os til rådighed af firmaet Alfred Raffel A/S, har vi foretrukket at gengive på originalsproget, således ingen misforståelser skulle snige sig ind i oversættelsen.

Mr. D. K. Hailstone
RFD Company Company Limited,
Godalming, England.

Dear Sir,

During the sinking of the Grimsby traw "Northern Crown" near Elday on 11. October,

raft of my sqadron participated in the rescue rations.

nformation which you specifically requested is s follows:

. One SC-54 with seven (7) crewmembers orbited over the trawler.

. The aircraft was flying approximately 500 feet.

. The wind was 250° magnetic gusting from 35 to 45 knots. The cloud base was 1000 feet and visibility was 10 miles.

. The trawler and dinghies were sighted at 0815Z. The Sc-54 was at an altitude of 500 feet indicating 175 knots airspeed.

. The liferaft was not sighted initially by any one member of the crew. Upon arrival over the Northern Crown the rafts were sighted alongside the trawler.

. A consonsus of opinions of the crewmembers discloses that maximum visibility of the dinghies was approximately 3 miles under the existing conditions. Due to high winds, salt spray hampered visibility from the aircraft.

7. The dinghies were first sighted approximately one half mile directly off the nose of the aircraft.

Being vitally interested in Rescue and Life-in Eqipment, I approciated and enjoyed reading literature on the 10 MM Mk 1 Dinghy which submitted.

I sincerely hope that the above information will of value in your investigation of the actuel formance of your equipment.

Sincerely
sgd. R. L. BOARDMAN.
Lt. Col., USAF.
Commander.

*

Den 13. feb. 1958 holdt KL Abildskov fore-g for FDF 7. kreds, Ålborg.

Den 25. feb. holdt KL Abildskov foredrag for hr aftenskole, Rær pr. Thisted.

Foredragenes emner var henholdsvis „jetpilo-s uddannelse og træning", „Det danske flyve-ens opbygning og personel" samt tilhør til TO.

Ved begge foredrag blev filmen „The last bomb" vist og bagefter kommenteret på dansk.

50 befalingsmænd fra luftmeldedistrikt Ålborg har aflagt besøg på flyvestationen. KN Birkelund holdt først et teoretisk flyverforedrag og senere vistes filmen om flyvevåbnets våbendemonstration ved Jægerspris. Luftmeldefolkene beså derefter GCA'n hvor FL Appel forklarede og desuden vistes et par GCA flyvninger. FL I. J. C. Konradsen underviste i fjernkending.

Flyvestationen var den 22.-23. feb. repræsenteret i flyvevåbnets holdturnering, som blev afviklet på flyvestation Skrydstrup. Flyvestationen blev nr. 3 af ialt 7 deltagende hold.

IFÅ har spillet sin første kamp i DMI's håndboldturnering. Kampen fandt sted i Holstebro mod Jydske dragonregiments idrætsforening. Resultatet blev, at IFÅ vandt efter omkamp.

Nov-holdet 1956 holdt lørdag den 22. feb. sin hjemsendelsesfest. Festen blev afviklet dels i fritidshjemmet, hvor man spiste. Selve underholdningen, som bestod af calypso-parret Jørgen og Rita Ingmann, illusionisten Rüdell, skuespilleren Robert Eiming samt Miller-kvartetten, foregik i flyvestationens nye gymnastiksal.

Efter underholdningen blev der spillet op til dans i fritidshjemmet, og den vellykkede fest sluttede kl. 0100.

*

FLYVEVÅBNETS VÅBENDEMONSTRATION.

I forbindelse med foredragsvirksomheden i civile kredse om flyvevåbnet har man længe savnet

UNIFORMER

i ægte håndskræderi

TH. & OVE HILGE

BREDGADE 76 . PALÆ 141

Siden 1895

Der er tradition for godt skræderi i Bredgade

Ønske-hjem

ØSTERGADE 29 · HERNING · TLF. 1151

MØBLER

Chr. Rasmussen & Søn

BRYGGERGADE 8 HERNING TLF 951

For ædel Portvin

WEILES WINE

Vinhandlere siden 1822

P. WEILE & SØN . AALBORG

Østbanegade 3 København Ø.

Carl Jacobsens Vinhandel

E. Seligmann

A/S M. C. Brincken's Eft

Haderslev

Leverandør af værktøj til Deres fag

AUTOUDLEJNING UDEN FØRER

5 NYE TAUNUS

25 øre pr. km, ingen dagpenge
(minimum 200 km)

eller 20 kr. pr. dag og 20 øre pr. km

GEORG OLSEN
JONSTRUP

Telefon 97 08 73

Jul. Jacobsen
AALBORG

Teknisk maskin- og olieforretning

Telefon 582 . Aalborg

JENS JENSEN'S EFTF.

VINHANDEL

Grundlagt 1813

ST. SCT. HANSGADE 1 . VIBORG

S. Burchardt

Slagtermester

Stationsvej 22 Ballerup

JYDSK ILT- & ACETYLENGASFABRIK A/S

Horsens . Telefon 2 47 11

kortfilm, der kunne give tilhørerne et indtryk militærflyvningen, som den i dag udføres ved ske eskadriller. De eksisterende dansk-produce- e film, der handler om pilot- og flyvermekani- uddannelsen, stammer fra årene 1949/50. Med kolossale udvikling, der er sket i de forløbne må disse film betragtes som forældede.

På baggrund heraf besluttede velfærdstjenesten optage en film af flyvevåbnets storslåede våben- nonstration, der blev afholdt i skydeterrainet Jægerspris i august 1957. Filmen er optaget 16 mm farvefilm af Laterna Film A/S, og er produceret i samarbejde med flyvertaktisk nmando.

Der indledes med præsentation af de forskellige er luftfartøjer, som anvendes i flyvevåbnet i , og derefter vises der glimt fra demonstratio- s forskellige faser. Først forskellige skydninger d jordmål med maskingeværer, maskinkanoner raketter. Derefter følger angreb med 500-punds nber i dyk, og et meget overraskende lav-angreb d napalm-bomber. Ind imellem vises forskellige agelser fra en flyvestation, hvor piloterne „brie- ", mens det tekniske personel gør luftfartøjerne r til start mod Jægerspris.

Filmen varer i 11 minutter og slutter med den re formationsflyvning, der satte et værdigt punk- for den veludførte opvisning.

Distributionen af filmene, der også er anvende- i det indadrettede oplysningsarbejde på tjene- tederne, sker gennem forsvarets filmtjeneste på lvanlig måde.

*

MM FÅR POKALEN.

Kongelig Dansk Aeroklubs bestyrelse har en- nmigt vedtaget at tildele klubbens ærespokal 1957 til SAS flyvechef, luftkaptajn Emil mm, der vil få pokalen overrakt ved en recep- i klubben i midten af denne måned. Samtidig Aeroklubbens bestyrelse overrække forrige års ehaver af pokalen, generalløjtnant Tage Ander- aeroklubbens gyldne plaquette.

Aeroklubbens ærespokal er en gave fra pressens fartsmedarbejdere. Den bærer årstallene fra 8 til og med 1957. Hvert år er indehaverens n blevet indgraveret ud for det pågældende al. Når aeroklubben den 20. januar 1959 fylder 20 år, vil pokalen gå tilbage til klubben og blive opbevaret i dens arkiv.

De tidligere indehavere af ærespokalen er kaptajn John Foltmann, civilingeniør Kampmann, generalløjtnant C. Førslev, direktør V. Kramme, civilingeniør K. G. Zeuthen, luftkaptajn Povl Jensen, prins Axel, redaktør Povl Westphall, viceadministrerende direktør Viggo J. Rasmussen og generalløjtnant Tage Andersen.

*

Det er meget sjældent, at der anmeldes en film i dette blad. Det er vist kun sket een gang før, da vi anmeldte „Mørkets Eskadrille". Imidlertid er der atter kommet en decideret „flyverfilm" op, som ud over det rent underholdende kan have en vis interesse for vort værn, hvorfor vi bringer en anmeldelse deraf. Da vi ikke selv ser os i stand til at bringe en „neutral" vurdering af filmen, bringer vi anmeldelsen fra landets tre største dagblade.

Den første fra dagbladet „Berlingske Tidende":

SPÆNDING I LUFTEN.

Først og fremmest er denne nye engelske film på Palads ren og skær teknisk underholdning. Luftens Helte hedder den, men det skal nok vise sig, at den vil virke mere tiltrækkende i kraft af sine maskiner end takket være de helte, den også handler om. Der kan ikke herske ringeste tvivl om, at mange vil strømme til Palads for at nyde filmens endog særdeles vellykkede billeder af jetmaskiner i luften, og der kan i lige så ringe grad herske tvivl om, at filmen i første række er blevet til for at præsentere disse optagelser.

John Gilling hedder filmens instruktør, han er et forholdsvis nyt navn herhjemme. Om hans in-

struktørtalent er det ud fra Luftens Helte vanskeskeligt at sige andet end dette ene, at han skiller sig forbløffende godt fra det brede lærred og fra de iøjnefaldende dekorative effekter, som han har set i at vise os de hurtige flyvere i aktion. Derfor ejer filmen heller ikke andre højdepunkter end de flyvende — med velberåd hu har Gilling holdt et flyvenummer parat på de afgørende punkter i handlingen. Elegant og virtuost lader han formelig publikum deltage i flyveturene, vi glider med i de enorme tempo, ser verden svinde væk i hast under os og glemmer at trække vejret af bare luftsyge. Deri ligger altså filmens kvalitet, i dens glimrende udnyttelse af det flyvetekniske — samtidig med, at netop dette flyvetekniske kommer til at skubbe alt andet i baggrunden og fordunkle emner, som manuskriptet oprindelig har villet have frem, men som maskinerne ikke har tålt ved siden af sig.

Det er således mere end beklageligt at den menneskelige konflikt i Luftens Helte udsættes for en så overfladisk behandling, at den ganske taber spænding og interesse, fordufter ud i det absurde og aldrig overbeviser. Vi hører om sammenstød mellem flyvergeneralen og en af hans unge kadetter; generalen bærer på et skyldkompleks over for denne kadet, og kadetten benytter sig på sin side temmelig groft heraf. Selvfølgelig løses konflikten kun ved heroiske udfoldelser i luften. Spørgsmålet bringes nemt af vejen, og det gør os for så vidt ikke noget videre, eftersom konflikten aldrig nåede at interessere for alvor. På samme linie ligger det, at man spises af med den jævne soldaterfilms almindeligheder, når det gælder beskrivelsen af hverdagslivet på kasernen; vi møder den brydske sergent, der er god nok på bunden, desuden c pyldrede soldat, den komiske, den indeslutt osv. Heller ikke den indlagte komik ligger o det fladeste; John Gilling nøjes med at placere ældre herre i en lagkage, og så er han tilfreds.

Lystigt er det heller ikke at overvære film behandling af civile mennesker, der proteste mod dumdristigt flyveri — de bliver gjort gr digt til grin. Nej, Luftens Helte er ikke en fil der byder på akceptabelt menneskeligt stof, de er den for forgabet i teknik og jettempo. Og c dygtige Ray Milland formår heller ikke at pre sin rolle frem på linie med maskinerne. Men k man få sig selv til at se bort fra, at Luftens He således på de vigtigste punkter svigter, har m i rigt mål noget at se på, når filmen går i luft Og det skal jo nok sikre den en lang levetid.

Stg.

Eftermiddagsbladet „B.T." skriver:

FANTASI I JETFLUGT.

LUFTENS HELTE (Palads). Selv om Ro Air Forces nyeste jetjagere flyver hurtigt, bliver i den halvdokumentariske film om det britiske l våben distanceret af den menneskelige fantasi, s på ethvert tidspunkt formår at være et kvarter f ud for handlingens forløb. Det hjælper den m neskelige faktor i kapløbet, at filmen følger afstukne baner, så intet punkt i den spinkle dra tik virker overraskende.

Kniber det for skuespillere og handling at ud over normen fra kilometervis af forudgåe militærforherligende film, må man til geng sige, at fotograferingen i Luftens Helte er ud o det sædvanlige. Man har vist aldrig før set blændende optagelser af atomalderens buldre fartvidundere, og hvis biografgængeren ikke li frem vil synes, at tiden piler af sted for ham n jet-fart, vil filmen utvivlsomt nå sit andet mål stimulere tilgangen til flyvetropperne i NAT landene.

Ray Millands sobre spil og nogle scener n flyvende tallekener og skarptskydende russere, s på uforpligtende måde er draget ind i handling vil virke til at nå dette mål, men ikke i så grad som Royal Air Forces prægtige luftfartø der spiller deres rolle bedst i filmen. *-son*

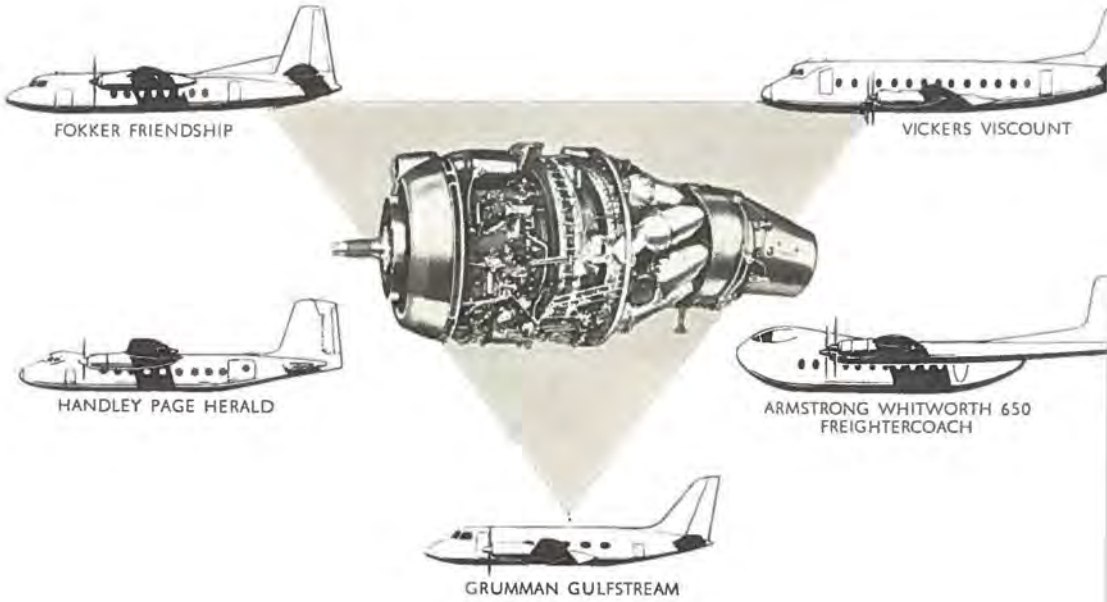
FLYVEVÅBNET

4. ÅRGANG

APRIL 1958

ROLLS-ROYCE
DART
PROP-JET

til passager- og forretningsflyvemaskiner.



Rolls-Royce Dart propeller-jet motorer har bevist, at de er verdens mest gennemprøvede. — De har fløjet over 4.000.000 timer i offentlig lufttrafik.

ROLLS-ROYCE LIMITED, DERBY, ENGLAND

FLYVEMASKINEMOTORER - AUTOMOBILER - DIESEL OG BENZIN MOTORER
RAKET MOTORER - ATOM DRIVKRAFT

Repræsentant for flyvemaskinemotorer: Civilingeniør Mogens Harttung, Jens Kofodsgade 1, København K.

FLYVEVÅBNET

APRIL 1958

INDHOLDSFORTEGNELSE

— Leder
— Explorer
— Sovjet teknikere
— Fællesmarkedsplanerne
— Et år efter München
— Generalernes råd
— Er der noget i luften?
— Vesttysklands nye luftvåben
— Nyt fra flyvestationerne

De synspunkter, der fremsættes i bladet, repræsenterer ikke nødvendigvis redaktionens — endsige 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.
Telf. 98 18 79. Giro 98 025.

Ansvarshavende redaktører:
Flyverløjtnanterne P. L. Wiisbye og M. C. Bügel.

Trykt i
Herlev Bogtrykkeri
(S. Valbjørn)

Eisenhowers svar på Khrushchev's note af 4. april 1958

Præsident Eisenhower skriver i sit svar den 8. april på Khrushchev's note af 4. april, at hele spørgsmålet om atomvåbnene ikke drejer sig om deres afprøvning, men om våbnene selv. Sovjets standsning af atombombeforsøgene bidrager ikke til en løsning af problemet, erklærer præsidenten.

„Nu da De er blevet Sovjetregeringens leder", hedder det i Eisenhowers brev, „vil De så ikke gå ind på mit forslag om, at kærnemateriale fra nu af kun må fremstilles med fredelige formål for øje?"

„Hvis Sovjet ikke er villig til at gå ind på dette, er der andre vigtige forslag", fortsætter præsident Eisenhower. Han nævner sit „Open Skies"-forslag, ifølge hvilket Sovjet og USA skulle udveksle oplysninger om deres militære anlæg og gennemføre gensidig luftinspektion. Han nævner tillige sit forslag om international udnyttelse af det ydre rum til fredelige formål.

I anledning af Sovjets meddelelse om, at det indstiller sine atomvåbenforsøg, skriver præsidenten:

„Det forekommer mærkeligt, at Sovjetunionen, efter netop at have afsluttet en række forsøg af en hidtil ukendt intensitet, nu erklærer i store overskrifter, at Sovjet ikke vil afholde flere forsøg, men tilføjer, med små typer, at man måske vil genoptage forsøgene, hvis USA gennemfører sine forlængst meddelte og nu umiddelbart forestående forsøg.

Eisenhower minder om, at USA og England i marts 1957 erklærede, at de ville give meddelelse om deres atomvåbenforsøg i god tid i forvejen, og at de anmodede Sovjet om at gøre det samme. Men Sovjet søgte fortsat at holde sine forsøg hemmelige. „Så længe Sovjet forkaster tanken om et internationalt kontrolleret program med det formål at standse våbenproduktionen, må USA fortsætte med at udvikle atomkraftens forsvarsmuligheder og lære at formindske det radioaktive nedfald så meget som muligt", erklærer præsident Eisenhower.

Nedenstående er den fulde ordlyd af præsident Eisenhowers brev:

Kære hr. formand:

Jeg har modtaget Deres brev af 4. april, der stort set er en gentagelse af den allerede i vid udstrækning offentlig

Det kolde bor

Sovjets nyeste taktik: Enkeltvis forhandling med repræsentanterne fra USA, England og Frankrig

gjorte meddelelse fra den sovjetrussiske regering om en standsning af forsøgene med atomvåben.

Det forekommer mærkeligt, at Sovjetunionen, efter netop at have afsluttet en række forsøg af en hidtil ukendt intensitet, nu erklærer i store overskrifter, at Sovjet ikke vil foretage flere forsøg, men tilføjer, med små typer, at man måske vil genoptage forsøgene, hvis USA gennemfører sine forlængst meddelte og nu umiddelbart forestående forsøg.

Tidspunktet, ordvalget og måden hvorpå den sovjetrussiske erklæring er udsendt, kan ikke andet end vække tvivl om dens virkelige betydning.

De forenede Staters stilling med hensyn til dette spørgsmål om atomvåbenforsøg er velkendt. I adskillige år har vi forsøgt at nå til en effektiv standsning af ophobningen af atomvåben og en virkelig begyndelse på en reduktion af de bestående våbenlagre. Dette var mit „Atom for Peace"-forslag, der blev fremsat i De forenede Natione 1953. Hele spørgsmålet om atomvåbnene drejer ikke om deres afprøvning, men om våbnene se Hvis våben behandles forsvarligt, så er det nat ligt at indstille afprøvningen af dem. Sovjetun nen forkaster imidlertid fortsat tanken om et int national kontrolleret program med det formål afslutte våbenproduktionen og reducere våbenl rene. Under disse af Sovjetunionen fremkaldte o stændigheder søger USA at udvikle atomkraft defensive snarere end dens offensive mulighe og at lære at formindske det radioaktive nedf mest muligt.

Det er en selvfølge, at disse eksperimenter for USA's vedkommende – gennemføres på en dan måde, at de ikke i nævneværdig grad k have nogen indflydelse på menneskenes sundh

De husker måske, hr. formand, den fælleserklæring, som Storbritanniens og De forenede S

s regeringer udsendte på Bermuda den 24. marts 57. Dengang erklærede vi, at vi kun ville gen-mføre atombombeforsøg på en sådan måde, at ikke ville bringe den radioaktive udstråling i rden til at stige til mere end en brøkdel af den ængde, der kunne være farlig. Vi erklærede end-dere, at vi ville fortsætte med at give offentlig-den meddelelse om vore forsøg i god tid, før gennemføres, og med angivelse af tid og sted r deres afholdelse.

Vi erklærede tillige, at vi ville være villige til give De forenede Nationer forhåndsmeddelelse n vore hensigter med hensyn til afholdelse af erligere atomvåbenforsøg og tillade begrænset ternational observation af sådanne forsøg, hvis vjet ville gøre det samme.

Sovjetunionen har aldrig reageret på denne in-tation. Dens sidste serie forsøg var omgivet af mmelighedsfuldhed i så vidt omfang, som Sov-' kan gøre det. Ikke desto mindre er det, som g fornylig erklærede, De forenede Staters hensigt indbyde De forenede Nationer til at overvære se af vore kommende forsøg.

Ikke alene ignorerede Sovjet vore Bermuda-for-g med hensyn til forsøg, men det har til stadig-d forkastet hovedpunkterne i mit „Atoms for ace"-forslag. Det afslår at gå med til en inter-tionalt-kontrolleret standsning af anvendelsen af kærnemateriale til våbenproduktion og en ned-ering af de bestående våbenlagre ved at gå over at anvende atommaterialerne til fredelige for-l. I løbet af de fem år, siden jeg fremsatte toms for Peace"-forslaget, er vore atomvåben-enalers ødelæggende kraft stadig steget, og en ryggende kontrolleret reduktion af denne kraft ver endnu vanskeligere.

Hr. formand, nu da De er blevet Sovjetregerin-s leder, vil De så ikke tage Deres regerings ling op til fornyet overvejelse og gå ind på mit slag om, at kærnemateriale fra nu af kun må nstilles med fredelige formål for øje?

Hvis Sovjetunionen er så fredselskende, som påstår, vil den utvivlsomt ønske at udvirke en rnationalt kontrolleret overgang fra våbenpro-tion til fredelige formål med hensyn til anven-sen af kærmemateriale.

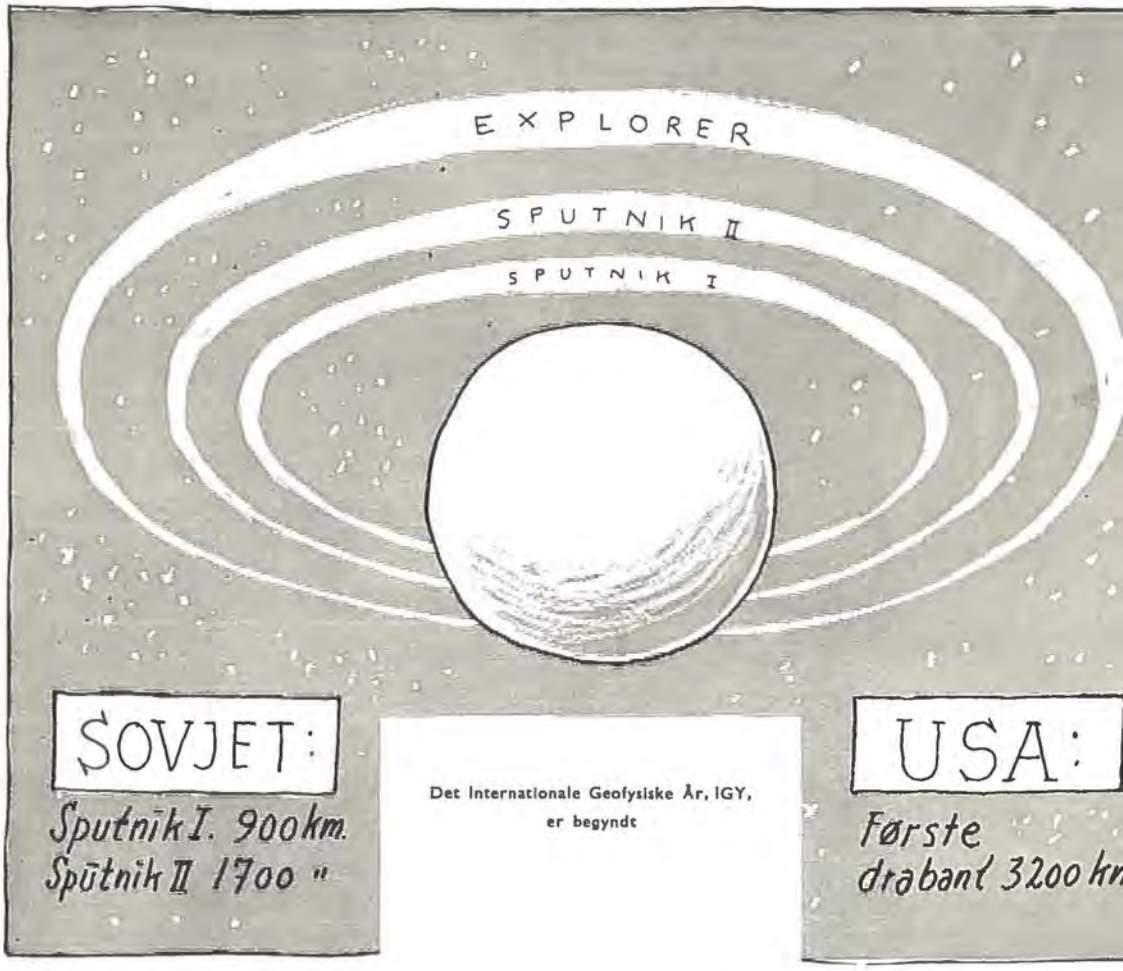
Hvis Sovjetunionen ikke er villig til at gå ind på „Atom for Peace"-forslaget, er der andre vigtige forslag, ved hjælp af hvilket Sovjet kan fremme fredens sag. De vil huske, hr. formand, mit „Open Skies"-forslag til Dem og formand Bulganin i Geneve i 1955. De vil også huske mit forslag om international udnyttelse af det ydre rum til fredelige formål, således som det blev fremhævet i min korrespondance fornylig med formand Bulganin. Disse forslag venter på Sovjets godkendelse.

De forenede Stater er også rede til, endnu før der er opnået enighed om et eller flere af de vigtige „nedrustnings"-forslag, at samarbejde med Sovjetunionen og andre, som måtte komme på tale, om de tekniske problemer, der er forbundet med en international kontrol. Vi erkender begge, at international kontrol vil være nødvendig. Deres brev til mig nævner netop „oprettelse af den nødvendige internationale kontrol med forsøgenes ophør".

Hvad er „nødvendig"? Dette spørgsmål rejser meget indviklede spørgsmål, hvis der som nu er mulighed for at gennemføre visse forsøg i hemmelighed. Hvis der nogensinde skal kunne opnås enighed om begrænsning eller standsning af forsøgene – og De forenede Stater håber og tror, at dette med tiden vil blive gennemført som led i en omfattende nedrustningsoverenskomst – bør planerne til en international kontrol være parat til øjeblikkelig brug. Hvorfor skulle vi ikke straks sætte vore teknikere i gang med sammen at studere og udarbejde forslag til hvilke kontrolforanstaltninger, der er nødvendige for at skabe et betryggende og godkendt nedrustningsprogram?

De forenede Nationers Plenarforsamling har opfordret til studier af de tekniske problemer ved en nedrustning, både med hensyn til kærnevåben og konventionelle våben. De forenede Stater siger „ja". Jeg opfordrer Dem, hr. formand, til at udvirke, at Sovjet også siger ja, så at vi med det samme kan gøre de nødvendige forberedelser til større ting.

(sign) *Dwight D. Eisenhower.*



EXPLORER

Siden Det Internationale Geofysiske År (IGY) begyndte den 1. juli 1957, har videnskaben verden over været beskæftiget med historiens mest intensive studium af universets hemmeligheder. I bestræbelserne på at fremskaffe oplysninger om jorden og de vældige naturkræfter, som behersker menneskets tilværelse, samarbejder videnskabsmænd fra 67 lande for at løse vor klodes mysterier ved at udforske dens overflade og glødende indre, dens dybe have og frosne polarområder.

Videnskabsmændene søger bl. a. at uddybe deres kendskab til fænomener som jordmagnetismen, de kosmiske stråler, tyngdekraften, solens indvirkning på jorden, klimaændringer samt solstrålernes indvirkning på radiokommunikationerne.

Når forskernes storstilede indsats slutter ved gangen af 1958, håber de at have fundet mar af svarene på disse og andre mysterier, som lær har modstået videnskabens forsøg på udforskni Et af de mange projekter, som alle er af bet ning for menneskets fremtid, er helt eneståer ved sin dramatiske udforskning. Det er erobrin af det ydre rum.

Det ydre rums mysterier har fængslet men sket siden de ældste tider. Hver tidsalder har h sine geniale forskere, som har øget vor viden universets sammenhæng. Men for at kunne videre i denne stræben efter at løse verdensru mets hemmeligheder måtte man vide mere naturfænomenerne oven over jordens atmosfær

Før atomalderens begyndelse – i de mange siden menneskeheden godkendte Copernicus' fattelse af solsystemet – var al vor viden om

nsrummet udelukkende baseret på kendskab til udladninger fra universet, der var stærke nok at trænge igennem det dybe lufthav omkring rden. Atmosfæren udgør et skjold mod solens ıdbringende stråler, men forhindrer os tillige i lære solen og dens udstråling nærmere at kende. en lukker sværme af små meteorer ude, men forænger samtidig vort billede af stjernerne.

I menneskets søgen efter denne vanskeligt til-ɜngelige viden har man besteget bjerge, opsendt lloner med instrumenter og konstrueret kraftige kkerter til udforskning af universet. Ved hjælp disse metoder, der ofte var ret primitive, ind-·ntede man et bemærkelsesværdigt, omend beænset fond af viden om partikler og stråling i mmet.

Auguste Piccard bragte i 1931 sin ballon op i ı højde af 15.800 meter og blev en af de få mskippere, som opnåede at se jordens krumning. de senere år har udviklingen inden for raketdenskaben og stratofotograferingen givet videnaben værdifulde oplysninger. Men det var langt a tilstrækkeligt. Videnskabsmændene var klar ·er, at de på en eller anden måde måtte nå op ·er jordens beskyttende luftdække for at få svar ı deres spørgsmål.

I 1956 bekendtgjorde videnskaben derfor, at an i Det Internationale Geofysiske År håbede at ınne gennembryde grænsen til det ydre rum med ı jordsatellit. Det var den bedrift, man havde ·ntet så længe på – menneskets første store rejse ı i rummet. Noget tilsvarende var aldrig gjort ·r, og da der blev givet meddelelse om projektet, ır der ingen, der helt nøjagtigt vidste, hvordan ·t skulle udføres.

Men allerede i løbet af eet år løb den første disse kunstige måner rundt om jorden ca. 900 ı ude i rummet, og det blev pludselig muligt ·d en vis sikkerhed at forudsige tidspunktet for ·nneskets erobring af verdensrummet.

Den første jordsatellit, der blev opsendt af Sovunionen den 4. oktober 1957, Sputnik I, blev n 30 dage senere efterfulgt af Sputnik II, som ede en højde af 1699 km.

Den 31. januar 1958 nåede en tredie satellit, opıdt af USA, endnu længere ud i rummet – 2539 ı over jorden.

USA's satellit, „Explorer", og den anden russiske satellit kredser nu omkring jorden med en hastighed af 28.800 km i timen. De registrerer oplysninger om den øvre atmosfære og sender dem til jorden pr. radio. Inden længe vil de utvivlsomt blive efterfulgt af andre kunstige jorddrabanter, udstyret med videnskabelige instrumenter, som kan registrere yderligere oplysninger om solsystemet. Nogle af dem vil måske medføre fjernsynskameraer til fotografering af skyformationer og herved kunne give nøjagtige oplysninger om vejrforandringer, eller de vil kunne tage billeder af jordens overflade, så at den omsider kan blive helt korrekt kortlagt.

Stadig strøm af oplysninger.

Kort efter at „Explorer" var nået ind i sin bane, begyndte en strøm af videnskabelige oplysninger at indløbe til Det Internationale Geofysiske Års hovedkvarterer. Fa satellitens indre udsendte to små radiosendere kodemeldinger om forholdene i det ydre rum, om de kosmiske strålers intensitet, meteorbombardement af satelliten og temperaturer. Meldingerne udgår fra fire antenner på midten af den 2 meter lange cylinder. Den enkle kode sendes på bølgelængder, som er valgt efter aftale med Det Internationale Geofysiske Års ledelse.

Videnskaben ved endnu ikke med sikkerhed, hvad mange af disse oplysninger vil føre til. De vil måske bane vej for rumrejser eller resultere i sikrere metoder til at fremkalde regn eller forudsige vejret. Man kan ikke på forhånd nøjagtigt vide, hvor stor værdi den nye viden vil få. En væsentlig del af menneskehedens fremskridt er jo bygget på kendsgerninger, der betragtedes som kuriositeter, da de fremkom.

Imidlertid har nogle af de oplysninger, som er modtaget, allerede vist sig at være til gavn for det verdensomspændende forskningsprogram. Det er f. eks. konstateret, at de kosmiske stråler i ionosfæren – skønt meget stærkere end dem, der gennemtrænger jordens atmosfære – ikke er farlige for mennesket. Der er foretaget målinger, som viser, at temperaturen inde i satelliten kan holdes på et så behageligt niveau som 10–27° celcius. Sammen har disse to opdagelser fjernet noget af frygten for rejser i det ydre rum.

Foruden at undersøge strålingen og temperaturen søger „Explorer" at skaffe oplysninger om meteor-„trafiktætheden" i verdensrummet. Skønt der kun er ringe chance for at møde et meteor, der er stort nok til at kunne ødelægge et fremtidigt rumskib, vil morgendagens rumrejsende næsten med sikkerhed blive udsat for en veritabel „sandstorm" af kosmisk støv. „Explorer" er udstyret med en lille mikrofon, der registrerer lyden af disse partikler, når de slår mod dens ydre. Andre instrumenter kan bidrage til nøjagtige målinger af afstanden mellem punkter på jorden, der ligger langt fra hinanden. Atter andre vil give oplysninger, ud fra hvilke fysikere kan beregne tætheden i den øvre atmosfære og geografer bestemme jordens nøjagtige form.

Blandt måleinstrumenterne i satelliten er også en geigertæller, endvidere et instrument, som måler tætheden af de ganske små meteorer, der slår imod jorddrabanten, samt en mekanisme, der „oversætter" de mange aflæsninger til radiosignaler. Alle disse lilleput-indretninger et et produkt af det, der i elektroindustrien kalder „miniaturisation". Hele samlingen af instrumenter vejer kun ca. 5 kg og er anbragt i et 18 cm langt næsestykke, belagt med det stærkt reflekterende metal zirconium, som beskytter mod de store temperatursvingninger, der opstår, når satelitten bevæger sig fra brændende hedt sollys til stærk kulde på jordens skyggeside og omvendt.

Kodemeldingerne fra satelliten vil fortsætte, så længe radiosenderne fungerer. Den ene ophørte som beregnet med at sende efter et par ugers forløb (dog er der senere atter opfanget signaler fra den), mens den anden sandsynligvis vil kunne sende i flere måneder. Imidlertid vil videnskabsmændene, selv længe efter at satellitens batterier er udbrændt, modtage værdifulde oplysninger om den fra det net af observationsposter, der er oprettet over hele verden. Disses effektivitet afhænger af pålidelige meldinger om satellitens ændrede kurs. Meldingerne udarbejdes i et beregningscenter, hvor en elektronhjerne kalkulerer jorddrabantens position, hastighed og bane. Dette centers betydningsfulde meddelelser forhindrer, at den lille kunstige måne tabes af syne i det uendelige, uudforskede områder oven over jorden. Ved blot at iagttage satelliten gennem kikkerter og fotografere den k videnskabsmændene erhverve nye oplysninger jorden, der ikke kan fås på anden måde. Billec af satellitens bane, taget med specielle kamera vil gøre det muligt at foretage nøjagtige måling af terrænforskellene på jordens overflade. Når g fysikerne først har fået disse længe savnede opl ninger, kan de fastslå jordens nøjagtige form. R porterne om satellitens bane vil – efterhånden s den gradvis ændres – kunne give forskerne længe savnet viden om, hvordan man skal ko lægge rummet. Ifølge allerede modtagne oplysn ger af denne art, tyder meget på, at jordens atm sfære når højere op end oprindelig antaget.

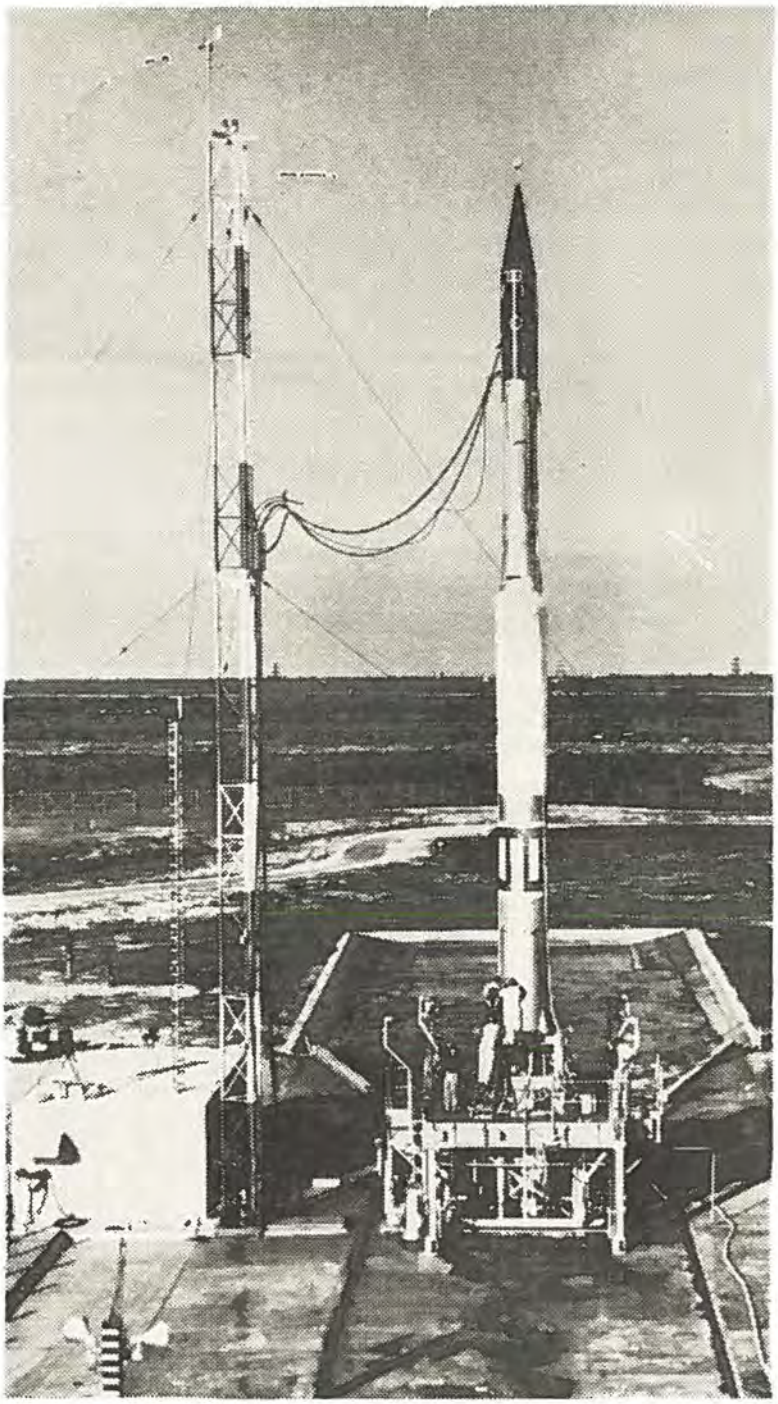
Observationerne på jorden vil ligeledes utvi somt kunne korrigere udregningen af længde- breddegrader. Disse observationer vil blive et su plement til lignende studier inden for andre fel under Det Geofysiske År. Under ledelse af Smit sonians Astrofysiske Observatorium følges satel ten af over 100 frivillige visuelle observatio eller „månevagt"-hold i USA og andre lande.

De første satelliters opsendelse i det ydre r er indledningen til et program, som omfatter skydningen af et yderligere antal satelliter m endnu mere komplicerede indretninger og m længere levetid.

Rige løfter for fremtiden.

Menneskets rejse til andre kloder ligger n langt forude, men de små kunstige måner vil fo løbig give menneskeheden rigeligt stof til eft tanke, bl. a. på grund af den betydning, de kan for menneskets hverdagsliv. Det vil f. eks. sikk blive muligt at forudsige vejret flere uger fo ved at sammenholde de meldinger fra satelitter der modtages af observationsposterne over hele v den. Forhåndsviden om tørke og oversvømmel vil kunne redde tusinder af menneskeliv og f hindre skader for millioner af kroner. Disse res tater hører ikke hjemme i en fjern fremtid – vintes inden for de næste 10-20 år.

Menneskeheden vil sikkert snart opleve bet ningsfulde fremskridt inden for lægevidensk fysik, kemi, astronomi og andre videnskaber. Sa litten vil utvivlsomt kunne åbne nye mulighe for forskerne til at løse mange problemer og s



Efter russernes opsættelse af Sputnik I (og senere Sputnik II) har der været arbejdet febrilsk på raketforsøgsbaserne i Florida

re fænomener som f. eks. eksplosioner i solens erflade og de kosmiske stråler. Man mener bl. a., et nærmere kendskab til en bestemt slags udstråg måske vil hjælpe lægevidenskaben til at finde metode til helbredelse af kræft.

Som forskningsredskab vil den kunstige jorddrabant byde videnskaben mange fordele. Rent symbolsk er den et nyåbnet vindue ud mod rummet; den har trukket sløret bort fra de uendelige vidder uden for vor klode. Hvis mennesket gør brug af

satelliten som et redskab og ikke som et våben, vil vi kunne opnå umådelige fordele.

Præsident Eisenhower har i sit brev til ministerpræsident Bulganin den 12. januar understreget Amerikas ønske om at fremme international afspænding og nedrustning og samtidig slået til lyd for kontrol med det ydre rum og dets anvendelse udelukkende til fredelige formål.

Præsidenten udtalte bl. a.:

— Der er ved at blive fremstillet kraftige nye våben, som ved brug af det ydre rum i betydelig grad vil forøge den menneskelige races evne til at ødelægge sig selv... Kan vi ikke standse produktionen af sådanne våben, som vil gøre brug af, eller rettere misbrug, det ydre rum, nu da vejen er blevet åbnet til et nyt område for menneskets udforskning? Bør det ydre rum ikke kun anvendes til fredelig brug for menneskeheden og aldrig til krigens formål? Det er det, mit forslag går ud på.

Observationen af Explorer.

Adskillige måneder før opsendelsen af „Explorer" havde USA oprettet det såkaldte „minitrack"-system til at opfange signalerne fra satelitten. Det er ti kraftige radiostationer, der ligger i en kæde gennem Nordamerika, Sydamerika og Australien. Allerede halvanden time efter affyringen blev de første radiosignaler fra satelliten opfanget af „minitrack"-systemet, og kodemeddelelserne er siden indløbet døgnet rundt.

Systemet virker på den måde, at radiosignaler fra „Explorer" opfanges ved hjælp af vældi specielt konstruerede antenner og registreres s en række linier, spiraler og kurver på minitra stationernes oscilliskoper. Så snart satelliten er p seret, går videnskabsmændene i gang med at chiffere kodemeddelelserne, og de videnskabeli oplysninger videresendes pr. fjernskriver til Was ington. Her bearbejder en elektronhjerne rapp terne fra alle minitrack-stationerne og udregner få sekunder vigtige data, f. eks. „Explorer"s n agtige fart og højde. Disse oplysninger sendes t bage til minitrack-stationerne, som benytter de ved de kommende observationer.

Samtidig med at radiosignalerne registreres oscilloskoperne, optages de på bånd, der viderese des til jetkraftlaboratoriet i Pasadena. Efter at denskabsmændene har uddraget oplysningerne f dem, sendes resultaterne til Det videnskabeli Selskab i henholdsvis Washington og Moskva to vigtige IGY-centre.

Endelig følges satelliten af optiske observatio poster, der er udstyret med kraftige astronomis kikkerter, og som fotograferer „Explorer", når atmosfæriske forhold tillader det. Videnskabsmæ dene sammenholder oplysninger fra satellitens r diosignaler med disse optiske data for at få et fuldstændigt billede som muligt af satellitens fæ og forholdene ude i verdensrummet.

SOVJETS LØSNING *på teknikerproblem*

I dette blads leder, nov. 57, skrev chefredaktør *Eigil Steinmetz* om „NATO ved en skillevej...", hvor chefredaktøren bl. a. beskæftigede sig med Senator Henry Jacksons rapport, hvori der fastslås, at *„den frie verden i kapløbet om himmelrummet, i forsøgene på at gøre forsvaret tre-dimensionalt og i bestræbelserne på at føre basepolitiken ud i tonossfæren, har tabt det allerførste slag i skoleklasserne og ved universiteterne"*, men senatoren tilføjer, *„der er tid til at vinde krigen i det uendelige rum, hvis man hurtigt og drastisk drager konsekvenserne deraf"*.

Lad os nærmere undersøge Sovjetunionens b væggrunde og — lad os blot ærligt indrømme fremsynede udenrigspolitik. Det bunder slet og i den kendsgerning, at Sovjetunionen har en id et mål, som de altid holder for øje: verdenskom munismens endelige sejr.

Så tidligt som i 1931 udtalte Stalin: *„Vi er til 100 år bag ud for de teknisk fremskredne la de. Hvis det ikke lykkes os at indhente dette fo spring, bliver vi knust. Derfor må vi sætte os i i alt. Intet må undgå vores opmærksomhed. må lære, lære og atter lære."*

Moskvas universitet

Og at russerne har taget ved lære står i dag lart for den frie verden. End ikke ønsketænkning an ændre disse kendsgerninger. Da russerne opndte sputnik I og II beviste de deres førerstilling ed fremstilling af interkontinentale raketter. Des årelange tekniske og naturvidenskabelige anrengelser havde ført Sovjetunionen frem til teksk sejr. En sejr, der rystede den demokratiske rden. (At russerne samtidigt har vundet tid ved kidnappe tyske raket-videnskabsmænd umiddelrt efter 2. verdenskrigs afslutning rokker ikke d Sovjets drabant-succes).

Efter atomkonferencen i Geneve i 1956 udtalte rmanden for den amerikanske atomenergikomission, *Lewis Strauss,* efter hjemkomsten til starne: *„Hvis vi har bygget os i den tro, at russer- ikke kunne hamle op med os i teknisk dygtighed videnskabelig fantasi, så er vi i hvert fald der Genevekonferencen blevet revet ud af vore vildfarelser".* — Derfor burde russernes tekniske formåen ikke være kommet helt bag på den vestlige verden.

I dag producerer Sovjetunionen dobbelt så mange forskere og ingeniører som USA. I dag råder Sovjetunionen over en stab på mere end 6 millioner specialister. Bulganin udtalte under Sputnikrusen i Moskva, at de om to år ville være oppe på knap 10 millioner.

Hvordan har det været muligt for Rusland at gennemføre denne fantastiske udvikling på 40 år?

Simpelthen ved at „støvsuge" hele nationen for tekniske talenter. Alle elever i Sovjetunionens gymnasier bruger mere end halvdelen af timerne til matematiske og naturvidenskabelige fag. Elever, der ikke kan følge med, bliver sigtet fra, medens de teknisk og matematisk begavede bliver undervist af et veltrænet korps af videnskabsmænd.

Sovjetunionen uddanner seks gange så mange

polyteknikere som jurister eller medicinere. *„Life"* har tidligere undersøgt dette forhold, hvoraf det fremgik, at 500,000 af Sovjetunionens dygtigste studenter er immatrikuleret ved de 33 russiske universiteter, der kun uddanner forskere, samt ved de ca. 200 polytekniske læreanstalter. Mange af de resterende studenter søger til de 3796 tekniske skoler, og herfra udgår årligt omkring 70,000 konstruktører og laboranter, som er uddannet til at udføre det videnskabelige rutinearbejde.

Der har tidligere herhjemme været offentliggjort artikelserier, der viser, hvorledes tyske videnskabsmænd i Rusland nyder særlige privilegier i form af ferieophold i luksusvillaer ved Sortehavet o. lign.

Men også Sovjetunionens kommende overklasse, studenterne, nyder allerede i studietiden enestående privilegier, f. eks. i form af fritagelse for militærtjeneste, rejser såvel i Sovjetunionen som til Mao-Kina o. s. v. Undervisningen er gratis. Mange studenter oppebærer desuden en ret klækkelig „studenterløn".

Bagsiden af medaillen er den strenge kontrol, de til enhver tid er underkastet. Selve arbejdet i auditorier og laboratorier er hårdt og anstrengende, da systemet tvinger eleverne til at yde maksim på kortest mulige tid. Humane fag er en uker verden for de fleste studenter — bortset fra ob gatoriske sprogkursus i engelsk og tysk faglitte tur. Alle studier koncentreres om de naturvide skabelige discipliner.

Systemet er hårdt, men effektivt. De svære studier (f. eks. metallurgi) støttes af de stør stipendier og privilegier. Alene fra *Kalinin* dim teres årligt 500 metallurger til jetmotorindustri raketforskningen og atomenergiprogrammet.

Gennemsnitlønnen i Sovjetunionen er 8000 kr ner efter dansk „værdimålestok". De nybagte kø didater fra Kalinin oppebærer i rubler en årsgag der svarer til en indtægt på 40,000 danske kron Hertil kommer stillingens prestige og autorit De dygtigste helliger sig videnskaben med d mål at opnå lederstillinger ved læreanstalter med topgage af „250,000 kr." årligt. Disse vide skabsmænd er i stand til at holde landsted privatchauffør, ferierne tilbringes ved U.S.S.R mest eksklusive badesteder, ligesom de handler specialforretninger, der er lukket for den jæv befolkning. Jo sandelig: *Alle er lige — dog nogle mere lige end andre!"*

EUROPÆISKE *fælledsmarkedsplane*

I lighed med, at dette blad jævnligt, takket være chefredaktør E. Steinmetz, har mulighed for at holde flyvevåbnets personel orienteret om den udenrigspolitiske udvikling, har „Flyvevåbnet" fundet det hensigtsmæssigt også at orientere ganske kortfattet om de europæiske fællesmarkedsplaner. Naturligvis er det let at følge med i dagspressen, men det er således, at langt de fleste har fuldt op at gøre, hvorfor den nødvendige tid til at sætte sig ind i de aktuelle problemer ikke er til stede, hvorfor en kortfattet vejledning sikkert vil være på sin plads.

Den 6. februar i år holdt minister for udenrigsøkonomi, Jens Otto Kragh, og økonomiminister, Bertel Dahlgaard, en redegørelse i folketinget om udviklingen i de forskellige markedsplaner. — De Seks Landes Fællesmarked, Det Vesteuropæis Frihandelsområde og Den Nordiske Toldunion som indledning til Folketingets debat om D marks stilling til ovennævnte markedsplaner.

Da Danmarks stilling til markedsproblemer vil være af afgørende betydning for vort lan placering i Europa og i Norden såvel økonomi politisk og kulturelt i årene fremover, bringer bladets læsere en neutral redegørelse for marke planernes forudsætninger og hvad de går ud skrevet af fuldmægtig C. E. Madelaire, H.D., s vi med tak har modtaget af Telefon Fabrik Au matic A S.

Som de fleste sikkert vil huske, foregik d internationale handel fra begyndelsen af 30-er og op til krigen på en ganske anden måde, e

ter krigen. Den blev reguleret af handelsaftaler ıellem de enkelte lande to og to, baseret på det incip: Hvis I vil købe så og så meget af den ; den vare, så vil vi købe så og så meget af den re af jer. Og resultatet var, at den danske im- ›rtør måtte købe fra det land, hvortil han kunne indførselsbevilling, i stedet for der, hvor han ınne få det bedste og billigste produkt.

Efter krigen kom reaktionen. Man så, at det var rdelagtigt — for ikke at sige nødvendigt — at rsøge at skabe et snævert samarbejde mellem de steuropæiske lande, både på det handelsmæssige, :t militære og det politiske område. Nogle af for- gene er uhjælpeligt strandet, men andre lykkedes ; har ført til de meget frie handelsforbindelser, har i dag, sammenlignet med før krigen.

Gennem G.A.T.T.-aftalen, der blev truffet i)48 og som nu omfatter 35 lande, foregår der ·vnligt forhandlinger landene imellem for at nå nedsættelse af toldsatserne.

I 1950 førte O.E.E.C.-samarbejdet til oprettel- n af Den europæiske betalingsunion. *(Organisa- ›n for europæisk økonomisk samarbejde,* gennem ·ilken importforbud gradvis er blevet ophævet, ledes at mere end 80 % af medlemslandenes ıport nu er overført til friliste).

1948 blev *Benelux-unionen* etableret. Det er en ımmenslutning imellem Belgien, Holland og Lux- ıburg, foreløbig i handelsmæssig henseende, så- des at samhandelen mellem disse tre lande fore- r fuldkommen frit (bortset fra landbrugsvarer) end ikke pålægges told.

Ved indførelse af denne frie handel har fabrik- rne inden for området fået et „hjemmemarked" ca. 20 millioner mennesker i stedet for som tidligere henholdvis 9 mill., 11 mill. og 0,3 mill. Det er meningen efterhånden at udvikle Benelux til en egentlig økonomisk union.

Endelig kan nævnes *Det europæiske Kul- og Stålfællesskab,* der blev etableret i 1952 og som omfatter Frankrig, Vesttyskland, Italien, Belgien, Holland og Luxemburg. Inden for de nævnte seks lande er der fri handel med kul, koks, jern og stål.

Når der for tiden er så megen tale om indførelse af fuldkommen fri handel inden for større eller mindre områder i Europa, betyder det altså ikke, at der pludselig væltes op og ned på det hele. Den glidende udvikling mod friere handelsforhold har simpelthen nu ført os så langt, at næste punkt naturligvis må blive indførelse af fuldkommen fri handel inden for en større eller mindre del af Vesteuropa, hvad enten dette så sker under den ene eller den anden form.

DE AKTUELLE PLANER.

De fællesmarkedsplaner, der for tiden diskuteres, er følgende:

1. *Det Europæiske Fællesmarked*
   (også kaldet „Det Europæiske Økonomiske Fællesskab", „Messinalandene" eller slet og ret „de seks").
2. *Det Europæiske frihandelsområde.*
3. *Den nordiske toldunion.*

Danmark har mulighed for at slutte sig til hvilken som helst af de 3 områder, vi ønsker. Der kunne endog være tale om at slutte sig *både* til frihandelsområdet og til Den Nordiske Toldunion — hvis disse planer da bliver til noget. Alle tre planer er altså af største interesse for os, og det skal forsøges at gøre rede for, hvad de går ud på. Når man tænker på, at alene den nylig udkomne betænkning vedrørende *Den Nordiske Toldunion* fylder ca. 1400 sider, vil man dog forstå, at der her kun kan være tale om en meget stærkt sammentrængt redegørelse.

1. *Det Europæiske Fællesmarked.*

Dette omhandler foreløbig *Belgien, Holland, Luxemburg, Frankrig, Italien og Vesttyskland.* Enhver europæisk stat kan dog søge om optagelse.

Al handel inden for fællesmarkedet skal fuldkommen frigøres i løbet af en periode på 12-15 år, d. v. s. told og importforbud skal gradvis falde

Endnu skiller landegrænserne Europa, men kan fælles økonomiske problemer blive forløbere for Europas forenede stater — eller begyndelsen til en indbyrdes handelskrig i Europa?

bort. For import fra andre lande, end de, der hører under fællesmarkedet, skal fastsættes fælles toldsatser, der skal gælde for alle medlemslandene.

Endvidere skal indføres „fri bevægelighed for personer, kapital og tjenestydelser", d. v. s. enhver har ret til frit at tage arbejde og bosætte sig, hvor han har lyst inden for området, og mulighederne for at skaffe kapital til investering er ikke begrænset til det enkelte land.

I samtlige de tilsluttede lande skal der indføres ens beskæftigelsesforhold — det vil bl. a. sige lige arbejdsuge, lige løn for mænd og kvinder, ens regler for betaling for overtid, m. v. — Endvidere skal man søge gennemført ens regler for social sikring, arbejderbeskyttelse, retten til at organisere sig o. s. v.

Endelig skal medlemslandene gennemføre et samarbejde med hensyn til konjunkturpolitik og økonomisk politik. På dette og visse andre om der må medlemslandene give afkald på en del deres selvbestemmelsesret, og det betyder efter v grundlov, at Danmark kun kan tilslutte sig, h mindst $^5/_6$ af Folketingets medlemmer stemmer f det.

Det må erindres, at alle disse bestemmelser sk indføres gradvis over en årrække, — for de fle bestemmelsers vedkommende med 12-15 år, så des at der gives de enkelte virksomheder og sa fundet som sådant mulighed for gradvis at t passe sig de ændrede forhold.

I modsætning til de andre planer er *Det eu pæiske Fællesmarked* allerede en realitet, idet trådte i kraft den 1. januar 1958.

2. *Det Europæiske Frihandelsområde.*

Da ideen om fællesmarkedet begyndte at ta form, blev England nervøs for, at det ville

d over dets eksport til „de seks". Hvert enkelt f de seks lande ville jo kunne eksportere til de vrige medlemslande uden told eller andre hinringer, medens Englands eksport til fællesmarkeet ville blive pålagt told.

England fremsatte derfor forslaget om *et europæisk frihandelsområde,* der skulle omfatte b å d e *e seks fællesmarkedslande* og en række andre, uropæiske lande, nemlig: England, Danmark, Norge, Sverige, Sjets, Østrig samt evt. Irland, Island, Portugal, Grækenland og Tyrkiet.

Regler for frihandelsområdet er ikke udarbejdet enkeltheder, men ideen er, at al handel (dog ikke ned landbrugsvarer) skal kunne foregå fuldkomnent frit for området, uden told eller andre reriktioner, ganske som for fællesmarkedet. Dernod har medlemslandene i frihandelsområdet ret l at bibeholde deres egne toldsatser for import defra, i modsætning til fællesmarkedet, hvor der culle indføres ens toldsatser.

I modsætning til fællesmarkedet tager frihanelsområdet kun sigte på selve handelen mellem ndene. Der bliver derimod næppe tale om fri evægelighed for personer og kapital, og der er oreløbig ikke opstillet regler for samordning af enkelte landes økonomiske og sociale politik, afskrivningsregler, beskæftigelsesforhold o. l. i disse områder vil medlemslandene sikkert blive esentlig friere stillet end under fællesmarkedet.

Medens fællesmarkedet faktisk allerede er en ndsgerning, så er frihandelsområdet endnu kun noget der drøftes". Mange vanskeligheder skal ervindes, før det kan gennemføres, og måske l vanskelighederne vise sig at være så store, at t hele løber ud i sandet. De fleste af problemer vil sikkert være kendt fra avisartiklerne, men r oversigtens skyld skal nogle af de vigtigste g nævnes ganske kort:

Englands forslag om et frihandelsområde omtter i k k e landbrugsvarer. Dette skyldes, at Engnd ønsker at beskytte sit eget landbrug og også nødt til at beskytte de tidligere engelske overiske områder, der er baseret på eksport af landugsprodukter til England, f. eks. Australien, ew Zealand og andre, for ikke at ødelægge sine ne eksportmuligheder dertil. Derimod siger Danrk, Holland, Frankrig og en række andre europæiske lande: Hvorfor skulle vi gå med til fri import af engelske industriprodukter, medmindre vi til gengæld frit kan sælge vore landbrugsprodukter i England?

Frankrig har som bekendt store økonomiske vanskeligheder. Det har derfor opnået en særstilling i aftalen om fællesmarkedet. Det er på ingen måde sikkert, at det kan opnå samme særstilling i frihandelsområdet, og Frankrig er derfor ikke særlig interesseret i disse planer. Endvidere er der uenighed mellem England på den ene side og bl. a. Frankrig på den anden side om, hvorvidt medlemslandene skal være helt frit stillede med hensyn til den økonomiske og sociale politik, eller om en vis tilpasning skal finde sted landene imellem.

Nordisk toldunion — eller Danmarks tilslutning til »de seks«?

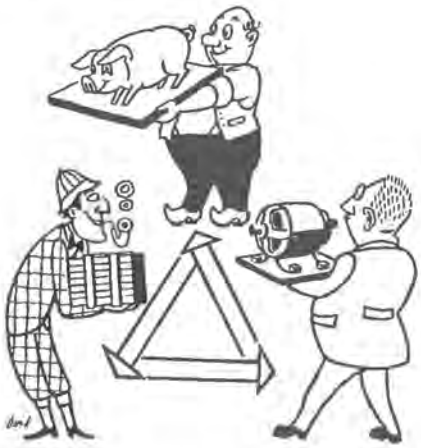
Der findes mange andre problemer, men af pladsmæssige grunde må vi i denne redegørelse begrænse os til ovenstående.

3. *Den Nordiske Toldunion.*

Disse planer er i virkeligheden ældre end planerne om de to andre markedsformer. Spørgsmålet om indførelse af *et fælles nordisk varemarked* var et af hovedpunkterne allerede ved *Nordisk Råds* 2. samling i august 1954. Siden da har der været arbejdet ihærdigt på at kortlægge samhandelen mellem de nordiske lande inden for de forskellige brancher for at finde frem til hvilke følger en sådan markedsordning måtte vente at få for de forskellige erhvervsgrene i de enkelte lande.

Som følge af de andre, langt mere omfattende planer er det imidlertid besluttet at udsætte videre forhandlinger om Den Nordiske Toldunion. Unionen tænkes at omfatte *Danmark, Norge, Sverige* og *Finland*. Der vil blive tale om fuldkommen fjernelse af told og importforbud mellem medlemslandene indbyrdes, efter de nuværende planer for 80 % af samhandelen. Til gengæld skal alle medlemslandene indføre samme toldsatser for import fra andre lande. Blandt de brancher, der skal omfattes af den frie handel, er den kemiske inc stri, jern- og stålindustrien og den elektroteknis industri.

(Artiklen sluttes i næste nummer med en ge nemgang af markedsplanernes muligheder og ko sekvenser).



Krigen kommer altid et år efter Münche

Den 18. april anmodede Sovjetunionen om indkaldelse af De forenede Nationers sikkerhedsråd for at drøfte spørgsmålet om amerikanske bombeflys togter i ret ning mod Sovjet efter falske alarmer på radioskærmene. Den 21. mødte sikkerhedsrådet til drøftelse af Sovjetunionens klage. Vi skal ikke komme nærmere ind herpå, da behandlingen i sikkerhedsrådet er kendt fra pressens referater og kommentarer.

Den russiske anklage er typisk udslag af den psykologiske krigsførelse, som russerne så dygtigt mester. „Sovjets klage" er videreførelse af det „atom-hysteri", der har været fremme i dette forår, og som sikkert vil tage til i de kommende måneder, bl. a. med Albert Schweitzers „radioappeller", som f. eks. den danske statsradiofoni vil bringe. At lægen og humanisten Albert Schweitzer er en stor personlighed, en ærlig mand, en „ikke kommunist" (alene hans religiøse overbevisning hindrer ham i at have kommunistiske tilbøjeli heder) er hævet over al tvivl. Han er en af me neskehedens helt store og uplettede mumanister.

Men samtidig spår vi, at Albert Schweitzers a varende ord mod atomfaren – som læserne vil ha mere om i den kommende tid – øjeblikkelig blive taget til indtægt for den kommunistiske pr paganda, sådan som hans sidste tale blev det h i Danmark. Her tænkes bl. a. på de kommunistis løbesedler, der blev delt ud til alle husstande f. el i Valby, hvor kommunisterne forsøgte at tage A bert Schweitzers ord som udgangspunkt for in bydelse af Danmarks ungdom til at drage Sovjetunionens såkaldte „Festivale" i Moskva si ste år!

Lad os endnu engang understrege: Kommu sterne har stadig verdensrevolutionen i tanker dag og nat, året rundt. Takket være oprettels af NATO og tilstedeværelsen af S.A.C. – Ame

SACs høje beredskab — den frie verdens garanti mod kommunist-kup

s Strategiske Bomberstyrker – udstyret med brint-; atomvåben, er Vesten forskånet for at blive løt over ende af de kommunistiske horder, hjulpet lokale 5. kolonnefolk.

Derfor søger kommunisterne verden over – efter dre fra deres herre og mestre i Kreml – at opdse stemningen i den frie verden til et forbud od anvendelsen af atomprojektiler. Hvis den frie rden går ind på en overenskomst, der forbyder ıvendelsen af kernevåben – vil balancepolitiken samme øjeblik være væltet: russerne ville være rdens stærkeste militærmagt på grund af deres orme hærenheder, deres i antal overlegne konntionelle styrker.

En ensidig opbygning af Vestens forsvar baseret den massive gengældelse med kernevåben kan så rumme visse farer.

Professor Geoffrey Hudson, Sct. Anthony Collge i Oxford, har måske klarest forstået denne re. Professoren har flere gange appelleret til den e verden om at tænke sig om, og ikke lade føser og handlinger være dikteret af ønsketænkng, der i vor dødsensfarlige tid kan være ensydende med udslettelse. Professoren siger herom a.:

„Forholdsregler, der dikteres mere af hensyn statsfinanser og indenrigspolitiske forhold, præteres som udsprunget af aktuel strategisk klogıb med det resultat, at offentligheden i stedet at blive informeret gennem den officielle forringer, ledes længere og længere bort fra de kelige realiteter.

Når begge parter i en eventuel kommende krig er fuldt bevæbnede med atomvåben, vil sejren gå til den, der er stærkest, hvad ortodokse våben angår. Den strategiske bombning vil, skønt den bliver så langt mere effektiv og forfærdende end i sidste krig, have samme formål og virkning. Men det er sandsynligt, at den mest frygtede form for strategisk bombning: angrebet på baglandet med brintbomber overhovedet ikke vil finde sted. Det vil for den magt, der føler sig „stærkest på jorden" være naturligt så vidt muligt at undgå brintbombekrigens helvede, hvis den er sikker på at kunne vinde uden at slippe den løs – eller forhindres deri af almindelig panik – hvis fjenden erklærer, at han ikke vil bruge brintbomben først...

Teorien om atomkrigens præventive virkning er aldrig blevet fuldstændigt gennemtænkt, hvilket

UNIFORMER

i ægte håndskræderi

TH. & OVE HILGE

BREDGADE 76 . PALÆ 141

Siden 1895

Der er tradition for godt skræderi i Bredgade

ikke kan forundre. Den er nemlig een eneste stor humbug med det formål at skjule, at de vestlige nationer er uvillige til at skabe det nødvendige forsvar for dem selv. Det naturlige – og nødvendige – ville være, at NATO-nationerne altid burde være i stand til at kæmpe med russerne ved Elben på lige betingelser.

I dag er de imidlertid uvillige til at ofre det, der er nødvendigt for at møde den sovjetrussiske udfordring. Derfor tager de deres tilflugt til tanken om atom-gengældelsen og luller sig i den tanke, at dette er nok til at undgå muligheden for krig – på den måde bliver deres ledere i stand til at skabe et billigere forsvar, hvilket er populært – og kan blive skæbnesvangert...

Den nuværende tendens er åbenlyst moralsk og politisk til russernes fordel. Jo mere de vestlige nationer stoler på atomvåben, specielt strategis i det forsvar, som de nægter de nødvendige or dokse midler, des mere påtager de sig de neutr folks øjne (såvel som i vasallandedes og deres e folks øjne) ansvaret for at sætte alt ind på kort, der hedder den totale A-krig, samtidig m at russerne ustandseligt propaganderer fo et f bud mod denne. Resultatet bliver, at Moskva mulighed for indefra at opløse den demokrati alliance indtil det punkt, hvor Sovjet kan se gennem pres uden at starte krig. Efterhånden s NATO-forsvaret i Tyskland bliver stadig m farceagtigt, øges mulighederne for, at Bonn falde for Moskvas tilnærmelser, forlade den st alliance samt opgive sin oprustning.

Vi er på vej mod det store München.

Krigen kommer altid et år efter München.

Generalernes råd!

Vi citerer et svensk blad:

Der findes en hel del mennesker, som faktisk tror, at vi har en hel række„ generaler„ her i landet, som aldrig får penge nok til deres „forsvar".

Nåja! Nu skal det indrømmes, at der findes en hel række politikere, der gerne ser, at folk tror netop sådan. Blandt dem finder man først og fremmest fortalere for den meningsretning, hvis ledere en gang om dagen bøjer sig for Moskva i lighed med Muhammedanerne for Mekka, hvor deres profet ligger begravet.

Hvem er generalerne, og hvad er det de egentlig vil?

Inden for enhver gren af offentlig virksomhed findes der fagfolk. Det er mennesker, som ofte bruger hele deres liv og alle deres kræfter på netop dette arbejde. Specialister, teknikere kan man kalde dem. Faren er, at den slags folk bliver ensidige. De ser blot deres egne problemer. Alt andet bliver af underordnet betydning.

Enhver virksomhedsledelse er indstillet på at møde denne fare; men med en vis ret kan man sige, at inden for ingen svensk forvaltning er der gjort mere, end inden for forsvaret for at give „fagidioterne" vidsyn, en almen baggrund og kur skaber om det meste af det, der er menneskeli

Vist kan man — om så skal være — kalde neralerne for forsvarets fagmænd. *Det är bara sak.* Generalerne er ikke generaler uden først have været oberster, oberstløjtnanter, kaptajner civile. Docenter, uddannede forskere, folk, s har for øje at uddanne sig — ingeniører, værk rere, håndværkere.

Men hvad er det nu disse eksperter siger?

Jo!

Såfremt det svenske folk vil have et forsvar, skal have en rimelig chance med rimelig offe menneskeliv til at beskytte hele landet mod en griber, da koster det så og så mange million Det er ikke os, som bestemmer, men regering rigsdag — siger de sagkyndige — men vi er r givende. Det er vor pligt.

De, der tager den endelige beslutning, går o så langt, som rådgiverne har foreslået. Det sker alle områder. Det skyldes, at de almindelige ra mer altid er snævre. Man må veje for og imod ikke vælge det næstbedste på det bedstes bek ning. Men — respekten for sagkundskaben må klar. Respekten for den ansvarskendelse, dens ske om at gøre sit bedste, dens vilje til at tj vore almene interesser og vor fremtid.

Er der noget i luften?

De fleste mener det ikke, men enkelte...

Den kendte luftkaptajn i B.O.A.C., James Howard, fortæller i nedenstående beretning o men mærkelig oplevelse han og hans passagerer var ude for i 18000 fods højde på ruten fra New York til London.

Jeg har altid stået uhyre skeptisk over for de ınge rapporter om flyvende tallerkener. Nu er ʒ det faktisk ikke længere, ikke efter jeg selv r observeret een af dem.

Der var måske ikke netop tale om en tallerken, i genstanden, der fløj ved siden af mig skiftede fladelig form. Muligvis lå formændringen i de rskellige synsvinkler, vi havde lejlighed til at ʒttage genstanden.

Uanset hvad det var — en kæmpemæssig flynde vinge eller tallerken – så er der i al fald n ting, jeg er helt sikker på: der var ikke tale n noget lysfænomen eller fantasifoster, ikke non elektrisk eller magnetisk foreteelse og slet ikke get synsbedrag.

Genstanden var virkelig nok og havde en fast rm. Den holdt sin plads på en strækning af er 130 km og forsvandt først, da jeg fik radiobindelse med en Sabre-jager, der var sendt op at intercepte tingesten. Det var virkelig een er anden ting – og tanken giver mig gåsehud er hele kroppen – der fløj ved siden af min ıtocruiser, CENTAURUS, og holdt den under ıigt.

Lad mig begynde med begyndelsen. Det var ɛ før solnedgang over Labrador den 29. juni 54. Jeg havde taget af fra flyvepladsen Idlewild l New York på den tur, som vi BOAC-piloter der Champagne- og Kaviar-ruten. En luksustur filmsstjerner, kunstnere, diplomater og forretgsfolk, der kan føre udgifterne på deres reprætationskonto. Jeg havde en smule medvind og temmelig hårdt lastet – 51 passagerer og en gods – hvilket betød, at jeg måtte refuele på en.

Storcirklen, som vi fulgte, går omtrent midtvejs mellem Gander på New Foundland og Goose Bay på Labrador. Gander lå i tåge, men Goose var åben, så jeg satte kursen mod nordøst tværs over St. Lawrence-floden.

Middagen var blevet serveret for en timestid siden, og nogle af passagererne var allerede gået til køjs, medens andre endnu sad i salonen eller i baren. Kun de, der var blevet siddende i deres stole på øverste bagbordsdæk, så det samme som jeg og mandskabet.

Vi krydsede St. Lawrence og fløj over Seven Islands. Der lå en skyformation i 6000 fod, men vi gik i fuldstændigt klart vejr i omkring 18000 fods højde og med en hastighed på 240 knob. Solen var ved at gå ned i vest, himmelen var som sølv – sigtbarheden perfekt.

Klokken er 21,05 – Labradortid – og vi var 20 minutters flyvning nordvest for Seven Islands, da jeg for første gang fik øje på den besynderlige genstand. Først så den ud som en ubestemmelig vattot med flere betydelig mindre totter dansende omkring sig, omtrent som når antiluftskytsets granater eksploderede under krigen.

Men den største af disse vattotter var større end dem, jeg nogensinde har set fra luftskytset og trods alt var det som om den havde fast form, og det så ikke ud til, den var ved at opløse sig i luften. Jeg kan ikke beskrive den bedre, end at den så ud som en omvendt pære.

Jeg sad på bagbordssiden i cockpittet og havde ved siden af mig anden piloten, Le Boyd, en 33-årig canadier, der fløj med den berømte Pathfinder Force under verdenskrigen.

Jeg puffede til Lee: – *Hvad i alverden får du ud af det der? Jeg har netop fået øje på det, hvad pokker kan det være,* svarede han.

Så vidt jeg kunne bedømme, lå „totterne" ca. 8 km ude og parallel på vor kurs. Den store lå i midten og de små foran og bagved – fuldstændig som en destroyereksorte til et slagskib.

Den automatiske pilot var koblet til. Jeg rystede lidt på hovedet og stirrede igen. *Se, de fordømte tingester bevæger sig!* Lee lænede sig over imod mig. *Jeg tror sandelig de følger efter os.*

Medens vi sad der og gloede øjnene ud af hovedet, begyndte den store genstand at forandre form... eller måske ændrede den bare retning, så den tog sig anderledes ud. Det er umuligt at sige noget sikkert. Men een ting kan jeg understrege: I de 18 minutter, den fløj ved siden af os, skriftede den udseende hele tiden, og de små „totter" vekslede pladser rundt om den!

Jeg var klar over, det gjaldt om at holde skarpt øje med mærkelighederne, når jeg efter dette sendte min rapport ind, ville jeg blive stillet over for et hav af spørgsmål. Jeg forsøgte at tælle de små totter, jeg prøvede flere gange, men fik det stadig til seks, dog på visse tidspunkter følte jeg, der dels var flere og dels færre. Nogle gange lå 3 foran den store og tre bagved, andre gange gik fem på linie foran og den 6. bagved. Også Lee fik indtryk af, at antallet skiftede, og han gav udtryk for mine inderste tanker, da han udtrykte, at enkelte af de små undertiden forsvandt i den store – akkurat som luftfartøjer på et hangarskib.

Pludselig bemærkede Lee – men jeg tror ikke, han selv troede på det: *Der er ofte megen Air Force-flyvning fra Goose Bay, måske er det en jagerformation, skal jeg kalde op og høre?*

Han kaldte kontroltårnet på Goose Bay og forklarede dem situationen.

Vent et øjeblik, svarede de, vi skal checke efter.

Der gik mindre end et minut: *Overhovedet ingen flyvning i området.*

Lee forklarede, at vi var forfulgt af nogle mærkelige tingester. En stor og antagelig seks små.

— *OK, vi sender en jager op og ser på sagerne,* lovede basen.

Nu havde vi intet andet at gøre end at vente og holde udkig med „totterne". Nu så den store ikke længere ud som en omvendt pære — men lignede snarere en flyvende pil eller en enorm deltavinge, der satte kursen direkte imod os. Det var nogle uhyggelige sekunder, da vi bare sad magtesløse og så den ligesom blive større og større. Nu så det ud til, at den kom nærmere. Hvis den virkelig var 6 til 7 kilometer borte, måtte den være på størrelse med en oceandamper! Jeg tegn de en skitse for at hukommelsen ikke bagef skulle spille mig et puds.

Resten af mandskabet var grebet af samme f ventning og spænding som vi. Navigatøren Geo Allen, mekanikeren Dan Godfrey, en gråspræ veteran, telegrafisten Doug Cox, mekanikeren F Steward. Allesammen så de det. Også purseren stewardessen, Daphne Webster, en 27-årig lon nerpige. De kom begge til cockpitdøren og fort te, at flere af passagererne også fulgte med i spændende skuespil.

Genstanden derude fulgte os stadig på paral kurs og i samme højde. Allen søgte at pejle d og fandt ud af, at den lå snart lidt bagefter snart lidt foran os. Jeg var meget stærkt fris til at ændre kurs for at komme nærmere, men j havde ansvaret for 51 passagerer. Desuden jeg bange for, at „historien" ville fordufte, h jeg viste mig altfor ivrig. Jeg måtte hellere ve til jageren viste sig, og så se hvad der ville ha de...

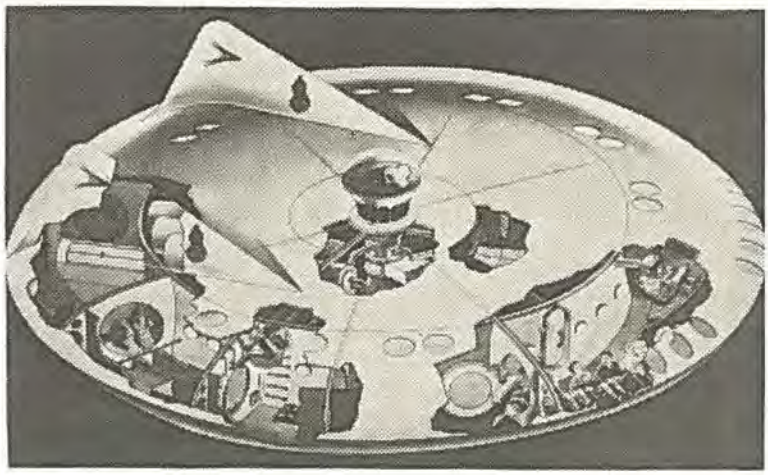
Det varede ikke længe, før jeg havde jag piloten over radioen: *Følger den jer endnu?* bekræftede det! *OK, jeg er ca. 30 km fra jer nærmer mig med lidt overskudshøjde.*

Jeg stirrede ud, den var der fremdeles.

Pludselig var de små forsvundet. Hvor b småtotterne af, råbte jeg. George Allen, der hav holdt øje med dem hele tiden, svarede: *de f svandt ind i den store.*

VIRGINIA ROSE

Poul Petersen . Tobaksfabriker
HORSENS



Ca. 92 pct. af alle indberetninger om mystiske genstande i luften har ved nærmere undersøgelser ·ist sig at have en naturlig forklaring (vejrballoner, radiosender o. l.) Ovenfor viser vi en fransk tegning af et »rumskib«!

Nu skrumpede også den store hurtigt ind, som ı den forsvandt med stor hastighed.

Den bliver mindre, sagde jeg over radioen til ;eren.

Jeg så ud igen. Den fjernede sig hurtigere og :v mindre og mindre. På få sekunder var den :e større end et knappenålshoved. Så var den k.

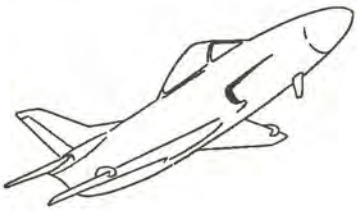
Hvad kunne det have været? Ikke noget dagligs – bestemt ikke. Vi så dem alle tydeligt i nfulde 18 minutter.

Tyve minutter senere landede vi på Goose Bay, or en efterretningsofficer afhørte Lee Boyd, Al- ı og mig selv. Vi fortalte ham nøjagtig hvad vi r har berettet.

En videnskabelig medarbejder i London ved ily Express, Chapman Pincher, luftede den teori, vi blot havde været ude for en luftspejling – omvendt skylag. Som regel bliver luften koldere, højere man kommer op. Men det kan ske, der ger et varmere skylag oven på et koldere. Det ı da virke som et slags spejl og skabe et fata- rgana, som man kan se i ørkenen tidlig om rgenen. Men hvad skulle der være luftspejling i 18000 fods højde? Pincher mener, vort luft- tøj har spejlet sig. Men i så fald må det have ret en skygge – og en skygge må nødvendigvis le på noget for at blive synlig. Her var der e noget, den kunne falde på. Og i alle tilfælde det umuligt, at en synkende sol kan kaste skygge d sig selv!

Jeg har søgt at sætte mig ind i alle teorier, der kan forklare, hvad vi 22 mennesker i flyet så den nat – men ingen af dem holder. Det var en genstand med fast form, det er jeg helt sikker på. Den blev manøvreret og kontrolleret af en fornuftig hjerne – et slags moderskib i forhold til de små satellitter.

Der findes tilsyneladende ingen fornuftig forklaring på fænomenet..., hvis man ikke ser det i forbindelse med rumskibe og flyvende tallerkener. Det kan tænkes, det har været en sælsom indretning fra en fremmed klode. Og hvis vi fastholder den tanke, da har væsener ude fra verdensrummet vogtet på CENTAURUS den juninat, da den fløj over Labrador...



ER VORE AVISER ENSRETTEDE???

Alle aviser var, som det vil være bekendt, fyldte med referater fra HMS Dronningens besøg ved KF-øvelsen for nylig. Jeg må dog med beklagelse konstatere, at flyverfaktisk kommando ikke var omtalt med et eneste ord. Jeg havde endda personligt lagt alt arbejde til side, for at kunne give alle KF'erne en hjælpende hånd her og der.

O. Potte.

VESTTYSKLANDS *nye luftvåbe*

I løbet af nogle uger vil det vesttyske forsvarsministerium tage en af mest betydningsfulde beslutninger, der længe er truffet inden for in national flyvning.

Tyskerne vil bestemme sig til hvilken jettype de vil købe som intercep jager til det nye tyske luftvåben, der i det sidste årstid er blevet udvi fra grunden. Ordren bliver på mellem 150 og 300 fly, og den vil per mæssigt komme til at ligge i en størrelsesorden fra godt 900 mill. kr. godt 1,8 milliard kr.

REDAKTØR PREBEN ERIKSEN

Bonn i april (Specialartikel til FLYVEVÅBNET).

Tyskerne har trukket beslutningen ud gang på gang. Årsagerne er mange – men først og sidst ønsker de at få de maskiner, der passer bedst netop til et tysk forsvar, maskiner som også vil gøre god fyldest i det fælles europæiske luftforsvar, som den dynamiske tyske forsvarsminister Frantz Josef Strauss går så stærkt ind for, og som blev drøftet på NATO-forsvarmsministrenes møde i Paris i april.

Ligger amerikanerne i spidsen!

Tyskerne kan vrage og vælge – for en række af verdens største flyvemaskinefabrikker står på spring efter den lækkerbidsken, som denne kæmpeordre vil være. Franskmændene, englænderne, amerikanerne, italienerne og svenskerne – de er alle med i kapløbet med maskiner, der hver og een flyver mindst halvanden gang lydens hastighed.

I velinformerede kredse i Bonn mener man dog kun, at to jagertyper har en chance — de er begge amerikanske og det drejer sig om Lockheeds „Starfighter F 104 A og Grummans „Super-Tiger". For tyskerne er det måske lidt af en pudsig tilfældighed, at „Super-Tiger" er konstrueret af en af deres egne — nemlig den tidligere Messerschmidtkonstruktor Hubert.

Meget nær i konkurrencen med de amerikanske maskiner kommer den franske „Mirage", der drives af et kombineret jet- og raket-system. Den har flere fordele – og man tør ikke i Bonn se bort fra, at typen har visse muligheder som „black horse" i dette spændende kapløb.

Fartmæssigt er den mere end på højde med amerikanske maskiner – men den er endnu i ganske færdigudviklet, den er ikke udstyret r radar ombord, og den mangler plads til ud bords bevæbning i større omfang.

Vesttyskland svært at luftforsvare.

Man forstår hvor vanskeligt det er for forsv minister Strauss og hans rådgivere, inspektø for luftvåbnet, general Kammhuber og det tidli re tyske jager-es, oberst Johannes Steinhoff (c for den første tyske jeteskadrille under den an verdenskrig – tidligere omtalt i „Flyvevåbnet") træffe afgørelse. Er Danmark nær russiske ba således at vor hovedstad kun er få minutters fly tid fra Østtyskland, så er problemet endnu st for de mænd, der må fastlægge planlægningen et luftforsvar af Vesttyskland.

Skibsværfterne i Hamborg er kun 2 minu fra Sovjetbaserne i Østtyskland, og industrion det omkring Frankfurt er maximum fire minut flyvning borte. Under sådanne forhold bliver næsten ingen varslingstid og endnu kortere tid scramble en jagereskadrille i. Morgendagens vå vil yderligere vanskeliggøre situationen. Rake udskudt fra baser i øst kan nå et hvilket som h punkt i Tyskland, hurtigflyvende bombefly r guided missiles kan skyde deres fjernvåben af den de overskrider grænsen og styre dem til lene – og endelig er der faren fra de russi panserkolonner.

auss: Kan den starte fra en autostrada!

Overfor sådanne koncentrationer har tyskerne ıg for en ground attack maskine – og det synes være umuligt, som forsvarsminister Strauss har sket det, at finde en type, der både kan tjene n interceptor og benyttes til angreb mod jord- .l i større stil. I virkeligheden er den maskine, n tyskerne ønsker, aldrig bygget – og bliver det k heller aldrig, nemlig et fartøj, der kan al slags ›ejde fra lavflyvning med 1000 km i timen til vning i stratosfæren med hastigheder omkring ıch 2.

Det er sikkert årsagen til, at tyskerne nu bider let sure æble og bestiller Sabres til jagerbombe- ›ejdet. Til gengæld bliver den bestilling på in- ceptor-jagere, der ventes, næppe på over 200 ıskiner, mener man.

En ting, som de tyske eksperter ser meget nøje , er spørgsmålet om, hvor lange startbaner ja- rne må have og hvor store tekniske installatio- r de må arbejde med. Tyskland har ikke mange ftbaser – og tyskerne er bange for, at de luft- ser, de har, meget let kan blive slået ud i en igs første fase. Det var årsagen til, at de en ergang var interesseret i den franske Barodeur, r som bekendt starter fra en slags vognunderstel, m efterlades på jorden og derefter lander på en inne ligesom svævefly. Dette fly er teoretisk i ınd til at operere fra en græsmark – men maski- n synes alligevel at have haft forskellige svag- der, eller tyskerne har trods alt ikke vovet at ge en så ukonventionel jettype.

– Kan den starte fra en autostrada, er et af forsvarsminister Strauss spørgsmål, når han præsenteres for en ny flyvemaskinetype – og spørgsmålet er ikke nogen vittighed.

Tyskerne mener virkelig, at i tilfælde af en krig kan det blive nødvendigt at lave nogle af deres lange lige autostradastrækninger til start- og landingspladser.

vedkvarter — hotel Königshof.

Alle de implicerede fabrikker har deres repræ- ıtanter i Bonn – hvor hotel Königshof er ble- salgshovedkvarter. Her bor stabe af ingeniører, nikere og piloter, der prøver at overbevise ty- rne om, at *deres* maskine er den rigtige.

De optager suiter, der, når de rykker ind, i løbet af timer kommer til at ligne tegnestuer mere end hotelværelser med opstillinger af modeller, blå- skitser, specifikationer – alt hvad sælgere må have.

Sælgerholdene har ikke noget absolut let job – der er mange døre, som skal åbnes, og der spen- deres tusindvis af D-mark på repræsentationskon- toen.

De fleste maskiner er allerede prøvefløjet af de tyske testhold, der har været rundt for at kigge på maskiner og prøve dem.

For få dage siden var *oberst Steinhoff* ved at miste livet, da han gennemprøvede en fransk „Mi- rage", der pludselig ikke lystrede ham længere, men han fik dog både den og sig selv ned i god behold.

De forskellige sælgerhold bruger forskellig tek- nik. Amerikanerne sælger på den måde, hvorpå man nu engang sælger ting, når man er fra USAs forenede stater – hårdt og lige på med top-trænede sælgere. Franskmændene er gået ad bagdøren, de skulle alligevel forhandle luftmilitære ting med tyskerne og overgav deres chef for luftvåbnet for- handlingerne. Englænderne sendte en delegation – men så kasserede RAF den maskine, de ville sælge til tyskerne, og der er vel næppe noget at sige til, at Strauss så ikke ville have dem.

Tyskerne skal bygge maskinerne på licens.

Der tælles stadig på knapperne i Bonn – og mange af de store selskaber er efterhånden ikke så lidt irriterede over ventetiden. Men tyskerne ved også, at jo længere de venter – jo bedre maskine får de. På den anden side må deres flyvetilskud til det foreslåede Europaluftvåben være klar inden for en overskuelig fremtid. De flyvemaskiner, som nu købes, vil imidlertid næppe blive leveret helt færdige. Den tyske flyveindustri er nu ved at kom- me på fode – og bag dette anes også herr Strauss' stærke hånd, idet han bogstaveligt talt ved en ræk ke stats-finansoperationer har tvunget de tidli- gere selvstændige firmaer Junkers, Messerschmidt og Heinkell ind i en sammenslutning under bete- gnelserne Weserflugzeugbau AG og Süd Union. Det er meningen, at disse tyske fabrikker skal byg- ge den maskine, man vælger, på licens og ligeledes videreudvikle den.

C. W. S. Svineslagterier A/S

HERNING & SKJERN

Ønske-hjem

ØSTERGADE 29 · HERNING · TLF. 1151

MØBLER

Chr. Rasmussen & Søn

BRYGGERGADE 8 · HERNING TLF 951

Andreas Schæbel A/S

ÅLBORG

LEMVIGH-MÜLLER & MUNCK A/S

JERN - STÅL - CEMENT - LECA

KØBENHAVN AARHUS

Altid sikker på ASP

farver og lakker

fra

O. F. ASP A/S

farve- og lakfabrik

PRAGS BOULEVARD 37-43

KØBENHAVN S

ASTA 4500

Allerede nu bygger imidlertid tyske fabrikker franske „Nordatlas transportmaskiner" til det tyske flyvevåben. Rammerne for dettes størse er endnu svævende, idet tyskerne på raketaldertærskelen næppe vil udbygge det til den størrelse, man oprindelig havde beregnet. Jagervåben – såvel jagerbombere som interceptors – bliver dog på op mod 600 fly i første omgang.

Preben Eriksen.

NYT *fra flyvestationerne...*

Flyvevåbnet og søværnet afholdt i samarbejde d redningsvæsenet og fiskeriorganisationerne dag den 26. april 1958 en eftersøgnings- og ningsdemonstration ved Esbjerg. Demonstratio- fandt sted i tre faser fra kl. 0800 til 1700.

. *fase* har til formål at vise mulighederne for inde nødstedte skibe eller personer udstyret med RAH-sendere og fandt sted ud for Esbjerg 50 sømil fra land, hvor 2-3 fiskekuttere, der udstyret med SARAH, lokaliseres af et Pemke-fly, der ligeledes var udstyret med SARAH. itionerne meldes pr. radio til BlåvandRadio, videregiver dem til redningsskibet F. V. Morsen, der kl. 0800 sejlede fra Esbjerg for at del- i demonstrationen. Om bord på R/S F. V. Morsen befandt sig repræsentanter for presse og eriorganisationer.

fter at have lokaliseret kutterne sattes Pemke-flyet kurs mod Esbjerg for at lokalisere et gemærs (en redningskrans) med påmonteret RAH sender, udlagt af søværnets patruljefartøj RNÆS. Positionen bestemmes og meldes til Blåvand Radio, der videregiver til R/S F. V. Mortensen, som ledes frem mod bjærgemærset, indtil redningsskibets modtager selv kan lokalisere senderen.

2. fase fandt sted i trafikhavnen i Esbjerg fra kl. 1400 til 1500 og havde til formål at demonstrere en Sikorsky S-55 helikopters flyveegenskaber og muligheder for at udføre redningsaktioner. En robåd med personel fra eskadrille 722 placerede sig i trafikhavnen, og der vistes såvel bjergning af „rask" mand fra fartøj som af „såret" i båre samt af nødstedt, der ligger i vandet. Sikorskyen landede derefter på en afspærret trekant ved det nordøstlige hjørne af trafikhavnen, hvor den blev beset af interesserede indtil kl. 16,30.

R/S F. V. Mortensen lå under denne fase fortøjet i trafikhavnen, og en repræsentant fra flyvevåbnet kommenterede over højttaleranlæg øvelserne og holdt publikum orienteret.

3. fase fandt sted i fiskeriauktionshallen, hvor der var arrangeret en udstilling af det standard redningsudstyr, som medføres i flyvevåbnets fly.

RADIO LAN PARTS
Sankt Knudsvej 13
Kbhvn. V.
Telefon:
Hilda 3111

RADIO - RADAR - TV

Elektrotekniske artikler en gros

Con-FORMS

N. PURUP
KØBENHAVN A-S
FORMULARTRYKKERI
Esplanaden 6-10 - København K
Palæ 8323

Jul. Jacobsen
AALBORG

Teknisk maskin- og olieforretning

Telefon 3 12 88 . Fje nskriver 9762 ab
Aalborg

TAGE OLSEN A/S
Civilingeniør M. A. ING.F.

Præcisions- måleinstrumenter fra førende amerikanske og tyske fabrikker

Vesterbrogade 6 D . Telefon Palæ 1343

Johan Ullstad & Sønner
PAPIRHANDEL
KOMPAGNISTRÆDE 10 · CENTRAL 1992

S. Burchardt
Slagtermester
Stationsvej 22 Ballerup

Ballerup
Blomsterforretning
Telf. 68 . Stationsvej 26

DURST *forstørrelsesapparater*
i italien-k
præcisionsudførelse

Handelsbanken i Viborg
Filial af Aktieselsk. Kjøbenhavns Handelsbank
VIBORG
KARUP KØLVRÅ

P. J. Schmidt
VOJENS

BØGER . FOTO
BOGTRYK
TELF. 4 12 26

JYDSK ILT- & ACETYLENGASFABRIK A/S
Horsens . Telefon 2 47 11

?embroke-flyet opererede fra flyvestation *Skrydp,* medens helikopteren opererede fra artilleri-·ens idrætsplads under demonstrationen.

;ARAH materiellet i kuttere, på bjærgemærs og ·dningsskibet er stillet til rådighed af firmaet M. Pedersen, Lille Strandstræde 14, København.

*

)en 5. marts 1958 har KL Abildskov holdt edrag for FDF, Løgstør, over emnet „Pilotens ning og uddannelse". Desuden vistes filmen he last bomb".

Den 27. marts 1958 holdt KL Abildskov fore-g for Lendum ungdomsforening over emnerne et danske flyvevåbens opbygning og dets perso-. Uddannelse af piloter samt tilhør til NATO". men „The last bomb" vistes.

Som et led i bestræbelserne for at udvide og æste kontakten til flyvestationens civile naboer, iterede flyvestationen den 28. marts forskellige ndigheder og enkeltpersoner, som man i det glige eller ved særlige lejligheder har et samar-de med, til et kontaktmøde, som formede sig n følger:

Orientering ved flyvestationens chef, rundvisning på flyvestationen med efterfølgende beskeden frokost, hvor spørgsmål af fælles interesse drøftedes.

Der har i marts måned været følgende rundvisninger:

12. marts 1958: Halvorsminde skole.
13. mars 1958: Teknisk skole, Bælum.
19. marts 1958: Søværnet, Frederikshavn.
26. marts 1958: Åbybro ungdomsskole, Åbybro.

Med deltagelse af Ålborg garnison samt de civile klubber Ålborg 1919, Ålborg Håndboldklub, har der været afviklet en håndboldturnering. Vinder blev Ålborg 1919, som ved en lille afslutningsfest på flyvestationen fik overrakt en vandrepokal.

Følgende film har været vist for mandskabet i marts måned:

Hvem ringer klokkerne for, Bank under bordet, Prinsessen holder fridag.

Flyvestationen afholdt den 31. marts en stor underholdningsaften i flyvestationens gymnastikhus.

Underholdningen bestod af *Ib Glindemann's* 14 mands jazz-orkester, som underholdt med jazz i to afdelinger.

Imellem de to jazzafdelinger optrådte skuespilleren Louis Miehe Renard med morsomme ting.

ADVARSEL!

I FLYV nr. 4 1956 skrev vi følgende:

„Opmærksomheden henledes på, at FLYV ikke r forbindelse med personer, som udgiver sig for være udsendt fra „Flyverne". Der findes os kendt hverken organisation eller blad under dette vn."

Nu gentager vi denne advarsel. Ganske vist har siden ovennævnte advarsel blev skrevet, konstaet, at der er udkommet to numre af det såkaldte d „Flyverne" og deraf er det ene kommet i feiar i år, men dette blads karakter er af en sådan , at det kun kan benævnes med ordet „annonce-". Det overvældende stof er nemlig en hel ngde småannoncer, og alle disse er blevet tegnet det grundlag, at bladet var udbredt i flyverdse. Dette er imidlertid et falsum. Bladet har et med flyverkredse at gøre. Det er højst sandsynligt kun trykt i det antal eksemplarer, som svarer til mængden af annoncører, således at disse samtidig med regningen har kunnet få udleveret et eksemplar af bladet. Bladets tekst, som ganske vist delvis handler om flyvning, er under al kritik, idet flere af de meddelelser, der bringes, er afskrift af et halvt eller et helt år gamle avisartikler.

Bladet „Flyverne" er en parasit på alt, hvad der hedder flyvning, og det er en fornærmelse mod alle de hæderlige bestræbelser, der gøres for at fremme interessen for flyvesagen herhjemme. Derfor advarer vi mod enhver forbindelse med dette foretagende. *Red.*

Dette blad må helt og fuldt tilslutte sig FLYV's redaktions advarsel og i henhold til FLYV's indlæg skulle måske yderligere kommentarer være

overflødige, da vi har indtryk af, at FLYV har ramt netop i plet. Men „Flyvevåbnet" har erfaring for, at annoncører har været udsat for at modtage postopkrævning til bemeldte blad „Flyverne" for annoncer, man har været ganske uvidende om. Desværre er det således, at „Flyverne" er holdt med blå forside og dets navn „Flyverne" er skrevet tværs over forsiden i hvidt med nøjagtig samme skrifttype som „Flyvevåbnet". Dette har i adskillige tilfælde givet anledning til misforståelser, og vi beder derfor indtrængende de firmaer, der er venlige at støtte udgivelsen af dette blad, om at være påpasselige over for denne form for upassende annonceakkvisition.

I lighed med Aeroklubbens blad har også vi tidligere advaret mod „Flyverne" og vi takker FLYV's redaktion for atter at have taget sagen op – blot trist det skulle være nødvendigt

---

Selvforsvarsmærket

Sekretær og ekspedition:

KF Bodil Hansen,
Søværnets Navigationsvæsen,
Holmen, K.

1. Selvforsvarsmærket er „selvforsvarets idrætsmærke". Mærkets organisation er oprettet 1. marts 1956 på foranledning af regionslotte Ida Hansen, den tekniske sagkyndige i Jiu-Jitsu for Danmarks Lottekorps.

2. SFM har til formål at fremme kendskabet til personligt selvforsvar (baseret på Jiu-Jitsu og Judosport) – samt hos den enkelte – mand som kvinde – gennem personlig færdighed i selvforsvarsteknik at udvikle legemlig styrke, smidighed, hurtighed, opfatteevne, kampånd og personligt mod, egenskaber og færdigheder, der er af værdi for såvel samfundet som vort lands forsvar.

3. SFM ledes af SFM-bestyrelsen, der er valgt af SFM-rådet, i hvilket sidder en række repræsentanter for Judosportsforbundet, befalingsmænd af værnene og befalingshavende af de kvindelige korps.

4. SFM hviler økonomisk i sig selv.
   Af mærkets oparbejdede midler gives økc
   misk støtte til det arbejde, der udføres af
   organisationer, som går ind for mærkets
   og udbredelse.

5. I lighed med idrætsmærket og terrænsportsm
   ket findes SFM i 3 grader – nemlig i bro
   sølv og guld.
   Civile bærer mærket som revers-emblem (e
   broche), og personer iklædt uniform bærer m
   ket på venstre overarm.
   Prøvebestemmelser, fortegnelse over autoris
   de SFM-dommere m. v. kan af interesser
   kredse, enheder af værnene, de kvindelige ko
   m. fl. rekvireres ved SFM's sekretær (anl
   oven for).

6. Det skal yderligere oplyses, at klubber un
   „Dansk Judo-Sports Forbund", kredse
   „Dansk Militært Judo-Sports Forbund" lo
   regionerne under Danmarks Lottekorps s
   enheder af Kvindeligt Flyvekorps i vid udstr
   ning – over hele landet – hyppigt lader afho
   specialkursus med henblik på træning til SF
   Sådanne kursus ledes *altid* af en kvalific
   instruktør.

7. I 1956/57 er inden for såvel civile som mili
   re kredse aflagt adskillige hundrede SFM-p
   ver.
   Mærket er blevet populært – og da enh
   (desværre!) kan få brug for den kunnen
   viden, der ligger bag mærkets krav (som
   bronzeprøven kan klares af så godt som
   „aspiranter" uanset alder eller køn), er
   selvforsvarsmærkets håb, *at også Deres inst
   tion* vil påbegynde et arbejde med mærket.

8. Det skal endvidere bemærkes, at et ret st
   antal befalingsmænd (fra korporal til kapta
   og menig af flyvevåbnet i 1957 har best
   prøver til selvforsvarsmærket (fortrinsvis br
   ze-, men også en hel del sølv- og enkelte gu
   prøver).
   For flyvende personel er fastsat visse lempel
   vedr. faldøvelserne.

Knud Janson,
kaptajn,
Formand for selvforsvarsmærke-bestyrelsen.

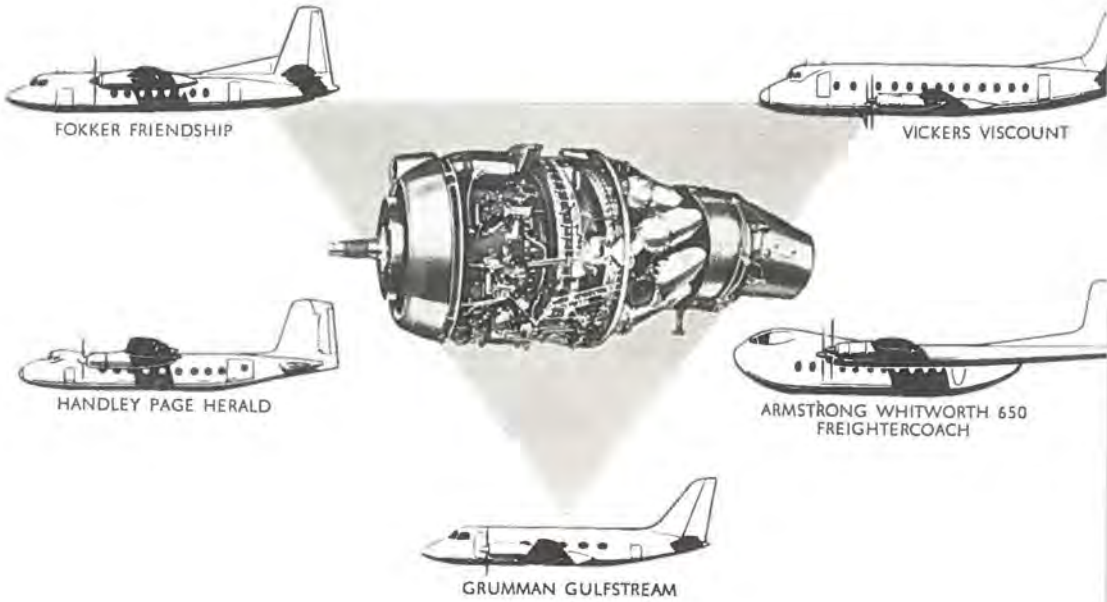
FLYVEVÅBNET

4. ÅRGANG

MAJ-JUNI 1958

ROLLS-ROYCE
DART
PROP-JET

til passager- og forretningsflyvemaskiner.



Rolls-Royce Dart propeller-jet motorer har bevist, at de er verdens mest gennemprøvede. — De har fløjet over 4.000.000 timer i offentlig lufttrafik.

ROLLS-ROYCE LIMITED, DERBY, ENGLAND

FLYVEMASKINEMOTORER - AUTOMOBILER - DIESEL OG BENZIN MOTORER
RAKET MOTORER - ATOM DRIVKRAFT

Repræsentant for flyvemaskinemotorer: Civilingeniør Mogens Harttung, Jens Kofodsgade 1, København K.

FLYVEVÅBNET

MAJ-JUNI 1958

INDHOLDSFORTEGNELSE

— Leder
— Island
— S. A. C.
— Dornier 27
— 4 Natobaser
— Amerikas økonomi
— Nike-Hercules
— Sarah
— Kamp under havet
— Nyt fra flyvestationerne
— Verden rundt

De synspunkter, der fremsættes i bladet, repræsenterer ikke nødvendigvis redaktionens — endsige 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.
Telf. 98 18 79. Giro 98 025.

Ansvarshavende redaktører:
Flyverløjtnanterne P. L. Wiisbye og M. C. Bügel.

Trykt i
Herlev Bogtrykkeri
(S. Valbjørn)

DE GAULLE OG DEN FRI VERDEN

Chefredaktør Eigil Steinmetz

Manden, myten, magten...

Manden *er den de Gaulle, der engang reddede Frankrig ved at gengive Frankrig troen på sig selv,* – myten *er et fransk folks tillid til, at historien kan gentage sig,* – magten *er det middel, han vil benytte til at få mand og myte til at smelte sammen i den femte republik, der er ved at tage form.*

Bag den franske omvæltning sporedes en nederlags-psykose, der forfulgte franske officerer fra den 2. verdenskrigs slagmarker over Dhin-Bhien-Phu til Suez og Algier og som blev grundlaget for den franske „dolkestødslegende", der sagde, at den franske hær hver gang var blevet berøvet sine sejre og sin glorie *af politikerne i Paris. Bag den franske omvæltning sås naturligvis også en for svag forfatning og de for splittede partier, der blev slidt op i en partipolitisk strid og først i det øjeblik, de søgte sammen i fælles skræk for navnet de Gaulle opdagede, at parlamentarismen allerede havde være død længe. Nu stod der intet andet tilbage end så vidt muligt at redde landet. Og for at redde landet for borgerkrigen måtte de ofre den fjerde republik på de Gaulles alter. Han var den, der påkaldtes af officererne i opgøret med parlamentarismen, og samtidig den, der påkaldtes af parlamentarikerne til værn mod militærdiktaturet.*

*

de Gaulle tilbød Frankrig sin person, men ikke noget program. Han gav det myten og så måtte det samtidig tage manden på godt og ondt betingelsesløst. Ingen ved, hvad de Gaulle ved og spørgsmålet er, om han selv ved det. Hans oralkel-tale fra Colombey-les-deux-eglises har givet mulighed for allehånde fortolkninger, hans selvvalgte isolation i det politiske elfenbenstårn har skabt risiko for, at han ikke blot har isoleret sig fra fransk partipolitik, men fra verdenspolitik i det hele taget.

I den frie verdens kommentarer har tonen været: Vent og se. I de sovjetrussiske kommentarer har den været nogenlunde den samme, – hvilket forståeligt nok må gøre den frie verden ængstelig. Måske har de Gaulle som en tidligere revolutions aristokrat „intet lært og intet glemt", – den frie verden har ikke glemt, at han som en af sine første

E. Steinmetz

handlinger, da han havde skabt Frankrigs befrielsesregering var at flyve til Moskwa for at skabe en russisk-fransk venskabspagt og en af hans sidste før magtovertagelsen i sit tårn at modtage det sojvetrussiske pariserambassadør. Den har heller ikke glemt, at han angreb NATO, fordi denne „berøvede Frankrig initiativet" (1949), hudflettede NATO, fordi den „ignorerede Frankrig" (1951), udtalte, at „hverken NATO eller FN har nogen mening" (1955), påstod, at „NATO gjorde Frankrig til en amerikansk vasal" (1957) og igen slog fast, at NATO er i modstrid med Frankrigs sande interesser (1958).

Dette kunne varsle ilde for Atlantpagtssamarb det, der ikke kan bestå uden Frankrig – samti med, at det er et spørgsmål, om Frankrig kan stå uden Atlantpagten. Men det er ikke altid, det går så galt, som profeter prædiker, – hel ikke, når der er tale om profeten de Gaulle. Et at bedømme politik fra et elfenbenstårn, noget det at føre politik fra et konseilspræsidentkont Selv om de Gaulles program kredser om en fransk isolationisme, hvori nationen skal være selv nok og øges i storhed, vil også han opda at verden er blevet for lille til isolation og fælles farer for store – både for små, mellemst lande og nationer, der håber på ny storhed.

En de Gaulle i spidsen for en nation må i stille sig på, at også Frankrig, militært, økonom og politisk på godt og ondt, men uadskilleligt en del af den frie verden, hvis ideer og idea det – ligegyldigt hvilken regeringsform, det h og hvilket nummer republik det lever under – kender sig til.

30. maj 1958. EIGIL STEINMETZ.

NATO's *nordeuropæiske bastio*

Journalist Jakob Nielsen

I det nordatlantiske forsvarsfællesskab har Nordatlanten ingen tilfældig betydning. Den er ikke alene forsyningsvejen mellem Europa og den industri, som må være et af USA's bidrag til en eventuel krigsførelse, men den har også sin strategiske betydning i de landfaste punkter, der skyder op mellem havets grå overflade. Den frodigste og mestbefolkede af disse nordatlantiske øer er vor tidligere „landsdel" Island. Et land, der trods betydeligt kulturslægtsskab med de andre nordiske nationer, har valgt at gå sine egne veje på mange punkter, og som i mangt og meget hælder til den amerikanske side af Atlanten.

Island selv har intet forsvar, kun et halvt hundrede betjente og enkelte svagt armerede fiskeriinspektionsskibe. Men alligevel er Island aktivt gået ind i NATO-samarbejdet og har, som sit tilskud, stillet jord til rådighed for amerikanerne i Keflavik, yderst på Reykjanes-tangen, kendt mange af vore Catalina-besætninger på rejser m lem Grønland og Værløse.

Det har aldrig været nogen hemmelighed, Island har set andre fordele end de forsvarsideol giske, ved at få amerikanske tropper på sin jo selv om yderliggående partier i det derværen politiske spil har søgt at få fjernet disse styrk Men gennem denne flyveplads, der egentlig anlagt under krigen af de allierede, men først g ind i NATO-arbejdet efter 1947, har Island kn tet nære amerikanske kontakter og skaffet vell nede arbejdspladser for mange islændinge. D udover har man på denne måde skaffet hård luta til landet, en ting, man i høj grad mangl da landets økonomi tildels bygger på nationalba kens seddelpresse. Men også i det spil, som R land har sat brikker på i Island, har den amerika

Two years service with the Royal Air Force has established the Jet Provost *ab initio* basic trainer as the best aircraft for its purpose, and the Mark 3 is now in production for the re-equipment of Flying Training Command.

Improvements over the Mark I include a redesigned undercarriage and windshield, a later mark Viper engine of increased power, increased fuel capacity and the installation of ejection seats.

Jet Provost

Powered by one Armstrong Siddeley Viper Turbo-jet

The Jet Provost can be supplied to overseas air forces with or without ejection seats, and can also be equipped with armament — machine guns, bombs and rockets — for use as a weapons trainer or as a tactical weapon.

Take-off distance, to clear a 50-ft. (15-m.) obstacle ..... 1,990 ft. (606 m.)
Climb:
Sea-level to 10,000 ft. (3,048 m.) ..... 5.0 min.
Sea-level to 30,000 ft. (9,144 m.) ..... 23.0 min.
Rate of climb at sea-level .... 2,380 ft /min. (12.2 m./sec.)
Max. level speed at 30,000 ft. (9,144 m.) 286 knots (530 km./hr.)
Range (with tip-tanks) ..... 490 n. miles (910. km)
Endurance ..... 2.45 hrs.

HUNTING AIRCRAFT LIMITED

A Hunting Group Company

TON, BEDFORDSHIRE, ENGLAND, AND AT 1450 O'CONNOR DRIVE, TORONTO, CANADA

ske modvægt haft en heldig betydning. Ikke mindst for Island, der har kunnet kokettere en smule med temmelig stor øst-handel og amerikanske tropper i landet.

Island selv har dog aldrig ønsket, at militære installationer med agrassive formål skulle få plads i deres land. Derfor ordnede man basespørgsmål om Keflavik således, at det var MATS, et af verdens største og mærkeligste luftfartsselskaber, Military Air Transport Service, der fik stillet basen til rådighed. På denne måde indgik Keflavik mest

som mellemlandingsstation for transporter mellem Eropa og USA, også når der flyttedes hele jagereskadriller på det såkaldte „high lift". Men til selvforsvar fik MATS på Island sin eneste jagereskadrille at råde over, i min tid udstyret med den effektive F-89D Scorpion. I så ømtåligespørgsmål har man vel næppe lov at gisne, men det synes hævet over enhver tvivl, at Keflavik også som strategisk base i tilfælde af „det" ville kunne betyde en overordentlig støtte for bevarelsen af herredømmet i Nordatlanten og at Island vel aldrig på den yderste dag ville modsætte sig, at Keflavik benyttedes til militære formål.

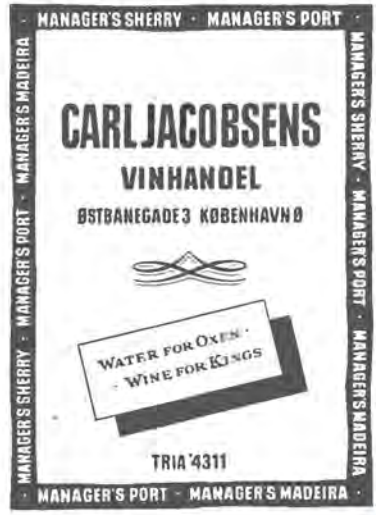
Som ethvert andet georgrafisk begreb kan Keflavik ses fra to synspunkter, det objektive og det subjektive. Det er her forsøgt at klarlægge Keflaviks forhold i det nordatlantiske forsvarsfællesskab, men mange personlige erindringer syder på, når man har opholdt sig der. Måske skal man privat, omend påtrængende forklare, at artiklens ophavsmand har været ansat i Headquarters, Iceland Air Defense Force, gennem et stykke tid.

Stemningen på Keflavik er tung som himlen over den, naturligvis, det må den være et sted, hvor man har sammenpresset store styrker af tre

værn, Army, Navy og USAF og hvor sandflugt af pulveriseret lava er våd og gennemtrængen Men denne stemningens tilstedeværelse er og årsag dels til et enestående kammeratskab, en n sten social faktor, og dels til et stort velfærc arbejde for at få personellet til at glemme regn og fraværet fra familie og hjem. Man har bå egen radio og TV-station, den sidste sender n sten ti gange så meget som Rosenørns Allé, og dioen tier kun få timer i de mørkeste nattetim Man har klubber og biografer, man har præst og skræddere. Også den neonoplyste PX, det sk tefrie varehus, cigaretter 70 øre pakken, kunne enhver GI til at drømme sig hjem hos Woolwor i New York. Men denne butiks tillokkende pris står i skærende modsætning til de priser, Isla oplever uden for pigtråden, der er præget af infl tion. Småsmuglerier gennem vagten er daglige b givenheder, men også gennembrydning af pigtr den på fjerne steder er sket. For at komme ige nem porten klappes man på lommer og idenficer sig selv som ansat. Ellers kommer ingen ind. N turligvis.

Det islandske folks forhold til den keflavis foreteelse er både præget af landets stærke nati nalfølelse og af et stærkt tilhørsforhold. Når d er skår i glæden over Keflavik, er det fordi ungt land er ved at finde sine egne ben at stå p Men indtil nu har man haft glæde af det ben, alt tyder på, at man ikke vil skrue det af.

Jakob Nielsen.



S. A. C. . . . *fredens værn!!*

Som påpeget andet sted i bladet fremkom Kommunist-Rusland med sine tåbelige påstande om, at SAC's flyvninger i arktiske egne med kurs mod Sovjetunionen rummede en fare for verdensfreden. Samtidigt med, at det amerikanske udenrigsministerium tilbageviste russernes barnagtige påstande, udsendte „United" en beretning fra Offutt Air Force Base for at understrege SAC's sikkerhedssystem:

Forestil Dem, at De er chef for en jetbombe-
askine fra USA's strategiske bomberkommando.
e er på vej mod fjendtligt mål. De medfører
intbomber, der kan anrette større ødelæggelser
d alle de bomber, USA's og Englands luftvåben
lsammen nedkastede under den anden verdens-
rig.

De er ikke ude på en øvelse. For otte minutter
den blev De sendt af sted fra stationen. De har
rs mod nord over nordpolen. De flyver hurtige-
end lydens hastighed.

For 14 minutter siden modtog Deres base og
le strategiske bomberkommandos andre baser ver-
n over fra det fremskudte advarsels system tværs
er Nordcanada en lynmeddelelse om, at radarskoperne antyder uidentificerede objekter under hurtig flyvning mod USA.

De fremmede objekter er for hurtige til at være luftfartøjer. Er det langtrækkende – interkontinentale fjernvåben – med kærnesprængladning på vej mod USA's og Canadas byer?

Flyvetiden for fjernvåben fra Østeuropa til Nordamerika er en halv time.

Den fremskudte varslingskæde – THE DEW-line – gav Deres base et kvarters varsel. Deres bombefly var det sidste, der startede. De var på vingerne i løbet af seks minutter. De har fløjet i otte minutter. Fjendtlige fjernvåben, der må have passeret Dem under flyvningen, vil kunne ramme mål i Nordamerika i løbet af eet minut.

Andre amerikanske bombefly er i luften hele verden rundt med kærnebomber.

Men der er een ting, De alene ikke ved: Efter Deres start viste det sig, at de objekter, som blev opfanget på radarskærmene, var en byge af meteoritter.

Andre luftfartøjer i Deres eskadrille er blevet kaldt tilbage pr. radio. Men trods den lynhurtige effektivitet, som er rutine i den kommando, der sendte Dem af sted, er der sket en fejl.

Den fejl, De er ude for, er, at De ikke har fået signal til at vende tilbage.

De er sendt af sted med en komplet angrebsplan

En SAC-bomber klargøres

på ruterne over fjendens grænser mod målet. Ruter tværs over fjendtligt område og ud igen. De har mere end een kærnebombe. De har brændstof til 10.000 kilometers flyvning.

Fortsætter De mod målet, trykker Deres bombebeskytte på knappen? Falder den første bombe – den kernebombe, der vil sætte en tredje verdenskrig i gang? Vil alt dette ske, blot fordi en af den strategiske bomberflys mange kommandoer ikke modtog signalet til at vende hjem igen?

Svaret er nej, De er reddet, De og mange med Dem, ved en enkelt plan, kaldet „Fail safe".

Efter denne plan fortsætter De ganske enkelt mod målet over en vis distance, og derpå vender De tilbage, hvis De ikke på det tidspunkt, distancens grænse overflyves, har fået ordre til at fortsætte. Det er noget, der er sket. Ikke én gar ikke to, men mange gange.

Den strategiske bomberkommandos gigantis modangrebsstyrke er blevet sendt af sted som føl af meldinger fra DEW-line, hvis radarskoper virkeligheden blot har registreret meteoriter el interferens med højfrekvente sendere – eller uide tificerede genstande i tilsyneladende formation, stadig uopklaret mysterium.

Tidshensyn gør det umuligt at holde bomb maskinerne på pladsen, mens meldingerne und søges. Undersøgelserne må finde sted, mens bo bemaskinerne er på vej mod målet.

SAC regner med, at det første kernebombard ments udviklingsfase i tilfælde af en tredje ve denskrig vil være ovre i løbet af fire timer.

Dornier-27

Siden 1914 har Dornier-værkerne været pioner er i fremstillingen af helmetalfly. Ved Tysklands betingelsesløse kapitulation i 1945 indstillede de tyske flyfabrikker videreførelsen af produktionen i Tyskland. For at være å jour med den tekniske udvikling af fly ved en senere genoptagelse af produktionen stiftedes i Madrid OFICINAS TECNICAS DORNIER, der umiddelbart efter krigens afslutning fik lejlighed til efter indbydelse af det spanske luftfartsministerium at deltage i en konkurrence om et STOL-fly *(Short-Take-Off-and-Landing-fly)*. Den hertil indleverede prototype viste så fremragende flyveegenskaber, at man efter ophævelsen af restriktionerne for den tyske flyindustri besluttede at fremstille dette fly seriemæssigt på Dornier-Værkernes fabrik i München, ikke mindst efter at have modtaget en ordre fra de tyske forsvarsmyndigheder. Den 17. oktober 1956 blev den første seriefremstillede DO 27 prøvefløjet.

Fa. JØRGEN HØYER i Gentofte har for nylig demonstreret flyet for en kreds af indbudte fra danske luftfartskredse, presse og fjernsyn. Flyvevåbnet var bl. a. repræsenteret ved *oberst H. Christensen*. Opvisningen fandt sted i Skovlunde, og lad det være sagt med det samme: Luftfartøjet i ponerede og „charmerede" alle lige fra starten, hjulene slap startbanen på kun 53 m (modvi 5 m/sek.) og landede på 45 m. DO 27 er f intet en videreførelse af Tysklands kendte Fiesel Storch, som sikkert huskes fra befrielsesaktion af den faldne italienske diktator Mussolini.

Den alsidige STOL-fly DO 27 er et en-mot monoplan helt af metal og med fritbærende ov liggende planer.

Bæreplanets store opdrift muliggøres af fa slots i hele planets spændvidde, der også giv helikopteregenskaberne, hvorfor kun korte sta og landingsbaner er nødvendige. Ved særligt rangement for flaps og balanceklapper forhind en brydning af luftstrømningerene selv ved st indfaldsvinkler, hvorved der opnås stor sikkerh mod stalling. Forholdet mellem minimal og mak mal hastighed ligger over 1:4.

Selv ved langsom flyvning opretholdes go styreegenskaber. Haleplanets indfaldsvinkel k under flyvning ændres og tjener derved til tri ming af fartøjet om dets længdeakse. Dobbelts

2-SÆDET KAMP/TRÆNER

I den 2-sædede Hunter har Vesten et luftfartøj, der forener den dobbelte rolle som trænings- og kampjager. Det er en udvikling af den berømte ensædede version, og den har de samme rene linier samt stor fart og manøvreevne i alle højder. Som træningsjager giver den begynderen »fornemmelsen« af jetflyvning tilligemed erfaring i navigation i større højder og i angreb med stor fart — og alt sker med den øgede selvtillid, der følger med at have en instruktør ved siden af sig. Til gennemførelsen af sine roller som kampjager er den 2-sædede Hunter ideelt egnet som altvejrs-jager, dag-interceptor og til langtudgående angreb. Dens grundbevæbning er een 30 mm kanon og — hvad der øger dens alsidighed — den kan også medføre raketprojektiler, bomber og ekstra brændstoftanke til forøgelse af rækkevidden. Den 2-sædede Hunter har nu produktionsforret, støttet af ordrer fra mange europæiske lande.

HAWKER AIRCRAFT LIMITED . KINGSTON-ON-THAMES AND BLACKPOOL . ENGLAND

Member of the Hawker Siddeley group/pioneer. . . and world leader in aviation

ring og et ekstra sæt flyveinstrumenter kan installeres på bestilling. For at spare vægt er rorflader og flaps som de eneste dele af flyet lærredsovertrukket.

Standardudførelsens rummelige kabine bag de to forsæder (volumen: 2.10 m lang, 1.30 m bred, ca. 1.35 m høj, ca. 3.7 m³) tjener til optagelse af nyttelast (fragtgods, passagerer, bagage, fotografisk udstyr, bårer eller sprøjtanordninger til bekæmpelse af skadedyr.

4 aftagelige døre med store ruder sikrer let adgang til kabinen. De store vinduer i hele kabinens udstrækning incl. loftet tillader uhindret syn i alle retninger. Krop og forruder er formet således, at piloten også ved start og landing har et udmærket udsyn. Kabinen er ventileret, og luftopvarmningsanlæg kan installeres på bestilling. Begge anlæg kan reguleres særskilt.

Landingsstellet er fast og olie-affjedret. Halehjulet er affjedret og forsynet med massivt gummi samt selvcentrerende anordning.

På bestilling kan DO 27 leveres som vandfly med kombineret hjul-ski landingsstel.

Benzintilførslen kommer fra to vingetanke.

På bestilling indbygges forskellige radiokombinationer til f. eks. blindflyvning.

Flyets styreegeneskaber svarer til gruppe 3 i *„Bauvorschriften für Flugzeuge"* men komponenterne er dimensioneret også efter *„British Civil Airworthness Requirements"* og i visse tilfælde også efter *„American Civil Air Regulations,* Part 3".

Ved anvendelse som land- og skovbrugsfly er der mulighed for at forhøje flyvevægten, henholdsvis nyttelasten i overensstemmelse med forskrifterne.

Den maksimale normalflyvevægt andrager 1600 kg.

ANVENDELSESMULIGHEDER.

Do 27 har følgende militære anvendelse:

a) *rokognosceringsfly* med automatisk luft-luftkamera og/eller håndkamera,
b) *ambulancefly* (med 2 bårer og 1 pleje stedet for co-pilot),
c) *forbindelsesfly.*

I civiludførelsen kan DO 27 anvendes til:

a) transportfly,
b) land- og skovbrugsfly,
c) luftfotograferingsfly,
d) trækfly til luftavertering,
e) trækfly til svæveplaner,
f) rejsefly (for 4 eller 5 passagerer),
g) ambulance- og undsætningsfly (med 2 bårer),
h) politifly.

VÆGTANGIVELSER.

Ved en flyvevægt på	1500 kg	1600 kg
vægt af fartøj i udførelse til rejsebrug med 4 sæder	985 kg	985 kg
last (pilot, passagerer, benzin, smøreolie, bagage, fragtgods og radioudstyr	515 kg	615 kg
belastning af planer	77.5 kg/m²	82.5 kg/r
belastning af motor	5.55 kg/hk	5.85 kg/h

YDELSER.

Maksimal hastighed	250 km/t	248 km/t
marchhastighed ved 60 % udnyttelse af motorkraft	205 km/t	201 km/t
mindste hastighed	57 km/t	58 km/t
startbane ved vindstille ...	88 m	114 m
landingsbane ved vindstille	75 m	80 m
startlængde til 15 m højde vindstille	165 m	198 m
landingslængde fra 15 m højde, vindstille	160 m	170 m
stigningstid: 0-1000 m ...	2,6 min.	3,5 min
0-2000 m ...	6,5 min.	7,5 min
0-3000 m ...	12,0 min.	13,5 min
maksimal højde	5500 m	5000 m
rækkevidde ved 60 % motorydelse	870 km	840 km

MOTOR.

Lycoming GO-480-B1A6 6-cylindret motor m elektrisk generator, Hartzell 2-blads propel m Constant-Speed-Control.

Maksimal ydelse..... 275 hk ved 3.400 omd/mi
marchydelse ved H-O 265 hk ved 3.000 omd/mi

nzinforbrug v. 60 % motoryd. 36.7 kg/t - 51.0 l/t
ıkkapacitet uden reservetanke ... 220 l
ıkkapacitet med reservetanke ... 340 l

IMENSIONER.
ændvidde ..... 12,00 m
vingebredde ..... 1,65 m
længde ..... 9,55 m
vingeflade ..... 19,4 m²
nyttevolumen ..... 3,7 m³
største højde med propel i gang ... 3,50 m

4 NATO-flyvebaser i Nordtyskland

★ REDAKTØR TAGE JENSEN

Redaktør Tage Jensen, der fra januar 1950 til emtagelsen af Det danske kommando i Tyskland r leder af Kommandoets pressesektion og anarshavende redaktør af soldaterugebladet „Komando Kureren" fortæller i vedstående artikel om ›bygningen af NATO-forsvaret i Nordtyskland ; fremsætter nogle betragtninger om det fremtige NATO-samarbejde ved den dansk-tyske ænse.

Der kommer til at ligge ikke mindre end 4 ATO-flyvepladser i Sydslesvig, nemlig ved hwesing (øst for Husum), Hohn vest for Rends›rg), Læk og Eggebæk.

Disse pladser, der i sin tid var mindre Luftaffe-flyvepladser, skal udbygges efter NATOs frastruktur-program og have startbaner på op l 3000 meters længde.

Årsagen til de mange NATO-flyvepladser i Sydslesvig siges af sagkyndige at være, at Holsten ingen NATO-flyvepladser skal have. For det første ligger Holsten for nær „Jerntæppet". For det andet er store dele af Holsten sikkerhedsområde for den store civile Fulsbüttel-lufthavn ved Hamburg. For det tredie er store dele af Holsten industriområder, hvor der ikke kan skaffes plads.

Og så *kan* det jo godt være, at man har skelet lidt til den danske beslutning om ikke i fredstid at ville have stationeret allierede flyvestyrker på dansk område. Et eller andet sted *skal* de flyvemaskiner jo komme fra, som i påkommende tilfælde skal støtte forsvaret af Nordtyskland – for slet ikke at tale om forsvaret af Østersøen, af de sydligste danske kyststrækninger og af bælt-gennemgangene.

Desuden skal der oprettes mindre pladser til det tyske luftvåbens mere private brug. F. eks.

Afskeden i Itzehoe

skal der på den nuværende RAF-flyveplads Slesvigland oprettes en flyveredningstjeneste, hvis helikoptere dog skal stationeres i Holtenau (nær Kiel), så de hurtigt kan sættes ind over Østersøen.

Den vesttyske hær får enkelte egne flyvemaskiner til artilleri-observationer, kurerflyvning o. lign. Disse skal bl. a. have rådighed over de tidligere feltflyvepladser ved Hohenaspe og Lütjenholm (ved Bredsted).

Foruden de forannævnte 4 store flyvepladser får NATO rådighed over flyvestationen ved Westerland ved Sild. Denne flyvestation med tilhørende øvelsesområde er af stor betydning for NATO, thi over det afsærrede område på nordsiden af Sild kan NATOs flyvestyrker foretage øvelsesskydninger, som kun kan foretages to steder i hele Europa-Nordafrika. Det andet sted er ved USA-basen Wheelus Field ved Tripolis (der i sin tid var base for Rommels Afrika-korps).

De fire NATO-flyvestationer skal tilsluttes NATOs pipeline-system. Endelig afgørelse på depot- og forsyningsspørgsmålet for de vestlige styrker i Nordtyskland er endnu ikke truffet, og hvad specielt forsyningslinien til de fire NATO-flyvepladser angår, ved man endnu ikke, om den skal ligge over jorden eller bygges efter „muldvarpesystemet", lige så lidt som der *officielt* er sagt noget om, hvor den skal komme fra.

Men der går jo en NATO-pipeline fra Frederikshavn ned gennem Jylland.

Og et blik på et ganske almindeligt kort ville måske nok give en den tanke, at det måske var klogest blot at forlænge den de forholdsvis få snese kilometre, der ville blive nødvendige for at den også kunne nå ned til de vesttyske NATO-flyvepladser.

Et kig på kortet.

Det samme blik på det samme ganske almindelige kort vil ligeledes hurtigt kunne overbevise selv den mindst militærkyndige om, at det sted, hvorfra et angreb lettest kan føres frem mod Danmark, er fra Lübeck gennem Holsten og Sydslesvig op gennem Jylland, ligesom det samme blik kan overbevise en om, at chancen for at standse et sådant angreb er større, jo længere sydpå der stå egnede afbalancerede forsvarsstyrker.

Denne kendsgerning betyder, at vi i Danmar – også efter at Det danske kommando i Tysklan nu er blevet trukket hjem – vil være levende inte esseret i, hvordan og hvor godt forsvaret af de nordlige del af den vesttyske forbundsrepubli bliver.

NATO-hovedkvarteret.

De vesttyske landstyrker i området, der stille til rådighed for NATO, vil fremover som hidt blive underlagt et NATO-hovedkvarter i Rend borg. Dette hovedkvarters chef var indtil 15. apr oberst *Ib Hoffmann,* der denne dag overga NATO-kommandoen over landstyrkerne i Sydsle vig-Holsten til admiral *Bernhard Rogge,* der ogs er chef for Værnekredskommando I i Kiel, Adm ralen vil fortsat opholde sig i Kiel og som ha stedfortræder og daglig leder af NATO-staben Rendsborg er ansat den vesttyske brigadegener Spitzer.

NATO-samarbejde over grænsen.

I NATO-hovedkvarteret i Rendsborg vil d også efter kommandoets hjemtrækning, og eft at der ikke mere er dansk NATO-chef i område være danske officerer, ligesom der er knyttet britisk forbindelsesofficer til hovedkvarteret.

Det må også anses for givet, at der hen ov den dansk-tyske grænse vil blive afholdt stab og signaløvelser med deltagelse af nordtyske sydtyske enheder.

Selv den mindst sagkyndige ved, hvilken afg rende betydning et effektivt stabs- og signalarb de har for en moderne forsvarsstyrke, men d skal heller ikke skjules, at netop stabs- og signa arbejdet kan volde store vanskeligheder, når d er tale om officerer og mandskab fra forskelli nationer.

Man må se i øjnene, at et sådant samarbej *ikke* kan improviseres den dag, fjenden bank på vor dør. Det må gennemarbejdes igen og ig – og derfor vil det også frem over blive nødve digt med dansk-tyske stabs- og signaløvelser, se om der ikke mere står danske styrker på vestty område, og selv om man i hvert fald næppe

AVIATION BP SERVICE

BRÆNDSTOF
TIL ALLE FLY

BP OLIE-KOMPAGNIET A/S

første år kan vente dansk-tyske troppeøvelser tværs over grænsen.

At undlade disse vigtige tabs- og signaløvelser ville være uforsvarligt, uagtet sådanne dansk-tyske øvelser naturligvis vil blive lagt for og udsat for kritik af modstanderne af NATO-samarbejdet og af modstanderne af et *dansk* forsvar i det hele taget.

Det gik godt i januar.

At en sådan troppeøvelse med både dansk og tysk deltagelse kan få et vellykket forløb viste den sidste NATO-øvelse, som Det danske kommando i Tyskland deltog i. Den foregik i januar og i den deltog såvel danske som tyske og britiske styrker. Øvelseslederen var den danske oberst Ib Hoffmann, chefkampdommeren var en tysk obrest, det ene parti (der bestod af danske og tyske enheder) blev ført af en tysk oberst med en dansk oberstløjtnant som stabschef, medens det andet parti (der bestod af tyske og britiske styrker) blev ført af en britisk officer.

I øvelsen, der som en hentydning til, at det var første gang vesttyske landstyrker deltog i en NATO-øvelse, hed HOUSE WARMING, deltog også flyvemaskiner fra Det danske Luftvåben.

Øvelsen blev overværet af NATO-officerer fra England, USA, Norge, Vesttyskland og Danmark, hvortil måske skal tilføjes, at den fik uofficielt besøg af russiske officerer, nemlig af officerer fra den russiske militærmission i Moenchen-Gladbach.

Denne militærmission er det eneste, der er blevet tilbage af den første efterkrigstids glade firemagts-samarbejde i Tyskland, og på tilsvarende måde findes der britiske, franske og amerikanske militærmissioner i den sovjetbesatte del af Tyskland.

Ingen af parterne vil være den første til at rykke dette sidste bånd over, så derfor fortsætter alle militærmissioner – skønt i meget indsnævret omfang – deres arbejde.

Den russiske militærmission har fuld bevægelsesfrihed på offentlige veje i Vesttyskland, og ingen lagde den derfor hindringer i vejen, da den under NATO-øvelsen gentagne gange dukkede op i øvelsesområdet i en letkendelig Zim-vogn.

Stor og positiv interesse.

Og hvordan var så erfaringerne fra øvel HOUSE WARMING, hvor danske officerer menige kom vesttyske kolleger langt tættere i på livet end tilfældet f. eks. var under den ve tyske marineenheds deltagelse i øvelsen omkri Sjælland i efteråret 1957?

Indtrykket var, at næsten alle de værnepligtig der jo var børn under Danmarks besættelse, ikl så noget mærkeligt i at holde øvelse sammen m soldater fra en nation, hvis dagligliv de kend så godt „hjemme fra Itzehoe". For befalingsmæ denes vedkommende var indtrykket for flertallle vedkommende det samme. Bemærkelsesværdigt v det, at især befalingsmænd, der under Nazi-Tys lands besættelse af Danmark havde ydet en virk lig indsats, gik mest helhjertet ind for den ves tysk forbundsrepubliks medarbejderskab i NAT fællesskabet.

Som en af dem udtrykte det:

– Modstandskampen var rettet mod diktatur og bør ikke udelukke et samarbejde med det ves tyske demokrati, som man nu arbejder så hår på at opbygge på ruinerne af Hitlers 12-åri tusindårsrige. Tysklands naboer har een gang svi tet det tyske demokrati, nemlig da vi undlod støtte Weimar-republikken, men først tog hens til Tyskland efter at en gal mand havde tag magten i landet. Denne gang må vi samarbej med demokratiet i Tyskland og i fællesskab fo svare os mod truslen fra det diktatur, der i d optræder på samme måde over for omverdene som Hitlers terror-herredømme gjorde fra 193 39.

— — —

Og mon disse ord ikke som i en nøddesk sammenfatter situationen i dag – og mon det ikl er ord, man bør lytte til i dag, hvor fredsduer neutralister har trukket tyskerhadets krikke ud stalden for at spænde den for den sovjetrussis charmeoffensivs trojanske hest?

Tage Jensen.

AMERIKAS ØKONOMI

Chefredaktør Børge Outze

Der er ikke mere grund til at male fanden på æggen m. h. t. den økonomiske krise i Amerika! Hvad skulle vel den slags kunstværk tjene til, når alkpudset på den samme væg er begyndt at falde f i flager, fordi hestehoven dundrer imod den ıde fra?

Med et engelsk ord, bygget over latinsk læst, ıar man i nogen tid talt om *recession* i USA. Det r, som man næsten kan se ordet, noget mindre nd det altfor velkendte *depression*. Det betyder ilbagegang, og ved at bruge det udtryk understreger man, at nok går det ikke, som det skulle, men ler er endnu ikke tale om omkringflakken i nedrykt sindstilstand.

Men det skulle ikke undre, om recession efter Harry S. Trumans dundertale bliver til depression. Truman beskyldte jo direkte Eisenhower for at have ført USA til depressionens afgrund. Resten af vejen kan rygter og panik så sørge for, ıvis der ikke udvises et maksimum af sund fornuft og koldblodighed.

Beskyldningen er iøvrigt uretfærdig. Eisenhower ıar jo slet ikke ført...

Det er ret præcis ni måneder siden, man første gang hørte tale om, at USA var svanger med en økonomisk krise, så den – alt andet end glædelige begivenhed er ikke uventet. I de første tre måneder reagerede USA på rygterne med overbærende smil som en sølvbrud, men for et halvt års tid iden sporedes tavs bekymring. Derefter synes der t have været tale om forsøg på diskret ophold, nens de pårørende med tvungne smil har snakket m alt muligt andet.

Nu er stigende arbejdsløshed og forskelligartet edskæring af produktionen jo en kendsgerning, og orleden gav amerikanske forretningsfolk 700 kr. r. kuvert ved demokraternes galabanket i Washington for at høre af Trumans mund, at de har det orfærdeligt. (Vittigheden er amerikansk og er ge så gammel, som den er god). Krisen er hvert fald over USA – og over den vestlige erden. Amerikanske optimister synes ikke at have andet håb end de store rustningsordrers opkvikkende virkning på industrien; de kunne lige så godt tro på helbredelse ved brug af narkotika.

Snarere var der, som engelske kommentatorer er inde på, brug for et vestligt „topmøde" om økonomien *nu* i stedet for om nogle måneder, når der antagelig er endnu større arbejdsløshed.

Den slags kriser består dels af reelle vanskeligheder, dels af panik. Bitre erfaringer viser, at overvindelige reelle vanskeligheder kan blive til uovervindelig panik. Det er ikke her stedet at analysere de reelle vanskeligheder; det kræver mere plads, mere viden og større sagkundskab. Men mon det er forkert at mene, at hvis nogen havde autoritet til at overbevise amerikanerne om, at bøtten vender om et par måneder, så skete der ingen uopretelig skade i den mellemliggende tid? Det er det, Eisenhower uden held allerede har forsøgt ved at spå vanskelighedernes ebben ud engang i marts. Ulykken ville altså, at det i stedet begyndte at gå hastigere den anden vej.

Man må imidlertid intet øjeblik glemme, at det, der skete i gar, kun var, at republikanernes modstandere samlede våbnet op og begyndte at slå løs med det – ej heller, at den verdenskrise, som afspejler sig i morgenaviserne, for en stor del er

VIRGINIA ROSE

Poul Petersen . Tobaksfabriker
HORSENS

opstået ved, at man placerer canadiske og australske arbejdsløshedstal under de amerikanske telegrammer. Først i det øjeblik, folk med penge begynder at sælge aktier til en hvilken som helst opnåelig kurs for at få obligationer i stedet, kort sagt trækker sig ud af erhvervslivet for at ombytte håb om gevinst med tryghedsfølelse (og det kan alene morgenaviserne inspirere til), begynder panikken.

Hertil kommer, at amerikanerne for første gang i en årrække synes at have tabt tilliden til, at den amerikanske „way of life" kan gøre alting bedre, hurtigere, større og fiksere, derunder også tumle problemet med en stadig bedre levestandard. Selvsagt svækkes den vestlige verden ikke, fordi 100 smarte bilmodeller af i år ikke sælges hurtigt nok, men når et par millioner arbejdere af den grund mister deres job og bindes til stedet af den erhvervede levestandard, inklusive afbetalingskontrakternes klods om benet, så *er* det kritisk.

Dertil kommer en økonomisk krises betydnir i den psykologiske krigsførelse. Det er let nok se, hvor hunden ligger begravet, nemlig oppe Sputnik II. Hvis man over for en vestlig verde med krisefeber har en robust, pralende østlig ve den, der af gode grunde ikke *kan* få tilbagegan og som ved at benytte modpartens svaghelstilstan og hvis man i vest får millioner af arbejdsløs som ikke mere har noget at tabe – så er et af c store slag i den psykologiske krigsførelse i ful gang, og alene koloniområderne og de anderled udviklede landes vurdering af, hvem der er ve dens herre, kan give det hele en yderst alvorli vending.

Verden står over for en selvantændt brand, so man østfra vil puste til, og i hvis slukning mang ikke vil deltage, enten af skadefryd eller på grun af panikagtig lammelse. Det kan blive ret så a vorligt, men det er endnu ikke virkelig farligt.

o.

NIKE-HERCULES

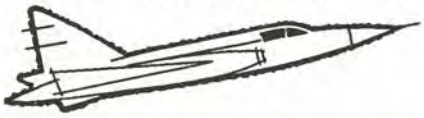
Med sædvanlig elskværdig imødekommenhed fra redaktøren af LAOs tidsskrift, kaptajn C. Bonde, OLA, Flyverkommandoen, bringer vi her lidt raketnyt.

NIKE HERCULES, den amerikanske hærs stolthed, det virkningsfulde våben tidligere kendt under navnet NIKE B, er den største luftværnsraket i den vestlige verden. Sammenlignet med sin forgænger, NIKE AJAX, har den en krop, som er længere og betydelig tykkere samt en stærkt forbedret styremekanisme og stærkere drivagregat. Disse forbedringer har tidligere med større finner og et nyt styrekontrolsystem givet til resultat, at Hercules nu anses at overgå alle andre luftværnsraketvåben i ydeevne (måske med undtagelse af BOMARC-raketten, der har en noget længere rækkevidde). Nike-Hercules er således i stand til at række ud til og ødelægge alle i dag eksisterende bombeflytyper inden bombeslipafstand for bomber (frit fald), der er tiltænkt det af raketten fo svarede område.

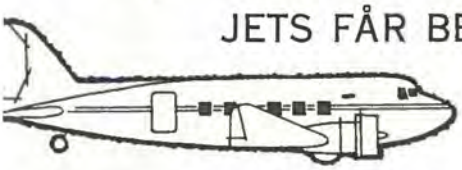
De første forsøgsraketter af denne type var fo synet med motorer for flydende brændstof, men de raketter, der nu er i produktion, har motor med fast brændstof, *Thiokol*, gasudvikler et il ningsmiddel på plastic-basis, en forbindelse, d giver et meget højere specifikt udstødningtry Boosterrør, der fortil er holdt sammen af rake motorens udstødningsring og bagtil er omgivet en ring af metal, hvorpå de fire stabiliseringsfinn er fastgjort. De deltaformede „vinger" strækk sig over mere end ¾ af hele projektilets længd er stærkt pileformede og med små ror fastgjort hængsler til den bageste kant. Disse ror er samt dig fastgjorte til en styrering, der omgiver sel raketmotorhuset, og har en styrevirkning, der ti lader langt krappere drej end ved Nike Ajax.

Ledelsen i fremstillingen har *Western Electr selskabet*, som fabrikerer såvel det i projektil

RAKETTER FÅR BRÆNDSTOFSYSTEMER



JETS FÅR BEDRE BREMSER



TRANSPORTPLANER FÅR VÆGTBESPARELSER

SPORTSMASKINER FÅR SERVICE

LUFTFARTØJER FÅR ISBESKYTTELSE

INGENIØRER FÅR DE RIGTIGE SVAR

FRA

GOODYEAR
AVIATION PRODUCTS

HE GOODYEAR TIRE & RUBBER COMPANY A/S · AARHUSGADE 88 · KØBENHAVN Ø · TRIA 4115

NIKE

indbyggede som det på jorden stående kontrol- og styresystem. Med udførelse af enkelte tekniske modifikationer er det muligt at anvende Hercules-raketen i forbindelse med Nike-Ajax kontroludstyr på jorden. Disse modifikationer har desuden den fordel, at de forbedrer ydeevnen også for Ajax-projektiler, såfremt disse anvendes i systemet. Det første sæt af det nu i masseproduktion fremstillede jordkontroludstyr blev afleveret i begyndelsen af 1957 og indgår nu operativt i adskillige af de med Nike Ajax udrustede beredskabsbatterier i USA. Nike Hercules betegnes som *„15 gange mere effektiv end Nike Ajax"* og en Hercules-afdeling udstyret med kernevåben råder over samme ildkraft som 40 „90 mm kanon-afdelinger".

Systemets radar-frekvens effekt siges at ligge over 1.000.000 watt, og i projektilet selv er utvivlsomt indbygget en eller anden form for radar-homing (målsøgende) udstyr. Det bemærkes, at de bagudskrånende antenner, der sidder foran de store deltavinger, er bibeholdt på Hercules (
medvirker bl. a. til dæmpning af slingrebevægels
under flugten), og det må formodes, at de står
forbindelse med en i projektilnæsen indbygg
radio/radar-modtager.

De anvendte højeksplosive sprænglegemer
indesluttet i et nyt fragmenteringsprincip konstr
eret af syntetisk glasstof.

Det påregnes, at kerne-sprængladninger i 5 fc
skellige typer vil være klar til brug i Hercul
projektilet i løbet af i år. Fremstillingsprisen f
hver af disse sprænglandninger vil ligge omkrir
1 million dollars.

Ligesom tilfældet var med Nike Ajax, er frer
stillingen blevet overdraget til *Douglas Aircra*
som har først prøveeksemplarer. Når den sids
„afpudsning" i fremstillingsprocessen er tilend
bragt, vil en stor-produktion blive sat i gan
Douglas-fabrikkerne har endvidere fået til opga
at fabrikere affyringsramperne. De første ekser
plarer af disse er blevet afprøvet under affyring
på forsøgsskydeområdet i *White Sands* i begynde
sen af 1957, og sidst i februar samme år meldt
om de afsluttende prøver.

Wilbur Brucker, USAs hærminister, erklærede
sommeren 1957, at Nike Hercules har overgået
oprindeligt fastsatte udviklingskrav og inden læ
ge vil være nået til den endelige masseproduktion
fase.

Kort tid derefter har *General Maxwell Taylo*
chef for USAs hærstab, ladet bemærkninger fal
om *„6 og 8 cylindrede Nike-raketter"* og således
ladet formode, at endnu nyere og yderligt forbe
rede typer af Nike er undervejs.

Det er stadig ikke besluttet, hvorledes det end
lige mønster for USAs luftværnsforsvar skal
ud, og valget står i dag for punktforsvar
våbnenes vedkommende mellem *Nike-Herc*
les og *Talos-raketterne.* Nike Hercules vil ikke f
nærværende blive opgivet, alene af den grund,
det allerede udbyggede Nike-system, hvorpå d
har været arbejdet i over 10 år, har krævet inv
steringer af adskillige milliarder dollars. Endvid
re synes systemet at byde på gode muligheder f
yderlig udvikling i retning af et anti-raketvåbe
Denne sidste antagelse er dog svindende, idet

HONEST JOHN

yt projekt, NIKE ZEUS, formenes at ville overge denne rolle.

Nike Zeus (oprindelig Nike II) er, omend etegnet som et helt nyt projekt, en logisk dereudvikling af Hercules, og endnu langt fra erdigeksperimenteret. Den anslås til at få en max ekkevidde på omkring 200 miles. Herved er den ommet til at ligge i samme anvendelsesområde om et system under USAs flyvevåben (Talos).

Med de seneste amerikanske bestræbelser på at imle og koordinere de mange raketprojekter, er et ikke usandsynligt, at Nike Zeus og Talosdviklingen vil blive „koordineret" til enten at andse det ene projekt eller evt. at slå dem samen. Hvilket navn dette sammensmeltningsprojekt il få samt tilhørsforholdet hær/flyvevåben, er endu ikke afgjort. Iøvrigt er Talos oprindeligt udklet af den amerikanske marine, men har været elt ud i såvel skibs- som jordbaserede Talosstemer.

På grund af de uhyre udgifter såvel til forsøg om til de eventuelle senere produktionsraketer tal det nok vise sig, at de billigste af de i ydene iøvrigt ikke stærkt afvigende projekter vil ive det foretrukne. Herved har konkurrencen ellem de mange fabrikker antaget en helt anden rakter, og udfaldet heraf kan man kun gætte sig i øjeblikket.

Ruslands største raketaffyringstation ved *Kasputin Yar,* nær Stalingrad, er blevet stedbestemt af amerikanske radarstationer på tyrkisk område langs den russiske sydgrænse!

Denne oplysning stammer fra det amerikanske tidsskrift „Missiles and Rocket"s februar-nummer, der bringer en detailleret beskrivelse af, hvorledes man ved hjælp af tre langtrækkende radarer fra stillinger i de tyrkiske bjerge med stor nøjagtighed har registreret de russiske forsøgsafskydninger. At de pågældende radarstationer må være af betydelig styrke forstår man, når man hører, at afstanden fra Kaspustin Yar til de tre radarer ligger mellem 700 og 875 miles.

På grund af jordkrumning opfanges de russiske raketter først i en højde af over 35 miles, men fra denne højde er de amerikanske radarer i stand til at følge raketterne på deres videre færd over hele forsøgsskydebanen, der strækker sig ca. 1500 miles over ørkenområde til et punkt NØ for Balkash-søen.

Således fulgte men bl. a. opsendelsen af Sputnik I og II og var endog i stand til at fastslå positioenn af 2. og 3. trins raketdelenes frigørelse, hvoraf den sidste fandt sted V for Sverdlovsk i Uralbjergene.

Når russerne tillod disse adskillelser at finde sted over mere tætbefolkede egne, skyldes de ifølge

de amerikanske antagelser, at man trods alt foretrak en eventuel nedstyrtning over eget område fremfor over vestorienteret land, hvorved en evt. fiasko ville være røbet samt værdifuldt oplysningsmateriale om hele projektet faldet i amerikanske eller andre „fjendtlige" hænder.

NB. *En russisk FN-delegeret har iøvrigt udta at der forud for de endelige Sputnik-opse delser var gået „måske 30 mislykkede fo søg". Heraf har de amerikanske stationer Tyrkiet registreret de 16.*

Mere om Sarah...

Af journalist *JAKOB NIELSEN.*

Sidste måneds „Flyvevåbnet" bragte et kortfattet, korrekt referat fra Nordsø-øvelsen den 26. april. Sammen med Søværnet har Flyvevåbnet aktiv andel i den nyoprettede redningstjeneste til søs. Danmark er ikke så stort, at man forudser eftersøgningsoperationer til lands. Men disse to værns saglige arbejde, en manifestation i menneskehedens tjeneste, har effektiviseret sikkerheden til søs, sømændenes og fiskernes urolige arbejdsplads. Desuden vil denne redningstjeneste også træde i aktivitet ved eftersøgning af forulykkede fly. I denne tjeneste indgår naturligvis også civile myndigheder, der kan støtte arbejdet og rapportere eventuelle ulykker eller katastrofer.

Men hvor mange af deltagerne i den forblæste sejlads vil genkende dagens Sarah-øvelse, når man læser den knappe rapport på tryk? Dels blev udførelsen en personlig blandet fornøjelse, fordi flere af Flyvevåbnets officerer synes at befinde sig meget bedre i luften end på et uroligt hav, dels forløb øvelsen efter et andet program end det i bladet skitserede, fordi der var flere småuheld, som sprængte det fastlagte øvelsesprogram.

I sejladsen deltog repræsentanter for de to værn, chefen, general *Tage Andersen,* var i spidsen for den militære repræsentation, og derudover embedsmænd fra ministeriet og repræsentanter for pressen i hælene på *KL Dolleris.*

Måske skulle man i denne præsentation også medtage dagens hovedperson, damen „Sarah". Sarah-systemet virker i to dele, en sender og en modtager. Senderen klargøres ved at rykke i en ring på det lille aflange hylster, man afsikrer som en håndgranat, men i stedet for at eksplodere sky-der en lang antenne ud og senderen sender nu au tomatisk i 20 timer. I redningsfartøjet eller redningsflyet ses impulserne på et scope. Når ma har pejlet Sarah-impulserne, ses en lodret gro streg i scopet gøre udsving til højre og venstr og man kan holde den rigtige kurs ved at sørg for, at udsvingene er lige store.

Redningsskibet var i dette tilfælde det berøm R/S „F. V. Mortensen", Esbjerg, med den sympat ske kaptajn Schelde på broen, mens to Pembrokefl stationeret på FSN Skrydstrup, agerede redning fly. Og det skal straks erklæres, at det ikke alen var på grund af det vildt vuggende dæk, at de tagerne havde svært ved at få overblik over øve sen. Det var meningen, at en Pembroke, efter før at have fundet en kutter udstyret med en igangs Sarah-sender, skulle finde en lille redningskran med en Sarah også. Denne skulle sættes i søen f minestrygeren „Vornæs", der opererede i farvand som fiskeriinspektionsskib. Det har intet formål dette blads spalter at søge efter forklaringen på d fejltagelser der skete, og som betød, at øvelse fik et andet forløb. Men der er al mulig grun til at berette om den ganske overbevisende demon stration, det alligevel blev på grund af en enke ting.

På skibets scope fandt man pludselig redning kransen og sejlede i lang tid efter den lille grønn stregs udsving. Skibet stampede og huggede si frem i Nordsøen, indtil en tilfældig iagttager plu selig fik øje på den lille redningskrans ret fo skibets stævn, den var ikke en meter i diamete I det enorme område, som Nordsøen er, var d sværere at finde en ubetydelig redningskrans, en

Glade passagerer . . .

er LUFTHANSA's mål
- undervejs til målet.

Vi hygger om
passagererne og gør
rejsetimer til rare timer.

Til 29 storstæder
i 19 lande verden over
med

LUFTHANSA

BELZER

VANADIUM-EXTRA

VÆRKTØJ

er det *rigtige* værktøj til vedligeholdelse og reparation af moderne flyvemaskiner

Tage Schouboe

er *stedet*, hvor det findes på lager!

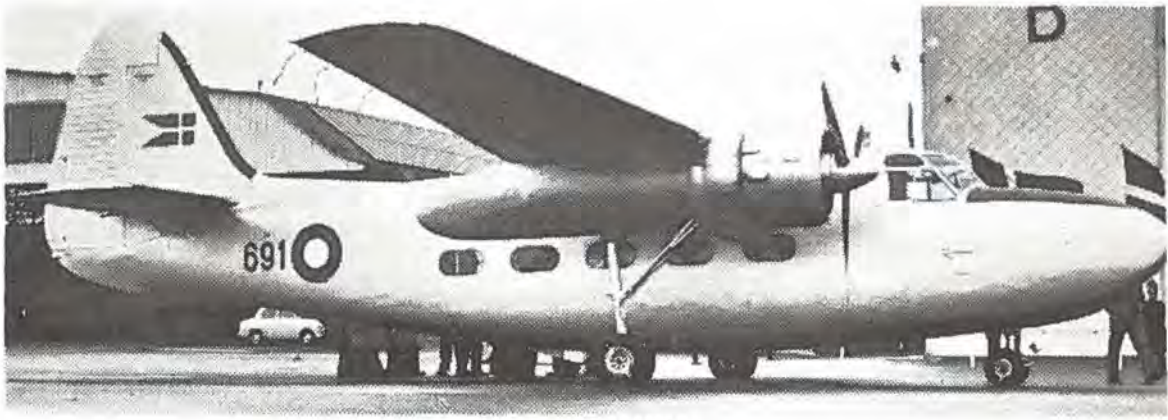
Aflæg os et besøg
og bese vort udvidede BELZER-lager —
eller rekvirer vort BELZER-værktøjskatalog

Den Sjællandske Bondestands Sparekasse

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.



PEMBROKE

det må være at finde en nål i en godsejers høstak – hvis den da ikke også er udstyret med Sarah. Pembroke-maskinerne returnerede i løbet af formiddagen til deres base med så godt som uforrettet sag, mens „F. V. Mortensen" gyngede videre for at lokalisere ministrygeren, der på et givet tidspunkt skulle aktivisere en Sarah-sender.

Trods værternes gæstfrihed, dramme og varm kaffe, var der mandefald – Søværnets officerer dog undtaget. Da det viste sig umuligt at skaffe Sarah-kontakt med minestrygeren, kaldte man den diskret over radioen og fik dens position, hvorefter man gik af sted til den angivne position. Herude afholdtes endvidere øvelser med gummibåde, men det var, som dagen skred frem, svært at holde interessen fangen for andet end at komme i land, hvor en frokost ventede.

Da demonstrationen trak ud, blev måltidet yderst forhastet, i dette deltog foruden general Tage Andersen også *general Ramberg,* FTK. Senere var der offentlig opvisning af en helikopters flyvefærdigheder i trafikhavnen. På dette tidspunkt var vejret det slettest tænkelige, men alligevel overværede mange tilskuere, både fiskere og deres pårørende, denne del af demonstrationen.

Men dagens egentlige, om ikke prangende, højdepunkt var vel en beskeden tale, som kaptajn Kjeld Petersen holdt for fiskeriorganisationernes repræsentanter.

Som et håndslag fra vort værn til et af vore store erhverv havde general Tage Andersen bemyndiget Kjeld Petersen til at fremsætte denne forpligtende, men smukke, udtalelse: *Der vil ik fra vor side blive sparet materiel eller person når det gælder menneskeliv på havet.*

Og ordene fik dobbelt vægt ved en besked hilsen fra den fisker, der ugen før fik hjælp en S-55 helikopter efter en ulykke ombord. Derv blev et menneskeliv reddet, og derved beviste F vevåbnet varmen bag håndslaget allerede før officielt blev givet.

Resultatet af denne begivenhedsrige dag blev ting. Dels har man gennem de to værn udbyg sikkerheden til søs, så man efterhånden har n maximum i denne retning.

Og dels, nå, ja, så er Flyvevåbnets officerer o mere bevendte til lands eller i luften – end vands.

HER ER HAN IGEN.

Flyverfaktisk kommandos landskendte radare pert har netop afsluttet en af de kombinere inspektions- og filmforedragsrejser, der har gj oberstløjtnanten kendt af alle fra menige til ge raler og regnskabsførere.

Oberstløjtnant Bareboelge udtalte ved hje komsten forundring over, hvorledes man kun klare de operative opgaver til trods for, at m endnu ikke 100 % fulgte de af oberstløjtnant udgivne direktiver.

O. Potte.

KAMP *under havet*

Raketten skal affyres fra undervandsbåden i neddykket tilstand op gennem en våge i polarisen – Uhyggeligt fremtidsperspektiv: Kampe under havoverfladen.

En dag om nogle måneder eller måske kun nogle ;er vil en raket jage op over isen omkring Nord-ɔlen og lande i et målområde måske 2000 km ɔrte. Dermed har amerikanerne introduceret deres ʼeste flådevåben, og det paradoksale er indtruffet, den amerikanske flådes ubådsvåben har samme ɔgave som den strategiske bomberkommando.

Det var den amerikanske kontreadmiral William ayborn, der forleden under et møde i senatets ketudvalg løftede sløret for, at den amerikanske åde har sådanne planer. Raketten vil blive ud-ıudt fra undervandsbåden i neddykket tilstand ennem en våge i polarisen. Raketten, som sendes sted, hedder „Polaris".

Det er en mellemdistanceraket, der er beregnet l affyring fra undervandsbåde og andre orlogs-rtøjer. Dens rækkevidde er op mod 3000 km, g den er udrustet – eller kan i hvert fald udrustes med en atomsprænglandning.

Såvel amerikanerne som russerne og englænder-: har, ved man, længe arbejdet med raketudstyr undervandsbåde. Her er imidlertid et felt – og ret betydeligt felt – inden for raketopløbet, hvor t ser ud til, at USA og England er et stykke ran Sovjet.

Amerikanerne har planer om at udruste deres ɔmundervandsbåde bl. a. med dette våben. Ra-tterne gør undervandsbådene til våben af en helt den karakter end hidtil. De vil i ro og mag – ddykket – kunne udskyde deres raket i nærheden en fremmed kyst mod mål, der ligger 2-3000 n inde i landet.

Når forsøgsskydningerne finder sted i arktis, yldes det dels, at der er så vældige øde stræk-nger, men også, at den amerikanske flåde i høj ad regner den arktiske is som en forbundsfælle ilfælde af en krig mellem Sovjet og den vestlige rden. Man har bl. a. planer om at foretage sejladser tværs over Nordpols-isen med atomundervandsbåden „Sea Wolf".

Det arktiske område vil i en fremtidig krig blive et vigtigt operationsområde for undervandsbådene. Raketter herfra vil kunne ramme store dele af den russiske industri – og i det øjeblik, den atomladede raket løfter sig op over isen og jager mod sit mål, vil undervandsbåden stille glide videre dækket af metertyk polaris for nysgerrige patruljefly.

I USA og NATO kommer man mere og mere til den opfattelse, at de ubådsbårne polarisraketter i virkeligheden er det ypperste svar på de strategiske atom- og brintbombebærende jetbomberes forældelse. Ubådene har langt større bevægelsesfrihed. De kan med atommotorer være neddykket næsten i det uendelige, og de kan ramme kommunisterne fra alle verdenshjørner, såfremt de skulle vove en aggression.

Dette fører den amerikanske og britiske flåde frem i den position, som flyvevåbnet kom til at besidde under den anden verdenskrig, og som det siden har beholdt.

Allerede nu har amerikanske og engelske undervandsbåde været på togter ind under nordpolsisen, og man ved efterhånden en hel del om undervandsbådskrigsførelse i dette område.

Er undervandsbådene blevet mere usårlige – så er våbnene mod dem til gengæld også blevet bedre. Navnlig amerikanerne har på grund af den vældige russiske ubådsflåde udrustet hele eskadrer af fly med særlige elektroniske hjælpemidler til ubådsjagt – og udstyret med dybvandsbomber, der har atomladninger.

Men den ubåd, der skjuler sig under Nordpolens is, kan næppe røres selv af sådanne våben.

Et andet modvåben er anti-undervandsbåde, altså særlige ubåde udrustet til at finde andre og ødelægge dem. Her åbner sig fantastiske perspektiver. Man kan tænke sig kampe dybt under havoverfladen – måske dybt inde under isen mellem undervandsbåde. Kampe, der udkæmpes med elektroniske hjælpemidler og fjernstyrede torpedoer eller torpedoer, der selv søger deres mål.

C. W. S. Svineslagterier A/S

HERNING & SKJERN

Ønske-hjem

ØSTERGADE 29 · HERNING · TLF. 1151

MØBLER

Chr. Rasmussen & Søn

BRYGGERGADE 8 · HERNING TLF 951

A/S M. C. Brincken's Eft

Haderslev

Leverandør af værktøj til Deres fag

For ædel Portvin

WEILES WINE

Vinhandlere siden 1822

P. WEILE & SØN . AALBORG

Jul. Jacobsen AALBORG

Teknisk maskin- og olieforretning

Telefon 3 12 88 . Fjernskriver 9762 ab

Aalborg

P. J. Schmidt

VOJENS

BØGER . FOTO

BOGTRYK

TELF. 4 12 26

JENS JENSENS EFTF.

VINHANDEL

Grundlagt 1813

ST. SCT. HANSGADE 1 . VIBORG

JYDSK ILT- & ACETYLENGASFABRIK A/S

Horsens . Telefon 2 47 11

NYT *fra flyvestationerne...*

I midten af april måned gennemførte FSN :rløse en undvigelsesøvelse i lighed med tilsva- ıde øvelser, som de jydske flyvestationer er eks- ·ter i. Dog blev der taget færre „fanger" på :lland, end det plejer at være tilfældet i Jylland. n grunden nu skyldes de sjællandske piloters rre dygtighed i „sløringskunsten" – til trods · Nord-Sjællands større befolkningstæthed og ɔyggelse – eller årsagen skal søges i manglende elpsomhed og forståelse fra befolkningens side, ıl være usagt. I hvert fald opnåede undvigeøvel- ı en vis presseomtale.

Af tradition – og desværre ofte af bitter erfa- ıg – ser vi officerer ikke altid med venlige øjne at være i pressens søgelys. – Men i et tilfælde n dette har vi al mulig god grund til at glæde over den levende interesse, hvormed pressen lgte øvelsen. Vi appellerer jo selv til befolknin- ns medvirken i disse øvelser. Uden at ville frem- lde „spion-hysteri" o. lg. er det nødvendigt for n danske befolkning at være på vagt over for rsonel tilhørende en fremmedmagt, og hvis op- rsel og adfærd er af mistænkelig art. I fredstid af sikkerhedshensyn. I krigstid er det et spørgs- ıl om liv og død. Intet mindre.

Derfor må cicilbefolkningen oplyses om værdien f. eks. undvigeøvelser. For det første, fordi det en direkte hjælp i forsvarets daglige træning. ır det andet, fordi civilbefolkningen allerede i :dstid må lære at være på vagt over for mis- nksomme personer – en træning, der kan være uvurderlig betydning i krigstid.

Eftermiddagsbladet B.T. sendte således journa- ten Kjeld B. Nielsen og fotograf Olaf Ibsen ud ımarken for personligt at „opleve" piloternes dvige-vilkår. Resultatet blev en dobbeltsidet re- rtage. Vi giver ordet til B.T.:

Fire danske militærpersoner sidder i dag spær- inde i buldrende mørke fangehuller. De har et fået at spise siden i går formiddags, og de får gen mad før engang i morgen. Når de bliver sluppet ud af deres celler, vil de misse med øjnene mod søndagshimlen og undre sig over, at det er højlys dag.

Med gustent overlæg er de blevet forfulgt og plaget de sidste døgn, og når nat er blevet gjort til dag og vågne timer til et mareridt for dem, er det blot enkelte led i en række nøje fastlagte planer.

Tanken om et afskyeligt tilfælde af rekrutplage- ri kan man godt slå ud af hovedet, for den højest- stående af de fire forpinte medlemmer af forsvaret er oberst og chef for Flyvestation Værløse. Muligvis får de hårdt medtagne flere lidelsesfæller i dagens løb, og i så tilfælde vil ingen af ofrene sidde inde med lavere grad end løjtnant i flyve- våbnet.

De fire stakler i de mørke fangehuller er de første ofre herhjemme for det berygtede begreb hjernevask. Med oberst S. E. B. Grønbech i spid- sen vil de ganske vist nægte, at de ligefrem har fået vendt op og ned på hele deres begrebsverden.

De fire fange var deltagere i den store flugt- øvelse, som Flyvestation Værløse først afslutter i morgen tidlig, og de var de fire første, som blev fanget ind. Hjernevask indgår ikke i øvelsesplanen, men der står noget, som kaldes „krigsfange-afhø- ring".

Som de første herhjemme skal piloterne fra Vær- løse på deres krop mærke den psykologiske krigs- førelses nyeste udformning. Atombomber og raket- ter er ikke de eneste rædsler, den nyeste krigskunst har i baghånden. Man vil ramme mennesket på dets sjæl såvel som dets krop.

I blidest mulige form bliver jetpiloterne gjort bekendt med nogle af de midler, man har pønsket ud, for at de ikke skal stå uforberedt, hvis deres øvelse en dag bliver rygende alvor.

I så fald må man håbe, at den danske civil- befolkning i højere grad må kende sin pligt til at være aktivt med. Der kom i løbet af hele dagen i går kun én henvendelse til Flyvestation Værløse

Con-FORMS

N. PURUP
KØBENHAVN A-S
FORMULARTRYKKERI
Esplanaden 6-10 - København K
Palæ 8323

AUTOUDLEJNING UDEN FØRER
5 NYE TAUNUS
25 øre pr. km, ingen dagpenge
(minimum 200 km)
eller 20 kr. pr. dag og 20 øre pr. km
GEORG OLSEN
JONSTRUP
Telefon 97 08 73

TAGE OLSEN A/S
Civilingeniør M. A. ING.F.
Præcisions- måleinstrumenter fra førende amerikanske og tyske fabrikker
Vesterbrogade 6 D . Telefon Palæ 1343

RADIO PARTS
Sankt Knudsvej 13
Kbhvn. V.
Telefon:
Hilda 3111
RADIO - RADAR - TV
Elektrotekniske artikler en gros

fra en civil medborger, skønt øvelsesledelsen havde appelleret til befolkningen om at stå politiet, hjemmeværnet og de militære styrker bi i jagten på piloterne.

Den anmeldelse indløb, fordi der blev tale om 30 og ikke 28 piloter på flugt efter nedskydning over fjendtligt område. B.T. klædte en journalist og en fotograf i jet-officerernes flyverdragt. De skulle gøre deres egne erfaringer om, hvor svært det er at unddrage sig en hel landsdels jagt. Erfaringerne blev altfor behagelige.

Otte nattetimer og otte dagtimer medførte ikke én eneste farlig situation. Skønt jagtområdet kun strækker sig fra den nordsjællandske Kattegatskyst til en halv snes kilometer nord for Værløse, var det muligt at færdes næsten fuldkommen frit i landskabet.

Den gråblå flyverdragt skulle være synlig på lang afstand, men først da de frivillige flygtninge i desperation over, at de ikke kunne komme galt af sted, begyndte at promenere på strøget i Hillerød, skete der noget. En dame ringede til flyvestationen og meddelte, at hun havde set nogle folk i uniformer, hun ikke kendte. Desværre, medde hun, var det nok en times tid siden, hun hav set dem – og så længe havde flygtningene ik kunnet vente på at blive hapset.

Det gav heller intet resultat for dem at sætte på grøftekanten badet i projektørlys fra en forlygter. Andre biler susede ubekymret forbi.

Oberst Grønbech og hans tre lidelsesfæller h de alligevel det uheld at blive fanget, da de i sindigt overmod begyndte at bevæge sig mod n let i Værløse ved højlys dag. Og glade var folk i flyvestationens kup-eskadrille, da de kunne f deres chef ind til militærpolitiet, lænket i en s rende førerkæde.

Oberst Grønbech havde på forhånd betinget s at han ville have samme behandling som sin fo hvis han skulle blive fanget. Den behandling b ikke blid. Meget af den kan beskrives, men skilligt andet må forblive en hemmelighed, „krigsfange-afhøringen" ikke mindst bygger chokerende overraskelser. Der er tale om et nyt departement i det danske forsvar for psyk gisk krigsførelse, og de første afhøringer i gå

'vestation Værløse blev foretaget under ledelse orlogskaptajn Bertelsen.

Tonen, der blev anvendt over for fangerne var 'dsk og fjendtlig. En indbragt jetpilot blev skub- fra sin mørkelagte celle til forhørskammeret brutalt kommanderen med ansigtet mod muren armene strakt op over hovedet. En ydmygende ›psvisitation fulgte. Klædningsstykke for klæd- ıgsstykke blev taget af og gennemsøgt. Derefter ;nede spørgsmålene ned over den afklædte, som et fik at styrke sig på. Cigaretter er utænkelige, mad står ikke på programmet.

Hver af de flygtende piloter havde fået en be- ring om, hvad han måtte sige, og hvad han ikke ltte sige. Navn, regimentsnummer og hjemsted r det tilladt at rykke ud med. Missionens mål og dler var tabu.

I forbavsende mange tilfælde lykkedes det at cke hemmelighederne ud af folk, røbede en af n psykologiske inkvisitions specialuddannede lk. Og det skønt der ikke står den dødelige trus- bag nervepresset, som der må blive tale om i igstid. Det fortæller lidt om, hvor alvorlig hjer- vask er – skønt der i den danske militærøvelses fælde slet ikke er tale om hjernevask.

En anden officer fortalte i militærpolitiets totalt ›rklagte bygning om grunden til, at man kan ud- tte krigsfanger for de voldsomme afhøringer. r går et stykke tid, før man får opklaret, om de lbragte er spioner eller almindelige krigsfanger. len tid kan man nægte dem mad og underkaste n forhør. Fysisk vold eller tortur er der slet e tale om. Fangerne føler sig klemt op ad væg- ı på anderledes effektiv måde.

Den hårdhændede alvor bag øvelsen og det ›rtslige instinkt skal nok få de danske flyverløjt- ıter til at kæmpe for at blive på fri fod længst ligt. Øvelsesledelsen regner imidlertid med, at gt de fleste er fanget ind, før der blæses af i rgen tidlig.

Vilkårene fik B.T.s frivillige medflygtninge ind- ntet fra starten. – Vi har lovet ikke at pudse ıde på flygtningene, sagde en flyverløjtnant. n vi kan godt finde på at bruge kvinder til at ıngere baghold. Vi har effektiv lokkemad i ndeligt Flyvekorps.

Løftet om hundene holdt han. Truslen om de skønne kvinder undlod han skændigt nok også at føre ud i livet.

F-100

I den forløbne periodes begivenheder i Flyvevåbnet var besøget af fire Supersabres fra USAF en af de mest markante. Flyvevåbnet står over for at skulle modtage en eskadrille af disse maskiner, der kan rose sig af betydelig effektivitet, stor hastighed og moderne manøvreegenskaber.

F 100-jagerne blev præsenteret på de forskellige flyvestationer, men den egentlige præsentation fandt sted på Flyvestation Værløse. Til stede var den amerikanske ambassadør i Danmark, Val Peterson, stats- og udenrigsminister H. C. Hansen og forsvarsminister Poul Hansen. Fra Flyvevåbnet: general Tage Andersen, general Ramberg, oberst Ziegler og oberst Grønbech. General Ramberg og oberst Ziegler kom og gik i hver sin meteor, hvilket fik amerikanske kolleger til at stoppe gummitygningen af forundring og beundring.

På Flyvestationen stod to to-sædede F-100-jagere, mens to enkeltsædede før de høje gæsters ankomst viste rasende rulninger over pladsen. Selve demonstrationen for regeringens medlemmer var mat og medførte utilfredshed, idet de to ministre forlod flyvestationen nogenlunde midt i programmet, efter Val Peterson med oberstløjtnant *Malone*, USAF, var gået på vingerne. De, der havde ventet at se flyvning, måtte køre skuffede bort. Det kan ikke være de folk, der arrangerer Jægersprisdemonstrationerne med lykkelig præcision, der har haft med dette slatne arrangement at gøre.

Imidlertid gav demonstrationen de mindre høje gæster et fuldgyldigt indtryk af en maskine af meget høj kvalitet. Den er betydelig større og mere robust end de maskiner, der indgår i FTK, og den er i stand til at gennembryde lydmuren i

svag stigning. Med afterburner starter F 100 på ganske kort bane, og en faldskærm agter gør det muligt at lande ganske normalt på en bane, der er $^2/_3$ af den længde Værløse-banen har.

Også general Tage Andersen gik i luften i en F-100, dog efter det mere officielle program var afviklet. Både han og ambassadøren udtalte sig bagefter yderst rosende om den amerikanske maskine. Val Peterson erklærede, at han havde gjort mange flyveture, men ingen så fantastik som denne. Han ville dog indrømme, at presset under landingen havde været ganske enormt.

Der foreligger endnu intet om, hvornår de første F-100 jagere kan ventes til landet. Det var meningen, at de første F-86 jagere skulle være kommet til Ålborg allerede den 20. maj, men det kunne endnu ved redaktionens slutning ikke oplyses, hvornår de kommer.

F-100F data:

Mål:	Spændvidde: 39 ft. (11.9 m), længde: 50 ft. (15.2 m), højde over halefinnen: 16 ft. (4.9 m).
Bæreplan:	45° pilform.
Besætning:	Elev og instruktør i tandem placering (katapultsæder).
Bevæbning:	2 stk. M-39 20 mm kanoner.
Motor:	1 Pratt & Whitney J57-P-21 turbojet med afterburner. Trykkraft ca. 10.000 lbs. uden, og ca. 17.000 lbs. med afterburner. Denne træder automatisk i funktion, når gashåndtaget er ført et vist stykke fremad. Ved flyvning i f. eks. 5.000 m og under udnyttelse af den fulde trykkraft sluger motoren 4.000 gallons J. P. 4 t. brændstof i timen.
Ydelser:	F-100 F er et overlydsfly med en maksimalfart på ca. 1300 km.t. (over Mach 1.0). Rækkevidden er mere end 1600 km og tjenestetophøjden ligger på ca. 15.000 m.

*

WELL DONE!

Atter havde chefen for FTK, general K. Ramberg, gyldig grund til at kalde en flyverbesætning over til sig for at udtrykke sin anerkendelse. Det drejede sig om een af 722's helikoptere, der de 19. april var i aktion ud for Esbjerg. Trods utål lige vejrforhold lykkedes det besætningen, der b stod af flyverløjtnant I H. C. Rosenberg, fenr J. E. Karstensen og oversergent M. Brandt, at fin ud til redningsskibet „F. V. Mortensen", og h bjerge en ung fisker ,der var blevet hårdt kvæst af spillet ombord i den kutter, han var forhyr med. Han blev bragt i land og den lynhurti redningsaktion og dermed følgende hospitalsb handling var af umådelig værdi. TIL LYKKE.

*

I lighed med tidligere år har „Flyvevåbne slået numrene for maj og juni sammen, dels f tidsmæssig at komme op på mærkerne og dels f at skaffe redaktionen et pusterum – til gengæ vil det bemærkes, at bladet denne gang er udvid noget i sideantal. Samtidig med maj-juni-numm ret følger et giroindbetalingskort til årsabonneme tet på kr. 10,00 og vi beder venligst læserne til det nærmeste posthus for at opfylde blad hedeste ønske. På forhånd tak . . .

Tirsdagsklubben

Alt samarbejde bygger på gensidig tillid og f ståelse af den „anden part"s arbejde og prob mer.

Et af de smukkeste beviser på viljen til og sket om et godt samarbejde kan vi finde mell hærens luftvarnsartilleri-officerer og flyvevåbn „K. & V"-officerer. Initiativet og æren for de samarbejde er helt og holdent artilleriets, der m en enestående gæstfrihed har åbnet deres dør Østerbrogades kasernes officersforening for de kolleger af flyvevåbnet. En gæstfrihed, der er sulteret i, at en del af flyvevåbnets officerer i er ligeberettigede medlemmer af LAO. Et m

ısskab, der måske mere end noget andet har ret afgørende for det ubrydelige samarbejde, i dag findes mellem de forskellige organer en for kontrol- og varslingstjenesten. Et samejde, hvor kun uniformens farve skiller.

Men selvfølgelig gælder det også i tirsdagsklub-ı, at frænde er frænde værst – i al venskabehed.

Dette kom måske klarest til udtryk ved sjældske luftværnsregiments jubilæumsfest på Fre-iksberg slot sidste efterår, da O. Potte, tidsskrif-Flyvevåbnets kendte kommentator, på de tildeværende flyverofficerers vegne rejste sig, slog sit glas, rømmede sig og udtalte: *„Også fra det ıske flyvevåben skal der i aften lyde en hyldest det glorværdige regiment, hvis runde fødsels-; vi i dag fejrer. Det er mig en ære i aften at ınne røbe for de tilstedeværende festdeltagere, FFK har besluttet at afholde en middag, når vevåbnet i nær fremtid overtager raketforsvaret dansk luftrum. I den anledning vil der blive veret afbrændt Raket-ala-Ola."*

De tilstedeværende officerer af flyvevåbnet klapde længe og begejstret af denne korte, men ncise tale. En enkelt flådeofficer og en befagsmand fra civilforsvaret standsede brat i deres ıerskede klappen, da de kom til at se ansigtsudkket hos de tilstedeværende artilleriofficerer. refter talte man om noget andet.

Tirsdag den 15. april var igen en af tirsdagsıbbens helt store aftener. Forventningerne var ispændte, da magister John Danstrup indledte enen med en redegørelse for den storpolitiske ıation, som den i dag tegner sig for Afrikas ge nationer: Magister Danstrup er jo ikke en endt mand inden for danske officerskredse. ınge af os havde allerede stiftet bekendtskab d magisterens overmåde klare udenrigspolitiske rsigter holdt på Frederiksberg slot og i Krigsenskabelig Selskab. Som allerede nævnt var fortıtningerne store – og lad det være sagt med det ıme, vi blev ikke skuffet.

Fra radio- og fjernsynsudsendelserne er *magister n Danstrup* kendt for sine nøgterne og saglige nrigspolitiske oversigter. Men at der bag magiens klare forskerhjerne lå et så fantastisk vid, ıdlende charme, smittende humør og åndfulde causeren havde vi næppe anet. Han holdt samtlige officerer i sin hule hånd fra mødet tog sin begyndelse klokken 20 efter at formanden, *oberstløjtnant L. A. Ahrnell,* havde budt velkommen, og indtil sidste spørgsmål blev besvaret et godt stykke på den anden side midnat. Det er umuligt at referere magisterens redegørelse – det kan simpelthen ikke skrives – det skal opleves.

Efter indvielsen af flyvestationens nye gymnastiksal i efteråret 57 er der nu kommet gang i sporten, og „Idrætsforeningen for flyvestation Skrydstrup" (I F S) har i vinterens og forårets løb arangeret inden- og udendørstræning i følgende sportsgrene:

Fægtning
Gymnastik
Vægtløftning
Bordtennis
Badminton
Håndbold og
Orienteringsløb,

nu i foråret påbegyndes udendørstræning i:

Fodbold
Atletik
Skydning og
Håndbold

UNIFORMER
i ægte håndskræderi

TH. & OVE HILGE
BREDGADE 76 . PALÆ 141
Siden 1895

Der er tradition for godt skræderi i Bredgade

Ved ihærdig træning har IFS opnået flere gode resultater i forskellige turneringer og kampe, og følgende skal nævnes:

HÅNDBOLD.

En kamp mellem Vojens Idrætsforening og IFS blev vundet af IFS med 24-23.

Ved et stævne, arrangeret af Haderslev I F og bladet „Dannevirke", vandt IFS den udsatte vandrepokal.

En kamp mellem 2. Reg. og IFS vandtes af IFS med 19-17.

Resultatet af FLV holdturnering blev følgende:

IFS	nr. 1 – 6	points
IFK	„ 2 – 4	„
FSN VÆRLØSE	„ 3 – 2	„
IFÅ	„ 4 – 0	„

BORDTENNIS.

Resultatet af FLV holdturnering blev følgende:

JIF	nr. 1 – 15	points
FSN VÆRLØSE	„ 2 – 14	„
IFÅ	„ 3 – 13	„
IFS	„ 4 – 12	„
IFA	„ 4 – 6	„
IFK	„ 6 – 2	„
IFV	„ 7 – 1	„

En match mellem Haderslev sejlklub og IFS, afviklet på flyvestationen, vandtes af IFS 10-2.

BADMINTON.

I FLV badmintonturnering placerede IFS hol sig som nr. 1, og vandt den udsatte vandrepokal.

Det sejrende hold bestod af:

FL I (r) K. Worsøe
FL II (r) H. C. Fehrmann
OS F. Paulsen

IFS tæller i øjeblikket ca. 350 medlemmer, me dette tal vil sikkert vokse betydeligt i den kon mende tid, da der i de sidste måneder har vær stor fremgang.

5 års fødselsdag.

Den 1. maj fejrede flyvestationen sin 5 å fødselsdag med en parade, hvori deltog alt mi tært personel og 2. Reg. musikkorps.

MESSEKOMITE.

Efter generalforsamling i OF-FR messen i ap måned fik messekomiteen følgende sammmensæ ning:

Messeforstander	KN J. A. F. Jørgensen
Stedfortr. for messeforst.	KL (r) K. M. Petersen
Messekasserer	FL I (r) V. Schmidt
Leder af småtingsudsalg	FL I (r) K. Worsøe
Personelofficer	FR P. Marcussen
Inventarofficer	OFR B. H. Sørensen
1. suppleant	FL I (r) J. S. Pedersen
2. suppleant	FR K. L. Hjorth

VERDEN RUNDT

SAS HAR SLÅET SAS REKORD –

Kaptajnerne H. Wolff og E. Nielsen satte den 15. maj ny rekord på strækningen Tokio-København, idet de førte „Torgeir Viking" ad ruten på kun 24½ time. Den hidtidige rekord – også sat af en af SAS DC-7C maskiner – var på 25 timer og 43 minutter og blev sat den 1. oktober i fjor. Kaptajn Wolff førte „Torgeir Viking" fra Tokio til Anchorage på 9 timer 43 minutter, medens kaptajn Nielsen førte den fra Anchorage-København på 13 timer og 25 minutter. Det vil sige, at den samlede flyvetid var 23 timer 08 minut Den normale flyvetid for DC-7C'erne fra To til København er 27 timer 10 minutter, den m satte vej 29 timer 10 minutter. Den længere var hed ad denne rute skyldes de herskende vindf hold.

*

FØRSTE SELVBYGGEDE CARAVELLE PÅ VINGERNE.

Den første serie-byggede Caravelle har nu væ på prøveflyvning. Den varede 1 time og 48 m

ı højde af 25.000 fod. Det var Sud-Aviations findflyver Pierre Nadot, der fløj maskinen på ıfruflyvningen, og han oplyser, at der ingen skeligheder var, og at instrumenterne viste, at el de to motorer som selve flyet fungerede som tet. Caravellen medførte på prøveflyvningen last og et ekstra sæt instrumenter, og samtlige rumenters registreringer blev fotograferet un- flyvningen. Vibrationerne blev målt 46 steder flyet, og de skiftende temperaturer på 144 ste-

Om få måneder prøveflyves den første af de s Caraveller, SAS har bestilt. Den nu afleverede avelle er leveret til Air France.

*

RSTE NON-STOP FLYVNING OVER AT-NTEN MED LUFTHANSAS NYERHVER-LSE LOCKHEED L-1649 A „SUPER-STAR".

Den 14. februar startede 41 amerikanske jour-ister og rejsebureaufolk på en indvielsesflyv-ıg non-stop New York/Köln med LUFTHAN-'s nyeste flytype Lockheed L-1649 A „Super-r".

Som LUFTHANSA's gæster vil passagererne e del i de muntre karnevalsfestligheder i Köln vil efter et besøg i München atter vende tilbage New York.

*

Den 11. februar vendte Miss Tyskland 1957 age fra en rejse, som LUFTHANSA's gæst til de Janeiro. Fru Gerti Daub var ledsaget af ss Brasilien, der, ligeledes indbudt af LUFT-NSA, skal tage del i et stort program med bl. phold i Frankfurt og deltagelse i karnevalsfest-hederne i Düsseldorf. Efter besøg i Stuttgart og inchen fløj Miss Brasilien atter tilbage til Rio Janeiro den 21 februar.

*

DENSKABEN OG LUFTFARTEN.

Inden for Allison Division af General Motors oldtes nylig det første halvårsmøde i den råd-ende komite, som Allison har oprettet til viden-belig forskning og udvikling af moderne aero-ıtiske fremdrifts systemer.

Formanden for den ny Allison videnskabelige givende komite, dr. Theodore von Karman, fhv. formand i United States Air Force videnskabelige råd, som er en international autoritet vedrørende aeronautisk forskning og tillige formand for NATO's rådgivende gruppe for aeronautisk forskning, oplyste, at komiteen over for Allison har fremlagt anbefalinger med hensyn til de typer af fabriksanlæg, som Allison Division behøver for at efterkomme de militære og videnskabelige forskningsopgaver, som påkræves.

Viceformand i Allisons timands videnskabelige komite er dr. Lawrence R. Hafstad, der som viceformand i General Motors står i spidsen for General Motors forskningsgruppe. De øvrige medlemmer er: dr. Luigi Crocco, direktør for Guggenheim Jet Propulsion Center, Princeton University, dr. John R. Markham professor i aeronautisk mekanik ved Massachusetts Institute of Technology, dr. Courtland Perkins, formand for aeronautisk ingeniør afdeling ved Princeton University, dr. William R. Sears, direktør for deu aeronautiske ingeniørskole ved Cornell University, dr. Maurice J. Zucrow, professor ved afdelingen for gas turbiner jet ved Purdue University, dr. Pol Duwez og dr. W. Duncan Rannie, professorer i ingeniørvidenskab ved California Institute of Technology og dr. Antonio Ferri, professor i aerodynamik og forstander for aerodynamisk Laboratorium ved Polytechnic Institute of Brooklyn.

Samtlige er medlemmer af anerkendte autoriteter på et eller flere områder af aeronautisk og fysisk videnskab. Ud over de halvårlige møder kan komiteens medlemmer konsulteres enkeltvis, ligesom der efter behov kan knyttes andre videnskabsmænd til gruppen.

*

BOEING 707's PRØVEFLYVNINGER.

Siden den første Boeing 707 jetliner foretog sin jomfruflyvning den 20. december, har den gennemført prøveflyvninger i et samlet tidsrum af 47 timer, og har ifølge Boeings prøveflyvere fuldt ud opfyldt forventningerne.

Under den første fase af prøveflyvningerne forud for påbegyndelsen af den civile luftfartsadministrations certifikat flyvninger, har Boeing 707 været oppe på marchhastigheder over 935 km i timen, den har under dykning nået hastigheder over 1046

km i timen, og den har fløjet i en højde af 11.895 km.

Boeing jetlineren er indtil nu bestilt af 15 af de førende verdensluftfartsselskaber.

*

6000 PASSAGERMASKINER I DRIFT.

Renton, Wash., 6. marts: Sekstusinde passagermaskiner er i brug ved civil flyvning i alverdens luftfartsselskaber, og der foreligger bestilling på henved yderligere 1500 passagermaskiner.

Opgørelsen skyldes Boeing Airplane Company's markedsanalyse gruppe, der netop i disse dage har offentliggjort en række interessante oplysninger om luftfartens driftsforhold. Det nøjagtige tal for maskiner i drift er 5.994, og heraf anvendes 69 af Scandinacian Airlines System.

Af de 1433 maskiner, der er bestilt, kommer 19 ind under det bestillingsprogram, som SAS arbejder med.

Udelukkende til fragtbefordring anvendes 757 maskiner, og 25 er bestilt. SAS råder over een „ren" fragtmaskine.

Boeing Airplane Company, der foretager disse markedsundersøgelser, fremstiller Boeing 707 langdistance og Boeing 720 mellemdistance jetlinere, og der er af disse 965 km i timen fly indtil nu bestilt 162.

*

Militærudgaven — KC 135 — af jet passagermaskinen Boeing 707 satte onsdag den 13. november rekord for jet-transportmaskiner ved at flyve strækningen Buenos Aires—Washington, DC, på 11 timer og 5 minutter. Distancen er ca. 8400 km eller så langt som fra København til Bangkok, og gennemsnitshastigheden var 775 km i timen. Boeing jet'ens marchhastighed er således mindre end det halve af de gængse propeldrevne maskiners.

Rekordmaskinen blev om mandagen fløjet til Buenos Aires for at deltage i en national flyvefest og tilbagelagde på nedturen ad en indirekte rute 10.200 km uden stop, den længste strækning, der endnu er noteret for en jettransportmaskine. Iøvrigt har KC 135 i løbet af de sidste 10 dage bl. a. foretaget to flyvninger fra Seattle til Washington, DC., på henholdsvis 4 timer, 8 min. og 3 timer, 56 min. Tidligere i år har den med 35 passager ombord fløjet tværs over De forenede Stater p 3 timer, 48 minutter.

*

LONDON: Armstrong Siddely har opnået civ certifikat fra Air Registration Board for en prop jetmotor, Mamba A.S.Ma. 8, der udvikl 2.075 hk. Den vejer ca. 442,5 kg.

Mamba A.S.Ma. 8 er en videreudvikling f Mamba serien, som påbegyndtes i 1946, og so har været udnyttet både i civile og militære flyv maskiner. I sin dobbeltversion er Mamba A.S.Ma installeret i de engelske Fairey Cannet maskin der netop har fået tildelt en ny rolle i det engels luftforsvar.

*

NEW YORK: Det amerikanske flyvevåben h tildelt General Electric Company en kontrakt et ikke nærmere angivet antal jetmotorer af typ J-85. De skal indsættes i en ny supersonisk træn T-38, som Northorp bygger. Det drejer sig letvægtsmotorer, der både kan benyttes i flyv maskiner og fjernstyrede våben. Detailler om m torens præstationer står på den hemmelige liste.

*

BURBANK, CALIFORNIEN: Lockheed Aircraf nyeste maskine Jetstar har sat en ny officiel tra kontinental rekord for strækningen Edwards A Force Base i Californien til Dobbins basen i Ge gia. Det er en distance på 2.092 km, som tilba lagdes på 3 timer 29 minutter, hvilket giver gennemsnithastighed på 695 km i timen.

JetStar har to Curtiss Wright TJ-37 jetmotor den kan medføre 10 passagerer. Den har slået d gamle rekord, som var sat af en DC-7, med time 46 minutter.

Tophastigheden ligger for JetStar på over 9 km i timen, men den kan alligevel benytte a eksisterende lufthavne.

FLYVEVÅBNET

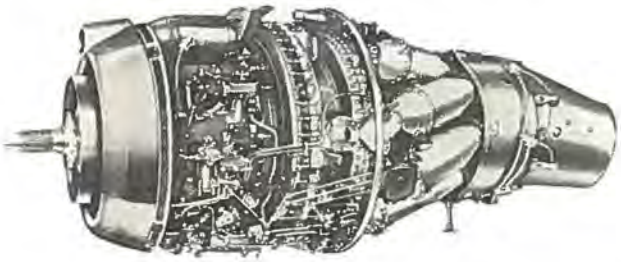
4. ÅRGANG

ULI **1958**

Den mest gennemprøvede Prop-Jet i offentlig lufttrafik

ROLLS-ROYCE
DART
PROP-JETS

har fløjet over 4.000.000 timer i offentlig lufttrafik



Rolls-Royce Darts er i produktion eller under udvikling i størrelser fra 1.540 til 2.500 hk for
Vickers Viscount - Fokker Friendship - Breguet Alize
Armstrong Whitworth 650 Freightercoach
Handley Page Herald - Grumman Gulfstream

ROLLS-ROYCE LIMITED, DERBY, ENGLAND

FLYVEMASKINEMOTORER · AUTOMOBILER · DIESEL OG BENZIN MOTORER
RAKET MOTORER · ATOM DRIVKRAFT

Repræsentant for flyvemaskinemotorer: Civilingeniør Mogens Harttung . Jens Kofodsgade 1, Kobenhavn K

FLYVEVÅBNET

JULI 1958

INDHOLDSFORTEGNELSE

— Leder
— Hvad har verden i vente?
— Nassers »linedans«
— Om ballonfart
— Fællesmarkedet
— Hindenburg
— Atombomber og bjerge
— Nyt fra flyvestationerne
— Verden rundt

De synspunkter, der fremsættes i bladet, repræsenterer ikke nødvendigvis redaktionens — endsige 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.
Telf. 98 18 79. Giro 98 025.

Ansvarshavende redaktører:
Flyverløjtnanterne P. L. Wiisbye og M. C. Bügel.

Trykt i
Herlev Bogtrykkeri
(S. Valbjørn)

I de sidste år har tanker og følelser i Vesten bevæget sig i pendulsvingninger som dygtigt og behændigt dirigeres af Moskva. En charmeoffensiv sender pendulet til den mest himmelblå optimisme med håb om afspænding, nedrustning og sameksistens. Et indgreb — som det i Ungarn — sender pendulet i den anden retning: til skuffelse, forbitrelse, mismod og rådløshed. En udrensning blandt lederne driver pendulet i modsat retning igen: gennem opgivelse og ligegyldighed mod ny optimisme inspireret af vor utrættelige ønsketænkning: Mon ikke kommunismen er blevet mere liberal og medgørlig efter at disse gamle ledere er blevet sat på porten?

En sådan optimisme er virkelighedsfjern. En ideologi kan kun have et mål: verdensherredømmet. Taktikken skifter og de vekslende former for afspænding og stramning er de midler, som til enhver tid anses for mest tjenlige. Målet er altid det samme: verdensherredømmet. En verdenserobrende ideologi kan ikke have varig sameksistens med en livsfilosofi, hvis kerne er: „Jeg vil leve i fred og have det godt."

Er demokratierne dømt til at fortsætte i denne hjælpeløse slendren mellem de svingninger Moskva hensætter dem i? Klarhed og fasthed vil komme i det øjeblik de finder et ideologisk alternativ. Løsningen ligger i en ideologi, som både i øst og vest skaber det „klasseløse" samfund, som kommunismen tilsigter.

Det står til os selv at gøre den til virkelighed.

E. F.

»Tripolis« med kærkomment »gods« til Aalborg fra de amerikanske skatteborgere

Hvad har verden i vente ?

U.S.A.s ambassadør blev tilkaldt kl. 0900 om morgenen. Det hed sig i forsvarskommissariatets henvendelse, at det hastede, og amerikaneren var i Kreml allerede før 1000. Han fik en yderst hjertelig modtagelse af både partisekretæren og forsvarsministeren samtidig med, at de understregede, at en alvorlig krise var under opsejling, og det var sovjetregimets ønske, at han omgående underrettede sin regering.

Ambassadøren blev ført til et stort værelse, hvor et kæmpemæssigt verdenskort dominerede rummet. Ved hjælp af tolken forklarede forsvarsministeren, at rustningskapløbet mellem deres respektive magter nu var ovre. Han viste på kortet, hvor en række flag markerede, at Sovjet havde indstillet fjernvåben mod samtlige vitale mål i USA. Ministeren beklagede, at det var faldet i hans lod at bevise dette. Han drejede på en afbryder — en lampe på det amerikanske kontinent lyste. Ambassadøren gik nærmere, han så uforstående ud — han så nærmere efter, ved siden af den lille lampe på kortet var placeret et flag med betegningen Colorado Springs. Den røde minister fortsatte: Når som helst efter 27 minutters forløb, er ambassadøren velkommen til at ringe til Washington og her få bekræftet, at basen i Colorado Springs er jævnet med jorden. Ministeren gjorde en sigende bevægelse mod den lange række af afbrydere på væggen. Disse taler for sig selv, fortsatte han, det skyldes udelukkende, at vor regering ikke ønsker at lægge Amerika helt øde, at vi kun har anvendt den ene afbryder. Vil De venligst underrette Deres regering om, at den omgående må sende en forhandlingsdelegation med uindskrænket fuldmagt. Afrejsen må finde sted senest i morgen tidlig. Den skal komme via den amerikanske base på Grønland, hvorfra den vil blive eskorteret af vort flyvevåben —

Skulle en ny verdenskrig bryde ud, kan det vel tænkes, det skete som ovenfor skitseret. Det eneste fjenden behøver er at bevise, han er i stand til at ødelægge modpartens evne til at føre krig overhovedet.

Der er i dag to former for krigsføring. Ingen af dem har noget at gøre med den såkaldte kolde krig, der foregår ved noteudvekslinger, infiltration, terror og løgn. Den ene er kapløbet om at udvikle en sikkert virkende interkontinental raket, der i løbet af en time kan tvinge fjenden i knæ. Den anden er de anstrengelser stormagterne gør for at sprede alle krigsvigtige installationer og anlæg, der vil være potentielle for sådanne våben.

Det er ikke muligt at udtale sig om hvor mange vitale mål, der findes i USA. Aviser har gisnet om, at der i Sovjet findes ca. 300, men formentlig er der omkring 4000. Hvis krigen skulle komme i dag — få år *efter* vi har fået luftfartøjer, der bærer brintbomber og måske få år *før*, vi har raketter klar, der ligeledes kan bære brint-bomber frem — vil USA ikke have hverken fartøjer eller besætninger nok til at kunne nå at ødelægge alle disse mål i Sovjet, selvom de relativt uhindret kunne flyve over de vældige stepper.

Kommer en evt. ny krig før 1962, må den udkæmpes hovedsageligt med bombefly af typerne B-52 og B-47. Selv efter 1962 vil amerikanerne formentlig anvende bemandede fly, idet amerikanske eksperter regner med, at der vil blive konstrueret og taget i brug endnu to typer efter B-52, før man kan basere sig helt på de nye våben, som med en rødglødende hale bevæger sig gennem himmelrummet med en fart af 25.000 km i timen.

Som et led i mine undersøgelser i forbindelse med disse artikler, fløj jeg i en B-47 tværsover det amerikanske kontinent fra March-basen i Californien til Portsmouth, New Hampshire. Luftfartøjet har 6 jetmotorer, pileformede planer og tre mands besætning. Straks efter starten satte den ene motor ud, piloten, oberst Crumm, gik op til næsten 40.000 fod og tilbagelagde de 4.900 km på fem motorer og brugte 5 timer 44 minutter. Ruten gik over Tuscan, Dallas og Memphis. Med alle moto-

S. A. C. på vagt

rerne igang og ved en mere direkte rute kunne vi have gjort turen på 4 timer 15 minutter.

Med tre brint-bomber i lasten vejer dette luftfartøj 125 tons. USA har nok af disse fly, ligesom man har piloter nok til at flyve dem. Hver eneste besætning har fået tildelt et bestemt mål, således at de i en given situation nøje ved, hvad der har at gøre.

Det er faktisk hverken B-47 eller B-52, der i dag er USA's bedste våben. Det, der i første række skaber frygt hos russerne er den amerikanske kæde af baser, der er anlagt rundt om Sovjet.

For at forstå hvad dette betyder, kan man forestille sig, hvad amerikanerne ville sige til røde baser i Mellem-Amerika, på Bermuda, Hawaii og i Alaska. Den trussel, som Stratetic Air Command (SAC) repræsenterer fra alle sine baser, er i Kreml-chefernes tanker dag og nat. For at elimi nere denne trussel, måtte russerne tilintetgøre samt lige baser på een gang. Blot en times forsinkels med ødelæggelsen af en eller flere af dem ville f katastrofale følger for Sovjet.

Denne kæde af flyvestationer strækker sig fr Grønland over Storbritannien, Spanien, Marokko o Tunis, rundt til Guam, Okinawa og op til Alaska og hvert eneste mål og by i det vældige Sovjetsam fund er dækket. Fra Thule-basen på Grønland ka f. eks. en B-47 nå så fjerne mål som Tomsk o Karaganda.

Men dette er ingenlunde tilfredsstillende. De ideelle våben vil være det, der kan udskydes fr det amerikanske fastland, foretage en enkeltrejs til et fjernt mål, uden at mennesker fører det. Me raketterne er denne tid på vej, de er foreløbig no

e temmelig upålidelige indretninger. USA befinder sig således i en ubehagelig overgangsperiode. Man må fortsat investere masser af penge i en stærk bombeflystyrke, der vil være forældet om få år og samtidig må der anvendes enorme summer på raketudviklingen — men ingen af områderne kan i dag negligeres.

Når de store interkontinentale raketter er klar — man spår (men Herren råder) i 1961 — vil de være i stand til at bringe en 10 megatons brintbombe så langt som 9000 km. Den nævnte ladning svarer i styrke til 10 millioner ton almindelig TNT-sprængstof. Med en raketbase ved Seattle, en ved Grand Forks, North Dakota og en ved Bangor i Maine, vil de vigtigste dele af Sovjet være dækket. En raket vil maksimalt være 32 minutter om en sådan tur.

Raketudviklingen er dagens store hovedpine — nogle er allerede i brug (som tidligere omtalt i disse spalter) endnu andre er på eksperimentalstadiet. USA anvender milliarder af dollars på programmet, og det er raketternes præcision, der volder kvalerne. Det er i virkeligheden den krig, der i stilhed kæmpes i dag mellem øst og vest, at fremstille en effektiv interkontinental raket, der kan ramme sit mål med usvigelig sikkerhed. Den, der vinder dette kapløb, vil — måske — tilkalde ambassadøren til et presserende møde.

ATLAS GÅR I LUFTEN.

Lastbilen er den sidste, der forlader området. Et lille rødt flag, der er fæstnet til vognen blafrer i vinden. Den store mobile kran er allerede rullet væk på sine skinner. Alene tilbage står ATLAS på platformen. Den er 30 meter høj, den en snehvid, og dens skønt svungne linier virker næsten grusomme, eller måske er vi forudindtagne. Finkornet sand pisker over pladsen mod den lille betonbunker i nærheden. Herinde er nogle mænd travlt beskæftiget, nogle presser ansigtet mod de tre tommer tykke grønlige glasruder og stirrer på raketten. Tiden nærmer sig, røde lys blinker over hele pladsen, højtalerne tæller sekunderne -54-53-52-51.

Inde i den lille betonbygning stirrer mænd på instrumenter og cirkelrunde grafiske diagrammer. Viserne på instrumenterne står endnu stille.

Men når ATLAS starter, vil viserne bevæge sig. -37-36-35-34. Den store fugl er alene. Når der bliver trykket på knappen, kan der ske tre ting: den kan blive stående, uden der hænder det ringeste. Den kan tage af og stige. Den kan blive antændt og brænde op på platformen.

X-17 affyres

22-21-20-19. Det er højdepunktet af menneskets skabende evne og ingeniørkunst, der er repræsenteret i denne interkontinentale raket. Hvis det går, som det skal i denne morgen, vil mange øjne følge den.Ved hjælp af radar og andre hjælpemidler vil den blive iagttaget på sin flugt fra denne sandørken. Officererne fra flyvevåbnet er tilstede på Bahama-øerne, på St. Thomas eller på skibe placeret i syd-østlig retning fra Cape Canaveral. De vil se den — de vil følge, registrere og beregne.

10-9-8-7- Raketten har kostet 30 millioner kroner. Næse-sektionen er konstrueret, så der er plads til en bombe med en sprængstyrke, der svarer til 10 millioner tons TNT. Tænk, hvad det betyder, når vægten af alle de bomber, der blev kastet over Tyskland i sidste krig var 2,9 millioner tons. Den ene bombe i ATLAS vil fuldstændig tilintetgøre alt, der befinder sig inden for en radius af 40 km.

Den engelsk-byggede V-2

Raketten bærer imidlertid ingen B-bombe i denne omgang, men istedet masser af elektronisk beregningsudstyr samt en selvødelæggelsesmaskine, og vægten er beregnet til nøjagtig det samme, som bomben ville veje.

4-3-2-1-zero. Så, med et øredøvende brøl. Det er, som tusinde skærebrændere blev tændt samtidig. ATLAS skælver. Gule og lyserøde flammer slår ned mod platformen og en gigantisk røgsky udvikler sig ..... Raketten begynder at stige, det går langsomt — kun fem fod de første sekunder. Den brølende larm fra raketmotorerne fylder luften i adskillige kilometers omkreds. Inde i betonbunkeren sidder en ingeniør med fingrene på „selvmordsknappen". Hvis ATLAS begynder at vælte eller tage en anden kurs opefter, så trykker han, og raketten vil sprænges i småstykker.

Nu er ATLAS begyndt at bevæge sig for alvor. Efter fem sekunders forløb kan observatørerne på startstedet kun se et rødt ildglimt på den hvælvede himmel — endnu yderligere 2 sekunder efter er raketten forsvundet for det blotte øje. På radarscopene og de infra-røde instrumenter er den blot en lille rund prik, der slynger sig mod himmelrummet. I bunkeren bevæger alle automatiske penne sig over diagrammerne. ATLAS sender oplysning om hastighed, højde, brændstofforbrug, temperatur, tryk, styring og dusinvis af andre data hurtigere end nogen menneskehjerne ville kunne registrere dem.

I det femtende sekund befinder ATLAS sig 480 km oppe. Den begynder at dreje syd-øst over, men stiger stadig. I en højde af 800 km ændrer raketten yderligere kurs. Nu følger den jordens krumning. Hvis målet skal træffes nøjagtigt, må den flyve igennem en trang imaginær „tunnel" i rummet. Forskerne og officererne på jorden følger den spændt og registrerer flugten. Motorerne stopper eet minut og 20 sekunder efter at raketten forlod platformen. Den er nu i det frie rum.

Motorerne frigøres automatisk. De falder mod jorden af egen tyngde og møder pany atmosfæren. Når det sker, bliver de et øjeblik hvidglødende som et stjerneskud og fortsætter så som meteorer videre mod jorden i bittesmå fragmenter. ATLAS bevæger sig mod sit mål med en fart af 25.000 km i timen. Det næste der sker er, at hovedskroget falder af. Næse-sektionen, hvor bomben ville have befundet sig i krigstilfælde, fortsætter sin vej mod det fjerne mål. På grund af den ubetydelige modstand så langt ude i rummet vil det lange rør, som udgør hovedskroget, følge klods efter. Før målområdet nås, vil det imidlertid miste noget af sin hastighed, tyngdekraften gør sig gældende, og på samme måde som motorerne vil det tumle ned luftlaget, gløde op og brydes i småstykker.

2-SÆDET KAMP/TRÆNER

I den 2-sædede Hunter har Vesten et luftfartøj, der forener den dobbelte rolle som trænings- og kampjager. Det er en udvikling af den berømte ensædede version, og den har de samme rene linier samt stor fart og manøvreevne i alle højder. Som træningsjager giver den begynderen »fornemmelsen« af jetflyvning tilligemed erfaring i navigation i større højder og i angreb med stor fart — og alt sker med den øgede selvtillid, der følger med at have en instruktør ved siden af sig. Til gennemførelsen af sine roller som kampjager er den 2-sædede Hunter ideelt egnet som altvejrs-jager, dag-interceptor og til langtudgående angreb. Dens grundbevæbning er een 30 mm kanon og — hvad der øger dens alsidighed — den kan også medføre raketprojektiler, bomber og ekstra brændstoftanke til forøgelse af rækkevidden. Den 2-sædede Hunter har nu produktionsforret, støttet af ordrer fra mange europæiske lande.

HAWKER AIRCRAFT LIMITED . KINGSTON-ON-THAMES AND BLACKPOOL . ENGLAND

Member of the Hawker Siddeley group/pioneer... and world leader in aviation

Næse-sektionen sætter nu kursen nedover i en lang parabelbane. Fra jorden kan den ved hjælp af instrumenter iagttages som et fjernt violet skær over det sydlige Atlanterhav. Raketten kommer nedover, den falder hurtigere og hurtigere og søger mod målet som en hund, der snuser sig frem til et saftigt kødben. Da den nærmer sig atmosfæren bremses farten automatisk. Hvis ikke dette skete, ville den resterende og vigtigste del af ATLAS lide den samme skæbne som raketmotorerne og skroget — nemlig brændes op af friktionsvarmen før den nåede jorden.

Den har bevæget sig med en fart af mach 24-24 gange lydens hastighed. Efter at nu farten er taget af — hvorledes dette problem iøvrigt løses er en velbevogtet hemmelighed, undtagen for forskere, der har skabt ATLAS — farer den mod målet med en hastighed af mach 3 og rammer havoverfladen med et enormt skumsprøjt.

Raketten er landet ca. 450 km vest for øen St. Helena, på ca. 14 ° sydlig bredde og 14° vestlig længde. Der er gået 32 minutter, siden den forlod Cap Canaveral i Florida, og distancen har været 9000 km .....

ATLAS er måske endnu ikke helt klar til at foretage en rejse som ovenfor beskrevet. Det er formentlig nu kun et spørgsmål om ganske kort tid, og den har været prøvet affyret adskillige gange. Når den er blevet til at stole på og er blevet de børnesygdomme, den endnu lider under, kvit, da vil dens flugt forme sig som berettet, den vil ubønhørligt gå mod hvilket som helst mål og hvor som helst.

Hvis to nationer råder over sådanne raketter og dermed styrke og evne til at ødelægge hinanden materielt, og samtidig er klar over det faktum, at omkring 80.000.000 mennesker kan blive udryddet i et åbningsangreb på blot en halv times varighed, kan kun syge hjerner finde på at starte en krig.

Skulle det igangværende raketkapløb ende omtrent uafgjort er det vel overvejende sandsynligt,

at USA og Sovjet vil finde frem til noget i denne retning, vel indpakket i diplomatiske vendinger: „Nedlæg du en raketbase, så nedlægger jeg een af mine, derefter afvikler jeg endnu een, og du gør det samme".

Dette fører til en paradoksal konklusion. USA's befolkning må ofre milliarder af dollars på raketudviklingen, som formentlig (og forhåbentlig) aldrig blive taget i brug i agressiv hensigt. Men hvis landet ikke spenderer disse enorme summer, kan det, og dermed hele den frie verden let blive en slave af den nation, der ikke viger tilbage for sådanne investeringer.

USA's forsvar har ikke—når det gælder interkontinentale raketter — brugt alle sine resourcer blot på ATLAS. ATLAS er stamfader til andre store ballistiske raketter, og har — trods det den selv kun er lidt over tre år gammel — allerede avlet sønnen TITAN.

TITAN bygges i nærheden af Denver, og eksperterne påstår, den er et endnu mere udspekuleret våben end faderen.

Udover disse har USA endnu en interkontinental rakettype SNARK, der under flugten ikke bevæger sig udenfor jordens atmosfære, den er nærmest et førerløst supersonisk fly. Startraketter løfter SNARK et stykke, hvorefter en kæmpemæssig jetmotor fører raketten over strækninger op til 9000 km med en hastighed af 1050 km/t. SNARK er således 9 timer om det samme job, hvor ATLAS anvender 32 minutter. Den glinsende røde SNARK kan bære en B-bombe, den er langsom, men nyder alligevel en væsentlig anseelse blandt eksperterne.

Som de øvrige har også SNARK en hjerne. Hvis denne får de nøjagtige oplysninger om, hvor målet befinder sig, vil raketten starte, vinde højde, navigere sig selv mod målet, regulere brændstoftilførslen, og så — når den nærmer sig målområdet — på egen hånd foretage undvigelsesmanøvre for ikke at blive skudt ned. Den vrider og vender sig på vejen ned og smadrer sluttelig mod jorden højst en enkelt kilometer fra sit mål, men hvis den bærer en B-bombe, betyder dette intet.

For nogle år siden var der ni stormagter i verden. Noget efter var der blot fem. Efter den anden verdenskrig er det vel reelt kun USA og USSR, der kan kaldes egentlige stormagter. De, som hævder en krig er uundgåelig, påstår samtidig, at der så kun vil være en stormagt tilbage.

Hvis denne desperationens doktrin holder stik, er USA (og vi andre) der ønsker at bevare freden, i en højst ugunstig stilling. USA kan ikke tillade sig at slå først. Initiativet må nødvendigvis komme fra Sovjet, hvis en ny krig skal bryde ud. Det er faktisk de røde ledere, der kommer til at bestemme året, måneden, dagen og timen. Folk, der har forstand på det, påstår endvidere, at en evt. ny krig, hvadenten den udkæmpes med 6-motorede jetbombere udrustet med brintbomber eller med raketter, højst vil vare 48 timer. Et godt planlagt luftangreb fra vest og de øde polaregne, sammen med raketangreb fra u-både udfor Østersø-kysten, kunne hurtigt afgøre, hvem der var vinder.

De unge chefer, der endnu i nogle år skal lede USA's flyvevåben, hævder, at hæren dominerede den første verdenskrig, marinen den anden, og at flyvevåbnet, der engang var en underafdeling af hæren, helt vil dominere og afgøre en evt. verdenskrig nr. 3.

NASSERS »*linedans*«

Det er absolut ikke nogen tilfældighed, at beslutningen om ægyptiske erstatningsbetalinger til indehavere af Suezkanal-aktier, der fulgtes af en frigivelse af ægyptiske tilgodehavender i U.S.A., kom netop på samme tid, som *Abdul Nasser* tog af sted til Moskva. Ægypten var selv interesseret deri, for over for Moskva at kunne demonstrere sine evne til at „tale" med Vesten, en kendsgerning, der skulle give det større muligheder i købslagninger med Sovjet. Heller ikke så få i vest var interesseret i det samme, hvad der bekræftes af det engelske ugeblad *„Economist"*, der skriver, at *„hvor ubehageligt det end er at have præsident Nasser til at danse på neutralitetens line, så ville det dog være en hel del vanskeligere at fiske ham op, hvis han og Ægypten faldt i det sovjetiske land"*.

For spørgsmålet om, hvorvidt Nasser stadig danser på „neutralitetens line", eller han allerede er faldet i det „sovjetiske vand" er stadig et stridsspørgsmål i Vesten. Englænderne, som — uanfægtet af diverse begivenheder — vedblivende betragter sig som eksperter i alt vedrørende den politiske udvikling i den arabiske verden, presser i retning af at udstrække en venskabelig hånd til Nasser: først i form af frigivne tilgodehavender, senere i form af handelsforbindelser og til sidst ved en genoptagelse af de diplomatiske forbindelser.

Kredse, der står den ægyptiske regering nær, benytter også enhver lejlighed til at hviske diplomater og formidlere af alle slags i ørerne, at inderst inde er de ikke overlykkelige ved den ensidige orientering mod Østblokken, og at selv Nassers pompøse besøg i Moskva er noget, der er blevet ham påtvunget, for selvfølgelig var det ham umuligt at udskyde en venlig invitation i det uendelige.

Sovjets interesser.

Russerne, på deres side, udnytter kløgtigt arabernes villighed til at demonstrere venskaber, der iøvrigt ikke har noget på sig. For på dette stadium i udviklingen er de ikke interesseret i at opnå direkte fordele ved deres indtrængen i Det mellemste Østen: de er ikke interesseret i olie, og forbindelseslinien i området er heller ikke af vital betydning for dem. Hvad de er mest interesseret i i øjeblikket er at ødelægge vestmagternes positioner og især at indeslutte Bagdagpagtens kæde af vestmagtsbaser og iøvrigt at nedbryde al vestlig indflydelse. Dette er grunden til, at de yder deres hjælp — politisk, militært og økonomisk — i en form, der tilsyneladende ikke har egoistiske motiver, men udspringer af „det rene venskab".

Men kendsgerninger følger deres egen logik. Modtagelsen af militær hjælp fra en hvilken som helst magt må nødvendigvis medføre afhængighed af vedkommende magts industri og tekniske kunnen. Det samme gælder ensidig økonomisk hjælp. Ganske vist er der sluttet en overenskomst mellem den ægyptiske industriminister, dr. *Aziz Sidqi,* og den russiske regering gående ud på, at russiske teknikere kun skal sendes til Ægypten og Syrien efter særlige overenskomster. Men hvis industraliseringsplanerne udelukkende skal gennemføres med sovjetisk hjælp, kan en stigende tilstrømning af russiske eksperter og teknikere til Ægypten og Syrien ikke undgås.

En ny Chiang-Kai-Shek?

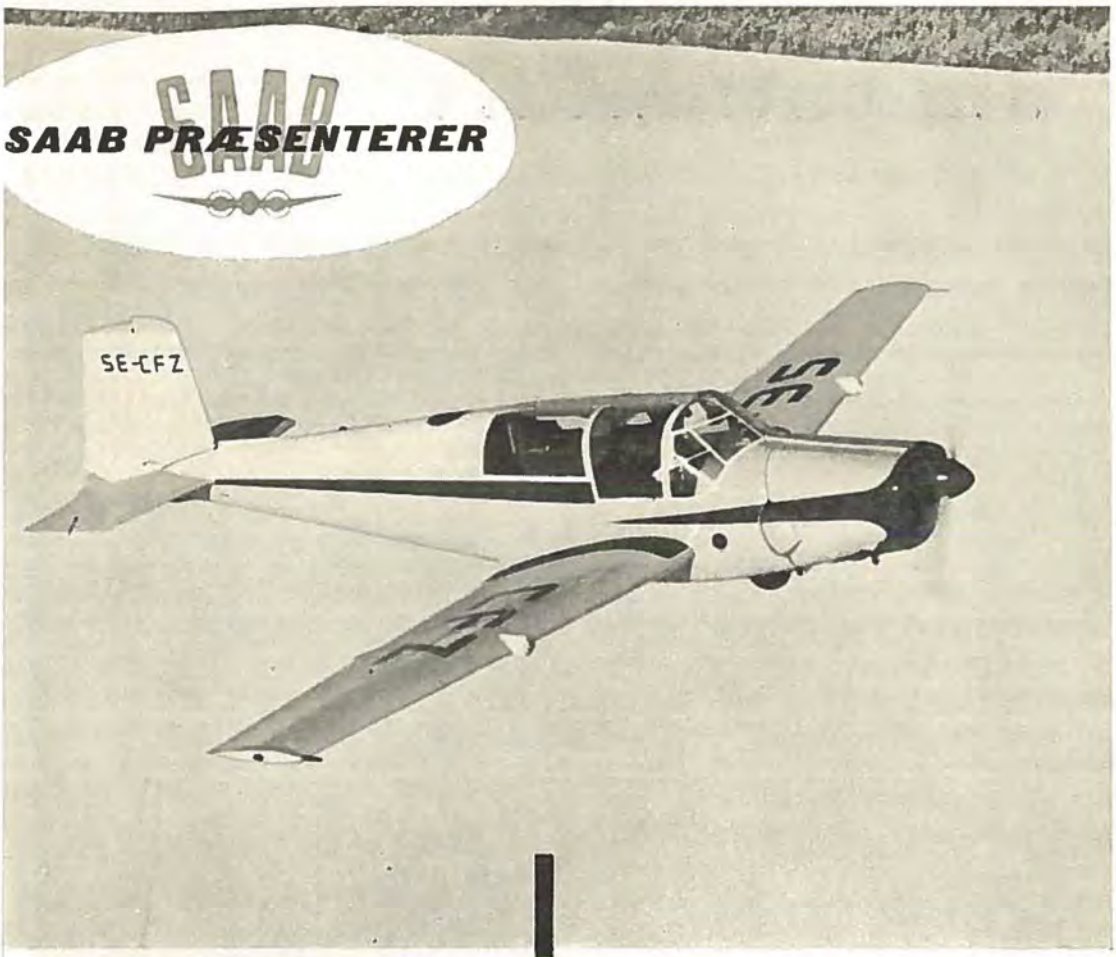
Russerne véd, at Abdul Nasser ikke er kommunist, og at både han og hans kolleger er gennemtrængt ikke af en socialistisk, men en nationalistisk og, til en vis grad, en imperialistisk vision. De accepterer ikke desto mindre den kendsgerning, at det kommunistiske parti er forbudt i Ægypten og fra nu af også i Syrien; de godkender endog den ægyptisk-syriske sammenslutning til eet land — hvilket blev udført i opposition til de syriske kommunister, der krævede en form for forbunds-union, under hvilken Syrien kunne fortsætte med at existere som en autonom enhed. Sovjet tilsluttede sig alt dette, fordi, som vi har sagt, deres mål på dette stadium ikke er oprettelsen af „folkedemokratier" i Mellemøsten, der officielt skulle tilslutte sig Østblokken, men at underminere Vestens positioner. De betragter Abdul Nasser som en ægyptisk Chiang-Kai-Shek. For med denne gik russerne også en del af vejen indtil 1927. I den periode fik de kinesiske kommunister ordre til mod deres vilje at tilslutte sig den nationalist-revolutionære *„Kuomintang-bevægelse"*, som hvis *„anti-imperialistiske* fører *Chiang-Kai-Shek* blev hyldet. Hvis Chiang-Kai-Shek havde besøgt Moskva i 1920-erne, ville han sikkert have fået den samme strålende velkomst, som blev Abdul Nasser til del.

Scenen: Et luftværnsbatteri foran København, dengang man endnu indfangede luftfartøjerne med lyskastere.

En værnepligtig lod lyskeglen spille hen over himlen, da nogle soldater lagde mærke til, at der på grund af et eller andet optisk bedrag så ud som om strålen var krum.

En officer, der håbede at soldaten ville gøre sig til grin, gik hen til ham og sagde: „Deres projektør duer ikke — se — lyskeglen er bøjet!"

Soldaten så et øjeblik på lyset, så vendte han sig værdigt om mod officeren og sagde tørt: „De er ikke noget at gøre ved det, hr. løjtnant, det er vinden!"



en ny version af den berømte Saab Safir

SAAB 91 D SAFIR

De fem mest betydningsfulde ting ved den nye Safir er:

ny motor	Lycoming 180 hk 0-360-A1A
ny constant speed propeller	Hartzell eller McCauley
nye bremser	Goodyear Single Disc
ny 25 amp. generator	50-amp. generator kan også leveres til brug for ekstra elektrisk eller radio-udstyr
nyt trim på sideror	stilbar under flyvning

Tomvægten er formindsket med 45 kg til ekstra nyttelast eller udstyr

r'ens flyveegenskaber og mulighederne for indbygning dstyr gør den til et udmærket luftfartøj til elementær og regående uddannelse, IFR-flyvning og navigationsøvel- Safir er i brug til civile og militære formål i 15 lande.

ENSKA AEROPLAN AKTIEBOLAGET - (SAAB AIRCRAFT CO.) - LINKÖPING - SVERIGE

Repræsentant i Danmark: ICI Aviation A/S, Industrivej 7, Glostrup

Om ballonfart

af Kay Nielsen

Når man taler om flyvningens barndom, menes i reglen tiden umiddelbart efter århundredskiftet, men dykker man længere ned i materien, skal man faktisk helt tilbage til det 16. århundrede, da Leonardo da Vinci foretog sine første flyveforsøg, som stadig har gyldighed. Som Spitfire'ns konstruktør lærte han også af fuglene, men dog ikke så meget, at han kom i luften. Det lykkedes først en novemberdag i 1783 for de to brødre Joseph og Étienne Montgolfier, og det var ikke en flyvemaskine, de gik op i, men en ballon. Som drivkraft benyttede de varm luft. Allerede i juni samme år havde de i den lille sydfranske by Annonay sendt den første ubemandede ballon op, hvilket betegnedes som en umådelig teknisk triumf, som dog et par måneder senere blev overgået af fysikprofessoren Charles i Paris. Han havde fyldt sin ballon med den nyopdagede luftart brint. Siden dengang skelner man mellem montgolfièrer og charlièrer, og det er navnlig de sidste, der har haft betydning. I 1785 foretoges den første ballonfart over kanalen, og samme år meldtes også om den første flyveulykke. En ballon eksploderede, og de to ombordværende skippere dræbtes. En tid lang havde ballonfarterne intet praktisk formål. Det var morskab, som modige passagerer betalte godt for. I vore dage er ballonerne derimod uundværlige for meteorologiske og andre beslægtede videnskaber, og så sent som under sidste krig gjorde de deres nytte som stationære spærreballoner. Ballonerne udviklede sig efterhånden til luftskibe, som oven i købet kom i regelmæssig fart, indtil det hidtil største, zeppelin'eren „Hindenburg" forulykkede. En dansk passager var med og blev reddet.

I slutningen af forrige århundrede og indtil første verdenskrig fandt en hel del ballonopsætninger sted. Ældre mennesker taler endnu med beundring om ballonskipper Johansen, som steg op fra Tivoli, ombølget af mængdens beundring som nogen seks-dages rytter i vore dage.

Det endnu anvendte mundheld: „Den går ikke, Granberg!" er også et stykke ballonhistorie. Udtrykket stammer fra 1857, endnu præcisere den 26. juli, da den svenske ballonskipper Victor Granberg gentog et 14 dage tidligere mislykket opstigningsforsøg. Også det nye glippede, da balonen blev hængende i staldbygningens tag på Christiansborg. Da var det, menneskemængden råbte de berømte ord, som i modsætning til ballonen er blevet hængende!

I ballonen »Gebrasa« 1500 m over Münsterland, tilvenstre ballonskipperen Hugo Eimermacher, tilhøjre artiklens forfatter

Men enkelte steder i verden drives ballonfart endnu som sport, og hvert år udstedes certifikater til ballonskippere, som opfylder de nødvendige teoretiske og praktiske krav. Et af disse steder er Münster i Westfalen, hvis „Friballon-forening" disponerer over tre balloner, som anvendes af medlemmerne, og hvor man for 125 DM pro persona kan få lov til at gøre en fart på eget ansvar. Første opstigning efter krigen fandt sted 21. april 1951. Den ballonfart, der her skal fortælles om, foregik en varm junisøndag i 1958 med start fra slotspladsen midt i byen Münster og i overværelse af tusinder af mennesker, da opstigning kun i undtagelsestilfælde finder sted fra en så befærdet plads. Og denne søndag skulle oven i købet to

›alloner sendes op – „Gebrasa" og „Münster-
and", først af de internationalt kendte ballon-
kippere Hugo Eimermacher og Paul Riemer, som
:fterhånden har erobret diverse mesterskaber.

Fra kl. 3 den foregående nat havde erfarent
nandskab forestået påfyldningen af 180 m³ lys-
gas pr. ballon og nu
:l. 10,00 var man i færd med at foretage de
idste korrektiver af tove, spanskrørskurv, sand-
ække til ballast, ventiler, slæbeline, sprængklap,
ıet, højdemåler osv. Inden for afspærringerne
ærdedes ballonforeningens medlemmer hjemme-
'ant. Passagererne, deriblandt fire danske journa-
ister, fotograferedes forfra og bagfra. For en-
gangs skyld var det dem, der var hovedpersoner.
:fter indbydelse af Münsters turistchef, den dy-
ıamiske Theo Breider skulle de først se Münster-
and fra oven, inden de i de følgende dage skulle
gennemkøre det samme land pr. cykel.

Kl. 10,15 indfandt den tyske ballonsports nestor,
len 78-årige Ferdinand Eimermacher sig, for at
e, om alt gik rigtigt til og navnlig for at afgive
len hilsen, som altid lyder, når forbindelsen med
orden slippes — „Glückab!" Han spurgte, om de
nennesker, hans søn skulle være skipper for, nu
›gså var flyvevante. Da dette var blevet bekræftet,
agde han: „Med en ballon flyver man ikke, mærk
Dem det. Man *fa er*. De vil opleve en fornemmel-
e af frihed, som ikke er mulig med noget andet
uftfartøj — og eet kan De være sikker på, ingen
r endnu blevet deroppe!" Han forklarede lidt om
›alloners konstruktion. „De er lavet af gummi-
mprægneret lærred, til alt tovværk er kun anvendt
ıanillahamp. Eftersynet, som myndighederne for-
anger, foretages i Augsburg og er mindst lige så
rundigt, som den overhaling en flyvemaskine
ennemgår efter et vist antal kilometer. Ventilen
verst oppe får man til at fungere ved at trække i
en tynde midtersnor, men man gør det kun, når
ıan skal ned. Det røde bændel fører op til
›rængklappen, som anvendes ved meget hurtig
›mning, som kan være nødvendig, hvis ballonen
landet et sted, hvor den vil blive ødelagt, hvis
ke gassen omgående kommer ud. Sandsækkene
den på kurven og inden i tømmes efterhånden,
›m De ønsker at stige – og ellers, ja, det ser De
lv, når De kommer op."

Kl. 10,40 var alt omsider i orden og passagerne kommet om bord. Det sidste, som raktes ind over rælingen, var en flaske champagne og lidt rejseproviant.

Ballonopstigning i Fredericia den 7. juli 1899

Kl. 10,55 begyndte farten. De to balloner steg samtidigt op med den blå skyfri himmel. Et øjeblik førte vinden dem så tæt mod hinanden, at man kunne tale sammen fra gondol til gondol. Vi stiger med 5 meter i sekundet. Kl. 11 viser højdemåleren ca. 1500 m, og i denne højde bliver vi liggende, mens vi svæver henover landskabet. Da der ikke er forbindelse med jorden, er der ikke tale om svimmelhed. Den følelse, der kommer fornemmelsen i en ballon nærmest, svarer så nogenlunde til at springe ud fra en 10 m vippe i et svanhop. Man føler sig munter i den høje luft. Alt er renere heroppe. På et lille apparat ser man, hvor mange meter i sekundet man stiger eller falder. En vind fører os nedad mod jorden, blidt, blidt. Der kastes lidt ballast. Sandet skovles ud af sækkene. Vi stiger på ny. En anden vind har taget ballon nr. 2. Den er langt væk nu. Vi er *faret* 12 km. Skønt ballonen er åben, er der ingen træk. Vi følger vinden.

„Hvor mange timer skal man have for at blive ballonskipper?"

Hugo Eimermacher svarer: „Der kræves 10 timer og mindst 7 farter, og det koster en pæn sum penge, som man bagefter får ind ved at tage passagerer op". Man taler ikke meget i højheden. Det er så inderligt overflødigt. Skipperen afrunder dog: „Jeg har vel været med til 150 farter, min gamle far til endnu flere. Han har deltaget i Gordon Bennett-løbet to gange, blev nr. 1 og nr. 2."

Kl. 12,01. Skipperen ser på faldmåleren. „Hvis vi smider al ballast over bord, ryger vi op i 2-3000 meters højde og driver måske til Holland. Benytter vi de nedadgående vinde, kan vi lande om 5 minutter. Jeg foreslår, vi landet." Nedad går det – 4 – 5 – 6 m i sekundet. Vi instrueres om, hvad vi skal gøre, når vi rammer jorden. „Slap af i knæene og hold fast i hjørnetovene!" Denne kommando gentages i det uendelige, mens vi daler ned mod en pløjemark. Vi lander og falder mellem hinanden. „Op igen – slappe knæ, hold fast i tovene!" Tre gange bumber vi, inden vi bliver stående. Det er som at springe fra 3. sal, men man mærker det noget anderledes. Vi er landet ved landsbyen Altenberge. Da vi står rigtig fast på jorden, og tililende beboere holder i slæbelinen, bliver vi døbt. Overhældt med champagne. Ens ballonnavn er navnet på det sted, hvor man første gang er landet. Von Altenberge! I luften gælder det til evig tid.

I et så seriøst blad som dette kan man desværre ikke fortabe sig i lyriske skildringer, hvor meget en ballonfart end frister dertil. En mere poetisk sport findes nemlig ikke, svæveflyvning iberegnet.

Kay Nielsen.

Fællesmarkedsplanerne

(fortsat)

De muligheder, der eksisterer for Danmark er altså kort fortalt følgende:

Hvis frihandelsområdet bliver oprettet, er Danmark som nævnt selvskrevet medlem. Men vi har yderligere mulighed for, *enten*

1. at tilslutte os „inderkredsen", altså fællesmarkedet. Fordelene herved hænger navnlig sammen med landbrugets problemer, som allerede er kort omtalt, — *eller:*
2. at Den Nordiske Toldunion oprettes indenfor frihandelsområdet (men i så fald kan Finland ikke deltage). Fordelene herved vil bl. a. ligge i, at Den Nordiske Toldunion tænkes indført ret hurtigt, medens handelen indenfor frihandelsområdet vil blive frigjort gradvis i løbet af 12-15 år. Vi vil altså få lejlighed til at tilpasse os et større marked (Norden), før konkurrencen fra det øvrige frihandelsområde sættes ind for alvor.

Hvis frihandelsområdet *ikke* bliver oprettet, er der mulighed for, *enten*

1. at Danmark tilslutter sig fællesmarkedet. I så fald vil utvivlsomt Norge og sandsynligvis Sverige gøre det samme, — *eller*
2. at Den Nordiske Toldunion oprettes, og i så fald kan den også omfatte Finland.

Teoretisk er der naturligvis også mulighed for at Danmark forbliver et selvstændigt isoleret marked, men den udvej er ikke særlig sandsynlig.

Danmark udgør i sig selv et marked på ca. 4½ mill. indbyggere. Slutter vi os til fællesmarkedet bliver der tale om et marked på 155 mill. mennesker, og bliver frihandelsområdet til noget, vil vi befinde på os et marked med 225—260 mill. mennesker. Det er ganske givet, at sådanne ændrede forhold vil få omfattende følger. Mange ville sikkert synes, at en nordisk toldunion med 19 mill. mennesker og det øvrige Europa arrangeret som det hele tiden har været, ville have været en passende ordning for os. Men man må huske på to ting: For det første *er* Det Europæiske Fællesmarked en realitet. For det andet har Danmark ikke meget at skulle have sagt med hensyn til om Det Europæiske Frihandelsområde skal oprettes eller ej. Vi må blot arrangere os, som det tjener os bedst under de forhold, der vil blive indført.

Lad os da først se på, hvad der vil ske, hvis Danmark bliver medlem af fællesmarkedet, frihan-

elsområdet eller begge dele. Til en ret grov orien-
ering som denne vil det være forsvarligt at regne
ned, at følgerne i store træk bliver ens i disse tre
ilfælde.

Befinder man sig på et lille marked som det
anske, er man stærkt tilbøjelig til at sprede sig
ver et stort antal produkter. Tilslutning til et
tort marked giver derimod ikke blot *mulighed* for
n stor omsætning på en specialiseret produktion,
nen det vil som oftest gøre det tvingende *nødven-*

ligt for virksomhederne at specialisere sig af kon-
urrencemæssige grunde. Man ser dette meget ty-
deligt, f. eks. i U.S.A., hvor talrige fabrikker, ofte
af betydelig størrelse, lever af at producere ganske
å komponenter eller detaildele til andre industri-
virksomheder, bl. a. indenfor den elektrotekniske
ndustri. Selv den tyske industri er så udpræget ba-
seret på en vidtdreven specialisering. Ganske vist
findes der i U.S.A., Tyskland og andre lande virk-
somheder med et meget omfattende produktions-
program. Men ser man nærmere på deres organisa-
ion vil man opdage, at de enkelte produktionsgre-
ne som oftest er udskilt på flere mindre fabrikker
således, at specialiseringen også har fundet sted i
ådanne tilfælde.

Indførelse af absolut frihandel — og altså fri
konkurrence — indenfor et stort område vil med-
føre, at de stærke virksomheder, der i forvejen har
kunnet klare sig på eksportmarkederne, får større
muligheder. De mindre stærke virksomheder får
vanskeligere levevilkår og må rationalisere og spe-
cialisere sig. De svage virksomheder, d.v.s. de, der
kun har kunnet klare sig i kraft af beskyttelse un-
der den ene eller anden form, har de bedste chan-
cer for at gå til grunde. medmindre de ved en
kæmpeindsats kan nå at gennemføre en gennemra-
tionalisering, før det er for sent.

Man vil huske, at der for nogle år siden lød et
rama-skrig fra tekstilindustrien, da der blev tale
om at ophæve dens beskyttelse. Beskyttelsen blev
ophævet alligevel, og nogle fabrikker måtte lukke,
men for andre gav importens frigørelse stødet til
en rationalisering, der bevirkede, at de pågældende
fabrikker i dag står meget stærkt selv overfor ud-
landet.

Det er en kendt sag, at et lands velstand ikke
afhænger af størrelsen af de lønninger, der betales,
men af den mængde varer, der produceres — og
naturligvis af de priser, man får for sin eksport i
forhold til de priser, der betales for importen. For-
målet med de forskellige fællesmarkedsplaner er
netop at forøge produktiviteten — og dermed leve-
standarden — ved specialisering og ved at hvert
land producerer netop det, som det har forudsæt-
ninger for at producere mest økonomisk.

Den specialisering og rationalisering, der vil
blive nødvendig for at klare sig i konkurrencen,
kræver kapital. Den nuværende kapitalsituation i
Danmark frembyder store vanskeligheder for indu-
strien, men man må forvente, at forholdene vil for-
bedre sig, hvis Danmark slutter sig til fællesmar-
kedet eller frihandelsområdet. Det vil dog føre for
vidt at komme nærmere ind på dette spørgsmål.

Lad os i stedet se ganske kort på, hvad der vil
ske, hvis Danmark *ikke* slutter sig til fællesmarke-

UNIFORMER

i ægte håndskræderi

TH. & OVE HILGE

BREDGADE 76 . PALÆ 141

Siden 1895

Der er tradition for godt skræderi i Bredgade

det, og hvis frihandelsområdet og den nordiske union *ikke* bliver til noget, d. v. s. hvis Danmark bliver et selstændigt, isoleret marked. Ja, så vil den specialisering og rationalisering, der er nævnt ovenfor, finde sted i de lande, der er tilsluttet fællesmarkedet, men ikke i Danmark. Og så er der ingen tvivl om, at industrierne i de „seks" vil blive så stærke, at det vil blive betydeligt sværere for dansk industri at klare sig på eksportmarkederne. Sandsynligvis vil de specialiserede virksomheder i „de seks" endog blive så stærke, at de nemt kan overvinde vore lave toldsatser og påføre en hård konkurrence på hjemmemarkedet.

Der er talt en hel del om, at tilslutning til en af de store markedsplaner vil slå visse af vore virksomheder ud og derved bevirke stigende arbejdsløshed. Man må dog huske på, at andre virksomheder vil få brug for mere arbejdskraft, end de beskæftiger idag, for at kunne udnytte de større eksportmuligheder. Men hvad der er endnu vigtigere at tænke på er, at hvis vi forbliver et lille isoleret marked,vil vanskelighederne utvivlsomt blive endnu større som følge af den ovennævnte forøgede konkurrence fra „de seks".

Et eksempel: En dansk telefonfabrik (TFA) under disse ændrede forhold.

Oprettelsen af en nordisk toldunion vil rent handelsmæssigt give muligheder for et udvidet samarbejde, baseret på en specialisering, med de andre nordiske telefonfabrikker, som vi i forvejen har en intim forbindelse med. Om et sådant udvidet samarbejde rent praktisk vil blive resultatet, afhænger imidlertid af en række andre forhold. Ved tilslutning til fællesmarkedet eller oprettelse af frihandelsområdet, melder sig der sig naturligvis problemer af forskellige arter, men lad os se på de mest nærliggende: Virkningerne for vore eksportmuligheder og konkurrencen herhjemme.

I de fleste europæiske lande praktiserer telefonadministrationerne rent administrative regler, der yder total eller meget vidtgående beskyttelse af deres indenlandske leverandører. Som eksempel kan nævnes:

1. I Tyskland skal en telefonfabrik være godkendt af telefonadministrationen, for at dens tilbud overhovedet tages i betragtning. Os bekendt er det hidtil ikke lykkedes nogen ikke-tysk fabrik at opnå godkendelse.
2. I England findes en lov-bestemmelse om, at kun materiel, der er fremstillet i England, må tilknyttes det offentlige telefonnet. En lignende regel gælder i Frankrig.
3. I Holland og Norge placeres ordrer altid hos de indenlandske fabrikker, når blot disses tilbud ikke ligger mere end 15 % over et tilsvarende udenlandsk tilbud. I Finland ydes endnu større beskyttelse.

Den storproduktion til et omfattende marked, der således er garanteret en række af de udenlandske telefonfabrikker, muliggør først og fremmest en relativ billig produktion. Hertil kommer, at de pågældende fabrikker i kraft af deres produktion har økonomisk mulighed for at ofre langt mere på konstruktions- og udviklingsarbejde, end f. eks. TFA, samt ved egnet prispolitik at oparbejde en stor eksport, som igen vil bevirke en yderligere forøgelse og billiggørelse af produktionsserierne.

I atter andre lande eksisterer telefonfabrikker, som hører under verdensomspændende koncerner og derigennem har økonomisk mulighed for en hurtig gennemførelse af et omfattende nykonstruktionsprogram, samt for at oparbejde og bibeholde markeder, både i indland og udland.

I sammenligning hermed arbejder den danske telefonindustri under meget ugunstige forhold. I Danmark kan telefonmateriel importeres fuldkommen frit, og toldsatserne er meget lave (for centraler: 7½ %, apparater: ca. 0,9 %). Vi har selv

VIRGINIA ROSE

Poul Petersen . Tobaksfabriker
HORSENS

in tid erklæret os fuldt indforstået med dette, men ıar fundet det rimeligt, at de danske telefonadmiıistrationer til gengæld yder os en vis beskyttelse 'or delvis at opveje ulige konkurrencevilkår. Den ›eskyttelse, der ydes os, er imidlertid overordentlig ›eskeden og kan på ingen måde sammenlignes ned de eksempler, der er anført ovenfor. Ophæ-/else af told og importforbud for telefonmateriel /il således kun få ret begrænsede virkninger. Det ;ælder både for vor eksport og for vort salg på ıjemmemarkedet. Af langt større betydning er det, ıt vedtægterne for Det Europæiske Fællesmarked ndeholder en bestemmelse om, at administrativ ›eskyttelse bl. a. af den art, der er redegjort for ›venfor, skal bortfalde. Det samme må ventes at ›live tilfældet for frihandelsområdet.

Det vil forstås af ovenstående, at en række udenandske telefonindustrier vil stå meget stærkt i conkurrencen, når den frie handel indføres. Danmarks tilslutning til fællesmarkedet, eller oprettelıe af frihandelsområdet vil derfor utvivlsomt gøre let nødvendigt for os at foretage en vis omlægıing og specialisering af vor produktion. Men, om direktør Nyegaard meget rammende har udtykt det: „Ingen industrivirksomhed har godt af t være pakket ind i vat og bomuld". Konkurrenemomenter virker som en sund spore til stadig at de sit bedste med hensyn til konstruktion, proluktion og salgsindsats, hvilket kun kan tjene os lle til fordel.

I sin officielle stilling til spørgsmålet er TFA's edelse da også gået fuldt og helt ind for tanken m oprettelse af fri vareudveksling indenfor et ørre område, så meget mere som den finder, at ette vil have gavnlige virkninger for dsk ervervsliv og økonomi i almindelighed. Vor offielle stillingtagen slutter:

„Det skal tilføjes, at vi ville se med nogen beymring på, om Danmark tøvede med at tilslutte g Det europæiske Fællesmarked for at afvente ›rettelse af Det Europæiske Frihandelsområde elr Den Nordiske Toldunion, idet disse sidstnævnplaners realisation meget vel kunne lade vente ænge på sig. Derved ville industrierne i Benelux, esttyskland, Frankrig og Italien få et forspring i ıpasningen til de ændrede forhold, som yderligere ville vanskeliggøre dansk industris tilpasning ved senere tilslutning.

Ud fra disse muligheder, vi har for at bedømme situationen, er det herudover vor opfattelse, at det kunne være ønskeligt, at vejen til en tilslutning til fællesmarkedet og/eller frihandelsområdet gik over Den Nordiske Toldunion, hvis planer forekommer os så velovervejede og gennemarbejdede, at de skulle kunne iværksættes med kort varsel."

Spørgsmålet om Danmarks stilling til de europæiske fællesmarkedsplaner indeholder naturligvis en lang række problemer, som ikke, eller kun ganske periferisk er behandlet i ovenstående. Landbrugets forhold er f. eks. et af hovedproblemerne, og yderligere kunne det være fristende at komme ind på spørgsmålene om påvirkning af lønniveauet, følgerne af et nærmere økonomisk samarbejde landene imellem m. v.

Formålet med ovenstående, kortfattede redegørelse har imidlertid først og fremmest være at ridse de væsentligste af de problemer op, der rent umiddelbart er af største interesse for en industrivirksomhed som vor.

F-100 demonstrationen i Værløse

I FLYVEVÅBNETS maj-juni-nummer var omtalen af den ovennævnte demonstration forkert anbragt under rubrikken „Nyt fra flyvestationerne" og kunne således udlægges som om det var redaktionen der havde beskrevet opvisningen.

Dette var imidlertid ikke tilfældet, men FLYVEVÅBNET havde modtaget manuskriptet fra en københavnsk dagblads journalist, der sammen med adskillige kolleger havde været til stede i Værløse.

Yderligere omtaler indlægget, at ministrene forlod arrangementet, inden dette var forbi. Det viser sig, at ministrene allerede på forhånd havde meddelt, at de måtte forlade opvisningen tidligt på grund af et vigtigt møde.

For fuldstændighedens skyld bør det nævnes, at opvisningen ikke var tænkt som et flyvestævne i lighed med Jægerspris, men som en demonstration af jagertypen F-100, og amerikanerne viste luftfartøjets fantastiske flyvegenskaber med blændende dygtighed. Red.

HINDENBURG - katastrofen . . .

For godt 20 år siden eksploderede luftskibet „Hindenburg", da det skulle lande udenfor New York. 36 mennesker blev dræbt og utallige frygtelig forbrændt. Ulykken satte en stopper for passagertrafikken med luftskibe over Atlanten.

Det kæmpemæssige elegante luftskib gled ind over New York om aftenen den 6. maj 1937. På Broadway standsede personbiler og busser, og passagererne drejede næsten halsen af led for at få et glimt af det flyvende hotel, der nu nærmede sig afslutningen af sin transatlantiske rejse.

New-York'erne havde set luftskibet på mange af de ti ture, det havde gjort året i forvejen, men „Hindenburg" vakte lige stor beundring hver gang det viste sig på himlen, og majestætisk sejlede ind over kæmpebyen — næsten 20 meter længere end verdens største slagskib.

Kl. 15,32 gled „Hindenburg" med sine 97 passagerer ind over Empire State Building og satte kurs mod landingsmasten på Lakehurst i New Jersey, og New Yorks indbyggere troede de endnu engang havde været vidne til en vellykket rutineflyvning med „det mest sikre luftfartøj i verden". Luftskibet blev endog anset for at være så sikkert, at Lloyd i London havde forsikret det for 500.000 pund til så lav en præmie som 5 %.

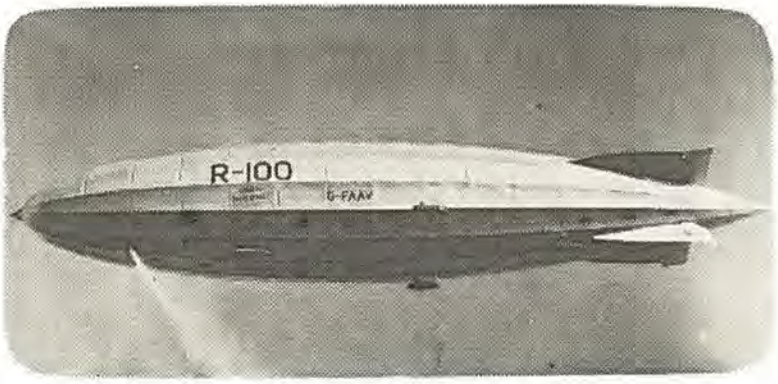
På kommandobroen — 56 meter fra luftskibets næse — stod den blonde og blåøjede kaptajn Max Pruss og afgav sine ordrer. Ved sideroret stod Kurt Schønherr og passede sit job ganske som rorgængeren på et skib, medens Edvard Boetius havde vagt ved højderoret. Kaptain Pruss var ikke alene, ved siden af sig havde han „Hindenburg"s tidligere chef, kaptain Ernst Lehrmann, der året i forvejen havde ført luftskibet på en yderst dramatisk tur over Atlanten. Den gang manøvrerede han skibet så fint, at passagererne end ikke mærkede, at de over New England gik igennem årtiers værste storm.

På bagbords promenadedæk prøvede den berømte akrobat Joseph Spah at udpege sin fødeby Douglaston på Long Island. Han var netop færdig med et engagement i Wintergarten i Berlin og havde taget „Hindenburg" for at komme tidsnok til at optræde i Radio City Hall.

På styrbordssiden fik den svenske industrimagnat, Rolf von Heidenstam, lyst til en drink. Han trykkede på en knap til rygesalonen ved siden af baren. Chefstewarden, Howard Kubis, svarede med et tryk på åbningsknappen, og Heidenstam slap igennem „spærringen". En tysker talte stolt om „Graf Zeppelinn"s rekord; luftskibet havde fløjet millioner af kilometer uden et eneste uheld — men „Hindenburg" er endnu sikrere, forklarede han, det mest enestående luftskib, der nogensinde er bygget, det eneste svage punkt, forklarede han videre, er at de seksten sektioner i selve kroppen indeholder over 7 millioner yderst højeksplosiv brint. Men der blev udvist den allerstørste forsigtighed ombord. Alle tændstikker og lightere var blevet konfiskeret, da passagererne gik ombord i Frankfurt. De tre hovedgange i skibet var beklædt med gummi, og i de mere trange sidegange måtte man have filtstøvler på fødderne, for at der ikke skulle opstå statisk elektricitet eller gnistdannelser. Besætningen, der måtte bevæge sig mellem tanken, var iført asbestdragter uden knapper eller metaldele af nogen art.

De fire dieselmotorer, der gav luftskibet en fart af 135 km/t behøvede ingen tænding, og den specielle råolie, der blev brugt, havde så lavt et brændpunkt, at det intet betød, om man så kastede en brændende tændstik i tanken. Nej, „Hindenburg" var der ingen fare for, alle sikringsforanstaltninger var truffet.

Der var masser af journalister, fotografer og filmsfolk på Lakehurst, de fleste havde ventet i timevis, thi „Hindenburg"s ankomst havde været forventet kl. 0800. Endelig tonede kolossen frem. Kaptain Charles Rosendahl — stationschefen i Lakehurst — der skulle lede landingsmanøvre, tog det med ro, han havde været i radioforbindelse med Pruss, og denne havde meddelt ham, at han ikke kunne lide vejret. Han gav endvidere besked om at ville krydse rundt til omkring kl. 1800 for at se, om det ikke skulle lette. Efter Rosendahl



nening skulle der ikke være noget i vejen for at ;å til landing med det samme, men han vidste, tykeren var en forsigtig pilot. De ventende på pladen blev noget skuffede, da det gik op for dem, at andingen var udsat, og det gjorde ikke sagen bede, at regnen begyndte at strømme ned.

En timestid senere lagde stormen sig noget, og ler lød ni korte stød i stations-sirenen. Landingstyrken på 110 matroser og 118 civile marcherede ıd på feltet, men endnu før de havde nået masten :om en ny og overraskende byge, der gjorde dem ;ennemblødte. Kl. 1812 var skyhøjden ca. 180 fod ›g sigten omkring 8 kilometer — vinden nordıordvest og forholdsvis svag. Rosendahl sendte en ıy melding: Alt klart, vi venter. Fra rummet agerude i gondolen sendte telegrafisten, Willy peck, beskeden videre til kaptain Pruss — på det dspunkt var det store luftskib kommet så langt ydpå som til Delawareflodens munding, men satte jeblikkelig kursen mod Lakehurst.

Et par sekunder efter kl. 1900 foreslog kaptain osendahl øjeblikkelig landing. „Hindenburg" avde sat sine to forreste lyskastere på, og skibet led nu ind fra syd, medens skumringen tiltog. ›a det passerede landingsfeltet i små femhundrede ›ds højde så Pruss, at landingsmandskabet stod lart. Alt var rede til landingen — på jorden beyndte der at komme liv i fotograferne og filmolkene, for dem var det kun spørgsmålet om en ıtinesag; så vidt de vidste, var der denne gang ıd ikke nogle særlige prominente personer med ftskibet. Kl. 1922 faldt det første fortøjningsb — det var 120 meter langt og mere end 2 mmer tykt. Et øjeblik efter kom reb nummer to, ı greb jordmandskabet bagbordslinen og trak den til een af de små jernbanevogne på det cirkelrunde spor. Styrbordsmandskabet trak den modsatte vej.

Både Pruss og Lehmann stod på kommandobroen og var tilfredse med den måde, hvorpå landingen foregik. I sin lille kabine sad telegrafisten og fortalte „Graf Zeppelin", der netop var på vej over Sydatlanten, at „Hindenburg" atter havde gennemført en vellykket landing.

Seksten toldere med Raymond Raff i spidsen begyndte at klatre opover masten, efter dem kom immigrationsmyndighederne og sundhedsfolkene.

Radioreporterne gik til sagen i deres specielle stil: Her er en ejendommelig stilhed på pladsen. „Hindenburg"s motorer snurrer sagte og jævnt — nu hænger skibet næsten stille i luften 25 meter fra jorden. Motorerne hjælper med at holde skibet roligt ..... Pludselig tier han ..... klokken er nøjagtig 1925. *En paddehat af ild og røg skyder ud fra skibets overside. Speakeren stammer i rædsel: — det brænder — „Hindenburg" brænder.*

Fru Joseph Spah troede først, det var fyrværkeri, da hun så flammerne slikke op i mørket, hun havde ikke tidligere været med til en landing og antog, at tyskerne på denne måde ønskede at tilkendegive at være fremme ved målet.

Oppe på broen mærkede kaptain Pruss pludselig et ryk. Først troede han, at fortøjningslinerne brast, men så hørte han en svag eksplosion og de dødsensskræmte mennesker skrige på dækket. Han for til gondolvinduet, men kunne ikke se noget usædvanligt. „Skibet brænder", råbte telegrafist Speck.

Under den brændende zeppeliner for jordpersonalet mellem hinanden i vild panik. For radiospeakeren så det ud, som om alle på dækket var dræbt med det samme. På jorden styrtede alle væk. Har-

ry Bruno — public manager i American Zeppelin-ner Transport Company — stod umiddelbart ved siden af Rosendahl. Uvilkårligt sprang de begge af sted imod vinden, det reddede deres liv, thi „Hindenburg" faldt netop, hvor de havde stået. Allen Hagaman sprang også bort, men snublede i jernbanesporet, og det glødende vrag faldt ned over ham.

Alle var som lammet af rædsel. Filmsmanden fra Paramount stod med sit apparat rettet mod jorden som hypnotiseret, men med et vågnede han og fik løftet sin optager mod katastrofen.

De fleste af passagererne opholdt sig i den store salon på styrbordsside. Uheldigvis blæste vinden mod den kant — så kraftigt, at stykker af skibsstellet spredtes flere kilometer bort fra ulykkesstedet. Da luftskibet stødte mod forkanten af fortøjningslegemet, blev forfatteren Leonard Adelt og hans kone kastet bort fra vinduet og nedad trappen til B-dækket. Borde, stole og et piano lå knust foran dem og dannede en uigennemtrængelig mur. „Gennem vinduet", skreg Adelt. Hvordan de kom ud, anede ingen af de to bagefter, men ud kom de, og med tøjet gennemtrængt af brændstof nåede de væk fra det brændende vrag. Mere end een gang flåede Adelt hvidglødende wirer tilside tilsyneladende uden at mærke smerten. De løb som i drømme — pludselig blev Adelt klar over, at hans kone ikke længere fulgte med. Han stoppede brat og så sig tilbage — der lå hun bagude. Han for tilbage, fik hende på højkant og skubbede hende foran sig. Da var det hans tur til at segne — men denne gang fik hans kone fat i ham og ledede ham i sikkerhed. Den menneskelige selvopholdelsesdrift er enorm, når det virkelig gælder.

Ingen af dem, der opholdt sig i styrerummet sprang sålænge skibet endnu hang i luften. Det faldt på intet tidspunkt luftkaptajnerne Pruss og Lehrmann ind at forlade det dødsdømte luftskib. Styrehuset hang en stund dovent i luften, men brasede så mod jorden, og i samme nu sprang de to chefer ud fra gondolen. I første omgang slap kaptain Pruss med livet, men netop da man ville føre ham bort, rev han sig løs og med råbet „passagererne" løb han tilbage til den brændende ruin ... Alle de reddede deltog i redningsarbejdet, William Craig fra Standard Oil arbejdede sammen med en matros. De fandt en pige i sandet, ansigtet og skuldrene var hele, medens resten af kroppen var slemt forbrændt, hun mumlede nogle tyske ord, medens de gravede i sandet for at frigøre hende. Men sandet var simpelthen for varmt, Craig tog hende i armen for at løfte, men kødet løsnede sig helt til benet — de måtte bære hende bort i et tæppe — rædselsscenerne var ganske ubeskrivelige.

Den svenske journalist Einar Thulin ledte overalt efter en kollega Birger Brink, som han kun kendte fra et fotografi. Han fandt ham ikke og telegraferede til Stockholm: „Skal jeg lave en reportage eller fortsætte med at søge efter Brink?" Svaret kom omgående: „Find Brink" .....

Siden kørte Thulin til Paul Kimball-hospitalet. Han så en mand sidde på en bænk helt sort i ansigtet. „Er De Birger Brink?" spurgte journalisten. „Nej, men kender De mig ikke igen?" Til sin forbavselse så Thulin nu, at det var hans landsmand Rolf von Heidenstam. Hvad er der sket med Brink spurgte han? — — Vi stod og talte sammen, da „Hindenburg" fløj ind. Vi kiggede ud ad vinduet på A-dækket. Det vil blive et godt billede, sagde Brink, og gik ind for at hente sit fotografiapparat — siden så ingen ham i live. På samme hospital kom Thulin ind i et kammer, hvor en ung tyske bad ham sende et telegram til hans forlovede. Thulin skrev ned, „jeg er i live", var alt, hvad den unge mand ønskede sendt. Da journalisten gik ud for at afsende telegrammet, døde tyskeren. Nede i hallen skar en sygeplejerske forsigtig uniformsjakken af en mand, antagelig en af officererne om bord. — „Taler De tysk", spurgte han. — Nej, svarede pigen og bøjede sig nærmere over ham. — „De er vældig sød", sagde han, og døde...

Kaptajn Lehrmann, der ligeledes var blevet indlagt på Paul Kimball-hospitalet, led de skrækkeligste smerter, men forlangte en samtale med autoriteterne om ulykken. Årsagen blev diskuteret frem og tilbage, men alle forklaringer forekom lige utrolige. Lehrmann var inde på, det kunne være sabotage, men føjede han til: „Fremover må alle luftskibe bruge helium." Lehrmann døde samme aften, og dermed var dødsofrene oppe på 36 — 13 passagerer, 22 besætningsmedlemmer og en jordpersonellet.

En undersøgelseskommission kom til det res

at, at branden skyldtes udladning af jordelektricitet, såkaldt Sankt Elms-ild, medens andre eksperer mener at vide, at den virkelige årsag til katatrofen aldrig er blevet klarlagt.

De 13 passagerer, der omkom, var de første dødsofre i det civile luftskibs historie. Siden tog ikke noget luftskib — ej heller „Graf Zeppelin" — imod betalende passagerer.

Kan atombomben flytte bjerge?

Af Preben Eriksen

En dag i september i fjor sprængte USA en atombombe. På seismografiske stationer over hele verden var man klar til at registrere rystelsen fra eksplosionen, for dette var ikke noget almindeligt atombombeforsøg.

Det var den første fredelige atomsprængning i verden. Dybt inde i Mount Rainier-bjerget i Nevada havde amerikanske videnskabsmænd anbragt en atombombe, simpelthen for at finde ud af, hvad der sker, når man lukker en atombombe inde i et bjerg og fyrer den af.

Først nu har det kunnet meddeles, hvad der hændte, da bomben eksploderede i bjerget, og resultatet af dette forsøg er, når man ser atomkraften udfra et fredens perspektiv, mindst lige så betydeligt som våbenprøverne. Konklusionen må nemlig blive, at med atom- og brintbomber, specielt bygget til sprængningsformål af denne art, vil menneskene være i stand til at sprænge tuneller i klipper i en skala som aldrig før, at ændre bjergtoppes udseende — og dermed vindstrømningerne og vejret —, at ændre floders løb, så ørkener kan kultiveres. Atombomben bliver et redskab i den moderne ingeniørs hænder.

„En lille fyr" — med kæmpekraft.

Rapporten om eksplosionen i bjerget, der er udarbejdet af den fremstående videnskabsmand *Willard F. Libby* fra den amerikanske atomenergikommission, er også blevet et indlæg i den storpolitiske diskussion mellem USA og Sovjet om atomforsøgene.

I en af sine meningsudvekslinger med den russiske udenrigsminister om spørgsmålet har udenrigsminister *Dulles* nyligt nævnt spørgsmålet: Civile atomsprængninger?

Diskussionen går videre — men såvel i vest som i øst er man blevet klar over, at atombomberne kan være nyttige ved store ingeniørprojekter.

Men hvad hændte der egentlig, da man fyrede den første „fredelige" atombombe af i verden?

„Det var kun en lille fyr", skriver Libby i det mærkelige slang, som videnskabsmænd af og til bruger. Den var ikke nær så stor som Hiroshimabomben, men svarede dog til 1700 tons trotyl. Ind i bjerget havde man sprængt en 600 meter lang tunnel — nøjagtig 300 meter under bjergets flade top. Tunnellen afsluttedes med en dobbelt hårnåleform og her anbragtes bomben i et 1,8 gange 2,1 meters hul.

Pulveriserede 400.000 tons bjerg.

Så detonerede man bomben, naturligvis efter at bjerget var blevet så omspændt af målingsapparatur som overhovedet muligt. Ved eksplosionen gik der et ryk gennem bjerget. Det hoppede omkring en decimeter, viste målingerne. Ellers mærkedes ikke noget særligt — og takket være hårnåleformen blev man fri for farlige gasser.

Der gik over to måneder, før man kunne komme videre i forsøget. Man borede ganske vist men fandt intet. At der var sket noget voldsomt, var man ganske sikker på, for seismograferne over hele det nordamerikanske kontinent havde registreret et „jordskælv" i bjerget.

Så endelig tre måneder efter eksplosionen borede man direkte mod eksplosionscentret. Meget forsigtigt meter for meter, for man vidste, at der måtte være en frygtelig radioaktivitet et eller andet sted i bjerget.

Endelig brød boret igennem til en vældig hulning på 20 meter i diameter. Hulningens vægge bestod af en svær, glasagtig substans. I bombecentret var temperaturen endnu 4 måneder efter eks-

Måske kan A-bomben skabe vej gennem Himalayas bjergkæder?

plosionen op mod 90 graders celsius. Senere viste det sig, at 400.000 tons bjerg var pulveriseret ved eksplosionen.

Russiske sprængninger i Ural?

Har man foretaget lignende forsøg i Rusland? Officielt ved man det ikke, selv om antageligt målestationer ville have registreret det. I Uppsala har man imidlertid den 25. marts i år registreret et jordskælv i Uralbjergene, hvor der ikke har været jordskælv i de sidste 40 år. Mange forskere mener, at dette „jordskælv" er et russisk forsøg i samme retning som det amerikanske.

Dette harmonerer nemlig udmærket med en udtalelse, der for kort tid siden fremkom i Moskva radio i begyndelsen af april om videnskabens muligheder i fremtiden:

„Med atombomber kan vi sprænge os vej gennem Himalayabjergene og skabe en jernbaneforbindelse med Sovjet og Indien," hed det i udsendelsen, „ligeledes kan vi ved hjælp af atomkraften lave tunnel under det kaspiske hav. Dermed sparer vi en omvej på 2000 km."

Hvad man kan bruge atombomber til.

De resultater, Libby nu har offentliggjort, understreger, at de russiske gigantprojekter ingenlunde er utopier. Atombomber vil virkeligt kunne anvendes uden at bringe menneskeheden i fare, når det drejer sig om at korrigere jordens geografi og om at virkeliggøre industrielle og transportmæssige storprojekter.

Libby talte for kort tid siden ved et møde i den schweiziske medicinalbestyrelse, og kom her under et foredrag om strålingsbeskyttelse og om atomenergiens fremtid ind på det amerikanske sprængningsforsøg.

Nevada-eksperimentet har vist, at det farlige radioaktive spildmateriel indesluttes og elimineres, understregede han. Han opstillede en række punkter, hvor atombomben kan bruges til fredelige formål:

1. *Man kan bestemme jordens indre struktur med hidtil uopnået nøjagtighed.*
2. *Man vil fjerne hele bjergrygge, når de ligger i vejen, man kan sprænge tunneller i høje bjerge eller anlægge kunstige havne, sprængt ind i stejle fjeldkyster.*
3. *Atombomberne kan bruges ved underjordiske sprængninger, for eksempel ved minedrift — og i højlandsområder eller ørkenområder vil vand på denne måde kunne bringes op til overfladen fra vandførende lag. Særlig i Sahara vil der være sådanne muligheder.*
4. *Kullejer, der ligger sådan, at de hidtil har været umulige at udnytte, kan ved hjælp af atomkraft omdannes til gasarter, der kan ledes op til overfladen og udnyttes. Ligeledes kan atom-sprængninger i gamle oliefelter antagelig gøre den tilbageblevne olie mere tyndtflydende, lig som en del af olien forgasses og dermed sætte olien under tryk, så den drives op til overfladen gennem nye revner i jorden.*

Russernes dristige Sibiriensprojekt.

I USA har man planer om at bombardere orkanens kerne med meget små atombomber — og rette visse bjergets tinder af, hvilket ville ænd

luftstrømme. Russerne har planer om at ændre undersøiske bjergkæder med atomeksplosioner og derved dirigere varme strømme ind i nærheden af områder, der hidtil har været arktiske.

Men det projekt, der måske ligger nærmest for at blive gennemført, er et dristigt russisk projekt i Sibirien, udkastet af den russiske videnskabsmand og ingeniør Dawydow. Det går ud på at ændre floderne Ob og Jenisseis løb. Floderne skal ikke som hidtil løbe ud i Ishavet, men vandet skal samles i søer, der skal forbindes med Aralsøen og Det kaspiske Hav. Det vil give mulighed for gennemførelse af Krushchevs kæmpemæssige landbrugsprogram på en endnu mere effektiv måde gennem overrislingsanlæg af hidtil ukendte dimensioner. Men der ligger en bjergkæde i vejen. Dæmningerne, der skal danne de kunstige søer, er under bygning — nu kan atombomber fjerne bjerget, der ligger i vejen for planens gennemførelse.

E—sen.

NYT *fra flyvestationerne...*

Til lykke med fødselsdagen.

Oberst S. E. B. Grønbech den 10. juli. Oberstløjtnant H. Westenholz den 11. august. Oberst E. Giørtz-Behrens, den 17. juli. Oberstløjtnant E. B. Meincke den 27. juli. Oberstløjtnant K. P. Gunstrup den 26. juli. Kaptajn G. M. Wegener, medlem af „Danske flyveres bestyrelse, 13. aug.

Efternævnte flyverløjtnanter af første grad af reserven er udnævnt til kajtajnløjtnanter:

M. Nielsen	P. Wintlev-Jensen
Th. Ch. Madsen	G. S. Thomsen
H. E. Parsen	H. H. Mogensen
A. Leerhøy	J. M. Dethmar
A. Krogh	P. T. Soele
P. Jensen	M. H. P. Kongslund
K. M. Petersen	A. Sahlertz
A. M. Pedersen	H. V. Flintholm
D. E. Nielsen	C. E. O. Jensen

HJERTELIG TIL LYKKE!

Flyvestation Aalborg.

Følgende opvisninger har fundet sted i juni måned:

10. juni: Sct. Georgsgildet, Ålborg.
12. „ : KFUM, Ålborg.
14. „ : Scandia, Randers.
16. „ : FCU, Ålborg.
17. „ : HJV's eskadrille 1331, Ålborg.
18. „ : KFUM & K, Åbybro og Pandrup.
24. „ : Statsradiofoniens pigekor.

*

Fodboldturneringen om general H. J. Pagh's pokal startede den 10. juni og vil omfatte ialt 21 kampe, idet turneringen er en dobbeltturnering. Der er ialt tilmeldt 7 hold fra de forskellige enheder.

*

IFA's sølvnål er tildelt Fl I (R) K. A. Jensen, esk. 723, for godt og fortjenstfuldt arbejde i idrætskomiteen og for varetagelse af kassererposten i IFÅ.

*

Der har den 11., 18. og 25. juni ved JFO's foranstaltning været afholdt terrainløb for OFF, OFR, FR, OS, SG, KP og MH.

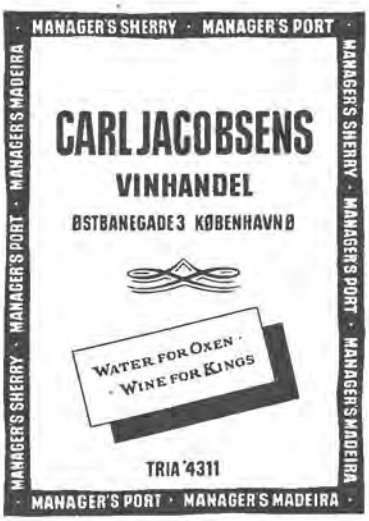
*

Onde tunger påstår, at Bulganin er ude på at annektere Sahara for at have sand nok til at kaste folk i øjnene.

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.



AUTOUDLEJNING UDEN FØRER
5 NYE TAUNUS
25 øre pr. km, ingen dagpenge
(minimum 200 km)
eller 20 kr. pr. dag og 20 øre pr. km
GEORG OLSEN
JONSTRUP
Telefon 97 08 73

Ballerup Blomsterforretning
Telf. 97 00 68 . Stationsvej 26

S. Burchardt
Slagtermester
Stationsvej 22 Ballerup

JENS JENSENS EFTF.
VINHANDEL
Grundlagt 1813
ST. SCT. HANSGADE 1 . VIBORG

Handelsbanken i Viborg
Filial af Aktieselsk. Kjøbenhavns Handelsbank
VIBORG
KARUP KØLVRÅ

JYDSK ILT- & ACETYLENGASFABRIK A/S
Horsens . Telefon 2 47 11

VERDEN RUNDT

'ETLINEREN DOUGLAS DC-8 SKAL KUNNE 'LYVE 10.940 KM UDEN MELLEMLANDING.

Douglas Aircraft Company meddeler, at der vil blive bygget en DC-8 version, som skal kunne foretage non-stop-flyvninger på 10.940 km.

Vicepræsidenten for Douglas salgsafdeling, Nat Paschall, har udtalt, at flere købere af DC-8 har ønsket at få leveret den nye model.

Den nyeste version af Douglas jetliner vil kunne transportere en betalende last på 12.080 kg over en strækning på 9.120 km (med den normale reserve af brændstof). Standard-udgaven af DC-8, som har en maximum brændstofbeholdning på 118.050 l. og en større fuldvægt i starten på 130.400 kg, kan flyve 8.000 km med den samme betalende last.

Medførende 9.230 l. mere brændstof vil DC-8'en med udvidet rækkevidde få en fuldvægt i starten på 140.610 kg. Maximum landingsvægt vil blive 90.490 kg, eller 2.945 kg mere end standardtypen. Luftfartøjet kan udstyres enten med Pratt & Whitney J75 eller Rolls-Royce jetmotorer.

Alle typerne af den 965 km/t Douglas jetliner, indbefattet den 120.200 kg indenrigs version, som nu er under prøveflyvning, har de samme dimensioner. De varierer kun med hensyn til forskellig brændstofbeholdning og forstærket konstruktion til større last.

*

BURBANK: Lockheed Aircraft er for øjeblikket ved at fremstille en meget stor jorddrabant, hvis sidste trin skal kunne vende tilbage til jorden. Oplysninger om den nye jorddrabant er blevet afsløret i en rapport til selskabets aktionærer, hvori det bemærkes, at der er gjort mange store fremskridt, og at man snart kan vente den første affyret.

Allerede i 1957 solgte Lockheed for 78 mill. dollars fjernstyrede våben og jorddrabanter, men dette tal vil i 1958 stige med 150 procent til omkring 180 mill. dollars.

I sin rapport lægger Lockheed selvfølgelig stor vægt på arbejdet mod de fjernstyrede våben, men understreger, at der ikke for tiden er muligheder for at finde en afløsning af bemandede flyvemaskiner. De vil stadigvæk være nødvendige til en lang række forskellige missioner inden for handel og forsvar.

Selskabet solgte for ialt 868 mill. dollars, hvilket er ny rekord. Heraf købte alene det amerikanske luftvåben for 275 mill. dollars, flåden for 180 mill. dollars, medens omsætningen af kommercielle flyvemaskiner androg 203 mill. dollars.

*

BURBANK: Lockheed Aircraft's nyeste jagermaskine F-104 Starfighter har sat en ny verdensrekord. Ved en flyvning i Palmdale, Californien, fløj den 2.259,1 km i timen (1404,1 miles), hvilket er mere end to gange lydens hastighed.

Starfighteren blev fløjet af Walter W. Irvin, der er pilot i de amerikanske luftstyrkers forsvarskommando. Hans rekord er 300 km i timen bedre end den tidligere verdensrekord, der var på 1943,0 km i timen (1207,6 miles), og som var sat af en amerikansk McDonnel F-101 jager i december måned i fjor.

Efter flyvningen udtalte Walter W. Irvin, at maskinen havde „opført sig fint" under flyvningen. Han havde imidlertid måttet koncentrere sig fuldstændigt om den ene opgave: at holde den nøjagtige højde og så blot lade Starfighteren sætte fart på. Dette skyldes de meget strenge restriktioner, der var indført af kontrollen, det amerikanske nationale aeronautiske selskab.

Meddelelsen om den nye rekord blev givet på en pressekonference i Los Angeles af general Thomas D. White, der er chef for de amerikanske luftstyrkers generalstab. Han pointerede over for pressen, at Starfighter F-104 var i eskadrilletjeneste med de amerikanske luftstyrker, og han erin-

drede sine tilhørere om, at F-104 havde sat en ny højderekord på 27.811 m kun 10 dage tidligere.

*

BURBANK, Californien: Lockheed Aircraft har lavet et specielt elektronisk system til verdens hurtigste jagermaskine F-104 Starfighter. Det er i virkeligheden 3 forskellige elektroniske systemer, der kan udskiftes med hinanden, alt efter som Starfighteren skal gøre tjeneste som superiority fighter, interceptor eller jagerbomber.

De elektroniske systemer er samlet i en metalkasse, der på grund af ligheden med de ekstra benzintanke, der brugtes i krigstidens jeeps, kaldes for „jeep cans". Man sparer både vægt og masser af plads ved at foretage sådanne udskiftninger, og det kan to mand klare på ti minutter, mens den samme operation ville tage otte timer i alle andre nutidige jagere.

*

Nødvendigt at skabe koordinering af den civile og militære jet-lufttrafik.

De problemer, som jetalderen stiller ruteflyvningen over for, optager stadig luftfartseksperterne. 27 af medlemslandene i ICAO – Den internationale Organisation for civil Luftfart – har netop afsluttet en konference i Genéve, der omfattede Europa og Middelhavsområdet iøvrigt. Også fem andre internationale organisationer var repræsenteret på konferencen, og Sovjetunionen havde sendt observatører.

Det vigtigste mødes hovedopgave var at foretage en omvurdering af luftfartens krav på baggrund af den nært forestående indførelse af jetrutemaskiner.

Mødet gennemgik den nugældende plan over flyvebanerne i det „nedre" luftrum – d. v. s. indtil 6.100 meter oppe – og anbefalede, at der for fremtiden indføres fuld luftkontrol på alle anerkendte ruter i den udstrækning, navigation pr. radio gør det muligt.

Konferencen blev endvidere stillet over for det problem at skabe et grundlag for den måde, hvorpå man kan kontrollere jetrutefly i området i de kommende fem år. Til dette formål udarbejdedes en plan over det nye rutenet i det „øvre" luftrum – d. v. s. over 6.100 meter. Man var enige om, at denne plan skal føres ud i livet gradvis, afhængig af behovet, og at den skal tages op til revision, efterhånden som man får større erfaringer med anvendelsen af jetrutemaskinerne. Det gælder især de problemer, der rejser sig i forbindelse med jetflyenes start, landing og marchhøjde.

Jet-trafikken i det øvre luftrum.

Under arbejdet med kontrolforanstaltninger for jetrutemaskinerne blev det klart for konferencens deltagere, at det ville blive nødvendigt at skabe en nøje koordinering af den civile og den militære lufttrafik i den del af verden, idet det luftrum, der er til rådighed, ikke længere gør det muligt at opretholde en deling af de to former for jetflyvning. Konferencen anbefaler derfor, at al trafik i det øvre luftrum skal koordineres og foregå under nøje kontrol. For at gøre en sådan kontrol effektiv, foreslog konferencen et af to systemer. Hvilket der vælges vil være afhængig af forholdene i de enkelte lande. De to systemer afviger kun fra hinanden for så vidt som det ene bygger på et fastliggende luftrutenet, mens det andet er baseret på et bevægeligt system af forudbestemte ruter der kan reguleres under hensyntagen til vejrforholdene, trafikintensiteten (for at undgå overfyldning over visse stærkt trafikerede områder) og militærøvelser.

NATO-FLYVEBASER OG SÆTTERNISSEN.

Må jeg takke for den smukke præsentation af undertegnede i begyndelsen af min artikel om „4 NATO-flyvebaser i Nordtyskland", selv om jeg ville have været gladere, hvis det ikke havde set ud, som om præsentationen var fabrikeret af artikelforfatteren.

Må jeg også takke for, at redaktionen har ville smykke artiklen med et billede fra afskeden i Itzehoe. Skade blot, at billedet forestiller de danske styrkers ankomst til Jever 1947. Bemærk de dengang brugte hjelme og sorgbindet på officerens arm, da hæren bar sorg over Kong Christian X's død).

Og må jeg til slut bemærke, at når der side 1 i anden spalte tales om øvelser hen over den danske tyske grænse med deltagelse af nordtyske og sydtyske enheder, så står det helt for sætternissen regning, idet mit manuskript taler om nordtyske og sydjyske enheder.

Med venlig hilsen. TAGE JENSEN.

FLYVEVÅBNET

4. ÅRGANG

AUGUST 1958

AKTIESELSKABET

ACCUMULATOR-FABRIKEN

KGS. LYNGBY . TLF. 87 16 45

Accumulatorer til alle formål

FLYVEVÅBNET

AUGUST 1958

INDHOLDSFORTEGNELSE

— Det kinesiske X
— Hjernevask
— The Challenge
— Bombeskader
— Nautilus
— Sovjets raketsucces
— Jetfly til private
— Store skibe
— De Gaulle
— Nyt fra flyvestationerne
— Verden rundt

De synspunkter, der fremsættes i bladet, repræsenterer ikke nødvendigvis redaktionens — endsige 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.
Telf. 98 18 79. Giro 98 025.

Ansvarshavende redaktør:
Flyverløjtnant M. C. Bügel.

Trykt i
Herlev Bogtrykkeri
(S. Valbjørn)

DET KINESISKE X

Af chefredaktør EIGIL STEINMETZ.

Sovjetrussisk udenrigspolitik har gennem måneder været en gåde: Først søgte Krushchev venskab med Tito og derefter foranledigede han et nyt brud, længe talte han afspænding og så lod han henrettelserne af Imre Nagy og hans fæller gennemføre, gennem måneder brevvekslede han om topmøde, men da detailler skulle aftales, rejstes nye beskyldninger mod USA, og da han derpå med Mellemøstkrisen som baggrund igen råbte topmøde i løbet af et par dage, slog han pludselig bak, da dette var ved at tage form. Hans rejse til Peking gav imidlertid pludselig meningsløshederne mening og paradokserne perspektiv. Verden opdagede, at det ukendte „x" i den sovjetrussiske ligning var Mao Tse-tung. Samt at Krushchev ikke er Sovjetimperiets „stærke mand" – i hvert fald ikke stærkere, end Mao tillader ham at være.

Man har gennem år diskuteret, om Mao ville vise sig at være en ny Tito. Det har han i den forstand været hele tiden, idet han i sin tid gennemførte sin revolution mod Stalins råd, opbyggede en ideologi efter sine egne linier og har skabt en stormagt, der i dag ikke blot betakker sig for at modtage råd fra den anden kommunistiske stormagt, men nu ønsker selv at give rådene – og se dem fulgt. Mao Tse-tung føler sig i dag som Stalins rette ideologiske arvtager, han føler sig som den virkelige leder af hele den asiatiske kommunisme, der ikke marcherer under Lenins teser, men under bannere med indskriften „Asien for asiaterne" og han ved, at han vel i dag er henvist til at basere sin kinesiske opbygning på den sovjetrussiske hjælp, men også at han har en 600 millioners befolkning, der øges med 2½ procent om året, – 17 kinesere i minuttet – medens Sovjet med et langt større landområde og 200 millioner kun foroger disse med 3 millioner om året. Mao skal ifølge Tito have sagt, at han er den eneste, der med sindsro kan imødese en atomkrig. Selv om 300 millioner kinesere skulle blive dræbt, vil der altid være andre 300 millioner tilbage til at erobre verden. Men der vil ikke være nogen sovjetrussere. Mao har således opdaget, at han ideologisk, militært, befolkningsmæssigt og snart militært har overvægten inden for den røde statsblok. Han er ikke længere juniorpartner i det kommunistiske verdensfirma.

Ruslands traditionelle stilling til Kina skildredes kort før den 1. verdenskrig således af den daværende kejserlige udenrigminister Sazonov: „Tyskland er interesseret i Kina som et marked og frygter derfor dette lands opløsning. Rusland, der grænser op til Kina og har en lang ubefæstet grænse fælles med det, kan derimod ikke være interesseret i, at dette land styrkes..." På tværs af tiderne og på trods af alle officielle venskaber gælder dette stadig. Og det gælder mere i dag end nogensinde. Sovjet føler mere end nogen anden nation de menneskemyldrende kinesiske millioners tryk på østgrænsen og aner, at disse masser kun kan finde ståsted og arbejdsmuligheder i de store mongolske områder, der i dag er sovjetrussisk interessesfære, men altid har været et stridspunkt mellem Kina og Rusland.

Krushchev har søgt styrke og støtte hos Mao, dengang han truedes af Molotovgruppens oprør. Han søgte råd og hjælp under vasalstaternes oprør og bevægede dengang Chou en-Lai til at afbryde en rejse i Burma for at flyve til Warszawa og Budapest for moralsk at bakke ham op. Nu har Kina folangt gentjenester – og Krushchev er nødt til at makke ret. Det er ham, der har sluppet Kinas politik ind i Europa, og det er ham, der flyver til Kina for at modtage sine ordrer.

Kina har hele tiden frygtet en afspænding, der kunne styrke Sovjet og forringe dets leverancer til Kina, men meget tyder på, at Krushchev virkelig har søgt denne afspænding, ikke fordi han i sit hjerte er pacifist, men fordi han med sin hjerne reagerer realistisk. Derfor blokerede Kina i den sidste fase topmødet. Det gjorde det også, fordi det frygtede en aftale mellem „supermagterne" USA og Sovjet om atomvåbnene, hvilket ville svække Kina militært og dermed politisk over for Sovjet, og fordi dette frygtede et møde i sikkerhedsrådet, hvor Formosa-Kina fortsat sidder. De pludselige nervekrig omkring Formosa har måske i første række til formål at forskrække Chiang Kai-Shek og Vestmagterne, men er rettet mod Moskva.

Krushchevs rejse til Peking vil utvivlsomt vise sig at have været et verdenshistorisk vendepunkt. Den frie verden ved nu, at rosten er Krushchev men hånden Maos.

HJERNEVASK

Enhver enhed af den russiske hær mellem jerntæppet i Vest og Kamchatka har sin „klub", der samtidigt virker som klasseværelse og rekreationssted. To eller tre gange om ugen underviser regimentets „Sampoliti" i „Politssanjatije" – i kommunistisk politik.

Men der er sket end ændring med hensyn til, hvad man putter ind i hovedet på de russiske soldater. Fra den røde hærs fødselsdag den 23. februar 1918 og indtil for et års tid siden plejede forelæsningerne, som de politiske officerer plaprede af sig, at have tre temaer, som gik igen og igen, nemlig Marx-Lenins lære, det kommunistiske partis historie samt lovprisning af det socialistiske fædreland.

Men efter at Kruschchev er kommet til magten, er der også sket noget på dette felt. Den rø hærkommando ændrede for over et år siden d røde hærs åndelige skoleskema. Det er ikke læ gere den dialektiske materialisme tilrettelagt f kommishjerner som politofficererne nu docer Det, man i dag prøver, er ren og skær mas suggestion over for hærens soldater, gående ud at give dem en fuldstændig overlegenhedsføle over for de amerikanske soldater.

De tre doktriner, som bankes ind i de stakk ivaners hoveder er, at:

1) Den amerikanske soldat er en neurotisk kuj

2) Den amerikanske soldat er kun i stand til kæmpe, når han er udstyret med al mili og civil luksus.

3) Den amerikanske ungdom er fysisk så dår

udviklet, at den amerikanske hær snart vil få besvær med at udfylde sine rækker og desuden så ubegavet, at rekrutterne har svært ved at følge uddannelsen.

Denne indirekte form for psykologisk krigsfø-
else er meget vel tilrettelagt. Mændene, der har
ılanlagt den, sidder i den russiske hærs politiske
ıovedforvaltning i Moskva, og de er gået fikst til
'ærks. Det, de docerer, er nemlig uangribeligt,
'ordi det næsten udelukkende støtter sig på tal og
'akta fra officielle amerikanske kilder – blot „drej-
:t" på den rette måde.

Blandt andet støtter man sig til en diger rapport
'ra Office of Human Resources Research på Ge-
ırge Washington Universitet, der blev offentlig-
;jort for et par år siden og forelagt det amerikan-
ke forsvarsministerium.

I dette dokument, der beskæftiger sig med de amerikanske soldaters indsats under Koreakrigen, fastslås bl. a., at ud af seks amerikanske infanterister fulgte kun een mand åndeligt og fysisk en angrebsordre. Ligeledes fastslår rapporten, at kun en af fire infanterister virkelig forsvarede sig under afværgekampe.

Den amerikanske hærkommando har nedsat en
ommission, der beskæftiger sig med dette non-
ombattant problem – og allerede fra 1953 har
ver enhed i den amerikanske hær haft en psyki-
:er.

De russiske „Sampolits" har følgende kommen-
ır til dette: De skal hjælpe de amerikanske sol-
ıter tørre bukser på.

Så erfarer sovjetsoldaternes kortklippede hove-
:r om den amerikanske soldats fantastiske luksus-
:hov. Hvis amerikanerne i et moderne slag må
ıdvære deres cigaretter, chokolade og deres jeep,
ın de ikke kæmpe. Der sker det samme med dem,
losoferer politofficererne, som hvis man stikker
ıl på en oppustet ballon – de bliver som en ho-
'n meningsløs gummi.

Om den amerikanske ungdom belæres sovjet-
ldaterne ud fra en senatsrapport fra Washington,
r fortæller, at 57,9 pct. af samtlige amerikanske
ıge mænd, der prøves efter den såkaldte Kraus
'eber test, dumper. Fra en anden ligeledes ame-
:ansk kilde hører sovjetsoldaterne, at færre og
rre af de unge amerikanere, der kommer under

Russisk soldat

fanerne, medbringer den åndelige ballast, der er nødvendig for at betjene de nye moderne våben på den mest effektive måde.

Der kan nævnes andre eksempler på en smart og farlig russisk udnyttelse af kildematerialer fra de vestlige lande på samme måde. Systematisk „hjernevaskes" de russiske soldater dermed til en overlegenhedsfølelse, der i en given situation, hvor russere og amerikanere står over for hinanden, kan have stor betydning.

Preben Eriksen

*

Nogle civile journalister havde fået lov til at overvære opskydningen af en trefaset raket på en af de amerikanske raketforsøgsstationer.

Journalisterne kom i heftig diskussion om, hvor højt den egentlig kunne komme op. For at få en afgørelse på striden, vendte man sig til en officer, som forklarede:

„Hvor højt den kan gå, kan jeg ikke sige helt nøjagtigt, men forleden dag, da vi havde fået en anden raket af samme type tilbage til jorden igen, fandt vi en harpe på spidsen af raketten!

THE CHALLENGE *Harold Mansfield*

I et fjernt hjørne af De forenede Stater har hyletonen af en af de russiske sputnik'er en særlig lyd, der skærer ubehageligt i trommehinderne. I Seattle, Washington, hvor høje graner og snedækkede bjergtinder inspirerer mænd til store tanker, har en gruppe ingeniører viet deres liv til at erobre det samme himmelrum. I begyndelsen var bestræbelserne dikteret af ren og skær eventyrlig forskertrang, siden besattes de helt og fuldt af opgaven, men til sidst blev arbejdet en tvingende, krigstruende nødvendighed, og en jagen efter at beskytte fredens endnu aldrig modne frugter. De har aldrig på noget tidspunkt gjort krav på at være de eneste pionerer i „marken", men oppe i det fredelige nordvest har mændene en tradition, der byder dem at gå deres egne veje, og som oftest har resulteret i nye banebrydende opdagelser. Når der meldes om nye forskningsresultater fra den anden side, er der noget der rører sig i disse mænd, ganske som en vibrerende streng i et fint stemt musikinstrument. Det er en udfordring, der ligesom ødelægger noget i deres indre, men til gengæld efterlader noget andet – en inciterende trang og styrke til at forcere arbejdet.

Som ved enhver udfordring var der en trussel at spore i opsendelsen af sputnik'erne. Der lød en tydelig undertone: *Her har vi et tydeligt bevis for, at den kommunistiske forskning er betydelig mere succesfuld end kapitalisternes.* Undertonen gav tillige udtryk for Sovjets overmod – det er nu os, der er i tête – nu behersker vi, og enhver aggression fra Vestens side vil blive besvaret med udløsningen af et globalt B-bombeangreb til tonerne af Vestens selvmord...

Der er ører, der lytter i Seattle, hvor en flyvemaskinevirksomhed gennem mere end fire år har sendt nye og epokegørende ting i luften...

„Hør John, 707'eren".

Den tunge larmen fra en jetmotor er altid fængslende, måske undtagen for de mennesker, der er med til at skabe dem. John Haberlin fulgte sin kone hen til vinduet. Da det gigantiske jettransportfartøj kom inden for synsvidde, rettede han sig uvilkårligt. John Haberlin, der nu i 30 år havde arbejdet som ingeniør ved Boeing Airplane Company, havde personligt kun haft lidt at gøre med konstruktionen af den nye 707, men han følte stolthed og tilfredshed ved at se den – den repræsenterede endnu et stort fremskridt i mænds erobring af himmelrummet...

I lang tid havde Haberlin arbejdet med supersoniske raketter, men han vidste, at den nye jet cargo var kulminationen ikke af sidste kapitel, men af første i historien om flyvningens nye æra...

Hvad lå der forude? Passager-raketter? Rumfart? Opfyldelsen af Jules Verne's og science fiction-tegneseriernes fantasifostre? Men hvordan? De var let nok at tale om disse ting – men ingeniørernes opgave at skabe dem – fremtiden har altid været et tåget, ubeskrevet blad...

Men USA og den frie verden behøvede svar nu for at imødegå den sovjetrussiske udfordring...

„Hvorledes med den tale, du skulle tilrettelægge?" Brenda Haberlin afbrød sin mands tankerække. „Jeg kan ikke komme i gang."

Haberlin havde til opgave at forberede en tale til den næste aften for old boys-middag på Boeing Co. Han rettede sig op, så over bjergene, for ligesom at aftvinge dem inspiration. Men tankerne gik atter på langfart. Vision var den afgørende nødvendighed – nu mere end nogen sinde. Hvad er vision i grunden? Hvad er hemmeligheden ved opfindelser og fremskridt? Lå nøglen hertil i de resultater, der allerede var opnået? John Haberlin tænkte tilbage til den gang for fyrretyve år siden, da han begyndte at tjenestegøre i Royal Flying Corps i Canada. Det var dengang mr. Boeing stadede sin virksomhed i Seattle. John genkaldte sig erindringen den tid, da luftfartøjerne opnåede en hastighed på 70 miles i timen. Tanken om den kolossale udvikling gennem disse 40 år betog ham ganske. Hvorledes havde den været mulig? De havde måske taget 6000 år for jordens mænd at lære at bevæge sig gennem luften med en fart af 70 måske 80 miles i timen. Så nu på 40 år var de lykkedes at forcere passagerfly til 600 miles og militære til mere end 1500. Hvorledes måtte de

ROLLS-ROYCE NYHED

Luftkølede turbineblade i militærfly

De nyeste Rolls-Royce Avon turbo jet motorer i eskadrillebrug har luftkølede turbineblade. Dette muliggør højere gastemperatur og giver derved en større reaktionskraft pr. kilogram motorvægt, uden at bladenes levetid nedsættes.

En gennemprøvning af denne nyhed under militær flyvning har fastslået dens driftssikkerhed, og luftkølede turbineblade vil blive indført i de nyeste typer af Rolls-Royce turbo jet og prop-jet motorer for civil flyvning.

— atter et teknisk fremskridt i

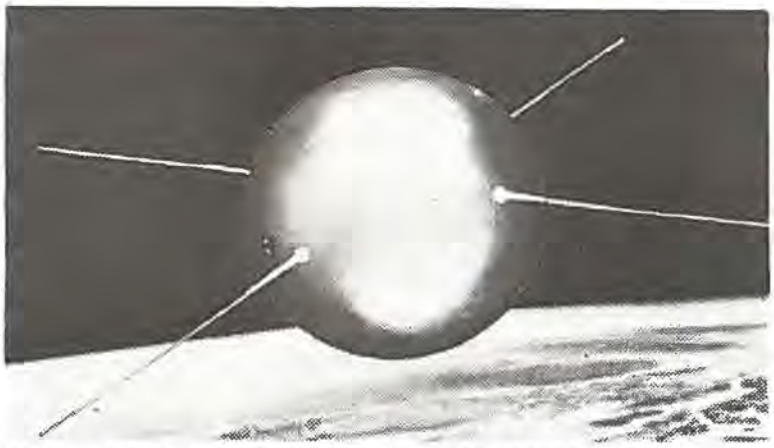
ROLLS-ROYCE

GASTURBINER

ROLLS-ROYCE LIMITED, DERBY, ENGLAND

FLYVEMASKINEMOTORER · AUTOMOBILER · DIESEL OG BENZIN MOTORER
RAKET MOTORER · ATOM DRIVKRAFT

Repræsentant for flyvemaskinemotorer: Civilingeniør Mogens Harttung . Jens Kofodsgade 1, København K



regnestykke se ud? Han fiskede den uundgåelige regnestok frem af lommen.

Sekstusinde år. 300 generationer af fædre og sønner. En fartforøgelse på godt 2 miles pr. generation. Undtagen vor egen – vi nåede 1500 på een gang. Han vred sig lidt i stolen. Hvad ville prisen blive for denne enestående udvikling og hvad ville ikke de kommende få år bringe? Det var stadig som menneskene endnu kun stod på tærskelen til det store og ukendte. Blot vi vidste, hvad der lå forude, da havde vi også nøglen til fremtiden...

Haberlin tvang sig til at vende tilbage til talen næste dag for veteranerne. Han så nordover i retning af Vancouver, hvor han i sin tid havde lært at flyve. Han følte igen denne dragende udfordring fra himmelrummet, som dengang et spinkelt og støjende fly for første gang løftede ham fra jorden. Bill Boeing, alle gamle flyvere verden over, må have følt det samme. Det var en udfordring, der havde frigjort fremsynede og modige mænd for snærende bånd.

Således indleder mr. *Harold Mansfield* sin bog *THE CHALLENGE*. Mr. Boeing er chef for Boeing Airplane Company's public relation afdeling, men var oprindelig journalist og uddannet ved universitet i Washington, og arbejdede siden i tre år ved Seattle Post-Intelligencer. Først i 1936 blev Harold Mansfield knyttet til Boeing. Han deltog i den anden verdenskrig som pilot i AAF, og undertegnede, der sidste efterår havde lejlighed til at træffe mr. Mansfield, fik indtrykket af en rig og fascinerende personlighed. I 1956 udgav Harold Mansfield bogen VISION, der igennem længere tid stod øverst på best-seller-listen i USA og udkom i flere udgaver.

THE CHALLENGE er en bog om mænds forsøg på at erobre det ukendte – det er en menneskelig historie bag det tyvende århundredes store eventyr – mænds anstrengelser for at overvinde tid og rum. Harold Mansfield har på nærmeste hold været vidne til udviklingen og på en storslået og dramatisk måde fortæller han om succes – knuste forhåbninger og igen succes. Det er ikke alene en bog om luftfartøjer, men også om mændene bag dem – mænd, der havde højtflyvende planer, men gennemførte dem –

Fordi forfatteren ser udviklingen fra alle sider ingeniørens, testpilotens, den civile og militære flyvning – krigsoperationerne, indtager den en fremtrædende plads i litteraturen om flyvningen historie.

Den er udkommet på Allan Wingate's forlag London og det er umuligt andet end at anbefale den på det kraftigste. *MB.*

VIRGINIA ROSE

Poul Petersen . Tobaksfabriker
HORSENS

BOMBESKADER

I Tyskland har man fornylig foretaget en opgørelse af, hvorledes bombeskaderne fordelte sig under sidste verdenskrig. Det er i virkeligheden et ret alvorligt billede, der tegner sig ved et studium af rapporten. Hvis vi ser på Bayern, så tegnede denne landsdels hovedstad München med sine den gang 850.000 indbyggere sig for ikke mindre end 40 % af områdets bombeskader. 45 % af byen blev ødelagt under de sammenlagte 66 bombeangreb, der rettedes mod München. Af de ca. 200 kirker blev ikke mindre end halvdelen svært beskadiget eller totalt ødelagt. Ved krigens slutning fandtes der endnu 180.000 lejligheder af de oprindelige 260.000. Dog var ca. 70 % af de tilbageblevne i den grad mere eller mindre ødelagt, at de under normale forhold ville være kendt ubrugelige til beboelse. Hotellerne gik det endnu værre ud over. Før krigen fandtes der 400 med ialt 4.000 sengepladser, men i 1945 var der blot omkring 70 tilbage med ca. 300 senge. Göring, der i sin tid lovede, at intet fjendtligt luftfartøj skulle nærme sig det Stortyske Luftraum, var vel den egentlige årsag til, at byen München ikke sørgede for at flytte sine industrianlæg, hvilket havde den *katastrofale* følge, at mere end halvdelen af Münchens berømte bryggerier fuldstændig ødelagdes. Disse sidste skader alene gjordes op til 75 billioner mark.

Hvis vi ser på Hannover med sine 470.000 indbyggere (i 1939), var bombeskaderne stort set forholdsvis ligedanne. Byen blev angrebet svært 88 gange, og ødelæggelserne tegnede sig omtrent således: 61 % af industrianlæggene, 79 % af de offentlige bygninger, 50 % af forretnings-bygningerne og endelig 61 % af beboelseshusene. Henved halvdelen af de 150.000 lejligheder, der fandtes før krigen, var så nogenlunde beboelige ved krigsslutningen.

Ovenstående oplysninger bør i den allerhøjeste grad i den farefyldte tid vi lever, mane til eftertanke. Virkningerne af bombeangreb mod storbyer må fremover beregnes at blive langt uhyggeligere, takket være den enorme udvikling af midlerne i luftkrigsførelsen – der har været gisninger fremme om, at A og B-bomber i en eventuel ny storkrig hovedsagelig ville blive reserveret til verdensstrategiske og andre betydningsfulde mål – en antagelse man sikkert skal være forsigtig med at lulle sig i søvn med.

Civilforsvaret søger med alle midler at vokse i takt med luftkrigsudviklingen, men den tilsyneladende ringe interesse og det kolossale besvær civilforsvaret har med at skaffe frivillige er en højst foruroligende tendens.

Storbyens indbyggere kan i virkeligheden selv gøre adskilligt for at støtte myndighedernes anstrengelser og således mindske risikoen for liv og lemmer, om krigstruslen skulle blive til virkelighed. Evakuering af en storby vil volde myndighederne adskilligt hovedbrud, men utvivlsomt kunne mange familer selv sørge for en form for evakuering, enten ved hjælp af sommerhuse eller hos venner og bekendte på landet. Hvis planer af denne art lå rede, ville det ikke alene betyde en formindskelse af faren for liv og ejendom, men den moralske værdi ville være af uendelig betydning, en storkrig vil i givet fald i rigelig grad på andre områder tære på en befolknings modstandskraft.

UNIFORMER

i ægte håndskræderi

TH. & OVE HILGE

BREDGADE 76 . PALÆ 141

Siden 1895

Der er tradition for godt skræderi i Bredgade

Chefen, Commander Anderson, hentes på Nautilus for at flyve til Washington

Nautilus . . .

Da den amerikanske atom-undervandsbåd „Nautilus" 5. aug. dukkede op et sted i Nordatlanten efter at have tilbagelagt over 2900 km under Nordpolsisen og krydset den geografiske Nordpol under vandet, var det en understregning af, at den globale strategi, som USA og den vestlige verden har baseret sit forsvar på, atter må ses i et nyt perspektiv. Sejladsen bragte atomundervandsbåde frem i første linie som et af de afgørende og principielle midler til gennemførelse af gengældelsesaktioner mod det russsisk-kinesiske kontinent, og det kan betyde, at undervandsbåde er den fremtidige supplant til eller afløser af USA's strategiske luftvåben.

Den amerikanske marine har forberedt „Nautilus" sejlads længe og omhyggeligt. Arktis er blevet et af den amerikanske flådes operationsområder, og man havde de sidste år i al hemmelighed foretaget rækker af øvelser i dette område. Sejladsen under Nordpolen har man forberedt helt siden januar i år, da „Nautilus" som en prøve løb nogle hundrede kilometer ind under isen.

Den bedrift, som sejladsen repræsenterer, er det første virkeligt aktive amerikanske udspil på den militærtekniske arena, siden russerne i 1953 kastede deres første brintbombe og senere fulgte den op med langdistanceraketter og sputnikker. I øjeblikkelig militær praktisk betydning overgår den amerikanske flådes bedrift imidlertid langt opsendelsen af den kunstige måne – og med hensyn til mandsmod og beslutsomhed repræsenterer den ikke så idt mere.

Men lad os lige se på, hvad denne sejlads betyder for det vestlige forsvar. Sømilitære eksperter er af den opfattelse, at sejladsen er led i et større program gående ud på at sætte den amerikanske undervandsflåde i stand til at nå over til det asiatiske kontinent via Nordpolen.

Atomundervandsbåden er nemlig bærer af et af de nye våben, som USA har udviklet, og som i fremtiden vil være med til at skabe den terrorbalance, der åbenbart er nødvendig for at forhindre en russisk aggression. Det er raketten „Polaris", der kan affyres fra en undervandsbåd selv i neddykket tilstand, og som har en rækkevidde af 2300 km. Den regnes i øjeblikket for USAs kraftigste gengældelsesvåben.

Undervandsbådsflåden er, navnlig hvis den kan operere under nordpolsisen, langt mindre sårbar end den strategiske luftkommando. Den amerikanske marine har hævdet gennem et par år, at den rigtige våbenbærer i Vestens gengældelsesapparat ikke er den strategiske bombemaskine – men flådefartøjer udstyret med raketter. Man har hævdet, at store luftarmader er altfor sårbare mål i en atomtid. De ligger også for en dels vedkommende i lande, der efter marinens opfattelse er politisk ustabile. Man er af den opfattelse, at baser for gengældelsesvåben må være bevægelige. Hangarskibene er eksponent for denne teori, men de erstattes nu efterhånden, som vi glider mere og mere ind i fjernvåben-alderen, af undervandsbådene. Atomundervandsbåde er helt uafhængige af brændstoftilførsel – i hvert fald i lange perioder. De må ikke som andre ubåde op til overfladen for at lade op.

Man må formode, at „Nautilus" rejse medfører, at USA for alvor øger sit undervandsbådsprogram, og at samtidig den amerikanske marines større linie-ubåde også af konventionel type udstyres med polarisraketter. På samme måde som luftbaserne nu ligger i en ring om Sovjet, vil undervandsbådene kunne slå til fra alle kanter med deres fjernstyrede våben. Med disse fartøjer har Vesten fået en våbendrager, der skjult i oceanernes dyb eller under ismasserne ved Nordpolen vil være næsten usårlig. De kan ikke lokaliseres som hangarskibene, men kan ligge neddykket under metertyk is i ugevis.

Sovjet har næppe atomundervandsbåde endnu, men vil sikkert snart have den første færdig. Man må dog regne med, at USA har et betydeligt forspring på dette felt. I Vesten ventes Englands første undervandsbåd med atommaskineri færdig omkring 1960, mens franskmændene har en færdig til næste år.

Forberedelserne til issejladsen er imidlertid startet længere tilbage end januar i år. Allerede i

1952-53 foretog den amerikanske undervandsbåd „Redfish" sejladser under isen, og britiske undervandsbåde har foretaget lignende forsøgssejladser. Det må antages, at også russerne har været på togt under Nordpolsisen. Planerne om at sejle under isen er ikke nye – de stammer fra 1890'erne, da en ameikansk ubådskonstruktør Simon Lake foreslog at bygge fragtundervandsbåde, der kunne gå neddykket under isen til havne som Vladivostok i vinterperioden.

I begyndelsen af trediverne forsøgte endvidere sir Hubert Wilkins at sejle under isen i en undervandsbåd, der også havde navnet „Nautilus", men han måtte vende om.

Det er også nok et spørgsmål, hvor længe amerikanerne får lov at være alene under isen. I sin bog „Den nordlige søvej", hvor han forudsiger det, der nu er sket, omtaler kommandørkaptajn Steen Steensen rapporter om øget russisk ubådsaktivitet i Det fjerne Østen med forsøgssejlads under is og træning i langvarig neddykket tilstand. Russerne er eksperter på det arktiske område, navnlig hvor det gælder ishavssejlads, og når de først får atombåde, kan deres traditionelle erfaringer på dette område snart opveje det amerikanske forspring. Steen Steensen omtaler således en russisk ubådsbedrift i 1955, da en ubåd fra den røde flåde sejlede fra Polarnoje ved Sibiriens nordkyst til Antarktis i januar og vendte tilbage til Murmansk samme år i maj. Den havde sejlet neddykket det meste af vejen.

Men foreløbig ligger amerikanerne altså i spidsen, deres bedrift er grundlaget for en ny strategi, der stræber mod at gøre undervandsbåden til gengældelsesvåben nr. 1.

PREBEN ERIKSEN.

Nøglen til Sovjets RAKETSUCCES

Forfatteren til nedenstående artikel var tidligere oberstløjtnant i den røde hær, men ønsker af grunde, det ikke skulle være nødigt at komme nærmere ind på, at forblive anonym. Oprindelig var han uddannet som elektroingeniør ved et skibsværft i Leningrad. Han tjenestegjorde i tre år i de russiske besættelsesstyrker i Tyskland, men i 1947 flygtede han til Vesten, og er nu amerikansk borger, hvor han bl. a. har med radioudsendelserne til landene bag jerntæppet at gøre. Han afslører i artiklen, at amerikanerne i 10 uger „sad" på den underjordiske raketfabrik, men ved at rømme området gav man uden sværdslag russerne et betydeligt forspring i raketkapløbet.

De fleste mennesker verden over blev vel i betydelig grad overrasket, da russerne sendte deres sputnik I ud i verdensrummet og dermed markerede, at de lå foran USA. Jeg var det ikke. 12 år tidligere, endnu før jeg flygtede fra Sovjet-zonen i Tyskland, var jeg vidne til, hvorledes russerne fik en tyvstart i kapløbet om fjernraketterne. Det er mig stadig en uløst gåde, hvorfor amerikanerne ganske roligt lod russerne få dette forspring.

I 1945 var amerikanerne trængt langt ind Tyskland og havde besat både Sachsen og Thürin gen. Først flere måneder efter den tyske kapitula tion trak amerikanerne sig imidlertid tilbage fr disse tyske områder, der dermed blev indlemme i den sovjetrussiske okkupationszone.

Jeg var på det tidspunkt oberstløjtnant i de røde hær og arbejdede i Berlin for sovjetregerin gens „specialkomité". Den var blevet nedsat i 194 og blev ledet af den nu styrtede Malenkov. Den opgave var at flytte fabrikker, færdigvarer, rå stoffer, laboratorier, biblioteker, museer, viden skabelige arkiver samt ingeniører og videnskabs mænd til Rusland. Efter den udmarvende krig o ødelæggelsernes år var Sovjet i desperat mang på de nævnte forsyninger og eksperter, samtidi med at man ville gøre alt for, at Tyskland ikk mere skulle blive i stand til at blive en militær o økonomisk faktor.

Da amerikanerne forlod Sachsen og Thüringe gav specialkomiteen mig til opgave at flytte

ementfabrik i byen Nordhausen. Da komiteen ıavde ikke mindre end 70.000 mand ude på lignen- le rov, fik jeg travlt med at sikre mig fabrikken il departementet for bygningsmaterialer. Jeg an- :om til Nordhausen netop som US-tropperne var 'ed at drage ud. Vor „erstatnings"-delegation, som 'i så smukt kaldte os selv, bestod af en major, en øjtnant og min chauffør Nikolai og endelig mig elv. Næste morgen kørte vi 5-6 kilometer nordpå ıg fandt fabrikken. Jeg lod majoren og løjtnanten ım at se på maskinerne, medens jeg selv kørte lidt undt i omegnen. Nogen tid efter fik vi øje på n vognpark, der bestod af 100 dampdrevne gra- 'emaskiner. Det var faktisk lidt af et fund, fordi le fleste af de tyske gravemaskiner var sendt vest- ıå til bygning af Atlanterhavsvolden efterhånden om nettet strammedes om nazisterne. Vi havde i ig udstrækning brug for disse maskiner og jeg 'ar overbevist om, at Moskva ville belønne mig rigeligt for dette fund. Maskinerne var parkeret ved indgangen til en stor tunnel, hvorind der førte både skinner og en kørebane. Vi lod vor lend-lease-jeep køre derind og opdagede snart, at der var et helt system af tunneler på begge sider af hovedgangen, og pludselig fangede vore lygter nogle jernbanevogne, der var lastet med noget, der så ud som kæmpemæssige torpedoer, ca. 15 m lange og mere end 5 fod i omkreds. Ved en nærmere undersøgelse blev vi klar over, at det ikke drejede sig om torpedoer, men at vi derimod ved et tilfælde var faldet over tyskernes arsenal af V 2-våben. I en af sidegangene fandt Nikolai en færdigmonteret V 2. Vi var slået med forbavselse og Nikolai bemærkede: „Det er dog underligt – vi står her over for tyskernes mest hemmelighedsfulde våben, og det har amerikanerne blot ladet ligge til os – de må da være uhyre godtroende". Jeg kom til at tænke på Sovjet-ordren ved plynd-

Russiske raketter i stilling

ringen af Vest-Berlin: „Der må ikke være en seng tilbage, som vore allierede kan sove i".

Jeg fik fat i mine to øvrige officerer og i iltempo gik det nu til Sovjet-kommandanten for at fortælle om vort sensationelle fund. Og jeg skal love for, han blev overrasket. Samme dag underholdt den tyske borgmester i Nordhausen de russiske officerer om Dora-fabrikken, der var den eneste samlefabrik for V 2-raketter i hele Tyskland. Både engelske og amerikanske luftstyrker havde bombet byen kraftigt, men den underjordiske fabrik havde de aldrig fået has på, men da amerikanerne rykkede ind både opdagede og undersøgte de det underjordiske arsenal.

Næste dag drog en styrke på 20 officerer ud til hulerne, medens lokalkendte tyskere gjorde tjeneste som vejvisere. Der viste sig at være to paralelle hovedgange, hver 1600 meter lange, der var forbundet med 62 mindre tunneller. Der var en samlet tunnel-længde på nær 20 km. I den ene hovedgang fabrikerede tyskerne (eller havde) jetdrevne V 1 projektiler og i den anden V2-raketter. Alt var intakt, det var som fabrikken blot var lukket efter endt arbejdsdag. Lagerrummene var fyldt med raketdele, kobberplader og indviklet radioudstyr, formentlig til styring af raketterne. Jeg havde en mistanke om, at enten tyskerne eller amerikanerne havde foranstaltet en minefælde, men denne frygt viste sig ubegrundet. En Sovjetoberst gav udtryk for vore tanker da han sagde: „Amerikanerne har foræret os dette, men om 5 eller 10 år vil de græde over det. Tænk jer når vore raketter flyver over havet på vej mod deres mål."

Medens vi opholdt os i hulefabrikken ankom de russiske polititropper. De havde ansvaret for flytningen af hemmelige våben og var ikke særlig begejstret over at finde os andre dødelige blandet op i tingene. Heldigvis fik jeg tilladelse til at blive ved Dora af hensyn til afsendelsen af „mine" gravemaskiner, så jeg havde lejlighed til at se hele V 2-fabrikken blive sendt østover. Hver eneste maskindel, hver eneste færdigvare, hver bid råmateriale, hver raket, færdig eller ikke-færdig, blev omhyggeligt pakket i kasser mærket *USSR, TIL NKVD i Volga-Don.* Man opsporede arbejdere og ingeniører, der tidligere havde været beskæftiget på Dora; de blev sendt til Sovjet. En russisk politiofficer, der stod for operationen, fortalte, at man endog havde fundet et komplet sæt lystrykkopier for V 2-fabrikationen, som amerikanerne ganske roligt havde ladet blive liggende, for ikke at tale om tegninger til endnu større raketter, bl. a. de interkontinentale A-9 og A-10.

Derimod havde amerikanerne foretaget sig noget besynderligt i byen Suhl. Medens de således havde sparet Dora-fabrikken, havde US-tropperne under deres tilbagetrækning sprængt SAUER-jagtgeværfabrikken i luften, ganske vist havde denne fabrik under krigen fabrikeret pistoler – men alligevel.

Majoren i min „erstatnings"-gruppe kom med en særdeles kommunistinspireret forklaring på fænomenet. Tyskerne havde på denne fabrik lavet skarp konkurrence med amerikanske og engelske jagtgeværer. Men den historie var vist til at tage og føle på.

Han undså sig ikke for at påstå, at Vestens argument gik ud på, at V 2-raketter ikke ville blive tilbudt på verdensmarkedet, og derfor ikke ville blive en konkurrerende vare, og han sluttede med at understrege, at handel og høje avancer var de eneste saliggørende i det „kapitalistiske helvede"?

De fleste af de ledende tyske raketforskere forlod Nordhausen sammen med amerikanerne, men ved at finkæmme Øst-tyskland lykkedes det russerne at finde adskillige rum-videnskabsmænd. Endnu andre blev shanghaiet fra Vest-tyskland ved bestikkelser, trusler og simpel kidnapping. Jeg var vidne til en tysk raketekspert, der brød op fra Berlin for at drage til Rusland. Hans hustru, børn, bedstemoderen, hunden, katten, møblerne og øvrige indbo blev lastet i et sovjetfly, som var der tale om en højtstående rød pamp.

Til at begynde med blev de tyske forskere sendt til Sestroretsk, en forstad til Leningrad. De fik bolig, gratis mad, egen bil og en kontant løn i rubler, der ville svare til nær kr. 15.000 pr. måned. Jo, der blev rigtignok kælet for dem, men resultaterne er ej heller udeblevet. Allerede tidligt i 1946 blev flere V2-raketter affyret i Rusland, og det sovjetrussiske forsvarsministerium spåede, at russiske interkontinentale raketter ville blive fryktelige i en fremtidig krig. Jeg kan ikke lade væ

ned at tænke på, at amerikanerne havde ladet de yske opfindelser, der har dannet grundlaget for len røde sabelraslen af i dag, ligge som bytte for leres daværende russiske allierede.

Da jeg vendte tilbage til Berlin, deltog jeg i en hyggeaften sammen men en række russiske officerskolleger. Vi skålede for erobringen af V 2-fabrikken Dora og en ung løjtnant råbte: „Efter dette skal vi nok få has på kapitalisterne – dette var i august 1945...

JETFLY — til privatpiloter

Et jetfly som transportmiddel for den travle foretningsmand vil selvfølgelig i mangt og meget omme til at bryde med vante begreber i forbinelse med privatflyvning – dels med hensyn til lyets udseende og dels med hensyn til tekniske ræstationer – og prisen!

For at tage udseendet først, ja, så adskiller MS 60, som nu er klar til levering efter bestilling, sig cke meget fra flere af flyvevåbnets jet-træningsaskiner, så længe man holder sig til det ydre. ndvendig derimod imødekommer den alle tænkeige ønsker om komfort og instumentering, og man kal ikke lade sig forlede til at tro, at man nu på y skal flyve med goggles og styrthjelm som i priatflyvningens glade ungdom. Af hensyn til jetlyenes mest økonomiske flyvehøjde er MS 760 aturligvis udstyret med trykkabine.

MS 760 drives af to Turbomeca Mabore II eaktionsaggregater, der giver den en maksimalastighed af 660 km/t og en marchhastighed på a. 570 km/t.

UN FÅ TIMER TIL OMSKOLING.

Dens aktionsradius ligger på godt 1600 km med en nødvendige sikkerhedsmargin. Brændstofforruget er naturligvis afhængig af flyvehøjden, men ellem 3000 og 900 meter bruges godt 400 liter timen. For propel-piloter – et begreb, man jo må ceptere – tager omskolingen kun et par timer, en disse har lidt svært ved at vænne sig til det re brændstofforbrug, som i første omgang synes reducere sikkerhedsmarginen på strækflyvninger en faktor, som erfarne jetpiloter naturligvis regr med – men som en selvfølge.

Spændvidden er kun 10 meter, men vægten naligvis noget over det normale for firesædede privatfly, menlig 2,1 tons tomvægt og 3,7 tons fuldvægt, altså med fuldt udstyr, fire mand og den nævnte aktionsradius på 1600 km.

FÆRRE BETJENINGSHÅNDTAG.

Under start er tendensen til at trække til siden som følge af stempelmotorens og propellens drejningsmoment fjernet, og skulle den ene af jetmotorerne svigte, betyder det heller ikke, at luftfartøjet trækker til siden, som tilfældet er med flermotorers propeldrevne maskiner . – Alene dette gør starten af MS 760 – og andre jets – let og simpel, og man har hverken blandingskontrol, propelindstilling, karburator-forvarmer eller oliekøler at tage vare på. Kun gashåndtaget. Accelerationen er relativt langsom, med ved 165 km/t kan man tage MS 760 fra jorden, og den stiger 750 m i minuttet med 430 km/t.

Til at bringe driftsøkonomien ned bidrager, at der kun skal foretages eftersyn for hver 100 timer omfattende alle installationer. Et sådant eftersyn tager et døgn. Begge reaktionsaggregater kan af fire mekanikere udskiftes på 50 minutter.

Da det med jets ofte vil være nødvendigt at foretage skygennemgange for at komme ned fra marchhøjden, er radioudstyret selvfølgelig omfatende. MS 760 kan med andre ord anvendes under alle instrumentflyvningsforhold. Derimod er man afskåret fra at foretage søndagsture til tilfældige græsmarker.

PRISEN... OVER TO MILLIONER KRONER.

Tilbage er prisen: Ca. 2,1 mill. kr., så man skal nok ikke med det første vente nogen privat jetflåde her i landet, men en propagandatur på 100 dage gennem 22 amerikanske stater overbeviste

Beech-fabrikkerne i Wichita om, at tiden var inde til at introducere den private jet i USA, og man begyndte i foråret 1956 at bygge de første MS 760 på licens. Første køber i USA af private jet blev rederiet Trans-Oceanic Marine Inc., New York.

For en ordens skyld skal anføres, at MS 760 blev sejlet over Atlanten i pakkasser, men det forlyder, at Max Conrad fra Minneapolis, der er specialist i at færge små fly over Atlanten i Lindberghs spor, omgås med planer om at flyve en MS 760 over i sommer.

Vil de store skibe forsvinde?

De store hangarskibe, flådernes stolthed, vil inden længe kunne sendes til ophuggeren som kassable.

Siden den anden verdenskrig har man set op til de store hangarskibe som flådernes stolthed. Men nu ser det ud til, at disse kolosser allerede inden for den nærmeste årrække vil være parat til ophuggerens skærebrænder.

Det bliver klarere og klarere for marineautoriteterne verden over, at fremtidens krige på havet vil blive ført under vandet.

Det var kun under megen modstand, at den amerikanske kongres godkendte bygningen af endnu et stort atomvåben-bærende hangarskib, og der er intet i vejen for, at byggeordren kan annulleres.

Efter min opfattelse vil de to søsterskibe, der også har været på tale, aldrig blive til virkelighed. Man vil efterhånden gå over til hurtigere og mindre sårbare våben, udtaler næstkommanderende i det amerikanske marineministerium Donald Quarles.

Vi står midt i en våbenmæssig revolution. De våben, vi anskaffer i dag, er forældede i morgen. Hvis det skulle gå helt rigtigt til, måtte de vestlige regeringer konstant udskifte deres militære våben uden hensyn til de bevillinger, de får fra de respektive parlamenter.

Men traditioner har svært ved at dø, og militære traditioner dør langsomst af alle. Der er stadig gamle officerer, der længes efter den ånd, der var over et kavalleriregiment i fuld galla, og der er admiraler, der ikke kan glemme den krilrer det giver at gå ombord i et stort skib, mens bådsmandspiberne skingrer. Admiralerne af i dag klam rer sig desperat til „overfladeskibstraditioner". De forlanger store skibe med mange flyvemaskiner og mange mindre skibe til at beskytte dem mod de farer, der lurer fra de nye fjernstyrede våben.

De sårbare overflade„skydeskiver".

Alle fjernstyrede våben kan medføre atom sprænglegemer, der overflødiggør direkte fuldtræf fere. Hvert eneste kan påføre fartøjer til milliarde af dollars fuldstændig ødelæggelse. Der blive ikke tale om, at et hangarskib vil kunne hink ind til en havn for at reparere, så det kan tag endnu en tørn. I fremtiden er det knald eller fal Skibene i en atomkrig vil alle være uhyre sårbar og må, for at undgå øjeblikkelig ødelæggels være meget mobile, ikke alene for at kunne un slippe, men også for selv at kunne angribe li nende fjendtlige fartøjer.

Under debatten i kongressen forsvarede admir Burke ønsket om et nyt kæmpe-hangarskib me følgende argumenter: „Et hangarskib og dets fl vemaskiner er nødvendigt under en mindre kr eller „uroligheder". Men De forenede Stater h allerede 100 hangarskibe. „Hvis mindre, konv tionelle krige eller „uroligheder" kræver flere e

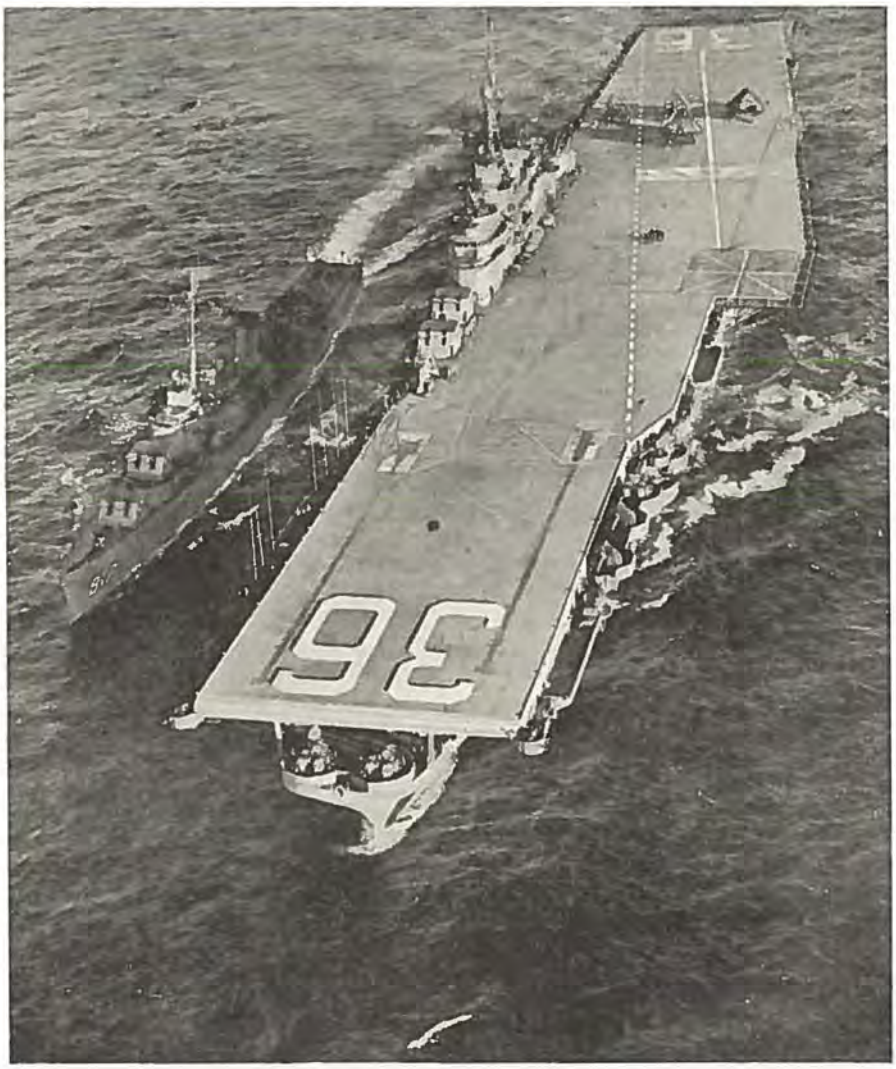
00, kan de vist ikke længere betegnes sådan", lød varet.

Admiralen lagde endvidere vægt på værdien af n mobil raketbase, fordi angriberens fjernstyrede åben vil have alt for let ved at ramme faste stationer. Dette argument er i og for sig helt rigtigt, nen dog ikke helt. Der er to svagheder ved det. Den ene er fartøjernes relative langsomhed. Den nden er, at de færdes på overfladen.

Fremtiden er undervandsbåde.

Fortalerne for hangarskibene fremhæver sårbareden af de strategiske luftbaser, og general LeMay ndrømmede blankt denne sårbarhed over for en ongreskomite, og bad om at måtte sprede de i øjeblikket sammenstuvede bombefly over et større område. Hangarskibsentusiasterne kan dog ikke klare forsvaret af deres ideer ved at pege på jordbasernes sårbarhed. Ganske vist er skibene ikke så fastliggende som baserne, men en stor flotille er meget let at opdage fra luften, og vil være stærkt sårbar over for supersoniske bombemaskiner udstyret med langtrækkende selvstyrende atomraketter.

De nye atomundervandsbåde besidder slagkraft og hastighed, som man aldrig har kendt hos en konventionel u-båd. Og hertil kommer deres næsten uindskrænkede aktionsradius, der gør dem til en frygtelig fjende for ethvert overfladeskib. De er også våben, der har let ved at „forsvinde"



Hangarskibet
SARATOGA
✡

idet de har uanede muligheder for at gemme sig på bunden af de store oceaner.

Ruslands undervandsflåde.

Russerne har allerede længe bygget u-både som vigtigste fartøjstype. De er helt holdt op med at fremstille store overfladeskibe. De eneste konventionelle skibe de til stadighed bygger, er relativt små fartøjer som mineskibe, destroyers og raketafskydningsskibe.

Marinernes blå bog, „Jane's Fighting Ships" fra 1956-57 og 1957-58 skriver, at Rusland har en flåde på 475 u-både sammenlignet med USA's 204.

Det vides ikke, om Sovjet endnu har atomdrevne u-både, men har de dem ikke allerede, så har de dem sikkert i morgen!

Da Hitler begyndte sin u-bådskrig på verdenshavene, havde han en flåde på 57 fartøjer. I krigens løb mistede han nogle og byggede andre. Under den anden verdenskrig mistede de allierede 24.246.489 tons skibe, mere end halvdelen af dette enorme tal blev sænket af u-både. På et vist tidspunkt var atlanterhavskysten overstrøet med brændende tankskibe. Konvojerne var under kontinuerligt angreb. Beskyttelsen af konvojerne var ganske vist kun middelmådig, men den vil til gengæld være en umulighed under en atomkrig. Skibene kan simpelthen ikke anbringes så tæt ved hinanden, så det vil være muligt at beskytte dem. Faren ved en atomeksplosion vil være alt for stor.

100 af 204 brugelige.

Amerika afsluttede krigen med 232 undervandsbåde, af hvilke de fleste var bygget under krigen. Det hedder sig, at der nu findes 204. Nogle er oplagt, andre er fra før krigen, og en del er bygge efter krigstilstandens ophør. Alt i alt vil ca. 100 af de 204 kunne bruges i dag.

Det nye fremdriftsmiddel, man har fået i atom kraften, er langt bedre anvendt i undervandsfartøjer end i store overfladeskibe. Den betyder uind skrænket aktionsradius og en forøgelse i hastig heden med mange hundrede procent.

De forenede Stater har ifølge „Jane's Fightin Ships" omkring 100 hangarskibe i dag. En del a dem er fra den anden verdenskrig, men en hel d er store og moderne og – kassable!

Man må sætte ind på en helt anden fron Selvfølgelig skal man ikke udelukkende bygg atomdrevne undervandsbåde. Små lette jager-fa tøjer er af yderste vigtighed i et søforsvar.

De store skibes tid er forbi. De er alt for sår bare. Den frie verden må ikke blive en slave a traditionerne fra den sidste krig. Vi må gå vide og indføre de nye, revolutionerende våben, d vil kunne bringe sejr i en eventuel tredie verden krig. Freden kan kun bevares ved konstant gøre fjenden skakmat, så kapløbet om freden vi des. En gentagelse af Maginot-linie-skandalen ikke gentage sig. Det vil være ensbetydende m selvmord for den vestlige civilisation.

Hvorledes de Gaulle regerer Frankrig...

PARIS, i juli 1958.

Den nye franske regering udmærker sig ved at være ligeså fåmælt, som den gamle var snaksom. At den også er energisk og handlekraftig, er der ingen tvivl om. Men det meste foregår for lukkede døre. Derfor er det svært at finde ud af, hvem man skal spørge, hvem man skal lytte til, for at finde ud af, hvordan general *de Gaulle* regerer det nye Frankrig.

Den bedste idé er vist at liste sig hen til et gammelt fornemt parisisk palæ og lægge øret til mur for at høre, hvad det kan fortælle om det n regime. For Hotel Matignon, de franske kons præsidenters pompøse residens, er skuepladsen f de begivenheder, der skal skabe et nyt Frankrig

De Gaulles ankomst spores helt ud på fortov der nu bevogtes af nationalgardister i fuld g med blinkende hjelme og vajende fjer. Frankr nye ukronede konge slår an med et ceremoniel stiligt og pompøst som ved et kongeligt hof. O

inde i bygningen paraderer nationalgardisterne på gange og trapper. Og oppe på første sal blokerer en talrig skare af privatsekretærer og ceremonimestre det kontor, hvor den nye regeringschef residerer.

Straks ansigt til ansigt.

General de Gaulle sidder bag et stort skrivebord flankeret af to buster... *Cæsar* og *Nero*. Væggen bag ham er dækket af et stort gobelin, som viser *Moses*, der slår vand af klippen. Gennem de store franske vinduer er der udsigt over en park, som antagelig minder generalen lidt om udsigten hjemme i Colombey med de to kirker.

I denne højtidelige salon, hvis eneste pynt er cæsariske og profetiske allegorier, afgøres Frankrigs politiske fremtid.

Skrivebordet er anbragt således, at de besøgende straks står ansigt til ansigt med generalen, hvad enten de kommer gennem hoveddøren eller fra den lidedør, der fører til privatsekretærernes gemakker. En halvcirkel af lænestole står parat til gæsterne. Men det er ikke så let som tidligere at få adgang til det allerhelligste.

Å klokkeslet.

I gamle dage vandrede politikerne og ministrene bekymret ind og ud for at sludre uformelt med regeringschefen. Forværelset, „den hvide salon", var altid et støjende kaos af snakkende og antechambrerende herrer, som ventede på at få foretræde hos konseilspræsidenten. Nu er der roligt og redeligt. Ingen kommer uden at være tilsagt, og man gør bedst i at indfinde sig på klokkeslæt. General de Gaulle kræver præcision og punktlighed. Han lader ingen vente, og han venter ikke på nogen.

Hans nærmeste rådgivere er to nye privatsekretærer, *George Pompidou* og *Oliver Guichard*, der godt gemt i kulisserne har ligeså stor indflydelse om ministrene. De er begge general de Gaulles gamle og fortrolige venner, og det er godt, at de ved det. For udadtil viser generalen næsten aldrig et mindste tegn på fortrolighed eller intimitet over for noget levende væsen. I løbet af de sidste år har han kun en eneste gang sagt noget personligt og usagligt til sin ven og medarbejder Guichard. „Jeg synes, De er blevet tyndere", sagde han en dag.

Tre skridt fra livet.

Vejen til de Gaulle går via Pompidou og Guichard, der før hver konference på forhånd orienterer generalen om de emner, som skal drøftes. Han modtager sine gæster med en kongelig værdighed, der holder dem tre skridt fra livet. Atmosfæren er så stilig som ved en kongelig audiens. Man slænger sig ikke længere i en af lænestolene med korslagte ben. Man ryger ikke. Og man vover ikke at afbryde generalen midt i en sætning. Han forlanger respekt, og han indgyder respekt.

General C. de Gaulle

Det første, det gamle regimes mænd lægger mærke til i den nye statschefs kontor, er, at der ikke er nogen telefon på hans skrivebord. Tidligere telefonerede de i tide og utide til premierministeren, hvis telefon kimede fra morgen til aften. Men det telefon-tyranni har de Gaulle afskaffet. Hvis nogen vil snakke med ham, skal det være personligt, og anliggendet skal være meget vigtigt, før han tilsiger andre end sine ministre og sine nærmeste medarbejdere til en konference i det telefonløse kontor.

Ministermøde på 47 minutter.

General de Gaulle sidder bag sit skrivebord,

utilnærmelig, men velvillig og lyttende. Han modtager dagens audienssøgende i alfabetisk orden for at undgå nærgående kommentarer om favorisering. Han fører forhandlingerne med majestætisk værdighed, han stiller mange spørgsmål, men røber sjældent, hvad han selv mener. Hans lyst til forhandling og diskussion modsiger rygterne om hans diktatoriske tendenser. Modstridende synspunkter ændrer ganske vist aldrig hans indre overbevisning, men de influerer på hans afgørelser. Han er velvillig til et kompromis, når han finder det fornuftigt eller tilrådeligt. Alligevel er det umuligt at finde ud af hvad der foregår bag den lukkede maske. Han kan være opmuntrende og bede en medarbejder om at uddybe sine divergerende synspunkter. Han kan nikke så anerkendende, at enhver tror, han har bøjet sig. Og få timer efter træffer han sin egen afgørelse. Han er også en mester i at afvikle en vanskelig forhandling ved at sige: „Jamen så er vi vist nogenlunde enige. Skal vi gå over til næste punkt på dagsordenen".

Men trods al berettiget kritik af den store generals egenrådige stædighed er de fleste enige om at indrømme, at der for en gangs skyld sker noget i palæet. Problemer, de snakkesalige politikere har skændtes om de sidste 10 år, afgøres nu på få timer. Og aldrig før i Frankrigs historie har forhandlinger med regeringschefen være så koncise og kortvarige. Rekorden er et ministermøde, der varede 47 minutter. Det er en politisk hovedrengøring, og det var tiltrængt. Naturligvis må man ikke glemme, at de Gaulle regerer uden at være i kløerne på et uenigt og snaksomt parlament. Han og hans ministre kan på egen hånd udstede de love, som før blev fabrikeret af 600 deputerede og 300 senatorer. Den eneste forskel er, at de nu kaldes forordninger.

„De Gaulle mener..."

General de Gaulles arbejdsdag er lang, og problemerne er mange og store. Men det er tydeligt, at magten ikke tynger ham. Han befinder sig ganske fortræffeligt på den udsatte post, der bragte mange af hans forgængere på sammebrudets rand. Tidligere konseilspræsidenter har styrtet rundt og lignet jagede dyr. De Gaulle udstråler altid en ophøjet og næsten afklaret ro.

Han står tidligt op og begynder dagen med at studere en oversigt over dagspressen. Fra privatresidensen på anden sal forlægger han præcis klokken ni residensen til kontoret nede på første sal, hvor han bliver til klokken 1. Måltiderne indtages på klokkeslæt, og klokken 3 sidder han igen ved sit skrivebord og bliver dér til klokken 8. Men så er det også slut med arbejdet i Hotel Matignon. Personalet er begejstret for den nye chef. I gamle dage måtte de altid være forberedt på at skulle arbejde til langt ud på natten. Nu udrettes der mere på kortere tid. Klokken 8 bliver der lukket og slukket i palæet. Kun en enkelt adjudant har ordre om, at generalen kun må forstyrres om aftenen, hvis det drejer sig om meget alvorlige anliggender. De Gaulle har fra den første dag misbilliget franskmændenes tendens til at tro, at de kan ulejlige regeringschefen med de utroligste bagateller. Han modtager 4-500 breve hver dag, men overlader besvarelsen af de fleste af dem til sine ministre. Han kan ikke fordrage den forældede og snørklede kancellistil. De få personlige breve, han selv dikterer, er korte og koncise, og han er en stor stilist både skriftligt og mundtligt. Kun et enest udtryk undgår han konsekvent, og det er ord „jeg". Han omtaler altid sig selv i tredie person. Han siger aldrig: „Jeg mener". Han siger: D Gaulle mener".

„Du er jo ikke hele Frankrig..."

Om noget menneske helt forstår denne mærkelige mand, er vist tvivlsomt. At det somme tider kan knibe selv for madame de Gaulle, viser en lil sandfærdig historie. En journalist boede engan på samme hotel som ægteparret de Gaulle. Han værelse stødte op til generalens, og væggene v så tynde, at han kunne høre alt, hvad der blev sa derinde. Og en morgen ved morgenkaffen hør han madame de Gaulle sige til sin gemal: „Jam Charles, trods alt er du jo ikke hele Frankrig".

Jørgen Andersen-Rosendal.

NYT *fra flyvestationerne...*

Med udsendelsen af august-nummeret vil redak-
nen gerne have lov til at minde om girokortet,
r fulgte „Flyvevåbnet" i juni dette år.

Det er af uendelig stor betydning, at bladet så
genlunde kan regne med et bestemt budget, og
r er næppe nogle af læserne, der vil mene, at
. 10,00 årlig er mange penge, ikke mindst når
tager i betragtning, at selve udsendelsen andra-
r kr. 0,20 pr. eksemplar pr. måned.

Må vi i henhold hertil bede læserne ulejlige sig
tur på posthuset for afsendelse af det lille be-
b. Bladet takker på forhånd og glæder sig til
modtage Deres indbetaling.

En anden ting er, at redaktionen vil være tak-
mmelig for eventuelle forslag til forbedring af
ıdets indhold og udstyr. Ikke mindst mangler
indlæg fra hjemlige officerer, der skulle være
eligt med områder – naturligvis er Det danske
yvevåben i den situation, hovedsageligt at måtte
gge på erfaringer fra udlandet, der har midlerne
eksperimenterne – men Flyvevåbnet har så man-
tjenestegrene, at der burde være et rigeligt be-
v for udveksling af erfaringer, uden at disse selv-
lgelig på nogen måde må være klassificerede.
et er udmærket med udenlandsk stof, men det
lle være endnu bedre, hvis enkelte inden for vort
rn også ville yde deres bidrag.

Det er vort håb, at ovenstående lille appel må
ive hørt og besvaret.

Hans Majestæt Kongen har benådet efternævnte
d ordenstegn, som følger:

Med ridderkorset af 1. grad af Dannebrogs-
lenen: Oberstløjtnant H. Westenholz og maskin-
mmandørkaptajn C. H. E. Kallehauge.

Med ridderkorset af dannebrogsordenen: Oberst-
løjtnanterne P. N. Brandt-Møller, K. P. Gundstrup,
V. V. Mouritzen, V. Holm og J. J. Knudsen.

Oberstløjtnant P. O. H. M. Stilling er ansat til rådighed for flyvestation Skrydstrup fra den 1. august at regne.

Oversergent J. B. R. Nielsen, der har bestået den afsluttende prøve ved hærens officersskole, er udnævnt til flyverløjtnant af 2. grad.

Flyverløjtnanterne af 2. grad J. Christensen, S. Krarup og H. Larsen er udnævnt til flyverløjtnanter af 1. grad.

Flyverløjtnant R. A. Jensen er efter ansøgning afskediget af flyvevåbnets linie.

Flyverløjtnant O. Fogh og sergent F. Krum-Hansen er indtrådt som elever i forsvarets gymnasium.

Efternævnte sergenter er udnævnt til flyverløjtnanter af 2. grad af res.: T. Jørgensen, F. J. Sylvest Jensen, R. Mortensen, S. E. B. Pedersen, P. Thomsen og J. Kristiansen.

Kaptajn H. Overgaard-Mikkelsen og flyverløjtnant S. O. Jensen er ansat ved flyvestaben fra henholdsvis 10. maj og 1. maj.

Flyverløjtnant U. J. H. Jensen er ansat ved forsvarsstaben fra den 1. maj.

Flyverløjtnant H. C. A. Larsen ansættes ved forsvarsstaben fra den 1. juli.

Kaptajnløjtnanterne (r) H. F. Hansen og R. G. Holm er blevet tillagt midlertidig grad af kaptajn (r) i den tid de tjenestegør i staben hos den øverstkommanderende for forsvarsstyrkerne i Nordeuropa.

*

Midlertidig kaptajn (r) J. P. Andersen er afafgået fra forsvarsstaben pr. 15. august d. a.

Fl I (r) J. la Cour tiltrådte den 1. juli tjeneste ved flyverstaben.

Kaptajn E. V. Christiansen forlod den 1. juli flyverstaben og er forsat til forsvarsstaben.

N. PURUP
KØBENHAVN A-S
FORMULARTRYKKERI
Esplanaden 6-10 - København K
Palæ 8323

RADIO LAN PARTS
Sankt Knudsvej 13
Kbhvn. V.
Telefon:
Hilda 3111

RADIO - RADAR - TV

Elektrotekniske artikler en gros

TAGE OLSEN A/S
Civilingeniør M. A. ING.F.

Præcisions- måleinstrumenter fra førende amerikanske og tyske fabrikker

Vesterbrogade 6 D . Telefon Palæ 1343

A/S M. C. Brincken's Eft
Haderslev

Leverandør af værktøj til Deres jag

Johan Ullstad & Sønner
PAPIRHANDEL
KOMPAGNISTRÆDE 10 . CENTRAL 1992

Teknisk maskin- og olieforretning

Telefon 3 12 88 . Fjernskriver 9762 ab
Aalborg

S. Burchardt
Slagtermester
Stationsvej 22 **Ballerup**

P. J. Schmidt
VOJENS

BØGER . FOTO
BOGTRYK
TELF. 4 12 26

BEIDEL & CO
Værktøjsmaskinfabrik
RYESGADE 3 KØBENHAVN

JYDSK ILT- & ACETYLENGASFABRIK A/S
Horsens . Telefon 2 47 11

Midlertidig kaptajn (r) T. Engelsted er afgået a forsvarsstaben pr. 15. august.

*

Oberstløjtnant H. Westenholz, FSN Værløse, ·ldte 50 år den 11. august. Til lykke.

*

Til lykke: Chefen for træningskommandoen, ɔerst T. A. Poulsen, havde fødselsdag d. 17. aug.

*

Oberstløjtnant N. Victor Petersen, træningskom-ıandoen, fyldte den 9. august 60 år og blev for-åeligt nok hyldet på det hjerteligste fra alle si-ɜr. Oberstløjtnanten hører, som alle i flyvevåbnet ɜd, til flyvningens pionerer, ikke mindst er oberst-ıjtnanten kendt for sine grønlandsflyvninger. Be-ıærkelsesværdigt må det være for oberstløjtnant ictor Petersen at have været vidne til og deltaget den enorme udvikling, der er sket fra Kløver-ıarksdagene og til i dag. Dog er det med vemod, lykønsker oberstøjtnant Victor Petersen, thi de ɔ år er ensbetydende med, at han trækker sig til-ıge fra aktiv tjeneste – vi ønsker oberstløjtnanten langt og hyggeligt otium.

ADVISORY GROUP FOR AERONAUTICAL ESEARCH AND DEVELOPMENT (AGARD) ɔlder sidst i oktober måned møder og generalfor-mling i København, hvor de danske myndighe-ɜr vil være vært for møderækken, der iøvrigt vil regå i Ingeniørhuset i København.

Formanden siden oprettelsen af organisationen vor tids største aerodynamiker, dr. Theodore von ırmán, og hans utrættelige arbejde bevirker, at ATO-landene og de deri virkende forsknings-ıtre sender deres bedste folk som medlemmer er observatører til AGARD's møder.

AGARD afholder normalt een generalforsamling om året, og det er blevet praksis, at mødestedet skifter fra land til land. Denne gang er det således Danmark, der er vært og i den anledning vil også forsvarsminister Poul Hansen ved åbningen byde velkommen på værtsnationens vegne, ligesom chefen, general Tage Andersen, vil bringe en hilsen til AGARD fra Det danske Flyvevåben.

Man regner med, at mellem 200-300 flyvetekniske forskere og omkring 50 flyvelæger fra NATO-landene vil deltage. Yderligere er der åbnet adgang til, at danske ingeniører kan deltage som observatører.

Der foreligger endnu ikke nøje program for de forestående møderækker, men navnene på de arbejdsgrupper, hvori AGARD's arbejde er opdelt, vil fortælle lidt om, hvilke grene af forskningen de beskæftiger sig med. Grupperne er følgende, og tilføjet er navnet på det danske medlem af gruppen:

Aeromedical Panel.....
Overlæge Asger Lunn.

Avionics Panel .....
Professor J. Oskar Nielsen.

Combustion and Propulsion Panel .....
Professor K. Refslund.

Documentation Committee .....
Intet dansk medlem.

Flight Test Panel .....
Oberstløjtnant P. N. Brandt-Møller, FLV.

Structures and Materials Panel .....
Professor K. W. Johansen.

Wind Tunnel and Model Testing Panel
Professor K. Refslund og dr. Holm Johannesen.

*

SAS har nu solgt de sidste 4 DC-3 maskiner. Deraf er en gået til Det kejserlige etiopiske Luftvåben og to til Iranian Airways i Teheran. Den ene af de sidstnævnte er leveret og den anden skal leveres i slutningen af denne måned. De to maskiner skal bruges af Iranian Airways til at flyve forsyninger til et olieanlæg på en ø i Den persiske Golf. Den sidste af de fire DC-3 er solgt til Austria Flugdienst i Wien.

Som det sikkert er dette blads læsere bekendt, har der gennem længere tid været ført forhandlinger mellem Dansk Flyvebesætningsforening og Norske Ruteflygers Forening om et snævrere samarbejde. Disse forhandlinger har for nylig ført til det glædelige resultat i en sammensmeltning af foreningerne i „Scandinavian Air Line Pilots Association".

Allerede nu foreligger et af de mere håndgribelige beviser på frugten af dette samarbejde med udsendelse af et nydeligt og meget sobert medlemsblad, „SAS-pilot".

Hvorfor denne nye forening er oprettet siger formændene for henholdsvis den norske og danske forening, Reidar Hartvedt og Vagn Esbo, i det første nummer af medlemsbladet:

„Dansk Flyvebesætningsforening og Norske Ruteflygers Forening har i den senere tid diskuteret, om det var muligt at skabe en fastere platform for et udvidet samarbejde. Resultatet er blevet

Scandinavian Air Line Pilots Association.

Vi vil forsøge at give en kortfattet redegørelse for de motiver, som har ligget bag ønsket om at skabe et fællesorgan omfattende både den danske og den norske forening.

I mange år har de to foreninger arbejdet godt sammen — ikke bare under kontaktforhandlingerne med SAS, men også når spørgsmål af fælles interesse er dukket op. I de senere år har de to foreninger i realiteten forhandlet på samme linie og stort set optrådt som en enhed ud ad til. Det er dette samarbejde, vi ønsker at konsolidere.

Hvor betydningsfuldt det er, at man står sammen, har man set mange beviser på i den senere tid. Lad os blot minde om en enkelt: Valuta kompensation, en „merkesak" gennem mange år. De to foreninger har kæmpet sammen om den siden 1956."

Det hedder endvidere:

„Vedtægterne i *Scandinavian Pilots Association* åbner adgang for flyvere, som ikke er medlemmer af den danske eller den norske forening, at slutte sig til den nye organisation. Vi har villet have det sådan, fordi vi mener, at et samarbejde, der skal gøre os stærke nok til at opnå fuldt færdige resultater, bør omfatte så mange som muligt af trafikflyverne i Skandinavien.

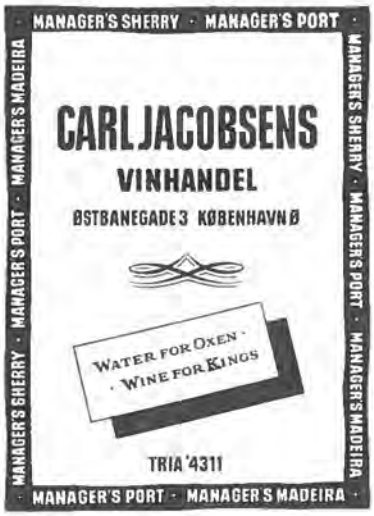
Udviklingen har desværre hidtil fulgt en anden linie, men på langt sigt kommer vi ikke uden om nødvendigheden af at stå fast sammen.

Vor forening ønsker ingen splid — den ønsker at være en samlende faktor — til gavn for alle skandinaviske flyvere.

Dansk Flyvebesætnings forening
VAGN ESBO, formand
Norske Ruteflygers forening,
REIDAR HARTVEDT, formann.

Under efterårsøvelserne sidste efterår skulle e[illegible] af SAS-folkene (Special Air Service) springe n[illegible] over Nordsjælland med et særligt formål for øj[illegible] Inden starten var han blevet underrettet om, [illegible] en motorcykel ville stå til hans rådighed, når ha[illegible] nåede jorden.

Han sprang, men skærmen foldede sig ikke u[illegible] Mens han hvirvlede nedad, mumlede han: „D[illegible] skulle såmænd ikke undre mig, om motorcykl[illegible] heller ikke er der!"



FLYVEVÅBNETS SOLDATERFORENING

indbyder til

ÅRGANGSJUBILÆUM

or årgangene 1933 - 1938 - 1943 - 1948 - 1953 ndag den 14. september 1958 på flyvestation 'ærløse.

I år afholdes der kun årgangsjubilæum i Vær-nse, og der er fra flyvestationens ledelses side vist s al den velvilje og imødekommenhed, vi kan nske os, for at få en virkelig god dag ud af det.

Det er vort håb, at de befalingsmænd, der har ddannet de pågældende årgange, i stor udstræk-ing vil melde sig som deltagere i årgangsjubilæet.

Vi mødes ved flyvestation Værløse nord kl. 9,30 g kl. 10 modtages vi af stationschefen eller den-es stedfortræder, derefter blomsternedlægning ved iindestenen – uddeling af 25 års mindetegn – ***ndvisning på flyvestationen og demonstration*** *af brand- og redningstjenesten. Kl. 13 samles vi til fællesspisning, derefter kammeratligt samvær.*

Arrangementet koster kr. 10,00 + eventuelle drikkevarer til maden.

Tilmelding og betaling skal ske senest torsdag den 4. september til postgiro 238 56 eller ved henvendelse til formanden, Frode Sjørup, Maglekær 37, Valby.

VERDEN RUNDT

LONDON: British European Airways har endnu ikke truffet sin endelige afgørelse om, hvem der skal have den store ordre på kortdistance jetpassagermaskiner til det europæiske rutenet. Det er de Havilland og det nystiftede Bristol/Hawker-Siddeley company, som konkurrerer om denne ordre.

Bristol/Hawker-Siddeley synes at have nogen vind i sejlene, idet der har vist sig megen interesse for selskabets nye Britannia 200 på den anden side Atlanten. Maskinens chefkonstruktør dr. A. E. Russell er således rejst til USA for efter indbydelse fra et stort amerikansk luftfartsselskab at diskutere planerne for en hel flåde maskiner af denne type.

Under besøget i USA vil Russell og hans stab af teknikere diskutere maskinen med en række andre luftfartsselskaber, der også har vist megen interesse for Britannia.

Samtidig forhandler direktør C. S. Raery fra Armstrong Whitworth på den anden side jordkloden i New Zealand om salg af AW 650 propjet freightercoach. Herfra fortsættes til Australien, det fjerne Østen og Sydamerika.

For Australien og New Zealand vil Freightercoach være den helt ideelle maskine. Vej- og jernbanenettet er så lidt udbygget, at man i virkeligheden kun kan transportere gods ad luftvejen, og hertil vil denne maskine vise sig meget økonomisk.

Armstrong Whitworth bygger foreløbig 10 maskiner af Freightercoachtypen. Den kan flyve 450 km i timen med en nyttelast på godt 11 tons og en aktionsradius på 3.200 km. Den får fire Rolls Royce Dart propjet motorer.

LONDON: Den sidste af de 22 Sea Hawks, der er bestilt af den hollandske marine, er nu blevet afleveret på en flyveplads i England, en måned før kontrakten stipulerede. Maskinerne er bygget hos Armstrong Whitworth, og betalingen sker gennem det amerikanske off-shore program.

Fabrikken er i fuld gang med at bygge yderligere 68 af denne type til den tyske flåde.

LONDON: Hawker-Siddeley gruppen har bygget nye forskningslaboratorier til jetmotor- og raketindustrien midt ude på landet i nærheden af Coventry. Her er installeret prøvebeddinger til raket- og jetmotorerne, hvor videnskabsmænd og teknikere ved hjælp af „lukket" fjernsyn kan følge prøverne skærmet af tykke betonvægge. Her er man også i gang med konstruktion af en helt ny type motorer til både flyvemaskiner og industri.

Selskabet har med dette nye institut, som har kostet 40 mill. kr., fået sådanne ressourcer, at de vil kunne løse alle de opgaver, der kan forudse inden for en overskuelig udvikling. Til trods for den engelske regerings kraftige nedskæringer vil man alligevel med egne midler gennemføre en række projekter inden for både jetmotorer og fjernstyrede våben.

*

JOHANNESBURG, Syd Afrika – South African Airways, SAS, har i denne uge hos Boeing Airplane Company Transport Division underskrevet kontrakt på levering af 3 stk. Boeing 707 Intercontinental jetlinere, som skal leveres i begyndelsen af juli 1960.

Boeing 707 Intercontinental vil formindske de 20 timers flyvetid, der nu er mellem London og Johannesburg, med otte timer, og afstanden, der flyves i de 12 timer, svarer til afstanden mellem København og Hongkong. Da SAS åbnede sin Springbok service på London i 1945, var flyvetiden 56 timer.

Boeings 965 km i timen jetlinere er nu bestilt af 15 af verdens førende luftfartsselskaber.

Turistførere over 25 verdensbyer udsendt i 1,5 millioner eksemplarer

SAS spreder i denne tid omkring 1½ million ristbrochurer ud over hele kloden. Det drejer sig ı „City guides" –turistførere – over en række de byer, SAS beflyver. Foreløbig har man udıdt „City guides" over 25 byer, endnu 26 er stilt på trykkeriet, og det er hensigten at udgive lanne brochurer over samtlige de 84 byer, der ·kkes af SAS rutenet.

Det er første gang, der er foretaget en så omtende udsendelse af turistførere, og foruden at ne som en værdifuld service for SAS passagerer de nye city guides være en nyttig hjælp for ·ismen.

De mange brochurer er skrevet af den svenske sebogsforfatter Paul H. Ewerlöff, og derefter ntrolleret af turistorganisationerne i de byer, ɔchurerne handler om. Det er den danske reklaekonsulent Jørn Hesselberg, ved SAS hovedkon-, der har forestået arbejdet med brochurernes rettelæggelse, trykning og udsendelse, og han lyser, at det er hensigten med visse mellemrum optrykke brochurerne og hver gang sørge for, de føres a jour. De indeholder alle tænkelige lysninger om de byer, de omhandler, såsom hiıriske data, praktiske vink om byernes forretıgs- og forlystelsesliv, hotel- og restaurationsiser, bykort m. m. Der er fremstillet en praktisk smuk lille mappe til brochurerne, og det er nsigten at give SAS-passagerer en sådan mappe d brochurer over de byer, deres rute bringer m til.

*

TER SAMARBEJDE MELLEM LUFTHANSA G AUSTRIAN AIRLINES.

Mellem LUFTHANSA og det nystartede østrig- luftfartsselskab AUA (*AU*strian *A*irlines) er blevet sluttet kontrakt om et meget nært samejde. Det drejer sig om en general agentur ale samt en polflyvnings aftale på strækningen nkfurt-Wien-Frankfurt. Derefter vil LUFTNSA og AUA fungere som generalagenter for anden i de to lande. Den allerede grundlagte FTHANSA organisation i Østrig vil dog stadig å.

Poolstrækningen vil af begge selskaber blive befløjet *daglig*. Det nære og meget intime samarbejde, der før krigen bestod mellem den østrigske og den tyske civilluftfart, vil hermed blive genoptaget, og fra begge sider venter man sig meget af det nye samarbejde. Mandag den 5. maj landede den første maskine fra AUA i Frankfurt. Samarbejdet såvel som pool-aftalen trådte i kraft den 26. april 1958.

*

CINCINNATI, Ohio: En ny jetmotor af typen CJ-805 kontrueret af General Electric, har med held gennemgået prøven for kommercielle motorer – en 1000 timers prøve, der samtidig modsvarer 600 flyvninger efter luftfartsselskabernes principper.

CJ-805 er den kommercielle version af den allerede berømte militære J-79 jetmotor, der leverer kraften til blandt andet USA's hurtigste jager F-104. CJ-805 skal indsættes i Conwair fabrikkernes nye 880 luftliner, der bliver verdens hurtigste med en maximal marchhastighed på 980 km i timen. Der er planer om at benytte denne motor også i en række andre flyvemaskinetyper, der for tiden er under konstruktion i de amerikanske fabrikker.

Den kommercielle motor af J-79 typen har en kraft på 4.500 kg, medens den militære model udvikler 50 procent mere kraft, eller 6.750 kg. Ingen anden motor har så stor en kraftudvikling pr. kilo egenvægt som denne.

*

BURBANK, Californien: Lockheed Aircraft har sat en ny amerikansk rekord ved på en gang at aflevere tre nye passagermaskiner af typen 1049 H Super Constellation til det brasilianske luftfartsselskab. De forlod flyvepladsen lige efter hinanden med kurs mod Sao Paulo. Denne type kan bruges både til transport af last og som luksuspassagermaskiner eller en kombination af begge dele.

*

UPPER RED LAKE, Minnesota: En Lockheed C-130 Hercules har sat en ny verdensrekord ved at starte på ski med en bruttovægt på 58,3 tons. Det er 5,9 tons mere end den tidligere rekord, der også blev sat af en C-130 Hercules i marts 1957. Den store maskine brugte 640 m af startbanen ved opstigningen og landede på 365 m.

METEOROLOGERNE DRØFTER JET-TIDENS KRAV TIL VEJRVARSLINGSTJENESTE.

Den meteorologiske verdensorganisation, WMO's styrelse har på en konference i Geneve, der afsluttedes den 17. maj, drøftet mulighederne for at bevare det specialinstitut for indsamling og koordinering af oplysninger, der i anledning af det geofysiske år er oprettet i Geneve. Hensigten var oprindelig, at instituttet kun skulle fungere i de 18 måneder, som det geofysiske år varer.

Herud over har konferencen drøftet en række tekniske spørgsmål, bl. a. de fornyelser inden for den internationale vejrtjeneste, som jetruteflyvningen gør aktuelle, meteorologiske problemer i forbindelse med atomkraften samt de seneste undersøgelser vedrørende tidevandsbevægelserne. Endvidere skulle der tages stilling til Den meteorologiske Verdensorganisations andel i F.N.'s udvidede tekniske bistandsprogram samt en rapport om planerne for en egen bygning for organisationen i Geneve.

Konferencens leder var organisationens præsident, Andre Viaut, der er chef for den franske stats meteorologiske centralinstitut.

*

TORONTO, Canada: Canadas nyeste supersoniske jagermaskine, Avro Arrow, har overstået sin første prøveflyvning efter at have afsluttet alle jordprøver under ledelse af den polskfødte testpilot, Jan Zurakowski. Flyvningen varede 37 minutter, og Zurakowski udtalte bagefter, at maskinen havde opført sig godt i luften, der var ikke vanskeligheder af nogen art med den.

Zurakowski forsøgte ikke at sætte nogen hastighedsrekord med Avro Arrow på den første tur. Den er i stand til at gøre mere end 1600 km i timen. Prøveflyvningerne fortsættes i den kommende tid, og flere maskiner af den samme type sættes også ind, før man begynder produktionen til det canadiske luftvåben.

*

CAPE CANAVERAL, Florida: Verdens mest eksklusive fjernsynstilskuerskare samles her i en bombebeskyttet kassemat, hver gang et af de fjernstyrede våben af typen Jupiter affyres. De sidde foran et fjernsynskamera og betragter afskydnin gen i alle dens faser i farvebilleder.

Den amerikanske hær, der står for Jupiter-pro jektet, erklærer, at man kun på denne måde ka få et nøjagtigt indtryk af, hvordan tændingen a brændstoffet foregår i de forskellige trin af rake ten. General Electric har konstrueret det nye farv fjernsynskamera, der er en væsentlig forbedring de kameraer, de amerikanske universiteter har a vendt til transmission af store operationer til studerende. Det nye kamera kan følge afskydninge hele horisonten rundt og følge raketten næste lodret i vejret.

På en af flyvevåbnets rekrutskoler var man g nem feltbanen for syvende gang på samme form dag. Da oversergenten mente, at det stadig vare for længe, befalede han skolen „omkring" for gennemløbe den på ny. Medens skolen sveden og arrigt kravlede gennem pigtråden, stønnede af rekrutterne: „Hvor vidunderlig er ikke døden

„Hvem sagde det?" tordnede oversergenten.

„Shelly, om jeg ikke husker fejl", kom det ligt fra rekrutten.

*

En tidligere natjagernavigator var en dag i på en længere flyvning i en Catalina for at bl omskolet til „long-range" navigator. Han flø adskillige timer og foretog den ene beregning e den anden.

Pludselig vendte han sig mod radiotelegrafist „Tag flyvehjelmen af", sagde han.

„Hvorfor dog det?" spurgte radiotelegrafi en smule desorienteret.

„Efter min beregning flyver vi nu rundt i i Sct. Paul's Cathedral i London!"

FLYVEVÅBNET

4. ÅRGANG

SEPTEMBER 1958

C. W. S. Svineslagterier A/S

HERNING & SKJERN

Chr. Olsen & Meilgaard Mortensen

VODROFFS TVÆRGADE 6 . TELEFON HILDA * 3778

- **Centralvarmeanlæg**
- **Fabriksanlæg**
- **Højtryksledninger**
- **Strålevarmeanlæg**
- **Sprinkleranlæg**

SPRINKLERAFDELING: BREDGADE 20 . CENTRAL 7720 . (TIDLIGERE C. M. HESS)

Den Sjællandske Bondestands Sparekasse

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.

BELZER

VANADIUM-EXTRA

VÆRKTØJ

er det *rigtige* værktøj til vedligeholdelse og reparation af moderne flyvemaskiner

Tage Schouboe

er *stedet*, hvor det findes på lager!

Aflæg os et besøg
og bese vort udvidede BELZER-lager —
eller rekvirer vort BELZER-værktøjskatalog

FLYVEVÅBNET

AUGUST 1958

INDHOLDSFORTEGNELSE

— Leder
— Kan vi erobre verdensrummet?
— Aero Flot
— Nyt fra Canada
— Luftens Ford
— Fort Bliss
— Atlas
— Nyt fra flyvestationerne
— Verden rundt
— Bogkronik

De synspunkter, der fremsættes i bladet, repræsenterer ikke nødvendigvis redaktionens — endsige 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.
Telf. 98 18 79. Giro 98 025.

Ansvarshavende redaktør:
Flyverløjtnant M. C. Bügel.

Trykt i
Herlev Bogtrykkeri
(S. Valbjørn)

PILOTER ELLER SUPERMÆND?

En i og for sig yderst velskreven og læseværdig artikel i „Det Bedste" for et par år siden under overskriften „Derfor er vore trafikpiloter så gode" giver anledning til nogle reflektioner.

Forfatteren Wolfgang Langeweische, en kendt amerikansk flyveskribent, besvarer artikeloverskriften med at fortælle om de indgående psykologiske prøver, der foretages ved udvælgelse af ansøgere til pilotjobbet – i denne forbindelse drejer det sig hovedsagelig om trafikpiloter. Der er ingen som helst grund til at kritisere forfatterens udredning. Den er faktisk rigtig og iøvrigt skrevet på en yderst interessevækkende måde.

Men der kan være anldening til at se på, hvad der ellers skrives om dette spørgsmål, idet mange forfattere går ud fra eller i alle fald søger at give udtryk for, at man i virkeligheden skal være et overmenneske for at opfylde de krav, der stilles til en pilot. Dette får mange mennesker, der flyver, til at betragte den mand, der sidder bag cock-pitdøren med det lille skilt captain, som en supermand, en vurdering samme captain sikkert gerne vil have sig frabedt.

Stadig ifølge visse forfatteres version besidder denne man et ukueligt mod, en moral og karakter uden blot den ringeste brist, en fysisk og psykisk spændstighed, som helten i en kulørt roman og en kundskabsviden ud over alle grænser.

Hvis det virkelig var sådan, kunne man fristes til at tro, der måtte være noget galt med konstruktionen af luftfartøjer, hvis der skal sådanne superfolk til at behandle dem. For ikke at tale om de unge mennesker, der eventuelt går svanger med tanken om, at de muligvis kunne egne sig som flyvere. De fleste af disse kunne meget let få mindreværdskomplekser over for de overvældende kvalifikationer, deres forgængere påstår at være begavede med. Endvidere kunne dette resultere i, at de mere tilbageholdende og selvkritiske reflektanter til pilotjobbet måske helt ville undlade at søge og således overlade en plads til den mere selvsikre – men måske også mindre pålidelige og selvkritiske – en type, der så afgjort ikke passer til dette ansvarskrævende arbejde.

Det forholder sig imidlertid heller ikke sådan. Det er ganske rigtigt, at man anvender psykotekniske prøver for

at udvælge de bedst egnede. Og det er meget indgående prøver, idet man allerede fra starten så vidt muligt vil sikre sig, at de udtagne kan klare uddannelsen, da den er temmelig kostbar. Enhver „kassation" under uddannelsen er et direkte økonomisk tab.

Men det er ikke overmennesker, der søges. Det er normale mennesker, mænd med en god fysik, en reel karakter, kontrol over nerverne og en god intelligens. Den store sikkerhed, det er lykkedes trafikflyvningen at skabe, den enorme præcision og ikke mindst det gode økonomiske udbytte, må vel snarere skrives på den vidt drevne rutines fortjeneste.

Sandheden er den, at en pilot i dag har et så stort ansvar for menneskeliv og økonomiske værdier, at det ville være umuligt for ham at bære dette ansvar, hvis han ikke havde rutinen at støtte sig til. Det er ikke alene hans gennem arv, miljø eller opdragelse tilegnede gode egenskaber – men en kombination af disse i forbindelse med en solid uddannelse, hård træning og vel også de tilsyneladende rigoristiske bestemmelser, der giver flyvesikkerheden.

Den mand, der kan sit job, bliver sikker. Han beholder sin ro selv i katastrofesituationer. Han viser sit mod ved at undgå at tage ricisi – simpelthen fordi han ved, hvorledes han skal undgå dem.

Så selv om vi her søger at overbevise om, at besætningen på det luftfartøj, De en dag skal flyve med, ikke er supermænd, så kan de alligevel føle Dem fuldstændig tryg – eller måske netop derfor

Piloter er ganske normale mænd, de er selv utrættelige i at understrege dette faktum, men de kan deres job. De elsker det – det er gået i blodet – derfor er de villige til at underkaste sig den hårde træning og disciplin for at klare jobbet bedst muligt.

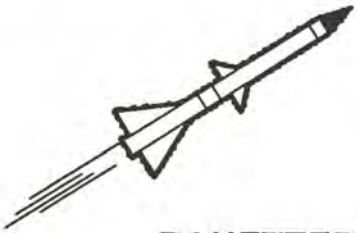
Skulle der være unge mennesker, som går med en hemmelig drøm om flyvning, men har fået komplekser ved at læse om den skrækkelige, psykiske „tortur" ved prøverne og de små chancer for ikke-supermænd at klare sig igennem, så tag blot chancen. For både psykologerne og lærerne ved flyveskolen er nemlig også normale mennesker.

Kan vi erobre rummet ?

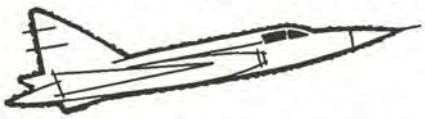
Mest forbløffende er det måske, at man i dag i realiteten er langt længere fremme, end samtlige sputniker og amerikanske satelliter synes at vise. Man ved faktisk, hvordan rumskibe skal sendes af sted, man ved nogenlunde, hvad de kan komme ud for, selv om væsentlige detailproblemer er uløste. Man ved også, hvilke materialer der skal bruges. Men to hovedproblemer trænger sig på. Det helt ideelle brændstof til raketterne er ikke fundet, i hvert fald ikke officielt. Og man ved heller ikke, hvor meget man kan udsætte et menneske for. Med hensyn til udforskningen af menneskets rolle er amerikanerne førende – trods russernes trumfkort: *Den altfor tidligt afdøde rumhund Lajka.*

Det amerikanske flyvevåben, flåden og hæren har alle kastet sig ud i eksperimenter, der skal vise, hvad mennesket egentlig kan holde til. Det viser sig ikke at være småting. Den såkaldte rummedicin synes at komme til at spille en særdeles dominerende rolle i den samlede rumforskning, for hvad hjælper det, at man finder frem til de rigtige metallegeringer, hvoraf rumskibene skal bygges og finder de brændstoffer, der bringer „skibene" ud i rummet, hvis mennesket selv er for svagt til at følge med. Trods alt kan ikke det hele gøres automatisk.

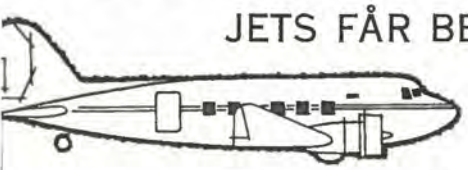
Den første amerikanske rummediciner, der virkelig gjorde en indsats med sig selv som forsøgskanin, var John Paul Stapp, der besteg en slæde anbragt på en skinne og undersøgte, hvilke accelerationer mennesket egentlig kunne udholde. Hans forsøg var så banebrydende, at de officielle myn



RAKETTER FÅR BRÆNDSTOFSYSTEMER



JETS FÅR BEDRE BREMSER



TRANSPORTPLANER FÅR VÆGTBESPARELSER

SPORTSMASKINER FÅR SERVICE

LUFTFARTØJER FÅR ISBESKYTTELSE

INGENIØRER FÅR DE RIGTIGE SVAR

FRA

GOODYEAR
AVIATION PRODUCTS

E GOODYEAR TIRE & RUBBER COMPANY A/S · AARHUSGADE 88 · KØBENHAVN Ø · TRIA 4115

digheder fik øjnene op for problemerne, og i marts måned udnævntes iøvrigt verdens første egentlige professor i rummedicin. Det var den tyskfødte dr. Hubertus Strughold, der kom til Amerika i 1947. Han er nu professor ved flyvemedicinskolen ved Randolph Air Force Base i Texas.

30 km op med ballon.

Men amerikanerne har aldrig savnet folk med vovemod. Ganske vist nåede hunden Laika over 1500 km bort fra jorden, men den døde som bekendt også af det. Den amerikanske flyvemediciner, oberstløjtnant David Goodman Simons, 35 år gammel, nåede i ballon 19 miles eller omkring 30 km tilvejrs. Ingen har nogensinde tidligere været højere i ballon. Højderekord for mennesker har den vel efterhånden verdensberømte kaptajn Iven C. Kincheloe jr., der i en X 2 maskine nåede 24 miles eller omkring 35 km tilvejrs, men han var der kun i et par minutter. Simons var oppe i ballonrekordhøjden i et par timer, og efter den ganske uforfærdede tur vendte han tilbage til jorden efter at have kigget ind i evigheden. Han bragte adskillige nye oplysninger med sig. Simons, der er læge, arbejder nu for det amerikanske flyvevåben og er ansvarlig for opsendelsen af en lang række dyr, der i egentligste forstand skal bane vejen for menneskene i rummet.

Man begynder med mus, siger Simons selv, derefter kommer små aber, dernæst chimpanser, for de minder så meget om mennesker. Så først bliver det menneskenes tur. Forsøgsdyrene foretager alle rejserne i raketterne, og nogle af dem vil endog komme til at svæve omkring jorden i satelliter, men de har også gode traditioner at leve op til. I 1952 sendte man en såkaldt Aerobee raket ca. 50 km tilvejrs, og den medbragte de to passagerer Pat og Mike – to resus-aber, der befandt sig aldeles strålende efter rumturen. Pat og Mike er de to „amerikanere", der har været absolut højest oppe.

Indkapslet i vægtløshed og ensomhed.

Alt dette er forberedelserne til de egentlige rumrejser. Der er utallige andre forsøg. Enkeltpersoner har været spæret inde i syv dage under forhold, som man må formode, de vil komme ud for under rumrejser. Blandt rumforskerne er de en kendt sag, at netop isolationen er et af hoved problemerne. Selv admiral Byrd var ved at bryd sammen i depression, da han befandt sig alene p Sydpolen, og *hans* personlighed kan der dog næp pe tvivles om.

Donald Farrel, i det civile liv bogholder, fo øjeblikket indkaldt til flyvevåbnet, meldte sig sel til en indbildt månerejse på syv dage. Han va fysisk i orden og fandtes egnet til forsøget. Ha blev anbragt i måneraketten (anbragt på en flyve base) og skulle føre logbog i de syv dage, han va komplet isoleret fra omverdenen under forhol der ganske svarer til dem, han ville komme ud fo på en virkelig rumrejse. Efterhånden som dagen gik, blev hans kommentarer i logbogen mere o mere irritable og fjendtlige, og på den sidste da morgen skrev han i sit raseri i bogen, hvorfor ha ikke engang fik risikotillæg for sin „rejse". D kan være, hvad det være vil, men det viser, hvil kolossale psykiske grav en rumrejse for en enkel person kan stille, og bogholder Farrel komm næppe med til månen.

På egentlige rumekspeditioner vil det hell ikke være formålstjenligt at sende folk af st alene. Der må rejses i hold, men det kan og skabe vanskeligheder nok. Folk, der har fløjet m overlydjagere og i bare halve minutter været væ løse, har pludselig troet, at de så instrumentbr tet smelte. Samtidig mistede de ganske overblikk Den rumrejsende må, ligegyldigt om han er ale eller sammen med andre, holdes i konstant akti tet, og han må hele tiden være i forbindelse m jorden.

Rumfartøjet X 15.

Men lad os ikke foregribe begivenhedernes gan Lad os lige fastslå, at ud i rummet kan man ko me. Satelliternes højderekorder er den rene barn mad i forhold til det amerikanske farsideprojel der blev bragt til udførelse over Etvinitok i Stil havet i 1957. En raket, der startede fra en ballo nåede 4320 km tilvejrs, og højere har endnu drig noget, skabt af menneskehånd, været. Te nisk set kan vi altså godt komme ud i univers I over et år har man nu i USA arbejdet på sende den første rigtige rumrejsende af sted. Ik

Two years service with the Royal Air Force has established the Jet Provost *ab initio* basic trainer as the best aircraft for its purpose, and the Mark 3 is now in production for the re-equipment of Flying Training Command.

Improvements over the Mark I include a redesigned undercarriage and windshield, a later mark Viper engine of increased power, increased fuel capacity and the installation of ejection seats.

Jet Provost

Powered by one Armstrong Siddeley Viper Turbo-jet

The Jet Provost can be supplied to overseas air forces with or without ejection seats, and can also be equipped with armament — machine guns, bombs and rockets — for use as a weapons trainer or as a tactical weapon.

Take-off distance, to clear a 50-ft. (15-m.) obstacle..... 1,990 ft. (606 m.)

Climb:

Sea-level to 10,000 ft. (3,048 m.)..... 5.0 min.

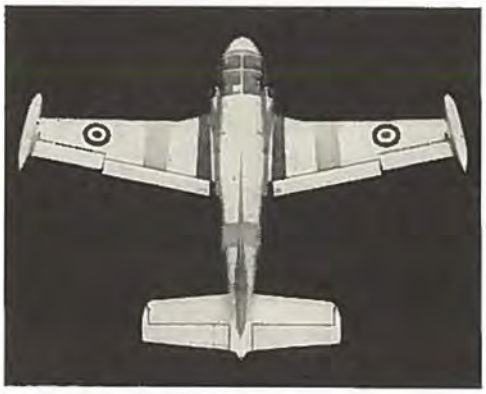
Sea-level to 30,000 ft. (9,144 m.)..... 23.0 min.

Rate of climb at sea-level .... 2,380 ft./min. (12.2 m./sec.)

Max. level speed at 30,000 ft. (9,144 m.) 286 knots (530 km./hr.)

Range (with tip-tanks)..... 490 n. miles (910. km)

Endurance..... 2.45 hrs.



HUNTING AIRCRAFT LIMITED

A Hunting Group Company

UTON, BEDFORDSHIRE, ENGLAND, AND AT 1450 O'CONNOR DRIVE, TORONTO, CANADA

til månen i første omgang, men måske op i en højde af 230 km. Den første raket til månen, som teoretisk kan sendes af sted i morgen – flyvevåbnet arbejder energisk med planen – vil blive ubemandet. Den skal cirkle omkring månen og via radio sende instrumenternes resultater tilbage til jorden automatisk. Derefter kan man enten – også via radio – bringe den til eksplosion eller lade den returnere til jorden, hvor den vil brænde op i atmosfæren. Eller den kan blive ved med at cirkle omkring månen.

Ifølge officielle amerikanske meddelelser skal den bemandede raket, der i realiteten er en blanding af en raket og en jetmaskine, sendes op til november. Bag dette forsøg ligger års forskningsarbejde. Maskinen, en X 15 model, er forlængst bygget. De nævnte 230 km's højde, som man gerne vil have den til at nå, må betegnes som højdepunktet i mere end een forstand. Man er forberedt på, at den ikke når så højt, men man mener i hvert fald at kunne garantere en tophastighed på 6000 km i timen.

Vi ved ikke nøjagtig, hvor tyk atmosfæren er, men den når da i hvert fald nok 1000 km op. Den rumrejsende i X 15 maskinen når således ikke tilnærmelsesvis ud i nærheden af atmosfærens kant. Alligevel må forsøget tillægges stor videnskabelig betydning. Over halvdelen af atmosfæren findes under de første seks kilomter over havoverfladen. Kun en tiendedel af luftmasserne ligger over 15 km's højde. Det betyder, at jo længere man når bort fra jorden – selv om man bliver inde i atmosfæren – jo nærmere kommer man rumforhold, og da luften bliver stadig tyndere, jo længere man kommer bort, vil man kunne se langt længere blot man er noget væk fra jordkloden, og man vil kunne foretage en lang række målinger.

Hvis turen med X 15 går godt – helt sikker kan man ikke være – bliver næste fase rakette med flere deltagere ombord, men tidspunktet for deres opsendelse er også afhængigt af de forsøg man næsten dagligt gennemfører med dyr. Næste fase igen bliver rumstationer – kæmpemæssige satelliter, der kan svære omkring jorden som store videnskabelige forskningslaboratorier, men også som militære støtte- og observationsposter.

AEROFLOT

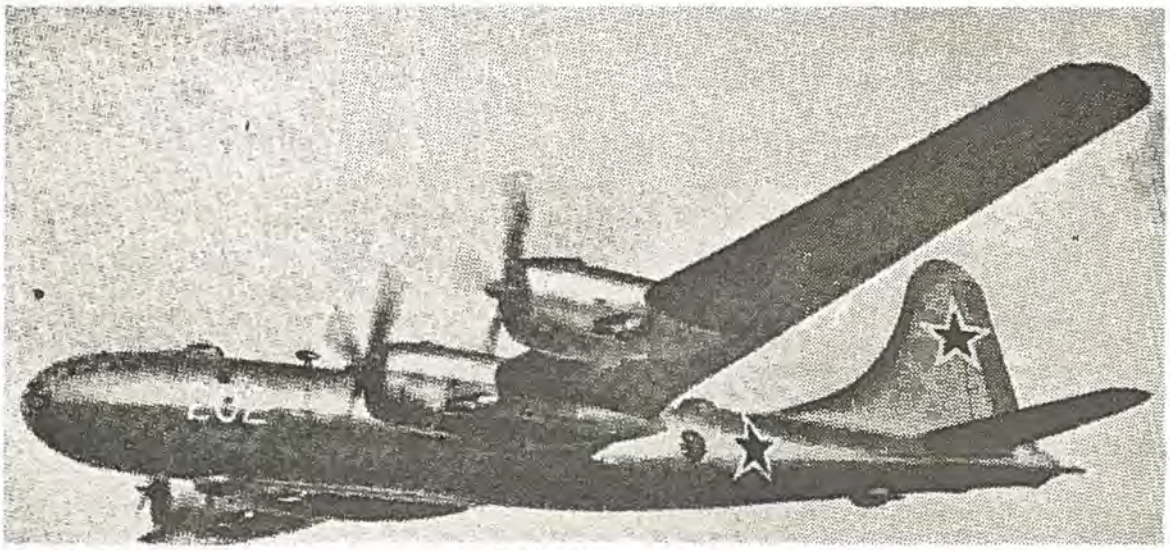
At russerne følger med står fast – undertiden er de som bekendt adskillige hestehoveder foran – Det vakte ikke ringe opsigt, da Sovjet meddelte, de var rede til at sætte jetfartøjer ind på den civile lufttrafik. Derfor kunne det være af interesse at se lidt nærmere på de aktuelle og historiske luftfartøjer, der tilhører det sovjetrussiske luftfartsselskab Aeroflot.

Indtil for nylig havde man hovedsagelig kun set sædvanlige propeldrevne fly på de internationale russiske flyveruter, ligeledes på de ruter, der drives af vasalstaternes luftfartsselskaber. På de skandinaviske pladser er Aeroflots IL-14 en gammel bekendt, og desuden flyver det tjekkiske selskab CSA, det polske LOT og det rumænske TAROM med typen IL-12 på de nordiske havne.

IL-12 var den russiske flyveindustris første efterkrigsprodukt af kommercielle fly. Tidligere har man fra russisk side set *Alexander N. Tupolevs* bekendte ANT-35, der blev bygget i 1937, og som før krigen var på sporadiske visitter i såvel Bromma som Kastrup. ANT-35 eller PS-35, som den også blev kaldt, kunne blot rumme 10 passagerer. Konstruktionen mindede ikke så lidt om DC-2, og det var tydeligt, russerne gjorde hvad de dengang kunne for at følge med tiden. De mest kendte russiske transportplan under krigen og i årene umiddelbart efter var den russiskbyggede DC-3, som man ovre østpå havde døbt Li-2.

De russiskbyggede civile fly fik deres gennembrud med IL-12. Sovjethelten *Sergeij Iljusjin* prævefløj den første IL-12 med plads til 27 passagerer i maj 1946, og siden er der blevet bygget hundredvis af IL-12 og den mere moderne efterfølger IL-14 såvel i Sovjet som i vasalstaterne og iøvrigt ikke alene til civilt formål, men også som militære transportmaskiner.

Under den anden verdenskrig byggede man i Sovjet en firemotors bombe- og transportplan, de



Fjernkending

ev kaldt TB-7. Det er bemærkelsesværdigt, at ıværende udenrigsminister Molotov benyttede ette fartøj ved et besøg i London umiddelbart ter krigsafslutningen. Senere er der overhovedet ke sivet nogle oplysninger ud om dette flys ventuelle videreudvikling eller formål.

Man husker sikkert den russiske TU-70, der ır en tro kopi af amerikanernes B-29, idet Rus- nd på et tidspunkt efter krigen havde held til sætte sig på et par nødlandede fartøjer af den- e type.

IL-18 har samme motortype som IL-12 og med ne 6800 hk går den ca. 400 km/t. IL-18 var det ørste moderne luftfartøj som russerne byggede, ıen lå langt efter samtidige amerikanske fartøjer samme kategori (DC-6 og Constellation). Efter e foreliggende oplysninger blev luftfartøjet prø- efløjet første gang i 1947 og har bl. a. været nvendt på ruten Moskva-Khabarovsk (Manchu- et) og medfører 66 passagerer.

Allerede for flere år siden satte russerne jetfly ıd på visse indenlandske ruter, dog hovedsagelig vor det drejede sig om fragt- og postflyvninger. Det fartøj, der blev anvendt, var en „civiliseret" dgave af den to-motors IL-28, der bl. a. kendes ra det ægyptiske flyvevåben. Den civile udgave aldes IL-20, og formålet med at sætte flyet ind å de indenrigske ruter var at skaffe sig erfaring or jettrafik.

Inden længe kommer tæppet til at gå for en helt ny jettype, der får navnet „Rossiya". Konstruktøren er den gamle kending *A. N. Tupolev*, og hans værk, en jetdreven passagermaskine, skal kunne tage strækningen Moskva-Khabarovsk, en distance på 4350 miles (7000 km) med en gennemsnitshastighed på 600 miles i timen (960 km). Endnu er der blot tale om en prototype, hvorfor det vel vil vare noget, førend luftfartøjet sættes ind på ruterne. Det nye fly skal have betegningen TU-114.

For ikke så længe siden rapporteredes det, at en russisk „Lockheed Electra" var blevet set over Moskva. Såvidt det vides, drejer det sig om et turbinedrevet fartøj, der ingenlunde savner lighed med det nævnte amerikanske fly i samme klasse og man har døbt det IL-18 *„Moskva"*. IL-18 gør, siges der, et yderst moderne og avanceret indtryk. Den har fire NK-4 probelturbiner på hver 4000 hk og i en højde af 24.000 til 30.000 fod angives farten til ca. 640 km/t. „Moskva" har en tomvægt på 28 ton og fuldlastet vejer den 58 ton, tal der tyder på et temmelig økonomisk fly. Efter de foreliggende oplysninger skal fartøjet have landingsegenskaber, der tillader det at anvende de nu eksisterende landingsbaner i USSR fra nord til de mere varme egne i sovjetrussisk centralasien. Det antydes, at mellem 75 til 100 passagerer kan få plads, men formentlig er flyet endnu ikke indsat.

Det russiske svar på Bristol Britannia – *„Ukraine"* – er et fire motors turbinefly, som kan tage 80-100 passagerer på første klasse eller 126 på turistklasse. *„Antonov An-10 Ukraine"*, som er det officielle navn, er højvinget og har to indgange, hvilket naturligvis har ganske stor betydning, det store passagertal taget i betragtning. Men iøvrigt er flyet faktisk grimt, det savner helt de elegante linier, vi er vant til hos amerikanske, engelske, franske, ja selv hos andre russiske luftfartøjer. *„Ukraine"* er formentlig en videreudvikling af Antonovs to-motors turbinefly, der blev vist ved *Tushino*-flyvestævnet den 24. juni 1956.

Af andre nyheder bag jerntæppet er en firemotors udgave af den allerede kendte TU-104, nemlig TU-110. Forskellen er iøvrigt ikke særlig stor. Kroppen er forlænget og kan nu rumme 78 passagerer på første klasse eller 100 på turistklasse. Ved et hastigt blik er det let at tage fejl af de to fartøjer, og det synes som om haleparti, planer og landingsstel er det samme som på TU 104. For nogle måneder siden blev det sagt, a Sovjet snarest ville indsætte fartøjet på ruten ti Kastrup, og det menes, at Sovjet råder over e temmelig stort antal TU-104 i dag – mindst 1 af 30 allerede byggede er sat ind i trafikken inder for Rusland og til de nærmest liggende lande hovedstæder. Ifølge vestlige iagttagere skulle TU 104 være noget kostbar i drift og ingenlunde no gen „moneymaker" for Aeroflot, og i kompetent kredse tales om, at Sovjet er villig til at sælg flyet også uden for østblokken, endog til en me get moderat pris. Svælget mellem TU-104 me dets fart og størrelse og f. eks. IL-14 med det 15-25 passagerer, der indtil for nylig var russisl standard, er overordentlig stort, og volder den rus siske ledelse temmelige vanskeligheder både hva angår administration og teknik.

Med indførelsen af jetfly på de russiske line har man også fundet det hensigtsmæssigt at ind

TU-104 i Kastrup

føre servering, i alle fald på ruten Moskva-Prag, ligesom der findes stewardess ombord. Fartøjet mangler sikkerhedsbælter, men til gengæld er der ved hver plads anbragt iltmasker, hvilket i begyndelsen fik de vestlige eksperter til at gisne om, at TU-104 ikke skulle være udstyret med trykkabine. Dette er dog ikke tilfældet, ligesom den nævnte *„Ukraine"* også er fuldt moderne på dette område.

TU-104 er et meget smukt luftfartøj, men det springende punkt er økonomien – de to stærke motorer Mikolin M-109 sluger enorme mængder af brændstof.

TU-104 har været beskrevet i mange forbindelser, men måske vil nogle enkelte hoveddata være på sin plads:

Spændvidde 35 m, længde 37 m, brændstofbeholdning 34.000 liter, hastighed 800-900 km/t, max. hastighed 1000 km/t, rækkevidde 4500 til 5000 km, startlængde 1400-1600 m, marchhøjde 9800-11.800 m, landingslængde 1100-1200 m, betalende last 6800 kg.

TU-104 blev vist for første gang i forbindelse med det røde luftvåbens dag i 1955, og det var ikke så lidt af en sensation, da det ankom til London på sin første internationale flyvning med den russiske politichef som passager, umiddelbart før partisekretærens besøg i England.

Der er ikke tvivl om, at Rusland med TU-104 og efterfølgere er vel rustet til at træde ind i jetalderen for alvor – måske endog forud for deres vestlige konkurrenter. *Men Comet'en og Caravellen er i fuld gang og lige i hælene kommer Boeing og Douglas.*

NYT *fra Canada*

Dette må ingenlunde betragtes som et forsøg på at krænke brevhemmeligheden, men en ung mand i København havde længe gået med tanken om at blive jet-pilot. Han skrev til en skolekammerat, der for tiden er på uddannelse i Canada, for at få lidt oplysninger om, hvorledes tilværelsen former sig for en vordende flyver. Kammeraten svarede omgående, og med begges tilladelse aftrykker vi brevet, der giver udtryk for med hvilken energi og alvor vort værns kommende folk går til sagen. Mange erfarne piloter vil sikkert nikke genkendende til adskillige passager i brevet, og redaktionen har lov til at røbe, at den unge modtager her i landet ingenlunde har mistet lysten, men er indstillet på at søge flyvevåbnet straks han har mulighed derfor.

Den 11. 8. 1958.

Kære.....

Det var morsomt at få brev fra dig, du har vel set efter postmanden de sidste dage, men jeg har ikke haft tid til at skrive før, fordi vi har haft prøve i sidste uge. Ja, vil du være pilot, så kommer du ud for nogle prøver, flere end du regner med, tror jeg. Du vil gerne vide lidt om, hvad man laver i dette „firma", jeg skal gøre det, så godt jeg kan. Det var en af mine kammerater på bankskolen, der en dag spurgte mig, om jeg ikke kunne tænke mig at blive jetpilot, jeg regnede egentlig ikke med at have nogle chancer, men vi prøvede, og jeg var heldig, desværre er han i banken endnu...

Det hele skete i løbet af en uge, vi ringede til Værløse og fik sendt en ansøgning hver. Vi var en uge i København, der gik med alle slags prøver, først hovedet: ører, øjne, næse og mund, derefter resten af kroppen, tandlæge og hjernebarksprøve. Så var vi oppe i engelsk, aritmetik, geometri, fysik og et spørgsmål i kemi. Derefter psykoprøver, nøgleprøve, instrumentprøve, styreprøve, prøve i afstandsbedømmelse samt samtale med psykologerne. Derefter en fysisk prøve i Jonstruplejren.

Det lyder sikkert ikke morsomt med alle de prøver, men når du er færdig, ved du, at du ikke fejler noget. Jeg ved ikke hvor gammel du er, men du er vel 16 år, og du kan ikke søge før du er 18. Jeg vil bare råde dig til at lære noget engelsk, for det er de skrappe med. Så begyndte jeg på 3 måneders rekrutskole i Jonstrup, den kaldes forskolen til flyveskolen, den slutter med en eksamen, og allerede her er det bedst at være i toppen. Efter forskolen begyndte flyveskolen, som varer fra 2 til 8 måneder alt efter, hvor heldig du er, Nu begynder dit „flyverliv" først, vi fløj ca. 30 timer på Chipmunk. Men på flyveskolen begynder de at tynde ud i jer igen, på vores hold dumpede 42 %, det er alligevel ikke så lidt. Klarer du flyveskolen, skal du ikke have mange bekymringer mere. Nu får du den bedste dag i dit liv: din første solotur i Chipmunk. Jeg glemmer det i alle fald aldrig, den varede ca. 8 minutter, en almindelig landingsrunde. Da jeg var landet, fik jeg blomster og hurraråb, bagefter ligger hele ens skæbne i kammeraternes hænder, først huggede de mit slips af med en økse, så blev jeg stoppet ud med græs og smidt i branddammen. Da jeg blev tør, havde hele bundtet for min regning købt for 75 øre hver i tutten.

Nu er jeg altså i Canada, på breddegrad med Rom, det er vældig rart, jeg skal begynde at flyve den 25. august, så jeg glæder mig til at komme i luften. Jeg får nogle timer på Chipmunk, en hel del på Harward og endelig på jet-træneren T-33 „Silverstar".

Når du kommer ind, er det ikke givet, du kommer til Canada, men måske til Arizona eller Texas. Danmark har sikkert ikke råd til at uddanne piloterne selv, da det koster ½ million kroner uden havarier. Levevejen som pilot er god og det er mit håb engang at komme ind i den civile trafik.

Nu skal du ikke blive bange for alle de prøver, for de første to år af din karriere vil gå med sådanne, du skal bare gå frisk til dem, men husk at lære engelsk, køb engelske romaner, de giver god øvelse.

Du spørger også hvad jeg får min fritid til at gå med, der kan jeg fortælle dig, at piloter er i høj kurs herovre, jeg havde kun været her i to dage, da jeg fandt en skattepige, da vi var kommet sammen i 14 dage, ville hun have ring på... (resten tilhører privatlivets fred, red.). I byen herved er der 1200 danske, og for at gøre dig lidt misundelig, skal jeg lige nævne, hvor jeg har været: Niagara Falls, Detroit, Toledo, Chicago, Mexico City og New Buffalo. Jeg håber, du er tilfreds nu, du kan blot ringe efter en ansøgning, så får du brochurer med.

Med hilsen...

LUFTENS FORD

Dette er historien om luftens Ford, skabt af amerikaneren William T. Piper, der siden 1928 har sendt over 40.000 små flyvemaskiner til Sydamerika og Europa. Kun Tyskland og Rusland har ikke Piper flyvemaskiner, Danmarks var snart talte. Før krigen var der en samlefabrik i Lundtofte, og Piper-flåden var dengang i betydelig vækst. Efter krigen, da der ikke var valuta til flyvemaskine-import, er der kun nogle få brugte modeller i drift – KZ-flyvemaskiner har til gengæld i alt væsentligt dækket det hjemlige behov.

Det begyndte i Pennsylvania i 1928, hvor C. G. Taylor og Will. T. Piper lige nåede at få en 90 hk to-sædet maskine færdig, inden depressionen kom. Da motoren var den dyreste del, gik man over til at bygge svæveplaner, men der var ikke noget marked for disse, og man måtte da se sig om efter en billig motor. Det blev en 20 hk to-cylindret to-takts motor, og da den blev monteret i svæveplanet, havde verdens første Piper Cub set dagens lys. Motoren var imidlertid ikke stærk nok, og efter endnu nogle motoreksperimenter blev man stående ved en 40 hk Continental-motor.

Denne motor og de flyveegenskaber, der var udviklet med svæveplanerne, viste sig at bringe en næsten revolutionerende udvikling for privatflyvningen, selv om ingen forudså det, da to Piper Cubs blev præsenteret ved det store flyvestævne i Detroit i 1931. Det var langsomme „idiotsikre", to-sædede maskiner – nemme at flyve og billige i drift. Og behovet for en sådan maskine viste sig snart, et behov, der var mest udtalt hos forretningsfolk og andre rejsende, hvilket er hovedsummen af den erfaring, William T. Piper gav udtryk for efter 25 år som flyvemaskinproducent: *Privatflyvning er ikke for enhver – men for dem, der rejser.*

BESKEDNE PRODUKTIONSTAL I BEGYNDELSEN.

I 1931 solgtes 20, året efter 21, men i 1933 faldt salget til 16. 1934 begyndte eksporten, og i 1935 var man oppe på 200 til en pris af 1235 dollars.

Fra 1935 begyndte forskellige forbedringer, og salget steg i takt med disse. Året efter var der interne gnidninger i firmaet, og Piper købte Taylor ud. Denne startede sin egen flyvemaskinefabrik, Taylorcraft Corporation i Ohio. Det næste år igen brændte Pipers fabrikker, og han opnåede kun dækning for en brøkdel af tabet på grund af anvendelse af meget brandfarlige bygninger.

Som typisk amerikaner lod han sig imidlertid ikke slå ud, og i en gammel silkefabrik i Lock Haven, Pennsylvania, begyndte han allerede i det små samme sommer – men med store planer.

EN CUB FÆRDIG HVERT 20. MINUT.

Et foreløbigt program tog sigte på 20 fly om ugen. Det var oversteget med 75 pct. i 1939, og så kom krigen og med den Pipers store chance. Først blev Cub'en købt af militæret som træningsog observationsmaskine, men snart tog den i forskellige versioner form af luftens jeep. I 1940 blev en Cub færdig hvert 20. minut.

Under krigen leverede Piper Cubs gang på gang overskrifter til frontberetningerne. General Mark Clark landede i Neapels gader i en Cub. En anden fløj blodplasma til Anzio. Afskårne infanteriafdelinger blev fra luften dirigeret tilbage til deres baser. Forbindelserne i Burmas jungle blev opretholdt af Cubs. På fronterne i Europa, Asien, Stillehavet og Afrika benyttede militære og civile – af de sidste bl. a. radiofolk og skuespillere – Piper Cubs som forbindelsesled til forposterne. Kom en fjendtlig jager på sporet, dykkede man blot i læ af nogle træer eller huse, og man kunne altid finde et smuthul, inden jageren med over 600 km/t fik drejet. Ialt nåede Piper op på en produktion af 5600 fly i krigsårene.

Man fortsatte produktionen fra slutningen af krigen til 1946 med 100 fly i tillid til undersøgelser, som godtgjorde, at *alle* ville have flyvemaskine.

Nu meldte sig imidlertid konkurrencen fra overskudslagrene, og i 1947 måtte Piper efter reorganisation for tredie gang begynde forfra – med

en produktion, der svarede til ønsket om firesædede maskiner. Først byggede man dog den lille økonomiske to-sædede „Vagabond" med en 65 hk motor. Og i 1949 fulgte den fire-sædede, der er kendt som Piper Pacer. Den havde imidlertid en tendens til at svinge ved landinger i sidevind, og i 1951 kom Piper Tri-Pacer med næsehjul, en uortodoks konstruktion for et højvinget fly, men man opnåede at give piloten følelsen af at „køre" den ganske som en bil. Der er solgt over 3000 af disse til ca. 7000 dollars pr. stk.

Førkrigens Piper Cub er blevet til Piper Super Cub, der anvendes både civilt og militært, bl. a. som landbrugsmaskine til sprøjtning og pudring fra luften. Endelig sendte man i 1954 den første to-motorers Piper på markedet, Piper Apache.

At der stadig er et stort behov for Pipers små fly, fremgår af en ordre på over 6 mill. dollars, som skal opfyldes i de kommende måneder. Den omfatter såvel Tri-Pacer, Super Cubs som Piper Apache, der sælges for 35.075 dollars, altså efter amerikansk prisniveau ca. 75-80.000 kr.

Raketuddannelsen på FORT BLISS

Britt Rengheden

Lige mod vejen peger de, et helt batteri af dødbringende luftværns-raketter. Hvide, smækre Nike, Ajax-Nike, Hercules. På vagt i El Paso på den amerikanske side af den mexikanske grænse. Bag dem skimtes en brungrå uniform med et rød-hvidt flag på det ene ærme: en dansker i Texasørkenen!

Han stod inden for pigtrådshegnet, indesluttet af hemmeligheden omkring Fort Bliss, USAs største hærdepot for raketvåben. Ikke en enlig repræsentant for en enlig udenlandsk nation. Der er over hundrede danskere her, også nordmænd og 10 nationer til. Under den almindelige betegnelse „Allied Students". For på Fort Bliss har NATO koncentreret uddannelsen i brugen af luftværnsraketter.

Det var en nordmand, jeg traf først, men det var ikke svært via presseofficeren på Fort Bliss – med det skandinavisk klingende navn Andersen – at finde frem til løjtnant Brandt-Pedersen fra Varde, en dansk forbindelsesofficer. Og så var hilsenerne til gamle, kære Danmark i fuldt sving.

– Vi har det godt, sagde Hans-Jørgen Backhausen fra København. Men vi må arbejde hårdt. Sommetider starter vi kl. 4 om morgenen og slutter med sidste lektion kl. 22 om aftenen, men vi styrker os med en dansk øl. Den koster „kun" 60 cents her.

Det er et hårdt job for de „allierede studenter", som både indterpes teori og lærer praksis. Det er rakettekniske finesser og adskillige instrumenter som man skal gøres fortrolige med.

I laboratoriet arbejder sergenterne Kelly Buch Thomsen, Fredericia, Jan-Helge Krogh, Augustenborg, Paul Kærk og Paul Ehlers intensivt med styregrejer og ledninger, som skal gøres klare selv i mørke. Når man er fortrolig med apparaturerne, er det barnemad at sidde på skolebænken.

Det var nødvendigt med tolke i begyndelsen og de er der stadig, selv om danskerne efter et år ophold på Fort Bliss taler flydende amerikansk. Der er en tolk for danskerne, en for nordmændene.

– De vil ikke rigtig tro, at vi næsten taler de samme sprog, siger Sven-Erik Christensen fra Holbæk med et smil.

– Det der med at sidde på skolebænken holder vi ikke ret meget af. Lad os så bede om Red Canyon, hvor man for alvor får lov til at skyde en Nike af.

El Paso har fået en rigtig dansk koloni. Bestræbelserne for at få gæsterne til at trives ved at giv

Honest John

lem adoptivfamilier er lykkedes, men de rød-ıvide holder sammen. Specielt, da en del af dem ıar fået deres familie med over i egne huse, fjernt ra kasernepræget.

Men der er kontakt med amerikanerne. Samtlige danskere får tildelt en værtsfamilie i El Paso, og nindst en gang om ugen er de gæster hjemme hos lem. Men danskerne vil se sig om. Uden bil har nan ingen chancer for at klare sig i Texas. Stør-tedelen af danskernes fritid domineres da også ıf bilen. Uanset om det gælder at få byttet 65-lollar-Dodgen – naturligvis med fordel – eller m at få hjælp til at skubbe den i gang. Men selv m bilen måske lider af alderdom – de nye, fine efordringsmidler ligger uden for danskernes øko-omiske formåen – så vajer en rød-hvid vimpel tolt på radioantennen til hver en dansk bil. Af g til kommer der en dansk avis, men det er neget sjældent.

– Vi får ikke et eneste dansk dagblad. Kan det kke klares på en eller anden måde, spørger hele ompagniet.

Æslet står først i øl-køen.

Til Red Canyon-forlægningen, adskillige mil fra l Paso, står danskernes hu. På trods af isolerin-en.

Der genfindes Nike-raketten og Nike-æslet. Et råligt, øltørstende, rart lille dyr, som står først i køen, når det er „øl-dag". Og sparker i sin bås, indtil nogen kommer og byder den på en skræk-indgydende masse øl.

Men æslet, som er Nike-mændenes mascot – forsynet med paradeuniform og alt – må ikke være inde på raketbanen. Forøvrigt heller ingen andre individer. Kun selve Nike-mændene og en sjælden gang en journalist. Red Canyon er næsten lige så hemmelighedspræget som Cap Canaveral.

Raketfeltet ser dog helt anderledes ud. Der er ingen grundmurede „skydebaner". Fra raketområdet havner man først ved en almindelig trækvogn. Der sidder observatørerne, og det er det eneste ly mod den hvinende blæst, som altid suser gennem landskabet. Og der har man den uundværlige, jættestore kaffekande. Et halvt hundrede meter længere fremme er en anden lægter for prominente besøgende med lange rækker af stole, som trimler om i blæsten.

„Hertil, men ikke længere", siger sikkerhedsofficeren. Her har man god udsigt over alle fire batterier.

Men vi fik special-tilladelse til at gå frem både til hovedcentralen, Nikes hjerne og til bunkeren ved foden af raketten. En stærk stålvogn med vedhængende instrumentaggregat er raketcentralen og den sorte knap, som tænder raketten, findes her.

100 meter længere fremme ligger bunkeren, næppe synlig mod de grågule marker. Umiddelbart

Matador

forude er de hvide, slanke raketter opstillet. To til øvelsesbrug. Før „tilbagetællingen", som er betydeligt kortere og adskilligt lettere end ved Atlas op Jupiter – peger Nike horisontalt mod de grå bjerge i baggrunden.

Som et lyn over himmelen.

Så rejser raketen sig majestætisk på sit leje og peger allerede højt mod skyen, og dér er skydemålet! En radiostyret øvelsesraket. Lynhurtigt bevæger den sig over himlen. Men Nike er med. Hurtigere end øjet kan fatte har raketten ramt sit mål. En sort røgsky viser den vej, den har taget. Rede til næste skud.

Raketmændene derhenne i bunkeren ser ud som ganske almindelige mennesker – i arméuniform. Men bag linjerne, syv klippeblokke nærmere forlægningen, rører en samling groteske skikkelser sig. Der tankes Nike. Af mænd i asbestdragter. Ikke en millimeter af huden må udsættes for no gen af de dødbringende væsker, som blandes sam men til Nike-cocktailen. En lille gnist, og hel depotet bliver et flammende ildhav.

Red Canyon er hovedcentral både for Nike o dens raketmænd. Danskerne klarer sig godt, o går med træsko ind i amerikanernes hjerter – o i rakettidsalderen.

Britt Rengheden.

AFFYRING AF ATLAS

Som en gigantisk sukkertop står Atlas, USA's dtil eneste interkontinentale raket mod himlen ver Florida. En sky af dampe indhyller den fem eter høje affyringsplatform, men endnu holder et tykke ledningskabel forbindelsen med jorden. minus 10, der er 10 minutter tilbage. Kæmpen klar til rumfart langs robotsporet over Atlanten Ascension syd for Ækvator. Nedtællingen slider g sejt nedad mod nul og affyringsøjeblikket. Vil et lykkes?

Raketmandskabet i den lille muldvarpehøj ved den af Atlasstillingen sidder som på nåle. Che- n med hånden på de betydningsfulde knapper, m med et brøl slipper millioner af hestekræfter s. Den lille „høj" er den vinduesløse betonbun- er, der beskytter 35 udvalgte eksperter for selve fyringseksplosionen. Beton'en og de tykke stål- ore er så solide, at de kan klare selv en fuld- æffer, hvis raketten skulle falde ned inde på ndodden i stedet for ude over havet. På fire V-skærme følger mændene spændt alt, hvad der er omkring Atlas, hvor teknikerne med stål- elme for blot få minutter siden klatrede om- ing i det 12 etager høje oversigtstårn for at slutte justeringerne.

essefolk parat til stadighed.

Samtidig stirrer mændene på „måneperron I" od sandhorisonten. Afstanden forvandler Atlas a en sukkertop til en blyant, og de har intet ernsyn til hjælp. Men spændingen og forventnin- n er den samme under pressenningstaget som i nkeren. For på måneperronen står presserepræ- ntanter, filmfolk og fotografer, som efter en ngvarig strid med hemmelighedskræmmeriet er ppet inden for Cape Canaverals strengt bevog- de mure. Højttalerstemmen, som tæller minutter- før starten, er den samme for pressefolkene m for raketeksperterne. Hele Cape Canaveral, ilbefolkningen i Cocoa Beach og piloterne på trick-basen, holder vejret. Rygtet spredes trods e forsigtighedsregler. Den eneste uberørte inden r området er en hvid pelikan, som cirkler om- kring raketten, nysgerrig på grund af den pludse- lige stilhed.

T-30 sekunder. Ingen på måneperronen bevæger sig. Fotografer står skudklare med deres kameraer, der er specielt udrustede til afstanden og ligner groteske månekanoner. Journalisterne hænger ud af telefonboxene med talerøret i hånden. Nu!

Som at tænde lyset.

I bunkeren vrider chefen for affyringsholdet en nøgle om – en almindelig startnøgle til en bil- motor – og Atlas' tre motorer drøner perfekt i gang. Så er det tid at trykke affyringsknappen ned. Så enkelt som at tænde lyset derhjemme! Rum- kæmpen slippes løs. Dens sidste forbindelsesled med jorden falder med en klirren til jorden.

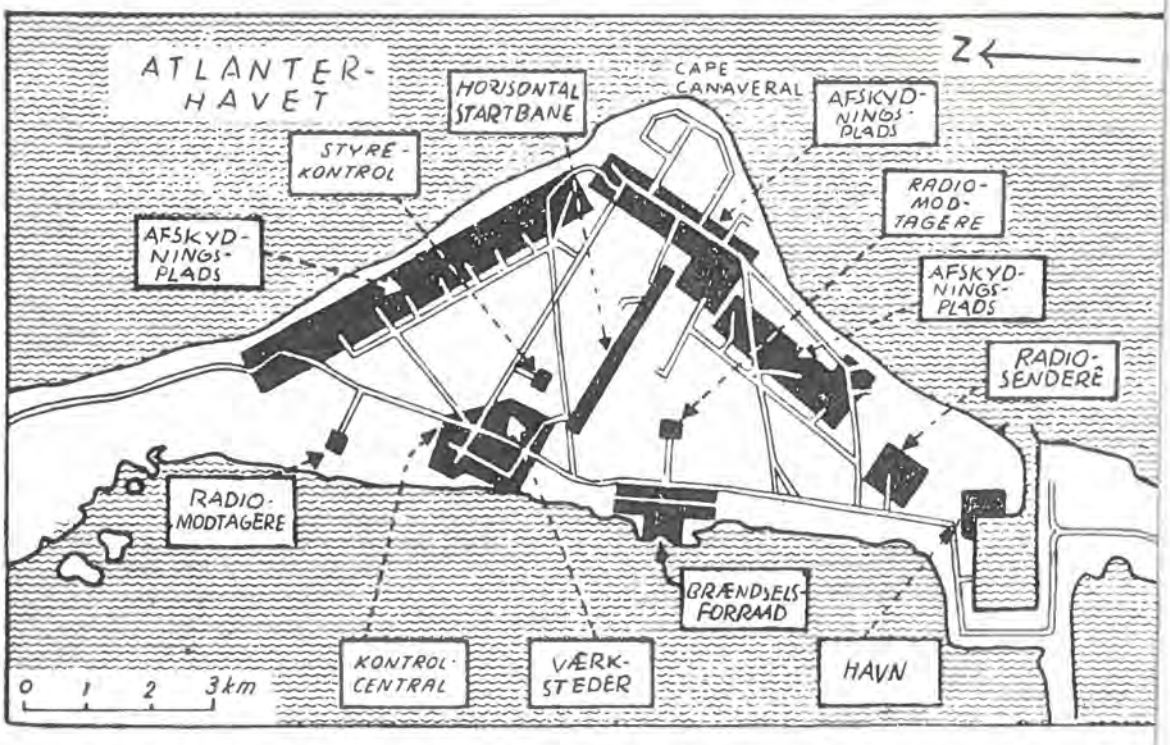
Et øjeblik står Atlas på tre ildstråler. Ubeslut- som hænger den over affyringsstedet. Åndeløst følger raketmandskabet dens bevægelser på fjern- synsskærmen. Vil den tippe over?

Så øges farten, og Atlas klatrer i stadig hurti- tigere takt mod rummet. Det lykkedes – og nu kan mandskabet i bunkeren trække vejret lettere, for nu overgår ansvaret til Cape Canaverals central- kontrol.

Nu tager kontrolstationerne langs Atlanterhavs- ruten fat. De første rapporter telegraferes hurtigt ind til centralkontrollen. Automatkameraer leverer

VIRGINIA ROSE

Poul Petersen . Tobaksfabriker
HORSENS



i hurtig takt billeder af affyringen, og helt ned til Ascension er bevogtningskæden klar.

– Den kommer fint her, rapporterer Bahamaøerne.

– Den holder kursen, meddeler Santa Lucia, når apparaturet fanger raketten ind i forbifarten.

I centralkontrollen vover sikkerhedsofficeren et halvt smil. Atlas har tilbagelagt næsten halvdelen af prøvestrækningen, og endnu tegner kontrolnålen en jævnt sort streg på kortet foran ham i pæn afstand inden for den udstukne sikkerheds- og normalkurs. Nålen følger automatisk Atlas' bane hele vejen ned forbi Ækvator.

Men han sidder hele tiden med fingeren på den sorte knap, der betyder død og tilintetgørelse for Atlas. En nok så lille afvigelse i nålens linie og giganten er dødsdømt. En radioimpuls lukker for brændstoftilførslen eller udløser en eksplosion i den følsomme raketkrop.

Tre dages forberedelser før starten.

Selve affyringen er den nemmeste og korteste procedure – men også den mest ansvarsfulde. Forberedelserne før starten er betydelig mere tidkrævende. Tre dages rutinemæssig kontrol. Det gælder ikke blot for Atlas. Nedtælling og affyrin er i princippet ens for alle raketterne Snark, M tador, Thor, Jupiter og Vanguard.

Ansvaret for denne proces ligger hos centr kontrollen i den lille grønne „kasse", der er pl ceret i betydelig større afstand fra raket-rampen end bunkerne – men alligevel inden for rækk vidde af de 19 tårne, som foreløbig er skudt af raketbasens sand. Det er kun den sidste ti før startknappen trykkes ned, at ansvaret over til mændene i bunkeren. Så snart raketten er i lu ten, overtager centralkontrollen igen.

I tre dage står Atlas omgivet af ledningers kablers spindelvæv i sit rødhvide oversigtstå inden den farer ud i rummet. Fra det øjeblik d ankommer på sin trailer fra Convair-fabrikken Kalifornien er den genstand for minutiøs kont døgnet rundt. Senere begynder nedtællingen prøvekørsel af alle de ømfindtlige detaljer ge nem et system, der er lige så kompliceret s selve raketten.

Hver raket „indspilles".

Lange rækker af sekvensmaskiner beretter skalaer nøjagtigt om, hvorledes hver lille deta

ungerer, og bagefter gælder det om at „tidssynronisere" alle funktioner i stabiliseringsraketter, rændstofledninger, vand, kabler og ventiler, så nan præcis ved, hvad der vil ske hvor og hvornår. Det sker til brug for korrektion og forbedringer ed næste raket. Og elektronhjerner oversætter ignaler og diagrammer til en helhed. På samme nåde „indspiller" man hver raket.

Nedtællingen begynder ved 7 minus 420 minuter, og når man på vej ned mod nul og affyringen ykkeligt er nået ned på T-90 uden lange afbryelser til reparationer, gør centralkontrollen sig lar til at overlade raketten til bunkeren. T-60. En time tilbage!

– Den er jeres!

Eksperterne i bunkeren derude er klar. En knap rykkes ned, og ude på pladsen trækker et lokomotiv det rød-hvide oversigtstårn bort på skinner. Atlas står fri og blinkende mod himlen. Nedtælingen fortsætter til nul. Nøglen vrides om, knapen trykkes ned. Bunkeren skælver lidt, når kæmpen går til vejrs. Derinde høres bulderet fra motorerne som en sagte susen.

Betydeligt hårdere rammer drønet fra raketten nåneperronen, hvor pressens ivrige telefonstemmer næsten drukner. Der findes ingen anden beskyttelse end afstanden. Men denne ordning er betryggende i mere end en henseende, det har orsvarets sikkerhedsafdeling sørget omhyggeligt or. Alle fremrykninger på egen hånd afsløres barmhjertigt i den lave sandbevoksning. Klapperlanger og skorpioner i fuld frihed derude virker gså dæmpende på interessen for private udflugter.

6.000 raketarbejdere.

På afstand er det umuligt at se noget usædanligt på denne vestlige verdens raketbase og ommende månestation. Sandodden, omtrent midt å Floridas østkyst, ligger så godt som isoleret ellem Atlanten og Banafloden. Nærmer man sig erimod ad landevejen og efter et stort sving den om havnen, stilles man over for Cape Canarals ubevægelige vagter, er det noget helt anet. Så gælder det om at have papirerne klar og ere i selskab med en akkrediteret officer. Kun ngeraftrykkene mangler.

For kun 8 år siden syslede nogle hundrede mennesker med Matador og Snark og kæmperaketternes forgængere i al hemmelighed. Nu er 16.000 i fuld gang, og raketfabrikker som Convair, North American, Northrop, Martin, Douglas og Lockheed har egne bygningskomplekser mellem militærets udrustning bag murene.

Og rakettætheden på Cape Canaveral tager til. Når som helst bliver fire nedfældelige tårne klar til den endnu uprøvede interkontinentale raket nummer 2, Titan, den største i flyvevåbnets raketfamilie. Flådens ubådsraket, Polaris, skal også flytte ind. Derefter er der praktisk taget fuldt optaget på sandrevlen, og en del raketter, bl. a. Thor, flyttes til en splinterny raketbase ved Stillehavskysten.

I dag koster det 500 millioner kroner om året for blot at holde „fyrværkeriet" i gang. Men det bliver betydeligt mere, når måneraketterne bliver en smule mere aktive.

*

NEMT ORDNET.

Det er ikke alle steder i verden, at standarden er lige høj inden for flyveselskaberne; følgende skal være foregået i Sydamerika:

Ruteflyet fra Santo – et eller andet skulle afgå til Rio – something. Passagererne traskede rundt i palmernes skygge i den stegende varme uden at der var synlige tegn til, at afgangen var nær forestående.

Til sidst blev stemningen så kogende, at selskabets funktionærer måtte komme med en forklaring, nemlig at kaptajnen nægtede at skrive under på flyets papirer, da han mente, det var et gammelt vrag, som ikke egnede sig til andet end ophugning, og som i hvert fald ikke var luftdygtigt.

Endnu en halv time gik, så kom funktionærerne ud igen med store smil på, maskinen var klar til afgang.

„Det var hurtigt, De fik repareret flyet", sagde en af passagererne, „især når man fik at vide, at det ikke var luftdygtigt".

„Vi har skam ikke spildt tiden med at gøre noget ved flyet, vi har fyret kaptajnen."

„SAS-pilot".

NYT *fra flyvestationerne...*

Fra 1. november er oberst P. Zigler blevet chef for flyvestation Karup. Oberst Zigler, der som bekendt hidtil har været stabschef ved flyvertaktisk kommando, hvis chef er general K. Ramberg, er blot 48 år gammel.

Som chef for Karup afløser oberst Zigler oberstløjtnant K. van Wylich-Muxoll (der iøvrigt for nogle år siden sad på chefposten på FSN Skrydstrup). Oberstløjtnant van Wylich-Muxoll er fra nævnte dato ansat til rådighed for flyverhjemmeværnet.

Oberst P. Zigler

Oberst Zigler er, som så mange andre af flyvevåbnets officerer, oprindelig uddannet som søofficer og blev pilot i Marinens flyvevæsen, som det dengang hed, i 1937. Den 29. august 1943 nåede daværende kaptajnløjtnant Zigler til Sverige og videre til England, hvor han først tjenestegjorde i Royal Navy og siden Fleet Air.

Efter krigen havde obersten travlt med at hente Catalinafly i USA samt med flyvninger på Grønland. Endelig må det nævnes, at oberst Zigler har været luftattache i Washington og Ottawa.

Bladet vil gerne ønske til lykke med denne ansvarsfulde post og samtidig benytte lejligheden til at takke obersten for aldrig svigtende interesse for dette tidsskrift.

En anden kendt Karup-skikkelse, hvis artikler dette blads læsere tidligere ligeledes har kunnet glæde sig over, holder flyttedag, nemlig oberstløjtnant Knud Jørgensen, der er blevet chef for flyvestation Skrydstrup. Hjertelig til lykke.

*

Den amerikanske ambassade har i disse dage fået ny attache for luftvåbnet, den 40-årige oberst James F. Hogan, der er kommet hertil fra Oslo hvor han siden maj 1957 har været assisterende flyverattache.

Oberst Hogans militærkarriere begyndte et halvårs tid før Pearl Harbour. Han studerede oprindelig økonomi og historie ved University of Michigan med en karriere inden for forsikringsvæsenet for øje. Da krigen syntes at nærme sig USA meldte han sig i foråret 1941 til tjeneste i hærens luftkorps, hvor han hurtigt blev flyveinstruktør. Senere blev han pilot i B-24 bombemaskiner under felttoget i Nordafrika og Italien. Fra juli 194[illegible] til krigens slutning var han krigsfange i en lejr i Tyskland.

Efter den anden verdenskrigs slutning blev James Hogan udnævnt til personelofficer ved det amerikanske luftvåbens „Training Command" og gjorde tjeneste på forskellige baser i USA f

945-50. I april 1950 kom han til Japan som per-
onelofficer ved en troppetransport-flyverafdeling.
Ved Koreakrigens udbrud få måneder senere blev
an tilknyttet en C-47 eskadrille, hvori indgik fly-
tyrker, der evakuerede sårede og fløj forsyninger
l tropperne. I slutningen af 1951 blev han chef
or to C-54 eskadriller og en C-124 (Globema-
ter) eskadrille, hvis operationsområde var Korea
g andre dele af Det fjerne Østen. Et år efter
endte han tilbage til USA, hvor han i fire år
jorde tjeneste i forsvarsministeriet i Washington.
Han deltog i planlægningen af det nuværende
uftvåben, herunder opbygningen af raketvåbnet. I
oråret 1956 begyndte han en uddannelse til fly-
erattache og kom som led heri på et norsk sprog-
ursus ved universitetet. Året efter udnævntes han
l flyverattache i Oslo.

Oberst Hogan, der adskillige gange har besøgt
Danmark, er gift og har en datter på 12 år, som
u skal gå i den amerikanske skole her.

Det er nu fra officiel side meddelt, at Danmark
modtager en eskadrille Super Sabre som gave.
lborgenserne kunne fornylig glæde sig over dette
uftfartøj, idet det var samme type, der landede
eroppe og dagen efter gav opvisning efter deres
nponerende non-stop flyvning fra USA.

Der skulle ikke være grund til yderligere at
ræsentere F-100 for dette blads læsere. Vi skal
ot nævne, at den var verdens første operative
t, der er i stand til at opnå overlydshastighed i
ndret flyvning. Dens marchhastighed ligger om-
ring 1200 km/t, men får den en spand kul yder-
gere, kan den klare ca. 1360 km/t. Den er noget
orre end de fleste andre jagere, og dens særlige
lstyr til tankning i luften giver den selvsagt rige
uligheder.

Der forlyder intet om, hvor mange fartøjer Dan-
ark får, men USA-gavens værdi anslås til om-
ing 250 millioner kroner.

I anledning af fødselsdage kan vi ønske til lykke til generalmajor Erik Rasmussen den 7. oktober – oberst E. C. T. Jensen 29. september – oberstløjtnant Knud Jørgensen den 22. september – oberstløjtnant J. Hoskjær den 20. september.

*

Der er tillagt kaptajnløjtnant af res. H. Friis Hansen midlertidig grad som kaptajn af res. i den tid, i hvilken den pågældende er indtrådt i staben hos den øverstkommanderende for de fælles forsvarsstyrker i Nordeuropa.

Der tillægges flyverløjtnant af 1. grad K. L. Mogensen midlertidig grad som kaptajnløjtnant i den tid, i hvilken den pågældende forretter tjeneste ved de forenede nationers observatørgruppe i Libanon.

Kaptajn N. Holst-Sørensen er udnævnt til oberstløjtnant fra den 1. september 1958.

Kaptajnløjtnanterne A. V. Rasmussen, K. Skydsbjerg og A. B. Jensen er udnævnt til kaptajner pr. 1. august 1958.

Kaptajnløjtnant N. A. M. Elmelund er udnævnt til kaptajn fra 1. september 1958.

Kaptajnløjtnanterne af spc. F. Kjær og H. Münster er udnævnt til kaptajner af spc. fra den 1. august.

Flyverløjtnanterne af spc. A. A. F. Larsen og E. F. F. Jensen er udnævnt til kaptajnløjtnanter af spc. fra den 1. august.

UNIFORMER

i ægte håndskræderi

TH. & OVE HILGE

BREDGADE 76 . PALÆ 141

Siden 1895

Der er tradition for godt skræderi i Bredgade

Andreas Schæbel A/S

ÅLBORG

For ædel Portvin

WEILES WINE

Vinhandlere siden 1822

P. WEILE & SØN . AALBORG

Jul. Jacobsen AALBORG

Teknisk maskin- og olieforretning

Telefon 3 12 88 . Fjernskriver 9762 ab
Aalborg

AUTOUDLEJNING UDEN FØRER

5 NYE TAUNUS

25 øre pr. km, ingen dagpenge
(minimum 200 km)

eller 20 kr. pr. dag og 20 øre pr. km

GEORG OLSEN
JONSTRUP
Telefon 97 08 73

JYDSK ILT- & ACETYLENGASFABRIK A/S

Horsens . Telefon 2 47 11

Ballerup Blomsterforretning

Telf. 97 00 68 . Stationsvej 26

S. Burchardt
Slagtermester

Stationsvej 22 Ballerup

JENS JENSENS EFTF.
VINHANDEL
Grundlagt 1813
ST. SCT. HANSGADE 1 . VIBORG

Vald. Hinrichsen & Schrøder
Haderslev
AUTOMOBILER - RESERVEDELE

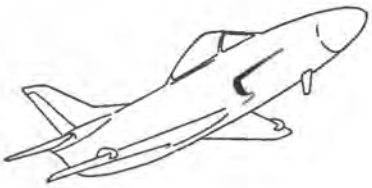
Knud Engsig Tlf 6666 6667 6668 6669 6670 6663 5730
AALBORG BISPENSGADE

Flyverløjtnant af res. P. S. Sørensen er afskediet på grund af alder med udgangen af september 958.

Flyverløjtnant af res. E. G. Kristensen er ansat ed flyvertaktisk kommandos stab fra den 5. aust.

Flyverløjtnant af res. P. E. W. Jensen er ansat ed forsvarsstaben fra den 1. august.

Efternævnte fenriker er udnævnt til overfenrier fra den 17. juli 1958: N. J. M. Rasmussen, R. .. Hansen, E. E. Esman, J. E. Nielsen, E. L. Byring. V. Pederesen, G. K. Bonde, B. Mogensen, J. . Andersson, J. A. Jørgensen, E. F. Wenzell, W. .. B. Mundeling, H. O. Hansen, S. L. Jensen, M. .. Kristensen, K. B. Jørgensen, K. A. Mortensen, 7. P. Busse, B. C. Petersen, J. Hallum, P. M. Styrk,). H. Ærø-Hansen, H. J. Axelsen, V. L. Egebo, K. .. Rasmussen, T. Andersen, V. W. Holm, K. O. V. ørgensen, H. E. Andersen, P. Mikkelsen, E. Chritensen, B. Jensen, B. H. Nielsen, P. Bundgaard, B. Nielsen, K. Elkjær, K. Jensen, O. R. Jørgensen, A. .. Pedersen, P. Krogh-Thomsen, P. H. Justesen, S.). Holme, A. K. Nommesen, S. E. Kristensen, K. I. Møller-Jensen, D. R. Jakobsen, W. E. Andersen, I. Madsen og H. K. Nielsen.



LYVESTATION ÅLBORG.

Fredag den 29. august 1958 har Fl I (R) O. riksen, Esk. 723, holdt foredrag for 3. Gilde, lborg. Foredraget handlede om flyvevåbnets opygning samt jetpilotens uddannelse og oplevelr.

Der har den 27. august 1958 været rundvising på FSN for KFUM og K, Ålborg.

Forældredagen, som var tilrettelagt i samarbeje med Ålborg garnison, fandt sted søndag den 4. august 1958.

Forældredagen blev en meget stor succes og avde samlet ca. 10.000 tilskuere.

Fra programmet kan bl. a. nævnes:

RUNDVISNING på flyvestationen.

UDSTILLING af forskelligt materiel.

OPVISNING omfattende bl. a. eksercits og evolering i gamle uniformer, forhindringsløb, hundeopvisning, motorordonnanskørsel, opvisning af jeeps, rideopvisning, tovtrækningskonkurrencer, angreb af tunge våben, helikopteropvisning og formationsflyvning.

Den 11. august spillede FSN „Old boys" mod 10. reg. Resultatet blev en sejr til 10. reg. 4-1.

Den 19. august spillede FSN „Old boys" mod Chang, Ålborg. Chang vandt kampen 7-3.

I DMI's turnering har IFÅ spillet følgende kampe:

IFÅ—FSN Skrydstrup: 12-26
IFÅ—9. regiment : 20-12

FSN har afviklet „FLYVIKS" holdkonkurrence i atletik.

FSN har den 26. august afviklet stationsmesterskaberne i atletik, og der blev sat mange nye stadionrekorder.

Følgende er blevet tilkendt IFÅ's sølvnål:

OFR H. B. Jonsson (træner).

OS N. T. Madsen (DMI-mester på 1500 m, samt FSN-mester på 100 m, 400 m, 1500 m og længdespring).

OS P-Kyneb (FSN-mester i højdespring, discoskast, kuglestød og spydkast).

MG 6414, Kup-eks. for FSN-mesterskabet på 5000 m.

Til „CIRKUSREVUEN 1958" i Ålborghallen den 30. august havde FSN meget billige billietter. 170 benyttede sig af tilbudet.

Piloten på en Firefly, der trækker en skydeskive gennem luften, for at en luftværnsafdeling kan øve sig, bliver godt gal i hovedet, da han ser, at granaterne springer f o r a n hans luftfartøj, oven i købet temmelig nærved.

Det fortsætter, hvorfor piloten siger arrigt gennem radioen: „For your information — jeg t r æ k k e r denne tingest, jeg skubber den ikke".

VERDEN RUNDT

1 MILLION PASSAGERER BEFORDRET AF LUFTHANSA SIDEN 1955.

Den 31. juli kunne LUFTHANSA byde passager nr. 1.000.000 velkommen. Det skete på Rhein-Main lufthavn i Frankfurt, og det var hr. Eberhard Mueller, der ankom fra Rio de Janeiro ledsaget af sin kone. Fru Mueller fik overrakt en buket rød-hvide nelliker, mens hr. Mueller modtog et guldarmbåndsur til minde om begivenheden.

Som et lille kuriosum kan nævnes, at det gamle LUFTHANSA var 8 år, nemlig fra 6. august 1926 til 28. september 1934, om at nå det resultat, som det nye LUFTHANSA har nået på 3 år siden starten den 1. april 1955.

*

NEW YORK: Amerikanske teknikere er nu begyndt at anvende vindtunneller med luftarten helium for at kunne udforske problemerne, der opstår ved opsendelse af drabanter med ultra-høj fart. Forsøgene gennemføres på General Electrics forskningslaboratorier, hvor man udtaler, at denne vindtunnel sikkert er verdens „hurtigste".

Under afprøvningerne har man opnået hastigheder, der svarer til Mach nummer 28 – hvilket svarer til 28 gange lydens hastighed – men man regner med, at det bliver nødvendigt at nå endnu højere op. Allerede ved opsendelsen of USA's første jordrabant måtte man nemlig op på en hastighed 25 gange lydens for at få drabanten ind i sin bane.

USA har som bekendt planlagt at udsende en månedrabant i slutningen af denne måned, og den skal have endnu større starthastighed. Man har beregnet, at man skal op på en fart af 35 gange lydens for at bringe dem ud af feltet med jordens tiltrækningskraft. Men også sådanne hastigheder regner man med at nå i vindtunnellen.

NEW YORK: De amerikanske luftstyrker har tildelt General Electric en kontrakt på 100 mill. $ til konstruktion af den nye jet-motor J-93. Alle oplysninger om den nye motor står på den hemmelige liste, men man venter, at den komme op på meget høje supersoniske hastigheder.

General Electric har også bygget J-79 motoren, der leverer kraften til verdens hurtigste jagermaskine, F-104 Starfighter og den hurtigste bombemaskine B-58 Hustler. Starfighter har allerede fløjet med mere end to gange lydens hastighed, så man kan åbenbart vente endnu mere af den nye motor, der omgives med denne hemmelighedsfuldhed.

*

BURBANK: For 27de gang har den amerikanske flåde tildelt Lockheed Aircraft ordre på et anta Neptune P2 V-7 ubådsjagere. Denne gang er or dren på 26 maskiner til en værdi af 22 mill. $ Den første Neptune blev bygget i 1944.

Neptune sidder endnu i dag inde med en a Lockheed Aircrafts tre verdensrekorder, idet de i 1946 fløj 18.045 km non-stop uden påfyldnin af brændstof. Denne rekord er det ikke lykkede nogen anden maskine at slå. De to andre re korder er begge sat af F-104 Starfighter, der sid der inde med både hastigheds- og højderekorde i dag.

Neptune har Wright turbo-compound motore og to J-34 jeemotorer, der indsættes under angreb Maskinen er også i brug i England, Australien Canada, Holland og Japan.

American Airlines' præsident C. R. Smith, ha i disse dage givet meddelelse om køb af 25 Boein 720 mellemdistance jetmaskiner og samtidig tage forkøbsret på yderligere 25 maskiner af denne ty pe. Værdien af denne kontrakt beløber sig til ca 525 millioner kroner.

Maskinerne, der får betegnelsen 707-023, byg

es af Boeing Transport Division, hvor også oeing 707 Stratoliner og de endnu større 707 ntercontinental er i arbejde.

American Airlines har tidligere bestilt 30 Boeing 07 Stratolinere. Dette antal er ved det nye køb educeret til 25, hvorefter American Airlines i jeblikket har 50 Boeing jet passagermaskiner i rdre.

De første 720'ere skal leveres til American i egyndelsen af 1960, og ordren skal være fuldt veret i løbet af 1961.

Boeing 720 er lidt mindre end 707 Stratoliner, g til 720 anvendes lettere konstruktion og en tvægts version af Pratt & Whitney JT3C turojet maskine, benævnt JT3C-7, og disse maskiner veres til American Airlines direkter fra Pratt & Vhitney på lejekontrakt.

Boeing 720 er beregnet til 90-130 passagerer g har en hastighed på 965 km i timen og en aximum rækkevidde på 4200 km og er økonoisk i drift ved anvendelse på så korte ruter som lst ned til 250 km.

American Airlines' ordre bringer antallet af yvemaskiner af Boeings jet „familie" op på 187. rototypen af 707 fløj første gang i juli 1954, n første seriebyggede 707 Stratoliner gik i luftn i slutningen af 1957, og de tre første seriegede 707'ere undergår for tiden de civile luftrtsmyndighederes certificatprøver. De første 707 ratolinere leveres i løbet af indeværende år til n American World Airways, og straks derefter gynder leveringerne af den ny ordre til Amean Airlines.

*

EW YORK: Drømmen om at bryde „varmemun", efter at det er lykkedes at nå op på hastigder styrre end lydens, beskæftiger videnskabsend i alle lande. Man er kommet et langt stykke lere i denne retning på General Electrics forskngslaboratorier, idet man har fundet frem til en legering, René 41, af titanium og aluminium nikkelbasis.

Den nye legering kan tåle varme op til ca. 00° Celcius, og dets styrke er 40 til 60 % rre end tidligere anvendte materialer. Det er get let at forme og behandle, og man regner d, at det vil muliggøre betydelig større hastigheder både ved anvendelse i jetomotorer og vigtige dele af selve flyvemaskinerne.

*

LONDON: Stuart D. Davies, der er en af Englands mest fremtrædende flyvemaskinekonstruktører, er efter et par års fravær vendt tilbage til Hawker Siddeley gruppen. Her er han blevet stillet i spidsen for konstruktionsarbejdet på et helt nyt hemmeligt projekt, som selskabet ikke kan give nogen oplysning om.

Indtil 1955 var Stuart Davies chefkonstruktør hos A. V. Roe i Manchester, og det var ham, der var ansvarlig for konstruktionen og udviklingen af Vulcan bombemaskinen og dens forgængere af 707 serien.

*

Renton, Washington, 5. 9.

Den største hastighed, som er opnået af nogen flyvemaskine af dens klasse, er præsteret af Boeings model 720 mellemdistance jetliner, som har præsteret en rejsehastighed af 940 km i timen ved en højde af 7000 meter samtidig med, at det kritiske mach-tal for maskinen er blevet forhøjet til 0.9, svarende til en hastighed af 1010 km i timen.

Disse resultater, som Boeing Airplane Company's transportdivision gav meddelelse om i dag, skyldes en forbedret konstruktion af vingernes forkant. Dels stryges vingerne længere bagud, og dels gøres vingetykkelsen mindre. Den forbedrede konstruktion ligger udelukkende på vingeafsnittet

nærmest maskinkroppen og den egentlige hovedkonstruktion af vingen berøres ikke deraf.

Den forbedrede konstruktion er allerede bestilt til fire jet 720 maskiner, som skal leveres til United Airlines og American Airlines.

Foruden den højere hastighed opnås bedre start og formindskede krav til startbanens længde.

Forbedringen er et resultat af det fortløbende program, der udføres af Boeings eksperter i aerodynamisk struktur og ydeevne. Boeings jetliner prototype, der har fløjet i over fire år efter et intensivt prøve- og studieprogram, såvel som Boeings vindtunneler for høj og lav hastighed i Seattle har spillet en fremtrædende rolle i programmet for 720'erens udvikling.

*

400 SAS-passagerer om dagen til USA –

SAS-trafikken over Nordatlanten er i denne tid større end den nogensinde har været – specielt i vestlig retning. Siden den 20. august har SAS gennemsnitlig pr. dag fløjet omkring 400 passagerer til henholdsvis New York og Los Angeles, og netop i dag når man et højdepunkt, idet man har forudbestilling på 425 pladser til USA.

I forhold til sidste år betyder den store trafik på SAS rutenet til USA i august måned en forøgelse på 2600 passagerer i vestlig retning, og det fremgår tydeligt af de mange atlantpassageres bilbestillinger, at den nye Economy Class – Globetrotterklassen – har slået meget stærkt an. En stor del af passagererne benytter denne klasse.

Sammenligner man tallene for august i år med august måned for to år siden, befordrede man i år ligeså mange passagerer på een måned som man dengang gjorde det på to måneder.

*

LIDT NYT FRA VERDENSUDSTILLINGEN I BRUXELLES.

Over 20 millioner besøgende. Alle de hidtidige besøgende på Verdensudstillingen har efter deres hjemkomst med begejstring omtalt deres besøg på årets begivenhed. I slutningen af juli passerede man netop de 20 mill. og er altså nu godt på vej til de 25 mill. Denne kæmpestrøm af besøgende har medført, at man nu regner med at ca. 40 mill. vil have besøgt Verdensudstillingen når den lukker den 19. oktober. Hidtil anslogetallet til ca. 35 mill.

Der er værelser nok at få i Bruxelles. Alle, som agter at besøge Verdensudstillingen, kan regne med værelse dels på hotellerne eller hos private. Værelserne findes naturligvis ethvert prislag – også i en yderst beskeden prisklasse.

Hvad bliver der af pavillonerne når udstillingen lukker? De fleste bliver nedrevet og derefter flyttet eller solgt. Sovjetunionen agter at transportere sin kæmpepavillon tilbage til Moskva, hvor den skal genopbygges og anvendes som udstillingshal. USA's forsøger ma at sælge – hvis dette ikke lykkes, overdrages de Belgien. Tyskerne genopbygger deres pavillon Köln, og Jugoslavien agter at gøre det samm med sin i Beograd eller Zagreb. Stål- og Ku Organisationen vil beholde sin, hvor den står o anvende den som museum. Pavillonen for Internationalt Samarbejde skal sikkert anvendes som kollegium for fremtidige studenter af internationale samarbejdsproblemer. Kongo og Ruanda-Urundi bibeholder een af sine pavilloner. Andre lan agter at udsælge deres udstillingsgenstande, det bl. a. tilfældet med Japan og Cambodia. Nicaragua forærer belgiske musæer nogle af sine kunstgenstande.

Norge fejrer 10 års dagen for underskriften den norsk-belgiske kulturtraktat ved at overrækl Belgien sin pavillon, som senere skal anvend som kulturcenter.

Fjernkending

BOG KRONIK

Kaptajn Jørgen Halck, som dette blad tidligere ır stiftet bekendtskab med, har skrevet en bog n Englands, ja, vel nok verdens fornemste udærkelse, *Victoria-korset.*

De tre danske bærere af korset er som bekendt *ajor Anders Lassen* fra anden verdenskrig samt *rektor, ingenior Thomas Dinesen* og *Jørgen Chr. nsen* fra verdensopgøret 1914-18. Medens de to ırstnævntes bedrifter er mere end velkendte, ved an herhjemme ikke ret meget om daværende ser-ent Jørgen Chr. Jensen. Dette har kaptajn Halck ıidlertid nu rådet bod på med sin bog om Danarks første Victoria-kors, og det må vel siges være på sin plads at sprede kendskab om denne, andt sine landsmænd så sørgelig ukendte helt.

Kaptajnen fortæller først korsets historie og om : fantastiske krav, der stilles for at opnå denne lmærkelse. Med kaptajn Halck føres vi til et indre landbrug ved Limfjorden, hvor bondesøn-en Jørgen fødtes den 14. januar 1891. Vi læser, et af hans mest fremtrædende karaktertræk er ıns uendelig udtalte kammeratskabsfølelse. Hans llængsel drev ham ud at sejle og ved krigsud-uddet i 1914 havde han slået sig ned i Austra-en, hvis uendelige vidder og store perspektiver g muligheder havde gjort et dybt indtryk på ham. ırgen Jensen havde stadig sit danske borgerskab g havde som sådan ingen pligt til at gå i krig, ıen hans egen bemærkning i den anledning af-ıejler mere end noget andet hans menneskelige genskaber: „Hvis dette land er godt nok til at ve i, må det også være godt nok til at kæmpe ır".

Allerede ved Gallipoli udmærkede han sig. fen den bedrift, der den dag i dag er en legende landt australiere, og som blev baggrunden for et første danske Viktoria-kors, udførte han i 917 i Noreuil-afsnittet på Vestfronten. Han tilørte 50. australske bataillon og afdelingen kom en 2. april i svære vanskeligheder.

Under fremrykningen viste det sig, at den forudgående spærreild ikke havde været effektiv nok. Korporal Jensens dåd, da han opdagede, hvor kritisk situationen var, kan for mange måske synes som en meningsløs leg med døden. Men for soldater, der kender kampens ubarmhjertige konditioner, er det ikke vanskeligt at forestille sig, hvorledes den unge dansker har forudset mange kammeraters skæbne, hvis fremrykningen skulle gå i stå.

To tyske maskingeværreder havde bidt sig fast og det australske mandefald var forfærdeligt. Hver eneste officer i bataillonen var faldet. Jørgen Chr. Jensen styrtede sig hensynsløst ind i den morderiske ild og opfordrede sine folk til at følge. Kun fem turde følge ordren og to af dem blev dræbt. Det lykkedes danskeren at nå frem til de tyske stillinger, og med blot tre håndgranater og en iøvrigt enestående koldblodighed og bluff lykkedes det ham at få et halvt hundrede tyskere til at overgive sig. Men han blev atter udsat for ilden, denne gang fra sine egne styrker, der ikke havde opdaget, at tyskerne var skakmat. Han rejste sig og ved hjælp af hærens tegngivning fik han de måbende australiere til at standse kugleregnen.

Som den første ikke-britiske statsborger fik han den 21. juli overrakt Victoria-korset af Kong George. Og denne dronning Alexandras søn talte dansk til sin moders fremragende landsmand.

Under de sidste tyske krampetrækninger i foråret 1918 måtte Jørgen Chr. Jensen betale prisen. Han blev endnu engang såret og dette dødsmærkede ham, og den 31. maj 1922 blev han stedt til hvile under enorme militære æresbevisninger.

ASCHEHOUG DANSK FORLAG.

*

Det er sikkert en vanskelig opgave at være bogudgiver i dette land, formentlig må en forlægger gang på gang tage en chance. Men vi er temmelig sikre på, at C. A. Reitzel's forlag med bogen *DE VIDSTE ALT* ikke har følt det som nogen chance, da de antog den til udgivelse.

„De vidste alt" handler om den enorme og effektive sovjetrussiske spionagering *Rote Kapelle,* et navn som tyskerne iøvrigt selv gav den. Det ser

ud til at samme tyskere yndede at give modstandernes spionorganisationer kodenavne, der endte på orkester, f. eks. kaldte de Vatikanstatens spionagering for *Schwarze Kapelle. De vidste alt* er ikke nogen krigsbog i den forstand, læseren udsættes ikke for bloddryppende scener, men den er kæmpeinteressant og giver et uhyggeligt billede af Moskvaorganisationens fantastiske forgreninger, et billede, der maner til eftertanke også i dag.

Forfatteren *Wilhelm F. Flicke* har været selvskreven til at skrive denne autentiske beretning, idet han fra 1915 til 1945 var beskæftiget med opbyggelsen og ledelsen af den tyske militære radiolyttetjeneste. Han har oplevet alle „de store kanoner", der har arbejdet inden for spionagen og kontraspionagen. Hans beskrivelse af *Rote Kapelles* virksomhed og indflydelse, der hidtil kun har været kendt af en snæver kreds, giver stof til eftertanke. Organisationen blev tilsyneladende knust i løbet af 1941-42, men forfatteren er ikke i tvivl om, at dens aflæggere den dag i dag gror frodigt i Vesteuropa.

Tyskernes kamp mod *Rote Kapelle* blev ført med en enestående stædighed, og selv erfarne efterretningsofficerer blev rædselsslagne, efterhånden som det gik op for dem, hvad organisationen formåede. Endvidere må det understreges, at skildringen af begivenhederne svarer nøje til hændelsernes forløb. I den schweiziske udgave har man dog undgået at udlevere de impliceredes rigtige navne, men her er den danske udgave gået et skridt videre, idet personerne optræder under deres virkelige navne, så vidt det er lykkedes at få disse oplyst, ligesom et tillæg til bogen fortæller om disse folks tidligere bedrifter og videre skæbne.

Vi tror, Reitzels forlag har gjort et kup. Bogen koster kr. 19,75 og må anbefales på det kraftigste.

*

Vi har på adskillige områder grund til at misunde svenskerne. Nu har ALLHEMS FÖRLAG i Malmö udsendt en bog om flyvning under titlen *Vingade Vapen,* der er skrevet af de to flyveskribenter *Gösta Norrbohm* og *Lars Ljusberg*. I første række må det tilstås, at bogens elegante udstyr falder i øjnene. Det røde omslag med DRAKEN i baggrunden og den G-dragtklædte og hjelmklæd te pilot i forgrunden gør sig vældig godt.

Bogens indhold er ud over alle grænser, d helsides dybtryksbilleder af luftfartøjer og raket ter får det til at gibbe i enhver flyveinteresseret Bogens formål er at fortælle om luftkrigen i da gens og morgendagens krig, og den indleder me Lord Tedder's berømte ord: „And then, for ou future security, we must look *forward from* th past and its lessons, not *back* to the past".

Det svenske flyvevåben af i dag behøver inge nærmere præsentation, vi kender alle dets styrk og effektivitet. Som forfatterne skriver i indled ningen, vi, Sverige, har fra første parket haft le lighed til at overvære to storkrige, hvoraf de sidste lagde betydelige dele af verden i ruiner. dag vil der ikke blive givet skånsel og vi ønsk ikke pludseligt og uforberedte at vågne op t atomkrigens inferno uden en rimelig chance til forsvare os...

Bogens indhold er uhyre omfattende og læs værdigt. Det strækker sig fra a-bomberne, der re dede krigen, til efterkrigsårenes oprustninger, d nuværende terrorbalance, om lynkrig i atomald ren, raketter og kernevåben, om luftforsvarets m ligheder. Den behandler endvidere truslen m Skandinavien, om det bliver luftkrig eller invasio om jagerforsvaret og rekognosceringens betydnin om de tekniske muligheder, de økonomiske foru sætninger, de flyvemedicinske problemer og fl veruddannelsen. Kort sagt alt, der har interes for de mennesker, der har viet deres liv og kræft til forsvaret i luften.

Det er en bog, en svensk bog ganske vist, m vi har intet tilsvarende herhjemme. Den ikke bl er værd at læse, men tillige at eje. Den svens pris er kr. 7,00, hvilket vil sige ca. 10,00 dansk og den kan bl. a. købes hos *Arnold Buscks int nationale boghandel.*

M. B.

FLYVEVÅBNET

4. ÅRGANG

OKTOBER 1958

Der var engang...

man troede, at luften var »erobret«. Men først med benzinmotorens opfindelse blev der tale om en virkelig erobring.

Fra de første spinkle maskiners tvivlsomme flugt til vore dages store jetfly er sket en udvikling af fantastiske dimensioner.

En udvikling der blandt andet skyldes kuglelejeteknikens lige så fantastiske præcisionsarbejde.

Der er stadig »kugler« i luften, selvom de nu er indesluttede i lejernes blanke stålringe

SKF

DANSK KUGLELEJE AKTIESELSKAB SKF

KØBENHAVN K	KØBENHAVN V	AARHUS
BREGADE 31	SDR. BOULEVARD 34	VESTERGADE 9
MI. 3330	TLF. HI. 3330	TLF. 24844
TELEX 5765		TELEX 4365

FLYVEVÅBNET

OKTOBER 1958

INDHOLDSFORTEGNELSE

— Leder
— Agard
— Krigsfange
— SAS - Swissair
— Bell X-2
— »Fish« Salmon
— Spitfire
— General Norstad
— Boeing 707
— Nyt fra flyvestationerne
— Verden rundt

De synspunkter, der fremsættes i bladet, repræsenterer ikke nødvendigvis redaktionens — endsige 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.
Telf. 98 18 79. Giro 98 025.

Ansvarshavende redaktør:
Flyverløjtnant M. C. Bügel.

Trykt i
Herlev Bogtrykkeri
(S. Valbjørn)

BEGREBET „MALITIA TEMPORUM"

Af Kay Nielsen.

I henseende til størrelse og økonomiske problemer minder Svejts på mange afgørende punkter om vort eget land. Ligesom svejtserne må også vi „tage os i agt", når stormagterne begynder at rulle med musklerne. Vi må have vore forsyninger sikrede på alle livsvigtige områder. Lidt må vi jo efterhånden også have lært af den malitia temporum" *(urolige tid), der ikke alene karakteriserer 1958, men faktisk går langt længere tilbage, i grunden helt til 1932-33, da Europa begyndte at blive en politisk heksekedel. Noget nyt er det ikke. Vi har kendt til urolige tider på vort kontinent gennem århundreder, ikke alene som et følelsesmæssigt, men i allerhøjeste grad også som et juridisk begreb. I den svejtsiske Bundesgezetz af 30. 9. 1955 skelnes der mellem tre perioder – „normal tid", „urolig tid" og endelig en periode med umiddelbar krigsfare og standsning af vigtige tilførselsveje. I efteråret 1956 bestod vel ikke umiddelbar krigsfare, men man kan vist rolig sige, at vigtige tilførselsveje var stærkt truet. Herhjemme husker vi forbudet mod søndags-kørsel på grund af Suezkanalens blokade. Både i Svejts og Danmark afstedkom forbudet megen irritation, for at sige det blidt, vakte følelser til live, som man håbede, og visse troede, var glemt. Vi var allerede blevet forvænte efter krigstidens restriktioner, og bilister er et særligt følsomt folkefærd. De stille, herlige søndage førte til heftige polemiker om forbudets nødvendighed.*

Alt dette og meget mere var baggrunden for et højst interessant foredrag, som svejtseren dr. F. Hummler holdt i Aarau engang i sommer ved den 15. delegeretforsamling i foreningen af svejtsiske gasværker. Foredraget hed: Om økonomisk krigsførelse i en urolig tid. *Det var selvfølgelig specielt møntet på alpelandet, men adskillige af de fremsatte udtalelser havde ret beset bud til en langt større kreds end den forholdsvis snævre, som hørte dem.*

„Ethvert lands forsvar i vore dage", sagde dr. Hummler, „og det gælder især Svejts, må hvile på fire søjler: det militære beredskab, den økonomiske krigsforsyning, civilbeskyttelsen og landets åndelige forsvarsholdning. Hvilken af de fire søjler der er vigtigst, er det umuligt at sige. Hvis taget ikke skal falde ned over hovedet på os, skal

alle fire søjler stå. Muligheden for angreb på bærepillerne består stadig. Den, der er lettest at bevare, er forsvaret, som det giver sig udtryk i det øjeblikkelige militære beredskab. På de andre områder mangler Svejts den mangeårige tradition. Det er derfor en betryggelse, at offentligheden i stadig stigende grad har gjort sig fortrolig med nødvendigheden af alle søjlernes fortsatte eksistens og opretholdelse."

Videre udtaler dr. Hummler: „Det økonomiske forsvar og den økonomiske krigsforsyning bør forberedes på samme grundige måde som det militære beredskab. Hvor intet er, kan intet improviseres. Vi må have en lovgivning, som tager vidtgående hensyn hertil. Foruden organisatoriske og personelle forberedelser må der også træffes tilsvarende materielle. Svejts kan således ikke som et indland, der tager intensiv del i den internationale vareudveksling forblive autarkt, og da slet ikke i krisetider. Landbruget må intensiveres og adskillige industrier opretholdes. Måske ville det være billigere at importere fra udlandet, men det ville næppe kunne lade sig gøre i alle tilfælde. Når man ser tilbage på årene 1939-45 er det nu ganske indlysende, at vi ikke kunne have overlevet, hvis der ikke havde fundet en betydelig vareudveksling sted. Men dermed kommer vi også til det vigtigste punkt i den materiele krigsforberedelse: lagerbeholdningerne. I et indland som Svejts må de være større end i lande, som har adgang til havet. Inden for OEEC har de andre stater ved adskillige lejligheder været forbausede, når vi opstillede vore fordringer. Men vi kan ikke leve fra hånden og i munden, og må derfor være bedre forsynet.

Hvis anstrengelserne for at etablere en frihandelszone skulle falde heldigt ud, og den internationale arbejdsdeling blive endnu mere intensiveret, bliver store lagerbeholdninger en endnu større nødvendighed. Det bliver muligvis vor form for „præmiebetaling". Det bliver vor egen sag at sørge for, at præmien ikke bliver for stor.

Der findes mennesker, som mener, at fremskaffelsen af disse lagre må være statens sag. Det må skatteyderne betale. Hvis man derimod selv sørger for et lager, sikres større bevægelighed, og det hele bliver billigere.

Efter det svejtsiske system kan lagerbeholdningerne opdeles i følgende kategorier:

1. private.

I forhold til industriens lagre er de ret små. De svarer til en indkøbsværdi af ca. 40 mill. frcs. En af vore svagheder er transporten, som selv i normale tider er stærkt belastet. Skulle der komme krig, bliver vanskelighederne endnu større. Derfor er netop de private lagre så vigtige, fordi de kan spares op efterhånden.

2. industri og handel.

Her kan lagrene opdeles i frie og pligtmæssige. Begge er lige betydningsfulde. De frivillige pligtlagre er ikke lovmæssigt foreskrevne som de obligatoriske, hvorover man har kontrol gennem importbevillinger.

3. staten.

Her skal lagerbeholdningerne findes, som man i urolige tider uden vanskelighed kan gribe til.

Afsluttende udtalte dr. Hummler:

„Lagrene er den vigtigste bestanddel i vor økonomiske krigsførelse. Visse levnedsmiddelforråd dækker sammen med de private vort behov for ca. et år. Det samme gælder industrielle råstoffer med undtagelse af de flydende brændstoffer. Der har vi kun til en tre-fire måneder. Under Suezkrisen i efteråret 1956 til foråret 1957 gik det nogenlunde med flydende brændsel, bl. a. på grund af de meteorologisk gunstige forhold, men fra efteråret 1955 til marts 1956, da der var såkaldt fredelig co-eksistens, var det modsatte tilfældet, ogs. på grund af vejrforhold, der her blot var ugunstige.

Og her er det jeg vil sige: Kul og koks kan man oplagre uden at skulle skaffe tankplads. De ville være altfor farligt for os at omstille os ti olie, set fra et krigsøkonomisk standpunkt. Vi m derfor gøre alt for at modernisere vore maskine og hele vor opvarmning, så vi kan benytte fas brændsel bedst muligt. Kun at anvende e form for brændstof er for farligt. Kul og kok er en forudsætning for, at vi kan holde ud o overleve. Den materielle forberedelse i Svejts e god. Hvor langt man er nået i udlandet, er svær at sige, men det er mit håb, at vore anstrengelse i så henseende må være et eksempel for de land der har de samme problemer som vi."

ROLLS-ROYCE DEVELOPMENTS

Power growth of the Dart prop-jet

Dart prop-jets of 2,100 t.e.h.p. now being delivered, compared with the first production engines supplied in 1952, give —

36 % more power for take-off
12 % lower specific fuel consumption
12 % higher power/weight ratio

During the five years since it entered airline service the overhaul life of the Dart has been raised as far as 2.000 hours.

Dart engines of 2.660 t. e. h. p. for delivery in 1960 will show the following improvements over the first production engines —

73 % more power for take-off
15 % lower specific fuel comsumption
36 % higher power/weight ratio

Work is in progress on versions of the Dart at higher powers and lower fuel consumptions, and a 25-hour test has already been successfully completed at a rating of 3.200 s.h.p. for take-off.

—another technical advance in

ROLLS-ROYCE

GAS TURBINES

ROLLS-ROYCE LIMITED, DERBY, ENGLAND

AERO ENGINES · MOTOR CARS · DIESEL AND PETROL ENGINES · ROCKET MOTORS · NUCLEAR PROPULSION

Repræsentant for flyvemaskinemotorer: Civilingeniør Mogens Harttung . Jens Kofodsgade 1, København K

Hertil må man utvivlsomt også regne Danmark, hvor man gør klogt i at lytte til den besindige svejtser, der klogeligt undlod at omtale en endnu lidt tvivlsom atomenergi, som man i bedste tilfælde først om 15 år ved, hvordan kan udnyttes uden alt for stor risiko.

AGARD...

Man fik et indtryk af hvor stor troen er på, at mennesket snart vil drage ud i verdensrummet, ved at høre indlæggene fra en række af verdens førende aeronautiske teknikere på årsmødet i AGARD – Advisory Group For Aeranautical Research And Development – NATOs flyvetekniske rådgivningsgruppe, der i dagene den 28. og 29. oktober var samlet til årsmøde i København.

Forsvarsministeren

Årsmødet åbnedes tirsdag den 28. oktober af forsvarsminister *Poul Hansen*, der udtrykte sin glæde over, at NATO-teknikernes årsmøde var lagt her til landet. Chefen for flyvevåbnet, generalløjtnant *Tage Andersen*, bragte en hilsen fra det danske flyvevåben, idet generalen understregede den store betydning det arbejde, der udføres af AGARD har. Endvidere taltes der ved åbningshøjtideligheden af chefen for NATOs Standing Group, admiral Sir *Michael Denny*, NATOs flyverchef, general *L. W. Johnson*, SHAPE, dr. *Norman Foster Ramsay*, der er videnskabelig rådgiver for NATO generalsekretæren Paul Henri Spaak, samt generalmajor *Bernhard Schriever*, der er chef for det amerikanske luftvåbens afdeling for interkontinentale ballistiske raketter.

Formiddagens møde rummede desuden et foredrag af direktør, professor *T. Bjerge*, Atomforsøgsstationen Risø, om atomenergiarbejdet i Danmark, og kaptajn *John Foltman* viste Ellehammerfilmen.

Der blev fra AGARDs formand, dr. Theodore von Karman givet udtryk for stor tilfredshed med arrangementet i Danmark, og von Karman rettede en tak til flyvevåbnet for den smidige måde alle arrangementer havde løbet på.

Forud for årsmødet var gået en række teknikermøder i dagene fra den 20. oktober. Flyvevåbnets repræsentant ved disse møder var oberstløjtnant P. N. Brandt Møller. Mødets højdepunkt var imidlertid en rundbordskonference, der fandt sted i Ingeniørforeningens Prometheussal. Her blandt de blå stjernebestrøede vægge oprullede syv af verdens førende kapaciteter på rumforskningens mange forskellige område et billede af, hvor langt man er fremme i den vestlige verden på dette felt.

Konferencens deltagere var chefen for det amerikanske luftvåbens interkontinentale raketter, den unge, dynamiske generalmajor Bernhard Schriever, tyskeren, professor, dr. Engen Sänger, den franske astronom Paul E. Muller, de amerikanske flyve-

Two years service with the Royal Air Force has established the Jet Provost *ab initio*/basic trainer as the best aircraft for its purpose, and the Mark 3 is now in production for the re-equipment of Flying Training Command.

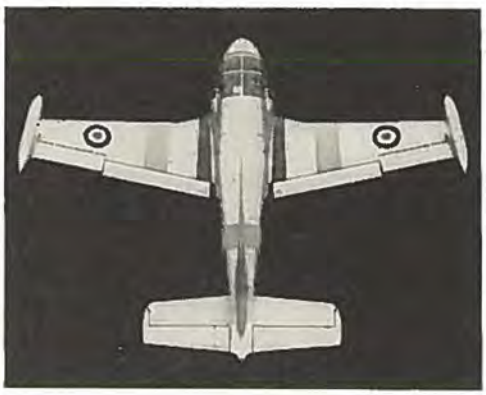
Improvements over the Mark I include a redesigned undercarriage and windshield, a later mark Viper engine of increased power, increased fuel capacity and the installation of ejection seats.

Jet Provost

Powered by one Armstrong Siddeley Viper Turbo-jet

The Jet Provost can be supplied to overseas air forces with or without ejection seats, and can also be equipped with armament — machine guns, bombs and rockets — for use as a weapons trainer or as a tactical weapon.

Take-off distance, to clear a 50-ft. (15-m.) obstacle..... 1,990 ft. (606 m.)
Climb:
Sea-level to 10,000 ft. (3,048 m.)..... 5.0 min.
Sea-level to 30,000 ft. (9,144 m.)..... 23,0 min.
Rate of climb at sea-level .... 2,380 ft./min. (12.2 m./sec.)
Max. level speed at 30,000 ft. (9,144 m.) 286 knots (530 km./hr.)
Range (with tip-tanks)..... 490 n. miles (910. km)
Endurance..... 2.45 hrs.



HUNTING AIRCRAFT LIMITED

A Hunting Group Company

LUTON, BEDFORDSHIRE, ENGLAND, AND AT 1450 O'CONNOR DRIVE, TORONTO, CANADA

læger, brigadegeneral Don Flickinger og dr. W. Randolph Lovelace, den engelske raketekspert L. W. Lines fra det britiske raketforskningscenter samt den amerikanske ekspert på det raketteknilogiske område Richard V. Rohde. Rundbordsmødet ledede af den amerikanske videnskabsmand, dr. Norman F. Ramsay, der er NATO-chefen, general Laris Norstads videnskabelige rådgiver.

Generalmajor Schriever tog først ordet på dette strømlinjede ekspertmøde, hvor detagerne illustrerede deres ord med film af flyvere i vægtløs tilstand, lysbilleder af rumbesætningers træning og indviklede matematiske udregninger med kridt på den sorte tavle.

General Schriever oplyste indledningvis, at mens det amerikanske flyvevåben i 1953-54 brugte 3-4 millioner dollars til sit raketprogram, er man nu oppe på over en halv milliard dollars. 100.000 mennesker er beskæftiget på raketområdet, deraf 15.000 videnskabsmænd. Vi har en rum- og raketindustri, vi har verdensomfattende elektroniske muligheder for at følge raketterne, og vi har udviklet raketmotorer, der vil kunne give vore raketter næsten ubegrænset rækkevidde, og som også kan bringe næsten hvad det skal være ud i verdensrummet.

Vore nye styringsinstrumenter er også af en kaliber, så vi mener, at de kan placere en måneraket med en træfsikkerhed på fra 50 til 150 km fra månen om meget kort tid. Vi vil antagelig kunne bringe en satellit i bane om månen, og vi vil kunne anbringe satellitter i en perfekt bane om jorden.

Generalmajor Schriever var chef for USA's sidste måneprojekt, pionerraketten.

– Vi betragter det som en betydelig teknisk bedrift, at vi nåede så vidt ved dette skud, siger han – og fra en videnskabeligt synspunkt har det givet betydelige resultater. Vi har fået nye målinger af jordens magnetfelter, og vi har fundet nye radioaktive områder, vi ikke kendte før, vi ved mere om temperaturen i rummet end nogensinde tidligere. Efter dennne flyvning vil vi se frem til et succesfuldt forsøg i nær fremtid. Men også andre rumprojekter kan ventes sat i scene inden for en ret nær fremtid. Bernhard Schriever antydede i den forbindelse, at Venus vil blive USA's næste mål. Der skal kun en ringe forøgelse af rakettens startfart fra jorden til, for at den kan nå denne planet, som vi kender så lidt til, fordi den altid er dækket af tåger.

– Vi vil snart se at få et menneske ud i rummet, sagde Schriever, og vi vil inden længe kunne udnytte atomenergien i vore raketter. Men vi er lige begyndt på rumtiden – der måske bliver den mest spændende epoke, mennesket nogensinde vil opleve. Andre nationer i den frie verden må imidlertid være med til at løfte den opgave, som rummets udforskninger, sluttede Schriever sit indlæg.

Professor, dr. Engen Sänger gav et billede af de nye våben, som rumalderen vil udruste nationerne med, og påpegede, at der ikke fandtes forsvar mod disse våben. Derfor ville en „terrorbalance" fortsat være nødvendig – men krig ville efter hans opfattelse blive mere og mere umulig, fordi begge parter vil gå til grunde.

– Foruden muligheder for land-, so- og luftkrig må vi nu imidlertid også betragte muligheden for rumkrig, sagde den tyske professor. Det vil ikke vare længe, før stormagterne har raketter, der med 40.000 km i timen kan ramme næsten hvor som helst på jorden. Et andet våben bliver såkaldte semiballistiske fly, der vil operere i højder op til 300 kilometer med hastigheder på op til 25.000 km i timen. De har været på forsøgsstadiet de sidste 10 år – og de vil blive næsten usårlige. Inden de næste 10 år er gået, vil vi se bemandede drabanter fare over jorden, vi vil se månen som

VIRGINIA ROSE

Poul Petersen . Tobaksfabriker
HORSENS

videnskabelig og militær basis inden for de næste 10-15 år, sagde dr. Sänger.

Intet forsvar vil være muligt mod ballistiske rumraketfly – det eneste våben – og det er endnu ikke udviklet – vil være ødelæggelse med stråling, der vil kunne ramme sådanne fly hundreder af kilometer borte og pulverisere dem.

Men som sagt, – rumvåbnene vil gøre krige mere meningsløse og forfærdelige end nogensinde og vor fremtid er derfor at få raketmaskinerne, jordsatellitterne og måneraketterne ind i en fredelig udnyttelse, sagde Eugen Sänger.

Professor Sänger er en af verdens førende eksperter med hensyn til raketfremdriftsmetoder og er bl. a. en stærk fortaler for fotonraketten, der drives ud fra Einsteins teorier om masse og energi, og efter professor Sängers opfattelse skulle kunne opnå en hastighed af 99 pct. af lysets hastighed. Professor Sänger omtalte fotonraketten i forbindelse med omtalen af en række andre fremdriftsmidler for raketter, bl. a. såkaldte atomelektriske raketter.

Men har man overhovedet materialer her på jorden, der kan modstå de påvirkninger, som rumfartøjer vil komme ud for? Det er et spørgsmål af betydning. Hvor stor betydning materiale-spørgsmålet har, fik man et indtryk af ved at høre amerikaneren Richard Rohdes indlæg.

De materialer, som et rumskib bygges af, vil ikke blot blive udsat for vældige temperaturer og kæmpemæssige trykpåvirkninger, men også for bestråling, der måske kan ændre metallernes struktur.

Kun ved at bringe problemerne ned til hårde og kolde „ingeniørfacts" er det muligt at sige, hvad der er muligt og ikke muligt, sagde mr. Rhodes. Kan man få mænd, der vil påtage sig risikoen ved at lade sig skyde ud med en jorddrabant eller en måneraket?

Det kan man, sagde de to læger, dr. Lovelace og brigadegeneral Flickering. Der er mænd i alle lande, som er parate, fastslog de. Men allerede nu udvælger og træner man faktisk rumbesætninger på alle mulige måder. De udsættes for voldsomme psykiske og fysiske prøvelser, man anbringer dem under rumlignende forhold, og hvordan reagerer de så?

Det har vist sig, at mange af forsøgspersonerne kan udholde at være 12-14 dage i en simulator, der næsten giver rumforhold. Har han selskab, kan han være der betydeligt længere. Giver vi ham derimod bind for øjnene, sagde general Flickering, så er han meget snart færdig.

Vi har også fundet ud af, at deltagerne udskiller sig i, hvad vi kalder „Tigers" – tigre og rabbits – og kaniner. Det er tigrene, vi skal have fat i. Men det viser sig uheldigvis også, at „tigrene" altid er tungere end normale luftvåben-piloter og som regel højere. Og man vil gerne have små mænd i de første bemandede satelitter. Men et er givet, at den mand eller de mænd, der sendes ud, må psykisk og fysisk være meget veludrustede.

PREBEN ERIKSEN.

Krigsfange!

I USA er der fornylig vedtaget en lov, der fastsætter regler for hvorledes amerikanske soldater skal forholde sig under krigsfangenskab. I sine kommentarer til loven fastslog præsident Eisenhower, at som et led i uddannelsen skulle hver eneste soldat trænes særligt i at modstå fjendtlig påvirkning. Videre skal soldaten grundigt instrueres i, hvorledes han skal forholde sig og hvad man venter af ham under kamp og evt. fangenskab.

Vi har lejlighed til nedenstående at bringe et uddrag af de vigtigste regler.

Jeg vil aldrig frivilligt overgive mig, sålænge der er mulighed for at gøre modstand. Er jeg befalingsmand, vil jeg sørge for at mine folk ikke overgiver sig, så længe modstand er mulig.

Hvis jeg bliver taget til fange, vil jeg stadig søge at gøre modstand med alle tilgængelige midler. Jeg vil forsøge enhver mulighed for at flygte, og jeg vil gøre alt for at hjælpe andre med at gøre det samme. Jeg vil på ingen måde søge at opnå specielle fordele ved afgivelse af æresord.

Jeg vil være absolut loyal over for mine medfanger. Jeg vil ikke give nogle oplysninger eller deltage i nogen handling, som kan skade mine kammerater. Hvis jeg er den ældste, skal jeg tage

kommandoen. Jeg vil adlyde mine foranstående og gøre alt for at støtte dem. Når jeg afhøres, vil jeg kun opgive grad, nummer, navn og fødselsdata. Selv under forskellig påvirkning skal jeg gøre mit yderste for ikke at give andre oplysninger. Jeg lover hverken skriftligt eller mundtligt at foretage noget, der kan være illoyalt mod mit land.

I denne forbindelse har der i den sidste tid i den amerikanske presse verseret rystende skildringer om, hvorledes US-piloter blev trænet for at modstå tortur. Tommelskruer og indespærring i trange rum skulle være nogle af de midler, der anvendes under træningen.

Tidsskriftet „US News and World Report" har i den anledning interviewet tre flyveofficerer og samtalen gav nedenstående resultat.

Kurserne, som drives kontinuerligt året rundt, opretholdes for at give piloterne et realistisk billede af, hvad de risikerer at komme ud for, hvis de nedskydes over fjendtligt territorium. Kurset inddeles i tre afsnit.

Det første består af lektioner og demonstrationer i fem dage, der tager sigte på metoder til at opretholde livet ude i terrænet. Desuden vises der eksempler på behandling af krigsfanger. Disse demonstrationer udføres af *instruktørerne.*

Dernæst følger en øvelse på op til to døgn, hvor forudsætningen er, at vedkommende er havnet på fjendtligt område og skal søge tilbage til egne styrker gennem et område, der er velbevogtet af fjenden. De „elever", der tages tilfange, udsættes for et ti minutters langt forhør. Under forhøret går man uhyre lempeligt til værks, men ikke desto mindre forledes mange „fanger" til at fremkomme med oplysninger, som de burde holde tæt med.

Det sidste afsnit af kurset omfatter et syvdøgns ophold i vildmarken, hvor der kun må anvendes de nødrationer, som et nødlandet fly medfører. Under øvelserne holder eleverne så vidt muligt sammen i besætninger.

De øvelser, der her omtales, finder sted på en såkaldt „survival school" på basen *Stead* i Nevada. Der findes endvidere lignende skoler i Vesttyskland, Japan, Alaska og Grønland. I princippet er kurserne ens opbygget, men tager dog også specielle hensyn til de forhold, der råder i de respektive dele af verden.

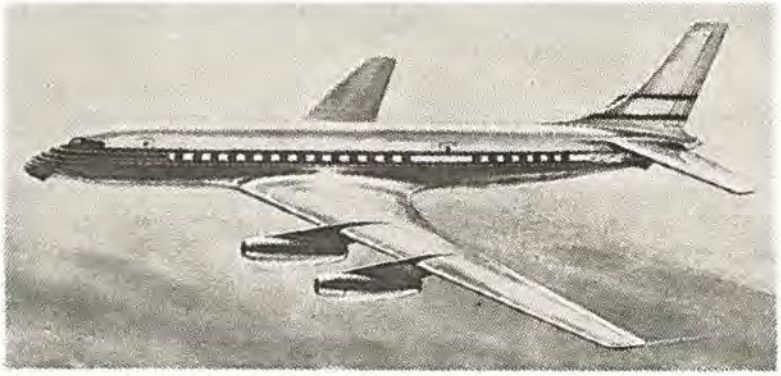
SAS - Swissair

I SAS-NYT, der er husavis for SAS-personalet i region Danmark, fra medio oktober, har den administrerende direktør for Scandinavian Airlines System givet en redegørelse for samarbejdet mellem SAS og Swissair.

Den aftale, som mandag den 6. oktober 1958 undertegnedes i Zürich mellem SAS og Swissair, er en meget betydningsfuld begivenhed i SAS' historie.

Det tekniske samarbejde, der nu indledes mellem de to selskaber, er enestående i sin art. I Amerika har man været ude for sæsonmæssige aftaler mellem forskellige luftfartsselskaber om udlån af flyvemaskiner. Vores aftale med Swissair er imidlertid af en anden art. En sæsonmæssig udveksling af fly er ikke hovedsagen her.

Det vigtigste i vor overenskomst er, at det tekniske samarbejde mellem SAS og Swissair gør det økonomisk muligt for begge selskaber at forstærke konkurrenceevnen ved anskaffelsen af en „komplet" jetflåde.



D. C. - 8

Jets til alle distancer –

SAS har jo for nogle år siden sikret sig jets til de meget lange afstande ved bestillingen af Douglas DC-8, og til mellemdistancerne gennem køb af SUD-AVIATION's Caravelle. Det har imidlertid temmelig længe stået os klart, at disse to jettyper ikke vil give os tilstrækkeligt konkurrence-grundlag. På ruterne til Sydamerika, Det fjerne Østen (ad Indien-ruten) og Sydafrika er Caravellen for lille, og DC-8 økonomisk set for stor. Vore konkurrenter kommer snart med jets på disse for os så betydningsfuld ruteområder. SAS stod altså over for nødvendigheden af at anskaffe yderligere en jettype, trafikøkonomisk set fuldt ud hensigtsmæssig på disse ruter.

Anskaffelsen af en ny jet til „mellemlange" distancer ville imidlertid medføre en yderligere belastning med hensyn til investeringer, såvel i fly som i teknisk organisation, og da det kun ville dreje sig om et forholdsvis lille antal fly, ville udnyttelsen af en sådan teknisk organisation blive dårlig, og vore produktionsomkostninger derfor uforholdsmæssigt høje.

Samarbejdets besparelser

Under forhandlinger med Swissair fandt vi ud af, at dette selskab stod over for næsten de samme problemer. Efter indgående forhandlinger afsluttede vi derfor en aftale, som indebærer, at begge selskaber bliver fuldt ud konkurrencedygtige i den kommende jet-epoke. Begge selskaber vil efter aftalens indgåelse have Douglas DC-8 til de meget lange distancer, Convair 880 til de mellemlange og SUD-AVIATION's Caravelle for middeldistancerne. Takket være samarbejdet med Swissair behøver SAS imidlertid ikke købe nogen 880 og heller ikke oprette en vedligeholdelses-organisation for denne type. Vi lejer disse jets af Swissair – til at begynde med to fly – og vi får vore eftersyn foretaget i Schweiz.

Swissair på sin side slipper for at købe Caravelle og at foretage investeringer i en teknisk organisation for disse jets, ved at begynde med fire fly fra SAS, som påtager sig eftersynene af disse maskiner. Desuden skal vi foretage eftersyn på de DC-8, som Swissair har bestilt, hvorved det schweiziske selskab kan undgå at oprette en bekostelig teknisk eftersyns-afdeling.

SAS, som allerede er ved at opbygge sit tekniske eftersynsapparat for DC-8 og Caravelle, kan således helt koncentere sig om disse typer og får – gennem vedligeholdelsen også af Swissair maskiner – en væsentlig bedre udnyttelse af de kostbare tekniske installationer. På tilsvarende måde kan Swissair koncentrere sin tekniske organisation om eftersyn af den samlede 880-flåde.

SAS og Swissair er således blevet enige om anskaffelse af samme type jets, ens udstyrede, og om fordeling af eftersynsarbejdet. Dette er aftalens hovedindhold. Desuden indebærer aftalen, at SAS og Swissair kan bistå hinanden ved fælles anvendelse af de forskellige tekniske hjælpemidler og gennem en koordineret indsats af forskellige dele af organisationerne.

Går fuldt ind for samarbejde

At SAS har indgået en sådan aftale netop med Swissair beror dels på de fælles forudsætninger, jeg tidligere har nævnt, dels på at vi har den største respekt for og den største tillid til Swissairs

tekniske og øvrige standard, for dets internationale anseelse og for dets samlede personale. Begge selskabers ledelse over ovebeviste om, at det samarbejde, som nu indledes – baseret på oprigtigt venskab og tillid – kan udvides væsentligt.

De afdelinger inden for SAS, der bliver direkte berørt af aftalen, vil på sædvanlig vis få direkte instruktioner. Jeg vil i dag opfordre alle og enhver i vort selskab til allerede fra begyndelsen at gå fuldt ind for samarbejdet med Swissair, så det kan blive så frugtbringende som muligt. Et fly med Swissairs farver bør behandles på samme måde, som var det et af vore egne.

Et effektivt og følt samarbejde vil være yderst betydningsfuldt for styrkelsen af begge selskabers slagkraft, og således til nytte for hver eneste medarbejder i SAS.

Med hilsen *Åke Rusck.*

The fastest man alive . . .

Endnu er intet menneske gået ombord i en rumraket og faret af sted mellem kloderne med interplanetarisk hastighed. Men vi står på tærskelen, det varer ikke længe, for amerikaneren Scott Crossfield sætter sig til rette i en raketjager og vil søge mere end 200 km over jorden. Teknikken er kommet umådelig langt. På den store base DRY MUROC LAKE i den californiske ørken har Bell Aircraft i årevis drevet forsøg med supersoniske hastigheder. Dristige testpiloter sætter livet ind for at høste de erfaringer, videnskabsmændene kan arbejde videre efter. Navne som Bridgeman, Yeager og Everest er kendt over hele verden. Alle er de kommet tilbage igen med værdifulde oplysninger, men der er også mange af disse luftrummets pionerer, der er fløjet ind i døden...

Det meste af det, som foregår på Muroc Lake er hemmeligheder, men i nedenstående artikel fortæller col. Frank K. Everest om sine proveflyvninger i sommeren 1956, da han fik tilnavnet: The fastest man alive...

Jeg blev chef for prøveflyvningerne med Bells raketfly i 1951, og omtrent på samme tid begyndte nye typer af eksperimentalfartøjet Bell X-1 at ankomme til Muroc Air Force Base, der ligger i ørkenen ikke langt fra Los Angeles. Den enorme flade på den udtørrede Roger Lake, der har mere end 25.000 m naturlig run-way, er bedst egnet til disse vanskelige fartøjer. Med disse vidundermaskiner var mine kammerater og jeg i stand til at flyve to gange hurtige end lyden. Vi satte nye hastighedsrekorder og nåede højere op end noget menneske før os.

En brand, med en iøvrigt endnu ukendt årsag, ødelagde de to første fly og sinkede arbejdet på de to næste. Vi nåede derfor til december 1953, før det lykkedes Chuck Yeager at nå mach 2,42 i en Bell X-1A. I maj 1954 gik Kit Murray op i godt 90.000 fod med samme fartøj, og det blev nu min tur til at gå op med Bell X-1D. Mine ordrer lød på, at jeg skulle presse den alt hvad den kunne tåle.

Ved disse forsøg hænger raketflyet som bekendt under bugen af et bombefartøj af typen B-50. Medens vi tog højde, sad jeg og sludrede med anden-

piloten, major Jack Ridley og Bells raketekspert Wendell Moore. Da vi nåede 9000 fod, kravlede jeg igennem bombelugen og pressede mig ned i cockpittet på X-1D. Jeg opdagede hurtigt, at raketflyet havde mistet det meste af det tryk, der er nødvendigt for, at en række af systemerne kunne fungere. Der var ikke andet at gøre end at afbryde turen og se at komme af med brændstoffet. Moore bøjede sig ud over bombeåbningen og kiggede over min skulder. Jeg stod på sædet i X-1 og støttede med venstre hånd på cockpitkanten, medens jeg strakte den højre ned for at åbne for brændstoffet. I det samme blev X-1 rystet af et voldsomt lufttryk, der næsten slog mig omkuld, men det lykkedes mig at komme på højkant igen, men til min forfærdelse så jeg ildtunger slå ud af raketflyet, der var ophængt i bomberummet på B-50'eren. Ridley for til nødudløseren for at droppe X-1 før brændstoffet eksploderede. I det samme satte jeg af med et tigerspring, sådan følte jeg det i alle fald, fra X-1, hvorved jeg sejlede over hovedet på Moore, der stadig stod bøjet over åbningen, og tørnede mod Ridley, der stadig havde hånden på udløseren. Jeg ramte ham med en sådan kraft, at han blev kastet ud i førerkabinen på 50'eren. Det kunne vi være glade for, thi låseboltene til bombelugen var nemlig ikke fjernet, og havde han trukket i udløseren, ville det brændende raketfly være faldet ned på lugen og låst denne fuldstændig. Jeg skreg til Ridley, at det nu var på tide der skete noget, han fik fat i den normale udløser med begge næver og trak til. Øjeblikkelig åbnede bombelåsene sig og den brændende X-1 hvirvlede til jorden med sin højeksplosive brændstoflast...

Naturligvis var vi ulykkelige, men det vi lærte under disse første forsøg, satte os i stand til at mestre forsøgstypen Bell X-2, der snart skulle op for første gang. Dette fartøj havde verdens første regulerbare raketmotor, der satte piloten i stand til at øge og mindske farten uden at spærre for kraftilførslen. Planerne var af det blankeste stål, medens kroppen bestod af kobber og nikkellegering, der skulle modstå en temperatur på 400° c. Cockpittet var omhyggeligt isoleret for at beskytte piloten. Skulle han blive nødt til at forlade fartøjet i stor højde, kunne han afskyde hele næsesektionen med en kraft tyve gange stærkere end tyngdekraften. Skulle han overleve denne operation, ville han hænge i et rum med trykluft, indtil han nåe-

I juli 1956 var det meningen, jeg skulle forsættes til administrationsarbejde, derfor blev det niende forsøg, som X-2 foretog, mit sidste med dette fly. Det var min agt at søge at nå mach 3 – hurtigere havde noget menneske på det tidspunkt ikke fløjet. Tre gange hurtigere end lyden, det er næsten 3700 km fart ved havets overflade, naturligvis ville min hasighed ikke blive så stor, thi lydens hastighed aftager som bekendt med højden.

Under forberedelserne blev brændstoffet, fortyndet alkohol, afkølet til ÷ 18° c. for at kondensere den sådan, at vi kunne have mest muligt med os. X-2 blev hængt op i bugen af en B-50, og alt gjort klar til forsøg om morgenen mandag den 23. juli 1956.

Jeg blev vækket ved 5-tiden og det hjalp ikke på humøret, da jeg så det var overskyet. Jeg ringede til vejrtjenesten og fik at vide, at det ved 7-tiden formentlig skulle lysne.

Jeg kørte ud på pladsen for at underkaste „sagerne" endnu et eftersyn. De andre var ligeledes kommet, piloten på 50'eren, captain Fulton, de tre, der skulle eskortere mig, major Childs, captain Kincheloe og cpt. Apt. Jeg fik mit udstyr på og kl. 0645 var vi klar. Vi startede, jeg vekslede håndtryk med besætningen og lidt efter pressede

BEIDEL & CO
Værktøjsmaskinfabrik
RYESGADE 3 KØBENHAVN

Ballerup
Blomsterforretning
Telf. 97 00 68 . Stationsvej 26

JENS JENSENS EFTF.
VINHANDEL
Grundlagt 1813
ST. SCT. HANSGADE 1 . VIBORG

jeg mig ned i cockpittet på X-2, medens vi sneg os mod 30.000 fod, hvor det ville være passende at slippe raketflyet løs. Under os havde dagslyset endnu ikke nået ørkenen, jeg fik øje på en lille vognkolonne, der bevægede sig sydover, det var raketeksperterne, som skulle følge min flugt og modtage mig, når jeg kom ned. Vi var over skyerne nu, det var som skydækket var blevet noget tykkere, men ind imellem fik jeg et glimt af ørkenen, og jeg var klar over, det gjaldt om at finde et af dise huller, når jeg engang skulle ned.

Kl. 0745 trykker Fulton på pedalen, der udløser bombeläsene – X-2 falder frit i rummet...

Nu er det min tur, jeg går i gang og mærker, jeg bliver trykket kraftigt mod sæderyggen. Det er raketten der tænder. Jeg gør mig de kraftigste anstrengelser for at blive klar efter chok'et – jeg trækker pinden langsomt til mig og begynder at klatre opefter. Jeg har rigeligt at gøre med at holde en støt kurs – nu i 50.000 fod er farten allerde supersonisk. Uhyre forsigtigt begynder jeg at tvinge flyet over i horisontal stilling. Mine sanser arbejder på højeste gear, jeg samler mig om en ting ad gangen og er uafladelig på vagt over for noget usædvanligt, medens jeg holder tømmerne til mine 80.000 hestekræfter i hænderne.

Nu er jeg i vandret flyvning, farten øges stadig og jeg følger machmeteret, der viser en hastighed, som intet andet menneske tidligere har fløjet. Nogle fnug løsner sig i næsen af fartøjet, det er varmen, der får lakken til at skalle af. X-2 opfører sig vidunderligt – flugten fortsættes. Farten er nu oppe på mere end 3050 km/t. Jeg føler mig som en Columbus – som en Magellan. Jeg er både taknemmelig og stolt.

Bortset fra en svag piben over cockpittet og lidt knitren i radioen hører jeg ikke en lyd. Der hersker eller den absolutte stilhed – og jeg sidder med en følelse af, at jeg er ophængt alene et sted i tid og rum og fjernt fra alt levende. Der er foretaget en mindre justering i brændstoftilførslen og motoren løber fire sekunder længere end den før har gjort, så suger den tanken tom, brænder ud og dør...

Jeg bevæger pinden yderst varsomt, blot en tomme, så tilbage igen – flyet er stadig under kontrol. Endelig bryder jeg radiotausheden med det ene ord BINGO! Det er tilstrækkeligt for dem som lytter, så ved de, vi har klaret det denne gang. Jeg kaster et blik ned på legetøjslandskabet og søger at orientere mig i ørkenen. Endnu er jorden så langt fra mig, at jeg kan lokalisere byen Bakersfield. Jeg kontakter eskorten og spørger, om de har fået øje på mig, men det har de ikke. Jeg opgiver min position, lægger mig ind i et højredrej og forbereder nedgangen. Hastigheden er fremdeles supersonisk. Selv om raketmotoren er brændt ud, er der ingen fartreduktion – fordi de-accelerationen i den tynde luft virker uhyre langsomt.

Tanken om den hastighed, jeg har opnået, summer i mit hoved. Jeg føler, jeg har gjort en indsats for den aeronautiske videnskab, vi er måske nu et skridt nærmere det tidspunkt, hvor mennesket kan flyve i verdensrummet. Jeg er tindrende glad, da mine ledsagere finder mig og jeg tillader mig lidt sving og drej for ligesom at understrege begivenheden. I 20.000 fod kommer jeg ind i skyerne og ud igen i ca. 1500 fod. Nu finder jeg run-way'en – aldrig har jeg været så glad for at se den. Dernede står de prægtige mennesker, der har gjort disse flyvninger mulige. Jeg kom lavt ind over pejlepunktet, ledsagerne fulgte efter og major Child „snakkede" mig ned. Der var kun gået 15 sekunder siden X-2 blev sluppet fra B-50 – men jeg følte det som en evighed. Lykønskningerne regnede ned over mig, og jeg skal ikke lægge skjul på, jeg følte mig lidt stolt, men hvem ville ikke have gjort det. Bell Aircrafts chef gav alle, der havde haft med tingene at gøre, 3 dage fri, dels for at fejre begivenheden, og dels fordi disse folk virkelig trængte til det.

X-2 blev kørt på plads og jeg kastede et sidste blik på den. Jeg ringede til min kone og fortalte hende i samtalens løb, at hun talte med verdens hurtigste mand.

„FISH" *Salmon*

Lørdag den 18. oktober havde København besøg af en celeber gæst, nemlig den amerikanske testpilot Hermann Salmon, populært kaldes „Fish". Det var en oplevelse at møde og tale med denne uforfærdede mand, om hvem det så afgjort kan siges, at han kender sit job til bunds. „Fish" Salmon er knyttet til Lockheedfabrikkerne, og han var herover for at demonstrere turbinefartøjet „Electra". Det var ikke til at misforstå, at „Fish" føler sig bedst tilpas i luften, og denne kærlighed til flyvningen stammer lige fra drengeårene. Fra sine unge dage deltog han i motorløb, hvilket bl. a. resulterede i flere brækkede lemmer, der siden hen var skyld i, han ikke kunne blive optaget i det amerikanske flyvevåben. Selv siger „Fish", at de amerikanske militære luftfartsmyndigheder den gang var så strenge, at de vragede en mand, hvis blot han havde en plomberet tand. Han har således været civil flyver hele sit liv, endog tilhørt og gør det stadig den lille kreds af modige testpiloter, der gennem årene har sagt god for de fartøjer, der er blevet leveret til US Air Force, med andre ord har denne mand, der ikke har kunnet bruges som militærpilot, skullet stå inde for de luftfartøjer, værnets accepterede piloter skulle flyve – dette kan siges at forekomme noget paradoksalt. Om „Electra" udtaler mr. Salmon, at den er en vidunderlig maskine, der uden al tvivl vil falde i publikums smag, og med hensyn til sikkerhedsforanstaltninger slår den alle rekorder.

Vi kan ikke undgå at komme ind på jageren F-104 Startfighter, „Fish" kalder den simpelthen et fantomfly. Det var bl. a. i en Startfighter det engang gik galt i omkring 50.000 fods højde og med overlydshastighed. Det lykkedes „Fish" Salmon at få taget farten af og i 15.000 fods højde sprang han, d. v. s. piloten bliver „skudt" nedad gennem fartøjets bund for at komme fri af flyet. Det gik fint, men Salmon lægger ikke skjul på, at han var bange, for som han tilføjer „ellers ville jeg da være unormal".

X - 15

Snart falder talen på rumfarter og Salmon er helt overbevist om, at han vil opleve, at mænd lander på Månen og endog vender tilbage. Han nævner bl. a. en af sine gode venner, Scott Crossfield, piloten, der om kort tid skal gøre forsøget med at bringe en raketjager op i 200 km højde. „Scottie skal nok klare ærterne", siger Salmon, „han er en fremragende dygtig flyver og har alt det, der kræves af den rigtige testpilot. Han har fulgt udviklingen og konstruktionen af X-15 lige fra tegnebordet, og selv er han ikke i tvivl om, det nok skal lykkes. Jeg vil i alle fald vinke farvel til ham, når han starter og ligeledes modtage ham på Edwards Base, når han igen lander...

SPITFIRE

SOUTHPORT, LANCASHIRE. En lille gruppe piloter fra R.A.F. stod en mandag i juli 1957 i silende regn på en flyvestation i England for at sige et sidste farvel til den fra slaget om Storbritannien i 1940 så berømte Spitfire. Luftfartøjet kom henad run-way'en efter at have fuldført sin sidste flyvning for vejrtjenestens regning. De sidste 6 år havde tre Spitfires været anvendt til meteorologiske formål, men nu skulle de hugges op. Af de forskellige anvendelige dele skal der imidlertid samles et luftfartøj, som skal deltage i den årlige flyveparade til minde om slaget om Storbritannien. (Reuter-telegram).

Således stod der i en avisnotits engang i sommeren 1957. En noget kortfattet nekrolog over en kæmpe, for ikke at sige en helt, hvem man nok må tilskrive en stor del af æren for den anden verdenskrigens lykkelige udfald, ikke mindst for briternes vedkommende.

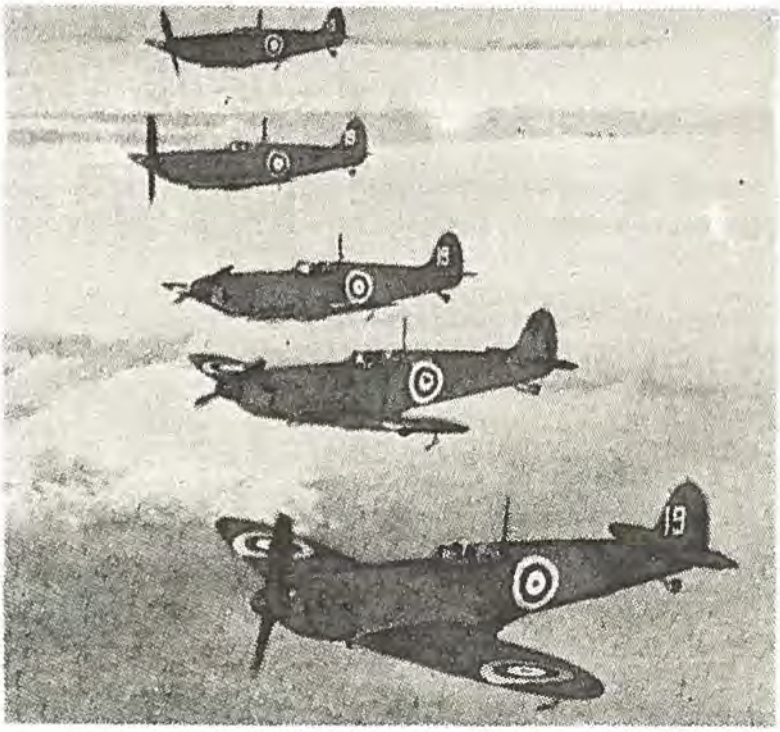
Det kan synes at være vemodigt at det skulle være nødigt at tage dele fra tre ophuggede fly for at skabe et enkelt, der skal paradere een gang om året – ud af en flåde på mere end 20.000! Thi så mange *Spitfires* fabrikeredes nemlig inden produktionen af den berømte type blev stoppet, hvilket iøvrigt først skete, da jetfartøjerne var en uomtvistelig kendsgerning for militære luftfartøjer i første linie.

Det er nu over 22 år siden, at prototypen fløj for første gang (5. marts 1936), men den stod stadigvæk i første linie, da krigen sluttede i 1945. Den holdt sig på toppen inden for RAF i ikke mindre end 16 år. Den første RAF-enhed, der udstyredes med Spitfire var 19. eskadrille, og det skete i 1938. Den sidste RAF-enhed, der skiftede sine fartøjer ud, var en rekognosceringseskadrille i det fjerne østen, og det skete i 1954.

Strengt taget begyndte Spitfires glorværdige historie længe inden den 5. marts 1936. Den startede allerede under det spændende kapløb om *Schneider Trophy*, der i slutningen af 1920'erne kom ind i sin afgørende fase og desuden begyndte at blive noget af en national prestigesag. Til konkurrencen i 1927 satte englænderne alle sejl til og regeringen bestilte bl. a. syv hurtige luftfartøjer (det drejede sig om hydroplaner). Tre af disse, med betegnelsen S-5, var en videreudvikling af marinens S-4. Under Schneider-konkurrencerne, der dette år fandt sted i Venedig, vandt en S-5 (med en 875 hk Napier Lion motor) med en gennemsnitsfart af 453 km/t og en anden S-5 kom ind som nr. 2.

Næste Schneider-kapløb foregik i 1929 ved Spithead, hvor briterne stillede op med en type af konstruktør R. J. Mittchell, den var benævnt S-6 og udstyret med Rolls Royces nye „R"-motor på 1900 hk. Denne gang blev det først og fremmest en dyst mellem italienerne og englænderne, men det blev en engelsk S-6, der vandt med en fart af 428 km/t. Nogle dage senere satte det samme fartøj verdensrekord med en hastighed af 575 km/t.

England havde nu vundet trofæet to gange efter hinanden og behøvede blot at vinde tredie gang, for at den kunne blive ejendom. Af en uforklarlig årsag vægrede imidlertid det engelske luftfartsministerium sig ved at financiere britisk deltagel-



se i stævnet 1931. Omkostningerne var så store, at fabrikken, der havde konstrueret S-5 og S-6, ikke kunne være alene om opgaven, og situationen så temmelig håbløs ud. Da trådte den velhavende Lady Houston til, og hun satte 100.000 pund på spil for den britiske deltagelse. Man havde kun 6 måneder til at konstruere og bygge to forbedrede versioner af S-6, der skulle kaldes S-6B. Rolls Royce stillede en ny motor til rådighed, der i en relativ kort periode kunne yde 2300 hk. Også denne gang var den værste konkurrent Italien, men det fartøj, man stillede med, var ikke konkurrencedygtigt, og for tredie gang i træk vandt England Schneider-Trophy og dermed for altid, ved en flyvning med gennemsnithastighed af 547 km/t. Kort tid senere satte S-6B ny verdensrekord med 655 km/t.

England lå klart i spidsen og R. J. Mittchell stod som en af verdens dygtigste flyvemaskinekonstruktører. Det var naturligt man ønskede at udnytte situationen og erfaringerne og Mittchell blev sat i gang med konstruktionen af et jagerfartøj, der ifølge regeringens specifikationer bar den temmelig fantasiløse betegnelse F. 7/30. I 1934 var prototypen klar og fik navnet Spitfire, det første luftfartøj af dette navn. Det var udrustet med en Rolls Royce Goshawk-motor og havde fast landingsstel. Maximumhastigheden var ikke mere end 370 km/t, og hele projektet måtte anses for at være temmelig mislykket. Fartøjet kom da heller ikke længere end til prototypestadiet.

Men Mittchell ville ikke give op til trods for, at regeringen vægrede sig mod at engagere sig yderligere. Som en frelsende engel trådte Lady Houston atter ind i billedet, og reddede dermed ikke alene fabrikken, men på længere sigt faktisk også England. Ministeriet havde udarbejdet en ny specification om en ønsket jager med otte maskingeværer i planerne og med en Rolls Royce 12-cylindret P.V.-12 motor med en garanteret ydelse på 1000 hk. Mittchell besluttede at konstruere et fly omkring denne motor, piloten og de 8 maskingeværer på grundlag af de erfaringer, han havde erhvervet i Schneider-konkurrencerne. Og den 5. marts 1936 kunne den nye Spitfire gøre sin jomfruflyvning. Nu fik den succes, den havde en hastighed af 562 km/t og det engelske luftfartsministerium afgav straks en ordre på 450 stk. Desværre fik konstruktøren ikke lejlighed til at opleve, hvilket fantastisk luftfartøj han havde

skabt. Han døde i 1937 kun 42 år gammel.

Som tidligere nævnt blev 19. eskadrille udstyret med Spitfire Mk. 1 i 1938 og den blev enormt populær. Samtidig blev de to fabrikker Supermarine Aviation Works Ltd. og dets moderfirma Vickers Aviation Ltd. slået sammen med Vickers-Armstrongs Ltd. og produktionen tog fart. I efteråret 1939 kom krigen.

De første sejre tog Spitfire allerede hjem i begyndelsen af krigen under de sporadiske tyske raids mod England, men højdepunktet blev slaget om England i 1940, hvor Spitfire vandt verdensry ikke mindst takket være Winston Churchill's berømte ord (der i høj grad gjaldt Spitfire, dens besætninger og konstruktør): „aldrig har så mange haft så få at takke for så meget".

Tyskerne havde fået respekt for Spitfire og de besluttede at sætte et nådestød ind mod fabrikkerne. I september 1940 satte tyskerne meget heftige angreb ind mod Vicker's anlæg, bl. a. i Woolston og Hursley Park. Spitfires gjorde, som man kunne vente, deres yderste for at forsvare deres „vugge" og med glimrende virkning – resten gjorde fabrikkernes ledelse og strategerne ved at sprede anlæggene. I 1940 var disse spredt over 61 forskellige steder.

Samtidig med produktionen foretoges der konstruktive forbedringer af typen. Mk.4 var en speciel fotorekognosceringsversion, iøvrigt et område, hvor Spitfire senere skulle vise sig at være fortrinligt egnet. I 1941-42 kom Mk. 5, der bl. a. deltog i masseangrebene over Frankrig. Den var udrustet med en ny Rolls Royce Merlin-motor, der siden fik stor betydning. I 1942 fødtes også Mk.6, der var den første jager udstyret med trykkabine, og årsagen var bekæmpelsen af de højtflyvende tyske Ju-86.

Mk 9 blev en af de mest vellykkede versioner. Den blev fremstillet for indsats mod de tyske FW-190. Med sin Rolls Royce Merlin-61 gjorde den 650 km/t og havde en stigeevne på 4.500 fod i minuttet. Der fremstilledes over 5000 af denne type. Mk. 10 og 11 var udprægede rekognosceringstyper, medens Mk.12 var en videreudvikling af Mk. 5 og udrustet med den nye Rolls Royce Griffin-motor på 2000 hk. Spitfire Mk.13 var specielt beregnet til lavtgående fotorekognoscering.

Mk.14 blev sat ind under invasionen og mod V.1-raketterne. Topfarten var 711 km/t og stigeevnen forøget til ca. 5000 fod i minuttet, og med en tophøjde på mere end 40.000 fod. Mk.16 var en Mk.9 med en Packard-produceret Merlin-66 motor. Mk.18 udvikledes fra Mk.14 med forstærkede planspidser og en øget brændstofkapacitet.

Mk.19 blev den endelige fotorekognosceringsversion og blev indkøbt af adskillige landes flyvevåben. Endvidere byggedes en Mk.20 med en 1770 hk Griffin-motor, og på grundlag af denne type kom Mk.21 og 22 som de sidste i den lange Spitfirekæde. Med en RR Griffin-motor på 2050 hk og 6-bladede modsatroterende propeller gjorde disse typer en max.hastighed på 725 km/t.

Fra den første prototype i 1936 og til Mk.22 i 1945 forøgedes Spitfires hastighed fra 560 til 725 km/t, stigeevnen fra 760 til 1500 m/min. og i samme tidsrum firedobledes ildkraften. Ialt byggedes der i disse år 20.351 Spitfires og 2.408 til marinen under navnet Seafire. Når vi regner med marineversionerne, hvoraf den sidste hed Mk.47, konstrueredes der 29 forskellige typer, og det var kun få, der ikke kom længere end til eksperimentalstadiet.

Også det danske flyvevåben stiftede som bekendt et langvarigt bekendtskab med Spitfire, og den var uhyre populær blandt de danske piloter. Ej heller de danske er aktive mere og der sørgedes oprigtigt, da flyet blev taget ud af drift blandt de flyvere, der havde lært at holde af Spitfire. Det er ikke alene et smukt luftfartøj, men virkelig et „pilot's airplane", vidunderlig at flyve, med en udsøgt harmoni og kraft. Dette behøver vi blot at spørge en af vore danske piloter om, der fløj den både under og efter krigen. Men Spitfires saga er som sagt ude. Og ud af de tre sidste er

der fremkommet en, som skal paradere een gang om året...

Men mon ikke der stadig rundt omkring i verden står nogle, som er intakte. Flyet eksporteredes til en lang række lande, hvoraf nogle måske stadig er glade for at have Spit'en til rådighed i luftforsvaret. Men mange år kan det ikke vare, før alt hvad der er tilbage, er den britiske parade-spit, et minde om det fineste luftfartøj, der nogensinde er bygget.

Dog vil den stadig leve i bevidstheden hos de mænd, der har fløjet den og minde dem om den tid, da det var virkelig morsomt at flyve..... Spitfire.

GENERAL LAURIS NORSTAD

General Lauris Norstad, en slank 50-årig pilot i US Air Force, er chef for NATO, North Atlantic Treaty Organization's militære maskineri på et tidspunkt, hvor de diplomatiske og strategiske strenge er spændt til det yderste. Manden, der i dag indtager denne post, er blevet beskrevet som en „filosof i uniform", hvad der måske netop er nødvendigt for at bestride denne stilling. General Norstad står som symbolet på en ny generation i De forenede Stater, soldaten – statsmanden og diplomaten, der gradvis er vokset op i trit med USA's verdensomsændende interesser og forpligtelser. Deres fornemste egenskaber er evnen til at se ud over den snævre, militære horisont, hvad der falder mange professionelle officerer vanskeligt. Disse USA's nye folk har tilegnet sig et fond af viden på diplomatiske og politiske områder, en viden, der sætter dem i stand til at vurdere situationer og handle derefter uden generende „skyklapper".

Nuværende præsident Eisenhower var prototypen. Gen. Alfred E. Gruenther, generalen som Norstad afløste, et ligeså godt eksempel. General Douglas McArthur og gen. Walther Bedell Smith var andre.

Gen. Norstad blev udtaget til sin nuværende post af præsident Eisenhower, der engang i de tidlige år af den forrige verdenskrig skrev: *„Han (Norstad) har i den grad imponeret mig med sin sans for realiteter, den facon han griber problemerne an på, sin personlighed, så jeg vil fremover ikke på noget tidspunkt tabe ham af syne".* Også gen. Gruenther har udtrykt sig på lignende måde, ligesom de regeringschefer og ministre, han har været i forbindelse med under sine bsøg i NATO-landenes hovedstæder, har fuld tillid til ham.

Lauris Norstad blev født i Red Wing, Minnesota, den 24. marts 1907. Faktisk var det meningen han skulle læse jura, men engang besøgte han Fort Riley i Kansas sammen med sin far. Fort Riley var dengang hovedkvarter for De forenede Staters kavalleri, og besøget blev så afgørende for Norstad Jr., at han flyttede sin kærlighed fra de støvede lovbøger til den militære tjeneste. Han begyndte på West Point i 1926 og fire år efter afsluttede han skolen som nr. 139 af 241 elever. West Points årbog, *Howitzer,* fra 1930 nævner, at han af en eller anden grund har fået tilnavnet *„svenskeren"* og, fortsætter årbogen: *„Hans fejl er, hvis vi må have lov til at nævne dem, en beskedenhed, der nærmer sig et mindreværdskompleks – og en ulyksalig trang til at sove".*

Den beskedenhed, som *Howitzer* omtaler, har han måske stadig, men den mærkes absolut ikke som et tilløb til et mindreværdskompleks, hvad der vel heller ikke ville passe til hans rang og ansvar. Men behovet for søvn har han stadig. „Jeg er et af de få mennesker, der indrømmer, at jeg kan blive træt, så jeg gør hvad jeg kan for at passe på mit helbred", udtalte flyvergeneralen fornylig. „Hvis jeg har været sent oppe tre nætter i træk, gør jeg alt hvad jeg kan for at slappe af om eftermiddagen". Lauris Norstad gik direkte fra officersskolen til flyveskolen. Han tjenestegjorde ved forskellige jagereskadriller og siden ved de første B-17 formationer. Under et ophold på Hawaii giftede han sig med Isabella Helen Jenkins.

De har en 20-årig datter, der går på College i Connecticut.

På et ret tidligt tidspunkt fandt man ud af, at Norstad havde særlige evner og han blev forsat til stabs- og planlægningsarbejde. Da den 2. verdenskrig brød ud, var han allerede Assistant Chief of Staff for Air Intelligence. Mindre end to år senere var oberst Lauris Norstad næstkommanderende i staben i 12. Air Force i Europa. Endnu 6 måneder efter var han chef for operationerne ved

General Lauris Norstad

Northwest African Air Force og her var han for første gang underlagt gen. Dwright D. Eisenhower i Algier.

Det var i dette job, at Norstad erhvervede sig sin første generalstjerne i marts 1943, han var da blot 36 år gammel.

En dag sad Norstad i shorts og skjorte uden distinktioner i sit hovedkvarter i Bizerte i Tunis. En nyankommen, midaldrende og rejsetræt oberst kom ind i det store telt og bad Norstad skaffe sig en kold drink meget hurtigt. Brigadegeneralen adlød uden at ord. „Den unge fyr og jeg, som jeg anslog til at været et sted mellem 19 og 20 år", fortalte obersten siden, „sludrede lidt sammen, og jeg fik det indtryk, at han var en usædvanlig velbegavet ung mand, dog blev jeg i samtalen løb klar over, at jeg havde bedømt hans alder til for lidt". Vi skal ikke udtale os om oberstens følelser senere på eftermiddagen, da der blev indkaldt til stabsmøde under forsæde af brigadegeneral Norstad. Samme oberst har senere indrømmet, at han aldrig vil glemme det grin, som Norstad sendte ham.

I 1944 blev Norstad kaldt til Washington, hvor han deltog i planlægningen af angrebene på Japan. Han anvancerede til generalmajor og siden til generalløjtnant, og da krigen sluttede, var han en af de såkaldte „little chiefs" i de forenede værns generalstab.

Gen. Norstad vendte tilbage til Europa i oktober 1950, som chef for US Air Force i Europa (USAFE), og i marts 1951 fik han sin første NATO-chefpost, de allierede styrker i Centraleuropa. Lige fra begyndelsen havde Norstad følt sig fristet af arbejdet med atlantpagten og i juli 1953 blev han luftmilitær rådgiver for pagtens daværende chef, gen. Matthew B. Ridgeway og beholdt denne stilling under gen. Gruenther, indtil han selv overtog SHAPE (Supreme Headquarters Allied Powers in Europa) den 20. november 1956. Under sin første rejse rundt til NATO-hovedstæderne, var det Norstad en glæde at opdage, at de respektive regeringer (de fleste) bestragtede pagten som et grundlag for deres udenrigspolitik, men i flere af landene var det hans indtryk, at befolkningen var uinteresseret og ikke mindst uinformeret om NATO's betydning og aktivitet.

Han indså, at dette hul i menneskenes bevidsthed om pagtens betydning som garant for freden i Europa måtte stoppes. Efter et forretningsmæssigt princip fik han gennemført en form for *public relation* om alliancens arbejde og indprentede sine medarbejdere, aldrig at forsømme en lejlighed til at understrege NATO's bestræbelser for bevarelse af freden.

Norstad er enestående loyal over for de folk, han arbejder sammen med. „Han er et af de mest tilfredsstillende mennesker at tjenestegøre under" udtalte en canadisk seniorchef for ikke så længe siden. „Det er måske vanskeligt at udtrykke, men han har simpelhen de egenskaber, der er afgørende for en chef".

Gen. Norstad bor i et temmelig stort hus, som er bygget i 1850 og ligger i La Celle St. Cloud, umiddelbart vest for Paris, det er stillet til rådighed for den øverstkommanderende af den franske regering. Hver week-end, hvis tiden er til det, vil

Norstad være at finde på golfbanerne i St. Germain, thi ligesom Eisenhower dyrker han denne sport med stor lidenskab. Jagt og fiskeri hører ligeledes til hans hobbies, men det er sjældent han har stunder til det nu.

Atlantpagtchefen starter sin dag kl. 0600 med at gennemgå de dokumenter, han har modtaget sent aftenen før. Kl. 0830 ankommer han til sit kontor i SHAPE-hovedkvarteret i en Sedan prydet med en fire-stjernet standard og ført af en enlisted chauffør. Han går straks i gang med en morgenbriefing, hvor længe den varer, afhænger af, hvor meget der skal gennemgås. Dernæst hører det til en af hans opgaver at modtage en strøm af besøgende – senatorer, bladfolk, medlemmer af regeringer, officerer fra andre NATO-kommandoer m. fl. Til frokosten er der næsten altid gæster og den bliver indtaget i chefens private spisestue i hovedkvarteret. Om eftermiddagen er der ligeledes rigeligt med problemer. Norstad elsker at arbejde hurtigt, til de forskellige opgaver danner han team af kvikke folk. Lange samtaler om vind og vejr er noget af det værste han ved.

Norstads aftener er et kapitel for sig. Han inviteres selvsagt til hver eneste diplomatisk, politisk og militær sammenkomst, og dette betyder, som N. nylig gav udtryk for, *„der kan gå op til 3 uger, hvor jeg ikke har en aften hjemme"*.

Efter NATO's statutter kan general Norstad sidde på sin post i to år. Han vil da blot være 52 år gammel, og det er nærliggende at stille sig spørgsmålet, hvad vil det næste blive? En af hans forgængere, general Matthew B. Ridgeway, forlod SHAPE for at blive chef for USA's tre værns forenede generalstabe. En anden, general Gruenther, blev præsident for det amerikanske Røde Kors og endelig den tredie er i dag midt i sin anden præsidentperiode, og det er iøvrigt ham, der engang sagde, at han ikke ville tabe Lauris Norstad af syne...

Med Boeing 707 over Atlanten...

Et af dette blads gode venner har haft lejlighed til at deltage i Boeing 707's jomfrurejse over Atlanten for ganske nylig, og det er lykkedes at formå redaktør Preben Eriksen til at skildre sine indtryk i nedenstående artikel.

Jeg spiste frokost i London en tirsdag eftermiddag, drak min eftermiddagskaffe i Keflavik på Island og fik min aftensmad serveret i New York. På otte og en halv time flyttedes jeg – og 110 andre europæiske journalister, der deltog i Pan American Airways åbning af jetalderen over Atlanten – fra londonsk efterårståge via islandsk regn over de sydgrønlandske Nunatakkers imponerende vildskab til et neonglitrende aften-New York.

48 timer senere krydsede vort fly „Mayflower" Atlanten som det første fly i verden, der gik nonstop meller New York og London med over hundrede mennesker ombord. Vor tid var seks timer og toogfyrre minutter. Inden for tre døgn havde vi da krydset Atlanterhavet to gange i en samlet tid på 15 timer og 12 minutter, båret af en maskine, der mere minder om en tidsmaskine end et passagerfly.

Sådan rejser man i jetalderen, og det er virkelig ikke som noget andet mellem himmel og jord. Med vældige kilometerhastigheder og så højt over skyerne, at man får rumfornemmelse, blæses man

RADIO PARTS

Sankt Knudsvej 13
Kbhvn. V.

Telefon:
Hilda 3111

RADIO - RADAR - TV

Elektrotekniske artikler en gros

Con-FORMS

N. PURUP
KØBENHAVN A-S
FORMULARTRYKKERI
Esplanaden 6-10 - København K
Palæ 8323

TAGE OLSEN A/S
Civilingeniør M. A. ING.F.

Præcisions- måleinstrumenter fra førende amerikanske og tyske fabrikker

Vesterbrogade 6 D , Telefon Palæ 1343

Jul. Jacobsen
AALBORG

Teknisk maskin- og olieforretning

Telefon 3 12 88 . Fjernskriver 9762 ab
Aalborg

Johan Ullstad & Sønner
PAPIRHANDEL
KOMPAGNISTRÆDE 10 . CENTRAL 1992

S. Burchardt
Slagtermester
Stationsvej 22 **Ballerup**

Nørresundby Brøndanstalt
A. Bach & Søn
Mineralvand
MONARK & VALASH

Handelsbanken i Viborg
Filial af Aktieselsk. Kjøbenhavns Handelsbank
VIBORG
KARUP KØLVRÅ

P. J. Schmidt
VOJENS

BØGER . FOTO
BOGTRYK
TELF. 4 12 26

Vald. Hinrichsen & Schrøder
Haderslev
AUTOMOBILER - RESERVEDELE

JYDSK ILT- & ACETYLENGASFABRIK A/S
Horsens . Telefon 2 47 11

'ra kontinent til kontinent af jetdysernes kæmpe-
:raft.

110 mennesker var vi ombord i kæmpejetclip-
›eren „Mayflower" den dag, den startede fra
London mod New York – det største antal men-
ıesker nogensinde samlet i et fly på vej over At-
anten. Nu er jetalderen allerede hverdag, for
PANAM's kæmpestore Boeingmaskiner hviner nu
ıver dag over Atlanterhavet mellem Paris og New
York og snart begynder flyvningen mellem Lon-
don og New York også. Alerede nu er vor 110
passagerers rekord slået.

Denne nye form for flyvning er et eventyr
større end noget andet, flyvningens udvikling har
kunne byde os siden Wright-brødrenes korte hop
i 1903. Med tidsforskellen mellem kontinenterne
som hjælper skaber jetflyvningen helt fantastiske
perspektiver i rejselivet.

Med sin hastighed ikke langt fra lydmuren –
den flyver omkring 925 km i timen – har jet-
passagermaskinen fået jorden til at skrumpe ind
med 40 pct. Hvordan former da en sådan flyv-
ning sig?

Indtrykkene har flimret hastigt forbi fra den
dag, jeg spadserede gennem tolden i London. Man
viser sin pladsbillet og bringes med bus ud til et
kæmpefly, der står klar på betonplatformen. Dens
fire vældige jetomtorer er ophængt som gondoler
under de tilbagestrøgne skarpe vinger. Piloten har
allerede startet motorerne. De hviner sagte og jet-
hvinet tager til i styrke, mens maskinen langsomt
ruller ud til start.

Vi er kørt op for enden af startbanen, der tegner
sig kilometerlang foran os. Maskinen står helt
stille, og udenfor ser vi jordpersonalet tage svære
ørenbeskyttere på. I passagerkabinen lyser lampen:
„spænd sikkerhedsbæltet – ingen rygning". En lille
instruktion fra en sød stewardess, der fortæller om
redningsveste og deres anvendelse, hvis noget skul-
le ske, tegner sig skarpt i erindringen. Man spæn-
der sikkerhedbæltet lidt fastere, trækker vejret
dybere og ser fattet ud.

Så bryder en orkan pludselig løs. Kaptajn Joe
Flowers – luftveteranen, der skal føre „Mayflower"
til New York, har frigjort alle sine hestekræfter.
Motorerne speedes op til 30.000 omdrejninger i
minuttet og et øjeblik står maskinen dirrende –
så raser den fremad.

Uden for holder folk nærved hænderne op for
ørerne og vender ryggen op mod larmen. I ma-
skinen hører vi det som en dyb torden, mens May-
flower tager mere og mere fart. De grønne mar-
ker langs startbanen jager forbi – men vi er stadig
på jorden. Vil den da aldrig løfte sig? Jo, plud-
selig slipper vi jorden, og et par sekunder senere
høres et bump – vi har trukket hjulene op. Vi
stiger.

– Den lange start er en jetmaskinens karakteri-
stiske sider, siger kaptajn Flower, da jeg senere
får lov at kigge ud i førerkabinen. Herude med
god udsigt til alle sider har man rigtig følelsen
af at svæve frit. Dybt under os ligger skyernes
uldne tæppe, og solen skinner paradisisk.

– Jetmaskinen er som en vogn med kun et gear
– nemlig højeste gear, siger kaptajn Flower. Han
og de tre andre mænd i cockpittet får tid til en
kop rygende kaffe – og det kvikker op.

– Maskinen må simpelthen have fart på før
den rigtigt kan få fart, siger kaptajnen – det er
et af jetmaskinens særpræg. Stigningen efter star-
ten har været fantastisk. På tre og et halvt minut
er vi over skyerne. På 14 minutter ligger vi i 8
km.s højde og snart er vi 10 km oppe.

Maskinens klatreevne er fantastisk. I nogle
minutter lige efter starten har man den samme
fornemmelse af stigekraft, som man får, når man
sidder i en militær jetjager. Man føler maskinens
kræfter på samme måde, og man mærker, at man
løftes helt andreledes end i en propeldrevet ma-
skine. Men det er ikke en ubehagelig fornemmelse
– det giver snarere en følelse af ubegrænset sik-
kerhed.

Det har man også, når man krydser af sted med
over 900 km.s fart i 10 km.s højde. Maskinen
ligger roligt i luften, og al den motorlarm, der
høres, er en blid susen. Resten kastes simpelthen
bagud. Et halvt hundrede meter bag maskinen
hvirvles luften sammen til et lydinferno.

Under denne stigning højere og højere får man
virkelig en fornemmelse af rumfart, der yderligere
understreges, når man kaster et blik mod jorden.
Et øjeblik kan man godt tage sig i at opfatte det
ikke som vor egen jord, men blot som en planet

Boeing 707

– som et himmellegeme, for når man ser på jorden her fra 12 km.s højde, reflekterer den lyset på en helt anden måde, den ligesom skinner. Den virker nærmest som en fremmed klode.

Vi er bound for New York – tror vi da, men mange minutter efter starten går der ikke, før vi hører kaptajn Flowers i højtaleren. Han meddeler, at vi desværre må gå ned på Island. Vi er løbet ind i en modgående orkan heroppe i 10 km.s højde, og den vil ikke tillade os at nå New York nonstop. Vi må uden om den – og vi må have brændstof i Keflavik. Flyvningen til Island vil foregå i 12 km.s højde, meddeler kaptajnen, og den vil vare 2 ½time. Champagnefrokosten fra Maxim i Paris bliver serveret i løbet af en halv time – og mens stormen jager om os derude, sidder vi her i 12 km.s højde og drikker fransk Champagne til lækre hummere.

Trods sine vældige kræfter er „Mayflower" altså ikke i stand til at tage kampen op mod stormen derude, at de endnu kun halvt uudforskede jetstrømme stadig er en faktor, der må tages i betragtning. Det vil måske også være charmen ved fremtidens jetflyvning, at er den end perfekt, så bliver den ikke overperfekt, fordi man stadig må tage hensyn til naturens vældige kræfter.

Jeg sidder og kigger ud på maskinens slanke tilbagestrøgne vinger, der blinker i solskinnet, og ser, at de ligesom fjedrer. De gør det navnlig i dag, hvor vi har vinden imod os, og det er godt.

For netop disse elastiske vinger gør, at masinen trods vind og vejr ligger stille i luften – havde de været stive, ville vi have „bumpet" som på en brolægning. Nu rider vi på dem.

Vingerne har også en anden funktion. De er hule og rummer maskinens brændstof – ca. 70 tons jetbrændstof, kerosen, som det hedder – det svarer til hvad der kan være i fem af de store benzinbiler.

Vingernes tilbagestrøgne form skyldes vor nærhed af lydmuren. De ser også kønne ud, men det er ikke først og fremmest for udseendet skyld, at de er tilbagestrøgne. „Mayflower" flyver nu 82 pct. af lydens hastighed – og den kan bringes helt op på 95 pct. af den, men det har Boeingfabrikkernes testpiloter kun gjort under prøverne. Lydens hastighed er op mod de 1250 km – og de 88 pct. af den, som Boeingmaskinen *kan* nå op på med passagerer, er en fin fart. Jeg mindes uvilkårligt, at engang for otte år siden fløj jeg nøjagtigt lige så hurtigt – i en tosædet Meteorjetjager.

Der er glimt af Vestmannaøerne i brusende Nordhavsbrænding, så lander vi stille og fint på Keflavik. Maskinen ruller op i nærheden af en hel samling jetmaskiner med fantomydre – det er amerikanske Scorpionjagere, der står og skutter sig i den silende islandske regn.

Snart går det videre mod New York. Atter kryber folkene langs startbanen sammen under jetlarmen, så slipper „Mayflower" jorden efter en lang start i sidevind. Først helt ude, hvor havet tager startbanen, kommer i vi luften, vi går gennem de regntunge islandske skyer til solskinnet 12 km oppe. I en stor bue jager vi uden om stormen, der raser i fuld styrke fra kyst til kyst – i førerkabinen taler kaptajn Flowers med en anden liner, med oceankæmpen „Queen Elizabeth", der kæmper sig frem nede på Atlanten.

Så ser vi pludselig åbenbaringen for os, som forhåbentlig mange passagerer på Atlantenruten vil se, for alene den er flyvningen værd – vi ser Grønlands Nunatakker i tindrende sol, vi ser de sneklædte bjerge og bræer, som med blåligt skær skyder sig ud i havet. Det ser vildt og betagende ud her oppe fra 12 km.

Derfra stikker vi næsen mod sydvest – direkte mod New York. Ned over Labradors sumpegne og bjerge går det, vi skuer ud over landskaber af imponerende vildskab og skønhed. Sådan vil vore efterkommere måske engang se fremmede planeter.

Vi var fløjet nordpå mod mørket og de islandske tåger. Nu går det atter mod sydvest. Vi ser solen stige langsomt op over skyhavet i sydvest – vor fart gør, at vi næsten kan følge dens gang omkring jorden. Det er et fantastisk syn af overjordisk skønhed, hvor solen spiller i skysøjler i alle regnbuens farver.

New York – Idlewildlufthavnens blå landingslys dukker op. Det er ikke mørkt endnu, men kæmpebyen er ved at tænde sine lys, og synet virker dobbelt heroppe fra. Klokken er omkring 18 amerikansk tid, da vi lander – vi har været i luften i otte og en halv time, vinden har kostet os 50 minutter og en landing på Island.

– Det vil ikke ske om et årstid. Når en endnu større type sættes ind, så er det nonstop hver gang, forsikrer PANAM-folkene.

Men vi gennemfører alligevel historiens første jet-nonstop flyvning med passagerer mellem New York og London. Torsdag eftermiddag overværer jeg et møde i FNs politiske komite i det imposante glashus i New York. To timer senere, kl. 18, sætter jeg mig i „Mayflower" og lander seks timer og 42 minutter i London. Det bliver min korteste nat – for da vi når London, gryer det over London Airport. Klokken er halvsyv engelsk tid.

Det er en fantastisk flyvning. Kaptajn James Warren, der fører maskinen tilbage over Atlanterhavet, er besluttet på, at vi skal gå nonstop. Så kommer meddelelsen fra London – dårligt vejr. Vi må måske ned i Shannon på Irland.

Flyvning i 12 km.s højde er om mulig endnu flottere ved aften end om dagen. Stjernerne står klart og tindrende deroppe over skyerne og himlen er blåsort. Med 925 km.s fart i timen og en rygvind på 30 knob stryger vi østpå mod Europa.

Stewardesserne har travlt, Stewarderne har travlt – de skal servere middagen om få minutter, og navigatør og kaptajn har travlt – for hvad skal de? Kan vi nå London – eller skal vi opleve det ærgerlige at måtte opgive en god chance for at skabe luftfartshistorie? Vi sidder godt heroppe i 12 km.s højde over Atlanterhavet og spiser vor fire retters middag med to vine eller Champagne, mens jetclipperens radioanlæg spiller Oklahoma for os.

Vi sidder godt og komforbtabelt – og jeg har prøvet såvel første klassens lænestole, som økonmipladsens mere trange sæder. På begge klasser sidder man komfortabelt og behageligt i en dyb stol.

Men inden døre er der lunt og whisky til otte kroner flasken – det undskylder næsten mellemlandingen, bliver vi enige om, og så er der lige tid til en kop kaffe.

Fire stewardesser og to stewarder er der på denne flyvning – og de løber hver mellem 10 og 12 km på en sådan tur over Atlanten. Der skal gode ben til at være stewardesse, siger kønne norske Elsa Tangen fra Moss. Hun er en af de mange udenlandske piger, der arbejder i Pan American Airways og hun kan li' at flyve jet.

Vi befinder os midt over Atlanten. Det er stadigt uvist, hvad vi skal. Bliver vejret bedre i London, eller skal vi ned i Shannon på Irland for at vente til Londons tåge letter. Vi har brændstof nok, vi kan sagtens nå London.

Jeg går ud i clipperens cockpit. Nu om aftenen er den et farverigt og fantastisk syn. Kabinen

er illumineret med rødt lys, og de utallige instrumentskiver og elektroniske måleinstrumenter lyser med røde og grønne lamper. Oppe i førerkabinens tag sidder et veritabelt periskop, for disse maskiner, der flyver så højt og så hurtigt over jordens mærkeligste egne, må ofte benytte sig af navigering efter verdens ældste metode – navigering efter stjernerne. „Periskopet" er en slags sekstant, hvormed navigatøren kan orientere sig.

Vi er ved at nå frem til Irland og mørket under os viger for det begyndende morgengry. Så kommer Londons lufthavn endelig ind på radioen – der er ingen tåge mere, vi kan lande.

Besætningen har siddet bøjet over deres kort og instrumenter. De ser op og smiler, da kaptajn Warren med et bredt grin stikker tommelfingeren i vejret.

Vi går lige mod London.

De rer ikke så lidt af triumf i kaptajnens stemme, da han efter en blid og elegant landing fortæller os vor flyvetid: New York-London – 6 timer 42 minutter.

Vi er noget øre og fortumlede, da vi står ud – for syv timer siden så vi New Yorks neonlys tændes. Nu er det morgen, vi er i London.

Middag i New York – morgenmad i London. Det er jetalderen. *Preben Eriksen.*

NYT *fra flyvestationerne . . .*

TIL LYKKE.

Chefen for flyvertaktisk kommando, general K. Ramber, har fødselsdag den 17. november.

*

Endvidere kan vi ønske til lykke til oberstløjtnant V. Mouritzen den 25. oktober, overstløjtnant E. Birkhede den 14. i samme måned. Kaptajn G. Bouet fyldte år den 18. oktober og kaptajn E. Rechnitzer den 8.

*

FSN ÅLBORG

Den 13. september forevistes FSN for Vadum borgerforening.

Den 17. september forevistes FSN for Sct. Georgsgildet, Aalborg.

Den 6. september var der åbent hus på FSN i forbindelse med den amerikanske flyvning „MOBILE FOXTROT".

Der var mødt ca. 30.000 mennesker til flyveopvisningen, som bl.a. omfattede:

Tankning i luften af Super Sabre jets.

Forskellige formationsflyvninger af danske luftfartøjer.

Helikopterflyvning.

Udstilling af forskellige fly-typer, redningsmateriel m. m.

Inspektion af FSN's KF'ere ved korpschef fru Else Martensen- Larsen. Inspektionen blev optaget af fjernsynet til brug ved „AKTUELT" den 24. september 1958.

Husflidsundervisningen starter mandag den 6. oktober. Der vil blive oprettet hold i: Træsløjd, benskæring og bogbinderi.

Den frivillige idræt begynder den 1. oktober med hold i: Håndbold, indendørs fodbold, gymnastik, boksning, judo, tennis, badminton og bordtennis.

Stationsmesterskabet i femkamp er afviklet. Mester 1958 blev: OS N. T. Madsen, M-afd.

KL P. S. L. Olsen er tildelt IFA's sølvnål for stationsmesterskabet i vægtkast 1958.

Følgende film er blevet forevist mandskabet i september måned: Moonlight serenade, Ingen tid til kærtegn, Du kan ikke ta' det med dig, Bank under bordet.

*

Fornylig demonstrerede A/S Jørgen Schiøtt to ıye franske panserværnsraketter SS 10 og SS 11, om det danske forsvar er interesseret i. Det fran-ke firma SNCAN, som har fremstillet raketterne, ıar allerede fået bestillinger fra USA, Vesttysk-and, Sverige, Norge og Libanon. SS 10 har en ækkevidde på 1,5 km og SS 11 3,6 km. Begge yper kan anvendes fra jorden, fra jeep, helikopter, notortorpedobåd eller andre orlogsfartøjer, og de :r i stand til at gennembryde 40 cm panserstål :ller f. eks. en betonbunker af jernbeton.

*

Flyvevåbnet har i den sidste tid deltaget i et par øvelser i samarbejde med luftværnet, bl. a. med Jydske Luftværnsregiment i Hvorup, hvor der blev afholdt en storstilet øvelse som et led i gen-optræningen af regimentets genindkaldte, popu-lært kaldet „Old-basserne". De genindkaldtes op-gave under øvelsens første etape var at forsvare broen over Vildsund i Limfjordens vestlige del mod jetangreb. Også Frederiksbroen ved Frede-rikssund har været skueplads for en øvelse, hvori det gjaldt at markere angreb på en større bro. Jetfartøjer angreb, medens flakbatterier under kom-mando af oberstløjtnant Isaksen søgte at pille dem ned.

VERDEN RUNDT

Det amerikanske Marine Corps – de berømte ‚læderjakker" – blev så imponeret over den ind-ıats, de store C-130 Hercules transportmaskiner ;jorde under invasionen i Libanon, at det har af-;ivet en foreløbig ordre på to maskiner af den ıyeste type. Det er meningen, at disse skal danne ‹ernen af en hel flåde af transportmaskiner, der ;kal give korpset jetalderens bevægelighed.

Med disse maskiner vil læderjakkerne kunne lande og starte fra ganske korte landingsbaner, og findes de ikke en gang, kan der med faldskærme fra hver maskine nedkastes 64 soldater med fuld ıdrustning eller 20 tons udstyr helt op til hau-ıitzere.

Under landsætningen i Libanon i dagene fra 17. til 30. juli var der stadig et gennemsnit af 33 Hercules maskiner i luften på vej mellem deres europæiske base i Evreux, Frankrig, og den nære Orient.

*

BIRBANK CALIFORNIA: Den nye prop-jet Electra har, før det første eksemplar af den nye ype er blevet leveret, fået forlænget sin aktions-radius fra 4.400 km til 5.536 km, mere end 25 %. Det er nemlig muligt at indbygge ekstra vinge-tanks, der kan tage 3.400 l. ekstra brændstof, så Electra herefter kan medføre ialt næsten 24.500 l. Også med den forlængede aktionsradius er der reservebrændstof til ekstra 2 timers flyvning.

*

BURBANK, Californien: Lockheed Aircrafts nye prop-jet passagermaskine Electra har allerede pas-seret sine første 100 flyvetimer i programmet for prøverne til Civil Aeronautics administrations — C.A.A.'s — luftdygtighedscertifikat. Der er op-nået marchhastigheder på 740 km i timen (12,3 km i minuttet), medens fabrikken kun har garan-teret luftfartsselskaberne 680 km i timen. En lan-ding er foretaget på kun 275 m afløb, og maski-nen lander på 580 m uden at benytte bremser af nogen art.

Samtidig arbejder Lockheed også på at indrette Electra maskinerne til specialopgaver for den amerikanske flåde og luftvåbenet. Den skal således kunne fungere som flyvende skolestue til uddan-nelse af piloter og radaroperatører, til ambulance-maskine for 76 patienter og et personale på seks samt til transport af hastende last. Den vil kunne løse disse opgaver med 273 km hurtigere fart i timen end nogen af de eksisterende maskintyper.

Den 23. september var en stor dag for Boeing Airplane Company, for på denne dag udstedtes i Washington, D.C., det første Civil Aeronautics Administrations certifikat til en amerikansk jetliner til passagerfart, certifikatet nr. 4 A 21 til Boeing 707, Amerikas første jetpassagermaskine.

Den, der i dag mageligt sætter sig til rette i den kæmpemæssige, komfortable Boeing 707, gør sig vanskeligt noget begreb om, hvilke prøvelser 707 i bogstavelig forstand har måttet gennemgå, før den fik officiel godkendelse til passagertrafik.

Der foreligger nu en række oplysninger, der med al ønskelig tydelighed fortæller om, hvad en jetliner må gennemgå, inden den godkendes.

Tre 707ere deltog igennem 2½ måned i det særlige certifikatprogram. Tilsammen var de på vingerne 698 timer 40 minutter og foretog 537 flyvninger. Under prøverne opnåedes en højeste hastighed på 1075 km i timen og et højeste march-tal på 0,95 eller 95 pct. af lydens hastighed. Største opnåede højde var 42.500 fod, og størst brutto start-last var 130 tons. Den længste non-stop prøveflyvning gik fra Seattle til Miami, 4400 km, der tilbagelagdes på 5 timer 4 minutter.

Fra CAAs og fra Boeings egne prøveflyvninger optoges 17 millioner data på 325 km magnetisk stålbånd, og hele det vældige kontrolmateriale blev analyset af Boeings ingeniører og indgik i CAAs vurderinger.

Tager man 707 prototypen, der har fløjet i over 4 år, med, har Boeing 707 indtil den 15. august i år, da den første maskine blev afleveret til et luftfartsselskab, fløjet rundt regnet 1¼ million km, der svarer til tre gange afstanden til månen.

Siden prototypen af Boeing 707 foretog sin første flyvning i juli 1954, har dens kontrolinstrumenter brugt 145 km oscillografpapir til diagrammer af alle tænkelige arter og 65 km film til optagelse af såvel levende som faste billeder. Alene to af de tre maskiner til CAA-prøverne optog 60 km film på sine kontrolinstrumenter. Den tredie maskine, der anvendtes til funktions- og pålidelighedsprøver, var fuldt monteret som passagermaskine og var ikke forsynet med kontrolinstrumenter.

CAA-certifikatet blev af forbunds-handelsminister Sinclair Weeks overrakt William M. Allen, præsident for Boeing Airplane Company, som hermed kunne sætte kronen på det værk, han startede den 30. august 1952, da han gav meddelelse om den beslutning, der førte til, at 707 prototypen i juli 1954 gik på vingerne efter en investering på 16 mill. dollars, eller små 110 mill. kr.

Udstedelsen af CAAs type-certifikat betyder, at Pan American World Airways, som det første af 15 førende luftfartsselskaber, der har bestilt Boeing 707 jetlinere, nu kan sætte 707 i reglemæssig fart på sine verdensomspændende ruter, efterhånden som maskinerne leveres. Der er foreløbig planlagt sådan regelmæssig drift på New York-Paris- Rom ruten fra den 26. oktober og på New York-London fra 16. november. Den maskintype, der er tale om, er Boeing 707-120, den transcontinentale og transatlantiske udgave.

Blandt de selskaber, der har bestilt Boeing 707 – i forskellige udgaver tilsammen 185 maskiner – er Air France, Lufthansa, Pan American og Sabena, der alle beflyver København.

*

Infanteriløjtnanten: „Fremad march! Deling holdt! Fremad march! Svingning til venstre! Svingning til højre! Deling holdt! Deling march! Deling holdt! Hvil! Giv agt!"

En forknyt rekrut: „Pokker skal arbejde for en mand, der skifter mening så tit!"

*

UNIFORMER

i ægte håndskræderi

TH. & OVE HILGE

BREDGADE 76 . PALÆ 141

Siden 1895

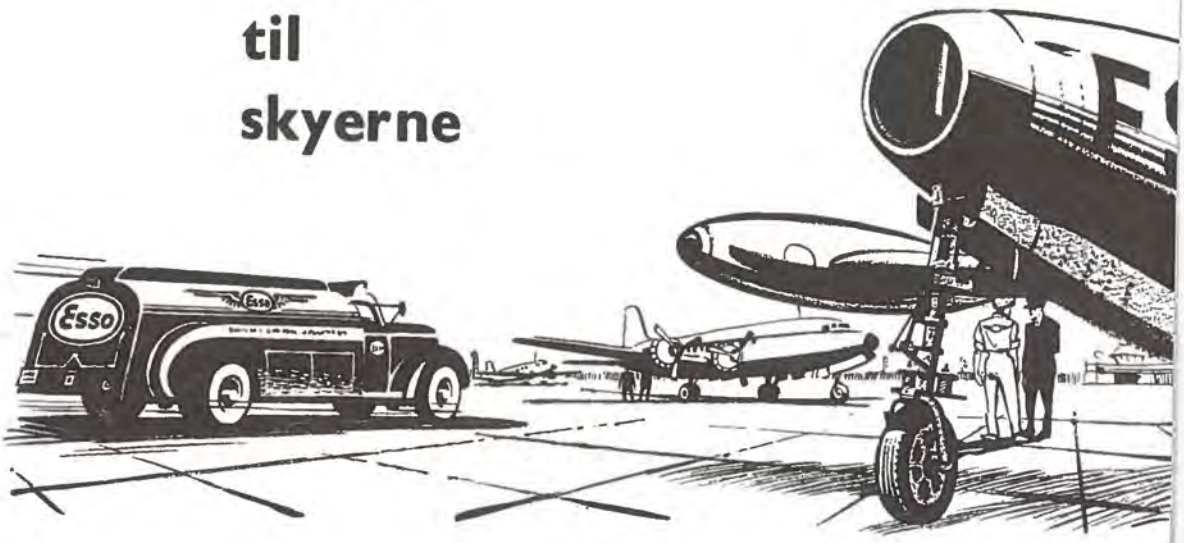
Der er tradition for godt skræderi i Bredgade

FLYVEVÅBNET

4. ÅRGANG

Nov.-Dec. 1958

- mærket,
der
hæves
til
skyerne



FLYVEVÅBNET

NOV.-DEC. 1958

INDHOLDSFORTEGNELSE

— Leder
— General Kragh
— SAC
— Menig Slovik
— Josef Straus
— FN
— Nyt fra flyvestationerne
— Verden rundt
— Bogkronik

De synspunkter, der fremsættes i bladet, repræsenterer ikke nødvendigvis redaktionens — endsige 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.
Telf. 98 18 79. Giro 98 025.

Ansvarshavende redaktør:
Flyverløjtnant M. C. Bügel.

Trykt i
Herlev Bogtrykkeri
(S. Valbjørn)

DET GEOFYSISKE ÅR . . .

Videnskabsmændene er vore dages opdagelsesrejsende. Geofysikeren er vor tids Magellan, Marco Polo eller Colombus. Han udforsker jorden fra ende til anden, søger dybt ned i havene og ud i universet. Han udforsker havenes bund og jordens indre og vender blikket mod solen, månen og stjernerne for at finde forklaring på universets magnetiske storme, kosmiske stråler og andre fænomener. Han undersøger jordens varme- og kuldegrader, dens fugtighed og tørgrad, dens storme og hele dens vejrlig. Og mens han således tegner billedet af jorden, lægger han samtidig kursen ud mod universets ukendte vidder.

I det internationale geofysiske år, der begyndte den 1. juli 1957 og slutter nu med udgangen af 1958, har videnskabsmænd fra hele verden sluttet sig sammen for at gennemføre den gigantiske udforskning af jorden og dens omgivelser. De har arbejdet sammen for at lære mere om naturen og dens endnu uløste mysterier. De er blevet bistået af mange, der ikke tilhører videnskabsmændenes kreds, men som er besat af den samme forskertrang.

Ideen til dette storslåede internationale arrangement blev undfanget en aprilaften i 1950, da en gruppe videnskabsmænd var til middag hos den kendte amerikanske fysiker, dr. James A. van Allen, i hans hjem i Washington. I aftenens løb diskuterede man bl. a. det videnskabelige samarbejde på tværs af landegrænserne under de internationale polarår 1882-83 og 1932-33, og det førte naturligt til en drøftelse af mulighederne for et nyt projekt af lignende art.

Der viste sig ret hurtigt at herske enighed om, at tiden nu var inde til at iværksætte et sådant internationalt videnskabeligt samarbejde. Forslaget blev forelagt internationale videnskabelige institutioner, hvor det blev modtaget med begejstring, og der nedsattes kort efter en komité med det formål at lægge rammerne for hele det store projekt.

Tidspunktet for det internationale geofysiske år (I.G.Y.) blev fastlagt således, at det faldt sammen med en periode, i hvilken man vidste, at der ville indtræffe interessante solfænomener. Solen ville sende vældige flammer tusinder af kilometer ud i rummet i dette tidsrum, og man havde regnet ud, at der ville indtræffe voldsomme magnetiske og elektriske forstyrrelser i universet.

Det kom til at slå til. To dage før IGY's begyndelse udsendte solen et gigantisk fyrværkeri, som om den var ivrig efter at bistå jordens videnskabsmænd i deres program. Russiske forskere var de første, der observerede de kraftige udladninger. De gav straks meddelelsen videre til centret for disse observationer, Fort Belvoir i Virginia, som igen alarmerede observatorier over hele jorden. Således gik tæppet for et betagende drama i videnskabens historie: det nye studium af verden omkring os.

Der er ikke grænser for, hvilke fænomener der har været underkastet et nøjere studium. Man startede med solen, der er betingelsen for, at alle levende væsener kan eksistere, og vendte opmærksomheden mod solpletterne, der i virkeligheden er kraftige hvirvelstorme i solens gaslag. Det er disse storme der former sig som enorme udbrud fra solen, og der slynges uhyre mængder af ioner, elektroner og ultraviolet udstråling ud i rummet. Nordlysene har altid talt til menneskenes fantasi. De bølgende lystæpper, der spiller i strålende farver fra svage grønlige nuancer til blodrødt, viser sig hovedsageligt i polaregnene, men kan undertiden også ses på nattehimlen i andre områder af verden. De magnetiske storme er af mere prosaisk natur. De optræder som elektriske forstyrrelser og volder hovedbrud hos teknikere og telegrafister i radiokommunikationstjenesten. IGY-videnskabsmænd har studeret både nordlys og magnetiske storme, for at få større forståelse af disse fænomener. Et andet fænomen, som undersøges under IGY, er den såkaldte „airglow" (luftglød), et lysende lag i den højereliggende atmosfære, der er kilde til ca. 40 % af det lys, som ses i måneløse nætter. Det er jordens eget lys, der fremkaldes af kemiske reaktioner i molekylerne i den højereliggende atmosfære, når de bombarderes af partikler fra solen. Nogle videnskabsmænd mener, at de dyr, der kan se i mørke, har øjne, der er følsomme over for airglow. Ionosfæren og de kosmiske stråler har ligeledes været genstand for et indgående studium. Videnskaben mener, at de partikler, der fremkalder de kosmiske stråler, hovedsageligt er atomkerner af elementer som brint og helium, hvis fremdriftsenergi når op på så fantastiske størrelser som fra 100 millioner til 10 milliarder volt.

Det vil føre for vidt i disse spalter blot at nævne alt, hvad IGY-folkene har beskæftiget sig med de forløbne halvandet år, men nævnes må dog såvel de russiske som de amerikanske satelliter der stadig kredser om jorden og skaffer oplysninger om det ydre rum. Undersøgelser af klimaet ikke mindst over polerne, ozonlagene, jordens udstråling, isstudier, oceanerne, golfstrømmen og jordskælv på havbunden, har holdt mange specialister beskæftiget og resultaterne har overtruffet de største forventninger.

Sluttelig kan vi ikke undgå at nævne „Nautilus"'s og „Skate"'s togter under nordpolen. Disse amerikanske atomdrevne undervandsbåde udførte begge den bedrift at foretage togter under de arktiske ismasser. Der indsamledes her værdifulde nye oplysninger til videnskaben om de arktiske havområder og isdække over nordpolen. Under „Nautilus"-togtet målte man således havdybden under nordpolen til 4087 meter, og man konstaterede, at isdækket gennemsnitligt er 3,6 m tykt og mange steder stikker 15 m ned i vandet. Ligeledes opdagede man flere ukendte undersøiske bjerge bl. a. i den 2700 m høje Lomonosov-kæde, der strækker sig fra Canada til Sovjet med enkelte udløbere.

Når tæppet nu falder for IGY, har mennesket indsamlet en ufattelig rigdom af ny viden om vor jord og universet omkring os. Hele det vældige videnskabelige materiale, der er samlet af utrættelige forskere overalt i verden, skal i de kommende år bearbejdes, og resultaterne skal føjes ind i hver andre, så de tilsammen giver os et nyt, fuldstændigt billede af vor verden.

Men selv om tæppet falder, fortsætter videnskaben sin stotte vandring fremad mod nye horisonter. Mennesket vil bestandig søge ud mod nye ukendte områder for at øge sin viden om naturen og dens endnu uløste mysterier. De fremskridt, vi i dag nyder godt af, er et resultat af denne umættelige trang til at søge ind til tingenes kærne.

Dette er videnskabens store gave til menneskeheden.

Two years service with the Royal Air Force has established the Jet Provost *ab initio* basic trainer as the best aircraft for its purpose, and the Mark 3 is now in production for the re-equipment of Flying Training Command.

Improvements over the Mark I include a redesigned undercarriage and windshield, a later mark Viper engine of increased power, increased fuel capacity and the installation of ejection seats.

Jet Provost

Powered by one Armstrong Siddeley Viper Turbo-jet

The Jet Provost can be supplied to overseas air forces with or without ejection seats, and can also be equipped with armament — machine guns, bombs and rockets — for use as a weapons trainer or as a tactical weapon.

Take-off distance, to clear a 50-ft. (15-m.) obstacle..... 1,990 ft. (606 m.)
Climb:
Sea-level to 10,000 ft. (3,048 m.)..... 5.0 min.
Sea-level to 30,000 ft. (9,144 m.)..... 23,0 min.
Rate of climb at sea-level .... 2,380 ft /min. (12.2 m./sec.)
Max. level speed at 30,000 ft. (9,144 m.) 286 knots (530 km./hr.)
Range (with tip-tanks)..... 490 n. miles (910. km)
Endurance..... 2.45 hrs.

HUNTING AIRCRAFT LIMITED

A Hunting Group Company

LUTON, BEDFORDSHIRE, ENGLAND, AND AT 1450 O'CONNOR DRIVE, TORONTO, CANADA

GENERAL ERIK KRAGH OM:

1. Dansk/tysk flådekommando
2. Fremmede troppers stationering i Danmark
3. Atombevæbning
4. Tjenestetiden

Den 4. december holdt chefen for Østre landsdelskommando, generalmajor Erik Kragh, på opfordring et foredrag over ovennævnte aktuelle emner. Med venlig imødekommenhed fra generalen er det lykkedes „Flyvevåbnet" at erhverve manuskriptet til general Kraghs indlæg, hvilket vi således bringer i uforkortet form.

DANSK-TYSK FLÅDEKOMMANDO.

Vesttyskland er nøglen til det øvrige Vesteuropas forsvar. Ikke mindst for Danmark er det af afgørende betydning, at Vesttyskland holdes, altså at Atlantpagtforsvaret gennemføres som et fremskudt forsvar fremme ved jerntæppet.

Det var i erkendelse heraf og i erkendelse af, at et sådant forsvar ikke kunne bringes op på den nødvendige styrke uden tysk deltagelse, at Vesttyskland blev optaget i NATO, og at vesttysk oprustning blev besluttet. Danmark var medbestemmende herom.

Ved den vesttyske oprustning opnår Danmark, at tyske tropper stationeres i Holsten, således at vor grænse ikke er umiddelbart truet, og at de tyske flådestyrker vil betyde en væsentlig forøget mulighed for søforsvaret i den vestlige del af Østersøen.

Det er imidlertid klart, at det samarbejde, som er nødvendigt i krig, hvis det hele skal have nogen mening, og hvis vi skal drage konsekvenserne af at være gået ind for vesttysk oprustning, må forberedes i fredstid. Ligesom amerikanske, britiske, belgiske, franske og hollandske styrker i Centraleuropa samarbejder med tyske styrker.

Dette samarbejde i fredstid mellem danske og tyske styrker betyder fællesplanlægning og fælles øvelser; det betyder for flådestyrkerne et fælles hovedkvarter for planlægning i fredstid og for ledelse af de fælles dansk-tyske søoperationer krigstid.

Hvis man ikke allerede i fredstid har fælles hovedkvarter med fælles planlægning, vil det hele ikke kunne virke i krig. Hvis krigen kommer, må man være øjeblikkelig rede til aktion – der vil ikke være tid til først at lægge planer og prøve samarbejdet. Systemet må være således opbygget at man blot behøver at „trykke på knappen", nå det skal virke.

Derfor er en fælles dansk-tysk flådekommando nødvendig.

FREMMEDE TROPPERS STATIONERING I DANMARK.

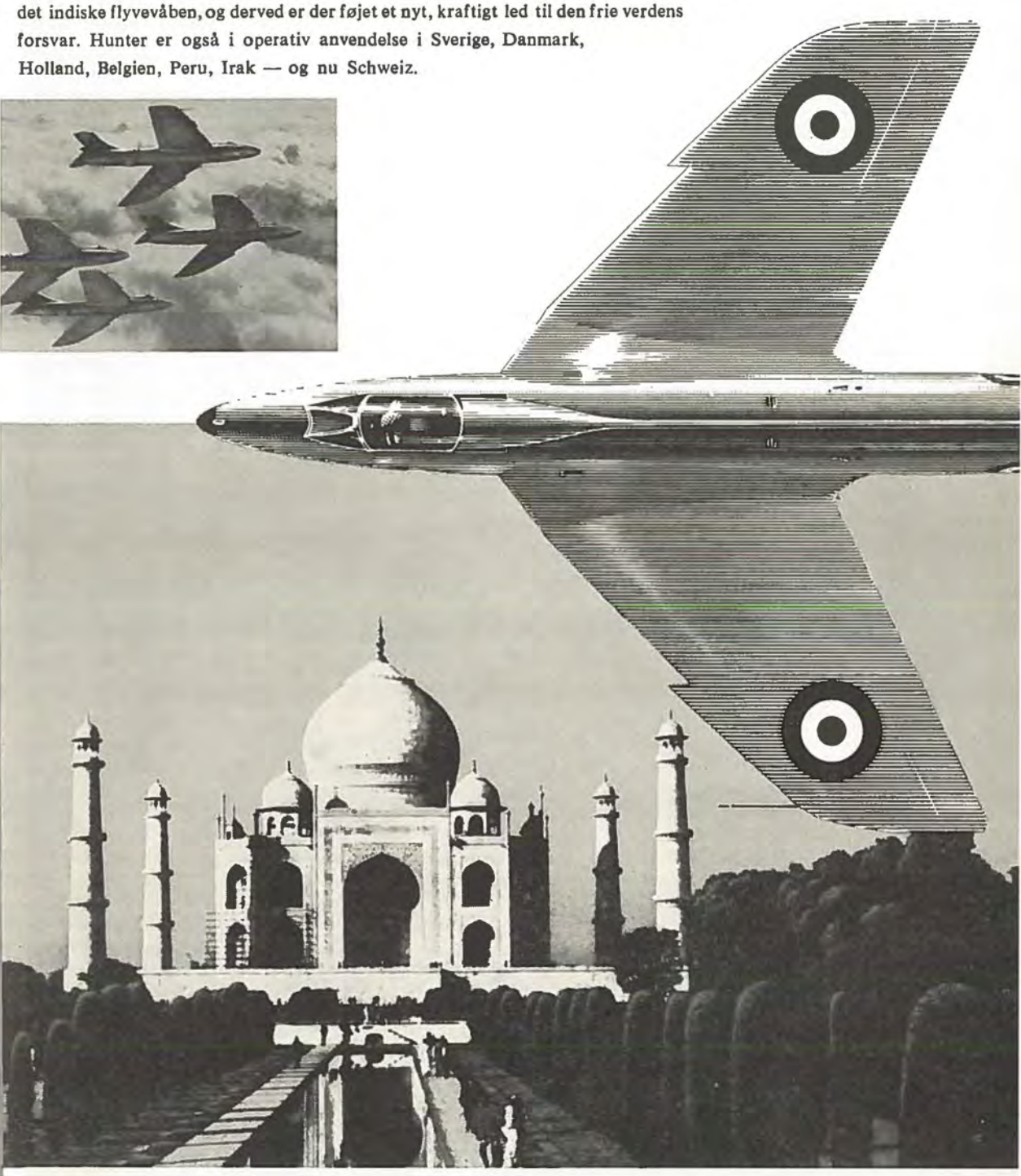
Problemet er først og fremmest politisk og psykologisk. Ud fra en rent militær vurdering kan siges, at stationering af allierede styrker ville styrke forsvaret meget væsentligt på to områder.

For det første derved, at en angriber vil vide at han øjeblikkelig vil komme i kamp, ikke alene med danske styrker, men også med f. eks. amerikanske styrker. Dette ville gøre ham overordentlig tilbageholdende med hensyn til overhovedet at begynde et angreb.

For det andet fordi det ville betyde en umådelig styrkelse af vore rent militære forsvarsmuligheder idet disse ville øges relativt mere end den talmæssige forøgelse af styrkerne. For eks. vil den 1952-53 drøftede stationering af 3 amerikanske flyverafdelinger i Danmark have betydet en forøgelse på sa. 75 % rent talmæssigt – men de samlede forsvars muligheder ville blive forøget meget mere.

Hunters forsvarer INDIEN

Fart, offensiv kraft og stor alsidighed har skaffet Hunter en førende plads indenfor mange landes flyvevåben, og deriblandt Indien. Idag er flere eskadriller Hunter i brug ved det indiske flyvevåben, og derved er der føjet et nyt, kraftigt led til den frie verdens forsvar. Hunter er også i operativ anvendelse i Sverige, Danmark, Holland, Belgien, Peru, Irak — og nu Schweiz.



HAWKER AIRCRAFT LIMITED, Kingston-on-Thames, England
MEMBER OF HAWKER SIDDELEY / ONE OF THE WORLD'S INDUSTRIAL LEADERS
Repræsenteret ved civilingeniør Mogens Harttung, Jens Kofodsgade 1, København K

Hertil kommer, at sådanne her i landet stationerede styrker ville være her *i tide,* nemlig i samme øjeblik krigen brød ud, og vi ville kunne regne sikkert med dem. Det er altid mere problematisk at skulle regne med hjælp fra styrker, der er baseret uden for dansk område og underlagt en andens kommando.

På samme måde kunne man sige, at stationering i fredstid af f. eks. et amerikansk eller britisk regiment på f. eks. Sjælland rent militært set ville være af uvurderlig betydning på de to førnævnte områder.

Rent militært betragtet kan det derfor siges, at stationering i fredstid af allierede styrker – selv af mindre omfang – ville betyde en umådelig styrkelse af vort forsvar, både faktisk og forebyggende.

General E. Kragh

ATOMBEVÆBNING

Med atombevæbning menes udstyr med de såkaldte taktiske atomvåben, d. v. s. raketter med kortere rækkevidde, atomgranater til almindelige kanoner og atombomber, der kan kastes af flyvere. Altså våben, der bruges af de konventionelle styrker (hære, flåder og flyvevåben) i det direkte forsvar af det vesteuropæiske territorium over for de russiske hærmasser.

Når man inden for NATO anser det for nødvendigt at udruste de konventionelle styrker med taktiske atomvåben, er det fordi de styrker, som Vest er i stand til at stille op, er talmæssigt så små på grund af vore økonomiske og sociale forhold, at de kun ville kunne klare sig over for de russiske talmæssigt meget overlegne hære, hvis de får rådighed over den store ildkraft, som de taktiske atomvåben repræsenterer.

Man må iøvrigt gøre sig klart, at udviklingen på dette område, bl. a. med fremstilling af såkaldte små atomvåben med begrænset virkning og begrænset radioaktivitet, vil bevirke, at atomvåbnene i en nærmere fremtid vil blive et konventionelt våben, der vil findes i alle lande, der ønsker en tidssvarende bevæbning af deres styrker.

Hvis man ikke råder over atomvåben, kan angriberen i sine taktiske fremgangsmåder regne hermed og optræde i stærkere koncentrationer uden at behøve at regne med at blive udsat for atom-

våben, medens den atomvåbenløse forsvarer m sprede sig af hensyn til angriberens atomvåbe og hermed på forhånd være stærkt handicappet forsvaret.

NATOs civile generalsekretær, hr. Spaak, har juli i år om dette udtalt, at taktiske atomvåbe betyder moderne artilleri, og at det ville vær umuligt at vinde en landkrig mod Rusland ude dem.

Set ud fra et *militært* synspunkt er der inge tvivl om, at den kommende udvikling gør aton våben ubetinget nødvendige.

Problemet er alene politisk og psykologisk.

TJENESTETIDEN.

Tjenestetiden er en del af et større proble kompleks, hvis hovedlinier jeg måske må have lo til at trække op.

De store våbens skak-mat.

Både USA og Sovjet er nu nået så vidt m hensyn til fabrikation af atom- og brintbomber o midler til deres fremføring, nemlig bombefly o raketter, at de er i stand til flere gange at ød lægge hinanden. D. v. s. at begge parter er kl

over, at starter den ene en verdenskrig, vil den totale ødelæggelse af eget land være sikker.

Vi er med andre ord ved at komme ind i en tilstand af terror-balance, hvor begge parters rådighed over bombefly, raketter og raketbærende ubåde holder hinanden således i skak, at faren for en verdenskrig er blevet minimal.

Da Sovjet imidlertid fastholder målet: det kommunistiske verdensherredømme, altså ideen om at påtvinge andre lande et kommunistisk diktatur, må konsekvensen af ligevægten i luftkrigsmidlerne være, at Sovjet vil udnytte alle *andre,* nemlig *lokale* midler til at nå sit mål.

Sovjet vil bruge psykologisk krigsførelse, herunder freds- og charmeoffensiver, underminering, infiltration, strejker og endelig begrænsede militære foretagender, eventuelt „ved stedfortræder", forstærket med russiske „frivillige" og udnyttelse af episoder langs den frie verdens grænser, altsammen med det formål at „afgnave" stykker af den frie verden.

Sådanne begrænsede aktioner vil naturligvis kun blive sat ind på områder ved den frie verdens grænser, hvor angriberen kan regne med ringe eller praktisk taget ingen militær modstand, og hvor han ved at erobre og besætte området så at sige fra morgen til aften kan stille NATO over for en fuldbyrdet kendsgerning.

Krige vil således blive begrænsede og vil ikke blive åbnet med store atombombardementer, altså med, at modstanderne dænger hinanden til med atom- og brintbomber.

Hele dette billede af brint- og atombomberne mod Vestens byer, det som man kalder „atomdøden", er jo et typisk skræmmebillede og propagandamiddel fra kommunistisk side og fra visse andre kredse, hvor man søger at udnytte folks naturlige uvilje mod krig og atomvåben. Hvis balancen mellem Vest og Øst holdes, bliver der ingen verdenskrig, og derfor ingen „atomdød".

Feltmarskal Montgomery sagde om disse problemer ved en forelæsning d. 24. oktober: „NATO er nu nået til en situation, hvor en global atomkrig er usandsynlig, eller for at sige det stærkere: forberedelse med henblik på en sådan global atomkrig kan gives laveste prioritet".

De konventionelle styrkers øgede betydning.

Den øgede fare for begrænsede aktioner bevirker at betydningen af langs jerntæppet at have *et skjold af hær-, flåde- og flyverstyrker* til *direkte* sikring af det vesteuropæiske territorium, *er blevet større.*

Danmarks opgave inden for NATO *og i vor egen nationale interesse* er at bidrage til dette skjold således, at vort land ikke uden videre kan erobres ved et hurtigt gennemført angreb.

Vi skal med andre ord have et sådant beredskab af kampklare styrker, at en angriber skal vide, at angriber han os, kommer han i kamp, der ikke er afgjort i løbet af en dags tid, men som vil medføre NATOs indgriben og hermed konsekvenser for ham selv, som han ikke kan overse.

Hvis vi har et sådant forsvar, og det *kan* vi magte at stille op, hvis vi *vil,* ja så er et angreb på os meget lidet sandsynligt.

Skjoldets hovedopgave bliver ved sin tilstedeværelse at forhindre lokale episoder i at opstå.

Med andre ord skal skjoldet gøre det muligt at have styrker, der straks kan gribe ind over for sådanne lokale episoder således, at man ikke stilles over for valget *enten* at bruge brintbomberne *eller* at måtte affinde sig med den territorielle gevinst, som et lokalt angreb vil give angriberen. Sagt på en anden måde kan sige, at *skjoldet skal hindre brugen af de store våben.*

Konsekvensen af udviklingen bliver derfor, at der langs jerntæppet må holdes sådanne hær-, flåde- og luftstyrker, at lokale, kupagtige angreb ikke kan gennemføres, altså en slags „brandvæsen", der øjeblikkelig kan gribe ind og slukke lokale brande, uden at man behøver at gribe til de store våben.

General Norstad har nylig om disse problemer udtalt: „Det er min absolutte opfattelse, at de nye våben gør skjoldet af hær-, flåde- og flyverstyrker endog mere betydningsfuldt end hidtil. Dets vigtigste funktion er at forhindre lokale episoder – de såkaldte begrænsede aktioner, som kan udvikle sig til noget ukontrollabelt.

Det er skjoldets bidrag som en krigsforebyggende og som en krigsafskrækkende faktor, som er så absolut det vigtigste.

Hvis vi ikke har disse styrker, eller hvis vi kun har symbolske styrker, må vi udelukkende basere os på vore atomgengældelsesstyrker."

Og det må ikke glemmes, at general Norstad *har ansvaret* for Vesteuropas militære sikkerhed.

Montgomery har i sin tidligere nævnte forelæsning sagt, at første prioritet for NATO-landene er at opretholde effektive konventionelle styrker af hær-, flåde- og flyvevåben, udrustet med taktiske atomvåben.

De „nye våben".

Hos mange mennesker, også hos dem, der ellers er positivt indstillet over for forsvaret, er der usikkerhed og tvivl om ikke „de nye våben", altså atombomber, brintbomber og raketter gør det forsvar, vi er ved at bygge op, gammeldags og overflødigt.

Mange tænker sig, at de „nye våben" kan erstatte mennesker. En sådan tankegang er nærliggende, da man jo i det civile liv mere og mere lader mennesker erstatte af maskiner. Når hertil så kommer atombombernes uhyggelige perspektiv, er det ikke så mærkeligt, at mange spørger sig selv, om soldater og hjemmeværnsmænd virkelig længere spiller nogen rolle.

Der synes imidlertid hos mange at herske stor uklarhed om, hvad „nye våben" egentlig er, hvorfor problemets hovedlinier skal trækkes op her.

De nye våben kan siges at omfatte to kategorier: 1) bomber og raketter med atom- eller brintladning til brug på de meget lange afstande i den strategiske luftkrig mod modstanderens hjemland, altså våben, der intet *direkte* har at gøre med kampen til lands, til søs og i luften om det vesteuropæiske territorium, altså våben, som Danmark ikke skal have. 2) Bomber, raketer og artillerigranater med atomladning til brug for hær-, flåde- og flyverstyrker i disse forsvarskamp for territoriet, altså det man kalder „taktiske atomvåben".

Andre nye våben findes ikkke. For Danmarks vedkommende vil vi af nye våben (dog i fredstid uden atomladninger) komme til at råde over Honest John-raketter, der er en slags langtrækkende artilleri til brug i hærens forsvarskamp, altså et „taktisk" våben, og Nike-raketter, beregnet til luftforsvar mod angribende bombeflyvere.

Alle øvrige våben er, – *som i andre lande både øst og vest for jerntæppet* – forbedrede udgaver af de våben, man brugte før og under den 2. verdenskrig: geværer, håndgranater, maskingeværer, morterer, kampvogne, kanoner, ingeniørmateriel og signalmateriel.

Det danske forsvars opgaver.

Hvis vi inden for helheden, således som jeg har søgt at trække den op, skal definere opgaven for dansk forsvar, må det være:

1) Ved tilstedeværelsen i fredstid af stående kampklare styrker af hær, flåde og flyvevåben at sikre imod, at et overraskende angreb uden videre kan gennemføres og medføre besættelse af en større del af landet så at sige fra morgen til aften, således at NATO stilles over for fuldbyrdet kendsgerning, før NATO-maskineriet overhovedet kommer i gang. *Det vigtigste af det hele er jo nok, at hvis man har styrker, der kan løse denne opgave, forebygger man, at et sådant angreb overhovedet bliver forsøgt.*

2) Samt – såfremt angrebet trods alt skulle ske – ved de stående styrker, suppleret med hurtigt mobiliserede styrker, at kunne dæmme op for angrebet og holde angriberen stangen så længe, at hjælpen ude fra, først og fremmest i luften, kan nå at gøre sig gældende. Altså skabe de tids- og rummæssige forudsætninger for, at den hjælp, som NATO kan yde, virkelig vil komme i stand.

Har vi et militært forsvar af en sådan effektivitet, at det har en rimelig mulighed for at hindre et hurtigt gennemført angreb i at lykkes, vil vi samtidig have gjort et angreb på landet meget usandsynligt, da vi ville tvinge angriberen til et større foretagende med omfangsrige forberedelser, der ville muliggøre det for vore allierede at gribe ind, og Sovjet hermed ville risikere at komme i kamp med amerikanske styrker; angrebet ville herved medføre konsekvenser for angriberen, han ikke kan overse, og gøre ham varsom med overhovedet at starte det.

Konsekvenser, der må drages af de opgaver, dansk forsvar skal kunne løse inden for alliancen, er først og fremmest, at *vi i fredstid må råde over et vist beredskab, altså stående kampklare styrker af hær, flåde og flyvevåben.* Jo større disse

ROLLS-ROYCE DEVELOPMENTS

Low specific fuel consumption of the Tyne Prop-Jet

0·4 LB/T.E.H.P. HOUR

The specific fuel consumption of the initial production Rolls-Royce Tyne prop-jet engines will be 0·405 lb/t.e.h.p. hour cruising at 25,000 feet, 370 kt., ISA, a figure comparable with the most highly developed piston engines.
Tynes scheduled for delivery in 1961 will have a specific fuel consumption at 25,000 feet, 370 kt., ISA, cruising of 0·388 lb/t.e.h.p. hour.

—another technical advance in

ROLLS-ROYCE

GAS TURBINES

ROLLS-ROYCE LIMITED, DERBY, ENGLAND

AERO ENGINES · MOTOR CARS · DIESEL AND PETROL ENGINES · ROCKET MOTORS · NUCLEAR PROPULSION

Repræsentant for flyvemaskinemotorer: Civilingeniør Mogens Harttung, Jens Kofodsgade 1, København K

styrker er, desto sikrere er vi mod overhovedet at blive angrebet; men der er naturligvis en økonomisk grænse for, hvad man kan præstere på dette område.

Hvorledes bør forsvaret organiseres?

Når jeg har opholdt mig så længe ved hele baggrunden for vort forsvar, er det fordi det er nødvendigt for at forstå og dømme om, hvorledes forsvaret bør organiseres ud fra saglige forudsætninger. Vort forsvar får kun mening, når det ses som et led af helheden og med den dybde, som NATO-alliancen giver det.

Som jeg omtalte tidligere, drejer det sig først og fremmest om at have stående kampklare styrker af hær, flåde og flyvevåben. Og her er tjenestetidens længde afgørende for, at vi kan have det nødvendige *antal* mænd, og at styrkerne har en *forsvarlig uddannelsesstandard.*

Et vist *antal mænd* er nødvendig for at løse opgaven af følgende grund:

Et angreb med det formål *at besætte landet for at udnytte det til land-, so- og luftmilitære baser* kan i sidste ende kun gennemføres ved hærstyrker, der landsættes fra søen eller luften, og som med sine bataillonner breder sig ud over territoriet og besætter alle vigtige punkter. Det vil altså blive gennemført af *mænd* med geværer, maskingeværer, kanoner o. s. v. Den landmilitære del af forsvaret heroverfor må bestå i først og fremmest at stoppe angriberens tropper, at „lægge ring" omkring dem og herved hindre dem i at *besætte områder,* for derefter at angribe dem. Her tales naturligvis om de styrker, som det trods flyvevåbnets og flådens indsats lykkes angriberen at få i land. Og hertil må det landmilitære forsvar råde over *mænd med geværer,* maskingeværer, kanoner o.s.v., hvis det skal have en rimelig chance for at løse opgaven.

Opgaven kan ikke løses ved atomvåben alene. Over for de mænd med gevær i hånd, der vil prøve at trænge frem og besætte områder, må vi have mænd med gevær i hånd til at stoppe dem.

Det synes, som om man fra visse sider forestiller sig, at kampe som den anden verdenskrigs, altså om jeg så må sige „gammeldags" krigsførelse, ikke vil forekomme. Dette beror på, at man ikke forstår, hvorledes et angreb og forsøg på besættelse vil foregå. Netop øst for jerntæppet lægger man stor vægt på de konventionelle styrker, og det fremgår af alle autoritative udtalelser af russiske generaler og af russiske tidsskrifter, at man på den anden side af jerntæppet ikke regner alene med atomvåben, men at hær- og flådestyrker ville komme til at spille en afgørende rolle i en krig.

Vi må derfor som sagt have et vist antal mænd, og det er kun muligt ved at have en lang tjenestetid. At en reduktion af tjenestetiden skulle kunne kompenseres ved at antage værnepligtige til frivillig tjeneste, er næppe sandsynligt, dels fordi man kun ville kunne hverve et begrænset antal, dels fordi merudgiften i den sidste ende ville blive taget af det samlede budget, og endelig fordi det ved reduktioner af tjenestetiden vil være de bedst udannede, der forsvinder, med heraf følgende mindre effektivitet for enhederne, altså kompagnier og bataillonner, som helhed.

Den anden grund til at have en lang tjenestetid er, at den er nødvendig for uddannelsen.

Det drejer sig nemlig ikke alene om at uddanne den enkelte mand i hans personlige færdighed, men nok så meget om at *uddanne kompagnier, bataillonner o. s. v. til kampenheder,* altså gøre dem til et instrument, der er fast i chefens hånd, så han kan gennemføre kampen. Dette vil sige sammenarbejdning af de mange forskellige funktioner og våben, herunder ikke mindst hele føringsapparatet med signaltjenesten således, at det er sikkert virkende under kamp.

Dette kan kun gøres ved øvelser og atter øvelser med disse enheder. Dette er ustandseligt fremhævet af alle krigserfarne officerer.

Jo bedre indøvede enhederne er, jo bedre den enkeltes færdigheder er opøvede, desto bedre klarer både enheden og den enkelte sig i kampen, og *desto mindre bliver tabene.* Det gamle ord om, at sved på eksercerpladsen i fredstid sparer blod i krigstid, har stadig gyldighed.

Og det er et frygteligt ansvar at sende vor værnepligtige ungdom i kamp med mangelfuld uddannelse.

Når hele spørgsmålet om tjenestetiden og dens betydning for *beredskabet* og *uddannelsen* diskuteres, er det nødvendigt at nævne, at når *USA* og

Vil De med luftbussen?

Turbo-prop komfort
til 10 øre pr. km —
og så kan vi også tage Deres vogn med!

A. W. 671 luftbussen, som er en version af A. W. Argosy fragtluftbus, vil kunne anvendes over rutestrækninger på ca. 360 km for en direkte udgift på mindre end 10 øre pr. sæde-kilometer. Dette vil i høj grad kunne lette driftsøkonomien for meget korte ruters vedkommende — ruter, som de fleste selskaber i øjeblikket har svært ved at få til at betale sig.

En todækker medførende 126 passagerer — 30 foroven og 96 forneden — Armstrong Whitworth luftbus bebuder en ny æra, hvor kortdistance-luftruterne vil blive trafikeret ligesom bilruter og jernbaneruter — regelmæssigt hver time.

Luftbussen har samme kropkonstruktion som A. W. 670 bil-luftfærgen, der medfører 6 biler på det underste dæk og 30 passagerer på øverste dæk. Luftfartsselskaber, hvis bilfærgetrafik er decideret sæsonpræget, vil nemt kunne ændre bil-luftfærgen til luftbus og omvendt. Luftfartøjets rummelige lastrum kan selvfølgelig også anvendes til almindelig fragt.

Disse to versioner viser, i hvor høj grad Armstrong Whitworth — ved tilrettelæggelsen af A. W. Argosy serierne — har sørget for at kunne tilbyde luftfartselskaberne det mest praktiske luftfartøj.

Få de korteste ruter til at betale sig ved at benytte A. W. luftbus/billuftfærge

Sir W. G. Armstrong Whitworth Aircraft Ltd.
Baginton, Coventry, England
MEDLEM AF HAWKER SIDDELEY AVIATION DIVISION

REPRÆSENTANT: MOGENS HARTTUNG - JENS KOFODSGADE 1 - KØBENHAVN K

Storbritannien, trods et stærkt professionelt element, anser 24 måneder, og f. eks. *Holland* 18 måneder, for nødvendige, er det begrundet i krigens erfaringer med hensyn til at råde over vel sammentømrede enheder, der kan klare sig under moderne krigs hårde vilkår. I Vesttyskland har lige afholdte manøvrer vist, at 12 måneder ikke er tilstrækkeligt til at uddanne krigsbrugbare afdelinger, og det ventes, at tjenestetiden vil blive sat op til 15 måneder.

Kan et lokalforsvar løse opgaven?

Tanken om at organisere hæren som et spredt lokalforsvar eller udvidet hjemmeværn dukker stadig op. Senest har tidligere medlem af forsvarsudvalget, fhv. folketingsmand Johs. Christiansen, i en kronik indgående beskæftiget sig hermed.

Hr. Johs. Christiansen foreslår et antal spredte lokalforsvarsstyrker med let bevæbning og 8 måneders uddannelse i stedet for en felthær med tung udrustning.

Der skal hertil siges, at vi må indrette vort forsvar med henblik på den potentielle angriber; og han vil ikke angribe med spredte lokalforsvarsstyrker, men med tungtbevæbnede batailloner m. v. med 3 års tjenestetid – hvis vi heroverfor ikke råder over *mobile* felttropper med tilsvarende udrustning, men kun over spredte lokalforsvarsstyrker, vil han uden at møde *alvorlig* modstand noget sted hurtig kunne underlægge sig vort territorium.

Hjemmeværnet er en uundværlig bestanddel af forsvaret til sikring af felthærens ryg og territoriet i almindelighed, men det kan ikke uden den rygrad, som felthæren udgør, løse nogen forsvarsopgave. Felthær og hjemmeværn har hver sine opgaver at løse – de supplerer hinanden, men kan ikke erstatte hinanden.

Hvilken chance tror man, at sådanne lokalforsvarsstyrker med 8 måneders uddannelse og let udrustning ville have over for tungt bevæbnede angrebsdivisioner med alle tænkelige moderne våben?

Det er klart, at jo stærkere forsvaret er, desto sikrere er man imod, at et angreb bliver forsøgt, men det er også klart, at økonomiske hensyn sætter grænser for, hvor store de kan være. Det drejer sig ikke om at holde *„store hærstyrker"*, eller om „folket i våben i fredstid" o. lign., *men der er et minimum, man ikke kan gå under, hvis styrkerne skal have nogen rimelig chance for at kunne løse opgaven,* og det er vanskeligt at forestille sig, at vi skulle kunne slippe procent- og forholdsvis billigere fra det end andre små lande, som vi med rimelighed kan sammenligne os med.

De, der hævder, at de „nye våben", altså bombefly og langtrækkende raketter med A og B ladning, gør de konventionelle styrker overflødige og gammeldags, lever i virkeligheden i fortidens anskuelser, nemlig tiden den første halve snes år efter 2. verdenskrig, hvor den amerikanske absolutte overlegenhed med hensyn til A og B våben i det væsentlige holdt de russiske massehære i skak således, at vi i Vesteuropa kunne „leve billigt med brintbomben".

De store våbens skakmat bevirker, at det netop bliver kampe af den 2. verdenskrigs karakter, der bliver fremtidens, naturligvis med de væsentlige ændringer i taktikken, altså i udførelsen, som de taktiske atomvåben bevirker.

Ikke på noget tidspunkt siden NATOs dannelse har reduktioner af de konventionelle styrker i Vesteuropa været sagligt mindre motiveret end netop nu, hvor vi ikke længere lever under det amerikanske luftvåbens absolutte beskyttelse.

Stratetic Air Command

AF BRITT RENGHEDEN

Der står en enlig, rød telefon på et bord i verens mest fantastiske, underjordiske bunker. Når elefonrøret løftes af i det strategiske flyvekommando's (SAC) hovedkvarter i Nebraska, forvander USA sig til et pindsvin. Også hvis der kun er ale om uidentificerede genstande, som måske senere viser sig at være en flok vildgæs. I løbet af 5 minutter befinder der sig 2000 superhurtige tombombeladede jetbombemaskiner i luften på ej mod fjendemål.

kygge på radarskærme udløser alarm

En mistanke om et eller andet, som på radarkærmene i Dew Line – USA's og Canadas forreste orsvarslinie mod det nordlige ishav – ser ud til at være en interkontinental raket, kan udløse storalarm hos SAC. Det kan en øvelse også. Men det forudsætter, at Ike personlig er i den anden ende af tråden til den røde telefon, hvis USA's bombere for alvor skal gå mod fjenden.

Normalt er det luftforsvarskommandoen (ADC eller NORAD) som sender jagermaskiner op for at identificere mystiske genstande i luften – bl. a. i forhåbningen om definitivt at kunne aflive rygterne om flyvende tallerkener.

NORAD giver det første varsel om fjendtlige indflyvninger fra sin Dew-line, og anvender den røde telefon til at varsko SAC, som så sender alarmen via sin telefon til samtlige amerikanske flyvebaser i verden, hvis det anses for at være nødven-

digt. Den røde telefon i SAC har direkte linier til alle kontinenter. På sekunder er både jager- og bombemaskiner i luften overalt på jordkloden.

På 15 minutter er maskinerne på vingerne

På hundredvis af baser venter den jourhavende åndeløst på order med telefonrøret i hånden. Hvis det er et lokalt angreb, som for eksempel blot angår en bestemt deling i USA, lægger Japan og Spanien og de øvrige ikke indblandede røret på efter at have fået kodebesked. NORAD's gruppe af jagermaskiner har på det tidspunkt allerede sonderet terrænet og er oppe for at møde angrebet.

Hvis det er nødvendigt, sender SAC bombemaskiner og raketter op for forsvaret. Men man venter på Eisenhowers personlige ordrer over den røde telefon, inden man går op for med atom- eller brintbomber at lamslå fjenden på hans egen mark og forhindre forstærkninger. Da er det alvor, og så kastes atombomberne, om det gælder Moskva eller en anden fjende.

SAC er i alarmberedskab i døgnets 24 timer. I løbet af 15 minutter kan man få fly op i et tilstrækkeligt antal til, at amerikanerne skal kunne føle sig trygge, hvis et fjendtligt angreb skulle komme.

Den røde telefon på baserne ringer i de mest ubevogtede øjeblikke, og hele forsvarsapparatet sættes i gang. Øvelse! Kontrol! Vé den flyvebase, som svigter. En eskadrille kan blive degraderet for mindre end det.

Præsident Eisenhower er naturligvis ikke indblandet i øvelserne. Men måske general Thomas S. Power, SAC's øverstbefalende og hans stab, som mønstrer deres styrker fra hovedkvarteret i bunkeren i Nebraska.

Der er fuldt udarbejdede planer for imødegåelse af interkontinentale raketter. Og den holder. Det har den vist adskillige gange. I den plan er hvert eneste amerikansk fly afmærket på et jættekort i bunker-kvarteret lige så vel som fjendens. Uanset om det gælder krig over Japan eller USA.

På besøg i det allerhelligste...

Som en af de første udenlandske journalister har jeg foretaget en rundtur i SAC-underjordens aller-helligste. Civile besøgende er stadigvæk så sjældne, at de må skrive deres navn i „gæstebogen". Og trods behørig eskorte af presse-kaptajnen, Don Roberts, blev jeg overvåget og kontrolleret hele tiden.

Televisionsøjne fulgte mig ved hver strengt bevogtet tommetyk ståldør, vi passerede, og afslørede mig på skærmen i vagtcentralen.

Bevæbnede vagter kontrollerede underskrift og signalement efterhånden som vi nærmede os selve centrum i underjordslabyrinten populært kaldet „hullet".

I krigsrummet, stort som en halv fodboldbane, 25 meter under jorden, findes de kæmpestore, strategiske kort.

Hele verden er badet i projektørlys fra lyskastere på væggen, yderligere kortlagt med komplette meteorologiske oplysninger.

To kort med tophemmelige øvelser forsvandt i ruller ind bag grå draperier i rummets ene side, da vi gjorde vor entré!

Det store, almindelige kort over USA var tilbage. Med det arbejdede to mand på høje, rullende stiger. De markerede hvert kendt og ukendt fly over USA, eller under indflyvning. Et civilt trafikplan, som var fløjet vild, forvoldte en stund bekymring, iden det blev identificeret.

Hvis det er falsk alarm. –

Midt på den anden væg er general Powers og hans stabs glasindbyggede loge og en række kontrolbokse, som holder udsigten mod kortene fri. Er situationen „hverdagsagtig", kan generalen og hans medarbejdere følge den inde fra deres respektive værelser. Fjernsynskameraer spiller hele tiden mod kortene fra en platform over for glasboksene. Det er blot at lukke op for fjernsynet, hvis man ønsker det sidste overblik over slagfeltet på skærmen. Naturligvis i farver!

Ved generalen plads i glasboksen er der tre telefoner: en hvid, direkte linie til NORAD's hovedkvarter i Colorado Springs, en grøn til Pentagon – forsvarsdepartementet i Washington – og en rød til præsident Eisenhower personlig.

Men den røde alarmtelefon med direkte ledninger kloden rundt står i værelset bagved. Kontrolrummet, hvor den jourhavende og seks mand praktisk talt sidder fastklinede. Mænd med adskil-

lig viden og med nerver af stål. Et sekunds afslapning eller døsen, og en verdenskrig kan være tabt!

Den telefon følger alle ansvarlige, endog hjem i sengen. Hvis det bliver alarm, ringer den øredøvende i privatboligen, og en lampe blinker i farver efter situationens alvor. Rødt betyder så afgjort ikke stop!

SAC's alarmapparat er garanteret „fejlsikker". Det betyder, at general Power kan sende atom- eller brintbomber mod et hvilket som helst mål, han beslutter, i et hvilket som helst hjørne af verden, blot ved at løfte telefonrøret.

Men viser det sig, at alarmen er falsk, kan han ligeså hurtigt og effektivt stoppe sine fly med en usynlig linie. – Uden at hverken fjenden eller nogen ved noget om, at maskinerne på noget tidspunkt har været oppe på vej mod et eller andet sted, forsikrer kaptajn Roberts.

Døgnet rundt står B-47 og B-52 – snart også den deltavingede B-58 i tilstrækkeligt antal, fuldt tankede og „ladede" på pletten. Rede til alarm. Rundt om på baserne. Et vist antal bombemaskiner befinder sig *altid* i luften. En ny bølge af bombemaskiner kan være oppe på 3-6 minutter efter 15 minutters forvarsling.

Elektronhjernen gør arbejdet

Men SAC's underjordiske hjerne indeholder ikke blot kort og en rød telefon. Den er ikke mindre kompliceret end den menneskelige – og betydelig mere effektiv. Inde i labyrinterne står der rækker af teletype- og kryptogram-maskiner, koder kommer ud som ren tekst – og ren tekst bliver til kode – med en fart af 600 ord i minuttet.

Bag kulisserne er også elektron-hjernerne – matematik-maskinerne – general Powers bedste rådgivere, som kan regne ud, hvilken type flyvemaskiner der egner sig bedst, hvilke bomber, og hvor mange som skal kastes, for at det bedste resultat kan nås. Eksakt og tilforladeligt.

Maskinerne ved, hvad bombemaskinerne duer til, hvad en raket som Snark kan udrette. Og snart kan man begynde at fylde maskinens „hjerneceller" med tekniske detailler om de nye raketter, Thor og Jupiter.

Det er givet, at SAC's hjerne er atombombesikker, har radioaktivitetssluser, er sabotagesikret og har eget kraftværk.

Der er katastrofeudgange, proviant, soverum og alt, hvad der hører til en selvforsyning, hvis flyvebasen oven over skulle blive udslettet. Men over jordoverfladen er det blot et uvæsentligt stort antal radiomaster, radarskærme og detektorer for radioaktiv bestråling og gas, som fortæller den indviede, at der findes noget usædvanligt. For andre ser SAC's hovedkvarter præcis ud som en hvilken som helst ordinær amerikansk flyvebase.

JYDSK ILT- & ACETYLENGASFABRIK A/S
Horsens . Telefon 2 47 11

Johan Ullstad & Sønner
PAPIRHANDEL
KOMPAGNISTRÆDE 10 . CENTRAL 1992

S. Burchardt
Slagtermester
Stationsvej 22 Ballerup

P. J. Schmidt
VOJENS
BØGER . FOTO
BOGTRYK
TELF. 4 12 26

Ballerup
Blomsterforretning
Telf. 97 00 68 . Stationsvej 26

Menig Slovik...

I den anden verdenskrig svigtede 40.000 amerikanske soldater deres pligt, da de stod foran fjenden. 49 af disse blev dødsdømt, de 48 benådet og endog frigivet, da krigen var forbi. Kun een – Eddie Slovik – måtte gå den tunge gang og stille sig foran eksekutionspeletonen.

En seks fod høj stolpe, der er rammet ned i den frosne jord, er målet for en håndfuld mænd, der kommer gående i de knæhøje snedriver på en gård i Vogeserne i Østfrankrig. Det er tidligt på formiddagen den 31. januar 1945. Forrest går major Fellmann og fader Cummings ved siden af hinanden. Dernæst følger en menig soldat, barhovedet og med et uldtæppe om skuldrene, som værn mod den bidende kulde. Hans håndled er bundet sammen med en faldskærmssnor. Han støttes af sergenterne Hess og McKendrick, og processionen sluttes af menig White, der bærer en båre i det tilfælde, at fangen skulle falde sammen.

Det er menig Eddie D. Slovik, nr. 36896415, som føres til retterstedet – den eneste amerikanske soldat, der er henrettet for desertering siden 1864.

Edward Donald Slovik, der er 25 år gammel og søn af en polsk arbejder, voksede op i Detroits slumkvarter, da depressionen for alvor gjorde sig gældende. Mulighederne for ham var ikke mange og hurtigt lærte han at kende til sult og afsavn. Det ene tog det andet med sig og vejen til ungdomshjem og opdragelsesanstalt var ikke lang. Med andre ord han blev „a crime".

Så kom USA med i krigen og som millioner af andre unge måtte Eddie trække i trøjen for at kæmpe for fortsat frihed i verden.

Eddie var dødsensskræmt ved tanken om at blive sendt til fronten, og da han kom til Europa og kuglerne og granaterne hylede ham om ørene, blev det helt galt. Gang på gang deserterede han ganske åbenlyst. Han vidste, han ville få fængselsstraf, men var sikker på at blive benådet, når krigen var forbi. Han havde al mulig grund til at tro det, det var 80 år siden amerikanerne havde henrettet nogen soldat for den slags alvorlige brud på disciplinen, den sidste dødsdom for desertering blev som nævnt eksekveret i 1864. Eddie Slovik havde ingen idealer – han vidste knap hvorfor han skulle slås – Hitler og nazismen var for ham kun fjerne begreber. Han lærte aldrig at se betydningen af at knuse modstanderen. For ham var en tysk soldat et medmenneske med lige så stor ret til livet som han selv.

En ting var Slovik smertelig klar over – hjemme i staterne sad hans unge kone Antoinette og længtes efter ham – en fin pige, der havde taget sig af ham, sidste gang han forlod anstalten. Derfor var han bange for at miste livet, netop som det havde begyndt at få værdi for ham. Derfor deserterede han, og derfor skulle han nu bindes til en stolpe og skydes for forræderi mod det land, han i virkeligheden længtes efter.

Under sidste verdenskrig var der 40.000 amerikanske soldater, som svigtede foran fjenden. Af dem blev 2864 dømt. 49 fik dødsdom. 48 blev benådet. Men Eddie Slovik – et barn af fattigdom og opdragelsesanstalter, en skamplet på den amerikanske hær, et nul, som nationen ikke ville mærke savnet af, blev det eksempel, der *måtte* statueres.

USA's nuværende præsident, dengang øverstbefalende for de amerikanske styrker i Europa, general Dwight D. Eisenhower, skrev personligt

VIRGINIA ROSE

-en herlig shagtobak

Poul Petersen . Tobaksfabriker
HORSENS

nder på henrettelsesordren, og en benådningsansøgning fra Slovik blev afslået med følgende begrundelse: *Om dødsstraf nogensinde skulle anvendes for desertering, måtte det blive i dette tilfælde. Ikke som gengældelse – men for at opretholde den disciplin, en hær er afhængig af for at kunne slå fjenden.*

Tavsheden var trykkende, da processionen skred gennem sneen. Fader Cummings og Eddies læber bevægede sig i stille bøn, og de andres ansigter var nervøst præget af øjeblikkets alvor. Da de nåede stolpen, stillede Eddie sig med ryggen til den. Præsten, Hess og McKendrick standsede ved siden af ham. Major Felmann trådte nogle skridt tilbage og med en stemme, der kunne høres over den afsides beliggende gårdsplads, meddelte han, at det var hans pligt at oplæse ordren. Eddie måtte have hørt den halvtreds gange før. Bag stolpen havde man rejst en trævæg af tykke planker, således at projektilerne ikke skulle springe tilbage og såre vidnerne.

Detaljer fæstner sig til nethinden i sådanne øjeblikke. Lægen, der skulle overvære henrettelsen for at konstatere, at fangen virklig var død, lagde mærke til, at Eddie havde de mest blå øjne, han nogensinde havde set. Farven virkede endnu stærkere på baggrund af de snedækkede marker omkring dem.

Ikke et vindpust rørte sig, men de sorte skyer hang lavt og varslede om nye snemængder. Eddie stod og bad katolske bønner.

Major Fellmann spurgte: *Menig Slovik, er der noget, De ønsker at sige før dødsdommen fuldbyrdes?*

Nej.

Fader Cummings spurgte så:

Edward Slovik, har du noget at sige til mig, din præst, før din død?

Nej, fader.

Eddies stemme var fast og klar.

Major Fellmann:

Gør den dømte klar til eksekutionen.

Hess og McKendrick snurrede den dømtes fødder sammen med et nylonreb og bandt ham til stolpen. Medens de to sergenter gjorde forberedelserne, bad præsten og Slovik sammen.

Præsten sagde: *Eddie, når du kommre i himlen, vil du så bede en bøn for mig?*

Han svarede med forbavsende rolig og dagligdags stemme:

Okay, fader, jeg skal bede om, at det varer flere år, for du følger mig.

Det var det sidste, menig Slovik sagde i dette liv. Man trak en sort tøjhætte over hovedet på ham – den var så vid, at den nåede ned over hans skuldre.

I stilheden hørtes kommandoråbene til eksekutionsstyrken om at marchere. Tolv unge og alvorlige soldater. De nåede pladsen og vendte sig mod den dømte, som de aldrig havde set før. Elleve af geværerne var ladet med skarpt og et med løst. Ingen vidste, hvilket gevær det var. Alle tolv var de kommanderet til denne opgave, og alle kunne de leve i håbet om, at det netop var hans gevær, der ikke skød skarpt.

Nu lød kommandoen: Klar! Tolv rifler hævedes – stilheden var skæbnesvanger. – Fyr!

Tolv skarpe smæld lød, blev kastet tilbage fra bjergene og døde så bort. Stilheden, der fulgte efter, var næsten dræbende.

Slovik var faldet sammen og sunket lidt forover. Der kom ikke en lyd fra ham og sneen under ham farvedes langsomt rød.

Lægen gik frem – major Fellmann gav ordre til at lade igen. Lægen rejste sig – *det er unødvendigt,* sagde han, *menig Slovik er død...*

Kilderne til denne artikel er hentet fra William Bradford Huie's bog „The Execution of Private Slovik."

Franz Josef Strauss

Ved Preben Eriksen

Franz Josef Strauss hedder en 43-årig dynamo i tysk politik, som i dag præger europæisk NATO-politik voldsomt, og som fornylig udløste den strid, der endnu raser om, hvordan kommandoforholdene mellem centralregionen (Tyskland) og NATOs nordflanke især med hensyn til Østersøspørgsmålet skal være. Hvem er han og hvordan er dette kraftbundt vokset op i tysk politik?

Han er først og fremmest den yngste forsvarsminister Tyskland nogensinde har haft, han er en stræber, han er dygtig og han er hensynløs.

Han lægger ikke skjul på, at han måske er sin næsten dobbelt så gamle regeringshefs efterfølger, han har sine ganske bestemte meninger, som han ikke fraviger.

Som atomminister viste han sine administrative evner ved opbygningen af et ministerium fra bar bund – og han har senere vist, at han lægger stor vægt på atomvåben til det tyske forsvar.

Men allerede på posten som atomminister viste han også, at han havde højere politiske ambitioner. Hans næste mål var den stol, som den ærlige, ihærdige, men lidet politisk skolede Theodor Blank sad i. Blank var manden der opbyggede, lagde grunden til den tyske hær. Hans *„Amt Blank"*, det første tyske forsvarsmininsterium, skabte rammen om det, som Strauss nu fører videre, for naturligvis lykkedes hans bestræbelser. Han fik Adenauer til at afskedige Blank.

Men selv kansleren, der „kører" sine regeringsmedlemmer ofte som om de var skoledrenge, har Strauss ikke undset sig for at øve kritik af. Men Adenauer har endog en enkelt gang taget kritikken til indtægt, og har i hvert fald ladet ham vokse sig fastere og fastere på sin post. Han har haft brug for ham til at klare vanskelighederne ved forsvarets opbygning.

Det tyske forsvar var inde i en vanskelig periode, man kunne ikke nå de mål, som de allierede havde ønsket, men Strauss handlede hurtigt og drastisk ved at erklære, at den nye tyske hær ikke skulle opbygges på kvantitet, men kvalitet, hvor-

Forsvarsminister Strauss

efter han nedskar målet, man skal have nået i 1961, fra 500.000 mand til 360,000 mand.

På den anden side har forsvarsministeren nu fået så god gænge i forsvarsopbygningen, at han har ladet forlyde, at rammerne for forsvaret alligevel vil blive udvidet igen.

På et valgmøde, som ved de tyske valg i fjor, er Strauss virkelig en oplevelse – og navnlig når han taler til et socialdemokratisk forum.

Ved et møde i Krefeld sidste år blev han modtaget med en infernalsk hyssen, det viste sig, at ledningen til hans mikrofon var skåret over.

„Jeg ønsker ikke at tale til en bande kommunistiske forbrydere", brølede han.

Så blev kablerne repareret, og så begyndte Strauss at tale, efter at have henvist hovedparten af tilhørerne til byens zoologiske have og skældt dem ud for idioter.

Og det mærkelige skete, at han efterhånden gennem en folkelig humor, der er mere saftig end Adenauers, og nogle forenklede politiske slagord, der er endnu mere elementære end forbundskanslerens, skaffede sig ørenlyd i salen, der for 75 % vedkommende var ham fjendtligt stemt.

Hans taler har en elan, der kan virke demagogisk og ikke er fri for en vis folkeførerteknik, der ægger og ængster.

Strauss er søn af en bayersk slagter, han studerede til at blive lærer ved Münchens universitet, men krigen afbrød hans studier og han var med bl. a. på Østfronten, hvor han var en af de få, der undslap Stalingrad. Som chef for en gruppe undgik han omcirklingen, kæmpede sig under stadige afværgekampe 75 km tilbage til de tyske linjer.

Han faldt i amerikansk fangenskab og var med til at starte den kristelige sociale union i Bayern, Adenauers søsterparti. Efter at være kommet ind i rigsdagen i Bonn afslørede han hurtigt en forbløffende evne i debatten.

Sit politiske svendestykke bestod han, da han i februar 1952 skulle tale Europahærens sag i en Bonnrigsdag, der var godt på vej til at slagte Adenauers store idé. Med temperament og humor og med en retorisk elegance, der overbeviste selv de argeste modstandere, fik han loven igennem. Det var hans adgangsbillet til den store politiske karriere.

I øjeblikket har Bundeswehr noget under 130.000 mand under våben – inclusive det nye 25.000 mands flyvevåben. Strauss vil, koste hvad det koste vil, gøre det til den bedst udstyrede militærstyrke på kontinentet udstyret med atomvåben. Det er hans mål at opstille et tysk forsvar, der, som han selv udtrykker det, ikke blot bliver en amerikansk først-frontlinje. Når han er gået så stærkt ind for sine ideer om Østersøens forsvar, er det ud fra en sikker overbevisning om, at det tjener Tysklands og Vesteuropas forsvar bedst.

I NATO-politik og europæisk forsvarspolitik er Strauss i dag en af de dynamiske kræfter – som han er det i tysk politik i det hele taget. Han er en af de unge mænd, man vil høre mere fra.

PHILIPS HIGH FIDELITY

rendyrket musikgengivelse

High Fidelity er et forholdsvis nyt begreb, der betyder naturtro musikgengivelse. Philips High Fidelity åbner døren til nye musikoplevelser og skaber den fuldkomne koncertsalsatmosfære i Deres stue. De har fornemmelsen af at sidde på orkesterplads i koncertsalen.

PHILIPS

PHILIPS DUET

- nyeste High Fidelity kombination med forstærker og grammofon i eet kabinet. M. pladespiller excl. pick-up **KR. 930,—**

PHILIPS HØJTTALERKOMBINATION

— et smukt kabinet med bashøjttaler og diskantprojektor. **KR. 475,—**

Aftal en demonstration med Deres forhandler og forlang Philips High Fidelity brochure.

FN *NYT*

I indledningen til sin årsberetning påpeger F.N.s generalsekretær, Dag Hammarskjöld, en mulighed for at tage fat på nedrustningsproblemet. På samme måde, som det i sommer lykkedes at diskutere spørgsmålet om kontrol med atomforsøg på et rent videnskabeligt grundlag, bør man, siger Hammarskjöld, undersøge muligheden for at drage andre tekniske problemer ud af nedrustningsspørgsmålet som helhed og drøfte dem videnskabeligt hver for sig.

„Ved således at isolere visse ikke-politiske, videnskabelige problemer fra de politiske konfliktelementer i hele nedrustningskomplekset, er konfliktzonen som sådan til en vis grad blevet formindsket", udtaler Hammarskjöld. „Geneve-aftalen kan komme til at bidrage til at skabe en bedre baggrund for nedrustningsspørgsmålet, og det åbner muligheden for at komme løsningen nærmere ved at udskille politiske elementer fra upolitiske og dermed begrænse meningsforskellene".

Hammarskjöld kommer også ind på de forhandlinger, som har fundet sted mellem USA og Sovjetunionen som følge af USA's forslag om at afholde et ekspertmøde, hvor repræsentanter for øst og vest skal drøfte mulighederne for at skabe gensidig sikkerhed mod overraskelsesangreb. På lignende måde, fremhæver han, kunne man søge de juridiske problemer, som er knyttet til enhver form for international nedrustningskontrol.

„Det er klart", fortsætter generalsekretær Hammarskjöld, „at dette, at man uddrager visse detailler af helheden ikke i sig selv kan føre til nedrustning, men det kan forbedre diskussionsmulighederne og klarlægge enkelte detailproblemer, hvorved man kan forberede jordbunden med henblik på den dag, da der politisk er gunstigere stemning for afrustning, end tilfældet er i dag".

Efter at have konstateret, at „alle de nuværende atommagter" – Storbritannien, Sovjetunionen og USA – har vedtaget foranstaltninger til at forhindre yderligere atomeksperimenter, betoner Hammarskjöld i beretningen betydningen af, at F.N. nu gør sit yderste for at føre arbejdet videre. Det er givet, understreger Hammarskjöld, at disse undersøgelser kun drejer sig om overflade-problemer, mens det centrale spørgsmål, nedrustningen, stadig eksisterer. Men skønt der ikke førtes formelle nedrustningsforhandlinger i F.N. hele det sidste år, har interessen for sagen dog holdt sig levende overalt i verden, og forståelsen for den stadig voksende fare, som kaprustningen indebærer, er tilsyneladende stigende. Denne interesse, slutter Hammarskjöld, vil måske afspejles i denne generalforsamlings debatter, for så vidt forsamlingen genoptager nedrustningsspørgsmålet.

Hammarskjöld har selv foreslået, at problemet sættes på dagsordenen. Forslaget er ikke motiveret. Generalsekretæren fremhæver kun i sin beretning, at han anser det for „rigtigt", at spørgsmålet tages under behandling „for stadig at bevare det i organisationens interesse".

STATERNE STÅR I RESTANCE.

De forenede Nationers vagtstyrke (UNEF af United Nations Emergency Force) er vel organiseret og fungerer godt. På hele grænselinien mellem Ægypten og Israel har der næsten hele tiden hersket ro, fastslår F.N.s generalsekretær, Dag Hammarskjöld, i en beretning til generalforsamlingen. Medens UNEF's praktiske arbejde således kun kan bedømmes godt, vækker den økonomiske situation bekymring: hvis der ikke snart indkommer betydelige beløb, vil F.N. ikke kunne indfri sine økonomiske forpligtelser over for F.N.-styrkens medlemmer. Omkostningerne har været mindre end i fjor, men da indbetalingerne kun har

undet sted i yderst begrænset omfang – 41,1 % f de summer, som regeringerne har stillet i udsigt, r indgået pr. 31. juli – er vanskelighederne store. 'il dato har ikke mindre end 62 medlemsstater ndladt at betale deres andel af omkostningerne or UNEF i 1958, der tilsammen beløber sig til 4 millioner dollars. 19,9 millioner dollars skyldes tadig som bidrag for 1957 og 1958.

'NEF's SAMMENSÆTNING.

F.N.-styrken består af kontingenter fra 8 stater, alt ca. 5,400 mand, som er fordelt således:

Indien	1.067
Canada	975
Jugoslavien	674
Brasilien	635
Norge	538
Sverige	505
Colombia	492
Danmark	459
	5.445

Siden F.N.-styrken oprettedes, er 27 mand faldet. Dødsårsagen har været vådeskudsulykker, miner eller trafikulykker.

En særlig oversigt over de erfaringer, som man har gjort inden for F.N.-styrken, vil senere blive offentliggjort. Den skal bl. a. tjene som baggrund for oprettelse af en eventuel permanent F.N.-vagtstyrke.

ICAO FORESLÅR FORENKLINGER AF FORMALITETER.

I en resolution, som F.N.s organisation for civil luftfart, ICAO, fornylig har offentliggjort fra hovedkontoret i Montreal, fastslås det, at organisationen stræber mod fri og uhindret passage for fly med passagerer, besætning og last på alle internationale ruter. Dette mål kan nås ved forenklinger af formaliteterne og ved revision af bestemmelser, som sinker eller begrænser luftrafikken, og ved fortsatte bestræbelser fra luftfartsmyndighedernes og luftfartsselskabernes side på at afkorte ventetiden i lufthavnene til et minimum.

I de tretten år, organisationen har eksisteret, har man bestræbt sig på at afskaffe alt unødigt bureaukrati i forbindelse med lufttrafikken. ICAOs generalsekretær Carl Ljungberg peger i denne forbindelse på, at indførelsen af de nye hurtige maskiner nødvendiggør en yderligere effektivisering af „marktjenesten" og nedskæring af den tid, passagererne må ofre ved ruternes endestationer. Anvender man to timer på forskellige former for ind- og udrejsekontrol efter en fem dages sørejse, er det blot ca 3 % af hele rejsetiden – men ofrer man det samme antal timer på formaliteter efter en flyverejse på 12 timer, bliver procenten 33. Når f. eks. flyvetiden Paris-New York med jetfly skæres ned til 6 timer, bliver forholdet mellem flyvetid og den tid, som bruges på formaliteter, helt umulig.

Det lader sig næppe gøre nøjagtig i timer at udregne værdien af det arbejde, som allerede er udført, udtalte Ljungberg, men normalt er formaliteterne i dag faktisk overstået, når bagagen kommer ind, således at passagererne kan gå direkte til toldembedsmændene.

Formaliteterne ved ind- og udrejse er imidlertid ikke noget, som de civile luftfartsmyndigheder og luftfartsselskaberne alene bestemmer over – sundhedsmyndighederne, toldmyndighederne, konsulater og andre instanser har alle deres opgaver i denne forbindelse, og samarbejdet imellem dem er derfor yderst vigtigt, understreger generalsekretær Ljungberg. En betydelig forbedring har fundet sted inden for de sidste 10 år, og visse former for kontrol er det nu en gang nødvendigt at bibeholde. ICAO henstiller til sine 73 medlemsstater nærmere at undersøge bestemmelserne for denne kontrol, afskaffe eventuelle unødvendige restriktioner og sørge for, at den kontrol, som nødvendigvis må opretholdes, gennemføres på en sådan måde, at den skaber færrest mulige hindringer for den internationale luftfart.

F.N.-DAGS MÆRKAT.

I anledning af F.N.-dagen den 24. oktober har F.N.s informationskontor i samarbejde med de nordiske landes F.N.-organisationer ladet fremstille et mærkat i formatet 3 + 4½ cm. Mærkatet er en gengivelse af årets F.N.-dags plakat, på hvilken F.N.-medlemsstaternes flag i røde, gule, grønne og blå farver er samlet stråleformet om F.N.s blåhvide emblem.

I Danmark forhandles mærkaterne af Dansk Samråd for Forenede Nationer og af Foreningen for Forenede Nationer for en pris af 5 øre pr. stk. (der modtages dog kun ordrer på ark à 100 stk.). Organisationerne håber, at mange institutioner, foreninger, firmaer og privatpersoner vil anvende mærkatet på deres breve.

Salgsstederne er:
for Dansk Samråd for Forenede Nationer:
Samrådets kasserer, landsretssagfører Per Federspiels kontor, Gothersgade 109, postgiro 466 75
Forening for Forenede Nationer,
Store Kongensgade 60, København K.

NYT *fra flyvestationerne . . .*

Hans Majestæt Kongen har benådet efternævnte med ordenstegn som følger:

Med kommandørkorset af Dannebrogsordenen: generalmajor E. Rasmussen.

Med ridderkorset af 1. grad af Dannebrogsordenen: maskinkommandørkaptajn P. K. T. Schleimann.

Med ridderkorset af Dannebrogsordenen: oberstløjtnanterne J. B. Danielsen og E. K. Birkhede samt kaptajnerne O. Christensen og E. B. H. Jarlbæk.

*

Kaptajn G. F. L. Hemicke ved flyvertaktisk kommandos stab afgår fra nævnte stab fra den 15. januar 1959 at regne.

Kaptajn O. Krarup ansættes ved flyvertaktisk kommandos stab fra den 1. januar 1959 at regne.

Kaptajn E. L. F. Simonsen afgår fra flyverstaben den 1. januar 1959.

Kaptajnløjtnant G. Jensen ansættes ved flyverstaben fra den 15. november 1958.

*

TIL LYKKE.

I denne måned kan vi i anledning af fødselsdage ønske til lykke til oberst O. Kidde den 11. december, oberst E. Overbye den 29. december, oberst E. G. V. Olsen ligeledes den 11. december og endelig kaptain J. G. Bergh den 10. ds.

Efternævnte overfenriker er udnævnt til flyverløjtnanter af spc. pr. 5. november: N. S. Jensen, F. J. Heickendorff, E. Jensen, J. E. Trolle og E. Hansen.

Flyverløjtnanterne af 1. grad af res. O. W. Jensen, P. Jensen, H. O. Felsted, J. Orfelt, E. P. Jensen, F. Carstensen, K. B. Nielsen, V. Høj, E. H. Larsen, J. Møller, H. A. Probst og S. B. Pedersen er udnævnt til flyverløjtnanter af 1. grad.

FSN. ÅLBORG.

Kaptajn F. Birkelund har den 1. oktober holdt foredrag for Round Table, Ålborg, over emnet Luftforsvaret af Danmark. Følgende film vistes: The Last Bomb, Jægersprisdemonstrationen.

Fl I (R) S. H. Malthasen har den 15. oktober holdt foredrag for Sports-motor klubben, i Hvorup kommune over emnet: Velfærdsarbejdet i De moderne Forsvar.

Kaptajnløjtnant K. Abildskov har den 21. oktober holdt foredrag for Sports-motor klubben Ålborg, over emnet: Flyvevåbnets organisation Tilhørsforhold til NATO.

Følgende film vistes: The Last Bomb, Jægersprisdemonstrationen.

Kaptajnløjtnant K. Abildskov har den 24. oktober holdt foredrag for Lindholm ungdomsforening, Nørresundby, over emnet: Flyvevåbnets opbygning og bestanddele. Jetpilotens uddannelse og træning.

Velfærdstjenesten har den 17. oktober uddelt 150 gratis billetter til værnepligtige menige til det berømte amerikanske orkester „THE AIRMEN OF NOTE"s koncert i Ålborghallen.

THE USAFE BAND gav i forbindelse med FN-dagen koncert i Ålborghallen den 23. oktober. Til

ɜnne koncert havde velfærdstjenesten købt 200 lletter, som blev fordelt mellem kostforplej-ngsdeltagerne. Fredag den 24. oktober gav or-ɜstret en koncert i flyvestationens gymnastiksal, ɪm var fyldt til sidste plads.

Der har i november måned været afholdt føl-ɜnde foredrag:

Den 5. november 1958 har Fl I (R) O. Eriksen oldt foredrag for KU, Ålborg, over emnet: „Jet-ilotens uddannelse og oplevelser".

Den 9. november 1958 har Fl I (R) O. Eriksen oldt foredrag for VU, Bælum, over emnet: „Jet-ilotens uddannelse og oplevelser".

Den 12. november 1958 har KL K. Abildskov oldt foredrag for Skærum Aftenhøjskole over mnerne: „Flyvevåbnets opbygning og bestanddele amt jetpilotens uddannelse og træning".

Den 19. november har KL. K. Abildskov holdt oredrag for VU, Års, over emnerne: „Flyvevåb-ıets opbygning og bestanddele samt jetpilotens .ddannelse og træning".

Den 24. november 1958 har Fl I (R) O. Erik-en holdt foredrag for Gjøl aftenskole over em-ıerne: „Jetpilotens uddannelse og oplevelser samt KFK".

Den 26. November 1958 har KL K. Abildskov holdt foredrag for Bjergby ungdomsforening over emnerne: „Flyvevåbnets opbygning og bestanddele samt jetpilotens uddannelse og træning".

Der har i november måned været følgende om-visninger af FSN:

4. november: Sportsmotorklubben, Ålborg.

29. november: Skoleelever fra Ålborg (Erhvervs-vejledning).

Der er den 4. november 1958 blevet oprettet en skytteforening under IFÅ.

Flyvestationens udendørs fodboldturnering er blevet vundet af Esk. 723.

Følgende film er blevet vist for mandskabet i november måned:

Hvem ringer klokkerne for, Jernbanemanden, Rid udenom, Diablo, En farlig kvinde.

Den 21. november 1958 afholdt flyvestationen efterårsfest i FSN's gymnastikhus.

Programmet bestod af: Egon Peters, Simon Ro-senbaum, Birthe Wilke samt Harry Felberts orke-ster.

Underholdningen varede ca. 3 timer og havde samlet ca. 900 mennesker. Underholdningens kva-litet var fin-fin.

Der har været meget billige billetter til Cirkus Schumann. Ca. 300 benyttede sig af tilbudet.

VERDEN RUNDT

MARIETTA, GEORGIA: Lockheed Aircraft Cor-ɔoration har besluttet at påbegynde produktionen f sin nye „privatmaskine" JetStar, efter at store ımerikanske firmaer har afgivet ordrer på ialt 70 naskiner af denne nye type. Man regner med, at le første maskiner kan afleveres om 1½ år.

JetStar, der har været under prøveflyvning i et r, blev oprindelig konstrueret til det amerikanske uftvåben til løsning af en række opgaver, bl. a. ræning af jetpiloter og transport af stabsofficerer. Der oplyses intet om, hvor mange maskiner U.S. Airfoces har bestilt, men sådanne ordrer holdes som regel hemmelige, indtil leveringerne begynder.

På en 10.850 km lang tur rundt om Amerika har JetStar i sommer opnået en hastighed på op til 1.097 km i timen. Med den interesse de ame-rikanske koncerner har vist for den nye maskine, der har plads til 10 passagerer, regner man med, at den vil revolutionere de store selskabers flyv-ning ved at reducere transporttiden til et minimum. JetStar har to Curtios-Wright TJ-37 motorer og en besætning på kun to mand.

RADIO PARTS

Sankt Knudsvej 13
Kbhvn. V.

Telefon:
Hilda 3111

RADIO - RADAR - TV

Elektrotekniske artikler en gros

Con-FORMS

N. PURUP
KØBENHAVN A-S
FORMULARTRYKKERI
Esplanaden 6-10 - København K
Palæ 8323

AUTOUDLEJNING UDEN FØRER
5 NYE TAUNUS
25 øre pr. km, ingen dagpenge
(minimum 200 km)
eller 20 kr. pr. dag og 20 øre pr. km

GEORG OLSEN
JONSTRUP
Telefon 97 08 73

TAGE OLSEN A/S
Civilingeniør M. A. ING.F.

Præcisions- måleinstrumenter fra førende amerikanske og tyske fabrikker

Vesterbrogade 6 D . Telefon Palæ 1343

A/S M. C. Brincken's Eft

Haderslev

Leverandør af værktøj til Deres fag

For ædel Port

WEILES WINE

Vinhandlere siden 1822
P. WEILE & SØN . AALBORG

Jul. Jacobsen
AALBORG

Teknisk maskin- og olieforretning

Telefon 3 12 88 . Fjernskriver 9762 ab
Aalborg

Andreas Schæbel A/S

ÅLBORG

EN MEST „FORFLØJNE" BOEING 707.

Renton, Wash.: Før den første af Pan Ameri-n's Boeing 707 jetlinere for nogle dage siden ydsede Atlanten og aflagde en kort visit i Eng-nd, havde den i Amerika erhvervet sig et navn m den mest „forfløjne" 707'er, eftersom den i bet af de tre måneder, fra dens første flyvning, dtil den blev afleveret til Pan American den 5. august, havde fløjet en distance svarende til re gange jorden rundt, besøgt tre lande uden for SA, nemlig Canada, Mexiko og Venezuela, og ugt 1½ million liter brændstof. Endvidere havde en brugt 325.000 liter vand til indsprøjtning i jet-otererne for at øge kraften i startstødene. ialt lbragte denne 707'er 200 timer i luften under røverne for opnåelse af de civile luftfartsmyndig-eders certificat, prøver, der bl. a. omfattede simu-eret ruteflyvning, og det var under disse prøver, en besøgte de ovennævnte lande, – foruden at en besøgte de fleste af USA's større lufthavne.

*

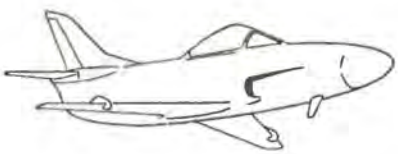
Et nyt sigte-kontrolsystem, der virker ved hjælp f infrarøde stråler installeres nu i Lockhead F104 tarfighter, der gør tjeneste i det amerikanske luft-orsvar. Dermed bliver Starfighteren, der er inde-aver af verdensrekorden for både højde og fart, en mest moderne natjager. Den nye sigte-kontrol r den eneste eksisterende i dag.

Alle stoffer, der har en højere temperatur end det absolutte nulpunkt, minus 273° C, udsender infrarøde stråler. Med det nye sigtesystem kan disse infrarøde stråler følges, og man kan nøjagtig fastslå, hvor jetmotorerne sidder på foregående flyvemaskiner, idet den største varme og kraftigste udstråling udvikles her.

Selv i fuldstændigt mørke er det piloten muligt at lokalisere sit mål, og han kan benytte den samme både flyve- og skydeteknik, som han ville bruge ved strålende dagslys.

*

En af Royal Air Force's Vulcan bombemaskiner har på en og samme dag deltaget i flyveopvisninger i to kontinenter. Den startede fra Farnborough Airshow ved middagstid og kom knap 7 timer senere til International Airshow i Toronto, Canada, en distance på 5727 km. Tilbageturen over Atlanten til England varede kun 5 timer 48 minutter. Strækningen Ottawa til London har Vulcan tilbagelagt med en gennemsnitshastighed på 1007 km i timen.



BOG KRONIK

Netop som kaptain Jørgen Halck har rykket ine teltpæle op fra Virum og atter bosat sig i ydafrika, dog en antagelig flytning, har han på schehougs forlag udsendt en ny bog I STRENG ORTROLIGHED. Når KN Halck kommer med n ny bog, er forventningerne takket være hans idligere produktion, store, men disse er ingen-unde blevet gjort til skamme med I STRENG ORTROLIGHED, tværtimod, som sædvanlig fø-er man sig i godt selskab ved læsningen.

I en frisk og maskulin stil beretter forfatteren i en række noveller om sine oplevelser som frivillig i den anden verdenskrig, først i den sydafrikanske bataillon NATAL MOUNTED RIFLES med felttoget i Abessinien, hvor en allieret styrke på 45.000 mand smed 200.000 italienske tropper ud af kejser Haile Selassies sorte rige. Siden flyttes vi til ørkenkrigen, hvor kaptain Halck virkede som efterretningsofficer ved den berømmelige 8. arme; og man fryder sig over Jarlen af Merwyn's skrækkelige pinsler i forbindelse med et råt lammeøje. Beretningen om „Katushka – russiske rædslers rædsel", trodser enhver beskrivelse i retning af humor – der er adskillige andre tilsyneladende humorister, der godt kan gå hjem og lægge sig.

Dette er ikke skrevet for at overdrive eller fordi forfatteren er officer, men bogen er simpelthen strålende, og ingen vil fortryde de timer, de tilbringer i dens selskab. Det er som sagt Aschehougs Dansk Forlag, der står for udgivelsen og sideantallet er på 196.

Hidtil har vi, der herhjemme interesserer os for flyvning, næsten udelukkende været henvist til udenlandsk litteratur, i alle fald hvad angår den eksplosive udvikling i luften i de sidste år. Derfor er der for os al mulig grund til at glæde os over det initiativ, som Gyldendals forlag har taget ved at udsende bogen GYLDENDALS BOG OM FLY. Det er ikke mange måneder siden, vi i dette blad anmeldte det svenske forlag Allhems bog om flyvning og netop efterlyste en tilsvarende dansk. Nu er den kommet, så hatten af for forlaget, der har turdet give sig i kast med opgaven. Hvis det er et spil at være forlægger, så er der næppe tvivl om, at samme i dette tilfælde nok skal vinde spillet. Bogen er nemlig god. Det er en svensk oversættelse, og det er ingeniør i SAS Jørgen Florant, der har haft denne del af jobbet. Bogens indhold er uhyre omfattende og læsværdigt og skrevet på en måde, så enhver kan fatte, selv om mange tekniske problemer behandles, der ellers nok kan forlede enhver forfatter til at svælge i for andre dødelige uforståelige tekniske data. Baggrunden er såvel civil som militær flyvning, og afsnittet om kravene til en vordende pilot skal nok blive slugt af unge, der måske går med lønlige tanker om at komme til at sidde ved pinden.

Det vil være for omfattende her at komme ind på alt, som bogen behandler, men folk med interesse for og kærlighed til flyvning vil ikke mangle noget ved læsningen. Endvidere bidrager de mange illustrationer og farvelagte helsides billeder yderligere til at gøre fly-bogen elegant og tiltrækkende. Med andre ord bør den ikke mangle på hylden. *166 sider – Pris kr. 19,75 indb.*

Quizvinderen, indianereksperten og journaliste ved Dagens Nyheder, OTTO WALSTED, har i c sidste dage haft lynende travlt. Han har nemli ved forlaget BRANNER & KORCH's mellen komst indvilget i at delagtiggøre os alle i har enestående viden om Nordamerikas indianere. Al der i radio eller fjernsyn overværede Otto Wa steds to strålende præstationer ved quizeksaminatic nerne, vil formentlig styrte til bogladerne og sik sig et eksemplar, thi bogen vil være en kærkom men julegave til „drenge i alle aldre". Iøvrigt Walsteds bog ingenlunde en decideret drengebo langtfra. Når disse liner skrives, er bogen endn ikke udsendt, simpelthen fordi den ikke er fæ dig, men når „Flyvevåbnet" er ude, har bog også været det i nogle dage. Bladets redaktio har fået tilladelse til at gennemlæse et korrektu eksemplar, og vi får et indtryk af indianern ukuelige mod og krigerånd. Otto Walsted skriv i blændende stil om rødhudernes dybfølte mora og æresbegreber, der så sandelig også har bud t vore dages „krigere". Indianerne, dette værdi folkeslag, som de „civiliserede" hvide yndede kalde vilde, viser sig i virkeligheden at have vær langt mere menneskeværdige end mangen ande menneskerace. Vi hører bl. a. om den store høv ding *Tecumseh,* der måske har været historier største feltherre, thi med de midler han råde over udrettede han mere end Hannibal, Cæsar o Napoleon. Han forhindrede, at „de vilde" fo øvede tortur mod de hvide fanger, og hans krige optrådte ædelt og højmodigt over for den slagn fjende. Et samtidigt eksempel fra den såkald civiliserede verden forsvarer påstanden af ord civilisation i gåseøjne. Efter Napoleons nederla ved Waterloo blev i 1816 to unge mænd i Pari dømt til, at de skulle have tungen trukket ud me gloende tænger, fordi de havde sagt noget ned sættende om en katolsk kirkeprocession. Det va Tecumseh i den nordamerikanske urskov, der va den „vilde". De civiliserede i Europa var dommer ne i den franske højesteret.

Indianernes kamp for det, de anså for deres lan og ret, er læsning, der taler såvel til følelser son til fantasi, og tro mig, når De har læst Otto Wal steds bog, er Deres sympati så afgjort på „d vilde"s side. *Branner & Korch – Pris kr. 16,75*